



Kainzinger Suzuki

Tuner-GP Teil 2



# DIE BESTEN



Höly Suzuki



Bike Show Triumph



Lohmann Kawasaki



Ducati Berlin



Biker Box Kawasaki



Hertrampf Suzuki TTSL Yamaha



Micron Systems Kawasaki



Amann Aprilia



Erster Vergleichstest Suzuki B-King - BMW K 1200 R

## Godzilla meets Hotzenplotz



## Psychologie im Rennsport

- Lernen von den Profis
- Erfolgreicher Fahren



Premiere  
**Suzuki Hayabusa**



NEU 2008  
**Yamaha YZF-R6**



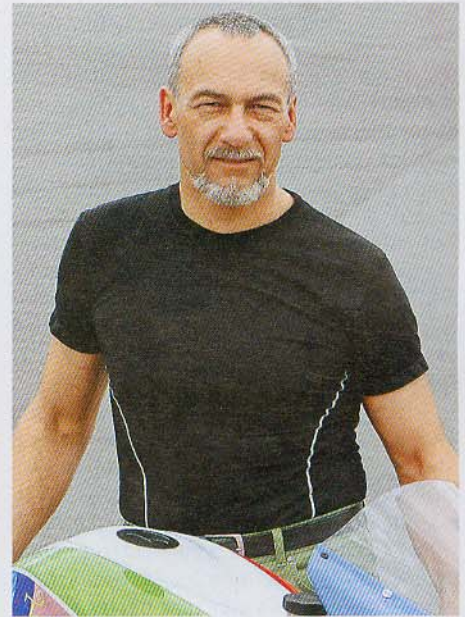
Neu: **Honda Fireblade**  
 Neu: **Kawasaki ZX-10R**

**YAMAHA YZF-R6:** Auspuffanlagen & Federelemente



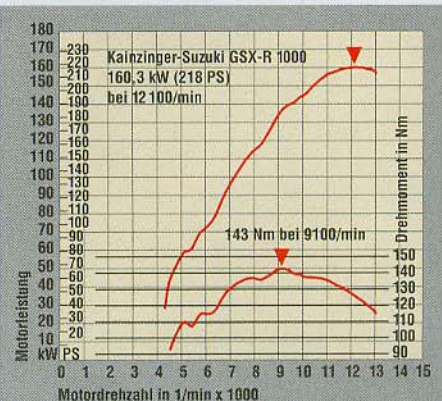
**W**enn man das Biest nicht bändigen kann, sollte man es nicht reizen. Diese Taktik empfiehlt sich im Umgang mit der bei Weitem stärksten Maschine des diesjährigen PS-Tuner-GP. Denn die von Herbert O. Kainzinger aufgebaute Suzuki GSX-R 1000 K6 mit 1148er-Motor drückt aberwitzige 218 PS. Was passiert, wenn diese bei strammen 12.100 Umdrehungen wüten, ist auf dem großen Kurs in Hockenheim ansatzweise erfahrbar.

Vollgas bei der „richtigen“ Drehzahl in der langgezogenen Parabolika? Nicht daran zu denken. Was mit den 170 PS einer Serien-1000er als schwungvolle, doch vergleichbar leichte Übung erscheint, fühlt sich auf der Kainzinger-Suzi an, als hätte plötzlich einer die Kurve nach innen gebogen und würde böse das Hinterrad nach außen ziehen. Balanciert man wirklich am Rand des Highsiders, oder ist das einfach nur ungewohnt? Man will es lieber nicht probieren. Auf den scheinbar wenigen Metern Gerade vor der Spitzkehre mit endlich voll aufgerissenen 54er-Drosseln



**HERBERT O. KAINZINGER**  
Altwingertweg 10,  
68766 Hockenheim,  
06205/287753,  
www.tuningcompany.de

<b>GEWICHT</b>	172,7 kg
<b>vorn/hinten:</b>	53/47%
<b>PREIS:</b>	keine Angabe



Linear und gut dosierbar baut sich die Leistung auf. Irgendwann ziehen alle 218 Pferdchen furchtbar zornig.

**KAINZINGER**  
SUZUKI GSX-R 1000



Perfekt passende Carboneile und aufwendige Lackierung sind nur die äußeren Perfektion-Merkmale im Detail. Viel Zeit und Abstimmungsarbeit steckt in der Einspritzung mit der Dusche über den Ansaugtrichtern. Ein Schaltautomat darf nicht fehlen, damit der Fahrer rasch einen Gang nachlegen kann, wenn die Beschleunigung zu heftig wird.

genügt der 1148er schon der halbe Weg bis zum anvisierten Bremspunkt, um die ganze Kalkulation in Hysterie umkippen zu lassen. Bremsen, stopp, aus, das Pfeifen des Fahrtwinds, den Tunnelblick und das Pochen des Bluts im Kopf wieder auf Normalmaß zurückfahren. Natürlich viel zu früh. Man hätte, man könnte . . .

Man muss einfach eine ganz andere Einstellung finden zu diesem Leistungsangebot. Nämlich auf der Rennstrecke fahren wie mit einer normalen 1000er auf einer engen Landstraße. So viel Power nutzen, wie einem gut tut, und den großen Rest mit Anstand stecken lassen. Das funktioniert, weil die Kraft sich wunderbar linear aufbaut. Kainzinger hat erkennbar viel Mühe darauf verwendet, die von ihm aus Komponenten verschiedener Hersteller selbst entwickelte Einspritzanlage mit zwei im Saugrohr und einer über den Trich-

tern angeordneten Düse pro Einlass abzustimmen. Die Lastwechsel halten das richtige Maß zwischen zu scharf und zu indirekt, die Zoomgeschwindigkeit zwischen zwei Kurven lässt sich perfekt per Gasgriff dosieren. Dieser geht allerdings etwas schwer, was der Tuner als seine persönliche Traktionskontrolle mit Absicht so herbeigeführt hat. Wer den mächtigen Geist der Beschleunigung rufen will, muss dies mit bewusstem Krafteinsatz tun. Wer lange Turns fährt, kämpft allerdings schwer gegen Muskelverhärtung im rechten Unterarm.

Einen nicht unerheblichen Anteil daran hat auch die Sitzposition auf der GSX-R 1148. Fast geradewegs zur Seite stehen die Lenkerhälften von den Gabelbrücken ab. Haudegen, die ihr Moped wie einen Stier bei den Hörnern packen, zum Beispiel der amtierende Superbike-Meister

Jörg Teuchert, bevorzugen eine solche Haltung. Der Tester hätte die Lenkhebel lieber etwas stärker gefeilt und dafür weiter unten gehabt. Weiter unten ist auch aus anderen Gründen ein wichtiges Stichwort. Denn im Bestreben, seinem Motorrad viel Schräglagenfreiheit zu geben, hat Herbert Kainzinger Front und Heck angehoben. Überdies bevorzugt er knallharte Federn in Gabel und Federbein. An der luftigen Höhe über der Straße ändert sich also nur wenig, wenn der Fahrer aufsteigt; die ersten Kurven fühlen sich an, als säße er rittlings auf einem Baugerüst, das langsam umkippt. Mit Gewöhnung und steigendem Tempo lassen sich Gabel und Federbein zu etwas Ähnlichem wie Einfedern nötigen, das Handling wird geschmeidiger. Wie hart man fahren muss, um es richtig geschmeidig zu machen, kann sich der Tester nicht vorstellen. ras 