



Die Kraft der Elektronen

Imola brachte die Entscheidung, der Texas-Tornado Colin Edwards ist Superbike Weltmeister 2002, und spätestens seit diesem Zeitpunkt rutschte unser Grafiker Olli unruhig auf dem Sitzpolster seiner SP 1 herum. Weltmeisterliche Power und Sound sollten her, aber pronto!

Kontakt:
Hagen
Sportzubehör
Boxdorfer Str. 13
90765 Fürth-Sack
Tel. 0911/93695-0
Fax 0911/93695-33
e-mail:
info@hagen-
motorsport.de
Internet:
www.power-
commander.de



hins und Mikunis. An ihre Stelle treten scheinbar unantastbare elektronische Einspritzanlagen zwischen Reiter und Tuningwunsch. Deren Motorsteuergeräte rationieren aus einer Vielzahl von Parametern wie Ansaugluft-Temperatur und -Druck, Drehzahl, Drosselklappenstellung und Motortemperatur die optimale Gemischmenge für den amtlichen Bums beim Aufreißen der Ansaugschlünde. Wenigstens könnten sie das, wenn da nicht gewisse Gesetzesauflagen das Limit setzen. Also loten die Hersteller genau die Betriebszustände aus, in denen die Messungen für Geräusch und Abgas durchgeführt werden und modifizieren dort die Motorsteuerung in Richtung legal. Was sich dann oft genug in einer unharmonischen Motorcharakteristik äußert.

Das rief die amerikanische Firma Dynojet auf den Plan, Hersteller der legendären Düsen-Kits. Die smarten Amis sahen den schwindenden Jet-Markt und entwickelten den

Nun ist es bei modernen Bikes wie der elektronisch eingespritzten Honda nicht mit nem offenen Brüllrohr und größeren Hauptdüsen getan, denn mit dem Eintritt ins digitale Zeitalter verschwinden auch mehr und mehr die geliebten Kei-



Text: Mick Hüby
Fotos: Die Heringe



Power Commander. In Deutschland vertreibt Micron die kleinen Zauberboxen. Armand Mottier, Chefbastler bei Micron, stellte uns ein Testexemplar zur Verfügung, und bot an, die Maschine auf dem Prüfstand feinzutunen. Also rein in den Bus und runter zu Micron!

In der für die VTR 1000 SP1 angebotenen III r-Version kann neben der Gemischaufbereitung auch die Zündkurve beeinflusst werden. Schaut erst mal sehr komplex aus, erweist sich in der Praxis aber als Idiotproof. Der Power Commander (PC) wird bereits für das entsprechende Modell vorprogrammiert geliefert. Falls nötig, und es gibt ja bekanntlich immer was zu tun, geschieht die Feinjustage bei eingebautem PC via Windows-Laptop in einfach zu verstehenden Tabellen. Das wird umso mehr interessant, wenn am Motor Dinge wie Auspuff, Luftfilter oder Nockenwellen getauscht werden. Es muß dann nichts Neues da-

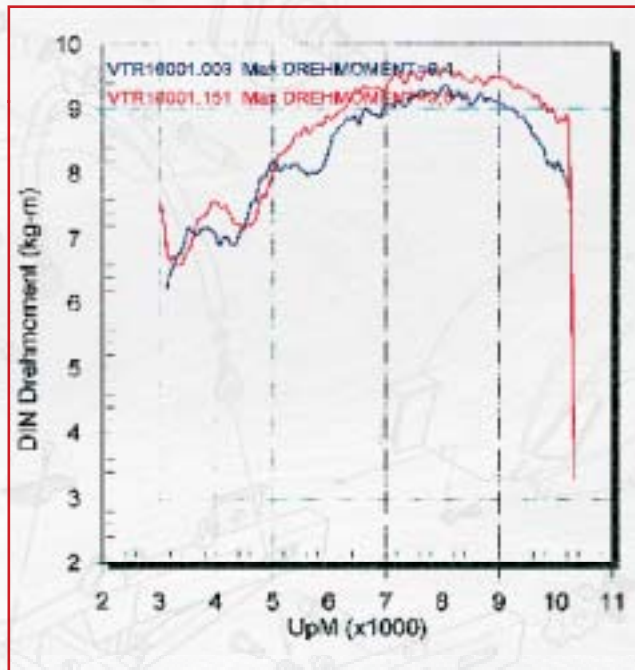
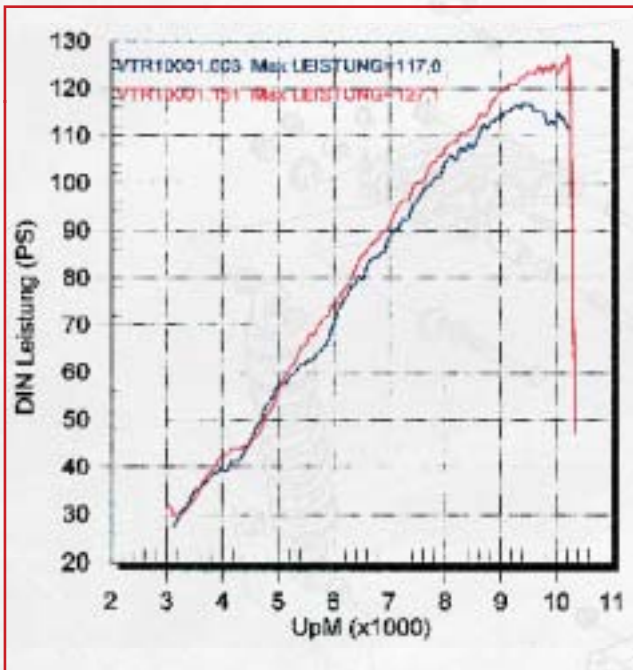
zugekauft werden, mappen genügt! Zusätzlich bietet die mitgelieferte CD noch ein großes Angebot an verschiedenen Maps, brandaktuelle Settings können auch im Internet unter www.powercommander.com kostenfrei heruntergeladen werden.

Bevor die erste Schraube an der Honda gedreht wurde, mußte sie auf dem Dyno-Prüfstand mit 117 PS bei 9.400/min und 94 Nm Drehmoment bei rund 8.000/min erst einmal die Startvoraussetzungen festlegen. Der anschließende PC-Einbau gestaltete sich recht simpel, da der Commander mit originalen Steckverbindern einfach zwischen serienmäßigen Einspritzcomputer und Kabelbaum eingeklinkt wird. Und damit ohne Spuren wieder rückbaubar ist. Nach der Verkabelung lud Armand Mottier ein Grund-Mapping ins PC-Hirn. Die Elektronik war startklar!

Um den Bits und Bytes auch was zum Spielen zu geben, montierten wir eine sterbenschöne Micron

Komplett-Auspuffanlage aus Edelstahl mit konischen Krümmern. Neben der absoluten Werksteam-Optik und den größeren Krümmer-Querschnitten ist das Rohr-Kunstwerk auch noch federleicht und mindert dadurch die Hecklastigkeit der VTR, noch ein Performance-Plus! Mit Blick auf Ollis Nervenkostüm und sein Flensburger Punktekonto beließen wir es aber bei der ABE-Version der Schalldämpfer.

Wo mehr rauskommt, muß auch mehr rein, eh klar. Was eignet sich dazu mehr, als das bewährte Duo K&N-Luftfilter und sein alter Kumpel, die offene Airbox? Nix, also raus mit der ollen Papierkartusche! Natürlich magerte das Gemisch des so befreiten Motors gnadenlos ab, wie ein Blick auf die Lambda-Kurve zeigte. Also hob Mr Mottier die Fuelling-Kurve ein wenig an. Ein paar Feinabstimmungen später lasen wir Champion-gerechte 127,1 Hinterrad-Pferde vom Kraft-Aus-



Drei Dinge braucht der Mann: Power Commander, K&N-Filter und eine Micron-Sportauspuffanlage. Lediglich diese drei Zutaten in der Motorperipherie sorgen für einen - legalen - Leistungszuwachs ohne Einbrüche von 10,1 PS.

Daß mit der Leistung auch das Drehmoment steigt ist nicht selbstverständlich und kann sich als Schuß nach hinten entpuppen. Doch Tuning mittels der Kombination von PC, ABE-Auspuff und K&N-Filter bedeutet auch Drehmoment satt.

Ein Chip wird kommen

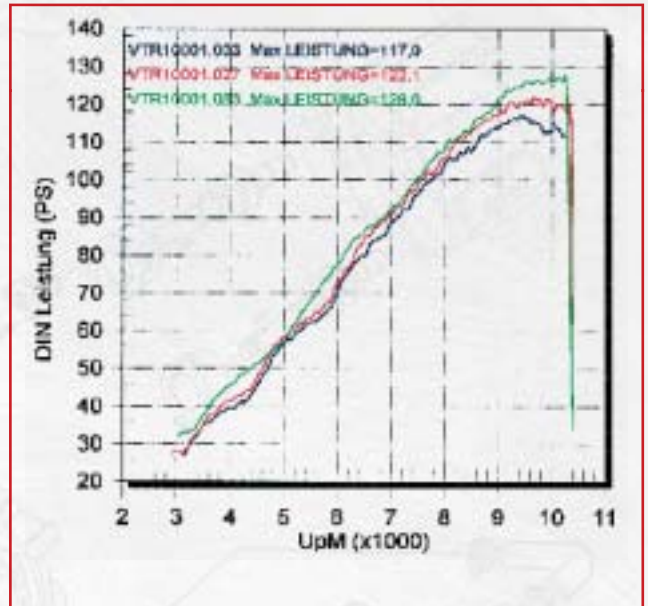
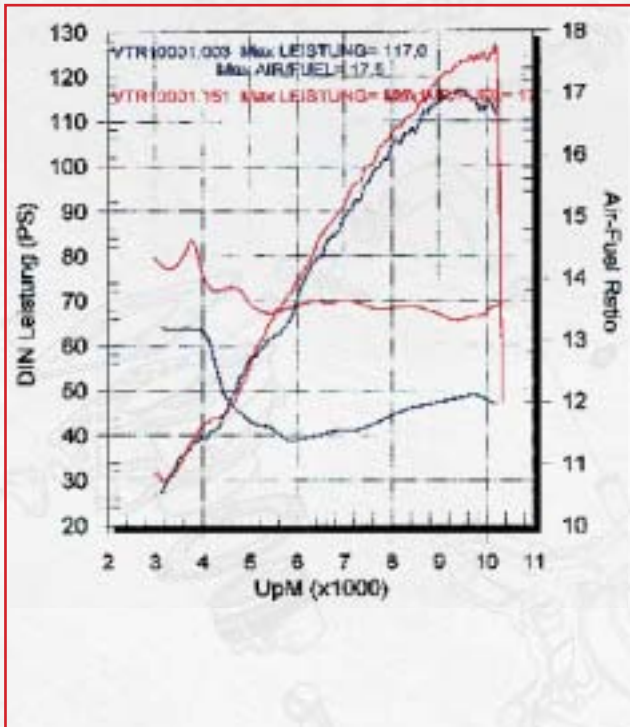
druck ab. Auch die Drehmomentkurve und das maximale Drehmoment von 96 Nm verheißen für die Zukunft nichts Gutes für den hinteren Bridgestone...Ollis Augen begannen zu leuchten! Damit auch die Ohren glühen, tauschten wir probeweise die ABE-Töpfe gegen offene Racing-Rohre. Abgesehen von dem mördergenialen V2-Gebrüll und

Stichflammen beim Runterschalten fanden wir gerade mal ein Zusatz-PS, mehr war auch mit allen Tricks nicht rauszuholen. Angesichts der Tatsache, daß die legalen Kannen auch extrem vollmundig klingen, kann man auf die Race-Töpfe gestrost verzichten!

Armand Mottier eröffnete uns ganz nebenbei noch die nächste Stu-

fe der scheinbar unendlichen Stromleiter: In allernächster Zukunft wird in Dynojet-Tuning-Centern der Prüfstand direkt mit dem Power Commander kommunizieren und nötige Einstellungen direkt aus den Messungen ableiten und in den Commander einspeisen.

Welcome to the future!



Serienmäßig (blaue Leistungs- & Air-Fuel-Kurve) läuft die VTR 1000 wesentlich zu fett. Die Lambda-werte wurden durch Einsatz des PC, ABE-Anlage und K&N-Filtern optimiert (rote Kurve).

Direkter Leistungsvergleich: Die 117 PS im Serien-Setup (blaue Kurve) machen zu den 122,1 PS mit Einsatz des PC und K&N-Filtern (rote Kurve) sowie den 128 PS mit Einsatz des PC, K&N-Filtern und einer Racing-Anlage (grüne Kurve) ein sattes Ergebnis transparent. Wer das Erlischen der ABE durch die Racing-Töpfe nicht riskieren möchte, muß bei den für den Straßenverkehr homologierten Schalldämpfern lediglich auf 0,9 PS (vergl. Diagramm 1) verzichten.

