FAHRTEST
HUSABERG FS 650 EFI

UP2DATE

AUF DEM NEUSTEN STAND

[Text & Fotos] Andreas Güldenfuß

JETZT GIBT ES KEIN HALTEN MEHR: DIE AUF ELEKTRONISCHE BENZIN-EINSPRITZUNG UMGEBAUTE HUSABERG FS 650 LIEFERT GRANDIOSE LEISTUNG BIS IN DIE HÖCHSTEN DREHZAHL-REGIONEN

FAHRTEST
HUSABERG FS 650 EFI

HUSABERG FS 650 EFI

DER ERSTE TEST IST GELUNGEN: DIE EVO-2-VERSION HAT DEN EINSATZ BEIM HUSABERG-FORCE-CUP OHNE SCHADEN UND MIT TADELLOSEM ERGEBNIS ÜBERSTANDEN

Wie angekündigt: Der erste Ausritt mit genau dem Motor, der in der letzten Ausgabe noch auf dem Prüfstand verschraubt war.

Im Gegensatz zu den ersten ***„Einbauversuchen“*** passt in der jetzigen Version alles ohne gröbere Flex- und Schweißarbeiten in den Husaberg-Rahmen, und auf den ersten Blick ist das Bike fast nicht von der Serie zu unterscheiden. Im fahrfertigen Zustand fällt als erstes der Zusatztank hinter dem Federbein auf. Dieser Tank dient allerdings nicht dazu, die Reichweite zu erhöhen, in dem Leichtmetall-Teil, das vom normalen Spritbehälter versorgt wird, sitzt vielmehr die Benzinpumpe für die Einspritzung.

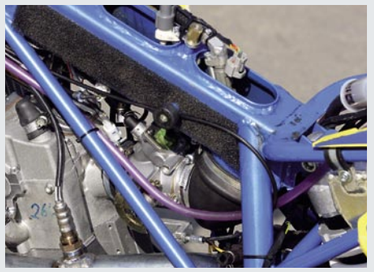
Etwas tiefer fallen auch die Lambda-Sonde am Akrapovic-Titan-Krümmer und das Eigenbaugestänge am Schalthebel für das Quickshift-System auf. Wer weiter sucht entdeckt dann noch die das trijekt-Steuergerät und die Schnittstellen hinter der Lampenverkleidung – dann dürfte alles klar sein. Die zweite Einspritzdüse für den Drosselklappenwinkel über 8.000/min und der Sensor für die Lufttemperatur passen ohne größere Modifikationen in das Rahmenoberrohr und werden vom serienmäßigen Luftfilter verdeckt. Dass ein kleines bisschen Detailversessenheit in der Husaberg steckt, bemerkt man, wenn man den Tank montiert und die Tankspoiler passgenau in die Schnellverschlüsse einrasten – so leicht kann‘s gehen.

Das Startverhalten bei der Jungfernfahrt ist noch etwas gewöhnungsbedürftig. Zum Glück besitzt die Husaberg einen kräftigen Elekrostarter und man kann sorgfältig die richtige Drosselklappenstellung für den Leerlauf ermitteln. Alle Daten, auch die vom Starten und natürlich die wo es letztendlich funktioniert, werden vom Data-Recording aufgezeichnet und fließen anschließend in die Optimierung des Mappings mit ein.

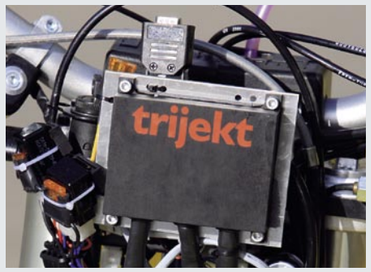
Der Gasgriff hat nur noch einen Zug der direkt mit der Drosselklappe verbunden ist. Wenn die 650er einmal zum Leben erwacht ist, lässt sie sich spielend einfach mit dem leichtgängigen Gas am Leben halten. Der Sound aus dem Akrapovic-Titan-Dämpfer ist angenehm kräftig.

Der Motor hängt sauber am Gas. Jede Bewegung des Gasgriffs wird in Drehzahl umgewandelt. Also los, schließlich liegt ➜

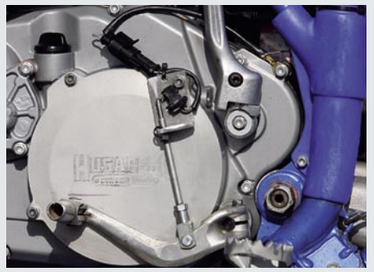
Der zweite Prototyp der Husaberg mit Electronic Fuel Injection geht richtig gut >>



Saugrohreinspritzung, Sonden und Sensoren haben ihren Platz gefunden



Das kleine Steuergerät für die Einspritzanlage, versteckt normalerweise hinter der Lichtmaske

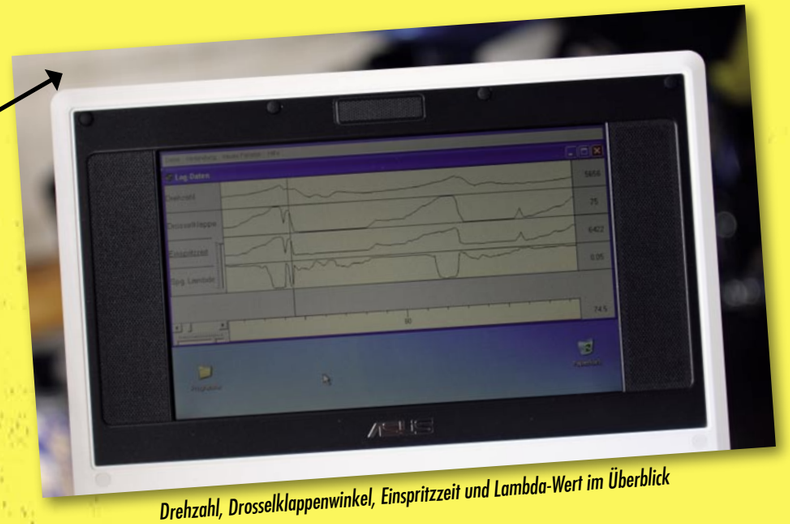


Eigenbau-Mechanismus für den Schaltautomat – sieht abenteuerlich aus, funktioniert aber

MODERNES TUNING

Die Daten werden ausgelesen und können sofort analysiert und optimiert werden. Auf einen Blick ist erkennbar bei welcher Drehzahl und welchem Drosselklappenwinkel, also der Gasstellung, die Lambda-Werte nicht perfekt sind und nachgearbeitet werden muss. Das passende Programm kommt direkt von trijekt und ist nach etwas Einarbeitungszeit recht einfach zu bedienen.

Weitere Informationen unter:
www.trijekt.de



Drehzahl, Drosselklappenwinkel, Einspritzzeit und Lambda-Wert im Überblick

Brutale Leistung, sanft dosierbar – das richtige Mapping macht's möglich

<< Wo die anderen schalten müssen, zieht die 650 EFI nochmals richtig los

uns der Harzring zu Füßen und die Reifen sind bereits warmgefahren. Die ersten Runden fährt sich die 650er wie eine ganz normale Husdaberg-Supermoto. Kraftvoll, einfach zu bedienen und schön kontrollierbar. Kein Grund zu klagen, die Bremsen funktionieren vorzüglich und die Abstimmung des Fahrwerks passt. Das kleine Leistungsloch bei rund 4000/min ist zwar spürbar, fällt aber erst dann negativ auf, wenn plötzlich eine andere Husaberg aus der gleichen Startdrehzahl heraus an einem vorbeizieht. Jetzt heißt es schnell umdenken und gut festhalten. Den Meter den man am Anfang verschenkt, holt man sich schnell wieder zurück. Ab 6500/min reißt die Husaberg Löcher in den Asphalt und beschleunigt weiter bis über 10.000/min. Wer die Leistung auf der Bremse vor der Kurve bändigen kann, braucht sich über die kleine Schmach am Anfang keine Sorgen zu machen. Dort wo die anderen ans Schalten denken wird bei der Forster-Husaberg nochmal das Vorderrad leicht – das nutzbare Drehzahlband ist gewaltig. Ein paar Feinheiten müssen natürlich noch verbessert werden: Der Schaltautomat funktioniert noch nicht optimal und hier und da sind noch ein paar Lücken im Mapping, die überarbeitet werden müssen. Für eine Jungfernfahrt waren die Eindrücke aber genial, zumal man sonst niergendwo so tief hinter die Kulissen der Technik blicken kann.Die Technik wird immer kleiner und robuster, und das Mapping lässt sich auf andere Bikes mit ähnlichem Hubraum übertragen. «

ZIELLINIE

„Weiter so! Wir sind gespannt auf EVO 3. Nicht mehr lange und die Serienreife ist erlangt"