

**TUNING-SPEZIAL**

**Mende-Honda CBR 900 RR**

# SCHNELL UND LEISE

*...schneidet die Feuerklinge von Christian Mende.  
155 PS und ein umfangreich überarbeitetes Fahrwerk  
machen aus der CBR 900 RR ein scharfes Sportgerät*





# TEST

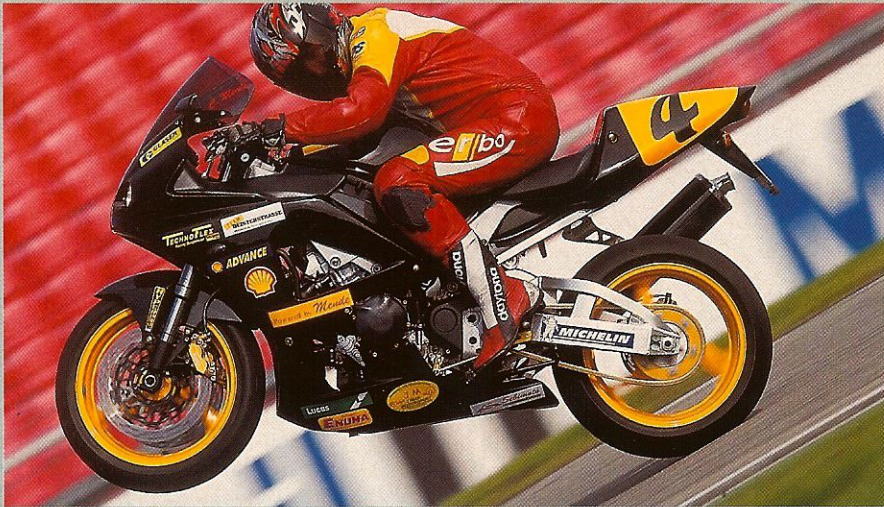
Von Andreas Holzer;  
Fotos: Markus Jahn

**S**ie schleicht sich an. Kommt Meter für Meter näher an die R1 ran. Noch eine Runde. Und dann schnellst sie plötzlich aus dem Windschatten nach vorn, schneidet messerscharf die Bahn der Yamaha. Auf der Geraden, man stelle sich vor, auf der Geraden überholt die schwarz lackierte Fireblade eine Yamaha YZF-R1. Der Pilot ist sichtlich geschockt. Noch nie hat ihn eine 900er-CBR so einfach überholt... Und dabei hat er sie nicht einmal kommen hören.

Kein Wunder, trägt ihre dunkle Schnelligkeit doch einen leisen Carbon-Dämpfer von BOS, der eine Straßenzulassung besitzt. Und trotz ABE-Auspuff hat die CBR genügend Qualm unterm Zylinderkopf, um selbst das bisher stärkste Sportbike, die R1, gewaltig herzubrennen. Des Rätsels Lösung? Das schwarz-gelbe Renngerät ist natürlich keine serienmäßige Honda, da steckt Mende-Power drin. Christian Mende, der Supersport-Vizemeister von 1993, griff sich nämlich die 2000er-Feuerklinge und machte sie rasiermesserscharf.

Vor allem motorseitig, fand er, hätte die Honda ein wenig Nachholbedarf. Von den angegebenen 148 PS an der Kurbelwelle sind die Serien-CBR doch um einiges entfernt. Sein Bike hingegen leistet echte 155 PS – an der Kupplung wohlgekerkt, an der Kurbelwelle liegen sogar noch etwa 2 Prozent mehr Leistung an. Das Tolle am Mende-Triebwerk: Der Ex-Rennfahrer verwendete keine sündhaft teuren Spezialteile, sondern optimierte nur die Originalinnereien mit kundigen Tuner-Händchen. Der Zylinderkopf erfuhr eine aufwendige Überarbeitung, die Verdichtung wurde erhöht und die Ventilsteuerzeiten bekamen mehr Überschneidung. Die Kurbelwelle ließ Mende fein wuchten und um ein paar Gramm erleichtern. Um den beschleunigten Gaswechsel auch ordentlich mit Sprit zu speisen, optimierte er die Ein-





**155 PS verteilt auf nur 185 Kilogramm gehen gewaltig ab. Bremsattel am Hinterrad von einem KTM-600er-Crosser**

**Wer leicht und stark ist, kickt gern mit dem Lenker – darum lieber einen Hyperpro-Lenkungs-dämpfer. Und wer's gern variabel hat: gefräste Fußrasten-Anlage von Gilles-Tooling**

**Die extrem leichte Mende-Honda ist eine pure Fahrmaschine. Teure Titanschrauben sehen klasse aus und sparen Gewicht**



spritzanlage mitsamt den Einspritzventilen und überarbeitete die Airbox. Das machte wiederum eine stärkere Benzinpumpe erforderlich, die er dann auch gleich außerhalb des Tanks unterbrachte. So wuchs das Tankvolumen auf satte 20 Liter, und die Mende-Honda ist nun prädestiniert für Langstreckenrennen.

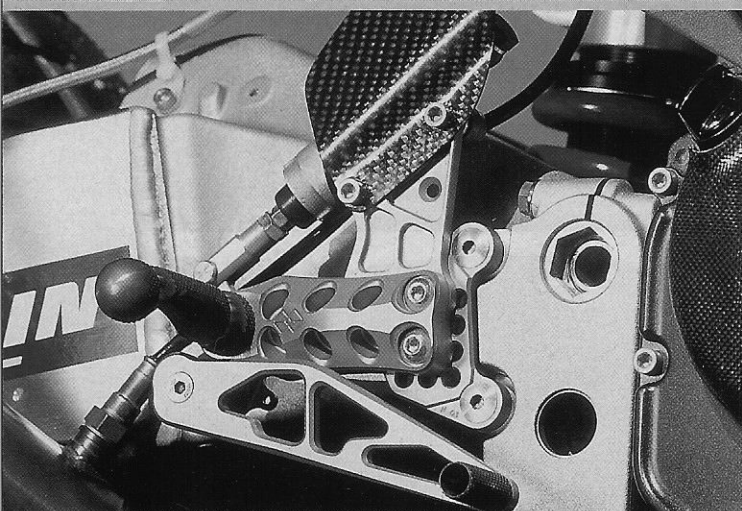
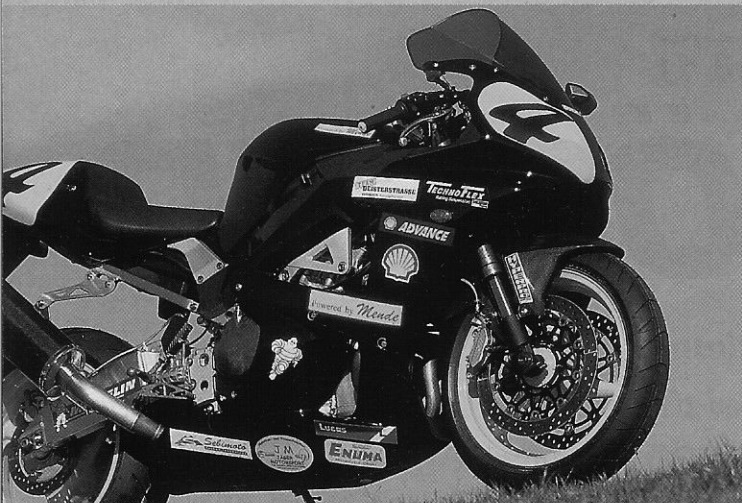
So wie dieser Vierzylinder geht, wird die CBR ihren Rennfahrern viel Freude bereiten. Vor allem, wenn dank eines Racing-Auspuffs noch ein paar PS mehr vorwärts drücken. Wobei die gebotene Leistung schon dicke ausreicht. Bis auf eine kleine, kaum spürbare Drehmomentschwäche zwischen 4000 und 5000/min

und den etwas rauhen Lauf ist der Mende-Motor nämlich ein perfekter Kraftbolzen. Das getunte Triebwerk rast die Drehzahlleiter rauf und runter wie nix und spricht fein auf die Gasbefehle an. Ein kurzer Drosselklappen-Schwenker, schon reißt die 900er brachial an und in den unteren Gängen nicht nur nach vorn, sondern

auch nach oben. Mende hat nämlich nicht nur die Leistung erhöht, sondern mit leichten Carbonteilen und sonstigen Tricks auch noch das Gewicht auf 185 Kilogramm runtergeschraubt.

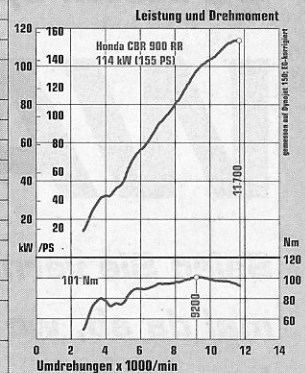
Wer das Potenzial der Mende-CBR voll nutzen will, muss schon eine gehörige Portion Fahrkönnen mitbrin-



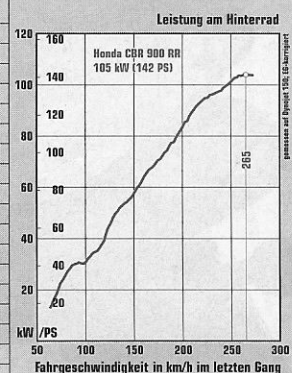


## DATENSPIEGEL

Mende-Honda CBR 900 RR	
<b>MOTOR</b>	
Bauart/Zylinderzahl	Viertakt-Reihe/4
Leistung, Tunerangabe	114 kW (155 PS) bei 11 700/min
Drehmoment, Werksangabe	101 Nm bei 9200/min
Bohrung/Hub	74/54 mm
Hubraum	929 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	12,8:1
Ventile pro Zylinder	4
<b>GEMISCHBILDUNG</b>	
Hersteller/Anzahl	Keihin
Bauart	Zünd-/Einspritzanlage
Durchlass	40 mm
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b>	
Kupplung/Betätigung	Mehrscheiben- Ölbackkupplung/mechanisch
Übersetzung primär/ sekundär	1,52/2,63
Gangstufen	2,69/1,93/1,60/1,40/1,29/1,19
<b>FAHRWERK</b>	
Rahmenbauart	Leichtmetall-Brückenrahmen
Federweg vorn/hinten	120/135 mm
Einstellmöglichkeiten	Zug-, Druckstufe
Vorderradfederung	Federvorspannung
Einstellmöglichkeiten	Zug-, Druckstufe
Hinterradfederung	Federvorspannung
Gabelrohrdurchmesser	43 mm
Nachlauf	97 mm
Lenkkopfwinkel	66,25 Grad
Radstand	1400 mm
<b>RÄDER UND BREMSEN</b>	
Räder	Dreispeichen-Leichtmetallräder
Felgenreihe vorn/hinten	3,50 x 17/6,00 x 17"
Bremse vorn	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel
Bremse hinten	Einscheibe, Zweikolben- Festsattel
Bremsendurchmesser v./h.	330/220 mm
<b>REIFEN</b>	
Serien-Typ	Michelin Pilot Race
Größe vorn	120/70 ZR 17
Größe hinten	190/50 ZR 17
<b>ABMESSUNGEN</b>	
Länge/Breite/Höhe	2065/680/1125 mm
Sitzhöhe	815 mm
Lenkerbreite	610 mm
<b>GEWICHTE</b>	
Fahrfertig, vollgetankt	185 kg
Radlast vorn/hinten	94/91 kg
Zul. Gesamtgewicht	384 kg
Zuladung	199 kg
Tankinhalt	20 Liter
Kraftstoffart	Super plus
<b>MESSWERTE</b>	
Max. Hinterradleistung im letzten Gang	105 kW (142 PS) bei 265 km/h
Höchstgeschwindigkeit	274 km/h
Beschleunigung	
0 auf 50 km/h	1,4 s
0 auf 100 km/h	3,1 s
0 auf 150 km/h	5,0 s
0 auf 200 km/h	7,8 s
Durchzug im letzten Gang	
50 auf 100 km/h	4,8 s
100 auf 150 km/h	4,2 s
Testverbrauch	9,8 l/100 km
Theoretische Reichweite	204 km
<b>PREIS</b> (inkl. Nebenkosten)	39 500 Mark
<b>HERSTELLER</b>	Powered by Mende, 31020 Salzhemmendorf-Osterwald



**Bis auf den kleinen Drehmomenthänger zwischen 4000 und 5000/min glänzt die Mende-Honda mit einer nahezu perfekten Leistungskurve**



**Die CBR 900 RR von Christian Mende ist für die Rennstrecke zwar gut, aber für die Autobahn zu kurz übersetzt. Sie rennt bei 274 km/h in den Begrenzer**

gen. Schließlich verfügt sie über ein Leistungsgewicht, das nicht weit von dem eines ausgewachsenen Superbikes entfernt ist. Dementsprechend fährt sie sich auch. Zwar liegt sie nicht so satt wie ein Serien-Motorrad und wirkt ein wenig knochig und unkomfortabel, bewegt sich dafür aber auch nicht so

gemächlich. Je schneller und druckvoller das Motorrad um den Kurs gescheucht wird, desto besser gefällt die recht hart gewählte Grundabstimmung des Technoflex-Gabelumbaus und des Technoflex-Federbeins.

Wie bei einem richtigen Renngerät sollte man die Balance zwischen Vorder- und

Hinterradlast über die Höhenjustierung des Federbeins sorgfältig einstellen. Denn wegen des geringen Gewichts ist der Grat zwischen richtig und falsch deutlich schmaler geworden. Aber wenn's passt, glänzt die Mende-Maschine mit einem sehr direkten und präzisen Fahrverhalten. Über viele Runden lang.

## FAZIT

**Christian Mende hat Hondas Feuerklinge gehörig nachgeschärft. So werden selbst die bisher stärkeren Big Bikes der Konkurrenz zur leichten Beute. Und das Beste daran: Mendes starkes Tuning-Bike fährt leise mit ABE-Dämpfer.** PS