








Hier haben wir die Suzuki Supersportler aufgelistet, welche mit 2 Einspritzleisten (8 Einspritzdüsen) ausgestattet sind.

Kurz erklärt: es gibt eine untere und eine obere Einspritzleiste, mit jeweils 4 Einspritzdüsen.
Ab einer bestimmten Drehzahl u. Drosselklappenstellung übernimmt die obere Einspritzreihe hauptsächlich die Arbeit.

Es macht also keinen Sinn, ein Modul zu wählen, welches nur die untere Einspritzleiste ansteuert. Aber zum Glück gibt es mittlerweile für annähernd jedes Fahrzeug und jeden Einsatzzweck eine optimale Lösung. D.h. vor dem Kauf sollte man sich über sein Fahrzeug informieren, um keinen Fehlkau zu riskieren.
Diese Übersicht soll Ihnen dabei helfen.

Übersicht von Zusatzmodulen für Suzuki Supersportler 							Die Alternative zu allen Zusatzmodulen:
alle Module selbstverständlich ohne ABE!							Wir programmieren die Daten zur optimalen Versorgung des Motors direkt über den Diagnoseport in die original ECU, ganz ohne Verwendung eines Zusatzmoduls!
Suzuki Supersportler mit 2 Einspritzleisten							Diese Direktabstimmung ist möglich bei allen Suzukimodellen mit Diagnosestecker!
GSXR 600 ab BJ 2006 -	TOP	TOP	Racing	TOP	für Modelle mit 2 Einspritzleisten nicht zu empfehlen	PoCo V steuert nur 4 Düsen an. Für die obere Düsenreihe wird zusätzl. das Sek.Fuel Modul benötigt.	
GSXR 750 ab BJ 2006 -	TOP	TOP	Racing	TOP	für Modelle mit 2 Einspritzleisten nicht zu empfehlen	PoCo V steuert nur 4 Düsen an. Für die obere Düsenreihe wird zusätzl. das Sek.Fuel Modul benötigt.	
GSXR 1000 ab BJ 2005 -	TOP	TOP	Racing	TOP	für Modelle mit 2 Einspritzleisten nicht zu empfehlen	PoCo V steuert nur 4 Düsen an. Für die obere Düsenreihe wird zusätzl. das Sek.Fuel Modul benötigt.	
Hayabusa	TOP	TOP	Racing	TOP	für Modelle mit 2 Einspritzleisten nicht zu empfehlen	PoCo V steuert nur 4 Düsen an. Für die obere Düsenreihe wird zusätzl. das Sek.Fuel Modul benötigt.	
Grundfunktionen							Abstimmungsmöglichkeiten:
Drosselklappenstellungen	11	12	8 bis 10	8 bis 10	9	10	6
DK-Stellungen: fest vorgegeben / frei programmierbar	fest vorgegeben	fest vorgegeben	Frei programmierbar	Frei programmierbar	fest vorgegeben	fest vorgegeben	fest vorgegeben
Drehzahlschritte	500	500	250	250	250	250	individuell
Original Lambdasondenregelung muss deaktiviert werden	ja / O2-Eliminator	ja / O2-Eliminator	mit integrierter Lambdasondenregelung	mit integrierter Lambdasondenregelung	ja / O2-Eliminator	ja / O2-Eliminator	ja / O2-Eliminator
Zusatzfeatures							Hinweise: 1. Die Kosten für ein Zusatzmodul entfallen. 2. Die Programmierung erfolgt über den Diagnoseport direkt auf die original ECU. 3. Die Abstimmung erfolgt über alle 8 Einspritzdüsen!
Zylindertrimmung	nein	nein	Ja, nur in Verbindung mit Mehrfachkannfeld	Ja, nur in Verbindung mit Mehrfachkannfeld	ja	ja	
Aktivierung Beschleunigerpumpe	nein	nein	ja	ja	ja	ja	
Erstellung gangselektiver Kennfelder	nein	ja, Gangtrimmung möglich	ja	ja	ja	ja	
Erstellung Einzelsylindermapping	nein	nein	ja	ja	ja	ja	
Hinterlegung mehrerer Maps	ja, 3	ja, 2	ja, 2	ja, 2	nein	ja, 2	
Zündungseingriff	nein	nein	ja	ja	nein	nein	
Drehzahlanhebung	nein	nein	ja	ja, modellabhängig	nein, Zusatzmodul erforderlich	nein	
Traktionskontrolle möglich?	nein	ja	ja	ja	nein	nein	
Boxengassenlimiter	nein	nein	ja	ja	nein	nein	
Unterstützt Fahrzeuge mit 2 Einspritzleisten	ja	ja	ja	ja	ja	nein, nur mit Zusatzmodul	
Rechnerqualität / Prozessorleistung	mittel	sehr gut	sehr gut	sehr gut	mittel	mittel	
Einbau und Anschluß							
Einbau	sehr einfach	Fachkenntnisse erforderlich	Einfach bis Fachkenntnisse erforderlich	Einfach bis Fachkenntnisse erforderlich	einfach	einfach	
Anschlüsse / Kabelkit	Kabelkit fest am Gerät, plug & play	externer Kabelkit am Gerät, teilweise plug & play	externer Kabelkit am Gerät, teilweise plug & play	externer Kabelkit am Gerät, teilweise plug & play	Kabelkit fest am Gerät, teilweise plug & play	Kabelkit fest am Gerät, teilweise plug & play	
By-pass Adapter / weitere Funktion des Motorrades trotz Modulentfernung gewährleistet:	nein, Modul inkl. Kabel muss entfernt werden	ja, nur mit BDp-By Pass Adapter. Modul kann entfernt werden, Kabelbaum verbleibt im Motorrad	ja, Modul kann entfernt werden, Kabelbaum verbleibt im Motorrad	ja, Modul kann entfernt werden, Kabelbaum verbleibt im Motorrad	nein, Modul inkl. Kabelbaum muss entfernt werden	nein, Modul inkl. Kabelbaum muss entfernt werden	
Einbauanleitung	sehr gut	nur Kabelbaumbeschreibung	gut	gut	sehr gut	sehr gut	
Erweiterungsmöglichkeiten mit:							
Quickshifter	nur als Universalquickshifter	Je nach Ausführung: inklusive	ja, kann direkt angeschlossen werden	ja, kann direkt angeschlossen werden	ja, teilweise nur mit Zusatzmodul	ja, teilweise nur mit Zusatzmodul	
Mapwahlschalter	nur direkt über das Modul	ja	ja	ja	nur mit separatem Verteiler	ja	
Ignition / Zündmodul	nein	inklusive	inklusive	nein	ja, bei diversen Modellen	ja, bei diversen Modellen	
Mögl. zur Abstimmung der 2. Einspritzleiste	ja	inklusive	ja	ja	nein	teilweise verfügbar	

Die wichtigsten Faktoren für ein gutes Modul sind: 1. Die Rechnerqualität für die Umsetzung der Daten und 2. die Anzahl der DK-Stellungen, welche zur Abstimmung zur Verfügung stehen. Die Kombination aus diesen beiden Faktoren sowie die Ausstattung des Prüfstandsbetriebes (Technik, Software und Umgebung) Ihrer Wahl führt zu einem optimalen Ergebnis.