

# FASTBIKE

**TRAKTION  
TOTAL:  
BAZZAZ/DTC**

**RICO  
MACHT  
DIE TT  
ISLE OF MAN  
2009**



**IOANNONIS GNADE**  
DUCATI 848 STATT KILO-GIXXER

## 25 JAHRE SUPERBIKE

GEBURTSTAGSPARADE DER RACE-REPLIKAS

**FIREBLADE-SPECIAL**  
THE GOOD, THE BAD & THE UGLY



4 197 545 904 903 02  
02/09 E/GR € 6,30 CHF 9,30 H 1,750 Ft € 4,90



A close-up photograph of a motorcycle's rear wheel and exhaust system. The wheel is a racing-style alloy wheel with a mesh-like texture and the word "RACING" embossed on the rim. The tire is a Bridgestone Dymag. The exhaust system is a black Akrapovic slip-on, with the brand name "AKRAPOVIC" visible in yellow and red. A colorful helmet is partially visible in the background.

# Poseidons Rache

Kainzinger Triumph  
Speed Triple 1076



**Argwöhnisch schielte Poseidon aus seiner Verdammnis auf dem Grund des Meeres auf die Geschehnisse an der Oberfläche unseres Planeten. Die Vorherrschaft der mächtigen Vierzylinder war ihm seit Dekaden schon ein Dorn im Auge, und er beschloss, dass es mal wieder an der Zeit wäre, seinen vernichtenden Dreizack in die Erde zu stoßen. Doch der angerichtete Schaden war nicht groß genug, um die kräftigen Reihenvierer endgültig zu verdrängen. Also suchte Poseidon nach einem oberirdischen Verbündeten, den er schließlich auch fand: Tuner Herbert Kainzinger nahm die starke Triple-Waffe in die Hände, schärfte und spitzte sie an, bis sie den mächtigen Fours dieser Erde die Stirn bieten konnte. Poseidon war besänftigt.**

**TEXT + FOTOS:** Andy Glänzel

Über 25 Jahre ist Herbert Kainzinger schon im Geschäft der getunten Motorräder tätig. Aufträge wie diesen bekommt er dennoch nicht jeden Tag: „Ich möchte 50.000 Euro nicht überschreiten“, sagte der Kunde, als er seine Triumph Speed Triple in der Tuningwerkstatt in Hockenheim ablieferte und mit Meister Kainzinger den Umfang der Arbeiten abklärte. Damit war klar, dass an dieser Triple

Leistung nur in der Spitze da ist. Da würde man nur einen Motor machen, der für die Kunden schlechter zu fahren ist.“

Der größte Leistungsgewinn kommt aus der höheren Verdichtung und den speziell angefertigten Kolben. Auch die eigens angefertigten Krümmer tragen ihren Teil dazu bei. Bei den Endtöpfen von Akrapovic ist es interessant, dass diese mit dB-Eatern und damit strassentauglicher Lärmemission die

hungen stehen knapp 120 Nm zur Verfügung, und ohne Einbrüche bleibt das Drehmoment bis zum Leistungsmaximum bei gut 10.000 Touren auf diesem Niveau. Mit einer komplett neuen, größeren Airbox mit speziell gefertigten Trichtern könnte die Leistung nochmal um gut fünf PS gesteigert werden, ohne an Fahrbarkeit zu verlieren. Diese wäre quasi die nächste Tuningstufe, auf die der Kunde aber im Moment verzichten wollte. Neben dem Motor konnte aber noch an vielen weiteren Details gearbeitet werden. Am auffälligsten sind natürlich die extrem edlen Carbon-Felgen von Dymag. Diese leichten Räder machen sich gleich doppelt bezahlt. Zum einen spart man natürlich einige Kilogramm an Gewicht. Diese Einsparungen wirken sich aber viel extremer aus, als wenn das gleiche Gewicht am Fahrwerk eingespart würde, da die Felgen sich ja drehen. Und je leichter die rotierenden Massen, desto leichter lenkt sich die Maschine. Die Federelemente wurden komplett auf Öhlins-Komponenten umgebaut. Da die Speed Triple ausschließlich auf



in die Vollen gegangen wird. Dabei zeigte sich schnell, dass der Triumph-Motor eine sehr dankbare Basis zum Tunen darstellt. Das Aggregat reagiert sehr positiv auf die eingearbeitete Fitnesskur. Die Bohrungen des Motors erhalten einen Millimeter mehr Durchmesser. Nicht viel, sollte man meinen. Aber der Motor ließ nicht mehr zu. Sonst werden die Stege zwischen den einzelnen Zylindern zu klein. Das Ergebnis ist aber auch mit 1076 Kubik sehr stark. Die Serienkurbelwelle wurde plasmanitriert und feingewuchtet. Die Brennräume und der Zylinderkopf wurden komplett überarbeitet. Die Zylinder literte man genau aus, damit alle drei die gleichen Brennraumgrößen haben. Die Verdichtung wurde auf 13:1 angehoben. Die Serienventile wurden angepasst, und aus inzwischen vier Nockenwellen für den Triumph-Antrieb wählte Herbert Kainzinger eines mit mehr Leistung und Drehmoment über das komplette Drehzahlband aus. Dabei wurde das Maximum nicht einmal ausgenutzt. „Sechs bis acht PS mehr gingen noch“, sagt Kainzinger. „Aber das ginge zu Lasten der Fahrbarkeit. Es bringt ja nichts, wenn die

gleiche Leistung bringen, wie ohne die Zusatzdämpfer. Sehr wichtig ist auch die sequentielle Abstimmung jedes einzelnen Zylinders. „Drei Zylinder verhalten sich wie drei Motoren“, sagt der Tuning-Guru. „Man muss jedem Zylinder sein eigenes, spezielles Mapping programmieren.“ Daher ist in den Krümmern für jeden Zylinder eine eigene Öffnung für die Lambdasonde. Die einzelnen Einspritzmappings fallen dann auch je Zylinder ganz unterschiedlich aus. Hat man diesen Arbeitsschritt aber vollbracht, läuft der Motor total harmonisch und viel leichter. Herbert Kainzinger führt Zen und Harmonie ins Motortuning ein.

Durch die größeren Zylinder und die höhere Verdichtung wird natürlich deutlich mehr Gasgemisch umgesetzt. Damit genügend Frischluft zur Verfügung steht, wurde auch die Airbox modifiziert. Die Eintrittsflächen sind im Serienzustand zu klein. Soviel zum Motor, der damit schier unglaubliche 174 PS an der Kupplung leistet. Dabei wurde die Leistungsentfaltung keineswegs besonders spitz gestaltet. Schon bei 5.500 Umdre-

der Rennstrecke befahren werden soll, ist das durchaus eine sinnvolle Maßnahme. Dazu passen auch die einstellbaren Rizoma-Fussrasten und das frei programmierbare Stack-Anzeigeelement. Damit ist auch das Aufzeichnen weiterer Daten, wie Federwege, Gasgriffstellung, usw. möglich. Im Moment genügt dem Eigentümer aber eine Anzeige der Geschwindigkeit, der Wassertemperatur und der Rundenzeit. Zu guter Letzt wurde die Bremsanlage vorn gegen starke Brembo Monoblock-Zangen getauscht.

Besohlt mit Bridgestone Slicks kann es nun auf Zeitenjagd gehen. Da der Eigentümer in Italien wohnt, wird man ihn am ehesten in Mugello, Imola oder ähnlich wunderbaren Strecken antreffen. Nicht ärgern also, wenn ihr auf eurem Kilogixxer von einer Triumph hergebrannt werdet. Dem Motor sieht man nicht an, welch verheerendes Feuer in ihm wohnt. Übrigens konnten die Budgetvorstellungen des Eigentümers locker unterschritten werden. Das gesparte Geld kann er nun in Renntrainings oder Rennen stecken, um die edle Speed Triple auch ausgiebig zu genießen.



- » größere Kolben mit höherer Verdichtung passend zu 98 Oktan Benzin (Super Plus)
- » Zylinderkopf/Ventilbearbeitung
- » Umarbeiten der Seriennockenwellen auf ein Sportprofil

160

Motor

140

120

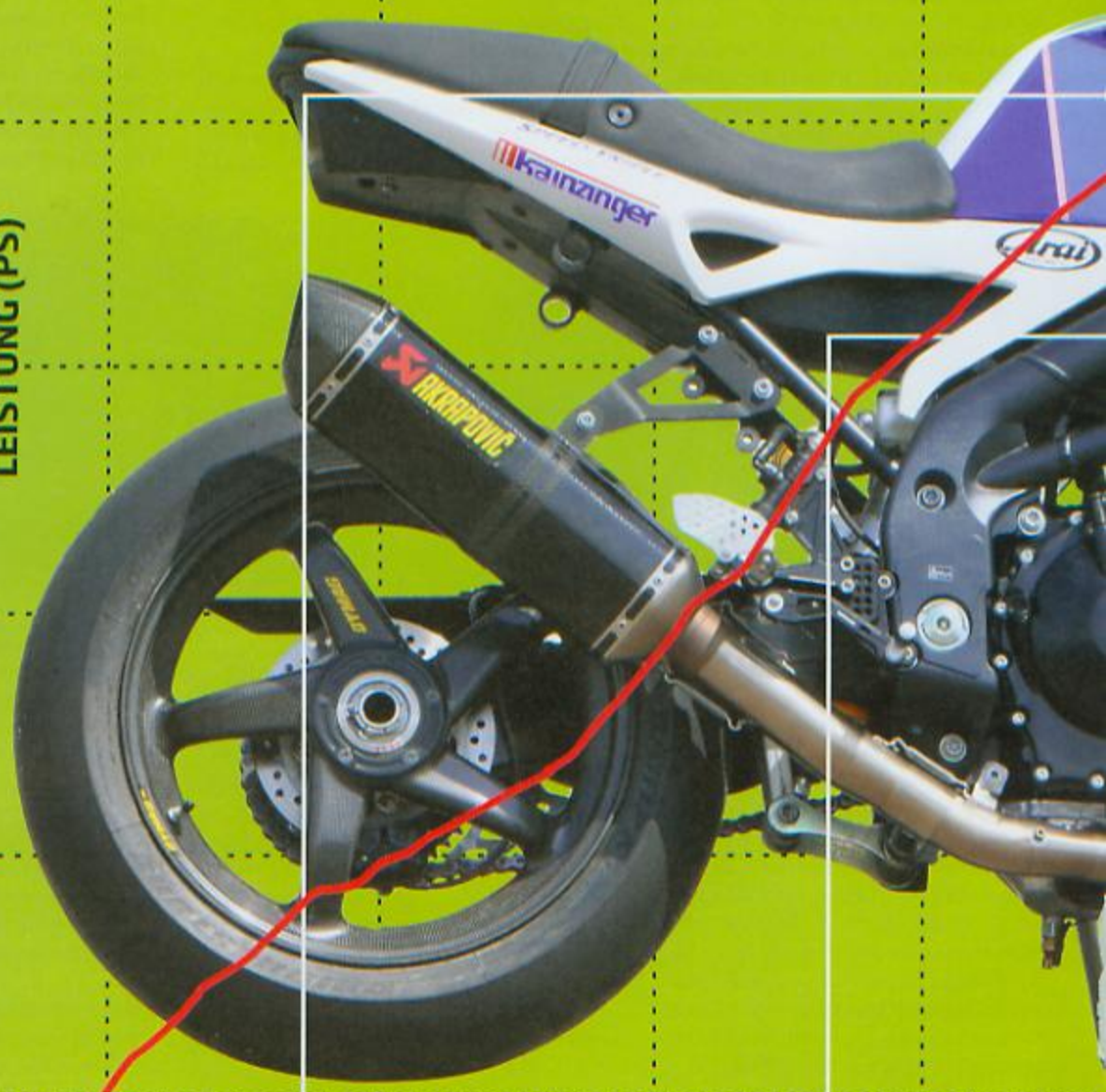
LEISTUNG (PS)

100

80

60

40



Run File\_052.drf MAX. LEISTUNG = 165.23

MOTORDREHZAH

Sonstiges

Motorperipherie

- » Alutank handgefertigt in Einzelanfertigung „Kainzinger-Suzuki“ Lackierung
- » großes STACK Display ST B100
- » Rizoma Fussrastenanlage

- » BMC-Tauschfilter
- » Powercommander III USB
- » Powercommanderabstimmung - zylindersequentiell
- » Schaltautomat



- » Brembo Radialbremszangen
- » Brembo Bremsscheiben
- » Brembo Radialbremshandpumpe
- » Stahlflexschläuche

## Bremsanlage



LEISTUNG - KUPPLUNG (PS)

## Fahrwerk

- » Öhlins Federbein
- » Umbau der Gabel mit Öhlins Bauteilen
- » Öhlins Lenkungsämpfer
- » Dymag Carbonräder

MAX. LEISTUNG - KUPPLUNG = 174.46

(rpm x 2000)

## Auspuffanlage

- » handgefertigte VA-Kompletanlage mit Akrapovic ABE-Schalldämpfer





Öhlins inside: Die Gabel ist mit Bauteilen der Edelschweden modifiziert

Fast zu schade zum Lackieren: Der handgefertigte Alutank

Das Stack kann alles: Anzeigen, überwachen, aufzeichnen

## Kainzinger Speedtriple 1076

### Leistung:

165,23 PS am Hinterrad bei 10.200 U/min. (Serienmaschine, bereits modifiziert: 122,87 PS am Hinterrad bei 9.000 U/min)  
174,46 PS Kupplungsleistung (nach DIN = 178 PS)

### Drehmoment:

122,87 Nm am Hinterrad bei 7.000 U/min. (Serienmaschine, bereits modifiziert: 107,50 am Hinterrad bei 7.250 U/min)

### Hubraum:

1.076 ccm (Serie 1.049 ccm),  
Bohrung x Hub 80 mm (Serie 79) x 71,4 mm

### Gewicht:

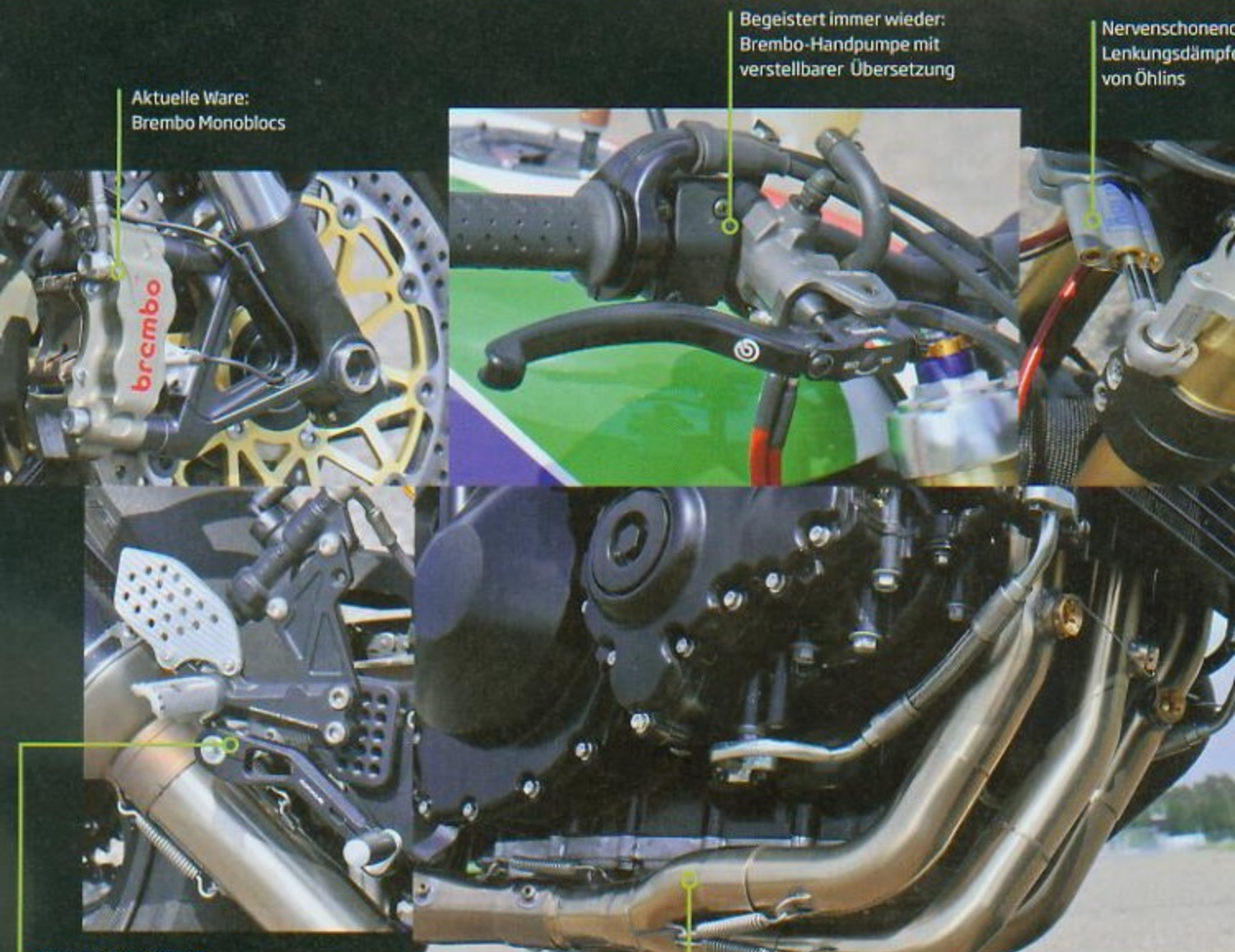
191,3 kg Gesamtgewicht mit 5 Litern Benzin, korrektem Ölstand und gefülltem Kühlsystem (95 kg vorne, 96,3 kg hinten)

### Preis:

Umbaupreis ohne angeliefertes Motorrad ca. 42.000 Euro

### Tuner:

**KAINZINGER - The Tuning Company**  
Altwingertweg 10, 68766 Hockenheim  
Tel.: +49-6205/2877-53 + 54, Fax: +49-6205/287755  
info@kainzinger.com, www.kainzinger.com



Aktuelle Ware: Brembo Monoblocs

Begeistert immer wieder: Brembo-Handpumpe mit verstellbarer Übersetzung

Nervenschonend: Lenkungsdämpfer von Öhlins

Edles Design, vielfach verstellbar: Rizoma Fussrastenanlage

Feinabstimmung: Handmade-Krümmer mit Lambdasonden-Anschlüssen für jeden Zylinder