



Entfesselt: Mende-Hornet mit 131 PS

ÜBERFLIEGER

Die große Hornet bereichert erst seit Anfang des Jahres das Honda-Programm. Tuner Christian Mende verschafft flink fahrenden CB 900 F-Eignern den Kick, den sie bereits nach einem Sommer vermissen.

Es soll tatsächlich Leute geben, denen gesunde 100 PS zum Landstraßensurfen immer noch nicht ausreichen. Gründe für den Leistungshunger liegen nicht zuletzt darin, dass die Fahrwerke und Bremsen moderner Motorräder immer perfekter geworden sind. Eine 95 PS starke CB 900 F von 1979 würde kaum jemand so flink um die Ecken scheuchen wie die aktuelle 900er Hornet – höchsten unter Verlust einiger Liter Angstschweiß.

Dass die große Hornisse durchaus Möglichkeiten bietet, noch mehr Qualm zu entwickeln, zeigt bereits die Auslegung des Motors: Er stammt ursprünglich aus der 98er Fireblade. Die Spitzenleistung schrumpfte allerdings von 128 Pferdestärken auf 109, die Stärke des Triebwerks sollte eher in sattem Durchzug und Kraft bei niedrigen Drehzahlen liegen.

Wie sich kultiviertes Benehmen im erweiterten Drehzahlpektrum mit satter Spitzenleistung vereinen lässt, zeigt die von Tuner Christian Mende aufgebaute Hornet. Bei ihr blieb auch das Fahrwerk nicht unangetastet. Weil dem Fahrer so viel Power sonst vielleicht doch Schweißperlen auf die Stirn treibt.

Die Basis der Mende-Hornet bildet der stabile Serienrahmen, welcher mittels massiver BKG-Gabelbrücken nun eine Upside-Down-Gabel der SC44-Fireblade aufnimmt. Die spendierte auch die Bremsan-

ge für das exklusive und leichte Räderwerk aus dem Hause Lightcon. Für den exakten Druckpunkt beim Bremsen sorgen Kevlarleitungen von Hagen Motorsport. Federelemente von Fahrwerksguru Benny Wilbers vermitteln derweil den richtigen Bodenkontakt und halten die Fuhre auch bei extremen Manövern in der Spur.

Um dem Vierzylinder mehr Dampf zu verleihen, griff Christian Mende auf „klassisches“ Tuning zurück. Klassisch in dem Sinne, dass weitgehend überarbeitetes Serienmaterial zum Einsatz kommt. Der Zylinderkopf erhielt eine Frischluftkur, Kanäle und Ventilsitze samt Brennräumen mussten sich strömungsbegünstigende Eingriffe gefallen lassen.

Die Oberflächen der Kolben kamen ebenfalls nicht ohne Optimierungen aus, Quetschkanten und Ventiltaschen wurden dem überarbeiteten Hochdruckgebiet angepasst: Das Verdichtungsverhältnis stieg von 10,8 auf 13:1, um die (dank umgeschliffener Nockenwelle) gestiegene Füllung mit mehr Bumms zu verarbeiten. Der fein gewuchtete Kurbeltrieb garantiert geschmeidigen Lauf und langlebige 131 PS.

Bei der Probefahrt stellt sich unverzüglich ein vertrautes Gefühl ein. Bereits ab 1500 Umdrehungen dreht der Vierzylinder ruckfrei hoch. Nur hängt er feiner am Gas und vermittelt den Eindruck, als liefere er mit weniger Reibungswiderstand, als wären die Motorinnereien um einiges leichter geworden.

Kurzum: Gute Teamarbeit im Gehäuse. Gasstöße lassen das Triebwerk sofort aus den hoch gezogenen BOS-

**Powered by Mende:
Erst bei 12 000 U/min
mahnt an der Hornet ein
Schaltblitz zum Gangwechsel**

Tüten bellen – der originale Hornet-Triebbling hebt die Drehzahl im Vergleich nur müde an. Lebendig zieht der Reihenvierer bis 6500 Umdrehungen, legt dann ein Pfund nach und kickt die Hornet ab 8500 U/min brachial in Richtung Horizont. Zuerst in den roten Bereich des Drehzahlmessers. Und dann oben wieder heraus.

Erst kurz vor 12 000 Touren mahnt der nachgerüstete Schaltblitz im rechten Analoginstrument zum Gangwechsel. Falls man es überhaupt so lange schafft, den Hahn stehen zu lassen. Selbst im letzten Gang dreht die Hornet aus, das entspricht beachtlichen 240 Stundenkilometern. Die verkürzte Sekundärübersetzung sorgt beim Angasen für knackig-kurze Schaltsprünge, Leistung steht jederzeit in jedem Gang zur Verfügung.

Metzellers Sportec M-1 ist dabei ein hilfreicher Geselle. Nach kurzer Eingewöhnungsphase, in der das Gummi noch etwas kippelig überkommt, lässt sich die Mende-Honda auf der Landstraße perfekt in Kurven schmeißen und wieder herausbeschleunigen.

Die Reifendimension ist identisch mit der Werksausstattung. Die hintere Felge wuchs von 5,5 auf sechs

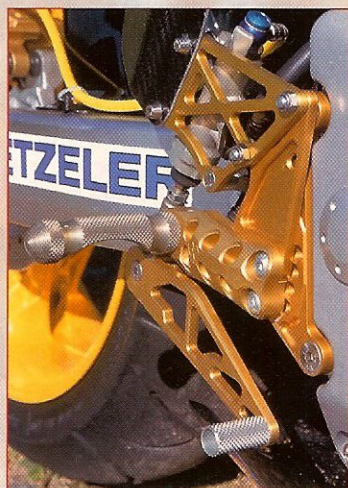
Zoll an, um dem Pneu in Schräglage mehr Kontakt zur Straße zu verschaffen. Das Gefühl von Sicherheit verstärkt auch die Fireblade-Bremsanlage, die ihre Befehle über Kevlarleitungen entgegennimmt und mit exaktem Druckpunkt sowie feiner Dosierbarkeit punktet.

Selbstredend durfte die äußere Erscheinung der Honda bei so viel Detailarbeit ebenfalls nicht im Serien-

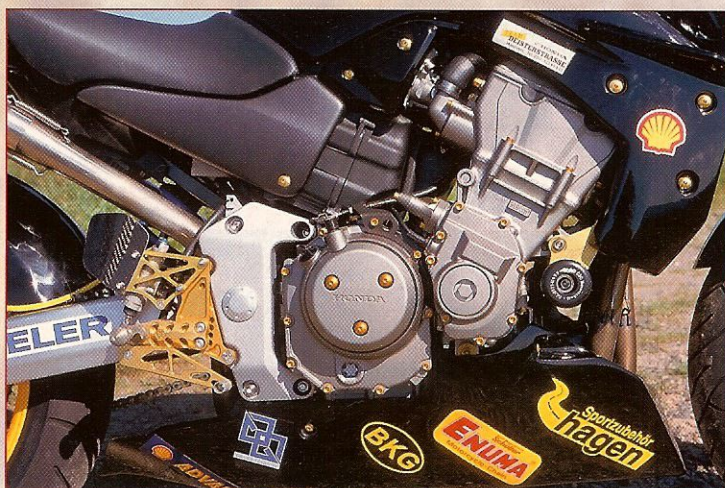


Umgedreht: Die Fireblade-Fork bringt erheblich mehr Stabilität

Fotos: André Gbiorczyk



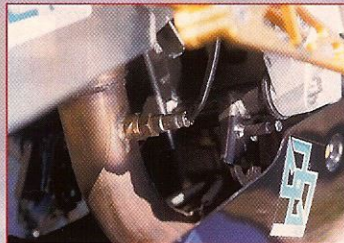
Rasterfahndung: Vielfach verstellbare Gilles-Anlage



Kontrastprogramm: Die Mende-Hornet überzeugt mit viel Feinschliff und einer Fülle von Detailverbesserungen



Fliegende Untertasse: Der sportive Tankverschluss von Team Metisse



Schnüffelstück: Eine Lambdasonde erkundet den Gemischzustand



Kontaktkleber: Benny Wilbers sorgt für Ruhe im Fahrwerk



Geklemmt: BKG-Gabelbrücken halten die Hornisse im Zaum

TECHNIK

- Fahrwerk:** Rahmen Serie, Gabel von Honda CBR 900 SC 44 mit Wilbers-Federn, Wilbers-Federbein, BKG-Gabelbrücken
- Motor:** Basis Hornet 900, Zylinderkopf bearbeitet (Kanäle, Ventilsitze, Brennräume), Nockenwelle umgeschliffen, Verdichtung auf 13:1 erhöht (Serie: 10,8:1), Kolben überarbeitet (Quetschkanten, Ventiltaschen), Kurbeltrieb feingewuchtet
- Auspuffanlage:** Krümmeranlage und Kollektorrohr mit Einsteck-Katalysatoren von Mende
- Elektronik:** Umrüstung auf Lambdasondenregelung, Drehzahlbegrenzer auf 12 000 U/min gesetzt, Einspritz- und Zündkurve angepasst, Schaltblitz in Drehzahlmesser integriert, Tachokonverter zur Anpassung der kürzeren Sekundärübersetzung
- Räder:** Lightcon-Alufelgen vorn 3,5 Zoll mit 120/70 ZR 17 hinten 6,0 Zoll mit 180/55 ZR 17 Metzeler Sportec M-1
- Bremsen:** vorn u. hinten CBR 900 SC 44 mit Kevlar-Bremsleitungen von Hagen Motorsport
- Anbauteile:** Lampenmaske, Kühlerverkleidung, Schutzblech, Bugspoiler, Sitzbankunterbau mit Rücklicht und Blinkern, Spiegel, Lenker, Lampenhalter und Aluschrauben von Hagen Motorsport; Fußrastenanlage von Gilles; Sturzpads und Sitzbankabdeckung von Moko; Tankdeckel von Team Metisse
- Preise:**
- | | |
|---------------------------|-------------|
| BOS-Endrohre Carbon | 820 Euro |
| Krümmeranlage ohne Kat | 745 Euro |
| Krümmeranlage mit Kat | 1175 Euro |
| Motorbearbeitung komplett | 2100 Euro |
| Vorführomotorrad | 18 000 Euro |
- Kontakt:**
Powered by Mende
 Christian Mende
 An der Jägerhütte 14
 31020 Salzhemmendorf-Osterwald
 Telefon: 05153/963001
 Fax: 05153/963002
 Mobil: 0171/3831305
Internet:
www.powered-by-mende.de

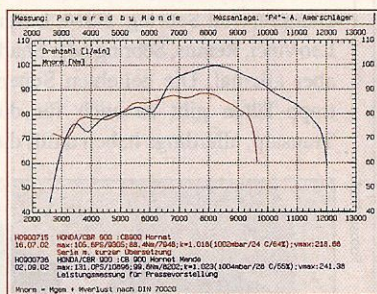
trimm verbleiben. Die kontrastreiche Farbgebung täuscht auf den ersten Blick über viele Kleinigkeiten hinweg, und es braucht Zeit, bis man alle Änderungen entdeckt hat.

Auffällig sind natürlich Umbauteile wie Lampenmaske und Bugspoiler von Hagen Motorsport, die trickreiche Gilles-Rastenanlage sowie eine anschiessame Soziussitzabdeckung von Moko. Akzente setzen die goldenen Schrauben an den Motordeckeln, und am Heck wird der Interessierte wieder fündig: Die Beleuchtungslösung mit LED-Rücklicht und Mini-Blinkwarzen ist einfach frech.

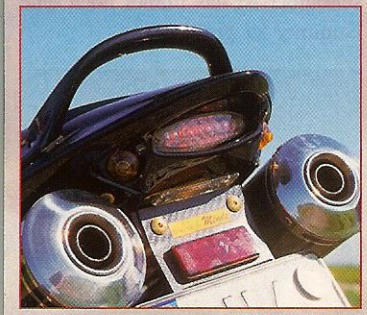
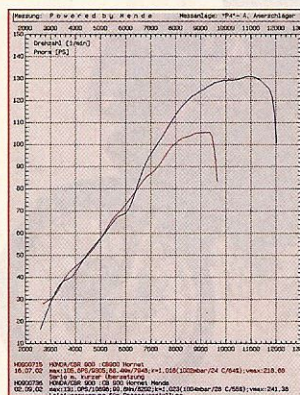
Im Verborgenen wirken dagegen noch entscheidende Zutaten, auf welche die Serien-Hornet zur Zeit noch verzichten muss: Das Kollektorrohr der Mende-Krümmeranlage nimmt zwei geregelte Katalysatoren mit samt Lambdasonde auf. So erübrigt sich auch für PS-Pessimisten die Frage, ob denn Leistung Sünde sein kann.

Jörg Wachsmann

MESSWERTE IM VERGLEICH



Hans Dampf: Was die Mende-Kurven erahnen lassen, bestätigt sich eindrucksvoll auf dem Asphalt



Frech: Unterbau mit LED-Rücklicht und Blinkwarzen von Hagen