

XXL

Die CBR 1100 XX ist bereits von Hause aus nicht gerade ein Spargel-tarzan. Zum Herkules jedoch wird der Big Block in der Hand von Tuner Christian Mende – er trimmt den Vierzylindermotor auf stolze 182 PS



Das prestigeträchtige Big Bike avanciert zu einer Rennmaschine, die aber nicht nur durch Leistung überzeugt



von Rafi Maier

Unter Motorrad versteht man alle Fahrzeuge, die im Prinzip weniger als vier Räder haben und von einem Motor angetrieben werden. Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren.“ Soweit das Technik-Handbuch der OMK (Oberste Motorsport-Kommission). Im Falle der von Christian Mende ge-

tunten Honda CBR 1100 XX ist das mit den Rädern am Boden so eine Sache. Denn das vordere befindet sich vorwiegend in der Luft, unabhängig davon, ob der erste, zweite oder dritte Gang eingespannt ist. Zudem war die XXL für den Proberitt auf mehr als 290 km/h übersetzt, was Fahrer Wolfram Heger zu dem Warnhinweis veranlaßte: „Vollgas geht im Prinzip nur geradeaus!“

Mende-Honda CBR 1100

Bis zu meiner dritten Runde im Motodrom Rijeka mochte ich ihm nicht glauben. Das etwas rau laufende Kraftwerk bietet selbst in den oberen Gängen sattes Drehmoment. Und die Gasdosierung erledigt sich so handzahn, daß ich zwar auf einem sehr starken, aber keineswegs unfahrbar starken Motorrad wähte. Also ließ ich in einer flüssigen Biegung den dritten Gang drin – wie auf einer 750er. Dann winkelte ich die XXL ab, peilte die Curbs am Kurvenscheitelpunkt an und drehte auf Dreiviertelgas. Der Motor fauchte auf über 8000 Touren, der Hinterreifen rutschte seitlich weg, und die



Fotos: Rafi Maier



Nur die endlose Originalschwinge verhindert, daß die XXL ständig ihre spitze Verkleidungsnase in die Höhe katapultiert



Drehmoment ohne Ende (140 Nm) liefert der überarbeitete Motor, und die Bridgestone BT 58 bringen die Power zuverlässig auf die Piste

Vollgas geht im Prinzip nur auf langen Geraden

spitze Verkleidungsnase stieg in den blauen kroatischen Himmel. Ich fing das Monster kurz vor den Außencurbs wieder ein und schwor mir, fortan auf Wolfram zu hören.

Am Ende der Geraden standen gut 260 Sachen auf der Uhr. Im fünften Gang, den sechsten hatte ich gar nicht mehr eingelegt bekommen. Selbst schnelle Serien-Tausender schaffen bis zum Bremspunkt nur etwa 235 km/h. Die XXL ist also höchstens für Superbike-Profis ein Gewohnheitstier.

„Ich hab' gleich gewußt, daß man aus der 1100er eine Rennmaschine machen kann.“ Turner Christian Mende spricht ein großes Wort gelassen aus. Schließlich ist er vom Fach: Der Supersport-Vizemeister von 1993 weiß, wie ein Racer funktionieren sollte. Doch eine Honda CBR Doppel-X mit original 252 Kilogramm und dem massiven Auspuffgeweih als Renner, der im Seriensport bis 1200 Kubik alles niederbügelt? Schwer vorstellbar.

Erstaunlich, was schon ein wenig gelbe bewirkt. Die Sebmoto-GFK-Verkleidung behält die Originalform

bei, lediglich das skurrile Doppelstocklicht weicht einem linksseitigen Rundlämpchen. Zusammen mit dem gelben Startnummernfeld auf der spitzen Nase wirkt die Super Blackbird wie ein Raubvogel.

Die fette Abgasanlage, fast 20 Kilo schwer, muß einem von Mende selbstentworfenen Krümmerfächer mit CBR-900-Endtopf weichen. Diese Anlage gibt es mit TÜV; alle Änderungen am Motorrad sind zulassungsfähig.

Die 1100er Serien-Hondas bringen statt der vom Werk versprochenen 164 Pferde nur zwischen 147 bis 155 PS auf die Bahn. Wie konnte Mende da gut 180 PS und ein Drehmoment von 140 Nm in den Big Block pumpen? Einfach so: Kurbelwelle feinwuchten und somit die beiden Ausgleichswellen überflüssig machen. Die Folge: ungebremste Drehfreude bis 11000/min und 3,6 Kilo Gewichtersparnis. Die Pleuel werden im Gewicht angeglichen, die Kolben leicht nachgearbeitet. Das Bohrung-/Hub-Verhältnis bleibt unangestastet. Die Verdichtung wächst von 11,0 auf 12,9, was der Motor problemlos verkraftet – er