

100% EDELBIKES 100% ACTION 100% TUNING 100% SZENE

# FIGHTERS



**MOKO  
GSX-R  
1100**

**MARTEK GSF 1200  
MOTO MARTIN CBX  
NOS BUELL XB**



**BUDNIK  
SPEED  
TRIPLE**



**334 PS  
HAYABUSA  
TURBO-POWER**

**TREFFEN:  
FOC-PARTY  
BURNING DAYS**



Nr.12/2004  
Dezember  
4,90  
ITA 6,30  
CHF 8,90

4 194981 804903 12

# MEGA

## Blow Job





# MEGA Blow Job



der linken Spur. Mit knapp 240 brodeln das Eisen vor mir über die halbleere, schnurgerade Bahn. Eine Kilogixer! Ich zippe mich unspektakulär heran, die recht leise Auspuffanlage souf“ ert dabei dezent. Links neben der Gixer schaue ich dem Gebückten kurz ins Visier. Es wirkt, er schaltet runter und bringt seine 1000er in Abschlußposition. Gelassen bleibe ich im sechsten Gang und reiße die Drosselklappen auf. Was nun passiert, kommt auf den Standpunkt an:

### 1. Das Eisen:

Die Technik registriert über den Drosselklappenpoti das Öffnen der Einlaßschlünde, erhöht entsprechend die Einspritzmenge, und der vergrößerte Abgasstrom beschleunigt den Turbolader. Die komprimierte Luft rauscht durch den Ladeluftkühler, der Ladedruck steigt blitzartig auf 0,8 bar. Das wiederum weckt den Piggyback-Einspritzcomputer, der seine vier Helferlein oben im Luftsammler aktiviert. Die Leistung steigt auf 334 PS.

### 2. Das Opfer:

Der Kilogixer-Reiter registriert ein feines Pfeifen neben sich und seinem nach Leibeskräften beschleunigenden Superbike. Das blitzartig nach oben schnellende Vorderrad der weißen Bombe nebenan lenkt ihn wirkungsvoll von dem schwarzen Strich ab, den die Busa auf die Autobahn malt, als sie in aberwitziger Geschwindigkeit wegschießt. Er glaubt einen Moment lang entsetzt, voll auf der Bremse zu stehen.

### 3. Ich:

Ich registriere einen unfaßbaren Schub. Meine Nebennieren erhöhen die Adrenalin-Einspritzmenge, das Herz schaltet auf Amok-Mode. Der Horizont kollabiert ins Helmvisier, danach verbiegt sich das Raum-Zeit-Kontinuum. Bei Tacho 260 steigt das Vorderrad, und der Gixerpilot verliert sich im Rückspiegel. Nächste Erkenntnis: Die Autobahn ist weder halbleer noch gerade!

## Der alte Affe Angst

Ich weiß nicht, ob ich vor Freude oder Panik ins Helmvisier brülle. Die Beschleunigung im sechsten Gang über 240 ist so brutal, wie bei anderen Motorrädern bei 150 im dritten. Obwohl das Wilbers-Fahrwerk tadellos funktioniert, hat der Lenkungsdämpfer genug zu tun, das leichte Vorderrad über 300 ruhig zu stellen. Bei 340 am Tacho ist der Schub noch so gewaltig, daß ich ungläubig nach einem siebten Gang suche. Gedanken an die Haltbarkeit des Hinterreifens, der sein Gummi wie eine im Fußballstadion von der Tribüne geworfene Klorolle hinter sich läßt, verdrängt der Sonntagsverkehr auf der Bahn. Schwerstes Ankern ist angesagt, die Umgebung kehrt vom Wischeffekt zum normalen Look zurück. Die Tankanzeige ist im roten Bereich, ich bin es auch, Zeit zur Umkehr. Too much is never enough? Fahre die MAB-Turbo, und denk noch mal drüber nach!



Text & Fotos: *Matteo Reigis*

würde. Aber das halten die Reifen dann nicht mehr aus, die eingetragenen 325 km/h Topspeed stellen die verantwortbare Grenze der Bridgestones dar. Ach ja, a propos eingetragenen, habe ich schon erwähnt, daß wir hier von einem straßenzugelassenen Motorrad reden? Denn MAB besitzt alle nötigen Gutachten, um das Monster ganz legal auf den öffentlichen Straßenverkehr loszulassen. Obwohl für die TÜV-Abnahme nicht unbedingt notwendig, weist Elmars Hayabusa noch einige Modi<sup>®</sup> kationen zusätzlich auf. Die Bremsanlage bekam das große Spiegler-Paket mit Radial-Handpumpe, Achtkolben-Zangen und 298er Bremsscheiben. Die Serienräder wichen leichten PVMs, das Fahrwerk beruhigt ein Upgrade mit Wilbers-Komponenten und Hyperpro-Lenkungsdämpfer. Sämtliches Bodywork ersetzte Elmar durch Kev-

larteile von Seibimoto, die Sponsoren-Schriftzüge brusste Rüdiger Bäumer auf die Flächen.

## Der Selbstversuch

Nach dem Fotoshooting hält mir Elmar den Zündschlüssel hin. Willst Du...? Was für ne Frage! Sekunden später sitze ich auf der unrund im Stand vor sich hinbrabbelnden Cruise Missile. Die Einspritzung ist anscheinend recht fett eingestellt, ein Tribut an die Standfestigkeit. Alles andere fühlt sich wie eine Hayabusa an, nur die Kupplung verlangt dank verstärkter Federn nach etwas mehr Handkraft, da ändert auch die Spiegler-Radial-Kupplungspumpe nichts. Beim Losfahren merke ich sofort die mit 18 zu 39 Zähnen verlängerte Sekundärübersetzung. Der Tacho ist

noch nicht angeglichen und zeigt daher viel zu wenig an. In der Stadt eckt die Busa durch den stramm eingestellten Hyperpro-Lenkungsdämpfer knochig durch die Straßen, also schnell Richtung Autobahn. Auf dem Weg dorthin erstaunt die MAB-Busa durch weichen Leistungseinsatz, die herabgesetzte Verdichtung in Verbindung mit der längeren Übersetzung lassen sie sogar etwas schwächlich erscheinen. Zumindest, so lange die Drehzahl unter 5.000 U/min bleibt. Und das sollte sie in den unteren vier Gängen oder gar Kurven auch bleiben, ansonsten reißt es das Vorderrad ansatzlos in die Stratosphäre. Geschwungene Landstraßen sind nicht ihr Metier, in voller Schräglage braucht niemand 280 Nm am Hinterrad. Nie. Endlich, die Autobahn. Mit Viertelgas reißt es mich widerstandsfrei auf die Bahn. Da, ein Moped auf





## Blow Job



der linken Spur. Mit knapp 240 brodeln das Eisen vor mir über die halbleere, schnurgerade Bahn. Eine Kilogixer! Ich zippe mich unspektakulär heran, die recht leise Auspuffanlage souf" ert dabei dezent. Links neben der Gixer schaue ich dem Gebückten kurz ins Visier. Es wirkt, er schaltet runter und bringt seine 1000er in Abschußposition. Gelassen bleibe ich im sechsten Gang und reiße die Drosselklappen auf. Was nun passiert, kommt auf den Standpunkt an:

### 1. Das Eisen:

Die Technik registriert über den Drosselklappenpoti das Öffnen der Einlaßschlünde, erhöht entsprechend die Einspritzmenge, und der vergrößerte Abgasstrom beschleunigt den Turbolader. Die komprimierte Luft rauscht durch den Ladeluftkühler, der Ladedruck steigt blitzartig auf 0,8 bar. Das wiederum weckt den Piggyback-Einspritzcomputer, der seine vier Helferlein oben im Luftsammler aktiviert. Die Leistung steigt auf 334 PS.

### 2. Das Opfer:

Der Kilogixer-Reiter registriert ein feines Pfeifen neben sich und seinem nach Leibeskräften beschleunigenden Superbike. Das blitzartig nach oben schnellende Vorderrad der weißen Bombe nebenan lenkt ihn wirkungsvoll von dem schwarzen Strich ab, den die Busa auf die Autobahn malt, als sie in aberwitziger Geschwindigkeit wegschießt. Er glaubt einen Moment lang entsetzt, voll auf der Bremse zu stehen.

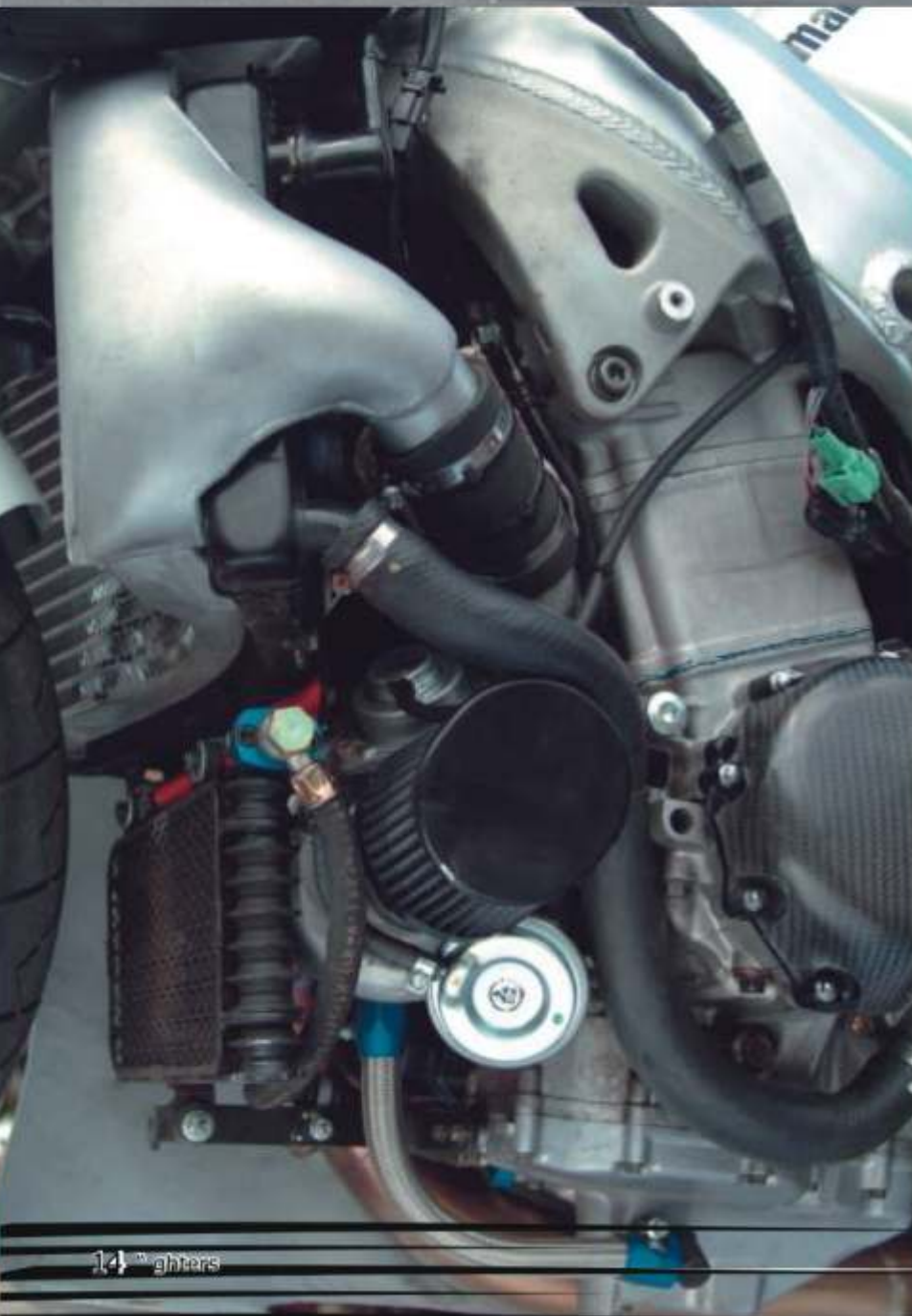
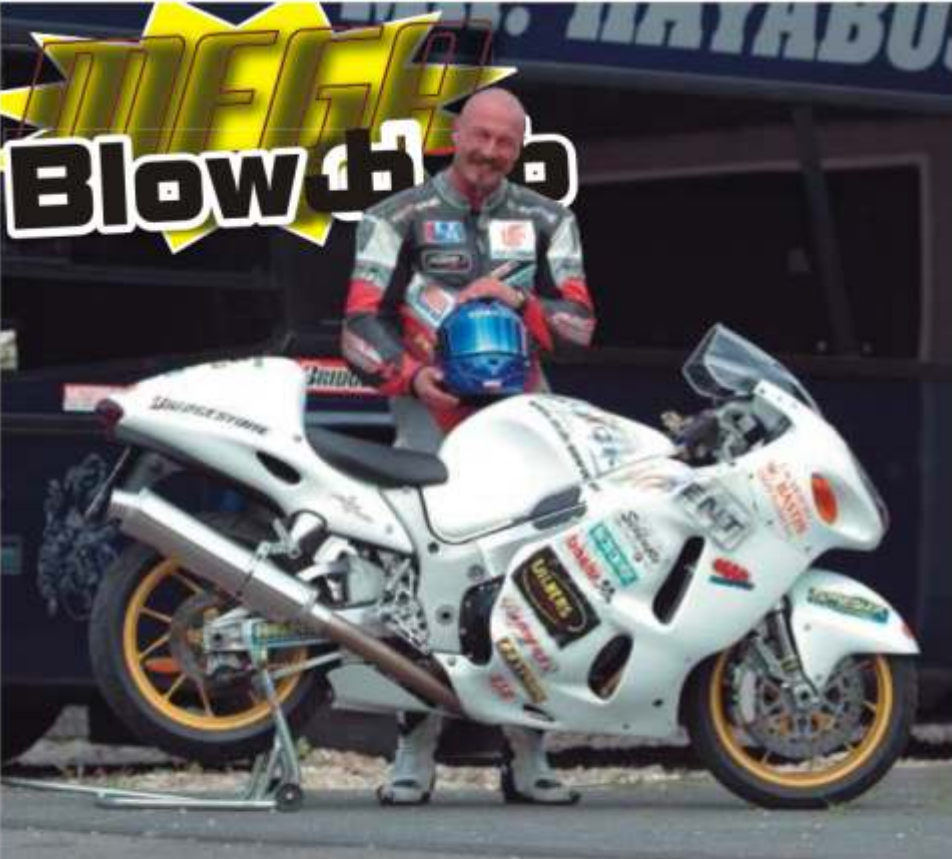
### 3. Ich:

Ich registriere einen unfäßbaren Schub. Meine Nebennieren erhöhen die Adrenalin-Einspritzmenge, das Herz schaltet auf Amok-Mode. Der Horizont kollabiert ins Helmvisier, danach verbiegt sich das Raum-Zeit-Kontinuum. Bei Tacho 260 steigt das Vorderrad, und der Gixerpilot verliert sich im Rückspiegel. Nächste Erkenntnis: Die Autobahn ist weder halbleer noch gerade!

## Der alte Affe Angst

Ich weiß nicht, ob ich vor Freude oder Panik ins Helmvisier brülle. Die Beschleunigung im sechsten Gang über 240 ist so brutal, wie bei anderen Motorrädern bei 150 im dritten. Obwohl das Wilbers-Fahrwerk tadellos funktioniert, hat der Lenkungsdämpfer genug zu tun, das leichte Vorderrad über 300 ruhig zu stellen. Bei 340 am Tacho ist der Schub noch so gewaltig, daß ich ungläubig nach einem siebten Gang suche. Gedanken an die Haltbarkeit des Hinterreifens, der sein Gummi wie eine im Fußballstadion von der Tribüne geworfene Klorolle hinter sich läßt, verdrängt der Sonntagsverkehr auf der Bahn. Schwerstes Anker ist angesagt, die Umgebung kehrt vom Wischeffekt zum normalen Look zurück. Die Tankanzeige ist im roten Bereich, ich bin es auch, Zeit zur Umkehr. Too much is never enough? Fahre die MAB-Turbo, und denk noch mal drüber nach!

# Blowdown



# Druckzone

- Modell:** Suzuki Hayabusa 65X 1300 R
- Erbauer/Besitzer:** MAB Power, De-Vos-Straße 18, 25524 Itzehoe, Fon : 04821/87871, Fax : 04821/87974, Email: info@mab-power.de, Web : www.mab-power.de / Mr. Hayabusa Elmar Geulen, Mühlenstraße 14-18, 53879 Euskirchen, Fon +49 (0) 172 246 603 8, Fon +49 (0) 22 51 810 708, Fax +49 (0) 22 51 810 709 www.mr-hayabusa.de
- Rahmen:** Serie Suzuki Hayabusa
- Motor:** Suzuki Hayabusa, MAB-Turboladerkit, Verdichtung mit Spacerplatte reduziert, Zusätzliche Einspritzung mit vier Einspritzdüsen im Luftsammler, Ladeluftkühler, verstärkte Benzinpumpe, verstellbarer Benzindruckregler, einstellbares Wastegate, 334 P5 an der Kupplung bei 0,8 bar Ladedruck, 280 Nm bei 6500 U/min (Der Ladedruck kann bis zu 1,2 bar erhöht werden; dann hat man 380 P5 an der Kupplung...), Verstärkte Kupplung von MAB, 4in1-Auspuffanlage (im Kit enthalten), Sekundärübersetzung: 18/39 (Serien-Busa hat 17/40), Ritzel und Kettenrad aus Stahl von Wieres, DID-Kette, Topspeed 325 km/h (mehr lassen die Reifen nicht zu)
- Gabel:** original, mit Wilbers-Federn, Spiegler-Achtkolbenzangen, -Radialpumpe und -Bremsscheiben, L5L-Lenkerstummel, Hyperpro-Lenkungsdämpfer
- Schwinge:** original, Wilbers-Federbein
- Räder:** PVM, vorne 3,5 x 17, hinten 6,00 x 17, mit Bridgestone 120/70-17 und 190/50-17 BT56
- Bodywork:** Komplette von Seibimoto
- Lackierung:** Airbrush von Rüdiger Bäumel, www.airbrush-art-works-bonn.de,
- Lackierung:** Bastin Euskirchen, www.werner-bastin.de
- Sonstiges:** L5L-Fußrasten, Spiegler-Kupplungspumpe, Ladedruckanzeige am Lenker
- Preis:** MAB-Turboladerkit Suzuki Hayabusa, bestehend aus Turbolader, Edelstahlkrümmer, Edelstahl-Sammler und Endtopf, Ladeluftkühler, Luftsammler, Zusatz-Einspritzung, Spacer-Platte, Benzinpumpe, Benzindruckregler und allen Anbauteilen, Dichtungen und Schläuchen, inklusive Einbau und TÜV-Eintragung: 7.950,- Euro