



Suzuki Hayabusa

## Gejaagd door de wind

De Hayabusa, een machine geïnspireerd en genoemd naar een Japanse slechtvalk die bekend staat om het ongelofelijke gemak waarmee hij de wind doorklieft. Al tien jaar lang ongewijzigd het topmodel van Suzuki en de standaard als het om stroomlijn gaat, de koning van de snelweg en de norm in bruut vermogen. Maar de Hayabusa is voor komend jaar vernieuwd. Met meer dan 200 pk zou je er bijna bang van worden, echter, met deze gestroomlijnde vliegmachine heb je alles onder controle en kom je net niet helemaal los van de werkelijkheid, net niet, maar het scheelt niet veel!



aan vast kunt maken, de afneembare cover over de duo-seat, het zit er allemaal op en het is gewoon af. Overall is over nagedacht, van de koplamp, de spiegels, tot aan de donkere bolvormige stroomlijnruit. Je moet er van houden, van die organische vormgeving, maar dan heb je ook wel wat. Alles staat in het teken van de perfecte stroomlijn. De spiegels geven een goed beeld naar achter maar hebben tevens een aerodynamische functie. Door de omgekeerde vleugelvorm zorgen die voor wat extra downforce op topsnelheid. De richtingaanwijzers achter zijn mooi geïntegreerd in de kont en geven samen met het achterlicht de kenmerkende druppelvorm om de zojuist doorkliefte lucht weer naadloos te laten samenkomen. Op weg naar de magische 300, superstrak en stabiel, weggekro-

pen achter de stroomlijn, bijna in het luchtledige trekt de wereld aan je voorbij, je bent één met de machine, het aanzuiggeluid van de motor is het enige dat je nog hoort. Bij die

en is erg lang, dat maakt dat je geregeld bochten neemt in z'n één, maar dat is door de brede powerband geen enkel probleem. De injectie is zo goed afgesteld dat je ook bij lage toerentallen het gas er vloeiend op kan zetten, het blok pakt altijd mooi op. De verstelbare koppeling is prima doseerbaar, niet te licht en met een goed aangrijppunt. De radiale zes-zuiger remklauwen zijn niet voorzien van ABS, (dat volgt waarschijnlijk volgend jaar) maar is nog geen gemis op deze motor. Ze zijn erg goed te doseren en geven een solide gevoel in de (eveneens verstelbare) remhendel. De zekerheid die deze motor je geeft, de souplesse, het vertrouwen en de stabiliteit, zowel bij optrekken als bij fors afremmen, het is niet van deze wereld, ondanks het surplus aan vermogen.



snelheid bestaat het beeld voor je alleen nog maar uit lijnen, terwijl de wereld achter je compleet vergaat bij die allesverzengende snelheid! De krachtexplosie die de machine in elke versnelling ontwikkeld is gewoon bizar! 1340 cc en 12.000 toeren later rij je bijna supersonisch en merk je dat de snelweg ineens toch wel scherpe bochten heeft.

Was de B-King nog te berijden door mensen met wat minder motor-ervaring, dat kan niet meer met de Hayabusa, de zit is sportiever, het sturen gaat directer en de gasopname is feller. Door die sportieve zithouding achter de glooiende stroomlijn kan je jezelf goed vasthouden tijdens vol accelereren en genieten van de onophoudelijke kracht die de wereld iets achteruit laat draaien, wat een verschrikkelijke grote stappen maakt deze machine! Bij iedere keer opschakelen krijg je weer een lange duw naar voren, het houdt niet op! Hierbij valt meteen op hoe goed de stroomlijn is, geen turbulenties en geen winddruk op je borst... totdat je als volleerd MotoGP-racer weer omhoog komt om af te remmen en je de volle laag krijgt! Heerlijk, verslavend en machtig tegelijk!



Een paar weken geleden hadden we het naakte neefje, de B-King, in de HC-Motortest. Was die al een toonbeeld van kracht en souplesse, de Busa doet daar nog een schepje bovenop. Waar de B-King meer afgesteld is op power van onderuit is de Hayabusa nog meer op topvermogen getuned. Door de luchtinlaten in de neus, aan weerszijden van de koplamp, ontstaat er bij hogere snelheid een luchtdrukvlulling die hetzelfde effect heeft als een eenvoudige turbo, dat geeft nóg

meer vermogen en een daardoor nóg hogere topsnelheid. Officieel is deze begrensd op een politiek correcte 299 kilometer per uur, officieus gaat deze motorfiets nog even door, tot ruim over de 300. Dat is zo ongeveer de take-of snelheid van een Boeiing 747! Maar deze blijft op de grond. Haal het echter niet in je hoofd om het gas lomp en vol open te gooien, want hij gaat er met je vandoor en de voorkant gaat puur op vermogen toch echt de lucht in!

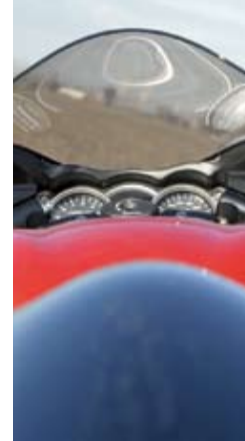
De Hayabusa is een grote motor, langerekt en ruim genoeg om zelfs als je lang bent helemaal weg te kunnen kruipen achter de stroomlijn. Het dashboard doet denken aan dat van de Porsche 911 en ziet er strak uit. Het enige nadeel is dat door de hoeveelheid meters de afleesbaarheid

iets minder is, maar dat kan ook komen doordat je alle aandacht eigenlijk nodig hebt om te kijken waar je naartoe vliegt. De kleur van de testmachine is metallic-oranje, die bij het donker worden alleen nog maar mooier wordt en gaat gloeien. De achterzijde van de motorfiets is zwart, met schitterend chromen uiteinden op de uitlaten. Het geeft de motor iets chiques. Hij is er ook in I-Pod wit, sinister zwart of subtiel donkerblauw met gouden velgen. Welke kleur ook, met deze motor kan je voor komen rijden, geloof me. De ingetogen kracht en snelheid die hij vanuit elke hoek uitstraalt, hij maakt het allemaal waar!

De motor - love it or hate it - is met zorg vormgegeven. Aan alles zie je dat er met oog voor detail is gewerkt, de tank zelf is bijna wulps! De haakjes waar je bagage

### TECHNISCHE SPECIFICATIES

**MOTORTYPE:** Vloeistofgekoelde 4-takt 16-kleps DOHC 4-cilinder in lijn  
**BORING X SLAG:** 81,0 x 65,0 mm  
**CILINDERINHOUD:** 1340 cm<sup>3</sup>  
**CARBURATIE:** Elektronische brandstofinjectie  
**MAX. VERMOGEN:** 197 pk 9.800 tpm  
**MAX. KOPPEL:** 155 Nm / 7.000 tpm  
**TOPSNELHEID:** 299 km/u  
**AANTAL VERSNELLINGEN:** 6  
**ZITHOOGTE:** 805 mm  
**TANKINHOUD:** 21 liter  
**DROOGGEWICHT:** 220 kg  
**KLEUREN:** Oranje-Zwart, Blauw-Zwart, Wit-Zilver en Grijs-Zwart  
**PRIJS:** 15.490 euro



De Suzuki Hayabusa heeft het nieuwe systeem S-MDS (Suzuki Drive Mode Selector) wat ervoor zorgt dat je het vermogen in drie standen kunt benutten. Stand A geeft met z'n 197 pk Full Power, stand B is nog steeds Full power maar dan met een gematigde gasopname en stand C is de afgeroomde versie, met zo'n 127 pk. Deze keuze kan je al rijdend inschakelen en is zichtbaar op het display in het dashboard. Op deze manier durf je zelfs met wat kouder weer zonder al te veel risico met deze bruut op weg. De eerste versnelling valt er mooi in

Als dit de top is van motorisch geweld, verpakt in een stroomlijn gedictieert door de windtunnel, maar geboetseert als door Gaudi zelf, dan maakt de prijs niet eens zoveel meer uit en doen de kille cijfers dit kanon te kort. De Hayabusa staat eenzaam aan de top. Wanneer het op balans tussen kracht en snelheid aankomt, is dit de overtreffende trap van wat tot nu toe op motorgebied gemaakt is. De Hayabusa is al tien jaar de snelst rijdende legende op twee wielen, de overtreffende trap op snelheidsgebied, gejaagd door de wind.

**bruggeman**  
motoren

www.bruggemanmotoren.nl

TEKST: DAAN LAGERVELD

FOTO'S: TON DIJKSTRA