



Fahrbarkeit ist die neue Leistung.

Die CBR 1000 RR FireBlade gilt in der Liter-Liga nicht gerade als die kräftigste der Big Four, aber ihre Homogenität macht sie zu einer gerechten Waffe am Ring. Nur auf langen Geraden beißt sie regelmäßig gegen die Gixen, ZX10 und R1 dieser Welt ab. Ein unhaltbarer Zustand. Aus diesem Grund knöpfte sich Micron Systems die 2004er FireBlade eines Kunden vor und schärfte die Klinge nach. Zielsetzung war eine immer noch alltagstaugliche und straßenlegale Trackday-Rakete mit genügend Leistung und edler Optik. Besit-

zer Murat Serer ist Baba-san hörig, seit er 1998 den Eisner machte. Seine erste CBR fuhr er schon fünfzehn (!) Kilometer in der heimischen Tiefgarage, bevor er endlich den Lappen in den Händen hielt. Ein Infizierter also. So ließ er es sich auch nicht nehmen, einen großen Teil der Umbau-Arbeiten selbst durchzuführen. Die flammneue Maschine wurde zerlegt, das originale Plastik wich einem Presser und Kuhn-Ensemble, und Murat implantierte in die linke Hälfte der Frontmaske zwei DE-Scheinwerfer. „Ich wollte ein Motorrad, an dem ich einfach die Blinker und das Kennzeichen abschraube, um auf die Rennstrecke zu gehen. Und Platz

Moriwaki-Rasten und Dynojet-Schaltautomat



für die Startnummer muß vorne schließlich auch sein“, erklärt der 34jährige Türke die Asymmetrie. Der Lackierer von Carservice Rimbach verpaßte der Honda anschließend eine absolut makellose Repsol-Replica-Lackierung, deren Orange extra aus zwei Neonfarben angemischt wurde. Fahrwerksseitig blieben die Honda-Komponenten an Bord, wurden aber von der Firma Hofmann mit Race Tech-Insenerien veredelt. Im hinteren Federbein werkt nun eine kürzere Feder, die besser mit dem Fahrzeug-Gewicht harmonisiert und auch noch einige Gramm spart. Am Treibsatz offenbart sich dann das digitale Zeitalter der Tuning-Branche.

Bevor die Überreste Jahrtausende alter Energieträger das Endrohr verlassen, werden sie vom Power Commander penibel rationiert und über die zwei Honda-Einspritzleisten in die Saugrohre injiziert. Hier treffen sie auf die nötige Portion Luft, die, durch einen modifizierten Carbon-Luftschaft angesaugt und im K&N-Filter gereinigt, ihren Weg in die Micron-Trichter findet. Anschließend passiert das Gemisch den sanft bearbeiteten Kopf mit seinen modifizierten Nockenwellen und verstärkten Ventildfedern, um dann im Brennraum satte 175 Hinterrad-PS zu produzieren. Das Hirn des Power Commanders enthält ein Mapping, welches Micron-Chefmixer Armand Mottier erst am Abend vor der Testfahrt am Prüfstand ermittelt hatte. Der erste Turn beim Speer Training in Hockenheim diente daher der Kontrolle des Mappings. Als absolut hilfreich erwies sich dabei der Wideband-Commander (siehe Kasten). Smarter Stoff, der auch bei der Entsorgung der Abgase weiter geht. Denn das „m“-Branding auf dem Zwischenrohr deutet dem Insider dezent die Anwesenheit einer Micron Hydratech-Auspuffanlage an. Diese mit Flüssigkeit in effektive Form gepresste Edelstahl-Kompletanlage mündet in einer Underseat-Endtopf mit dB-Eater und besitzt damit eine Straßenzulassung. Auf der Rennstrecke schraubt man ganz normal den Eater raus und gibt ungehemmt Feuer. Wobei die Honda selbst im Screaming-Jesus-Mode immer noch zivil spricht, und die Hockenheim-Anrainer ihre Protestplakate im Schrank lassen können.

Mit frischen Pirelli Supercorsas auf den PVM-Felgen geht es auf die mir völlig unbekannt Strecke. Nach ein paar Orientierungsrunden gebe ich den 175 Pferden die Sporen. Zugegeben, die Testfahrten mit der Franzosen-GSX-R und vor allem der MAB-Turbo Busa ein paar Tage vorher hatten mein Leistungsempfinden nachhaltig versaut. So vermühte ich im ersten Moment den Zorn der tiefen Drehzahlbereiche einer GSX-R 1000, aber als es mich in der Parabolica an diversen Gixern und ZX10 vorbeizippte, nor-



Uhrzustand: Analoge Anzeigen für Drehzahl und Lambda-Wert, digitale Ganganzeige

dete sich meine Welt allmählich wieder ein. Das Teil ging! Allerdings vermühte die harte Gasannahme im ersten Turn den Spaß ein wenig. Also ran an die Box, Armand schloß den Laptop an und fettete den entsprechenden Bereich im Power Commander ein paar Prozente an. Dabei zeigte er mir noch ein weiteres interessantes Feature: Bei geschlossenen Drosselklappen wird oberhalb einer gewissen Drehzahl trotzdem Benzin eingespritzt, was einen spürbaren Anti-Hopping-Effekt beim harten Runterschalten bewirkt. So attackierte ich im zweiten

Heißer Hintern: Micron-Endtopf und PVM-Felge





Die überarbeitete Honda-Front beeindruckt so schnell nichts

Turn mit weicher Gasannahme schon entschlossener und ließ mich vom Fahrwerk begeistern. Die überarbeiteten Serienkomponenten sprechen wirklich fein an, straff und zielgenau zirkelt die Blade durchs Motodrom. Beim Rausfeuern auf die Zielgerade glättet der

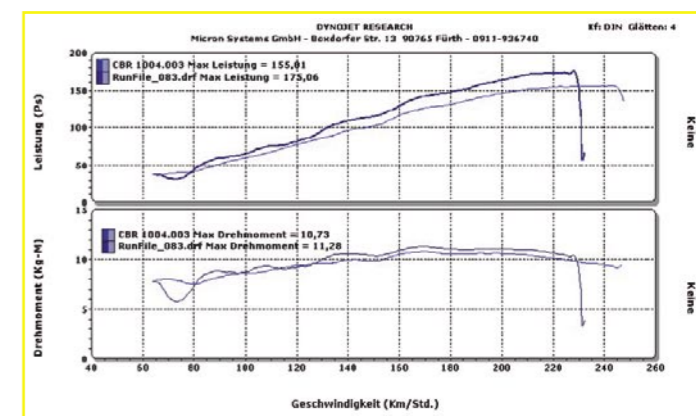
originalen HESD-Lenkungs-dämpfer die leichten Zucker in den BKG-Stummeln und aus der Nordkurve heraus bauen die Pirellis enorm viel

Traktion auf, ohne daß die Hinterhand zu pumpen anfängt. Die Parabolica ist eine einzige Beschleunigungsorgie, die das Repsol-farbene

Doppel-Links: DE-Scheinwerfer ermöglichen das Herbrechen auf der Landstraße



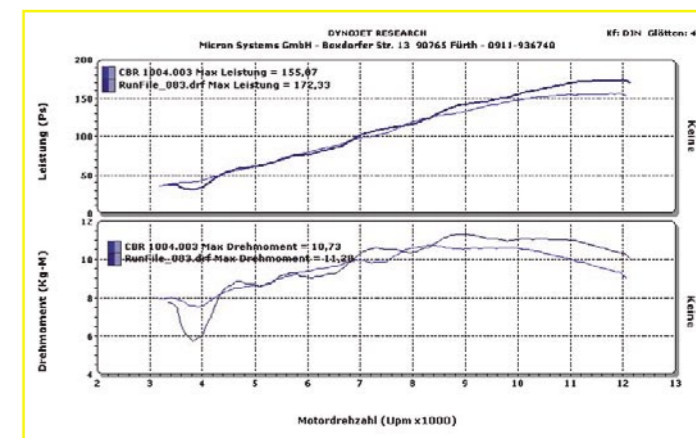
Düsentrieb: Der Power Commander ersetzt das Düsen-Sortiment vergangener Vergasertage



Geschoß gegen alle anwesenden Gegner gewann. Da weinten am Ende des Tages Einige ins Bier. Am Bremspunkt zur Spitzkehre stand der Tacho bei 299 km/h und der Drehzahlmesser kurz vor 12.000, das nicht endende Last Order-Ankern absolvierte die mit Carbon-



Schnelle Eingreiftruppe: Hofmann-Federbasis-Versteller



Geschärft Klinge

Micron Systems
 Boxdorfer Str. 13
 90765 Fürth-Sack
 Fon +49-(0)911-936740
 Fax +49-(0)911-9367434
 Email: info@micronsystems.de
 Web: www.micronsystems.de



Leitungen bestückte Honda-Bremse genauso souverän, wie energisch. Ohne Anstrengung pendelte sich die Rundenzeit bei 1.56 ein. Nur logisch: Erst die Harmonie einer in sich schlüssigen Fahrmaschine ermöglicht

dem Fahrer durch ihre absolut transparente, entspannte Art, sich aufs Fahren zu konzentrieren. Fahrbarkeit ist es, was heutige Superbikes wirklich schnell macht. Und diese Klinge ist schnell.



Wideband Commander



Nach dem schon bekannten Power Commander kommt nun ein neues Produkt aus der Dynojet-Familie. Beim Wideband Commander handelt es sich um einen Data Recorder, der bis zu 10 Minuten lang Drehzahl, Drosselklappenstellung und Lambdawert aufzeichnet und so live unter realen Bedingungen wichtige Infos über das Motorbefinden dokumentiert, ein analoges Instrument zeigt schon während der Fahrt den aktuellen Lambdawert an. In diesem Instrument ist auch eine frei programmierbare Warnleuchte integriert. Zwei weitere, frei

belegbare Datenkanäle ermöglichen den Anschluß von 0-5 Volt bzw. 0-0,5 Ampere-Quellen, also handelsüblichen Sensoren zum Beispiel für Drücke oder Temperaturen. Die Kalibrierung sowie der gesamte Datenverkehr zum Laptop erfolgt via USB-Kabel über eine einfache Menüführung. Interessant ist auch der frei programmierbare Relais-Ausgang, mit dem sich zum Beispiel Lachgasanlagen, Wassereinspritzungen oder andere relaisgesteuerte Geräte ansteuern lassen. Auch kann der Wideband Commander direkt via Tuning Link mit einem Dynojet Leistungsprüfstand und dem Power Commander verbunden werden, um so die Abstimmungsarbeit zu erleichtern. Der Wideband-Commander-Kit ist wirklich absolut komplett, mit Lambdasonde, Einschweißgewinde, Anzeige-Instrument, Kabelbaum, Datenkabel sowie Montageteilen und ist für 598,- Euro bei Micron Systems erhältlich.

TECHNISCHE DATEN

Modell:	Honda CBR 1000 RR FireBlade SC 57
Besitzer/Erbauer:	Murat Serer/Micron Systems
Motor:	Honda CBR 1000, umgeschliffene Serien-Nockenwellen, härtere Ventildfedern, Micron-Luftschacht und -Airbox mit neuen Trichtern und K&N-Tauschfilter, Dynojet Power Commander, Dynojet Oxygen Sensor Eliminator, Dynojet Quickshifter, Micron Hydratech-Komplettauspuff
Leistung:	182 PS bei 11800 U/min an der Kupplung, 175 PS am Hinterrad, 112,8 Nm/8800 U/min
Rahmen:	CBR 1000 Serie
Gabel:	Serie, mit Race Tech-Emulation der Fa. Hofmann (Tel. 07472-281706), BK6-Lenkerstummel, Fren Turbo-Carbonbremsleitungen, Hofmann-Federbasis-Versteller Serie, Serienfederbein mit Race Tech-Innenleben, kürzere Feder mit Distanzring, Federbeinumbau der Fa. Hofmann, Fren Turbo-Carbonbremsleitung
Schwinge:	PVM, 3,5x17 und 6,00x17 mit 120/70-17 und 180/55-17 Pirelli Dragon Supercorsa in mittlerer Mischung
Räder:	GFK von Presser und Kuhn, Hagen-DE-Scheinwerfer
Bodywork:	Carservice Rimbach
Lackierung:	Moriwaki
Fußrasten:	189 Kilogramm fahrfertig
Gewicht:	Komplettfahrzeug 29.000 Euro, alle Tuningmaßnahmen sind einzeln erhältlich und auch mit bereits bestehenden Modifikationen kombinierbar
Preis:	Polo, www.polo-motorrad.de
Fahrer-Outfit:	