



Fotos: T. Kohlmeier

## Unter Hochspannung

Tuner Christian Mende transformiert eine handelsübliche Niedervolt-V-Strom in einen veritablen Brennofen, der jede Menge Spaß bereitet.

**W**er eine Suzuki V-Strom 650 sein Eigen nennt, dem sind leistungsmäßig auf Dauer die Hände gebunden. Ein Aufstieg auf die 1000er V-Strom ist mangels Angebot nicht mehr drin, so bleibt beim Wunsch nach mehr Pferden nur der Umstieg auf ein anders Fabrikat. Doch das muss nicht sein. Unter der breit gefächerten Gilde der Motorradtuner in Deutschland gibt es einen, der sich der V-Strom annimmt.

Christian Mende heißt der Mann, wohnt und arbeitet im beschaulichen Salzhemmendorf im südlichen Niedersachsen und beschäftigt sich dort bevorzugt mit Supersportlern. Doch zu seinem Tätigkeitsfeld gehört es eben auch, Motorrädern vom Schläge einer Transalp, einer Africa Twin oder eben einer V-Strom mehr Dampf zu verleihen. Der Maschinenbau-Techniker verfährt bei seiner Arbeit nach einem einfachen Prinzip: Möglichst viel Leistung

zu erzielen, ohne dass die Standfestigkeit darunter leidet, beides zu einem günstigen Preis und am besten mit TÜV-Segen. Ihm steht der Sinn nicht nach dem maximal Machbaren, sondern nach dem funktionalen Zusammenspiel unterschiedlicher Komponenten, die zumeist aus seiner Feder stammen.

Der Kunde, der seine V-Strom vertrauensvoll in die Hände des ehemaligen Rennfahrers gibt, kann im Tuning zwischen zwei Stufen wählen, siehe nebenstehenden Kasten. Den Testfuhrpark von MotorradABENTEUER bereicherte eine V-Strom, die beide Tuning-Etappen in sich trägt. Das hat sich gelohnt: 81,6 PS diagnostiziert der Leistungsprüfstand und damit ein Dutzend Pferdchen mehr als die Serien-DL. Ebenfalls beachtlich fällt der zehnprozentige Zuwachs an Drehmoment von 59 Serien-Nm auf über 66 Tuning-Nm aus, obwohl der Hubraum der Mende-Maschine gegenüber dem Original nur um 35 Kubik gewachsen ist. Das alles sieht nicht nur auf dem Papier gut aus, sondern fährt sich auch klasse. Bis 4.000 Umdrehungen unterscheiden sich normale und Mende-DL in der Leistungsentfaltung nur wenig voneinander, aber dann zieht die gedopte V-Strom unwiderstehlich davon. Besonders im mittleren und oberen Drehzahlbereich macht die Mende-Suzuki die Muckibude auf und rennt selbst im fünften Gang noch munter

bis in den roten Bereich bei 10.500 Umdrehungen. Das reicht, um die unter Strom gesetzte DL in 3,9 Sekunden auf 100 zu katapultieren und eine Spitze von 200 km/h zu erreichen. Ein elektronisches Motorsteuergerät von Rapid Bike sorgt dafür, dass der V2 seine kultivierten Eigenschaften beibehält, als da wären: problemloses Startverhalten kalt wie warm, verschluck- und verzögerungsfreie Gasannahme, keine Lastwechselreaktionen, kein Ruckeln bei Konstantfahrt oder im Schiebetrieb. Die musikalische Untermauerung liefert ein Endschalldämpfer von MAB, der ein kerniges Trompeten ins Freie entlässt.

Natürlich hat der Tuner das Fahrwerk der Suzuki der gestiegenen Leistung angepasst. Die entsprechenden Maßnahmen



## UMBAUARBEITEN

### Tuning Stufe 1

Alle Montagearbeiten und Dichtungen, Bearbeitung der Zylinderköpfe, Modifikation der Steuerzeiten, Angleichen der Einspritzanlage, ohne Verschleißteile. Kosten: 1.200 Euro bei angeliefertem Motor.

### Tuning Stufe 2

Zusätzlich zu den Arbeiten aus Stufe 1 Änderung der Nockenwellen, spezielle Kolben, zwei Millimeter mehr Bohrung, Hubraumvergrößerung auf 680 cm<sup>3</sup>, Verdichtung erhöht auf 12,8:1, Anpassungen von Brennraum, Gehäuse usw. Kosten: 2.600 Euro bei angeliefertem Motor.

Optional: Kupplung erleichtern, Kurbeltrieb überarbeiten.

### Motorperipherie

Airbox-Umbau inkl. Sportluftfilter	190 €
Rapid Bike Kit ECU	417 €
Alu-Schalldämpfer mit ABE	450 €
Auspuffkrümmer	580 €
Auspuffanlage komplett	950 €
Lambda-Eliminator	24 €

### Fahrwerk

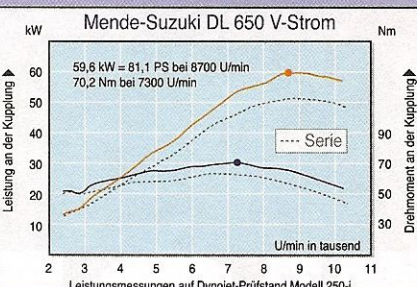
Gabelfedern (Wilbers-Sonderanfertigung)	149 €
Federbein (Wilbers 640)	650 €

### Optik

Heckverkleidung, unlackiert	145 €
Puig-Bugspoiler	148 €
MRA-Windschutzscheibe	80 €
Kettenschutz Carbon	90 €
Vier Blinker	40 €
LED-Rücklicht	32 €

### Adresse

Christian Mende, An der Jägerhütte 14,  
31020 Salzhemmendorf-Osterwald,  
Telefon: 05153-963001,  
[www.powered-by-mende.de](http://www.powered-by-mende.de)



Annähernd 82 robuste PS holt Christian Mende aus der 650er V-Strom heraus.

sind allerdings schnell aufgezählt: Gabelfedern und Federbein von Wilbers, fertig. Mit diesen Bauteilen fährt die Suzuki zwar deutlich straffer als ihr serienmäßiges Pendant, bietet aber auch eine erheblich vergrößerte Rückmeldung, das etwas schwammige Fahrverhalten der Serie verschwindet vollends. Die montierten Road Attack-Straßenreifen von Continental passen zum Fahrstil von Meister Mende, der sich ausschließlich auf Asphalt bewegt. Doch auch mit den ausprobierten Scorpion Sync von Pirelli verhält sich die Suzuki unter allen Umständen absolut stabil, fährt sich leichtfüßig und zielgenau. Die Bremsen ließ der Tuner unangetastet. Die würden in Normalzustand auch mit noch mehr PS locker zurecht kommen.

Am äußeren Erscheinungsbild seiner V-Strom hat der Mann aus dem Leinegebirge nur wenig verändert, dafür aber auf den Punkt gebracht. Kurze Scheibe von MRA, Bugspoiler von Puig, Kettenschutz aus Carbon und vier kleine Blinker, das ist es schon fast. Am augenfälligsten ist das komplett umgestaltete Heck, wo Mende den riesengroßen und wenig hübschen Plastik-Spritzschutz austauschte gegen eine knapp gehaltene Abdeckung aus eigener Fertigung mit integrierter LED-Rückleuchte. So erscheint das gesamte Hinterteil der V-Strom sehr viel filigraner als im Original.

Für die Umbauzeit muss der Interessent circa vier Wochen einplanen, da allein die Nockenwellen rund zwei Wochen beim Schleifen und dann zwei weitere Wochen beim Nitrieren sind. Beschleunigen lässt sich die Arbeit durch eine feste Bestellung, denn dann können die notwendigen Teile schon vorab gefertigt werden. Natürlich ist dieses Motortuning kein billiges Vergnügen, aber angesichts der Qualität, die Christian Mende abliefert, rechtfertigt sich der Preis allemal.

Jürgen Schons

- 1 Auf 81 PS erstarkter Motor dank weniger, aber sehr effektiver Tuning-Maßnahmen.
- 2 Der Alu-Endschalldämpfer mit ABE sorgt für einen sonoren, kräftigen Klang.
- 3 Äußerlich ist der Mende-V-Strom ihre Power kaum anzusehen.
- 4 Das in Eigenregie entworfene, komplett neue Heck der DL fällt bedeutend schlanker aus als das Original, dazu passen kleine Blinker und das LED-Rücklicht.

