

TUNING

motorrad

TUNING

ein
STREETFIGHTERS
special

katalog 1999

Who is who:
Über 200
Händler-Adressen



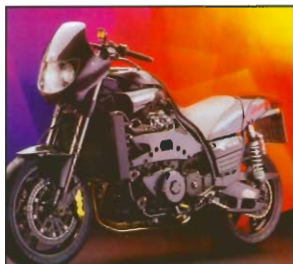
Fahrberichte

Tuner-Profile • Zubehör

Daten & Fakten • Motortechnik

TUNING
KATALOG
DM 12,80
SFR 12,80
ÖS 100





MITTENDRIN STATT NUR DABEI



Ganz oben wird die Luft dünn: Auf dem deutschen Tuner-Olymp reichen sich vielleicht ein Dutzend Perfektionisten die Hände. Die mit ihren Arbeiten die thermodynamischen und mechanischen Grenzen des Motorenbaus ständig erweitern und hinauschieben. Und mittendrin zwischen den Olympiern steht Herbert O. Kainzinger.

Weniger ist manchmal mehr: Nur drei Mitarbeiter reichen der 1983 gegründeten Firma Kainzinger, um Motorräder aufzubauen, von denen manche heute bereits zum Maßstab des Machbaren im Motoren- und Fahrwerksbau geworden sind. Herbert O. Kainzinger ist es gewohnt, in kleinen, effektiven Teams zu arbeiten. Als Cheftechniker des Zwafink-GP-Renn-teams war er 1992 auf der technischen Seite für den Beginn der Rennsport-Karrieren von Oliver Petrucchiani und Ralf Waldmann verantwortlich. Zuvor und nachher jedoch erarbeitete er sich jedes Jahr mit blitzsauber aufgebauten, großvolumigen Sportmotorrädern einen untadeligen Ruf als Tuner der Extraklasse.

Die Geschäftsbedingungen hat Herbert Kainzinger für seine Kunden nach glasklaren Regeln formuliert: „Wir sind Vertragshändler für Bimota, und nichts sonst. Wir handeln nicht mit anderen Marken, bieten keine Gebrauchsmaschinen an und nehmen weder Motorräder noch Teile von Motorrädern in Zahlung.“ Damit das geklärt wäre. Dadurch aber kann die Kainzinger-Truppe sich auf das Wesentliche konzentrieren. Motoren-tuning vom Feinsten in allen Preisklassen, je nach Wunsch und Umfang in der Region zwischen dem halben Weihnachtsgeld und dem vollen Bauspar-Vertrag angesiedelt.

Importiert und montiert werden zum Beispiel Vergaser-Düsenätze und



Zündrohren von Factory (USA), die viele Vierzylinder für den gesteigerten Druck im mittleren Drehzahlbereich optimieren. Dann stellt Kainzinger selbst Sportnockenwellen und einstellbare Nockenwellenritzel her. Dazu kommen Hubraum-Vergrößerungen für ausgesuchte Modelle aller japanischen Hersteller mit geschmiedeten Cosworth-Kolben, die die Leistungswerte der jeweiligen Motorräder in ungeahnte Höhen steigen lassen können: So werden zum Beispiel die Suzuki Bandit 1200 und GSX-F und GSX-R 1100 durch verschiedene Kolben-Kits – die natürlich immer auch die entsprechenden Teile und Arbeiten umfassen, um die Triebwerke gegen die resultierende Leistung mechanisch immun zu machen – teilweise in Verbindung mit Keihin FCR-Flachschieber-Vergaser-Anlagen und einer Akrapovic-4-in-2-in-1-Anlage auf bis zu 1340 cm³ Hubraum und Leistungen von 122 über 141 bis zu 172 PS gebracht – am Hinterrad, ihr Kleingeister. Für noch nicht 5000 Mark hat Kainzinger ebenfalls ein für den ernsthaften Rennsport unbedingt notwendiges, dem Suzuki-eigenen Kit-Getriebe nachgebautes Renngetriebe für die '96/'97er Suzuki GSX-R 600 und 750 im Angebot.

Für die Honda CBR 900 RR stehen vom spektakulären Vergaser- und Zündungs-Satz über Motoren-Volltuning bis hin zum aufwendigen Ram Air-Verkleidungs-Airbox-System alle Möglichkeiten offen. Auch der unscheinbare und deshalb oft unterschätzte VTR 1000-Zweizylinder aus dem gleichen Stall erhält hier einen technologischen Nachschlag, der sich gewaschen hat. Im Voll-Trim erreicht

die VTR 1000 unter Kainzingers Regie Leistungsgipfel, die sonst dem Einsatz im professionellen Rennsport vorbehalten sind – und sich dort auch bewähren. Dazu tragen auch die von ihm vertriebenen „Quickshift“-Schaltautomaten und der Lambda-Einstell-Elektronik-Kit bei.

Aber „Wir handeln nicht mit anderen Marken“ – siehe oben: Das stimmt so nicht ganz. Mit „Kainzinger“ betreibt Kainzinger durchaus Handel neben seinen Bimotas. „Kainzinger“ sind besonders extrem umgebaute Maschinen, die ohne Umtympung nur schwer, wenn überhaupt, auf die Straße zu bekommen wären. Eine dieser Kainzinger, das ist – na gut, auch wieder eine Bimota-Basis: Die Kainzinger SB 6R Evoluzione 3. Aber die Kainzinger 1680 – die kennt keiner. Oder hat eine Yamaha Vmax etwa einen Ketten-Hinterradtrieb, eingeschraubte Rahmen-Verstärkungen, White Power-Upside-Down-Gabel und Zentralfederbein, eine kleine Lenkerverkleidung, komplettes, neu gestyltes Carbon-Bodywork, 1680 Kubikzentimeter Hubraum, über 200 PS und kostet beinahe 140 000 Mark? Ich glaube nicht.

ANSCHRIFT

Kainzinger
Herbert O. Kainzinger
Forsthausstraße 22 a
68642 Bürstadt
Tel.: 0 62 06/96 32 98
und 0 62 06/96 32 99
Fax: 0 62 06/96 32 97
E-Mail: kainzinger@t-online.de
Internet: www.kainzinger.com