

風火輪®

機車雜誌

AUTOBIKE MAGAZINE

175

ISSN 1022-2847



9 771022 284006

風雲 125 新迪爵



好騎·耐磨·耐高溫





試車手：Roland Brown
攝影師：PHIL MASTERS

Kainzinger V-Max 試騎報告

這部改造後的超級大魔鬼
能輸出189hp的馬力
以及172N.m的驚人扭力，
極速超越300km/h
而重量卻只有187kg，
連工廠賽車都相形失色。

Kainzinger V-Max

試騎報告

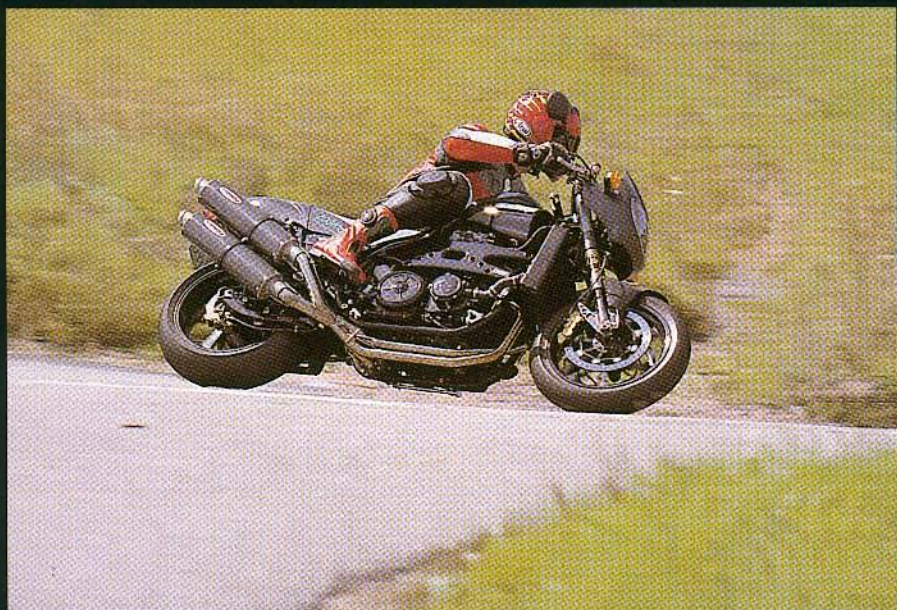


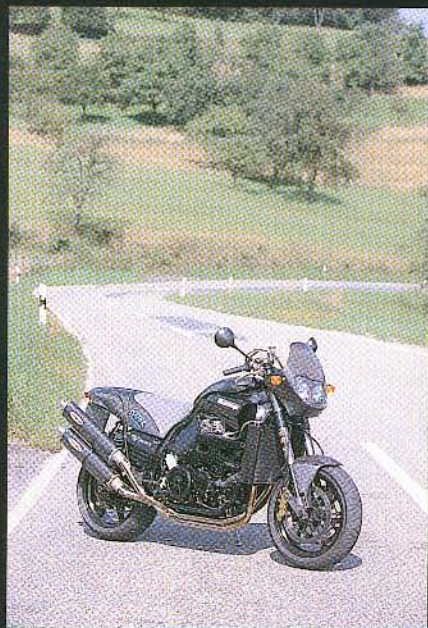
赫伯凱辛格來到義大利的 Misano 賽車場要親自試乘他那部令人害怕的 1680cc V-Max，同時他並沒有打算讓任何其他的人來騎乘這部車；不過因為當地的機車採訪記者是如此的有說服力以致

赫伯終於還是同意了。當騎到第二圈的時候，那位仁兄在駛入一個左彎道時因為太快開啓節流閥所以害自己跌到跑道上，而凱辛格的那部車就這樣摔入碎石堆中，那支破纖維材質的排氣管則裂成許許多多的碎

片。

這次的翻車雖然不可原諒，但是卻很容易解釋；因為這真的是一部甚至連工廠賽車比較起來都相形遜色的瘋狂機車。就在凱辛格為這部 Max 重新打造的這一年當中，立基於德國鄰近法蘭克福的伯斯塔鎮的他為這部車做了些許降低馬力的工作；然而經由它智慧型的鏈條傳動系統，這部碩大的 V 型四缸車的后輪卻依舊能輸出 189hp 的馬力以及 172N.m 的驚人扭力。





尤其令人印象深刻的是：這部 V-Max 在賽道上的每一個右彎更是全然顯出一副行家的模樣。凱辛格之前曾經是一位國家級的道路賽車手與 GP 賽車技師，之後又轉任裝配廠與零件製造廠；他喜歡藉著到加泰隆尼亞與伯諾這些賽道上騎乘 Max 的機會將工作與娛樂融為一體，並且時常以膝蓋著地的凌厲騎術超越其他的跑車。接著他又加速將車子駛入修理區中，以那支可拆取式的合金側支架將車子停妥，然後再從底盤到引擎零件——下令作最佳的修正。「如果沒在當天結束以前做完應該做的事情，就代表我根本不夠用心。」他得意的笑著表示。

當你好好地看這部 V-Max 一眼以及了解它的規格之後，這樣的說法其實是值得採信的；當然在騎乘這部車之後，你更會同意這隻黑色的大怪物絕對遠遠超過那部同級標準卻相形笨拙的 YAMAHA。多虧它身上大量地配備特殊零件以及相當多的碳纖與鈦材質零件，這部

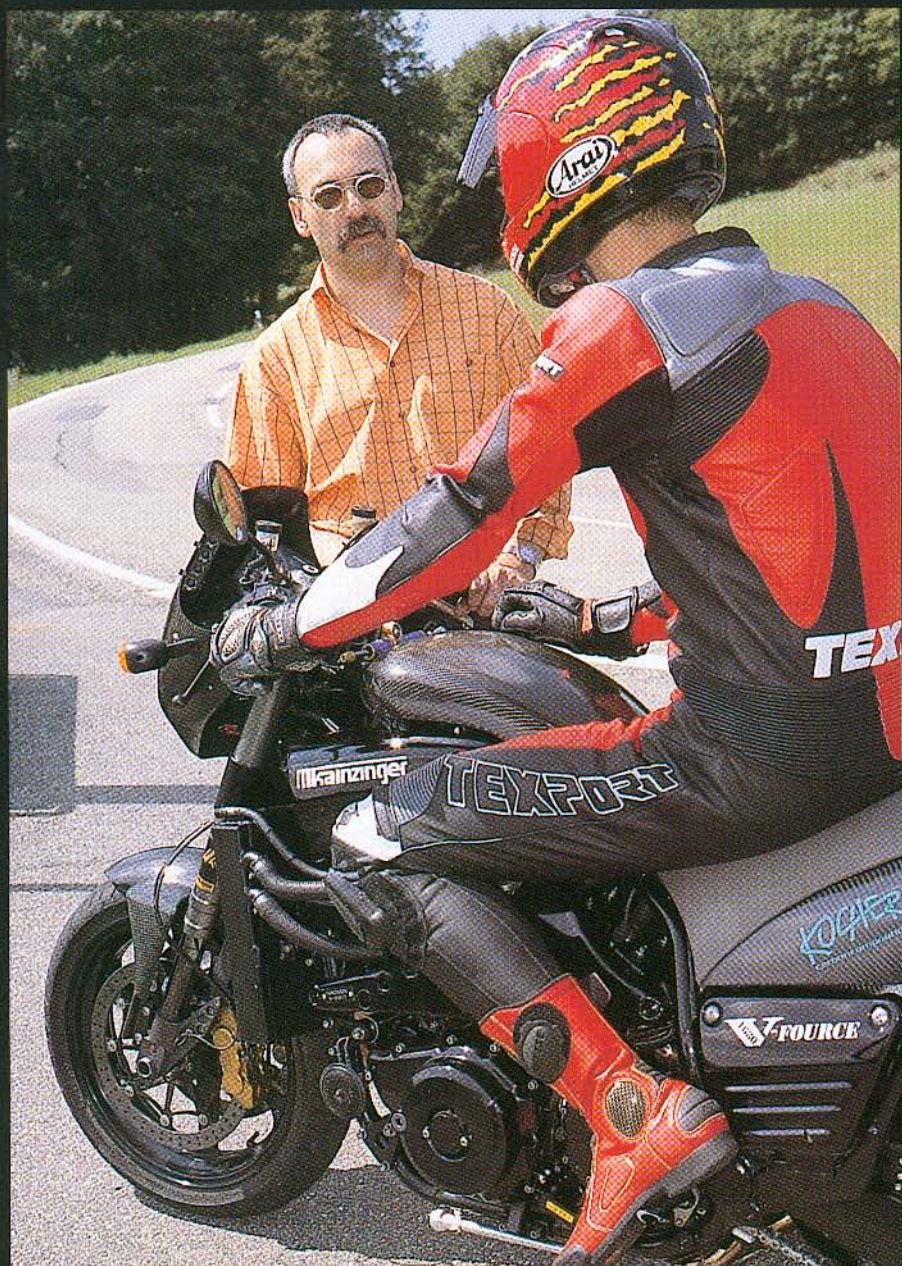


Kainzinger Max 的淨重僅有 187 公斤而已；這也使得它幾乎比任何一部最現代化的跑車都還要輕，至於原來的 V-Max 則甚至比它重上 75 公斤。

這部車的軸距為 1410mm，僅僅比 Honda 的 FireBlade 長了 5mm；而它 24 度的傾斜度以及 96mm 的軌跡所構成的轉向幾何設定則正是超級機車的平均標準。把這些尺寸與 YAMAHA 強勁的車架和高品質的循環零件結合在一起，

你會突然間了解到為什麼它不只是一部普通的複製型車款而已。

赫伯凱辛格一向喜歡研究快速的機車，在 5 年前離開 GP 賽壇而去全心投入自己的改裝車事業之前，他曾經擔任過包括雷夫瓦德門與喬肯史密斯等明星車手的主任技師；而他大部分的客戶都擁有重車改裝的 FireBlade、Bimota 或類似的車款。但是當有一次他很不情願地為一位朋友的 V-Max 做了一些調整之後，凱辛格對於那部 V 形 4



Ducati 的超級機車車隊與許多 F1 賽車車隊提供這項技術的廠商。另外還有一組改良型的 BMW 5 系列車款所用的水箱則負責引擎的冷卻。

真碳材質的汲氣機所執行的是讓進氣系統充份運作，它負責把一個推升動力的氧化室中的氣體灌入破質假燃油箱中，而四組 41mm 口徑的 Keihin 化油器再將混合後的氣體注入一個放射狀的氧化房中；且既然赫伯已經將這部車的規格向下修正，那麼這套系統中的大型鈦質進氣門也都只由標準型的凸輪所控制。至於這以手工打造的鈦質排氣系統最尾端的部分，則是位於車子右邊的一對破纖排氣管。

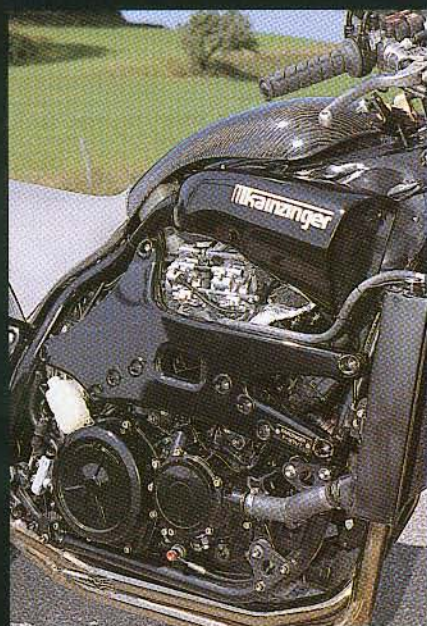
曲柄軸與變速箱基本上都是標準品，然而那套最後傳動系統則當



缸車的潛力是如此地印象深刻，以致於他買下了一部撞過的 V-Max 並且開始研究工作。

那部 Yamaha 1680cc 的排氣量主要是來自 Cosworth 的活塞並且擁有 90mm 的巨大口徑（標準規格為 76mm），這些活塞就在 Nikasil 塗裝的新型鋁墊圈（剛好只能容下那些超重的車床汽缸內部）中自由運作。這些活塞所運作的壓縮比約在 10.5 到 13.6:1 之間，而且由奧地利專家 Pankl 所供應的鈦質連桿所控制；Pankl 同時也是為





Hyperpro 轉向制動器、大量的碳纖維材質零件以及相當輕盈的車身都使得這部 Max 給人感覺有十足的跑車味道。同樣重要的特點還包括了那副大引擎哽咽的 V4 喉音，以及它那鈦質連桿和輕盈的發電機。

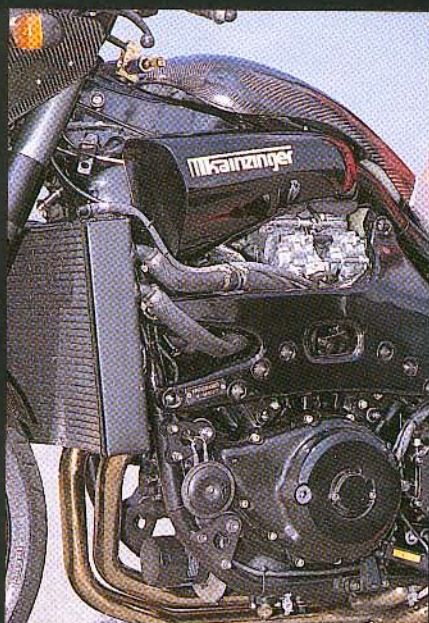
自從一年前因為它摔過而錯過騎乘這部車的機會以來，我就一直在期待這樣的試乘機會；然而所得到的第一印象與當初的預期卻有很大的差異。它那巨大而十分輕鬆的馬力在即刻之間就令我相當的印象深刻，不過當它跟在攝影機車子後

方行駛於崎嶇的鄉間道路上時，這部 Max 已經開始顯現它的不耐煩了。跟著不完美的東西行駛在路上，偶爾它會不耐煩的抽動，而且大致上它感覺起來就好像一匹活躍的賽馬卻被別人當成小孩騎的迷你馬。

真正的原因其實相當諷刺，這部 Max 當初設定的標準就是為了賽道上的使用，所以你必須以更具侵略性的方式騎乘它。當我將汽車甩到後方並且抓穩了步調之後，它的懸吊系統就開始很有效率的運作，

而且整部車的感覺當然也就好多了；雖然在最初幾個緊湊彎道中它被我在把手上的輕推立刻就傾斜一邊，以致於我必須作快速的修正才能將車子再一次扶正。

因此我只好忘記這部 YAMAHA 跟 V-Max 有任何的關係，並且只要將它當成像是一部 YZF-R1 來騎就好。過了沒多久，我在開始感覺一種全然的自在之下將車子驅往一處彎道，以輕壓把手桿的方式喚出它驚人的前煞車潛力，並且在車子完全沒有失控的狀況下迅速通過這個



令我感覺十分地順暢。

由於缺乏足夠的空間，我實在沒有辦法讓這部車發揮它至少 290km/h 的極速實力。「我是曾經看過速度錶上顯示著 300km/h 以上的數字，不過在那樣的速度下感覺並不舒服。」赫伯說：「在我向下修正這部車的引擎之前我沒有辦法設定化油器的主噴射，因為當我在 250km/h 加速的時候它只會作空轉；生產這部車最難的部分就是找到一個良好的設定標準，不過它現在已經比較容易騎乘了。」

彎道；當然，懸吊系統更沒有任何失誤，至於那具有十足抓地力的 Pirelli Dragon Corsa 輪胎，也是表現地十分優異。

在較高的速度之下它的操控性可謂是一項革命，遠遠地超乎任何一部我所曾經想像過的相關性機車；然而即使它配備了 190 的賽車規格後輪，加上一個炎熱的天氣裏在絕佳狀況的路面行駛，我還是因為這部車可能很難馴服而不敢在出彎的時候太過於衝動。凱辛格表示他在最大轉速的狀況下所賦予這部車的扭力要比 GSX-R 750 還要高出很多。當你在三檔時開啓節流閥而發現那 Stack 的儀錶板直撲你而來，你就會有一種實在的認同感。

由於在任何的轉速下它的引擎性能始終都能處在一個高檔，因此在法蘭克福南部這些多風的山丘道路上，我對於這部 Max 的直線道潛力其實一點也不會懷疑。它是如此帶勁的往前猛衝以致於它毫不費力地就將速度驅往 150km/h 以上的高速，而且雖然沒有 YAMAHA 所具備的標準型橡膠墊，這部車依舊





目前這部 V-Max 真正需要的是有機會可以讓它在一個擁有大量急彎的寬直賽道上大顯身手，如此一來才比較容易看出為什麼赫伯要花那麼多時間在歐洲各地的 GP 賽車場上持續奔馳。而事實上也是因為這部車帶給他很大的業務量而構成很完美的藉口，儘管他將不會以生產任何一部類似以 V-Max 為基本的機車來回應許多的詢價，或者甚至是出售 V-Max 的改裝零件。

「CBR 900 與 R1 的車主們感興趣的是技術，但是身為 V-Max 的車主則有不同的觀點，那是很浪費時間的事。」他說；而凱辛格也不可能會出售這部獨特的機車，一個價值甚至高於它價值 138,000 馬克保單價值的東西。「有一次在紐約的車展上一位仁兄跟我出價十萬美金，不過我拒絕他了。」他說。



在我試乘過這部驚人的 Kainzinger V-Max 之後，就一點也不難了解原因所在了。🔥



Kainzinger V-Max規格諸元

引擎型式	水冷式 V 形四缸	氣門配置	DOHC, 16 氣門
排氣量	1680cc	內徑×衝程	90 × 66mm
壓縮比	13.6:1	化油系統	四缸 41mm Keihin 化油器
齒輪箱	濕式多板	傳動方式	5 速
前懸吊	41mm WP 倒置型可伸縮前叉，可調整預載、壓縮及反彈阻尼。		
後懸吊	一對 TechnoFlex 制動器，可調整預載、高速與低速壓縮及反彈阻尼。		
前制動器	兩組 6 活塞 PVM 卡鉗，320mm PVM 碟盤。		
後制動器	雙活塞 PVM 卡鉗，254mm 碟盤。		
前輪框	3.5 × 17 吋；鋁鑄	後端輪框	6.00 × 17 吋；鋁鑄
前輪胎	120/70 × 17 吋 Pirelli Dragon Corsa	後輪胎	190/55 × 17 吋 Pirelli Dragon Corsa
軸距	1410mm	油箱容量	16 公升
淨重	187 公斤		
儀器配備	堆架式儀錶板，內含指針式轉速錶、數位式速度錶、時鐘、單圈計時器、冷煤溫度計、油壓計、燃油存量錶、空檔指示燈、遠光燈指示燈。		