



Hallo Bernd,

alles Paletti und ebenso Danke für den Return!
Kann aber schon sein, dass da welche Neugierig auf DZT geworden sind...

Grüße
Klaus
----- Original Message -----

From: [DZT-Tuning Center](#)

To: [Klaus Mueller](#)

Sent: Monday, March 29, 2004 8:22 AM

Subject: Re: Vorsicht, iss brutal das Biest!

Hallo Klaus,

danke für Deine Antwort. Ja, ja, die Schrauber im Internet wollen immer alles wissen und wissen eigentlich gar nichts. Alles was sie oder ihr super Tuner macht ist besser und bei allem was andere machen ist immer ein Haken. Wir können diesem Superschlaunen eine Prüfstandschulung anbieten, wenn er Interesse hat. Dann kann er auch mal mitreden. Die Leistung die wir messen, ist die Leistung am Hinterrad. Da die Prüfstände in unterschiedlichen Höhen über NN (normal Null = über Meereshöhe) stehen und bei verschiedenen Temperaturen oder Luftdruck gemessen wird, diese Messungen aber vergleichbar zu anderen Prüfständen sein soll, gibt es verschiedene Korrekturfaktoren die die Messungen für alle vergleichbar machen. DIN ist in Deutschland üblich, hier werden die Bedingungen auf eine Meereshöhe von 400 Metern und eine Temperatur von 20°C korrigiert. Bei unseren Messungen 880 m über NN ist der Korrekturfaktor in der Regel bei 1.1 oder 1.2 je nach Temperatur und Luftdruck im Prüfstandsraum. Auf 400m über NN ist der Faktor z.B. 1.0 oder an der Nordsee z.B. 0.8. Bei den Japanern heißt der Korrekturfaktor z.B. Jis, in den USA SAE oder Nach den Regeln der EU heißt dieser Faktor EG. Wenn ein Amerikaner Dein Motorrad messen würde, dann hat er den Direkten Vergleich mit seinen Daten wenn er statt Horse Power PS eingibt und statt SAE DIN. Ach können wir die Leistung der Amerikaner oder Japaner so vergleichen. Aber sicher können wir auch eine Leistungsmessung durchführen und zusätzlich zur Hinterrad Leistung auch die Kupplungsleistung aufzeichnen, wenn das jemand möchte.

Also dann einen schönen Gruß an den Schlauberger und viel Spaß beim fahren.

Mit freundlichen Grüßen / Best regards

Bernd Dietrich

DZT-Tuning Center
Brestenbergweg 2
D-78089 Unterkirnach

Phone 0049-(0)7721-23181
Fax 0049-(0)7721-22657
www.dzt-power.de

----- Original Message -----

From: Klaus Mueller
To: DZT-Tuning Center
Sent: Sunday, March 28, 2004 11:21 PM
Subject: Re: Vorsicht, iss brutal das Biest!

Hallo Bernd,

habe die Kurven mit einem Triumph Kollegen aus dem Internet besprochen. Sein Kommentar "Respekt, wunderbar gleichmäßige Kurve..."
Dann kam aber noch dieser Kommentar:

**ABER.... und jetzt kommts: die Leistungskurve auf Deinem Diagramm hat leider nichts mit der Hinterradleistung zu tun.
Wie schon rechts oben steht : KF: DIN - ergo die DIN-Korrigierte, oder auch Kupplungsleistung.**

wie darf ich das nun verstehen. Du sprachst doch von Hinterradleistung. Erkläre mir das noch mal mit dem Korrektur-Faktor!?

Gruß
Klaus

----- Original Message -----

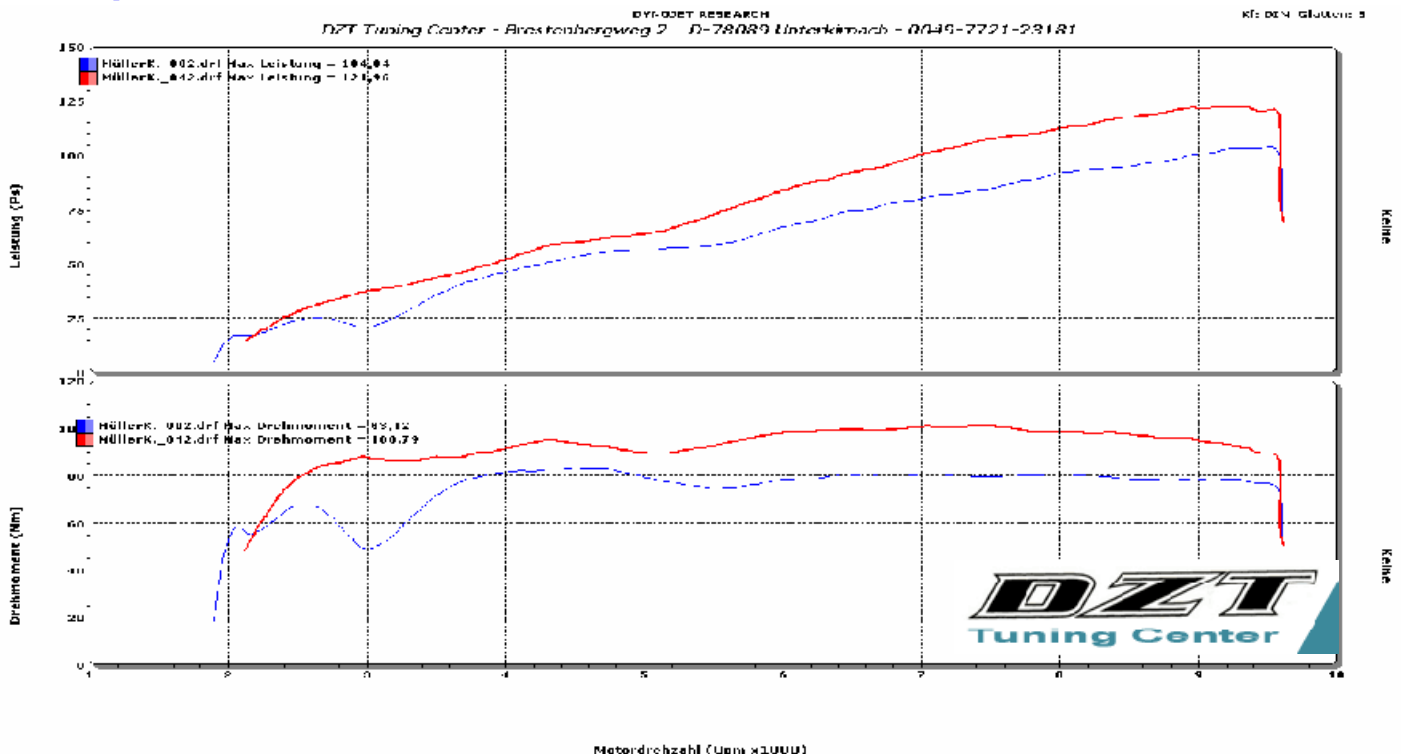
From: DZT-Tuning Center
To: Klaus Mueller
Sent: Sunday, March 28, 2004 4:59 PM
Subject: Re: Vorsicht, iss brutal das Biest!

Hallo Klaus,
vielen Dank für Deine Rückmeldung. Es freut mich sehr, daß das Tuning Dich zufrieden stellt. Ich kann mir gut vorstellen wie die Speed Triple nun läuft, denn ich habe es ja schon auf dem Prüfstand gemerkt. Also, anbei noch die beiden Map für Deine Triple.
Denke bitte daran, die Raserei bringt nichts ein, außer eventuell Pokale.
Mit freundlichen Grüßen / Best regards

Bernd Dietrich

DZT-Tuning Center
Brestenbergweg 2
D-78089 Unterkirnach

Phone 0049-(0)7721-23181
Fax 0049-(0)7721-22657
www.dzt-power.de

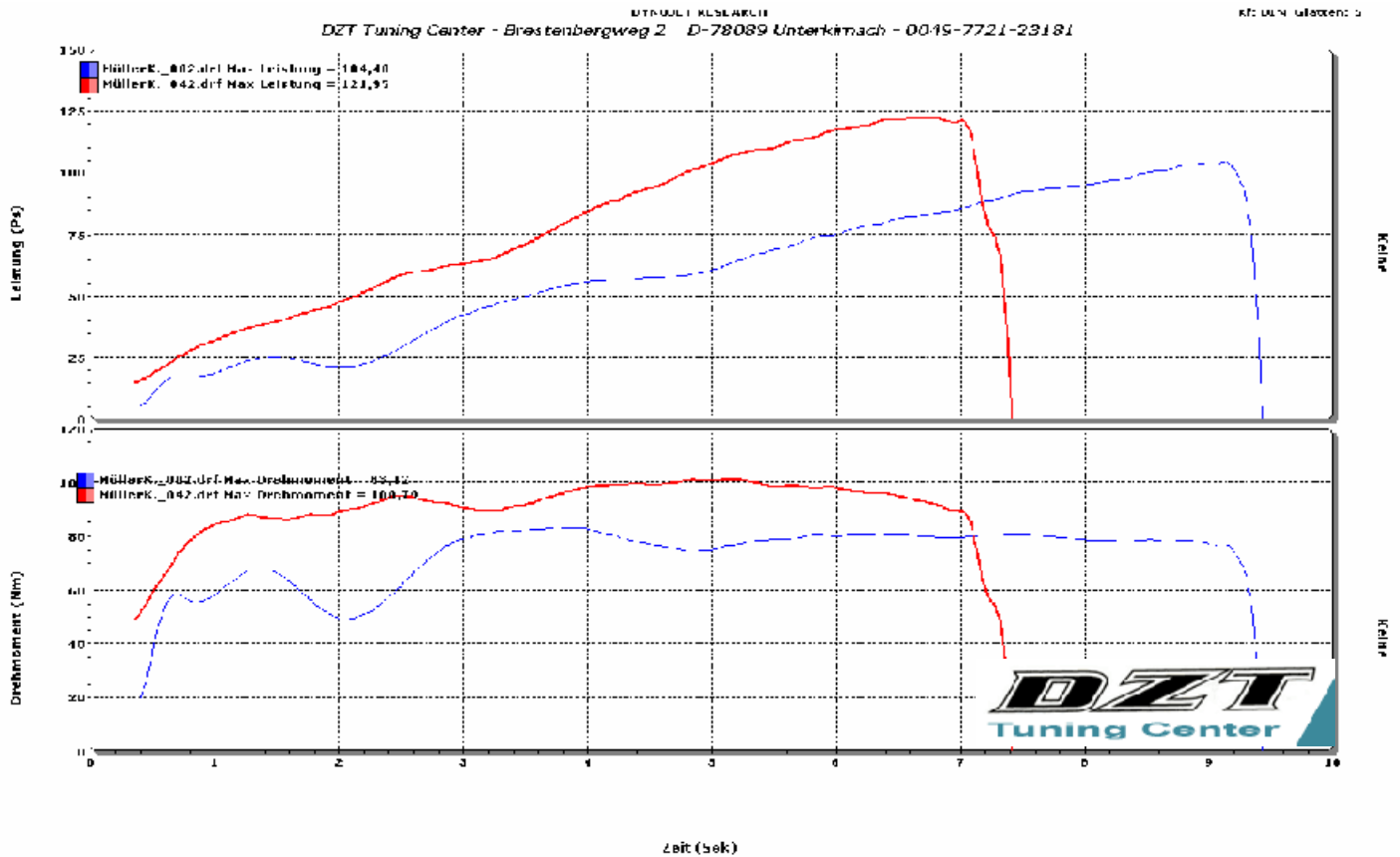


the real power team

www.dzt-power.de

Triumph Speed Triple 955i / Zylinderkopfbearbeitung, Ansaugbrücke bearbeitet, Steuerzeiten eingestellt, Luftfilterkasten modifiziert, Kurbelwelle erleichtert und Abstimmung mit Power Commander III. Orig. Nockenwellen und Verdichtung wurden beibehalten.

Leistung am Hinterrad gemessen auf Dynojet 250



the real power team

www.dzt-power.de

Triumph Speed Triple 95i / Zylinderkopfbearbeitung, Ansaugbrücke bearbeitet, Steuerzeiten eingestellt, Luftfilterkasten modifiziert, Kurbelwelle erleichtert und Abstimmung mit Power Commander III. Orig. Nockenwellen und Verdichtung wurden beibehalten. Was auf dieser Leistungskurve deutlich zu sehen ist, das Fahrzeug beschleunigt nun 2,5 Sek. schneller von 2.000 U/Min auf 9.500 U/Min in 4.Gang.

Leistung am Hinterrad gemessen auf Dynojet 250

----- Original Message -----

From: [Klaus Mueller](#)

To: [DZT-Tuning Center](#)

Sent: Sunday, March 21, 2004 2:02 PM

Subject: Vorsicht, iss brutal das Biest!

Hallo Bernd,

so nun hab ich schon mal rund 300km gestestet (ist z. Z. nicht einfach, Wetter ist mies): Rattenscharf! Der Motor hängt genial giftig am Gas, sensationell! Kein Loch, keine Pause, kein zucken einfach nur vorwärts Richtung roten Bereich. Man muß jetzt schon richtig aufpassen, dass man nicht ständig in den Begrenzer fährt. Alle Tugenden der "originalen Triple" sind aber auch erhalten geblieben. Man kann im Ort mit 2000 U/min dahinbummeln, wartet aufs Ortschild und dann ziehst du auf und das Biest baut sofort ohne einen Verschlucker Leistung auf. Am eindruckvollsten ist es dann natürlich wenn man auf dem Drehmomentgipfel, der ja eigentlich ein Tafelberg ist, entlang surft und sich die Mundwinkel Richtung Ohr läppchen bewegen - wirklich einfach nur brutal-schön! :-))) So soll Motortuning sein! Da bereue ich doch keinen einzigen Taler, den ich Dir gebracht habe!

Schöne Grüße und jetzt geh ich noch ein bisschen in die Garage - es regnet schon wieder - und streicheln noch ein bisschen mein Biest!

Klaus

P.S. denk bitte daran mir noch das tune für die Race-Tüte zu schicken!
hallo Bernd,

ne erste Testfahrt hab ich gemacht: ja das geht schon mächtig voran! :-))) brauch jetzt wohl noch nen Lenkungsämpfer.. Gasannahme, Drehfreudigkeit und Leistung satt über den ganzen Drehzahlbereich. Genaueres in einer Woche wenn ich genug gefahren bin - vorallem auch mit Uwe zusammen!

Mit dem tune: wenn ich mich nicht sehr geirrt habe, dann war der tune schon drauf den Du mir geschickt hast. Bitte sende mir auch noch mal den Tune für die Race- Tüte!

(hab ich dann schlimmstenfalls überspielt) Leerlaufsystem hatte ich dann doch erstmal nichts dran gemacht und das war auch gut so: die benimmt sich so wie immer, die leichten Schwankungen sind wohl "Serie". Nur der Leerlauf als solches ist bisschen niedrig, geht schon mal an der Kreuzung aus!

Dann bis in so einer Woche!
Klaus

----- Original Message -----

From: [DZT-Tuning Center](#)

To: [Klaus Mueller](#)

Sent: Monday, March 15, 2004 8:16 AM

Subject: Re: Auswirkung?

Hallo Klaus,

ich muß mich noch einmal bei Dir entschuldigen, so etwas darf eigentlich nicht passieren. Wie schon besprochen, hat dies keine Auswirkungen auf das Leerlaufsystem. Anbei die Map für den leisen Auspuff. Hast Du das mit dem Leerlaufsystem hin bekommen? Bist Du schon gefahren?

Mit freundlichen Grüßen / Best regards

Bernd Dietrich

DZT-Tuning Center

Brestenbergweg 2

D-78089 Unterkirnach

Phone 0049-(0)7721-23181

Fax 0049-(0)7721-22657

www.dzt-power.de

----- Original Message -----

From: [Klaus Mueller](#)

To: [DZT-Tuning Center](#)

Sent: Friday, March 12, 2004 7:10 PM

Subject: Auswirkung?

Hallo Bernd,

was hat das denn für Auswirkungen auf Motorlauf/Prüfstand?
Hab ich eben entdeckt, als ich an das Leerlaufregelventil wollte.

Gruß

Klaus



Hallo Bernd,

möchte Dich noch mal daran erinnern, dass Du mir eigentlich schon im alten Jahr eine Abschlagsrechnung samt Kostenvoranschlag schicken wolltest!

Anbei noch ein Bild von der Piste

weiterhin frohes Schrauben

Klaus

(Bild: siehe oben)