

# JAKUS-BUELL XB 1280

Die Begrädigung  
der Ansaugwege bedurfte  
der Umstellung von  
Einspritzung auf Vergaser.  
Technisch spannend,  
optisch genial

Selten lernt man solche Enthusiasten kennen wie den Dresdner Daniel Jakus. Die Liste der Änderungen, der Umbauten, der Tuningmaßnahmen an seiner Buell XB9S ist mehrere eng bedruckte Seiten lang. Seine Leidenschaft für dieses LEICHTBAU-POWER-PROJEKT ist grenzenlos

TEXT: TIMO GROSSHANS FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE, JAKUS

„Ah, es geht um sein Motorrad, dann gebe ich Ihnen am besten gleich seine Handynummer.“ Denn in diesem Fall ginge es ja schließlich um etwas Wichtiges. Die Kollegin von Daniel Jakus schaltet schnell, als ich anrufe und ihn sprechen will. Sie kennt ihn offensichtlich gut.

Daniel Jakus hat sich seine ganz individuelle Buell gebaut: „Ich wollte Erik Buells Ideen aufnehmen und weiterdenken. Allerdings ohne Restriktionen aus der Serienfertigung, aus Zuliefererzwängen und Zulassungsvorschriften und ohne finanziellen Zwängen unterlegen zu sein.“ Jakus, ein Fan eines Amerikaners, der derzeit eher wenig zu lachen hat.

## GESCHEITERTER MEISTER

Erik Buell selbst ist gerne gut drauf. Er grinst viel, hat Freude an der Arbeit und an seiner Rockband. Erik ist ein Visionär – zumindest war er das vor 25 Jahren. Was er Großes geschaffen hat, ist bekannt. Wo es jetzt endete, auch. Harley-Davidson hat die Notbremse gezogen. Erik hat ausgebuellt. Buell ist Geschichte.

Daniel Jakus aus Dresden antwortet auf die Frage, was er denn von dem Aus für Buell halte: „Das war abzusehen.“ Das sagt er, ein Fan der Marke, ein regelrechter Jünger, fast ungerührt.

Jakus hat da angefangen weiter zu arbeiten, wo Erik Buell einen falschen Weg eingeschlagen hatte. Jakus hat eine Buell gebaut, mit der Buell wahrscheinlich nicht untergegangen wäre. Buell wollte nach den Sternen greifen. Buell wollte Topend-Power, Jakus wollte Leidenschaft mit Druck – aber die Basis nicht verfälschen.

Verstanden hat es kaum jemand. Nach dem Flop mit der Reiseenduro Ulysses, einem seltsamen Versuch, in einem stark besetzten Segment Fuß zu fassen, macht Buell, vom Größenwahn geküsst, ein paar Jahre später wieder den gleichen Fehler. Er wagt sich dieses Mal mit der 1125R in das Supersportsegment und stolpert wahrscheinlich final. Er, der quirlige Erfinder, wollte es allen



zeigen: Wie es geht, ein Rennmotorrad zu bauen; der David gegen den Rest der Welt. Doch die Eigenständigkeit, die den bisherigen Buell-Modellen Charme verliehen hatte, wurde bei den Rennern zur Farce. Nicht mal Fans wie Jakus konnten der 1125R etwas abringen. Er fährt auf der Rennstrecke Suzuki GSX R-750.

**JAKUS BRINGT DIE BUELL AUF DEN PUNKT**

Daniel wollte immer eine Buell, an der alles Buell ist, aber perfekt, leicht und stark. Funktional und von technischer Schönheit. Eriks Ideen zu Ende bringen, ohne Rücksicht auf die Kosten. Und das hat er umgesetzt.

Es sollte ein dicker Motor werden, aber weiterhin mit kurzhubiger Charakteristik wie sie die 9er-XB hat, kein Harley-Schlegel. Mit möglichst geringen rotierenden Massen. „Ein Rennmotor, so wie ihn Erik wollte.“

Es kam alles auf den Prüfstand. Auffällig ist der Umbau auf Vergaser. Jakus und sein Motorenbauer Norbert Lackinger von Luckyhands in Mosbach wollten eine Schwachstelle im Buell-V2 radikal beseitigen. Der Ansaugstutzen am Original-Motor ist ein Eins-in-zwei-

Eriks Ideen konsequent weiterdenken. Aber die Buell sollte immer eine Buell bleiben

Krümmen mit strömungungünstigen, engen Winkeln zum Flansch am Kopf. Im Kopf muss das Gemisch dann noch einmal um eine Ecke, in die andere Richtung. „Und über zwei Huckel.“ Weit entfernt also von einem effizienten Fallstromkanal.

In penibler Feinarbeit hat Lackinger zwei Ansaugstutzen aus Rohren geschweißt. In den Köpfen selber hat er, um den Winkel zu begradigen, die Kanalform jeweils mittels Aufschweißen und anschließendem Überfräsen etwas höher auf einen steileren Winkel aufrechter stellen können. Befeuert wird nun mittels zweier Mikuni-Fallstromvergaser Typ TDMR 40/B14, die vom

Spezialisten Topham maximal möglich eng montiert wurden. Um jeden Zylinder individuell abstimmen zu können, sitzt in den Krümmern jeweils eine Breitbandsonde, die an ein Datalogging angestöpselt ist.

„Der Umbau auf Vergaser zwang mich, einen neuen Kabelbaum zu kreieren. Natürlich servicefreundlich, so kann ich Heck und Front mit vier Schrauben und ein paar Steckern innerhalb von einer Minute vom Motorrad trennen.“

Der Hubraum der „Neuner“ ist auf 1278 Kubikzentimeter angewachsen. Die Zylinder stammen von der amerikanischen Firma Millennium Technologies. Der Hub ist um rund vier auf 84 Millimeter gewachsen. Im Vergleich: Eine originale 12er Buell verfügt über einen gewaltigen Hub von 96,8 Millimeter. Dafür sind Daniel Jakus Kolben dicke 98er von CP-Pistons, eine originale 12er hat eine 88,9er Bohrung. Die Kipphebel sind hohl gebohrt und DLC-beschichtet (Diamond like Carbon, eine harte und glatte Beschichtung), die Stahlstoßstangen wurden durch Leichtmetall-Typen ersetzt, das Motorgehäuse innen ausgespindelt und geglättet.

Besondere Aufmerksamkeit wurde der Pleuelwelle zuteil. Pleuel und Hubzapfen stammen von einer 2008er XB, da hier der Zapfendurchmesser mit 38,1 Millimetern rund sechs Millimeter dicker sei als bei Jakus' 02er XB. Um Gewicht zu sparen, wurde der Zapfen innen weiter aufgebohrt. „Die Pleuelwangen stammen von der alten Welle wegen des geringeren Gewichts und der ungünstigen Nockenwellensensorverzahnung der 08er-Wange“, so der Tüftler. Dazu sind die Pleuelwangen um 20 Millimeter abgedreht, nicht gerade unaufwändig: „Die Zentrierung an den Achsen ist zugeschweißt und perfekt mittig neu gesetzt. Die alten Hubzapfenbohrungen wurden zugeschweißt und um vier Millimeter versetzt, für eben vier Millimeter mehr Hub.“ ▷



**Daniel Jakus – Freak und Erfinder. Das Wort Kompromiss gibt es für ihn nicht**

**1125er-Gabel, durchsichtige Abdeckung, cleanes Heck, versteckte Bremse, V-Rod-Scheinwerfer**



**UMBAUMASSNAHMEN**

Impressionen aus der Dokumentation von Daniel Jakus während des aufwändigen Umbaus des gesamten Motorrads

Ausgangsbasis: eine serienmäßige Buell XB 9S in Zitronen-Gelb



**Problem Y-Ansaugkanal: Das Gemisch muss um zwei harte Ecken herum**



**Die Lösung: umgeschweißte Köpfe und separate Ansaugrohre für die Vergaser**



**Erste Versuche noch mit Keihin-Vergasern. Die passten aber nicht**



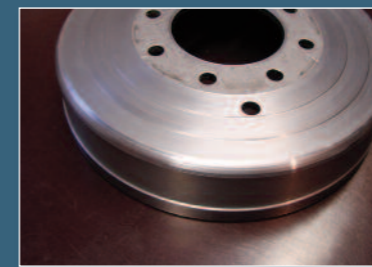
**Klassisches Buell-Tuning: stark erleichtertes vorderes Riemenrad**



**Alu-Kupplungskorb mit ausgedrehtem Starterkranz und eingefräbten Taschen**



**LiFePo4. Wiegen 1960 Gramm und haben 16,1 Ah. Original: 12 Ah und 5300 Gramm**



**Abgedrehte Lichtmaschinenlocke. Vorher: 1662 Gramm, jetzt 1488 Gramm**



**Einige Getriebezahnräder ausgedreht, Wellen aufgebohrt. Spart rund drei Kilo**



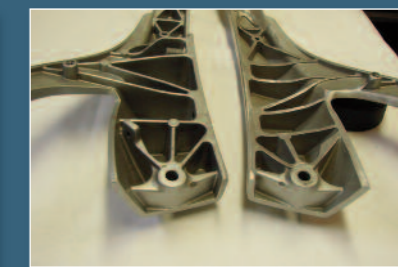
**Kipphebel auf das gleiche Gewicht gebracht. Alle um die 250 Gramm**



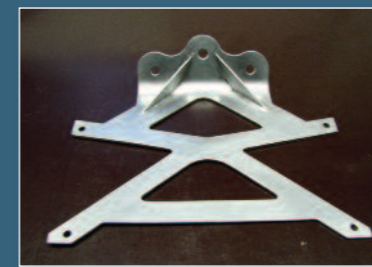
**Im Detail: Aluschraubensatz. Alleine was hier liegt, kostet um die 185 Euro**



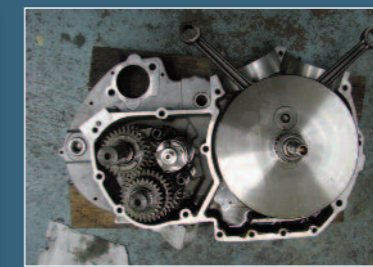
**Originale, aber ausgefräbte Fußrasten. Spart 178 Gramm**



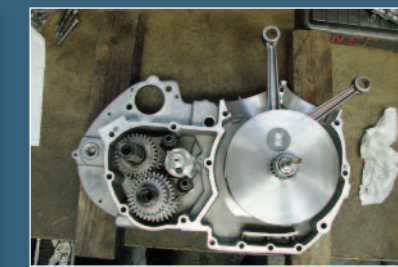
**Erleichterte und verschlankte Heckstreben. Spart 730 Gramm**



**In mühevoller Kleinarbeit selbst gebauter Kennzeichenhalter**



**Kurbeltrieb Serie vor dem Umbau. Danach, siehe Bild rechts**



**Dicker Hubzapfen. Um 20 mm abgedrehte Schwungmasse, erleichterte Pleuel**

Die kurzhubige Charakteristik  
des 9er-Motors sollte erhalten bleiben.  
Ab 3500/min geht's richtig ab



Wunderschöner Drehzahlmesser made  
in Germany von Motogadget/Berlin



Die Leichtmetall-Hinterradschwinge hält ein fein  
ansprechendes Ölins-Federbein im Zaum



Konsequenter Leichtbau auch an  
der Hinterrad-Bremsanlage





Unter dem Einlass sieht man aufgeschweißtes Material, um den Kanal nach oben zu versetzen, dahinter die Bronze-Ventilführungen

Das Gemisch soll möglichst ohne Hindernisse in den Brennraum gesogen werden

Laut Jakus wiegt der neue Kurbeltrieb nun komplett 8,2 Kilogramm. Zum Vergleich: Bei der 08er-Welle alleine wiegen die Wellenwangen schon 8,6 Kilogramm.

All diese Maßnahmen sind nur ein Teil des Gesamtaufwandes. So wurden zur besseren Wärmeabfuhr Ventilführungen aus Bronze eingesetzt und die Einlassventile um zwei Millimeter vergrößert.

Die allerletzten Abstimmungsarbeiten auf dem Prüfstand stehen noch aus. Rund 130 Newtonmeter hat der Motor bereits. Die Leistung liegt schon bei rund 110 PS, obwohl der Motor derzeit noch zu fett läuft und die Maximaldrehzahl von 7500 Umdrehungen noch nicht freigegeben ist. Am Ende wird man sicher über 120 PS aus dem Aggregat rausquetschen können. Man bedenke: Eine XB 9 ist mit 84 PS Maximalleistung und 92 Newtonmetern angegeben. Selbst ein XB 12-Motor wurde von uns lediglich mit 98 PS und 110 Newtonmeter gemessen. Bei 4500 Umdrehungen liegt Jakus' Motor heute 30 Newtonmeter über der Kurve einer 12er. „Wobei man immer bedenken muss, dass mein Motor einen Kurzhubcharakter hat und man deswegen eigentlich eine 9er zum Vergleich heranziehen sollte,“ sagt er.

Der Gag an der Sache mit der Leistung ist jedoch das Fahrzeuggewicht. Das Motorrad wiegt derzeit 161 Kilogramm, fahrfertig, ohne Sprit. Eine serienmäßige XB9S liegt leer bei 195 Kilogramm.

#### VERSCHLANKUNG

Das Motorrad ist gut abgespeckt. Auch hier können wir nur Beispiele nennen, denn Jakus ist in der Disziplin Gewichtsreduktion sehr fleißig. Fast alle Stahlschrauben wurden durch solche aus Titan ersetzt und, wenn möglich, noch hohl gebohrt. Entfernung der Soziusrasten bringt 1272 Gramm, die Entfernung des Lüftergitters 50. Die erleichterten Seitenteile des Hecks wiegen noch 839 statt 1140 Gramm. Spannrolle und das hintere Riemenrad wurden ausgefräst und gewuchtet. Der ganze Primärtrieb ist aus Alu gefertigt. Um den V-Rod-Scheinwerfer standesgemäß zu halten, hat Jakus einen Titan-Carbon-Halter gebaut. 3,3 Kilogramm spart alleine das LiFePo-Akku-Paket, das die alte Batterie ersetzt, die den neuen Motor eh' nicht mehr drehen konnte. Selbst die Lichtmaschinenglocke wurde abgedreht. Und die Getriebezahnräder erleichtert. Überflüssiges Material wurde an den Ritzeln abgenommen, die Getriebe- und Schaltwellen hohl gebohrt und DLC-beschichtet.

#### FAHRWERK UND BREMSE

Man hätte ja einfach eine Öhlins-Gabel hinschrauben können. Aber das wäre nicht „Buell“ gewesen. Also hat Jakus die Gabel der Buell 1125R genommen. In den Holmen allerdings findet sich ein kompletter Öhlins-Umbau. Mit der Buell-Gabel kann er auch die typische Felgenkranzbremse weiterhin fahren. Obwohl sicherlich die Variante „Öhlins-Gabel und Bremsanlage“ effizienter gewesen wäre, aber eben nicht authentisch. Jetzt quetscht die Acht-Kolben-Zange der 1125R eine Bremscheibe von Braking zusammen. Alleine die spart ein halbes Kilogramm Gewicht im Vergleich zur Serie.

#### EIN PAAR BESONDERHEITEN

Die Gabelbrücke stammt ebenso von der 1125R, allerdings ohne Zündschlossaufnahme. Es findet sich gar kein Schloss mehr am Motorrad. Gesichert wird es über eine elektronische Wegfahrsperrung samt Radaralarmanlage, die auslöst, wenn man dem Motorrad nur zu nahe

kommt.

Der Fahrer blickt auf ein Motogadget-Edelinstrument mit Schaltblitz von Micron. Die Hände greifen an feine Beringer-Armaturen.

Das Heck ist gecleant und die Plastikwanne durch einen selbstgebaute Karboneinsatz ersetzt. Der Alu-Kennzeichenhalter ist ebenso selbst gelötet. Man findet kein Rücklicht – zum Glück gibt es die Lösung von Kellermann, die das Rücklicht in die Blinker integriert.

Die Fußrastenplatten wurden nicht ersetzt, da sie der Form des Rahmens perfekt folgen, was Zubehöranlagen so nicht machen. Aus Gewichtsgründen wurden sie ausgefräst. Ein Schmankerl ist die versteckte Hinterradbremse. Sie ist zwischen Schwinge und Felge verbaut, von der Seite sieht man sie kaum.

#### FAHREN

Man könnte noch in viele Details kriechen, fahren wir lieber eine Runde. Der Motor ist angenehm – laut. Aber nicht fies. Ein schönes Blubbern kommt da unten raus. Oben hört man, wie die Flachschiebervergaser fiebend saugen. Schon auf den ersten Metern, beim vorsichtigen Drehen, leuchtet der Schaltblitz schneller, als man damit rechnet. Die reduzierten Massen drehen leidenschaftlich schnell und wild. Ab 3500/min entwickelt der Twin, der von uns noch im moderaten Tuning-Modus gefahren wurde, richtig Druck. Gepaart mit dem kurzen Radstand verbietet einem das, nach dem Schalten in den zweiten Gang das Gas einfach aufzureißen. Trotzdem zeigt der Motor sein Potenzial. Er hat keine Hänger, dreht richtig schnell hoch und legt dabei immer schön an Druck zu.

Insgesamt fühlt sich das ganze Motorrad sehr stimmig an, wie aus einem Guss. Beim Schieben ist es leicht, beim Umlenken leicht, beim Gas geben stark. Im Detail ultrafein. Erik Buell würde das sicher gefallen. Seinen anderen Fans hätte eine solche Weiterentwicklung – zumindest als evolutionäre Stoßrichtung – sicher auch gefallen. Jedoch glitzerten die Sterne am Racer-Himmel zu verlockend. Besser wäre es gewesen Liebhaber zu gewinnen statt Pokale. □



Buellen in der Abendsonne. Tief bollernd und grollend knüpelt die XB dahin. Ihre Radikalität sieht man ihr zunächst nicht an

#### TECHNISCHE DATEN: JAKUS-BUELL XB 1280

**Leistung:** 110 PS bei 6500/min, maximales Drehmoment 129 Nm bei 5000/min  
**Motor:** Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohv. Bohrung x Hub 98,4 x 84 mm, Hubraum 1277,5 ccm, Verdichtung 10,6. Mikuni-Flachschieber-Fallstromvergaser Typ TDMR 40. Elektrostarter. Fünfganggetriebe, Endantrieb über Zahnriemen

**Fahrwerk:** Leichtmetall-Kastenprofilrahmen. Upside down-Telegabel, Ø 47 mm, von der Buell 1125R mit Öhlins-Innereien. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar von Öhlins. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17, Michelin Pilot Power 2CT. Braking-Scheibenbremse mit ZTL2 Acht-Kolben-Zange von Buell 1125R vorn, 375 mm, Scheibenbremse hinten von Braking, Ø 230 mm

**Infos Motortuning:** Lucky Hands, Im Wiesengrund 10, 74821 Mosbach, Telefon (06263) 9793, e-Mail info@luckyhands.de, Website www.luckyhands.de