

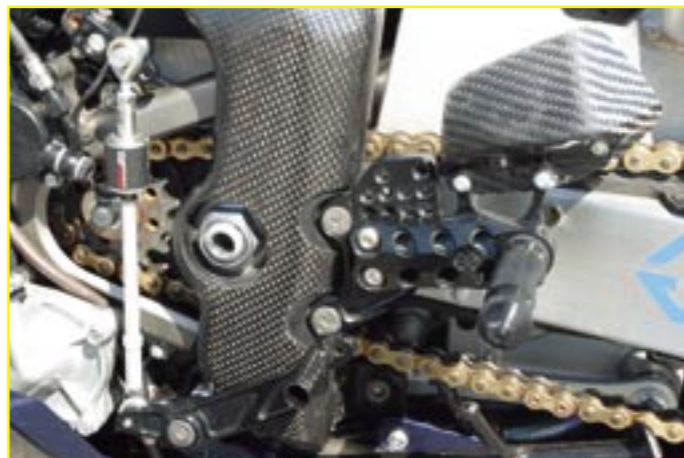


## Entspanntes Anreißen mit der Micron-FireBlade

Die FireBlade spielt im Reigen der großen, bösen 1000er ja immer so die „Nette von Nebenan“. Nie extrem, immer auf der entspannten Seite, dadurch leider auch etwas konturlos. Wer echte Aufregung im Leben braucht, wird eher bei der Konkurrenz fündig. Soweit der Blickwinkel vom Stammtisch aus. Umso erstaunter sind diese

Experten dann immer wieder, wenn es auf der Strecke wirklich um die Wurst geht.

Dann entwickelt sich die nicht ganz so radikale Art der Blade auf einmal zum Vorteil, die Ruhe färbt auf den Piloten ab, und die vermeintliche Konturlosigkeit entpuppt sich als Flow, der das Herbrennen ganzer Trackday-Besatzungen zum blanken Vergnügen macht. Rundenzeiten und Gegner gehen dann gleichermaßen vor dem sauberen Schnitt der Feuerklinge in die Knie. Großer Spaß. Aber es ist wie



überall im Leben: Steck etwas mehr Leistung rein, und der Spaß wird noch viel größer! Das dachte sich auch Armand Mottier von Micron Systems und rüstete eine CBR 1000 RR zur straßentauglichen Trackday-Rakete auf.

## Hardware reloaded

Die Hardware erfuhr zunächst mal eine zutiefst altmodische, nichtsdestotrotz kraftspendende Metamorphose. Der Motor wurde zerlegt, und die beweglichen

Anteile des Kurbeltriebs gegeneinander fein verwogen. Anschließend bearbeitete der Micron-Haustuner den Zylinderkopf, wobei reichlich Späne flogen und auch der Ventiltrieb überarbeitet wurde.

Um nun möglichst vielen Gemischmolekülen die schönen neuen Wände der Kanäle zu zeigen, wurden nach Micron-Vorgaben neue Nockenwellen mit schärferen Steuerzeiten gefertigt. Dem gesteigerten Lufthunger des Treibsatzes entsprechend, wurde auch die Airbox der Blade modifiziert



Text und Fotos: Mick Hüby







## Technische Daten

<b>Modell:</b>	Honda CBR 1000 RR FireBlade
<b>Erbauer:</b>	micron Systems GmbH, 90765 Fürth, Tel. +49-(0)911-93674-0, Fax +49-(0)911-93674-34, Web: www.micronsystems.de, Email: www.powercommander.de
<b>Motor:</b>	Serie, vom Micron-Haustuner bearbeiteter Kopf, Großwächter-Nockenwellen nach eigenen Vorgaben gefertigt, Ventiltrieb und Kurbelgehäuse gewichtsoptimiert, Serieneinspritzung mit Dynojet Power Commander, Dynojet-Zündmodul, Dynojet Quickshifter, Dynojet Wideband Commander, Micron Hydratech-Krümmen, wahlweise Micron-Racing- oder ABE-Endtopf, Micron Airbox-Umbau mit Trichtern, K&N-Tauschluftfilter, 520er Kette, Übersetzung 16/43
<b>Leistung:</b>	190 PS bei 11800 U/min, 119 Nm bei 8750 U/min am Hinterrad
<b>Rahmen:</b>	Serie, mit Zubehör-Carbon-Protektoren
<b>Gabel:</b>	Honda CBR 1000 RR, Dämpfersystem von Hubert Hoffmann (www.hh-racetech.de) mit Racetech-Komponenten umgebaut, HH Racetech-Federbasis-Schnellversteller, radial montierte Tokico-Vierkolbensättel mit Nissin-Rennbelägen, radiale Nissin-Handpumpe, Micron-Carbonbremsleitungen, Honda CBR 1000 RR, Serien-Federbein von Hubert Hoffmann mit Racetech-Komponenten modifiziert, hydraulische Racetech-Federbasis-Vorspannung, Gilles-Kettenspanner
<b>Schwinge:</b>	Marchesini 3,5" x 17" und 6" x 17", mit Pirelli Dragon Supercorsa 120/70-17 und 190/55-17
<b>Räder:</b>	Gilles Tooling
<b>Fußrasten:</b>	Gilles Tooling-Lenkerstummel
<b>Lenker:</b>	Serien-Tank, Hagen-Verkleidung, -Höcker, Heck-Fender und Sitz, Zubehör-Carbon-Airboxschacht
<b>Bodywork:</b>	Micron Schaltverstärkung, leichte Batterie und Alubatteriekasten, Hagen Ganganzeige, mit Kennzeichenhalter, Blinkern und ABE-Töpfen TÜV-konform, wird auch auf der Straße gefahren
<b>Sonstiges:</b>	Komplettfahrzeug je nach Umfang ab ca. € 24.000.-, Umbau eines Serienfahrzeuges je nach Umfang ab ca. € 3.700.- Leistungssteigerung ab € 4.799.- incl. Auspuffanlage, Airbox, Power Commander und Abstimmung
<b>Preis:</b>	



und mit neuen Trichtern sowie einem K&N-Luftfilter abgeschmeckt. Abgasseitig griffen die Micronesier ins hauseigene Regal und verordneten eine Hydratech-Krümmenanlage, deren Rohre wahlweise mit ABE- oder Racedämpfern bestückt werden.

Womit wir nun zur Gemischbildung kommen. Einspritzanlagen sind im Jahre 2005 ja nichts wirklich Ungewöhnliches mehr. Das System der Blade wartet jedoch mit zwei Einspritzdüsen-Bänken auf. Auftritt des geballten Elektronen-Kabinetts von Dynojet. Zentrale Gestalt des Bankwesens ist natürlich der Power Commander. Er steuert die zweite Bank des Düsen-Duos an, und bringt so mit einem eigens entwickelten Mapping das Benzin-Luftgemisch wieder ins Lot. Assiiert wird er dabei von einem Dy-

nojet-Zündmodul, das auch noch eine andere Aufgabe übernimmt. Es unterbricht den Zündstrom, wenn immer der Dynojet-Quickshifter es befiehlt. Mehr Informationen über das ganze System befinden sich in einem extra-Feature auf Seite 98.

Eine weitere Besonderheit dieses Systems ist das selektive Mapping, und zwar für Einspritzung und Zündung gleichermaßen. Durch Einsetzen von Abgassonden in alle vier Krümmen konnte die Gemischbildung der Brennräume einzeln überwacht werden, so entstand für jeden Zylinder ein individuelles Mapping. Damit lassen sich zum Beispiel Füllungs-Unterschiede durch Temperaturschwankungen ausgleichen. Während der Fahrt hat der Fahrer die Möglichkeit, die gemischbildenden Vorgänge via Wide-

band-Commander zu überwachen. Die so generierten 190 PS transportiert eine 520er Kette mittels etwas kürzerer Sekundär-Übersetzung ans Hinterrad, wo sie vom 190er Pirelli Supercorsa schon sehnsüchtig erwartet werden.

### Fahr. Werk. Spaß.

Auf der handelsüblichen Straße noch über jeden Zweifel erhaben, geht das originale Fahrwerk beim Aufzünden auf dem Track zwar nicht wirklich in die Knie, läßt aber doch die auf die Straße-saugende Transparenz hochwertiger Komponenten vermissen. Eine wirkliche Alternative zu derart kostspieliger Ware findet sich bei HH Racetech. Statt Komplettaustausch überarbeitete der Fahrwerkstechniker Hubert Hoffmann vorhan-



denes Material, tauschte vorne wie hinten Federn, Dämpfer-Kolben sowie Öl und montierte am hinteren Federbein als Sahnehäubchen noch eine eigene hydraulische Federvorspannung. Den serienmäßigen elektro-hydraulischen Lenkungs-dämpfer beließ die Micron-Crew aber unverändert. Das Ergebnis steht einem Edel-Beinwerk um nichts nach, und das zu einem interessanten Preis.

Als perfektes Gegengewicht zu den *sophisticated* Dämpfereinheiten rotieren nun Marchesini-Magnesiumfelgen um die Achsen der Honda. Radial verschraub-



te Nissin-Zangen und Beläge halten diese Rotation vorne in genau den Grenzen, die der Pilot via radialer Nissin-Handpumpe und Micron-Carbonbremsleitungen steckt. Hinten blieb die Bremserei bis auf die Micron-Carbonbremsleitung Serie, dafür veredeln Gilles Kettenspanner die Endspitzen der fein geschweißten Honda-Schwinge.

So viel spaßbringende Performance möchte natürlich auch angemessen eingekleidet werden. Die Blade wurde daher in einen Hagen-Sportdress, bestehend aus Verkleidung, Höcker und Hinterrad-Abdeckung gesteckt. Ein neuer Sitz kam ebenso noch hinzu wie ein Carbon-Ansaugschnorchel. Unter dem Höcker verbirgt sich ein leichter Alu-Batteriekasten mit ebenfalls gewichtsoptimierter Gel-Batterie, und das Heck kann mit einem leicht zu demontierendem Kennzeichenhalter ausgerüstet werden. Weiter existiert auch noch eine zweite Verkleidung mit Scheinwerfern und Blinkern. Derart reisefertig gemacht, kann die sanfte Gewalt auch TÜV-genehm auf den Straßen herrschen.

