

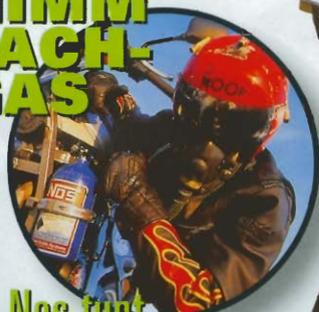
POWER BIKES



Neu
5 Mark

EIN SPEZIAL VON

NIMM LACH-GAS



Dr. Nos tut Suzuki GS 500 E

VOLL ENDGEIL!!



Die stärkste Vmax der Welt: 204 PS

HARD ACTION

Streetfighter

NO CORNERS

Dragster-Meeting

POWER TRIPLE

ALLE TUNER IN DEUTSCHLAND

TUNING ZONE

1000 Tips für:
Honda CBR 600 F
Kawasaki ZX-9 R
Suzuki GSX- R 750
Yamaha YZF 750 R

THINK BIG



Was taugen alte und neue Big Bikes



1680

Tief, ganz tief wummert der V4 im Standgas vor sich hin. Der Boden unter dem schwarzen Monstrum zittert im Takt leise mit. Ab und zu – immer nur für einen Augenblick – wechselt das dumpfe Mahlen die Frequenz. Klingt so, als ob der Motor kurz aufstöhnen würde.

Herbert O. Kainzinger, Erbauer der 1680, ist sichtlich zufrieden. Er hört das Poltern, den Baß seines Leistungstieres gern, schließlich gebührt der 1680 die Krone unter seinen bisherigen Schöplungen. Zwar hat der Tuner schon öfters furchtbar starke und schnelle Motorräder gebaut, aber gegen dieses Werk waren das alles nur Fingerübungen. Denn was oberflächlich betrachtet noch aussieht wie eine Yamaha Vmax, hat in Wirklichkeit mit dem Muscle-Bike nix mehr zu tun.

Schon im Stand gibt die Kainzinger dem Fahrer eine Kostprobe, was ihn erwartet. Nur ein kurzer Dreh am Gasgriff – das Brummeln verwandelt sich in ein Bellen, der Vau dreht wie ein Formel 1-Motor blitzschnell hoch. Ein kurzes, trockenes „Klack“ – der erste Gang ist drin, Kupplung vorsichtig kommen lassen... Keine Chance, das Tier macht sofort einen Satz nach vorne. Jede sachte Gasgriff-Bewegung reißt den Piloten vorwärts, so als ob er auf einem Katapult sitzen würde, dessen Sicherungsleine jemand kappt.

Ab 6000/min setzt der Gewalt-Motor noch mal einen drauf. Das Vorderrad ist nicht mehr auf dem Boden zu halten, gestandene Mannsbilder hängen am Lenker wie hilflose Barbie-Püppchen! Und noch beim Schalten in den vierten Gang lupft das Leistungs-Monster die Front gen Himmel. Erst jenseits von 270 Sachen hört diese Kanonenkugel auf zu schieben. Um auf solche Leistung zu kommen, mußte der Tuner Monate in der Werkstatt werkeln. Saite 204 PS, unglaubliche 172 Newtonmeter bescheinigt der Prüfstand – ein Wunder, daß er das ausgehalten hat. Der wassergekühlte V4 hat fast

**Behandle
dieses Bike
mit Respekt
und Achtung,
sonst lehrt es
dich das
Fürchten!**



KAINZINGER 1680





nur noch das Gehäuse mit dem Vmax-Triebwerk gemeln. Riesige, 90 Millimeter messende Cosworth-Kolben laufen in wasserumspülten Alu-Laufbuchsen, sitzen auf hochfesten österreichischen Pankl-Pleuel. Schon die Verdichtung von 13,5 : 1 sorgt für richtig Druck im Brennraum. Dank Nockenwellen mit mehr Hub und schärferen Steuerzeiten, größeren Ventilen und den 4ler Flachschiebervergassern zieht sich der Motor nun mehr leistungsspendendes Frischgas in die Zylinder.

Damit der Big Block seinem Piloten nicht um die Ohren fliegt, baute Kainzinger Spezialteile, etwa Ventil-sitzringe aus Beryllium-Kupfer ein. Zudem modifizierte er Steuerketten, -spanner und das komplette Ölsystem. Auch der Kardan der Vmax mußte weg, ein aufwendig konstruierter Kettenantrieb her. Die 1680 hätte das kleine Wellchen einfach abgeschert.

Kaum auszudenken, was Kainzingers Baby erst mit dem schlabbrigen Serien-Chassis gemacht hätte. Jetzt sorgen Rahmenverstärkungen an allen Ecken und Enden, zwei riesige Profile aus Leichtmetall und der an unzähligen Punkten starr verschraubte Motorblock für Stabilität. Und solch fette Gabelbrücken und einen so dicken, einstellbaren Lenkkopf gibt's normalerweise nur bei Werks-Superbikes. Zusammen mit der um fünf Zentimeter kürzeren Schwinge verändern sie die Fahrwerksgeometrie in Richtung mehr Handlichkeit.

War die Vmax noch ein träger Brocken, so zackt sie als 1680 in Schräglage wie ein agiles Sportbike. Dank der vielen Carboneile, der superleichten Magnesium-Felgen und Schrauben sowie Achsen aus edlem Titan

Über zwei riesige Hutzen schlürft der Vau frische Luft. Die Kardanwelle der Vmax hätte die 1680 einfach pulverisiert, deshalb wurde aufwendig auf Kettenantrieb umgebaut





Kaum zu glauben, daß das mal ein Vmax-Eisen war. Die Kainzinger 1680 knallt um die Ecken wie ein echtes Superbike – nur hat sie deutlich mehr Power

bringt sie gerademal 212 Kilogramm auf die Waage. Etwas angehoben, mit mehr Bodenfreiheit und den hochwertigen, hart abgestimmten White Power-Federelementen macht das Schrägliegen richtig Laune.

Stabil und direkt im Lenkverhalten knallt die 1680 um jeden noch so anspruchsvollen Kurs. Schnelle Schräglagenwechsel, megaschnelle Radian, ein Griff in die supergute Bremse – alles ganz easy. Ein großes Problem hat die 1680 aber doch: Jeder noch so gute Sportreifen ver-

krümmt sich im Eiltempo bei vollem Leistungseinsatz.

PS-POWERBIKES meint:

Motorradfahren fängt bei 200 PS an. Und Menschen, die die 1680 bewegt haben, müssen sich nicht wundern, wenn sie danach ein gestörtes Verhältnis zu allem Normalen zeigen. Die schwarze Lady läßt einen nämlich nicht mehr los, brutal und stark ist sie und trotzdem fahrbar.

Andreas Holzer



Am sündhaft teuren Stack-Instrument können alle motorrelevanten Daten abgerufen werden

PS

KAINZINGER 1680

MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG

Wassergekühlter Vierzylinder-V-Motor, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung/Hub: 90/66 mm, Hubraum 1680 cm³, Verdichtung 13,5:1, 41er Flachscheibervergasers, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfgang-Getriebe, Kettenantrieb

FAHRWERK UND ABMESSUNGEN

Stahl-Doppelschlenkerahmen, 40-mm-Upside-down-Gabel von White Power (Zug- und Druckstufe einstellbar), Stereo-Federbeine von White Power (Vorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar), Federweg 125/105 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 95 mm, Radstand 1430 mm, 320-mm-Doppelscheiben- und 230-mm-Einscheibenbremse, Sechskolben-Festsattel/Verkolben-Festsattel, Bridgestone BT 56 F/R 120/70 und 180/55 ZR 17 auf 3,5 x 17" und 5,75 x 17", Länge/Breite/Höhe: 2060/740/1280 mm, Tankinhalt 15,5 Liter, Super plus

MESSWERTE

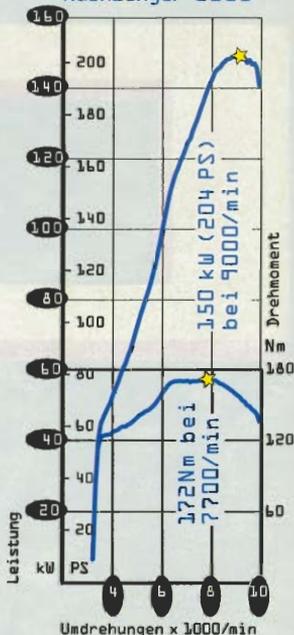
150 kW/204 PS bei 9000/min, 172 Nm bei 7700/min, Gewicht fahrfertig 212 kg, Höchstgeschwindigkeit 274 km/h, 0 auf 100 km/h in 2,7 s, 0 auf 200 km/h in 7,6 s, Durchzug im letzten Gang von 150 auf 200 km/h in 3,6 s, Testverbrauch 10,1 Liter/100 km

HERSTELLER UND PREIS

Herbert O. Kainzinger, 68642 Bürstald, 138 000 Mark (unverkäufliches Einzelstück)



KUPPLUNG Kainzinger 1680



Wenn die 1680 mit 274 Sachen durch den Wind pfeilt, dann hilft auch keine Cockpit-Verkleidung



Riesige Aluminium-Profile und die starre Verbindung des V4-Motors mit dem Rahmen sorgen für hohe Stabilität und dadurch für ein sehr direktes Fahrgefühl



HINTERRAD Kainzinger 1680

