



Verfeinern, verbessern, veredeln

## DRUCK-ERZEUGNIS

Optisch ist die von Christian Mende getunte V-Strom immer noch die brave Alltags- und Reiseenduro. Doch unterm biederem Kleid versteckt sich ein aufgebohrter Motor, der erheblichen Druck sowie deutlich mehr Fahrdynamik und Fahrspaß bringt.



Von Gert Thöle; Fotos: Markus Jahn

**A**uch zu Zeiten von Bits und Bytes gibt es sie noch, die klassischen Tuner, die an Kanälen und Nockenwellen drehen, fräsen, bohren und schleifen. Christian Mende ist so einer – ehemaliger Rennfahrer und Besitzer einer kleinen, aber feinen Tuning-Werkstatt. Mit Drehbank und Fräsmaschine rückt er seinen Objekten noch eigenhändig spanabhebend auf die Pelle. Dabei kann es sich um aktuelle Supersportler handeln, gern auch ein gut abgehangenes Naked Bike. Selbst vor einem betagten Klassiker schreckt der Edelschrauber keineswegs zurück.

Auf den ersten Blick eher ungewöhnlich erscheint es, Suzukis Reiseenduro V-Strom 650 auf die Sprünge zu helfen. Aber schließlich fährt der Chef privat selbst den Japan-V2: „Warum? Okay, die haut einen optisch

nicht gerade vom Hocker, aber auf den Nebensträßchen hier im Weserbergland ist das eine tolle Maschine.“ Wenn sie nur etwas mehr Qualm hätte, dachte der Tuner bei seinen Ausflügen. Was dazu führte, dass er mittlerweile drei verschiedene Tuning-Kits anbietet.

MOTORRAD fuhr die mittlere Version mit nur leicht vergrößertem Hubraum, die preislich noch einigermaßen auf dem Teppich bleibt. Doch mit neuen, zwei Millimeter größeren Kolben ist es natürlich nicht getan. Die mechanische Bearbeitung der Kanäle und Ventilsitze sowie das Umschleifen der Serien-Nockenwellen auf schärfere Steuerzeiten ist aufwendig, bringt aber einiges. Bei aller Begeisterung für Technik und Mechanik: Ohne elektronische Eingriffe ist Tuning heute nicht denkbar. Eine grobe Abstimmung der Bordelektronik macht Christian Mende auf dem eigenen Prüf-



stand, die entscheidende Feinabstimmung passiert aber auf der Straße: „Dann fahr ich mit dem Laptop stundenlang durch die Landschaft, halte alle paar Kilometer an und programmiere zunächst nach Messprotokollen der Lambdasonde um. Doch am Ende zählt nicht der Messwert, sondern das Gefühl.“ Dabei stellte sich schnell heraus, dass die serienmäßige Einspritzung mit doppelten Drosselklappen – eine mechanisch per Bowdenzug betätigt, eine elektronisch kontrolliert – das Leistungspotenzial limitierte. Also wurde die per Stellmotor betätigte Drosselklappe eliminiert; der Motor wird nun allein über den Gasgriff und eine einzelne Drosselklappe kontrolliert.

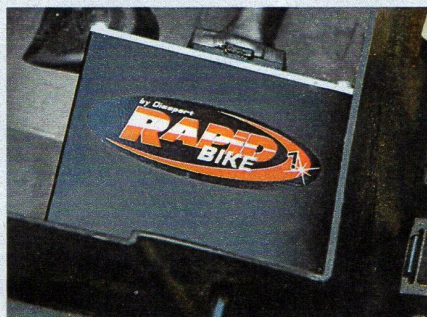
Was in der Praxis schon mal einen Nachteil mit sich bringt: Damit funktioniert auch das im Primär-Drosselklappengehäuse untergebrachte Choke-System nicht mehr. Der Motor braucht demzufolge eine halbe Minute, bis er die Leerlaufdrehzahl ohne Absterben hält. Schon im Stand fällt auf, dass der aufgebohrte V2 viel direkter, spritziger am Gas hängt, was auch mit der auf 12,9 angehobenen Verdichtung und den geschärften Steuerzeiten zu tun hat.

Doch zunächst einmal funktioniert der Motor im Stadtverkehr zwar wegen des schlanken Zubehörauspuffs akustisch präserter, doch sonst ziemlich unauffällig. Keine kapriziösen Eigenheiten, kein Verschlucken und kein Schluckauf. An der Stadtgrenze darf er dann aber zeigen, was in ihm steckt.

Den Spurt auf Landstraßentempo erledigt der aufgebohrte Motor viel dynamischer als die Serien-V-Strom, er hat seine Stärke wie der Serienmotor im mittleren Drehzahlbereich, nur eben mit viel mehr Power und Schub. Mende: „Obenheraus ginge noch mehr, aber ich habe die Leistung zugunsten der Charakteristik und Standfestigkeit zurückgenommen. Fünf PS bei erhöhtem Drehzahlimit wären auch kein Problem“. Würden aber zum Charakter der V-Strom nicht unbedingt besser passen. Der 677-cm<sup>3</sup>-Twin entwickelt im gesamten mittleren Bereich erheblich mehr Dreh-

moment als das Serien-Triebwerk, drückt mit mehr Verve aus den Kurven und schiebt föhl- und messbar erheblich besser an. Und das alles, ohne entscheidend an Laufkultur und Alltagstauglichkeit zu opfern. Ein gelungener Fall von klassischem Tuning also.

Damit das Fahrwerk dem sportlicheren Charakter entspricht, wurde ein WP-Federbein eingebaut und die Gabel straffer abgestimmt. Beide Federelemente arbeiten ohne übertriebene Härte. Eine runde Sache also, die Mende-Suzuki bietet gesteigerten Genuss ohne Reue – da kann man von gelungenem Tuning sprechen.

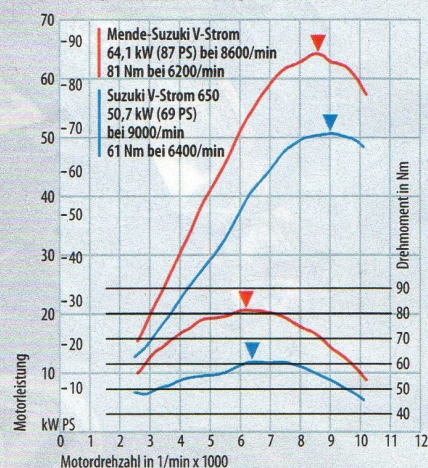


**Kommandozentrale:** Über den programmierbaren Power Commander von Rapid Bike lässt sich das Mapping kontrollieren

**Wolf im Schafspelz:** Bis auf das schlankere Heck erscheint die Mende-Suzuki äußerlich serienmäßig. Innerlich hat sie gewaltig zugelegt



## LEISTUNG\*



\*Leistung an der Kurbelwelle; Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %

## FAHRLEISTUNGEN

(Serie)

Beschleunigung	Zeit (s)
0–100 km/h	3,8 (4,2) sek
0–140 km/h	6,9 (8,6) sek
0–200 km/h	23,8 (–) sek
Durchzug	Zeit (s)
60–100 km/h	4,1 (5,4) sek
100–140 km/h	4,2 (6,8) sek
140–180 km/h	6,6 (–) sek

## UMBAUMASSNAHMEN

■ Motortuning Stage 2	990 Euro
■ Street-Nockenwellen	790 Euro
■ Power Commander	417 Euro
■ Krümmer/Schalldämpfer	1030 Euro
■ Heckverkleidung/Rücklicht	197 Euro
■ Fahrwerksüberarbeitung	1000 Euro

## ANBIETER

- Powered by Mende, An der Jägerhütte 14, 31020 Salzhemmendorf, Telefon: 051 53/96 30 01, info@powered-by-mende.de, www.powered-by-mende.de