

# SPEZIAL SUZUKI GSX-R 1000 KAINZINGER



**G**enügend Leistung ist in Ordnung, etwas mehr darf es aber immer sein. So sieht das auch ein Kunde von Herbert O. Kainzinger, dem in Hockenheim ansässigen Edel-Tuner. Er orderte fette Mehrleistung, aber bitte leise. Eine neue Herausforderung für den Tüftler, die mit den üblichen Auspuffanlagen jedoch nicht zu schaffen ist. Denn ein auf maximalen Gasdurchsatz optimierter Motor muss auch kräftig ausatmen können. Entweder frei durch einen offenen Racing-Schalldämpfer oder eben durch zwei gedämpfte Rohre. Kainzinger verwendet zwei ABE-Carbon-töpfe von Akrapovic samt konischer Krümmer. Ein selbst angefertigtes Y-Stück verteilt die Abgase auf die links und rechts vom Heck montier-

ten Schalldämpfer. Dafür musste allerdings der Seitenständer um ein paar Millimeter nach unten versetzt werden, um Platz für das Krümmerrohr zu schaffen.

Auch dem Motor widmet sich Herbert O. Kainzinger eingehend. Die Kurbelwelle wird feingewuchtet, in die Kolben werden tiefere Ventiltaschen gefräst, anschließend die Kolbengewichte ermittelt und angepasst. Auf der Zylinderkopfseite sorgen bearbeitete Kanäle und Brennräume für mehr Verdichtung und eine effizientere Verbrennung. Die Serien-Nockenwellen erhalten durch Umschleifen ein schärferes Profil und werden per Steuerräder mit Langlöchern optimal abgestimmt. In der strömungsoptimierten Airbox steckt ein Luftfilter mit mehr Durchsatz,

Steuergerät und Gangsensor werden elektronisch modifiziert.

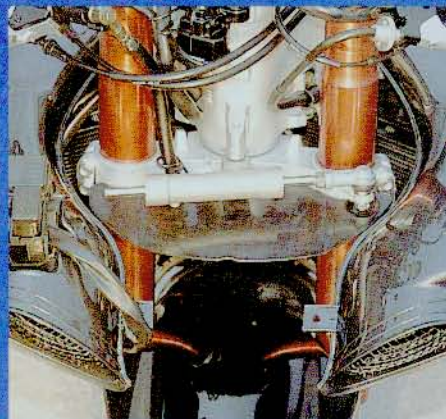
Das Ergebnis beeindruckt doppelt. Fast 180 PS reißen an der Kette, dabei bleibt die Kainzinger-GSX-R 1000 hör- und messbar leiser als die Serienversion. Lediglich aus der Airbox ist ein kernigeres Grummeln zu vernehmen. Bis auf die beiden Auspuffrohre sieht die Suzuki äußerlich komplett wie eine Serienmaschine aus. Das beschert ihr den vom Besitzer gewollten unauffälligen Auftritt.

Sobald die Gixxer fährt, sorgt sie für eine Menge fragender Blicke, denn so nachdrücklich und leise hat sich bislang noch keiner überholen lassen müssen. Die Kainzinger-Suzuki fährt sich so einfach wie ihre Serien-Schwester, bereitet aber am Kurvenausgang ungleich mehr Spaß.



**295 km/h bei Vollgas! Etwas länger übersetzt wären locker 300 km/h drin.**

**Fette Ram-Air-Nüstern führen der Airbox kühle, leistungsfördernde Frischluft zu.**



**Der zweite ABE-Topf an der linken Seite sorgt für die leise Abgasentsorgung.**

## KAINZINGER GSX-R 1000

### MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG

Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung/Hub 73,0/59,0 mm, Hubraum 988 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 12,7: 1, Nippon-Denso Zünd-/Einspritzanlage mit 42 mm Durchlass, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Nasskupplung, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb.

### FAHRWERK UND ABMESSUNGEN

Leichtmetall-Brückenrahmen, 43-mm-Telegabel, Mono-Federbein, Federweg (vorn/hinten) 120/130 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 96 mm, Radstand 1410 mm, 320-mm-Dopfelscheiben- und 220-mm-Einscheibenbremse, Sechskolben-Festsattel/Zweikolben-Festsattel, Bridgestone BT 010/011 auf 3,50 x 17"- und 6,00 x 17"-Leichtmetallrädern, Länge/Breite/Höhe 2045/715/1135 mm, Tankinhalt 18 Liter, Super.

### MESSWERTE

130 kW/177 PS bei 11 900/min, Gewicht fahrbereit 201 kg, Höchstgeschwindigkeit 295 km/h, 0 auf 100 km/h in 3,0 s, 0 auf 200 km/h in 7,5 s, Durchzug im letzten Gang von 50 auf 100 km/h in 5,6 s, von 100 auf 150 km/h in 4,6 s, Testverbrauch 8,7 Liter/100 km.

### HERSTELLER UND PREIS

Kainzinger, 68766 Hockenheim, Tel. 0 62 05/287753, [www.kainzinger.com](http://www.kainzinger.com), Preis 19 670 Euro.

Zweite-Gang-Kehren verlässt die 1000er stets leicht kontrollierbar mit erhobenem Vorderrad und sprintet wie abgeschossen auf die nächste Kurve zu. Gegnern kann der Kainzinger-Pilot locker hinterher fahren, denn die nächste Gerade kommt bestimmt.

Einzig der tiefergelegte Seitenständer trübt in Linksschräglage früh auf dem Asphalt schrappend den Rennstreckenspaß, doch auf der Landstraße stört das nicht weiter. Mit dieser Über-GSX-R 1000 beweist Kainzinger, dass viel Rauch auch mit wenig Schall zu machen ist. Dabei steht die Qualität des Tunings in keiner Weise derjenigen der Konkurrenz nach. Eher im Gegenteil, denn die macht es sich mit der Leistungssuche per Rennauspuff sehr einfach.

*Arne Beitzlich*

### KUPPLUNG Kainzinger-GSX-R 1000

