

TEST

MENDE-SUZUKI DL 650 V-STROM

Innere

Werte

Tuner Christian Mende verabreichte der Suzuki V-Strom eine Leistungsspritze, die ihr sicht- und spürbar gut getan hat, wie der »Motorradfahrer« herausfand.



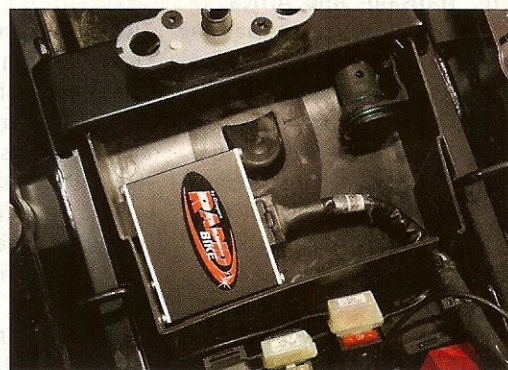


Eine Suzuki V-Strom zählt wahrlich nicht zu den von Deutschlands Tunern bevorzugt behandelten Objekten. Bei Christian Mende ist der Fall allerdings etwas anders gelagert. Klar widmet sich der Mann aus Salzhemmendorf im südlichen Niedersachsen gerne den üblichen Verdächtigen wie Honda CBR und Aprilia RSV Mile. Aber Mende verleiht auch ganz anderen Motorrädern gerne Flügel, beispielsweise einer

Transalp oder einer Africa Twin. Oder eben einer V-Strom.

Der ehemalige Rennfahrer arbeitet nach einem einfachen Prinzip: Möglichst viel Leistung sowie hohe Standfestigkeit zu einem günstigen Preis und bevorzugt mit TÜV-Segen. Ihm geht es nicht um das maximal Machbare, sondern um das funktionale Zusammenspiel unterschiedlicher Komponenten, die zumeist aus eigener Feder stammen.

Unter der Sitzbank befindet sich die elektronische Motorsteuerungseinheit von Rapid Bike.



Umbauten im Detail

Mende-Suzuki DL 650 V-Strom

Motortuning Stufe 1

Alle anfallenden Montagearbeiten und Dichtungen
 Bearbeitung der Zylinderköpfe
 Modifikation der Steuerzeiten
 Angleichen der Einspritzanlage
 Nicht enthalten sind Verschleißteile
 Kosten bei angeliefertem Motor 1200 Euro

Motortuning Stufe 2 (zusätzlich zu den Arbeiten aus Stufe 1)

Änderung der Nockenwellen
 Spezielle Kolben
 Zwei Millimeter mehr Bohrung
 Hubraumerweiterung auf 680 cm³
 Verdichtung erhöht auf 12,8:1
 Anpassungen von Brennraum, Gehäuse usw.
 Kosten bei angeliefertem Motor 2600 Euro

Optionen

Kupplung erleichtern
 Kurbeltrieb überarbeiten

Motorperipherie

Airbox-Umbau incl. Sportluftfilter 190 Euro
 Rapid Bike Kit ECU 417 Euro
 MAB Alu-Schalldämpfer mit ABE 450 Euro
 Krümmeranlage 580 Euro
 Auspuffanlage komplett 950 Euro
 Lambda-Eliminator 24 Euro

Fahrwerk

Gabelfedern (Wilbers-Sonderanfertigung) 149 Euro
 Federbein (Wilbers 640) 650 Euro
 Reifen Conti Road Attack (Paar) 200 Euro

Optik

Heckverkleidung, unlackiert/ungebohrt 145 Euro
 Puig-Bugspoiler 148 Euro
 MRA-Windschutzscheibe 79,90 Euro
 Kettenschutz Carbon 90 Euro
 Blinker, vier Stück 40 Euro
 LED-Rücklicht 32 Euro

Gesamt-Umbaukosten 5715 Euro

»Ich möcht' nix anderes machen!«

Der »Motorradfahrer« sprach mit Christian Mende (53) über seine Arbeit als Tuner.

MF: Was war der Anlass für das Tuning der V-Strom?

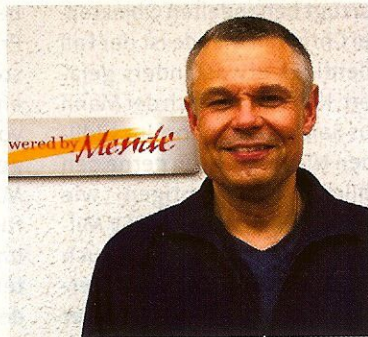
CM: Ich hatte eine DL zur Inspektion und musste danach noch eine Probefahrt machen. Da habe ich als alter Transalp- und Africa Twin-Fahrer gedacht: Das isst es! Sieht zwar bescheiden aus, fährt aber schon serienmäßig gut. Also habe ich meine Transe ver-, eine V-Strom gekauft und mit dem Umbauen angefangen. Zuerst das Fahrwerk, das war wichtiger als der Antrieb. Nachdem ich damit durch war, kam der Motor dran. Und so, wie sie jetzt ist, möchte ich sie nicht mehr hergeben. Dennoch arbeite ich derzeit an einem 880-Kubik-Motor. Das wird dann das Moped, das ich garantiert behalte. Ich schätze mal auf etwas über 100 PS, verbunden mit klasse Fahreigenschaften, was will ich mehr?

MF: Sie tunen ja sehr unterschiedliche Motorräder. Gibt es etwas, womit Sie sich nicht beschäftigen?

CM: Die Finger lasse ich von Zweitaktern, damit hatte ich als junger Heizsporn nur Schereereien. Und Harleys sind auch nicht mein Fall, viel Krach um nix und viel Müll an Tuningteilen. Vielleicht sollte man da mal was Vernünftiges bauen.

MF: Wie sind Sie zum Tuning gekommen?

CM: Ich habe schon immer Rennsport betrieben und musste für gute Motoren viel Geld bezahlen, das ich nicht hatte. Da bei mir Interesse an Technik schon immer vorhanden war, fing ich selber an zu tüfteln, und das an Ducatis. Meine ersten Tuningversuche waren ziemlich teuer. Dann kamen erste Erfolge, der erste



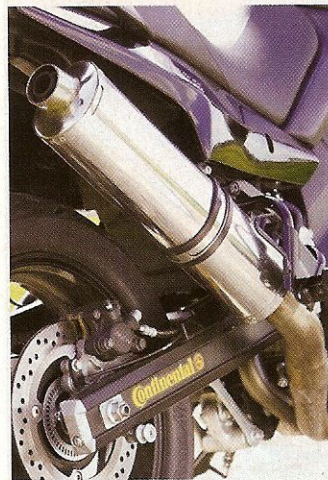
Titel und ich machte mich vor circa 15 Jahren nach dem Maschinenbau-Studium selbstständig. So entwickelte sich alles weiter bis zu dem, was es heute ist. Ich baue Prototypen von Kolben, Nockenwellen, Auspuffanlagen usw. und lasse sie dann in Serie nachbauen.

MF: Sie kümmern sich nicht nur um Motoren, sondern auch die Optik.

CM: Das ist ein Muss. Man schaue sich nur einmal die Original-DL an, das Heck geht gar nicht, auch der Auspuff ist gruselig, den Designer hätte ich entlassen. Ich bin der Meinung, wenn ein Moped gut fährt, sollte es auch den Möglichkeiten entsprechend gut aussehen. Deswegen habe ich schon viele Formen gebaut, um etwas zu verschönern. Viele Leute mögen, was ich baue, da auch Funktionalität bei mir eine Rolle spielt. So wanderte an der V-Strom das Sitzbankschloss extra an die Seite, damit man bei beladenem Motorrad gut drankommt. Die Krümmeranlage passt auch mit Hauptständer.

MF: Macht die Arbeit Spaß?

CM: Ja, und ich möcht' auch nix anderes machen! Meine Begeisterung für die Mopeds ist noch wie vor 20 Jahren da, und wenn ich was Neues gebaut habe und das erste Mal auf den Prüfstand gehe, bin ich aufgeregt und freue mich wie ein Großer, wenn es denn klappt.

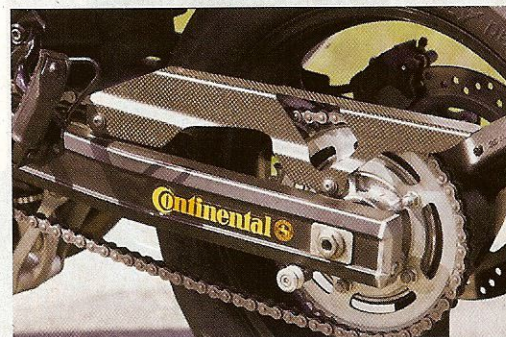


Der Alu-Endtopf von MAB verleiht der DL einen sehr kernigen Sound.

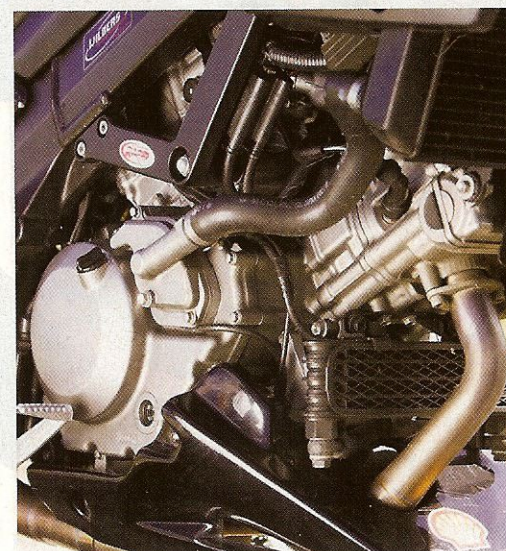
So hat die getestete V-Strom ein Motortuning der Stufen 1 und 2 erhalten (siehe vorige Seite), und das Ergebnis ist aller Ehren wert. Der Dynojet-Prüfstand vom »Motorradfahrer« attestiert der Mende-Suzuki 81,6 PS, das sind ein Dutzend Pferdchen mehr, als eine Serien-DL auf die Kette bekommt. Ebenfalls beachtlich fällt der 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 Pa-



Kurzes, knappes Heck mit LED-Leuchte statt serienmäßiger Plastiklandschaft.



Ein Kettenschutz aus Kohlefaser hilft mit bei der Gewichtseinsparung.



Mit über 81 PS Spitzenleistung steht der überarbeitete V2 gut im Futter.



Mit 216 kg wiegt die Mende-DL 4 kg weniger als das Serienmodell.

... pier gut aus, sondern fährt sich auch klasse. Bis 4000 Umdrehungen unterscheiden sich normale und Mende-DL in der Leistungsentfaltung nur wenig voneinander, aber dann zieht die gedopte V-Strom unwiderstehlich von hinten. Besonders im mittleren und oberen Drehzahlbereich spielt die Mende-Suzuki mit den Muskeln wie ein Bodybuilder und rennt selbst im fünften Gang noch munter bis in den roten Bereich bei 10.500 Umdrehungen.

Entsprechend präsentieren sich die Unterschiede in den Fahrleistungen: Die gemachte Suzuki ist nicht nur schneller

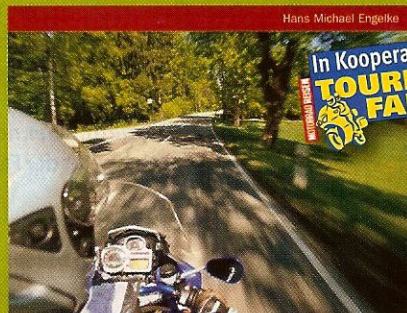
auf 100 als das Original (3,9 statt 4,1 sec), sie zieht im letzten Gang von 50 auf 120 km/h fast eine Sekunde schneller durch und erreicht mit 200 km/h eine um 13 km/h höhere Endgeschwindigkeit. Ein saftiges Schnorcheln aus der Airbox und eine markantes, jedoch nie aufdringliches Trompeten aus dem Endschalldämpfer von MAB liefern die passende akustische Untermauerung. Doch das Beste daran ist: Die genmanipulierte Suzi aus den Händen des Maschinenbautechnikers benimmt sich genauso kultiviert und artig wie ihre naturbelassene Schwester. Problemloses

Technische Daten Mende-DL 650 V-Strom

Motor: Leistung 60 kW (81,6 PS) bei 8750/min, max. Drehmoment 66,4 Nm bei 7250/min, flüssigkeitsgekühlter 90-Grad-V2-Viertaktmotor, Hubraum 680 cm³, Bohrung x Hub 81,0 x 64,6 mm, Verdichtung 12,8:1, je zwei Ein- und Auslassventile, über je zwei oben liegende Nockenwellen und Tassenstößel betätigt, Nasssumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, je zwei elektron. betätigte Drosselklappen, ø 39 mm, E-Starter, G-Kat, Euro 3, Lima 375 W, Batterie 12 V/10 Ah
Kraftübertragung: Sechsgang-Getriebe, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, O-Ring-Kette, Gesamtübersetzung: 16,1/11,6/9,0/7,4/6,3/5,6
Fahrwerk: Alu-Brückenrahmen, vorn Telegabel, Standrohr-ø 43 mm, Federbasis stufenlos ein-

stellbar, hinten Alu-Zweiarm-Kastenschwinge mit einem über Hebelsystem angelenkten Zentralfederbein, Federbasis stufenlos, Zugstufendämpfung 22-fach einstellbar, Federweg v./h. 150/150 mm
Räder: LM-Gussräder, vorn 2.50 x 17, hinten 4.00 x 17, Reifen Conti Road Attack, vorn 110/80 R19, hinten 150/70 R17, vorn 310-mm-Doppelscheibenbremse mit Zweikolben-Schwimmsätteln, hinten 260-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Zul. Gesamtgewicht: 420 kg
Tankinhalt: 22 l
Kosten:
 Preis 7390 Euro plus Nk., Motortuning 2600 Euro, Steuer 51,52 Euro pro Jahr; Ölwechsel/Inspektion: alle 6000 km

Traumstraßen für Biker



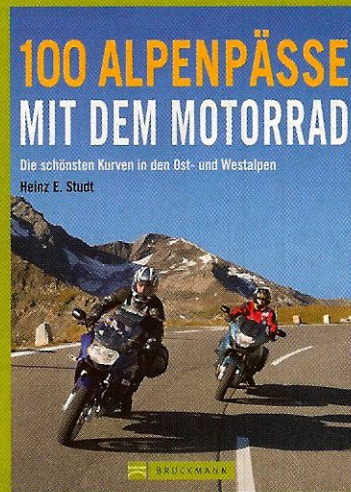
Hans Michael Engelke

In Kooperation mit TOURENFÄHRER

DIE SCHÖNSTEN MOTORRADSTRECKEN IN DEUTSCHLAND
MOTORRAD TRAUSTRASSEN

Hans Michael Engelke
Motorrad Traumstraßen
 144 Seiten, ca. 160 Abb.,
 24,3 x 26,5 cm
 ISBN 978-3-7654-4740-2
€ [D] 29,95
 € [A] 30,80 / sFr. 49,90

Endlich in Buchform: Alle Routen der Tourenfahrer-Erfolgsreihe »Traumstraßen in Deutschland«, mit Touren zwischen der Uckermark und Berchtesgadener Land, zwischen Weserbergland und Bayerischem Wald. Mit Übersichtskarten, vielen Tipps und Infos zu Sehenswerten entlang der Strecke. Ein ideales Handbuch für alle Genussbiker.



100 ALPENPÄSSE MIT DEM MOTORRAD

Die schönsten Kurven in den Ost- und Westalpen
 Heinz E. Studt

Heinz E. Studt
100 Alpenpässe mit dem Motorrad
 288 Seiten, ca. 180 Abb.,
 16,5 x 23,5 cm
 ISBN 978-3-7654-4770-9
€ [D] 29,95
 € [A] 30,80 / sFr. 50,90

Der passionierte Motorradfahrer Heinz E. Studt präsentiert die 100 schönsten Pässe der Alpen, von Frankreichs Seealpen über die Schweiz und Österreich bis ins kurvenreiche Herz Norditaliens. Mit herrlichen Bildern, topaktuellen Detailkarten, ausführlichen Streckeninfos und speziellen Bikertipps. Vorsicht Suchtgefahr!

Erhältlich in Ihrer Buchhandlung oder unter www.bruckmann.de



BRUCKMANN

www.bruckmann.de

Startverhalten kalt wie warm, verschluck- und verzögerungsfreie Gasannahme, keine Lastwechselreaktionen, kein Ruckeln bei Konstantfahrt oder im Schiebetrieb.

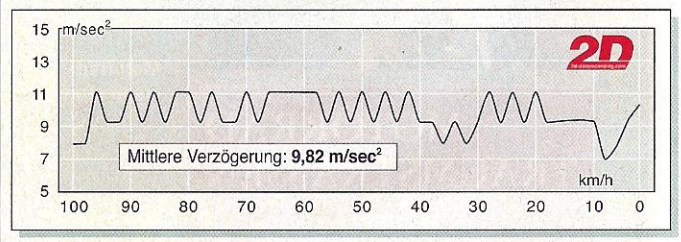
Großen Anteil an diesen positiven Eigenschaften hat das mikroprozessorgetriebene Zusatzsteuergerät von Rapid Bike, das eine Zündverstellung und eine Änderung der Einspritzmengen ermöglicht. Nicht zuletzt kommt die getunte V-Strom pro 100 Kilometer mit einem halben Liter Sprit weniger aus als die originale V-Strom. Bei gemütlicher Fahrweise be-

scheidet sich das Mende-Werk sogar mit etwas über vier Litern.

Doch wer will mit dieser V-Strom unter Hochspannung schon gemütlich fahren? Der gelernte Maschinenschlosser hat schließlich nicht nur den Motor unter seine Fittiche genommen, sondern auch das Fahrwerk angepasst. Angepasst bedeutet in diesem Fall: Wilbers-Gabelfedern vorn, Wilbers-Federbein hinten, Conti Road Attack, fertig. Wie weggeblasen ist das schwammige, indifferente Fahrgefühl der normalen DL 650. Wohl sitzt der Fahrer im-

Feedback vom Fahrer kommt direkt

Bremsverzögerung

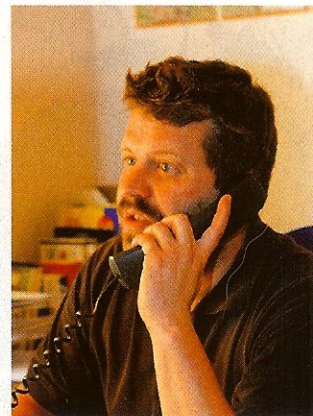


Die Bremsen hat Mende im Original belassen, doch dank der Straßenreifen steht die DL nach 39,3 Metern 0,75 Meter eher als eine DL mit Enduro-Pneus.

Meinung

Jürgen Schons

Christian Mende liefert mit seiner V-Strom ein Paradebeispiel für ziel- und zweckgerichtetes Tuning. Kein Schnickschnack, keine Schau, sondern eine moderate, effektive Leistungssteigerung mit einem daran angepassten Fahrwerk und Detailverbesserungen im optischen Erscheinungsbild. So macht Tuning Spaß und Sinn und erscheint als lohnende Investition in ein Fahrzeug.



mer noch relativ weit weg vom Lenkkopf, aber das Feedback vom und fürs Motorrad fällt ungleich direkter aus als in der Serie. Den Verlust an Fahrkomfort kann der Fahrer gut verkraften, der Zugewinn an Fahrdynamik kompensiert das vollkommen. Und dass statt Enduro-Reifen reinrassige Straßenpneus aufgezogen sind, kommt der Agilität zugute; diese V-Strom gibt sich damit spürbar handlicher als im Normalzustand.

Die äußerlichen Änderungen, die der Mann aus dem Leine-

gebirge seiner V-Strom angeeignet ließ, sind nur wenige, dafür aber auf den Punkt gebracht. Kurze Scheibe von MRA, Bugspoiler von Puig, Carbon-Kettenschutz und vier kleine Blinker, das ist es schon fast. Aber eben nur fast, denn Meister Mende hat das Heck komplett umgestaltet, den riesengroßen und wenig hübschen Plastik-Spritzschutz ausgetauscht 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 rechnen, da die Nockenwellen rund zwei Wochen beim Schleifen und dann zwei weitere Wochen beim Nitrieren sind. Wenn ein Kunde eine feste Bestellung aufgibt, geht's auch in etwa zwei Wochen nach Anlieferung, da die schon Teile vorab gefertigt werden können.

Christian Mende hat seine V-Strom in einen feinen Landstraßenbrenner transformiert, ohne ihre anerkannten Qualitäten als bequemes, langstreckentaugliches Reisemotorrad zu verwässern. Sicher, so ein Tuning ist mit 2600 Euro für beide Stufen plus der Kosten für Fahrwerk, Auspuff usw. nicht billig, aber angesichts der gebotenen Leistung seinen Preis wert.

Text: Jürgen Schons
Fotos: Till Kohlmeier

Set-up Fahrwerk*

| | |
|------------------|------------------|
| Gabel | |
| Vorspannung | 4 Ringe sichtbar |
| Federbein | |
| Vorspannung | 10 mm |
| Zugstufe | 12 Klicks auf |

* Landstraßen-Set-Up, Fahrergewicht 80 kg

Messwerte

| | |
|---|-------------|
| Leistung (an der Kupplung) | 81,6 PS |
| Drehmoment | 66,4 Nm |
| Gewicht vollgetankt | 216 kg |
| Leistungsgewicht | 2,65 kg/PS |
| Höchstgeschw. | 200 km/h |
| Beschleunigung 0 - 100 km/h | 3,9 s |
| Durchzug (im größten Gang) 50 - 120 km/h | 8,2 s |
| Tachoabweichung 100 km/h | + 8 % |
| Testverbrauch | 5,1 l Super |
| Tankinhalt | 22 l |
| Reichweite | 431 km |
| Zuladung | 204 kg |

2D Fahrleistungsmessungen mit 2D-Daterecording

Messwerte Mende-DL 650 V-Strom

