

DER DEMONSTRATOR

RACERS RACHE: DIABLO-BLADE



Pics: Dennis Witschel
Text: Hendrik Sloot

Lust & Schrauben

Manchmal wird aus des Schraubers Lust schnell des Schraubers Frust. Auf abreißende Gewinde an unzugänglichen Stellen, hartnäckig verborgenem Elektro-Schabernack und auch auf den berüchtigten Verlust wichtiger Kleinteile - die am besten auch noch im geöffneten Motor verschwinden - verzichtet man gern. So was gehört zu den Top Ten der Nervigkeiten, die man gerne vermißt. Je nach Motorradtyp und Eisen-Alder stolpert man mehr oder weniger über solch Ungemach. Vortrefflich läßt es sich beispielsweise an Gixxern der Luft/Öl-gekühlten Sorte oder auch an Blades der SC 28/33-Generation schrauben. Übel und mühsam wird's dagegen, wenn man sich mit den technischen Tiefen einer Vmax einläßt. Tja, und leider müssen Fire Blade-Fans jetzt ganz tapfer sein: Die aktuelle SC 57-Modellreihe hat's ebenfalls in sich - nackte Kilo-Blades offenbaren unter entblätterter Plaste gar abenteuerliche Perspektiven. Wie ein optischer Tiefschlag dämpfen chaotischer Kabelsalat und andere Unaufgeräumtheiten des Bastlers Trieb schon beim bloßen Anblick. Um Mißverständnissen vorzubeugen: Moderne Feuerklingen sind richtig geile Eisen - sie scheinen halt nur nicht zur größeren Modifikation geeignet zu sein. So findet sich unterm Tank beispielsweise nicht mal Platz fürs kleinste Feuerzeug, geschweige denn geeignete Hohlräume zur optionalen Kabelverlegung oder gar -beherbergung.

Professionelle Klingenschärfung

Im Hause Diablo Fighter trauete man sich schließlich doch an die gründliche Rasur einer aktuellen Feuerklinge - Markus Stihl hat's getan: „...die größte Baustelle verbarg sich tatsächlich in der Elektro-Abteilung, die Frisur von Kabelbaum und Elektrik entpuppte sich als fettester Brocken.“ Tja, das passiert besonders dann, wenn man in moderner Fahrzeugelektronik wildern will - in diesem Fall ging es unter anderem auch um die leidige Klappe im Sammler, die den Leitungs-Querschnitt für entfleuchende Abgase regulieren soll. Der Diablo-Markus war da mit sich völlig einig: Raus mit dem Quatsch, freie Fahrt, volle Leistung - und zwar in jedem Drehzahlbereich...

Einmal die Klappe halten?

Die Krux mit der Klappe ist nämlich keine technische Kleinigkeit. Denn mit „...einfach die Seilzüge aushängen“ und das dumme Ding auf Durchzug stellen, ist es leider nicht getan: Der elektrische Stellmotor regelt einfach munter weiter. Logischerweise dann aber ohne das geringste Feedback: Das Ding findet kein Ende, denn die Klappenreglung an sich verfügt weder über eine ab-

solute End- noch Anfangsposition. Das ist Mist fürs Motormanagement, das dann natürlich nur noch mit Fehlermeldungen versorgt wird - die steuernde Elektronik sollte schon „wissen“, daß die Abgasklappe in der Tüte sperrangelweit offen steht. Denn weil das so ist, muß nun auch gefälligst für passende Einspritzmengen und Zündzeitpunkte gesorgt werden - sonst wird das mit der vollen Packung aus Kraft und Herrlichkeit nämlich nix. Als Lösung tüftelte Mr Diablo eine kleine Elektro-Zauberbox aus: Der Stellmotor fliegt kurzerhand 'raus und kann also keine Fehlermeldungen mehr verbreiten. Statt dessen wird das diabolische Modul installiert, das die Blackbox mit der korrekten Info versorgt: Das Rohr ist frei - haste mal Feuer? ...und schon werden die Ansaugschlünde mit mundgerechten Einspritzmengen sowie dazugehörigen Zündkurven versorgt - na also, geht doch!

Racer

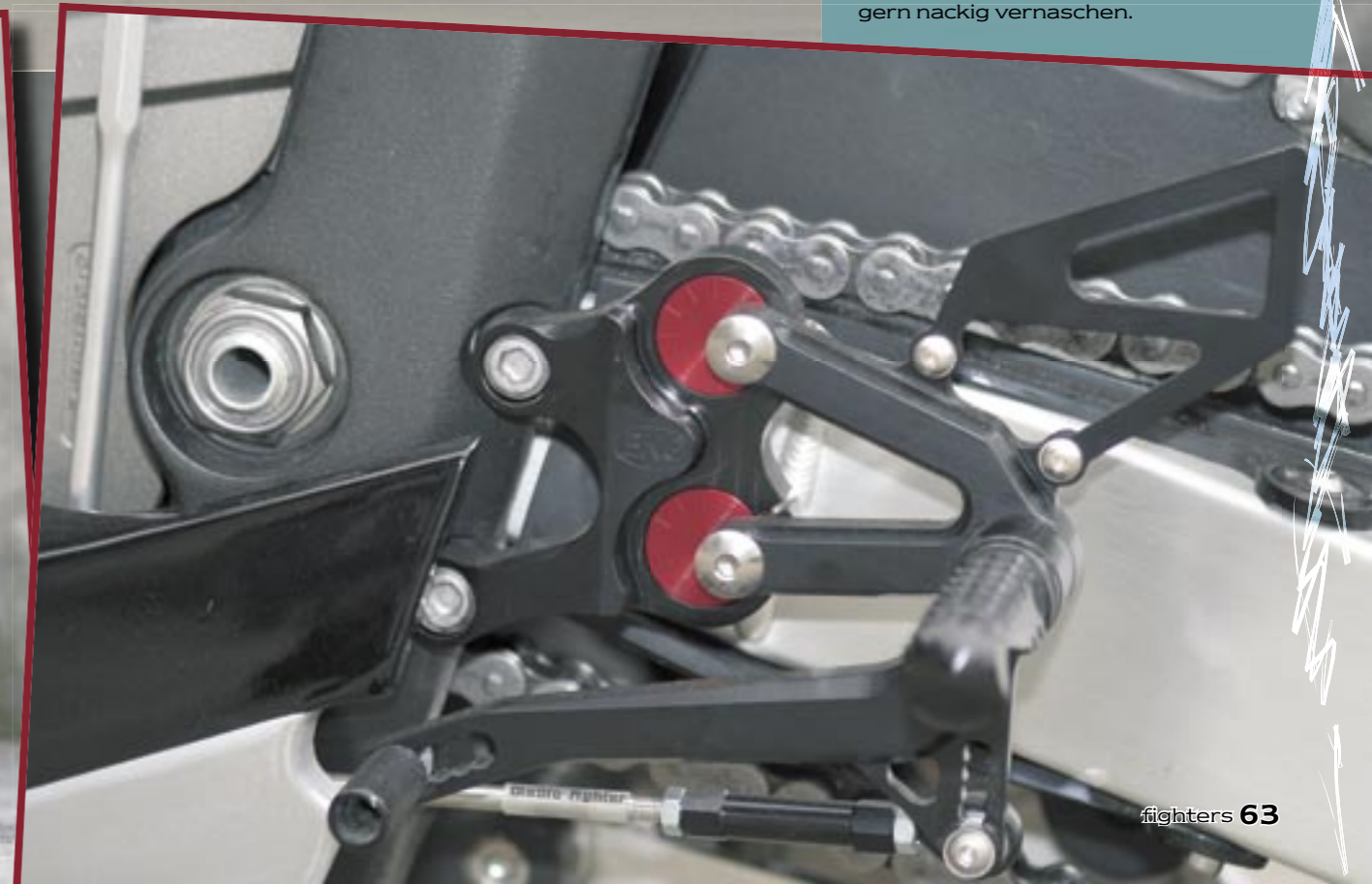
Auch ansonsten macht die „Racer“ getaufte Diablo-Blade einen äußerst schlanken Fuß. Markus hat hier sozusagen einen veritablen Demonstrator auf die Räder gestellt, an dem sich recht gelungene Plug & Play-Lösungen häufen: Ein echtes Vorzeige-Teil mit Pfiff. Dabei ist der Racer-Titel Programm, die nackte Kanone kommt ohne Kinkerlitzchen und Blendkram aus - ein sehntes Eisen für Sportsfreunde. Gutes Beispiel: Das bezaubernde Hinterteil. Höcker und Heckrahmen stellen zusammen mit der Arrow-Tüte eine elementare Kit-Lösung dar, wie sie an quasi jeder SC 57-Blade von der Stange problemlos anschraubbar ist. Allein dieses Goodie drückt das Leergewicht übrigens um 3,5 Kilo. Daß nackte Tatsachen wie in



diesem Fall für weitere Schwindsüchtigkeiten sorgen, dürfte auch klar sein. Handlingsverschärfend wirkt sich dazu ein weiteres Diablo-Kleinod aus, das als gefräste Komponente der Umlenkhebele für einen gelifteten Hintern sorgt - hier geht's um glatte 30 Millimeter aufwärts. Weitere Fräskunstwerke der besonders luftigen Art finden sich in Form von exklusiv für Diablo angefertigten BKG-Gabelbrücken, die sich mit der saugend bündigen Standrohrverschalung diabolischer Herkunft prächtig ergänzen. Tiefer unten stellen die multiverstellbaren Astral-Rasten übrigens einen weiteren BKG-Akzent dar - ebenfalls hundertprozentig aus Vollmaterial herausgeschnitzt.

Diabolische Formen

Abgesehen von Diablos Pauschal-Heck (dranschrauben & glücklich sein) profitiert des Eisens Profil von weiteren Zutaten des Hauses: clean und stimmig. Dazu gehört auch die tankseitige Unterbringung des optionalen DCP1-Cockpits, das nicht nur ganz easy mittels Tankcover über dem Serien-Lenkungs-dämpfer installiert wird, sondern auch noch über Hondas Standard-Stecker verfügt - wieder heißt es: Plug & Play. Ergänzend fügen sich dazu Bugspoiler („Racer“ - eigens für Kilo-Blades angefertigt) und eine diabolisch modifizierte Street Machines-Lampenmaske ins Bild, sauber sekundiert vom X-Satic-Fender. Letzterer wurde dafür extra für's 17zöllige Maß modifiziert - sozusagen als Mintplättchen zum Dessert. Und die Moral von der G'schicht? Ööhm: Weniger ist manchmal mehr - und nach einer diabolischen Diät lassen sich auch jüngste Japanerinnen gern nackt vernaschen.



DIABOLISCHE DATEN



| | |
|-------------------------|--|
| Modell: | Honda CBR 1000RR SC57 |
| Erbauer: | Diablo Fighter & Parts, Wannenstr. 30, 78250 Tengen, Fon: 07736/922725, E-Mail: info@diablo-fighter.de, Web: www.diablo-fighter.de |
| Besitzer: | Alexander Jäckle |
| Motor: | Serie |
| Wasserkühler: | stark modifiziert, geänderte Anschlüsse, Thermostat auf den Kühler verlegt |
| Luftfilter: | Serie |
| Auspuff: | Arrow-Schalldämpfer, Sammler und Verbindungsrohr modifiziert by Diablo, Exhaust-Reglung entfernt, Diablo-Modul statt Stellmotor |
| Rahmen: | Serie, Diablo-Heckrahmen |
| Schwinge: | Serie, Diablo-Federbein-anlenkung |
| Federbein: | Serie |
| Gabel: | Serie, Diablo-Cover |
| Gabelbrücken: | BKG/Diablo |
| Räder: | Serie, lackiert |
| Lenker: | LSL-Streetbar, Nibu-Griffe |
| Bremsen: | Serie, Melvin-Stahlflexleitungen, Nibu-Ausgleichsbehälter |
| Fußrastenanlage: | BKG, voll einstellbar |
| Tank: | Serie, Diablo-Cover, Typ „Racer“ mit integrierten Instrumenten |
| Verkleidung: | Street Machines, modifiziert |
| Höcker: | Diablo-Racer, Komplett-Kit mit Diablo-Heckrahmen |
| Kotflügel: | X-Satic in 17“ |
| Bugspoiler: | Diablo-Racer |
| Instrumente: | Diablo DCP1 |
| Lackierung: | Beutler Lack & Design |