

EDELBIKE

# HERZ- KLOPFEN



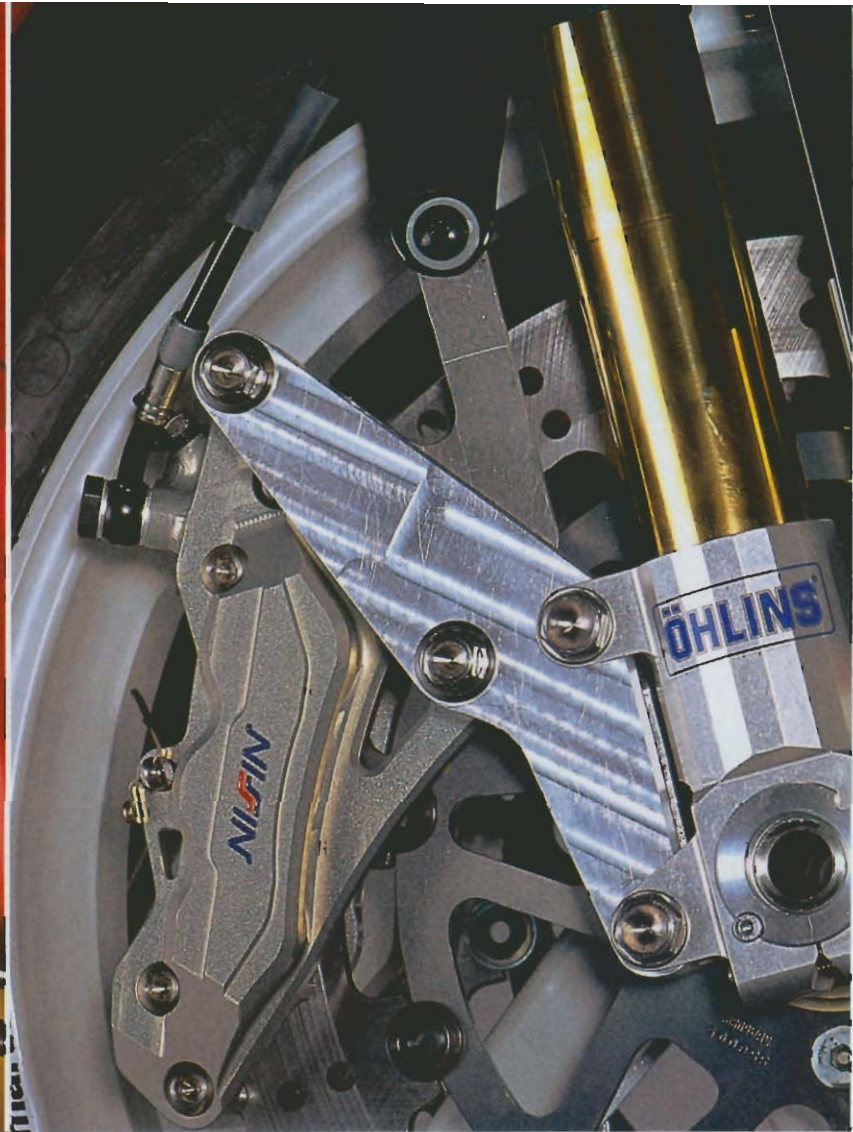
**EDELBIKE KAINZINGER-HAYABUSA GSX 1400 R**

Wenn ein Kunde mit großem Herzen und noch größerer Brieftasche auf einen Perfektionisten wie Herbert O. Kainzinger trifft, der selbst die ausgefallensten Wünsche erfüllt, dann ist das Ergebnis ein Motorrad, das dem Betrachter den Atem raubt

Text: Andreas Bildl, Fotos: Jörg Künstle







Ein Drehmoment-Tier wolle er, so die klare Ansage des Kunden, der eines Tages bei Herbert O. Kainzinger in der Werkstatt in Hockenheim erschien. Und nachdem er weder bei Yoshimura in Japan, noch in England oder Frankreich die geeignete Manufaktur zur Erfüllung seines extraordinären und äußerst kostspieligen Traums gefunden hatte, hoffte er jetzt auf das Können Kainzingers.

Die Einzelheiten wurden besprochen, das Budget großzügig abgesteckt. Dann konnte sich Kainzinger ans Werk machen. Und was eignet sich für so eine Mörder-Granate besser als eine Hayabusa? Genau.

Damit die Suzuki auch der gewünschte Hammer wird, ließ er bei Cosworth Spezial-Kolben mit 84 Millimeter Durchmesser anfertigen, die den Hubraum auf 1,4 Liter hieven. Sie sausen jetzt nicht nur in Plasma-nitrierten Laufbahnen auf und ab. Sie geben auch über Pankl-Titan-Pleuel ihre oszillierende Bewegung an die erleichterte und feingewuchtete Kurbelwelle weiter.

Titan zierte auch den überarbeiteten Zylinderkopf. Ventile und Tassenstößel sind Sonderanfertigungen aus dem edlen Metall. Für die Steuerung der Gaswechsel sorgen jetzt Yoshimura-Nockenwellen. Und für die Verschraubung des Motors

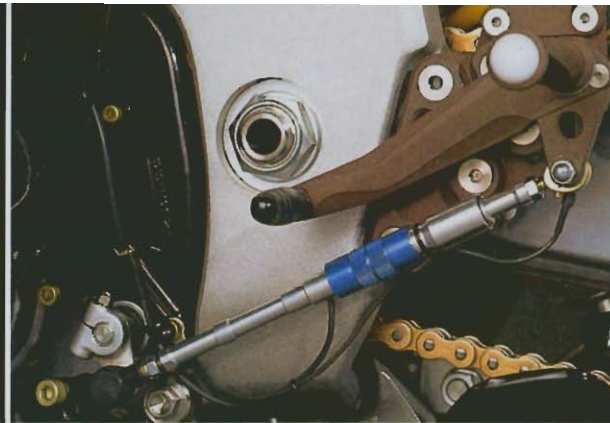
kamen ausschließlich Schrauben aus – na? – richtig, hochwertigem Titan zum Einsatz.

Als Dankeschön für diese Leistungskur drückte der Hayabusa-Reaktor deutlich über 200 PS ab. Zuviel, befand Kainzinger und reduzierte per Feinschliff die Leistung auf ausreichende 200 PS – zugunsten eines Wahnsinns-Drehmoments von 165 Newtonmeter. Bei diesen Eckdaten läuft uns ein wohliger Schauer über den Rücken.

Zumal die Suzuki unter Kainzingers Händen rund 50 Kilo abgelegt hat. Titan-Auspuff und Magnesium-Räder sind da Ehrensache. Diese Komponenten sind übrigens so ziemlich die einzigen, die Kainzinger als Großserienprodukte unangetastet durchgehen ließ. Ansonsten ist die Hayabusa eine Schatztruhe an Sonderanfertigungen.

Für die Gabelbrücken und die filigranen Fußrasten zum Beispiel kam nur Magnesium in Frage. Die Brücken wurden zudem mit einem speziellen Überzug vor Korrosion geschützt. Und die Rasten erhielten eine extrem abriebfeste Beschichtung.

Für die kürzere Schwinge wurde die Umlenkhebele neu berechnet und auf das niedrigere Gewicht sowie die geänderte Lastverteilung abgestimmt. Zusätzlich wurde das komplette Fahrwerk vermessen, um anschließend alle Serientoleranzen auszugleichen.



Die Führung des Vorderrades übertrug Kainzinger einer sündteuren Öhlins Racing-Gabel. Weil bei ihr aber, so der Tuner, rund alle 500 Kilometer der Wechsel der Simmerringe fällig ist, tauschte er die Standrohre gegen jene der Öhlins-R1-Forker, um im Hinblick auf die Alltagstauglichkeit langlebigere Dichtringe verwenden zu können.

Und auch für die Bremsanlage durfte es nicht bei Stangenware bleiben. Ursprünglich sollten gefräste Brembo-Sättel die Spiegler-Scheiben in die Zange nehmen, lagen auch schon zum Einbau bereit. Bis der Kunde auf der Mailänder Messe die Superbike-Yamaha YZF-R7 von Noriyuki Haga nebst Nissin Renn-Ankern sah und beschloss: „So was muss an mein Bike“. Nun stehen solche Pretiosen bei Nissin nicht im Katalog, werden

nur auf Bestellung gefertigt. Also wurden Nissin Racing-Zangen nebst passender Brems- und Kupplungs-Handpumpe geordert.

Ein feines Händchen bewies Kainzinger schließlich bei der Wahl der Verkleidungsteile. Die Spiegel steuert die MV Agusta F4 bei. Der Höcker mit dem sauber eingepassten Rücklicht samt Hilfsrahmen stammt ebenso von der Yoshimura-X1 wie der Tank mit dem erhabenen japanischen Schriftzug. Und ein digitales Kombi-Instrument sorgt für eine Fülle von Daten bis hin zur Wassertemperatur, die via zweier Soft-Keys auf der Gabelbrücke für verschiedene Stellen am Motor abgerufen werden kann.

Und ist der Kunde zufrieden? „Der ist so glücklich, dass er mich fast durchs Telefon ab-busselt“, sagt Kainzinger.

## DATEN

<b>Motor:</b>	Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor
<b>Bohrung/Hub:</b>	84,0/63,0 mm
<b>Hubraum:</b>	1396 cm <sup>3</sup>
<b>Leistung:</b>	ca. 200 PS
<b>Gewicht trocken:</b>	ca. 190 kg
<b>Preis:</b>	ca. 87 000 Euro
<b>Erbauer:</b>	Herbert O. Kainzinger, Altwingertweg 10, Hockenheim