

LA REINA

Partiendo de una deportiva de 1998, el prestigioso preparador alemán Herbert O. Kainzinger ha conseguido una R1 de carreras superior a muchas motos similares de última generación. Más de 200 CV. y poco más de 165 kg. en seco son cifras que hablan por sí solas sobre esta...
¿Yamaha?



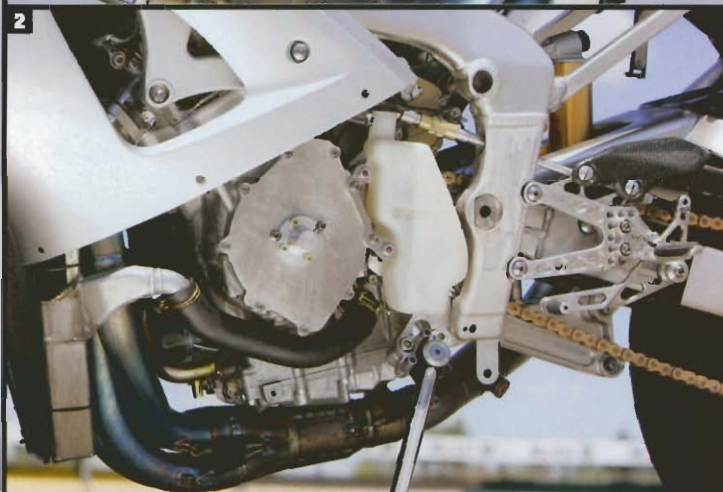
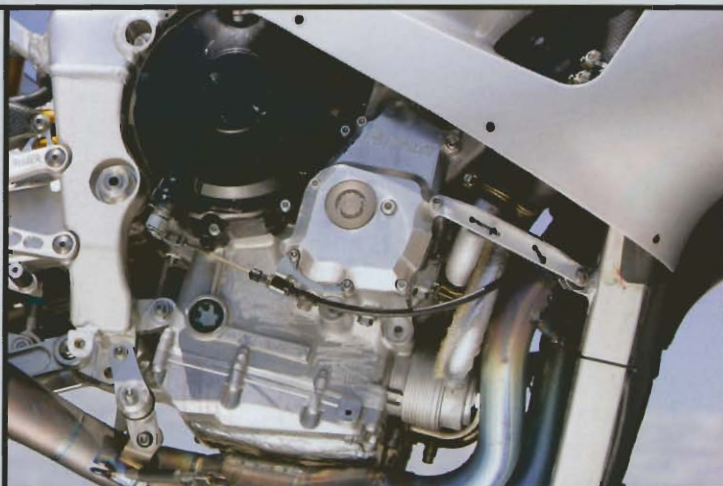


En el campeonato alemán de velocidad hay una categoría denominada «Open» en la que, siempre que se cumplan los requisitos habituales en lo referente a seguridad, todo vale en lo que a preparaciones se refiere. En las nutridas parrillas de estas carreras podemos encontrar desde Kawasaki ZX-12R o Suzuki Hayabusa con muchísimos caballos hasta superdeportivas de «mil» con unas preparaciones sorprendentes y motores subidos de cilindrada. No hay límites: marcan el tope o la cartera o el tiempo que tengas para dedicarle a tu moto. La «R1.1» Kainzinger de estas páginas es la mejor muestra de lo que «se cuece» en esa animada categoría que se disputa en Alemania.

Con cerca de 50 primaveras, el alemán Herbert O. Kainzinger no ha perdido ni un ápice de su grandísima afición al mundo de las preparaciones y al de la competición. Él no entiende una cosa sin la otra. Tras muchos años de carreras, acompañados de buenos resultados, sigue siendo uno de los animadores habituales del campeonato Open alemán junto a su especialísima R1 de estas páginas. Kainzinger es un auténtico «hombre-moto» en todos los sentidos. Además de buen piloto, sus conocimientos técnicos sorprenden y todos los que han tenido cabida en su Yamaha los ha plasmado en ella.

Hablando con él sobre su «R1.1» puedes pasar horas y horas. Recuerdo cuando me lo presentaron que estaba muy preocupado. Su moto «sólo» había rendido 197 CV. en el banco Dynojet que mis colegas alemanes de la revista PS habían trasladado hasta el circuito de Hockenheim y me comentaba: «*Mi empresa, Tuning Company, está a escasos 500 m. de aquí y ayer, en mi banco, que es uno similar a éste, llegó hasta los 207 CV. No lo entiendo...*». Para él, que su moto no superase los 200 CV. ante nosotros era un fracaso. Esa era la barrera que se había propuesto superar antes de comenzar con la preparación del motor y no podía admitir que no la hubiese sobrepasado. Pero tras realizar unos retoques en la electrónica (toda «made by Kainzinger») y en la carburación, pidió clemencia y el favor de que pasásemos de nuevo su moto por el rodillo. Esta vez la cosa fue mejor y tras un par de ensayos, el banco de potencia arrojó la cifra de 201,1 CV. al embrague. Herbert respiró más tranquilo y se sentó conmigo a hablar de su «R1.1» de forma distendida.





1. La tapa del pick-up del encendido es una Factory, más resistente que la original en las caídas. **2.** Para evitar pérdidas de potencia por arrastre y reducir peso se ha eliminado el alternador. En su lugar Kainzinger ha instalado una tapa artesanal mecanizada por él mismo. El sistema de accionamiento semiautomático del cambio es de Attack. Resulta curioso comprobar como una preparación así mantiene su pata de cabra original; no se ha librado de un minucioso trabajo de aligeramiento. **3.** A la superdimensionada horquilla WP de 50 mm. procedente del Kawasaki Eckl Team del Mundial de Superbikes se anclan unas poderosas pinzas PFM de seis pistones que muerden unos ligeros discos de 320 mm. del mismo fabricante británico. Al igual que en el tren trasero, no falta una ligera llanta de carbono BST. **4.** La R1.1 Kainzinger se siente muy potente y extremadamente ligera. La respuesta de su propulsor es tan directa que abrir el acelerador a tope es peliagudo con la moto inclinada.



Lo primero que me dijo fue: «Cuando la pruebes, por favor, cuidamela mucho. Más que el dinero, lo que más me importa es la cantidad de horas de mi tiempo libre que he invertido en ella; eso no tiene precio...». Siguiendo con nuestra conversación, y ya entrando en materia, le comenté que no entendía muy bien cómo había podido conseguir más de 50 CV. extra con respecto a la moto de serie. Él enseguida me respondió: «Como es lógico, además de sustituir muchos componentes por otros mejores, uno de los secretos para conseguir más potencia es el de reducir al máximo las fricciones internas del motor. Esto se consigue a base de realizar ajustes medidos de manera muy meticulosa y de reducir peso en puntos vitales como, por ejemplo, el cigüeñal, la distribución y el embrague. También he quitado el alternador y he trabajado mucho para eliminar pérdidas

por arrastre en transmisión, ruedas y frenos. Si el motor rinde más de 200 CV., es una pena que parte de ellos se pierdan por el camino antes de ser transmitidos al asfalto. Este es el secreto de algunos mecánicos de equipos privados para conseguir que sus motos luchen en la pista con motos oficiales».

«Clónica»

Hablar de «clónicas» en nuestro mundo es hacer referencia a motos cuyo motor tiene la estructura de los de Harley-Davidson, pero que no comparten ni una sola pieza procedente de la marca americana. Las «clónicas» que se realizan al gusto del propietario o cliente y están realizadas en su totalidad con componentes procedentes de la industria auxiliar y artesanales.





UNO DE LOS SECRETOS PARA CONSEGUIR MÁS DE 200 CV. ES REDUCIR AL MÁXIMO LAS FRICCIONES INTERNAS DEL MOTOR

Este podría ser casi el caso de la «japonesa» de estas páginas, una superdeportiva clónica de una Yamaha R1. Y digo casi porque, salvo los cárteres del motor y el basculante, el resto de los componentes de la moto, aunque parecidos, no coinciden con los que montaba en origen allá por 1998.

Además del trabajo de aligerado y antifricción mencionado anteriormente, se ha aumentado el diámetro de los cilindros hasta 77 mm., con lo que ahora cubican 1.080 cc. (74 mm y 998 cc en origen respectivamente). Por supuesto, se han montado los pistones correspondientes procedentes de Wiseco. También se ha hecho un importante trabajo en la culata en todos sus aspectos, montando unas válvulas 1 mm. mayores, unos muelles más duros y unos árboles de levas procedentes del «kit» Yamaha, elevando la compresión hasta ¡14,2:1! Los carburadores Mikuni de 40 mm.

de serie se han sustituido por unos «rápidos» Keihin de 41 mm. de tiro directo y el escape de titanio está realizado por el mismísimo Akrapovic bajo pedido (modelo «Special One», según propias palabras de Kainzinger). También en el motor se ha montado un caja de cambios de relación cerrada del «kit» Yamaha, con accionamiento semiautomático Attack, se ha reducido peso en el cigüeñal y el embrague, y además se han montado unas bielas de titanio Pankl similares a las que se usan en Fórmula 1. ¡Casi nada! Pero si este es a grandes rasgos el trabajo realizado en el motor, en la parte ciclo también hay mucha «miga».

A la medida

Para conseguir un mayor aplomo frontal, el chasis original se ha desestimado; esta R1 monta un GMD Computrack,

FICHA TÉCNICA

» Motor

- 201 CV.
- Cilindrada subida hasta 1.080 cc.
- Pistones Wiseco de 77 mm. de diámetro
- Culata con asientos y cámaras de combustión modificados
- Válvulas 1 mm. más grandes y muelles más duros
- Compresión elevada hasta 14,2:1
- Árboles de levas «kit» Yamaha
- Caja de cambios «kit» Yamaha de relación cerrada con sistema de accionamiento semiautomático Attack
- Embrague standard aligerado
- Bielas de titanio Pankl
- Cigüeñal aligerado 480 gr.
- Carburadores Keihin FCR 41 de «tiro directo»
- Escape completo Akrapovic de titanio «Special One»
- Airbox de fibra de carbono Kocher
- Electrónica Kainzinger
- Desprovisto de alternador
- Tapa pick-up reforzada Factory
- Tornillería de titanio

» Parte ciclo

- Chasis GMD Computrack con distintas geometrías que el de serie y pipa de dirección reforzada
- Tija cuádruple GMD
- Pletina superior GMD aligerada
- Bieletas suspensión GMD
- Basculante de serie
- Amortiguador Öhlins
- Horquilla invertida WP 50 mm. Kawasaki Eckl Team
- Semimanillares Kainzinger
- Llantas de fibra de carbono BST
- Bomba de freno radial Spiegler
- Discos de freno delanteros PFM de 320 mm.
- Pinzas de freno delanteras PFM de seis pistones
- Disco trasero Braking «wave» de 220 mm.
- Pinza trasera FD de cuatro pistones
- Estribos Attack
- Corona de aluminio
- Telemetría 2D

» Carrocería

- Depósito de gasolina ETI de fibra carbono 1.800 gr. más ligero que el original
- Carenado, colín y aleta delantera de fibra de carbono Kocher
- Cúpula MRA
- Araña de aluminio Kainzinger

» Peso verificado con gasolina

- 180 kg.



NO SÓLO CUENTA EL DINERO INVERTIDO EN ELLA. KAINZINGER HA EMPLEADO EN ESTA «R1.1» MÁS DE MIL HORAS DE SU TIEMPO LIBRE DURANTE SEIS AÑOS

realizado por una empresa norteamericana y suministrado a Kainzinger por el distribuidor australiano. ¡Toma ya! Partiendo del original, la gente de GMD realiza su propia pipa de dirección, más reforzada y con sus cotas, y después de quitar la original, sueldan su pipa de acuerdo a sus cálculos. También la espectacular tija cuádruple, el eje y la pletina superior de la dirección son obra de estos americanos, al igual que el sistema de bieletas de la suspensión trasera, que, ancladas al basculante original y a un amortiguador Öhlins, modifican la curva de progresividad. El tren delantero tampoco tiene desperdicio, y en él nos encontramos una enorme horquilla invertida WP con barras de 50 mm. (procedente del Kawasaki Eckl Team del Mundial de Superbikes) y un precioso equipo de frenos de los británicos de PFM, con ligeros discos de 320 mm. y unas ostentosas pinzas de seis pistones, comandadas por una bomba radial Spiegler. Las ligeras llantas BST de fibra de carbono se encargan de dar el toque final a una exclusivísima parte ciclo, en la que no faltan los estribos Attack, unos semimanillares realizados por el propio Kainzinger a su medida ni un disco trasero «wave» de Braking mordido por una pequeña y preciosa pinza FD de cuatro pistones. Por otro lado, la carrocería al completo y el «airbox» están realizados en fibra de carbono por Kocher a excepción del depósito. Éste, fabricado con tecnología aerospacial por la empresa ETI en una mezcla de carbono/kevlar, pesa sólo 3,5 kg., dos menos que el original. Por supuesto, en un conjunto tan exclusivo no falta un sistema de telemetría de 2D.

¡Un monstruo!

Como verás, ninguna parte de la moto se ha quedado sin mejoras. En esta «R1.1» nada es producto de la

casualidad. Todo en ella ha sido meticulosamente estudiado y probado. En nuestra cita en el circuito alemán de Hockenheim, con varios preparadores centroeuropeos, ha sido con diferencia la moto más trabajada y también ¡la más potente! Está claro que no tiene nada que ver, ni por prestaciones, ni por componentes, ni tampoco por comportamiento, con la moto de 1998 de la que parte. Su valor de par máximo (12,6 kgm. a 7.500 rpm.) y su elevada potencia máxima ya comentada, la hacen saltar como un resorte hacia delante al acelerar a la salida de las curvas. Con una sensación de rigidez extrema y una forma de traccionar no menos espectacular, resulta muy difícil conseguir que la rueda delantera se mantenga pegada al asfalto hasta incluso cuarta velocidad. Sin lugar a dudas hay que mantener una concentración máxima durante su conducción y agarrarse con mucha fuerza a sus semimanillares en las aceleraciones. La verdad es que hay potencia a raudales y ésta se transmite al asfalto con mucha rabia. Para que os hagáis una idea, después de siete vueltas al rápido circuito de Hockenheim a los mandos de esta R1.1 Kainzinger, donde existe una larga y rapidísima curva parabólica en la que «dicen por ahí» que se pueden llegar a alcanzar los 300 km/h. en motos como ésta, tenía la sensación de haber rodado durante un relevo de una hora en una prueba de resistencia. Tras parar y devolverle la moto a Herbert, y sin apenas poder articular palabras, caminaba hacia mi box pensando que este tío es un auténtico... ¿chiflado?

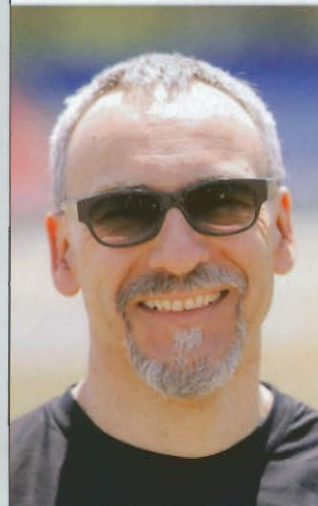
TEXTO: VÍCTOR GANCEDO
FOTOS: MIKAEL HELSING



1. Con más de 200 CV, disponibles en el puño derecho, las sensaciones que te transmite esta R1 son similares a las de una 500 de Gran Premio de finales de la década pasada. **2.** El basculante es el único elemento original de la parte ciclo de esta R1. El freno trasero está compuesto por un ligerísimo disco «wave» de Braking de 220 mm., mordido por una preciosa pinza italiana FD de cuatro pistones. Los estribos proceden de los americanos de Attack; además de ser muy ligeros, permiten múltiples regulaciones.



PASAPORTE



- » **Propietario**
Herbert O. Kainzinger
- » **Moto**
Yamaha R1.1 Kainzinger
- » **Preparador**
Herbert O. Kainzinger
- » **Dirección**
Altwingertweg, 10.
Industriegebiet «Hinter
den Bergen», D-68766
Hockenheim (Alemania)
- » **Teléfono**
+49 62 5287753/4
- » **Internet**
www.tuningcompany.de
- » **E-mail**
kainzinger@t-online.de
- » **Precio**
60.000 euros y más de
mil horas...