

PS Ausgabe 07/2000 Kainzinger R1

Von Arne Beitlich; Fotos: Achim H. und Jörg K.

Hart ankern vor der engen Links, die Oberschenkel klammern sich um den Carbon-Tank. Hoffentlich halten die Befestigungsschrauben, denn diese Sechskolben-Zangen von PFM-ja, richtig gelesen PFM - verzögern höllenmäßig. Schnell noch den zweiten Gang reinhebeln und nicht vergessen: umgedrehtes Schaltschema! Also Hebel nach oben ziehen, sonst droht der Abflug über die hohe Seite. Kurz vor dem Scheitelpunkt wieder leicht Gas anlegen, um die vier



Flachschiebervergaser bereit zu machen. Knieschleifer, Stiefel und Raste schrappen über den Asphalt, jetzt allen Mut zusammen nehmen und gefühlvoll die Schieber aufziehen.

Die Michelin Pilot Race werden die knapp 170 Pferde schon auf der Linie halten. Wer jetzt voll aufreißt, kann nicht ganz dicht sein oder fährt in der Superbike-WM. Wir sitzen aber nicht auf einem Werks-Superbike, sondern auf der Oberflieger-R1 von Herbert O. Kainzinger. Können Sie sich vorstellen, was dabei herauskommt, wenn der Erbauer der spektakulären, 204 PS starken 1680 auf Vmax-Basis (PS 9/97) Hand an eines der sportlichsten Motorräder unserer Tage legt? Ein Blick auf die Nummernschildschrauben zeigt: Die sauber gearbeiteten Aluminium-Linsenkopfschrauben sind so eingedreht, dass alle Schlitze parallel zueinander stehen. Hier war ein Perfektionist am Werk.

Kainzinger hat sein technisches Kamen schon im Grand-Prix-Sport bewiesen und weiß, wie man eine Rennmaschine baut. Ein feiner Renner ist auch seine R1 geworden. Damit nicht genug: Mit Blinkern, Spiegeln und leisem Auspuff fällt sogar die TÜV-Hürde, Stempel erteilt. Der Bürstadter Edel-Tuner hat sich seine eigene Traummaschine gebaut, hauptsächlich um damit auf der Rennstrecke Spaß zu haben. Die restliche Zeit steht der Technologieträger im Geschäft und lockt mit seinen edlen Teilen. Und davon gibt es unendlich viele.



Allein von der Spiegler-Daumenbremse können gar nicht genug bekommen. Nur schade, dass der Hebelweg etwas lang geriet. Doch Kainzinger will noch die hydraulische Übersetzung ändern. Außerdem sind Hebel und Pumpe so toll gefertigt, dass schon das Angucken Spaß macht. Die Hinterradbremse funktioniert zusätzlich ganz konventionell mittels Fußbetätigung. Aber beide Anlagen zu koppeln wäre zu einfach gewesen. Nein, Herbert O. spendierte jedem Bremssystem einen eigenen Sattel und machte sich mit einer kunstvoll gefrästen Bremssattelaufnahme viel Arbeit.

Beim Fahren macht die Kainzinger-R1 trotz deutlich mehr Leistung weniger Mühe und Stress als die Serienmaschine. Leichte Magnesium-Räder, hinten mit 5,50 Zoll und 180er-Pneu, sowie ein 10 Millimeter kürzerer Radstand sorgen für ein spielerisches Handling. Dieses kann durch unterschiedlich geformte Einsätze in den Gabelbrücken, die den Nachlauf verändern, an die Bedürfnisse des Fahrers angepasst werden.

Trotz des kürzeren Radstandes und den 168 PS steigt die Yamaha im zweiten Gang nur selten, dann aber gut kontrollierbar. Etwa nach der vorher erwähnten Linkskurve. Kaum ist die Maschine so weit aufgerichtet, dass sich die Gashand nicht mehr gegen die Befehle des Gehirns sträubt, fliegt die Über-R1 wie vom Katapult abgeschossen auf die Gerade hinaus. Bodenwellen sind kaum zu spüren, und schon schwebt das Vorderrad in der Luft. Jetzt nur noch auf den Steigwinkel achten und einfach die Gänge durchsteppen, kein Problem dank Schaltautomat.

Auch sonst nimmt das Fahrwerk sämtliche Asphalt-Bosheiten gelassen. Straff abgestimmt und mit klarer Rückmeldung bügeln die Öhlins-Gabel und das Technoflex-Federbein die Straße glatt. Wird die Front mal leicht, verhindert der einstellbare Öhlins-Lenkungsdämpfer unangenehmes Lenkergezappel.

Für die optimale Anströmung der Ram-Air-Schächte sollten dennoch beide Räder auf der Straße sein. Bei der serienmäßigen Yamaha R1 wird unter dem Tank vom Motor erhitzte Luft angesaugt. Die Tuning-Yamaha hingegen schnorcht die Frischluft durch die riesigen, integrierten Ram-Air-Kanäle in den Seitenverkleidungen. Diese Öffnungen hat Kainzinger so lange bearbeitet, bis die Staudruckmessungen optimale Ergebnisse bescheinigten. Ein dritter Schnorchel ragt unter dem Lenkkopf hervor. Alle zusammen münden in die Carbon-Airbox unter dem Tank und versorgen das Kraftwerk mit kühler Luft und ab etwa 100 km/h sogar mit Überdruck.

Und Überdruck in der Airbox bringt Druck im Motor. Die gemessenen 168 PS beschleunigen die 184 Kilogramm leichte Kainzinger-R1 in atemberaubenden 7,1 Sekunden aus dem Stand auf 200 km/h. Damit reiht sie sich zwischen Hayabusa und ZX-12R ein, die mit deutlich mehr Gewicht keine so starke Wheelie-Neigung haben. Wegen der gut schützenden Verkleidungsscheibe merkt der Fahrer erst beim Bremsen, dass er schon wieder viel zu schnell aufs Eck zu feuert. Nun aber hastig aus dem Windschatten und voll in die Eisen, möglichst viel Geschwindigkeit vernichten. Das Heck schwänzelt, der hintere Federweg müsste schon enduristische Ausmaße haben, um jetzt das Rad am Boden zu halten. Wir müssen sogar vor der Kurve noch mal beschleunigen, um nicht im Stand umzufallen. Diese Sechskolben-Zangen, wie schon gesagt, sind einfach der Hammer. Ach was, das ganze Motorrad ist der Hammer.

Fast 170 PS für 184 Kilo Motorrad und doch stressfrei zu fahren? Herbert O. Kainzinger macht's mit seiner 80 000 Mark teuren R1 möglich.



FAZIT

Wir verneigen uns ehrfürchtig vor Herbert O. Kainzinger und seiner R1-Variation. Wir haben nur selten so beeindruckende Erlebnisse wie mit seinem Edel-Renner. Leider fehlen uns die 80 000 Mark. Lieber Herbert, überlass' uns doch Deine R1 einfach zum Dauertest...

Herbert O. Kainzinger zeigt mit seiner R1, wie Leistungs- und Drehmomentkurven fürs Lehrbuch auszusehen haben: keine Einbrüche, schöner Verlauf und mächtige Spitzenwerte.

