

MOTORRAD

TUNING

SPEZIAL 2002

FIGHTERS
SONDERAUSGABE



TOP-TUNER



DM 12,80 € 6,54

Motorrad Tuning Spezial

4 395112 612804 01

DM 12,80	€ 6,54	ÖS 95	€ 6,90
BFR 280	€ 6,94	MR 14,90	€ 6,78
LUF 280	€ 6,54	SRB 8,50	



ÜBER 250 HÄNDLER ADRESSEN

MOTOR & FAHRWERKTECHNIK



FAHRBERICHTE • DATEN & FAKTEN • ZUBEHÖR



DIE SUPERNASE DICK???

WER IST HIER DICK???



OK. Wir kennen alle den Holger Aue-Comic über die Entstehung der Hayabusa, nicht wahr? Was haben wir gelacht! Aber man kann über die Langnase lästern wie man will, kommt es zu den aerodynamischen Qualitäten der Brumme im Top-speed-Bereich, ist sie allen anderen um eine Nasenlänge voraus! Und spätestens nachdem Hennes Löhr die Welt mit einem 1500 Kubik großen und 217 PS starken Busa-Triebwerk beglückte, war Schluß mit dem Gegacker. Jetzt wurden Gegner geschnupft!



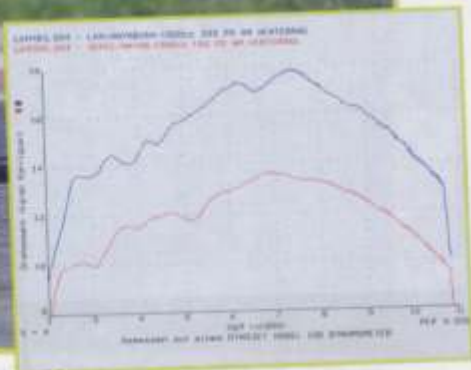
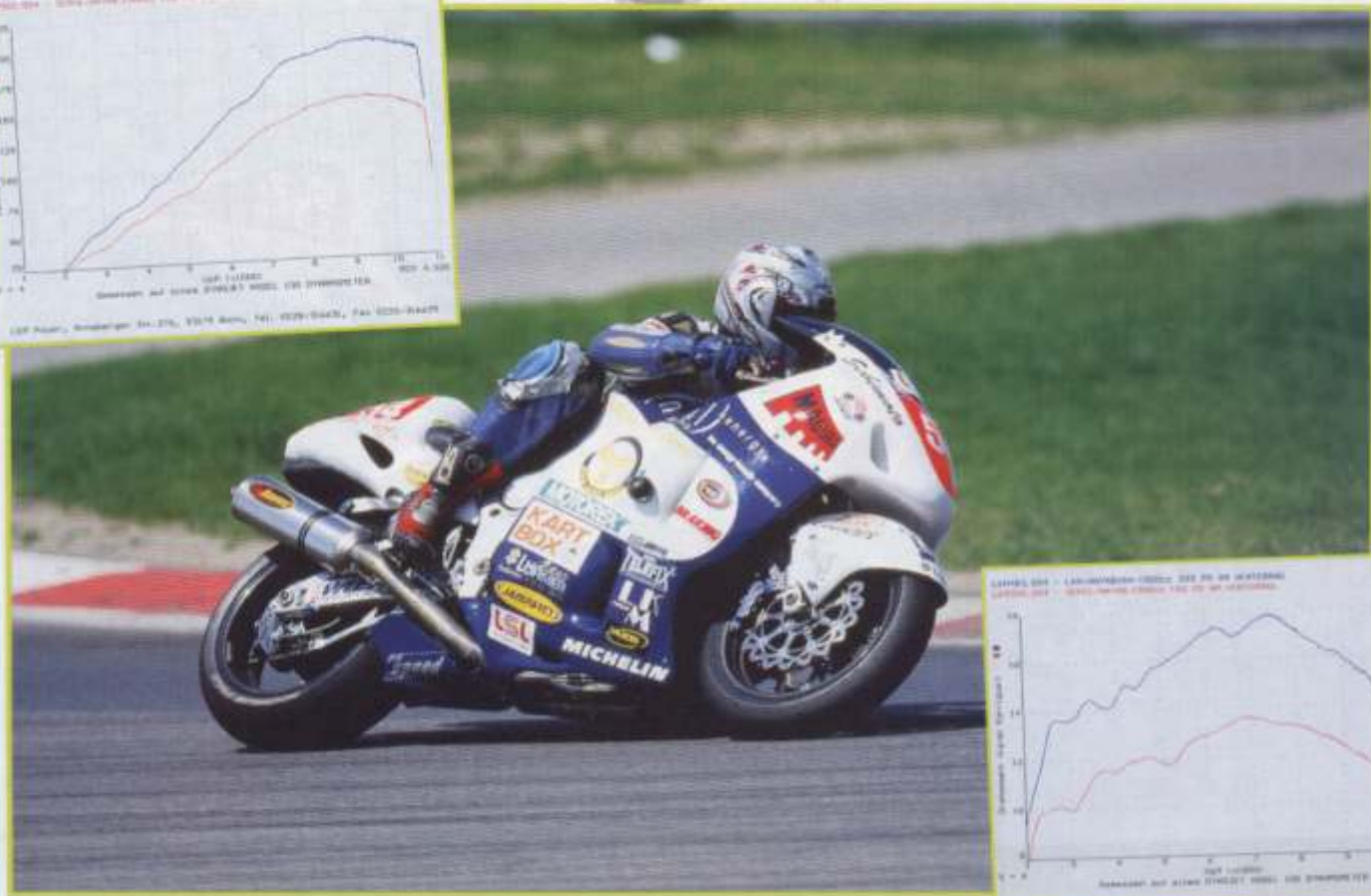
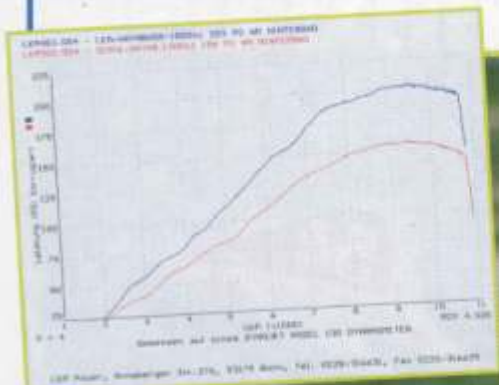


„Ich hätte die Saison auch mit 'ner GSX-R 1000 fahren können, aber das tun ja alle. Also kämpf ich lieber mit der dicken Berta hier, denn ich liebe Extreme!“ Der das sagt heißt Elmar Geulen, Gesamtsiebter der Pro Superbike-Rennserie 2001 und ein

Berg von einem Mann. Ich schaue auf den 16 Meter-Renntruck und glaube ihm. Der Typ muß es wissen, fährt er trotz gebrochener Schulter auch mal gerne auf seiner getunten BMW R 1150 GS nach Most, um dort einem Pro Superbike-Lauf zu bestrei-

ten. Und stellt das Wüstenschiff in beiden Rennen in die Top Ten! Extreme, wie gesagt. Der Beginn seiner Rennsportkarriere geht auf das Jahr 1976 zurück und umfaßt so ziemlich alle Spielarten des motorisierten Zweiradsports, inklusive 12







Starts auf der legendären Isle of Man. Allerdings wirkte sich seine Muskelmasse stets etwas ungünstig auf das Leistungsgewicht aus. Also mußte für die Pro Superbike ein Eisen mit überragender Performance her. Nach dem Motto „Bigger is better“ fiel seine Wahl auf eine Suzuki Hayabusa. Aber nicht irgendeine Hayabusa. Das Leistungsgewicht sollte schon in Richtung 1:1 zeigen.

Maßnahme 1: Hennes Löhr, Bonner Motorenzauberer vor dem Herrn dopte den Reaktor des Falken nach allen Regeln der Kunst. Zuerst erhöhte er den Hubraum auf 1500 kubische Zentimeter. Ein nicht ganz einfaches Unterfangen, da die Kolben ohne Zylinderbuchsen direkt im Block laufen, nur von einer dünnen Plasmabeschichtung vor aufreibendem Verschleiß geschützt. Diese Beschichtung mußte nach dem Aufbohren natürlich wiederhergestellt werden. Eine Aufgabe, die eine Spezialfirma in der Schweiz übernahm. Der Rest war prinzipiell klassisches Tuner-Handwerk. Bearbeiten der Kanäle und Ventilsitze, Auslitern der Brennräume inklusive Änderung der Quetschkanten und das penible Einstellen der Steuerzeiten auf größere Überschneldung. Auch die Peripherie, sprich Einspritzung, Zündung und Airbox des Triebwerks wurde dem neuen Leistungsdrang angepaßt. Gekrönt wurde die Kur von einer kompletten Akrapovic-Auspuffanlage aus kostbarem Titan. So vorbereitet, drückte das Brennelement genauso beeindruckende wie standfeste 217 PS ins Getriebe.

Maßnahme 2: Von den ursprünglichen gut 250 kg der Serien-Busa blieben nach einer strengen Sportler-Diät nunmehr 205 Kilo durchtrainiertes Muskelfleisch übrig. Neben der üblichen Praxis des Weglassens unnötiger Teile hat die Sebl Moto-Verkleidung aus ultrastabilem Kohle/Kevlargewebe ihren gewichtigen Beitrag dazu geleistet. Ihre wertvolle Haut wird an den exponiertesten Stellen von LSL-Crashpads geschützt. Auch der Heckrahmen wurde kupiert und verstellbare MR-Rasten erhöhen die Schräglagenfreiheit. Die



äußerlich originale Gabel wurde mit Wilbers-Innereien auf das neue Aufgabengebiet vorbereitet. Auf die Flansche der vorderen Fischer-Felge schraubte Elmar die brandheißen Wave-Bremsscheiben aus dem Hause Braking. Neben dem atemberaubenden Design liefern die Disketten in Verbindung mit Lucas-Sechsschüssern und Braking Carbon-Bremssklötzen Verzögerungswerte, die selbst Heißsporn Frankie Chill in der WM zufrieden stellen. Und der ist auf der Bremse kaum zu biegen. Angesteuert wird das Ensemble von einer gefrästen Magura-Handpumpe, deren 20er Radialkolben die Flüssigkeit in die Stahl-

flex-Leitungen drückt. Am linken LSL-Stummel klemmt eine 13er Magura-Pumpe, die beinahe ohne spürbare Betätigungskräfte die Kupplung ausrückt. Diese Kupplung kann, neben dem Hinterreifen, als eins der bemitleidenswertesten Bauteile der Suzuki bezeichnet werden, verwaltet sie doch fast 180 Newtonmeter Drehmoment, von denen am ebenfalls nicht zu beneidenden 180er Slick immer noch 168 Nm übrigbleiben. Der Michelin spannt sich um eine Fischer-Felge der besonderen Art: Auf einen Magnesium-Stern ist ein süßes Nichts aus Carbon-Kevlar-Verbund geschraubt. Diese Verringerung der ungefederten Massen freut auch das Wilbers Competition-Federbein, das die serienmäßige Busa-Schwinge sicher am Teer hält. So inhalierte die Supernase in diesem Jahr Gegner um Gegner, trotzdem steht die Busa zum Saisonende mit neuem Motor und rennfertig zum Verkauf. Denn für die nächste Saison hat Elmar schon wieder neue Pläne. Wir dürfen gespannt sein!

Text & Fotos Mick Hüby





Technische Daten

Besitzer:	Elmar Geulen, Success Management GmbH-Heise-Entsorgungsmanagement Racing Team
Modell:	Suzuki GSX 1500 R Hayabusa
Rahmen:	Serie, Heckrahmen gekürzt
Motor:	LKM-Suzuki Hayabusa, 1500 Kubik, Block auf-gebohrt und plasmabeschichtet, größere Kolben, Ventilsitze bearbeitet, Kanäle bearbeitet (Flowbench-optimiert), Brennräume ausgelitert, Spaltmaß zwischen Kolben und Brennraum geändert, Steuerzeiten der Nockenwellen verändert, größeres Ventilspiel, Einspritzung, Zündung und Airbox optimiert, alle Arbeiten von LKM ausgeführt, Kette und Ritzel von Wierers, Akrapovic Titan-Kompletanlage von Jam-Parts.
Leistung:	216 PS/158,8 kW an der Kupplung, 203 PS /149,3 kW am Hinterrad. (Serie 156 PS/114,7 kW am Hinterrad)
Drehmoment:	17,2 mkp/168,9 Nm am Hinterrad. (Serie 13,6 mkp/133,4 Nm am Hinterrad)
Gabel:	Serie, Wilbers-Federn und Öl, Lucas-Bremszangen, Wave-Bremsscheiben und Beläge, Handpumpen Magura Radial 20 mm für die Bremse, 13mm für die Kupplung, LSL-Topmatch, LSL-Lenkergewichte
Schwinge:	Serie, Wilbers 643 Competition-Federbein,
Räder:	Fischer Custom Wheels, vorne 3.50x17, hinten 6.00x17, hinterer Felgenstern aus Magnesium, Felge aus Carbon/Kevlar
Bodywork:	Komplett von Sebi Moto in Kohle/Kevlar-Mix, Gläser GP 500-Verkleidungsscheibe
Fußrasten-anlage:	MR-Motorradtechnik
Lackierung:	Bastin, Euskirchen
Gewicht:	205 kg fahrfertig
Sonstiges:	LSL-Crashpads, LSL-Ausrauben, Originalinstrumente



Das Motorrad ist rennfertig mit neuem LKM-Motor und Teilen für 48.000 DM zu verkaufen. Interessenten wenden sich an: Elmar Geulen, Tel. 02251/51404.