

# Feiern bis man blaid wird - die fränkische Fireblade von micron

## Von der Straße auf die Rennstrecke?

**micron**



dem großen Kurs hin. Auch bei ihm macht sich Begeisterung breit, nur die micron-Leute werden nervös aus Angst um das gute Stück.

Bei einer Tasse Kaffee lassen wir uns noch erklären, wo die Leistung herkommt. Der Motor ist komplett überarbeitet und atmet über eine modifizierte Airbox mit einem riesigen Carbon-schlund ein.

Die Abgase entweichen über eine micron Hydratech Komplettanlage, deren ungewöhnliches Design sofort auffällt. An bestimmten Stellen wird die Rohrführung erweitert und abgeflacht, um die Oberfläche des Rohres zu erhöhen. Die Krümmer sind also keineswegs „flachgedrückt“, der Querschnitt ist an diesen Stellen sogar größer als beim runden Querschnitt.

Die micron-Leute hatten ganz schön viel versprochen - eine Fireblade, die direkt von der Straße auf die Rennstrecke geht und dort konkurrenzfähig mitmischen kann? Alle Teile für jeden erhältlich und problemlos umzubauen?

Wir wollten uns überraschen lassen und folgten der Einladung nach Hockenheim zum Fahrtst während eines Renntrainings Anfang August. Bei unserem Eintreffen stand die Honda bereits da -

mit Kennzeichenhalter, Blinkspiegel und asymmetrischen Doppelscheinwerfern in der Verkleidung.

Das Wetter war hervorragend und wir wollten fahren. Also Spiegel und Kennzeichenhalter ab, dB-Killer raus und das Oberteil gegen eines ohne Scheinwerfer getauscht.

Bereits beim Anlassen fiel auf, dass jetzt Schluss war mit „Straßenzulassung“. Der Sound ist nur für die Rennstrecke geeignet, er lässt die Möglichkeiten bereits erahnen.



Das Fahren? Die Leistung? Kurz gesagt - brachial. Die 189 kg fahrertauglich lassen sich von Anfang an spielerisch um den Kurs bewegen und man ist schnell genug unterwegs, um mit den anderen Trainingspartnern mitschwimmen zu können. Nach ein paar Runden wächst das Vertrauen und man stellt fest, dass man auf der Geraden problemlos an den anderen drei großen aktuellen Japanern vorbeizieht. Langsam gewöhnt man sich an das sehr hart eingestellte Fahrwerk und hat richtig Freude an Leistung und Fahrgefühl.

Doch schon beim nächsten Turn, den ein IDM-Fahrer zu Abstimmungsfahrten nutzt, wird klar, warum das Fahrwerk so abgestimmt ist. Das Setup ist bereits auf ihn zugeschnitten und er legt problemlos Zeiten um 1:48 auf



Daraus resultiert ein schnellerer Gasfluss, da Verwirbelungen in der Mitte des Querschnittes vermieden werden.

