

TEXT: KATHARINA KLIMPKE FOTOS: BJÖRN MEISSNER

# POWER COMMANDER

Die Z1000 ist wohl das schärfste Naked-Bike, das Kawa je auf die Räder gestellt hat – optisch zumindest. Völlig unscharf aber ist die lasche Leistungsabgabe aus dem Drehzahlkeller. Da hilft nur Motor-Tuning ...

**UNSER REDAKTIONS-KUMPEL** Zappo war ganz von Sinnen, als im Jahr 2003 die ersten Bilder der neuen Z in den Gazetten zu sehen waren. Nachdem die erste Errektion niedergenküppelt war, war für ihn klar: die wird es werden! »Dieser Hüftschwung, diese scharf geschnittene Maske und erst das unendlich geile Heck – boooaaaaahhh.« Blind bestellt, war Zappos Z eine der ersten, die in Deutschland aufschlugen. Doch die Ernüchterung folgte schnell: Optisch zum Niederknien und fahrwerkstechnisch über jeden Zweifel erhaben, war es ausgerechnet das an sich herrlich kernige Kawa-Aggregat, das die Wollust kräftig einbremste. Obenrum ist zwar alles am Start, was man von einem potenten Reihenvierler aus der Ninja-Edition erwarten darf, aber von unten? Nix, gar nix! Unterhalb von 6.000 Touren geht die Z so saftlos zur Sache, als ob man ihr die Zylinderköpfe abgeschnürt hätte. Und wenn einen Spitzkehren bis in den ersten Gang zwingen, ist einfach Schluß mit lustig.

Nach mehr als zwei Jahren Leidensgeschichte ist Kollege Zappo allerdings nun nur noch mit Dauergrinsen anzutreffen. Sein oranges Luder hat jetzt Biß. Dazu bedurfte es einer zeitaufwendigen aber notwendigen Individual-Abstimmung eines kleinen unscheinbaren Gerätes – des Power Commanders.



Der Power Commander ist ein integriertes Computermodul, das zwischen Kabelbaum und den original Einspritz-Computer (ECU) zwischengeschaltet wird. Die Installation geht dabei ganz schnell – Anbauanleitung, Überspielkabel für den PC und eine CD mit der Software und verschiedenen Einspritzkurven gibt es zum Gerät dazu. Bei Zappos Kawa wurden neben dem Commander eine neue Auspuffanlage sowie ein neuer Luftfilter verbaut. Um alle neuen Komponenten

hundertprozentig in Einklang zu bringen, erfuhr sein Bike die Leistungssteigerung in einem der Power Commander Tuning Center. In drei Etappen wurde hier der Zett neuer Bums eingehaucht.

## Tief einatmen ... und kräftig aus

Durch Einsatz eines Luftfilter-Kits von micron Systems wurde zunächst die Gemischzufuhr erleichtert. Der Umbau-Satz besteht aus dem auswaschbaren und somit beliebig oft verwendbaren K&N-Luftfilter und einem speziell für die Z1000 gefertigten offenen Luftfilterdeckel aus CNC-gefrästem Kunststoff. Dadurch kann die Frischluftzufuhr unter Verwendung des serienmäßigen Luftfilterkastens leistungsfördernd erhöht werden.

Zur Einhaltung des Gleichgewichtes zwischen Einlaß und Auslaß muß dafür gesorgt werden, daß die verbrannte Luft möglichst ungehindert den Verbrennungsraum verlassen kann. Dafür sind Dinge wie der die Schadstoffemission ohnehin nicht nennenswert reduzierende unregelmäßige Katalysator oder eine übertriebene Schalldämpfung nicht gerade hilfreich.



Daher wurde die 4-in-1 Zeta-Krümmernanlage zusammen mit dem EG zugelassenen Endtopf und leicht entfernbarem dB-Killer-einsatz von micron Systems angebaud. Die leichte Anlage mit Edelstahl-Rohren und dem superleichten Titan-Endtopf reduziert das Gewicht um mehr als 11 Kilo im Vergleich zur Originalanlage auf nun knapp sechs Kilo. Dadurch wird ganz nebenbei das ohnehin schon sehr gute Handling der Kawa weiter verbessert.

Der mit einfachen Mitteln entfernbare dB-Killer des straßenzugelassenen Endtopfes läßt es schließlich nicht nur auf der Rennstrecke richtig krachen: der bekannt bärenstarke Sound des Reihenvierers von Kawasaki kommt nun vollständig zur Geltung. Der in Anlaßfarben ausgeführte Endtopf ist auch aus optischer Sicht →

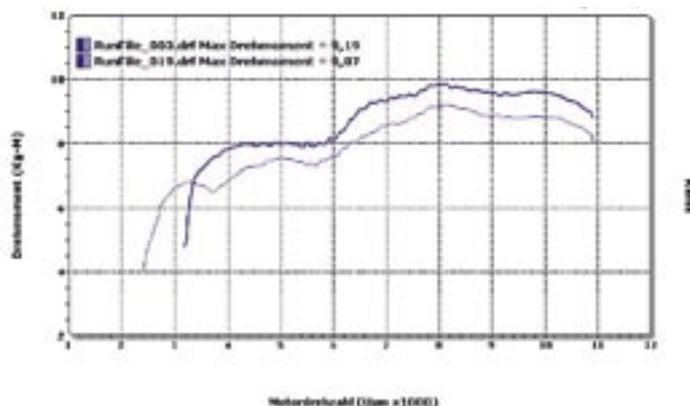
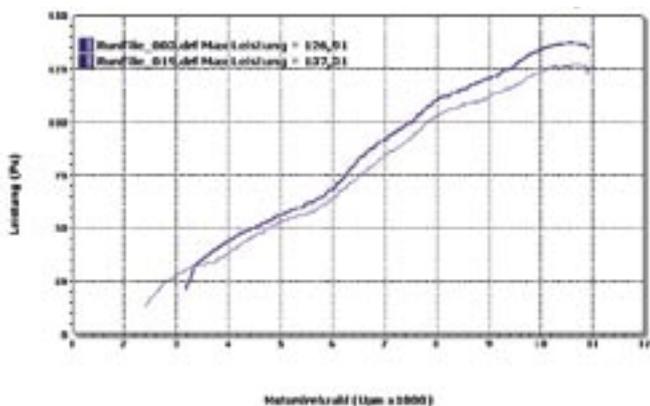


eine angemessene Alternative zu den werksmäßig angebrachten 4-2-4 Töpfen.

**Und zwischendurch verdauen**

Ohne Anpassung der Einspritzanlage auf die doch wesentlich veränderten Bedingungen von neuem Endtopf und Luftfilter kann keine optimale Leistungsentfaltung erwartet werden. Deswegen wurde der Power Commander III usb, von Dynojet speziell für moderne Einspritzanlagen entwickelt, eingebaut und auf dem Leistungsprüfstand in mehrstündiger Feinarbeit individuell auf den Motor eingestellt. Durch die direkte Kommunikation des Prüfstandes mit dem PC-III erfolgte die Abstimmung wesentlich komfortabler als noch bei den Vorgängermodellen mit manueller Drosselklappenverstellung und zeit- und arbeitsintensiver Düsenabstimmung.

Ohne mechanische Eingriffe wurde neben der Leistung (von 126 PS auf 138 PS am Hinterrad) auch das Drehmoment gesteigert sowie vor allem die Gasannahme und das



**Das Ergebnis der erfolgreichen Abstimmung läßt sich an den Kurven ablesen. Über 137 PS gegenüber vorher kaum 127 PS und ein deutlich gesteigertes Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich sprechen eine klare Sprache**



Infos: Micron-Systems GmbH  
Boxdorfer Straße 13, 90765 Fürth  
Tel. (0911) 936740  
www.micronsystems.de

Ansprechverhalten deutlich verbessert! Das für die Z1000 mitgelieferte Standard-Kennfeld (Map) wird am Leistungsprüfstand auf die individuelle Situation nach dem Umbau der Maschine angepaßt und optimiert. Das freie Programmieren am PC oder Laptop sowie über Drucktasten am Gerät selbst ermöglicht weitere Versuche.

Und noch ein Vorteil offenbart sich später bei den ersten Fahrten unter neuen Bedingungen: Trotz spürbarer Erhöhung der Leistung insbesondere im unteren Drehzahlbereich wird der Benzinverbrauch durch die optimierte Verbrennung deutlich reduziert.

**FAZIT**

Der Fun-Faktor der Z1000 wurde um 100 Prozent erhöht. Der bärenstarke Sound der jetzt aus dem Schiebepetrieb heraus knallenden Auspuffanlage trägt seinen Teil dazu bei! Hoffentlich hält die Freude lange an. Danach geht's dann nur noch mit scharfen Nockenwellen und eingefrästen Kolben oder sogar mit dem hubraummäßigen Aufbohren auf z.B. 1200 ccm weiter. Mal sehen, von welchem Teufel Zappo noch geritten wird ...