

# motorrad reisen & sport

## Katalog

Nr.1 JAN.'2001 6,-DM

Lire 9000, sfr 6,50, FF 28, 6S 47,  
Pts 780, hfl 7,20, Dr 1600, bfr 153



**Test**  
**Kainzinger R 1**  
**mit 165 PS**

Neu Kalender-Poster

• Szene Highlights 2000 • Test GPZ 500

Neu Inside

motorrad  
reisen &  
sport

**Alle** Über 250 Modelle im  
Bild mit Daten und  
den aktuellen Preisen

# Motorräder



Yamaha FJR 1300



Kawasaki  
ZRX 1200 R



Suzuki  
GSX-R 600



Yamaha FZS  
1000 Fazer



Triumph  
Tiger



Honda CBR 600 F  
Sport



Honda  
Gold  
Wing



BMW  
F 650 GS



Moto Guzzi  
California



Aprilia  
ETV 1000  
Caponord

Erster Fahr-Test: Suzukis Angriff auf Yamahas R 1

# GSX-R 1000

Brandaktuell



Spezial

Honda  
Varadero

Tuning-Tipps • Zubehör • Umbauten



Test: Yamaha TMax

# Zwischen Wunsch und Wirklichkeit

**Kainzinger-Yamaha R1** Die Eckdaten dieses Tuning-Bikes sind traumhaft, und der Vater des Sportgeräts hat die Rennstrecke direkt vor der Haustür. Da prüft der Tester gern, was Sache ist, aber ...

von Roland Brown

Die Realität sieht wieder mal ganz anders aus: Ich hatte geplant, auf der Rennstrecke in Hockenheim diesen Test zu machen. Und nun versuche ich, auf nicht abgesperrter Piste das erdenklich Beste aus dieser Renn-R1 herauszuholen, doch Landstraßen sind dafür ein schwieriges, gar gefährliches Pflaster. Plötzlich endet der wilde Ausritt: Ein Traktor vor mir verteilt übel riechenden Mist auf dem Asphalt. Gott sei dank hat die Kainzinger-R1 sehr gute Bremsen.

Macht aber alles nichts. Ich genieße jeden gefahrenen Meter auf diesem Motorrad. Die nun wirklich gründlich umgebaute Yamaha ist so leicht, so präzise, so kompromisslos und so himmlisch schnell, dass sie in jeder Lebenslage Spaß macht. Auf einsamen

Straßen weit weg jeglicher Zivilisation dreh ich dann auf. Das Risiko des Führerscheinvverlustes ist so ein wenig gemindert.

Dennoch ist das alles etwas frustrierend. Ich habe 165 PS unterm Hintern, ein Motorrad zu dirigieren, das nur 154 Kilo auf die Waage drückt, ein rennmäßiges Fahrwerk mit entsprechenden Rädern und Reifen, ein ultra-effizientes Ram-Air-System, eine kurzwegige Schaltbox und eine GP-mäßige Daumenbremse – doch leider keine Rennbahn in Aussicht.

Wenn jemals eine R1 für die Rennstrecke gebaut wurde, so ist es diese hier vom Spezialisten Kainzinger. Der einstige Rennfahrer und GP-Schrauber (u.a. für Waldmann) hat sich schon längst einen Namen gemacht. Beispielsweise mit V-max-Umbauten, die 200 PS leisteten und gerade mal 180



Kompromisslos sportlich: Kainzinger-Yamaha R1





Kilogramm Lebendgewicht ins Spiel bringen.

Spezialisiert auf Rennsport, modifiziert Herbert Kalnzinger nun schnelle Bikes, um sie noch schneller zu machen. Zur Entwicklung dieser Rennmaschinen testet er oft in Mugello (I) oder Brünn (CZ). Die R1 ist das aktuelle Spielzeug des Tuners, gerade mal vier Einheiten sollen gebaut werden. „Das Problem der Serien-R1 ist, dass sie viel Leistung hat, aber diese auf der Rennstrecke schlechter abgibt als auf dem Prüfstand“, erklärt Kalnzinger. „Die Maschine saugt warme, kaum komprimierte Luft unterhalb des Tanks an. Je schneller man wird, desto schlimmer wird dieses Problem. Wir entschieden uns deshalb, den Weg der Suzuki GSX-R 750 zu gehen. Mit diesem Ram-Air wird bei höherer Geschwindigkeit kalte Luft stärker komprimiert. Ein Unterschied, der sich bemerkbar macht. In Hockenheim, 300 Meter vor der ersten Schikane, ist meine R1 317 km/h schnell. Beachtlich, oder?“

Der R1-Motorblock bleibt bei der Kur nahezu unverändert. Zylinderkopf, Nockenwellen und Ventile werden stark überarbeitet. Kalnzinger erhöht die Kompression von 11,8 auf 12,6 : 1, pflanzt eine R7-Kuppelung und eine Bosch-Benzinpumpe ein. Mit der Akrapovic-Auspuffanlage leistet die R1 danach beachtliche 165 PS bei 11 800/min – immerhin 25 PS mehr als vor der Leistungskur.

Rahmen und Schwinge der Yam bleiben unangetastet, doch alles andere wird ausgetauscht. Vorn arbeitet nun eine 43er-Öhlins-USD-Gabel, hinten ein Technoflex-Federbein. Um die Stabilität des Fahrwerkes zu gewährleisten, wird ein Öhlins-Lenkungsdämpfer montiert. Weitere Umrüstmaßnahmen: ein Carbon-Tank und eine Carbon-Verkleidung sowie die Verwendung von Magnesium und Titan beispielsweise für Räder und Schrauben. Die Sechsspeichenräder stammen von PVM,



**Dieses Ram-Air-System macht sich positiv bemerkbar. Die Öhlins-USD-Gabel harmonisiert perfekt mit dem Yamaha-Chassis**



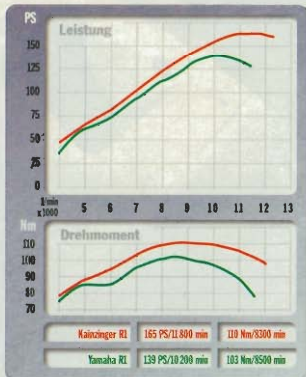
**Ganz oben thront der Farringdon-Instruments-Laptimer, der allerdings bei diesem Test nur spaßeshalber zum Einsatz kam**



**Ein Leichtgewicht ist der Seitenständer, die Rastenanlage brilliert durch viele Einstellmöglichkeiten und wenig Masse**



**Der Schöpfer schneller und leichter Zweiradkreaturen: Herbert Kalnzinger inmitten von zwei seiner Tuning-Bikes**



die britische Firma PFM liefert die Frontbremse, Brembo den Heckstopper, der dann noch zur Daumenbremse umgewandelt wird.

Herbert hat mich vor den Rennbremsen gewarnt, doch die sind nicht mein größtes Problem, sondern die lauwarmer Michelin-Pilot-Pneus, die kaum Grip aufbauen. Das Misstrauen weicht jedoch schnell, denn kaum auf Temperatur gebracht, haften sie wie Slicks. So wenig, wie ich den Laptimer nutze, überzeugt mich auch die Daumen-



Fotos: Roland Brown

bremse. Sie ist wahrlich keine Wohltat, aber Herbert K. will das Problem bald aus der Welt schaffen.

Das Chassis samt Federelementen ist brillant, obwohl das Bike für die Rennstrecke und nicht für drittklassige Landstraßen abgestimmt ist. Das Manövrieren der Kainzinger-R1 ist ein Kinderspiel. Auch deshalb, weil auf der 5,5-Zoll-Felge hinten ein 180er-Reifen aufgezogen ist. „Viele verwenden 190er- oder gar 200er-Heckgummis, doch damit verschenkt man die guten Handling-Qualitäten“, erläutert der Tuner (Tel. 06205/287753).

Na schön, die Kainzinger-R1 auf der Rennstrecke scheuchen zu können, ist nur ein frommer Wunsch geblieben. Dennoch werde ich den Test so schnell nicht vergessen. Ein Motorrad der Sonderklasse eben. Auch im Preis: 80000 Mark kostet der Umbau. Ein Batzen Geld für ein Bike, das wunschgemäß der Serien-R1 wirklich das Rücklicht zeigt.

*Wenig Gewicht, brutal viel Leistung: Die Kainzinger-R1 hebt sich deutlich von der Serienmaschine ab*

**Motor**

Motorbauart/Einbaulage	Viertakt-Reihenvierzylinder/quer
Kurbelwelle	fünffach gleitgelagert
Ventile je Zylinder	je drei Ein-, zwei Auslassventile
Ventilsteuerung	dohc, Zahnkette, Tassenstößel
Kühlung/Schmierung	Flüssigkeit/Nasssumpf
Gemischaufbereitung	vier Gleichdruckverg., Ø 41 mm
Zündung	kontaktlos, digital
Lichtmaschine/Batterie	12 V/10 Ah, wartungsfrei
Bohrung/Hub	74,0/58,0 mm
Hubraum/Verdichtung	998 cm <sup>3</sup> /12,6 : 1
Maximale Motorleistung	165 PS (121 kW) bei 11800/min
Maximales Drehmoment	11,2 mkp (110 Nm) bei 8300/min
Abgasreinigung	Sekundärluftsystem
Sekundärtrieb	Kette

**Fahrwerk**

Rahmenbauart	Brückenrahmen
Rahmenmaterial	Aluminium
Federung vorn	USD-Gabel, Tauchrohr-Ø 43 mm
Federung hinten	Alu-Schwinge, Zentralfederbein
Federweg vorn/hinten	135/130 mm
Rad vorn/hinten	Magn.-Guss, 3,50-17/5,50-17
Reifen vorn	Michelin Pilot Race 120/65-17
Reifen hinten	Michelin Pilot Race 180/50-17
Scheibenbremse vorn	2 x Ø 320 mm, 6-Kolben-Sattel
Scheibenbremse hinten	1 x Ø 245 mm, 2-Kolben-Sattel
Lenkkopfw./Nachlauf	66°/97 mm
Radstand/Sitzhöhe	1390/815 mm
Tankinhalt/Trockengew.	18,0 l/154 kg

**Preise**

Preis für Umbau	ca. 80000,- DM
Haftpflichtversicherung	651,80 DM bei 100% (HDI)