

Feinarbeit von Kopf bis Fuß:
Rastenanlage von Gilles



Das packt: Sechskolben-Nissins
verbeißen sich in Bremscheiben
von France Equipement

die Demontage der Ausgleichswelle macht sich nicht durch stärkere Vibrationen bemerkbar.

Natürlich hat Meister Mende daran gedacht, das Fahrwerk der CB 1300 dem gestiegenen Leistungsvermögen anzupassen. Das bedeutet in erster Linie geänderte Elemente der Radführung. So arbeitet vorn eine Showa Upside-Down-Gabel, hinten kommen zwei Wilbers-Federbeine zum Einsatz. Die Edelteile garantieren ein deutlich strafferes Fahrverhalten und einen direkten Kontakt zur Fahrbahnoberfläche.

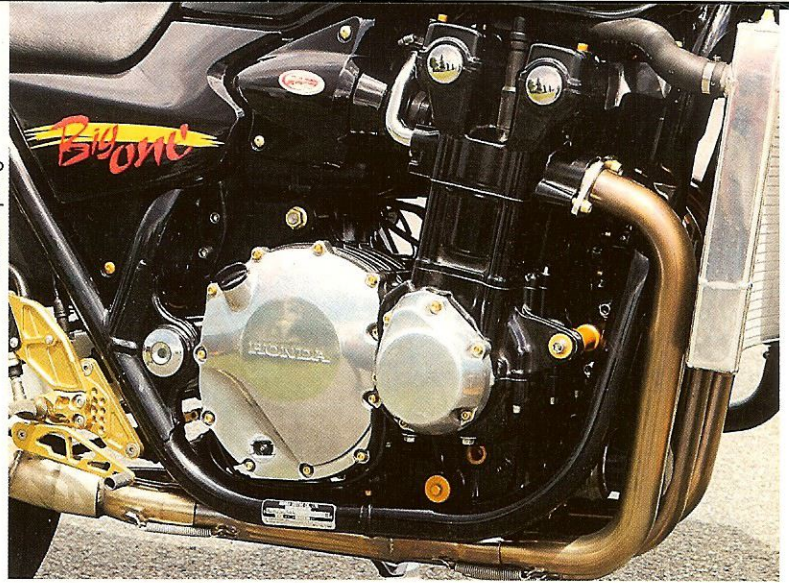
Ein ganz großes Plus der Big One im Vergleich zur Serien-CB liegt in der erheblichen Gewichtseinsparung. 37 abgespeckte Kilos führen zu einem erheblich leichteren Handling, über den breiten, konifizierten Supermoto-Lenker hat der Fahrer das Gefühl perfekt im Griff.

Die Stopper hielt der Niedersachse ebenfalls nicht mehr für angemessen. Er ersetzt sie durch drei Bremsscheiben von France Equipement mit passenden Zangen. Vorn verzögern Sechskolben-Festsättel von Nissin vehement und auf den Punkt genau, hinten hilft ein Brembo Zweikolben-Festsattel.

Dazu kommen eine Menge Bauteile, die das Motorrad Stück für Stück weiter veredeln. Die Felgen stammen von Galespeed aus Japan und bestehen aus geschmiedetem Alu, wobei die hintere Felge mit 6,50 Zoll einen Zoll breiter als in der Serie ausfällt. Die Füße ruhen auf einer edlen Rastenanlage von Gilles, und diverse neue Kunststoffteile verleihen der Big One ein kraftvolldynamisches Äußeres. In der Summe hat Christian Mende ein Motorrad gebaut, das die Qualitäten eines klassischen Big Bikes mit sportlichen Eigenschaften paart: Operation gelungen, Patient macht Höllenspaß.

Jürgen Schons

Fotos: Spangli



Tief Luft holen: Mit dem getunten Big Four schlägt der Asphalt Wellen

Umbauten

Motor

Leistungsstufe I: Änderung der Brennraumform, Überarbeitung der Kanäle, Bearbeitung des Kolbenbodens, Airbox mit geänderten Ansaugwegen und vergrößertem Volumen sowie Polierarbeiten und Gewichtsreduzierung

Leistungsstufe II beinhaltet die Arbeiten der Stufe I plus neue Einlassnockenwelle, umgeschliffene Auslassnockenwelle, geänderte Ventildfedern, erleichterte Kurbelwelle, Feinwuchtung von Kolben und Pleuel, Ausbau der Ausgleichswelle sowie Gewichtsreduzierung an Schaltwalze und Getrieberädern

Motor Aus- und Einbau 358 Euro
Auspuffanlage (MAB) 1450 Euro
Kat-Ersatzrohr 179 Euro
Auspuffhalter Einmannbetrieb, gefräst 75 Euro

Fahrwerk

Federbeine (Wilbers) 1199 Euro
Gabelumbau (Showa) inklusive Gabelbrücken, Standrohren, Lampenhalter und GfK-Kollfügel
Bremsscheiben v. (France Equipement) 385 Euro

Sechskolben-Festsattel-Bremszangen vorn (Nissin) 417 Euro
Bremsscheibe hinten (France Equipement) 60 Euro
Doppelkolben-Bremszange hinten (Brembo) 111 Euro
Satz Aluräder (Galespeed) 1799 Euro

Zubehör

Lampenverkleidung 170 Euro
Heckinnenverkleidung mit LED-Rücklicht, unlackiert 194 Euro
Sitzbankumrandung, unlackiert 210 Euro
Wechselhöcker, unlackiert 275 Euro
Alu-Lenker, konisch (Speedfight) 57 Euro
Kettenrad 59 Euro
Alu-Tankverschluss 119 Euro
Fußrastenanlage (Gilles) 409 Euro
Tachokonverter 118 Euro
Schaltblitz 118 Euro
Lackierung 600 Euro
Kleinteile wie Blinker, Rückspiegel, Schrauben usw. 600 Euro

Komplettumbau ohne Motorrad 13 790 Euro



Christian Mende, An der Jägerhütte 14, 31020 Salzhemmendorf-Osterwald
Tel. 05153/963001, www.powered-by-mende.de

Christian Mende ist Tuner aus Leidenschaft, der sich am liebsten Hondas annimmt. Sein jüngstes Werk: Er hat einer eh schon nicht drehmomentarmen CB 1300 zu noch mehr Newtonmetern verholfen.



KRAFTAKT

Der großen Honda CB 1300 mangelt es wahrlich weder an Leistung noch an Drehmoment. So die landläufige Meinung. Ein Vollblut-Tuner wie Christian Mende aus dem

niedersächsischen Salzhemmendorf sieht das naturgemäß etwas anders.

An Hondas verbessert er von der Transalp bis zur Double-X nahezu alles, was zwei Räder hat, jetzt hat er sich erstmals an den Hubraumriesen gewagt. Ziel: Einmal natürlich mehr Leistung, gleichzeitig wollte er dem Motorrad einen sportlicheren Charakter verleihen, ohne dessen Wesen als souveränen, schaltfaul zu fahrenden Gleiter durch Zeit und Raum zu verwässern.

Für den Big Block bietet Mende zwei Ausbauplätze an. Die erste Stufe umfasst das übliche Einmal-eins des gepflegten Motoren-Tunings, quasi das Aufwärmtraining für jeden gestandenen Veredeler: Gewichtsabbau, Polierarbeiten, Änderung der Brennraumform, Bear-

beitung der Kolbenböden oder der Einlasskanäle. Schon davon verspricht Christian Mende ein Leistungs- und Drehmomentplus von 15 Prozent.

In Stufe zwei geht er dann richtig in die Vollen. Der gesamte Ventiltrieb wird überarbeitet inklusive neuer Einlassnockenwelle und stabilerer Ventildfedern, die Kurbelwelle verliert 3,6 Kilo, die Ausgleichswelle fliegt raus, Schaltwalze und Getrieberäder müssen ebenfalls zur Diät. Dazu kommt eine von 9,6 auf 12,45 erhöhte Verdichtung.

Nach dieser Kur attestiert der Leistungsprüfstand der Mende Big One 154 PS bei 8250 und ein

Drehmomentgebirge von 137,5 Nm bei 7150 U/min (Serie: 116 PS bei 7000 und 117 Nm bei 6000 U/min). In der Praxis wirkt sich das so aus, dass die Big One in jedem Gang und bei jeder Drehzahl schiebt ohne

Ende. Das ist aber keine brachiale Leistungseruption, sondern vielmehr ein permanenter gnadenloser Druck, der bis zum Begrenzer die Arme längt.

Zudem hängt der Motor dank der erleichterten beweglichen Teile sehr viel spontaner am Gas. Das Getriebe schaltet sich noch eine Spur exakter, wobei sich Schalten angesichts der Drehmomentorgie meist als überflüssig herausstellt. Auch

Da bebzt die Erde. Bei der Mende-Big One lassen 138 Nm und 154 PS Muskeln und Asphalt erzittern

Technik

Motor:	Vierzylinder-Viertakt-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, dohc
Hubraum:	1284 cm ³
Verdichtung:	12,45:1
Leistung:	154 PS bei 8270 U/min
Drehmoment:	137 Nm bei 7160 U/min
Felgen v/h:	3.50 x 17 / 6.50 x 17
Reifen v/h:	Metzeler Sportec M3; 120/70 ZR 17 / 190/55 ZR 17
Tankinhalt:	21 l
Gewicht (vollgetankt):	230 kg