

LKM – Hayabusa mit noch mehr Saft

Die Deutsche Antwort auf Pop Yoshimura

Deutsche sind pünktlich. Deutsche sind korrekt. Deutsche haben einen dicken Bauch und essen Bratwurst mit Sauerkraut. Alles Klischees natürlich und nichtssagende Phrasen. Aber versucht man mal ganz objektiv zu sein, so kommt man gar nicht umhin, Deutschland als eine herausragende europäische technische Nation anzusehen. Und das kann man schon ganz einfach auf der Strasse sehen. Wenn man nämlich zu irgendeinem Motorradtreffen in Deutschland geht, dann machen die umgebauten Motorräder ca. 90 % aus – und der Rest ist Standard bzw. regulär. Und meist läuft der Besitzer des Standard – Motorrads schon mit Umbau Plänen im Kopf rum. Kommt man jedoch zu einem vergleichbaren Treffen in Holland, die Streetfightershow mal ausgenommen, dann ist das Verhältnis doch deutlich anders herum. Geht man aber zu einem Rennen, das von Deutschen organisiert wird, dann wird den Augen eine Kost vom allerfeinsten präsentiert. Im Allgemeinen sieht man dort gut präparierte Motorräder. Aber schon am Beginn der Saison kann man auch sensationelle Premieren sehen.

Das war z.B. auch letztes Rennen zu Ostern in Assen der Fall, wo unter anderem auch die Deutsche Superbike Serie zu Gast war.

Eine Serie für Motoren bis 1300ccm. Das sind z.B. wunderschöne und schnelle YZF – R 1 Raketen, Kawa's, und ... eine wahrhaftige Suzuki GSX-R 1300, auch Hayabusa genannt.

Ein Motorrad das wohl keine Einführung mehr nötig hat. Die unglaubliche Anzahl der PS die diese Standard 1300er zur Beschleunigung hat, ist mehr als unzählige Male beschrieben worden, sodass sogar leider unser Minister darüber nachdenkt, sie zu verbieten. Eine R 1 ist, verglichen mit der Hayabusa ein viel schärferes Motorrad und wesentlich weniger verzeihenswillig, als der Japanische Rennfalke. Das Motorrad, das auch wirklich ebenso in Assen beim Rennen zu sehen war. Es sah noch immer deutlich erkennbar wie eine Hayabusa aus, aber rauer mit den abgebauten Scheinwerfern und den Rennaufklebern. Wenn man sich jedoch auf den Bauch legte, konnte man eine Ölauffangwanne erkennen, die aufgeschweißt war. Ansonsten sah das Bike wirklich wie Standard aus. Und natürlich fehlten auch die ganzen überflüssigen Dinge wie Blinker, Spiegel, Fußrasten usw. und das gab ihm auch das stramme, stämmiges Aussehen.

Realistisch pessimistisch

Das Motorrad stand auf ganz normalen Dunlop – Sportreifen und es war sogar noch die originale Federung daran. Ein schmuck und rau aussehendes Motorrad stand neben einem getunten lila Mercedes Büsschen. Und der Kerl, der dort daneben stand, sah noch rauer aus, als es nur irgend möglich war. Mindestens zwei Meter groß, 100 Kilo schwer (aber nicht dick), ein kahler sonnengebräunter Kopf und Oberarme wie Schwarzenegger. Nun bin ich natürlich berufsmäßig neugierig und lasse mich nicht von Äußerlichkeiten abschrecken. Also ging ich „nonchalant“ hinter die Abgrenzung und knöpfte ein Gespräch an. Und siehe da,

binnen Kurzem war eine nette Konversation im Gange. Es stellte sich heraus, dass die Hayabusa durch den renommierten Tuner LKM zu noch mehr Power verholfen wurde. Assen war erst das zweite Rennen der Saison und das in aller Eile auf die Füße gestellte Racingteam funktionierte noch nicht so, wie gewünscht.

Das gleiche kann man auch ohne weiteres von der Suzie sagen. Die „Busa“ war noch lange nicht bereit für ein Rennen. Und ganz sicher nicht für die technisch höchst interessante Superbike Klasse. Bescheiden reagiert Elmar Geulen auf die Frage, welche Zeiten er realisieren könnte. Offenbar kennt er den Kurs hier sehr gut, aber vom Stand der „Busa“ zum jetzigen Zeitpunkt gesehen, schätzt er seine Chancen realistisch pessimistisch ein. Das erste freie Training steht bevor. Elmar muss an den Start, aber er lädt mich ein, nach dem Training noch mal vorbei zu kommen.

Der Große

Als die Jungs auf die Strecke gehen, halte ich die rote „Busa“ gut im Blick. Die Stoppuhr zeigt die Weigerung unter die 40er zu kriechen. In der National Kurve ist von außen her schon deutlich zu sehen, dass Elmar (die Keule) Geulen mit schweren Grip – und Weggleitproblemen zu kämpfen hat. Das beginnt schon beim Anbremsen. Die semi–race–Hayabusa fängt an der Hinterseite an zu wackeln wie eine türkische Bauchtänzerin rund um den Bauchnabel. Das Umlegen kriegt „die Keule“ augenscheinlich nur durch seine Muskelmasse geregelt. Aber die Hayabusa muss sich wohl aufs Ohr legen, wenn Elmar seine Kraft und sein Gewicht in den Kampf wirft. Und das macht er mit Überzeugung. Aber wenn er in der Nähe von Apex beginnt am Gas zu drehen, ist er machtlos. Die Reifen und die Federung schaffen nichts mehr von der ganzen Gewalt und geben einfach auf. Die Suzuki rutscht einige Meter zur Seite und in der Zwischenzeit schlüpfen die leichteren Motorräder einfach zwischendurch. Als das Training nach 25 min. abgelaufen ist, sehe ich einen schwer atmenden Elmar vom Motorrad absteigen.

Sein Gesichtsausdruck und seine Handzeichen machen jeden Kommentar überflüssig. Die Hayabusa hat den Dunlop D–207 Hinterreifen einfach in Stücke gerissen. Gummistücke in der Größe eines Markstücks sind einfach weggerissen – verschwunden. Elmar sieht jetzt noch wüster aus. Ich beschließe, ihn jetzt mal in Ruhe zu lassen und dann am Ende des Tages noch mal vorbei zu schauen.

Koste es was es wolle

Das zweite Training bot, nachdem ein neuer Satz Reifen aufgezogen wurde, dasselbe Bild. Auch jetzt muss der Rennfahrer „Keule“ äußerst vorsichtig mit dem Gas umgehen um zu verhindern, dass die 1300er ausbricht. Am Ende der Geraden läuft die Maschine wie Gift, aber die Zeit kann er nicht gutmachen, die er in den Kurven verliert. Am Ende des Tages schlendere ich noch mal bei ihm entlang, mich selbst darauf vorbereitend, dass ich es jetzt mit einem äußerst mies

gelaunten Deutschen zu tun bekomme. Aber nichts von dem wird wahr. Fröhlich grinsend erzählt Elmar, dass die Hayabusa ja selbstverständlich noch in einer Experimentier-Phase ist, aber dass es trotzdem besser lief als erwartet.

„Normalerweise hätten wir hier gar nicht hinkommen brauchen, aber ich bin so verschossen auf die Strecke von Assen, dass ich unbedingt fahren wollte, koste es was es wolle. Wir wussten schon vorher, dass ich wenig Chancen hatte, was zu machen.

Außerdem hatten wir viel zu spät mit den Vorbereitungen begonnen. Aber, Mann oh Mann, was geht das Ding schnell.

Logisch eigentlich, dass die Standard Straßenreifen nicht halten. Aber das wird schon noch werden, pass auf! Es ist nicht so schlimm, dass es hier noch nicht direkt funktioniert hat, das hatte ich eigentlich auch gar nicht erwartet. Aber du musst noch mal vorbeikommen, dann kannst du mit dem Ding selber mal ein Ründchen drehen. Abgemacht?!?“

Abgemacht

Das Angebot lässt mich nicht mehr los und ich beschließe so schnell als möglich eine Verabredung zu machen. Ja – doch, soll ich doch das bis jetzt stärkste Motorrad fahren. Und schon eine Woche später stehe ich mit Fotograf Ad Kievit, bei Elmar vor der Türe. Binnen weniger Minuten ist uns klar, dass dieser Mann noch farbiger und interessanter ist, als die erste Begegnung vermuten ließ. Im Garten seines Hauses ist eine Yamaha Waverunner aufgebaut. Der Jetski wird durch einen 1200ccm Dreizylinder Zweitakt Motor angetrieben. Das bringt dicke 160PS. Kein Kinderspielzeug also. In der Garage steht dieGSX-R 1300 daneben eine BMW R1100GS. Man sieht sofort, auch kein Standard Exemplar. Die Garage ist vollgestopft mit Boy Toys (Männer Spielzeug), denn dort steht auch noch ein fettes 6 Liter Mercedes Cabrio auf beeindruckenden 20 Zoll Reifen, daneben ein Hightech – Mountainbike das auch wirklich nicht billig gewesen ist.

Elmar holt die Suzie aus der Garage und sagt: „Bitte schön, tob dich aus!“ „He?“ stammle ich mehr als überrascht. Es sind keine Spiegel dran, keine Blinker, für den Strassengebrauch ein viel zu lauter Akrapovic vier-in-ein und außerdem steht das Motorrad noch auf Slicks. „Aber so kann ich doch unmöglich damit fahren!?“ „Och“, sagt Elmar mit einer lässigen Geste „jeder kennt mich hier und solange du in einem Umkreis von 30 km bleibst, passiert nichts.“ Ich schaue ihn sprachlos an.

Man sieht, er ist amüsiert. „Ok“, sagt er schließlich mit einem gespielten Seufzer „fahr eben hinter mir her, dann zeig ich dir, dass das geht.“ Voller Unglauben rase ich mit der R1100 hinter ihm her. Obwohl die BMW gut läuft und ich daran rum ziehe wie wenn es ein hochtouriger Vierzylinder wäre, kann ich mit der Suzuki nicht Schritt halten. Jedes mal verschwindet Elmar aus meiner Sicht und wenn ich dann aus einer Kurve rauskomme, steht er dann da mit gezogenen Bremsen. Wir haben einen schönen ländlichen Weg unter den Rädern, mit ausladenden weiten Kurven. Und noch ein Stück weiter ist eine Art Schikane in den Asphalt drapiert. Elmar stoppt. „Und, willst du jetzt fahren?“ Ich habe mich jedoch noch nicht erholt von dem, was ich gerade mitgemacht habe. Die letzten Kilometer konnte ich

nämlich eine gute Vorführung von der Fahrkunst ganz von nahem bewundern. Elmar setzte mit dem Hinterreifen die Suzie vor einer neunzig Grad winkligen Kurve auf, gab Gas, um vollkommen quer aus der Kurve zu driften. Und dann die hunderte Meter langen wheelies. Und einige male zeigte er aus dem Stillstand einen rollenden burnout, als ob das so gehören würde. Ad Kievit, der mit dem Auto hinterher gehoppelt kam, reibt sich schon seine Hände. Das wird eine topp Foto Reportage, sehe ich ihn denken. „Wir bleiben inzwischen hier stehen“, sagt Elmar „und wenn du hier geradeaus weiterfährst“ zeigt er in Richtung Schikane „so kommen auf einer Länge von sechs, sieben Kilometern nur Kurven. Wenn du das Ortsschild siehst, musst du dann umdrehen. Und wenn du dann hier vorbei kommst,“ sagt er und weist die andere Richtung entlang „kommen noch ca. vier Kilometer lang nur Kurven und dazwischen gibt es ein langes freies gerades Stück. Da kriegst du die Suzie auf topspeed – zumindest, wenn du die Bälle zusammendrückst.“ Er gibt mir einen Klaps auf die Schulter, aber so, dass ich schon Angst habe, der Länge nach hinzufallen. „Nee, jetzt im ernst,“ fügt er noch schnell hinzu „lass mir sie ja heil....“

Bizarr

Na ja, die Slicks sind in jedem Fall gut warm, darüber brauche ich mir zumindest keine Gedanken zu machen. Ich übernehme das Motorrad von Elmar, die Standard hat jetzt ausgedient. Vertrauens erweckend rund brummt der Block unter mir. Was die Statur betrifft so sind Elmar und ich ungefähr ähnlich, sodass es mich nicht überrascht, dass ich ausgesprochen gut sitze auf diesem Monster. Die einstellbaren Fußrasten von MR – Motorradtechnik sitzen so genau exakt auf meiner Höhe. Diese Fußrasten waren mir durch ihre unglaubliche Straffheit auch schon in Assen aufgefallen. Ein vollkommen einstellbares Ding, sogar auch noch für Schuhgröße 46. Und das merkt man. Rennschaltung! Mit einem trockenen Klicken fällt die Hayabusa in den ersten Gang.

I`m off!

Vorsichtig bringe ich den Falken durch die ersten drei Gänge. Obwohl ich noch überhaupt nicht richtig Gas gegeben habe und den Motor höchstens bis 4500 Touren gedreht habe, ist jetzt schon deutlich fühlbar, dass es wesentlich mehr Dampf besitzt, als die Standard Version. Ich Richtung Schikane und flip-flop rechtforsch hindurch. Na, bis jetzt ging das alles noch. Es fühlt sich alles leichter an als beim Serienmodell. Bequem lässt sich die Renn-Hayabusa umlegen. Als ich außer Sicht bin, ziehe ich den vierten Gang komplett durch. Besser gesagt, das hatte ich vor. Ich war bestimmt schon bei ca. 9000 Touren angekommen, als ich endlich beschloss, doch mal eben hoch zu schalten. Die optischen und akustischen Eindrücke sind dermaßen atemberaubend, dass man sich nur stückchenweise daran gewöhnen kann. Das Ganze so auf einen Schlag auszuprobieren, traue ich mich einfach nicht. Ein paar mal fahre ich hin und zurück und dann auf dem langen geraden Stück kriege ich sie doch tatsächlich in den sechsten Gang. Wie schwer dies geht ist nur zu raten, denn der Tachometer fehlt ja ebenfalls. Dass es wirklich unheimlich schnell ist, beweisen die

Geräusche, die der Fahrtwind rund um meinen Helm macht. Die bizarr aufliegenden Eindrücke machen eine Adrenalinorgie daraus. Es ist deutlich zu merken, dass die 1300er Kraftquelle noch ein paar PS dazu bekommen hat. Der Schlag in den Rücken nach dem Hochschalten ist doch deutlich fester als beim Standard Motorrad, aber das fängt der Klotz samtweich auf. Thermisch ist die Suzie ebenfalls absolut gesund.

Eis-chen

Als ich später nochmals mit etwas mehr Geschwindigkeit durch die Schikane fahre, merke ich, dass die Monoschockfederung an der Grenze ihres Könnens ist. Das Fahrzeug beginnt leicht zu rutschen und weil ich auch an der Grenze meines Könnens angelangt bin, drehe ich den Gashebel zu. Auf dem Rückweg beschleunige ich noch mal so fest, wie es mein Mut zulässt und versuche alle 199 Pferde ans Arbeiten zu kriegen. In den ersten zwei Gängen drehe ich das Gas nur maximal zu dreiviertel auf und trotzdem geht alles dermaßen schnell, dass ich ungewollt bis zur Begrenzung komme. Die Schaltlampe ist entweder noch nicht angeschlossen, oder ich habe sie einfach nicht gesehen. Wahrscheinlich ist das Letztere der Fall, weil ich doch meine ganze Aufmerksamkeit für die Strasse brauchte. Bei einer derartigen Beschleunigung ist eben die ganze Konzentration nötig. Selbst auf das Atemholen muss ich mich extra konzentrieren, weil ich mich immer wieder dabei ertappe, die Luft anzuhalten. Die Strasse kommt mir vor wie in einem idiotischen Tempo aufgereiht und die Kurven fliegen wie in einem Sturzflug auf mich zu. Und zwischendurch immer wieder die Ermahnung: ruhig durchatmen! Die mit Keramischen Bremsführungen und Stahlflexleitungen aufgemachte Bremsvorrichtung ist, jedenfalls bei mir, gut auf Temperatur gekommen und ich bin froh, das Ganze gut hinter mich gebracht zu haben. Ich bin froh, dass Elmar das Motorrad letztendlich wieder übernimmt. Was für eine Erfahrung! Jetzt, wo ich so daneben stehe, wird mir erst eigentlich klar, was ich da gerade durchgemacht habe. Es ist, als ob die Erfahrungen und Eindrücke erst jetzt so langsam zu mir durchdringen. Auf diesem Motorrad hat man schlichtweg einfach gar keine Zeit, die Eindrücke wirklich sofort zu erleben. Dazu ist man viel zu stark beschäftigt, um die Bewegungsabläufe zu koordinieren. „Komm, wir holen uns mal gerade ein Eis-chen.“ sagt Elmar und ist schon weg. Mit einem wirklich prächtigen wheelie verschwindet er aus dem Blickfeld.

Wenn nur ein Gang eingelegt ist

Ad und ich sehen uns an und fegen hinterher. Dann in dem kühlen Garten lässt Elmar mal einiges von seiner Karriere sehen. Ein ganz dicker Ordner gefüllt mit Artikeln aus diversen nationalen und internationalen Zeitungen und Magazinen. Jetzt erst wird deutlich, wer Elmar Geulen eigentlich ist. „Die Keule“ aus Köln, wie die Zeitungen ihn nennen, donnerte schon seit zwanzig Jahren über die verschiedenen Rennstrecken, national aber auch international. Zweitakter, Viertakter, Jetski, Motocross, jede Disziplin hat er bereits bestritten und offensichtlich macht es noch stets Spaß, wenn nur ein Gang eingelegt ist. Einer der Höhepunkte aus seiner Karriere ist z.B. das internationale Motorradrennen der

500 ccm Klasse in Malaysia, bei dem er den dritten Platz belegte. Aber ich sehe ihn hier z.B. auch auf einem Foto zusammen mit Doohan. Elmar spricht und Doohan hört zu. Doohan sitzt hinten auf Elmars Motorrad. Elmar besitzt nämlich eines der Motorräder vom Pickup-Service, die die, während des Nürburgring GPs ausgefallenen Rennfahrer der zurück zum Fahrerlager bringen. „Und ich habe da schon was zurückgebracht. Creville', Checa, Rossi, ich hab sie alle schon hinten drauf gehabt. Während der Formel 1 habe ich das auch eine Zeit lang gemacht. Macht Spaß!“ sagt er mit einem strahlenden Lächeln. Und dann erzählt er noch so einiges über das Projekt Hayabusa. Mit einer tiefen Furche zwischen den Augenbrauen lässt er dann eine verbrannte Plastik sehen. „Schau mal, so hat's angefangen“, sagt er und erzählt in überaus schillernden Farben, dass dies mal die Ölauffangwanne der Suzie war. Das Motorrad war gerade von Hennes Löhr, dem Chef und Zauberkünstler des deutschen Tuners LKM, fertig gemacht worden, als Elmar die Suzuki zu einem örtlichen Modelbauer bringen will um die für die Rennerei vorgeschriebene Ölauffangwanne einbauen zu lassen. Einen Tag später war das Motorrad schon wieder fertig. Es sah sehr gut aus. Elmar bezahlte und fuhr weg, quer durch das Dorf.

Bereits auf halbem Wege bemerkte er, wie es ihm ganz schön heiß um seine Beine herum wurde. Als er nach unten blickt, sieht er, dass die Wanne vom Motorrad komplett in Brand steht. In Panik stoppt er, dreht um und rast zu einer Tankstelle zurück an der er ungefähr einen halben Kilometer vorher vorbeigefahren war. „Feuerlöscher, Feuerlöscher“ schreit er. Dann plötzlich sieht er einen solchen. Bleibt mit quietschenden Reifen davor stehen reißt den Feuerlöscher von der Wand und sprüht das Ding auf der Hayabusa leer. „Ich war nach drei Wochen immer noch am saubermachen“ sagt Elmar mit einem angewiderten Gesicht „das Zeug saß einfach überall.“

Glücklicherweise hat das Motorrad keinen wirklichen Schaden abbekommen. Außerdem hören wir, dass noch allerlei Dinge mit der Hayabusa passieren werden. Weichere Reifen, Carbon Verkleidung sind schon bestellt und innerhalb kurzer Zeit soll der Niederländische Federungs-Guru Andre` Stamsnijder von WP Racing Suspension sein Können auf die 1300er loslassen. „Ich will in diesem Jahr zumindest noch unter die Top Ten mit diesem Ding rein fahren“, sagt Elmar fest entschlossen. Und dann blickt er mich an und sagt: „Und dann kannst du sie noch mal auf der Rennstrecke testen, wenn du willst.“
Und seit der Zeit schlafe ich schlecht...

Peter te Brake