

## Bernhards Daytona

(Mein erster Dreizylinder)

hatte bisher einen serienmäßigen Motor. Das wollten wir doch mal ändern. Es ging aber nicht um die Spitzenleistung, sondern um eine verbesserte Mitte, weil Bernhard die Daytona hauptsächlich auf der Landstraße einsetzt.

Die Original-Leistungskurve sah schonmal so aus:



**Nicht gerade eine Bilderbuchkurve. Vor allem der Bereich zwischen 4500 und 6000 war alles andere als schön. Aber auch sonst sah das Ganze so aus, als wäre hier einiges Potential. Die Werksangaben sind: 130 PS bei 9900 und 100Nm bei 7600.**

*(Ich war erst ein bisschen skeptisch wegen der hohen Differenz zur Werksangabe. Es passte aber durchaus zu den Kurven, die ich im Internet gefunden habe.)*

Bernhard und ich haben das Tuning besprochen und uns auf den Einbau eines KN-Filters, das Gemischabstimmen mit Hilfe des Power-Commanders, eine Kopf- und Kanalbearbeitung und eine Neujustierung der Steuerzeiten geeinigt.

Erfahrungsgemäß reagiert dieser Motor auch sehr empfänglich auf einen guten Auspufftopf, so daß wir uns mal umgesehen haben und bei meinem Lieblings-Auspuffanlagenbauer, Sepp Bruckschlögel fündig wurden.

Dadurch ergab sich ein neuer Ansatz für das Tuning. Ein bisschen Modifikation an der Airbox, der KN-Filter, der Auspuff und eine schöne Abstimmung mit dem Power-Commander sollten als erste Stufe reichen. Der Einbau der Teile und die Abstimmung wären möglich, ohne das Motorrad groß aufzumachen. Ich war optimistisch, daß wir dadurch unserem Ziel schon sehr nahe kommen würden. Ich schätzte, daß die Spitzenleistung um mindestens 5 und bis zu 10 PS steigen könnte und der Motor trotzdem im unteren und mittleren Bereich deutlich zulegen würde. Wenn alles so klappen würde, wie ich es mir vorstellte, sollte die Drehmomentkurve zwischen 4500 und 7000 danach durchgehend im Bereich von gut 90 bis 95 Nm liegen.

Dann die zweite Stufe, für die ich den Motor aufmachen müßte.:

Die Verdichtung liegt serienmäßig mit 11,2 schon ordentlich hoch. 12 sollten bei diesem Motor mit gutem Sprit aber immer drin sein. Das könnte die Leistung über den gesamten Drehzahlbereich noch mal um 3-4% anheben.

Die Kanal- und Brennraumbearbeitung würde in der oberen Drehzahlhälfte die Leistung um 2-5 PS erhöhen.

Die bisher geplanten Maßnahmen waren sicher imstande, die Leistung kräftig zu erhöhen und die gewünschte Kurve zu malen.

Etwas anderes war die Sache mit den Steuerzeiten.

Je nachdem, wie genau die Steuerzeiten serienmäßig eingestellt sind, kann eine exakte Justierung auf die Werksangaben dafür sorgen, daß der Motor von unten bis oben messbar besser läuft.

Die andere Möglichkeit ist die Veränderung der Steuerzeiten. Dafür gibt es Erfahrungswerte, mit denen sich die Charakteristik des Motors beeinflussen lässt.

Die Steuerzeiten der Daytona waren interessant. 253° Öffnung des Einlassventils und 251° des Auslassventils sind schon fast sportliche Werte. Dazu kam aber eine überraschende Werkseinstellung:

Einlaß öffnet 30° vor OT und schließt 43° nach UT LC 96,5

Auslaß öffnet 45° vor UT und schließt 26° nach OT LC 99,5 (Alles bei 1mm Nockenhub) Spreizung 196°.

Überschneidung 2,5° vor OT.

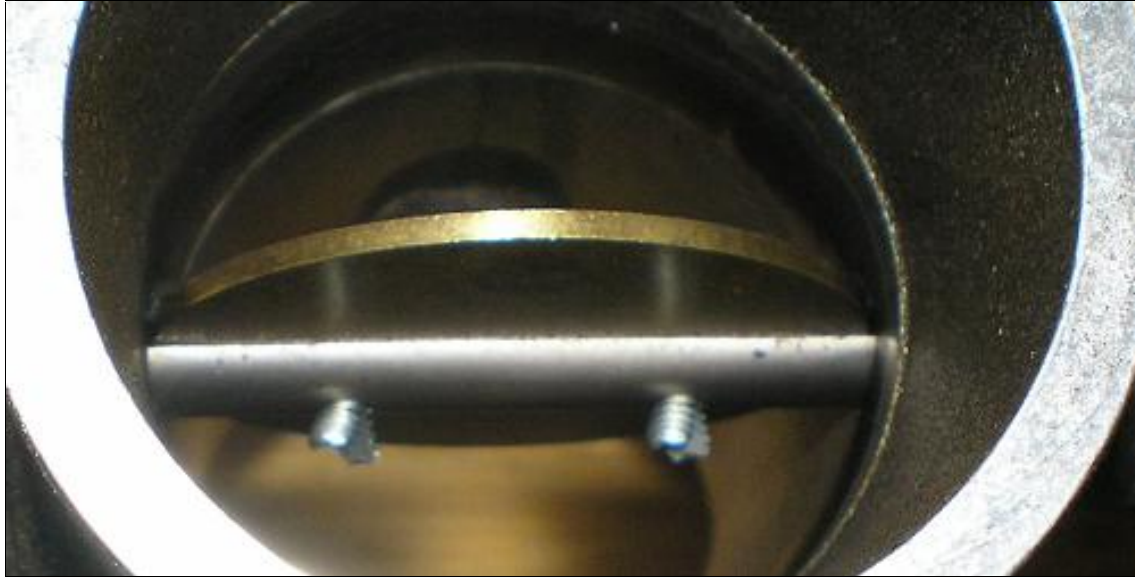
Solche Werte jucken den Tuner schon. Die ungewöhnlich geringe Spreizung von 196° bei diesen Öffnungswinkeln haben die Triumph-Ingenieure sicherlich nicht aus Jux und Dollerei gewählt, aber, wie gesagt, die Werte sind schon ungewöhnlich. Da würde ich sehr gerne mal 204° antesten. Der Bereich von 7000-10.000 könnte deutlich lustiger werden und mit etwas Glück würde die Kurve in der Mitte nicht, oder nur sehr wenig leiden. Ein angenehmer Nebeneffekt dieser Einstellung würde sein, daß dadurch die Ventile an den kritischen Punkten ungefähr um die Distanz wieder zurück gehen, die sie durch das Planen näher an den Kolbenboden kommen, so daß ich mir um die Abstände keine Sorgen machen müsste. (Für eine hohe Spitzenleistung, ohne allzu große Rücksicht auf die Mitte, wären wahrscheinlich auch 210-215° möglich).

Jetzt habe ich mich weit genug aus dem Fenster gelehnt. An die Arbeit.

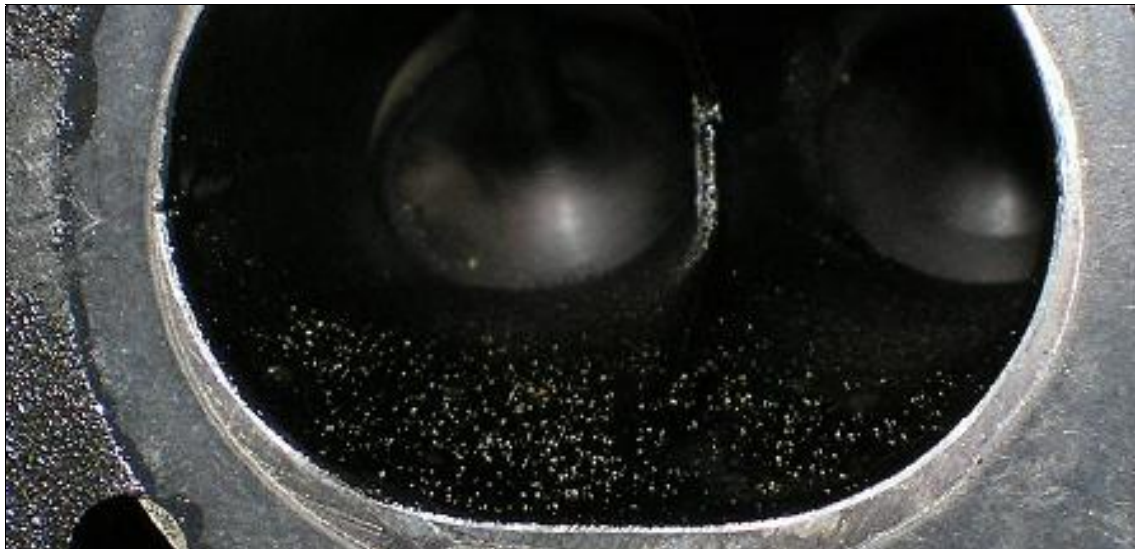
Die Daytona ist recht tunerfreundlich aufgebaut. Der Kopf ließ sich demontieren, ohne den Motor aus dem Rahmen zu bauen. Natürlich mussten immer noch die üblichen Teile ab, um an den Kopf zu kommen, aber es gibt schlimmere Motorräder.

Beim Öffnen fand ich einige interessante Sachen. Zum Beispiel war da ungefähr eine Handvoll heller Sand in die Airbox geraten. Teilweise hatte er auch schon den Weg in die Zylinder gefunden und einige zwar unschöne, aber gerade noch unbedenkliche Riefen in die Laufbahnen gezogen. Die Drosselklappen wurden von langen Schrauben gehalten, die unerklärlich weit in den Ansaugstrom ragten. In den Ansaugkanälen fand ich vielversprechende Kanten und in einem der Krümmer eine tiefe Delle.

Beim Überprüfen der Steuerzeiten habe ich übrigens tatsächlich die ungewöhnlichen Werksangaben gemessen.



*Wer macht denn sowas.*



*Sand auf dem Weg in den Brennraum*

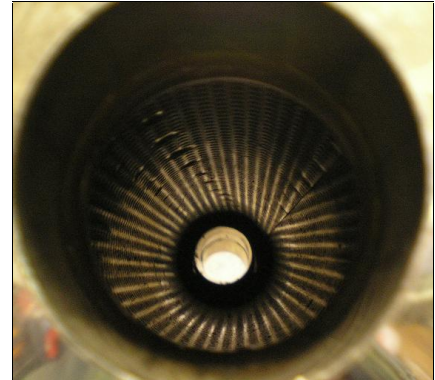


*Und so sieht das aus, wenn er durchgekommen ist. (Am oberen Rand des Kolbens eine leichte Überwaschung. Die Kolbenoberfläche deutet darauf hin, daß der Motor zu heiß gelaufen ist)*

Ansonsten sah der Motor gesund aus. In den Brennräumen und auf den Ventiltellern war wenig Ölkohle, die Lagerflächen und der Ventiltrieb waren hell und glatt. Also ging der Kopf zum Planen. Ich habe schon mal die Nockenwellen mit Langlöchern versehen und mir dann eine halbe Stunde den SR-Auspufftopf angeschaut. Wir hatten die VA-Variante bestellt. Ein wunderschöner, blitzblanker Absorptionsdämpfer, der ungefähr die Hälfte des Serientopfs wog.



***Der SR-Topf mit Verbindungsrohr***



***von innen***

Jetzt muß ich noch warten, bis der Kopf vom Planen zurück ist und die neue Kopfdichtung, der Power-Commander und der Luftfilter eintreffen. (Sagte ich schon mal, daß Warten immer lange dauert?)