

# NACKTER WAHNSINN

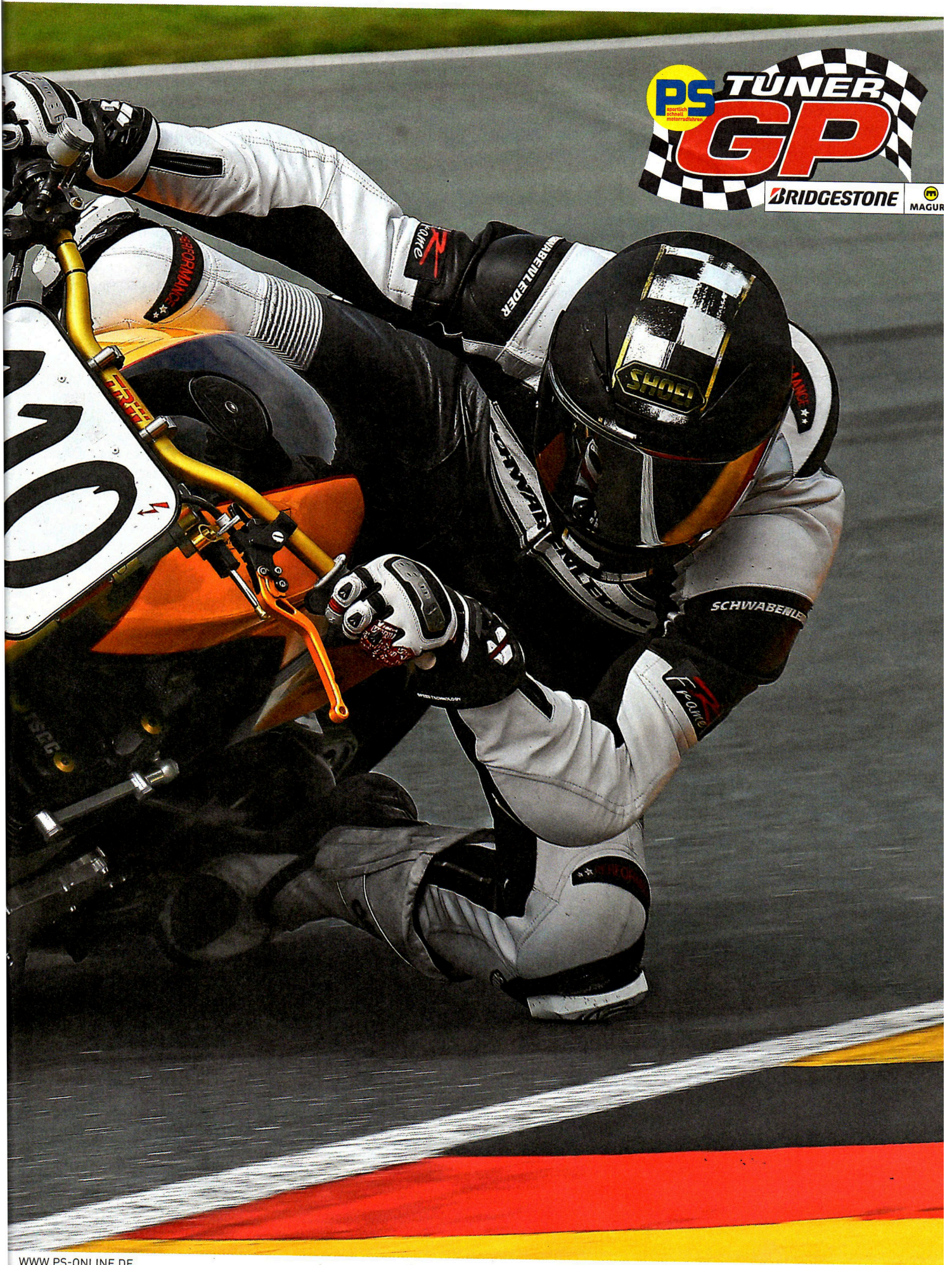
**D**ie macht nicht einfach, was du willst, das ist noch richtiges Motorradfahren.“ Ex-GP-Pilot Arne Tode hüpft von einem Bein aufs andere, grinst über beide Ohren und wischt sich dann den Schweiß von der Stirn. Kein Zweifel: Die GSX von Christian Mende ist kein Skalpell wie all die neueren Supersportler. Dafür hat der dicke Antrieb Druck ab Standgas, den man herrlich dosieren und damit am Sachsenring schöne schwarze Striche ziehen kann. Damit aus den einst knapp über 100 Serien-PS die von uns gemessenen mächtigen 176 Pferde an der Kurbelwelle werden konnten, ließ Tuner Mende kein Bauteil im Vierzylinder unberührt und hat fast alles selbst gemacht. Die Ventile hat er um 3 Millimeter vergrößert (31 mm am Einlass, 26 mm am Auslass) und die Nocken umgeschliffen. Die Bohrung beträgt jetzt 82, der Hub 66 Millimeter – ergibt 1394 cm<sup>3</sup>. Die Kolben, die Mende ebenfalls selbst aus Rohlingen gefertigt hat, sind ölspritzgekühlt, der gesamte Ölkreislauf ist komplett geändert. Lediglich die Pleuel sind noch original. „Noch“, lacht Christian, fertig ist er mit der Suzuki noch lange nicht.

Angefangen hat der ehemalige Supersport-Vizemeister mit der GSX 2011. Damals kam ein Kunde damit in seine Werkstatt, und nach einer Probefahrt hatte sich die GSX in sein Tüftlerhirn gebohrt. Die Krümmeranlage hat er dann auch irgendwann selbst gebaut. Nach vielen Tests in Sachen Fahrwerk fand Mende heraus, dass die Gabel der Triumph Tiger mit eigens angefertigten Gabelbrücken hervorragend passt. Der Lenkkopfwinkel ist natürlich nicht mehr der alte und der Serienrahmen von der Geometrie her an sich absolut unbrauchbar. Also baut man so etwas

Ein gut 30 Jahre altes Motorrad beim jüngsten TunerGP – ernsthaft? Unbedingt! Denn was Christian Mende aus dem dicken Eimer von 1984 gezaubert hat, ist Tuner-Spirit pur!

Text: Uwe Seitz; Fotos: Markus Jahn, fact





**PS** besonders schnell  
motorradfahren  
**TUNER**  
**GP**

**BRIDGESTONE** **MAGURA**

als Tuner und Racer eben um. Fürs Heck durfte eine GSX-R 1000 ihre Schwinge opfern, und es kam ein Wilbers-Federbein rein. „Für jedes Problem musst du dir etwas ausdenken“, erzählt Mende. „Es gibt ja nichts. Allein bis die Rennkette ordentlich in der Flucht war.“

Dann ist es endlich so weit. Die Ampel geht auf Grün, und der PS-Tester gibt Feuer. Sofort wird klar, was Arne meinte. Das Einlenken, das Umlegen – all das erfordert Kraft, den richtigen, entschlossenen Impuls. Aber genau darin besteht auch der Reiz, das ist wie Autofahren ohne Servolenkung. Hier entscheiden echte Kerle, wo es

langgeht, ist nichts weich gespült. Das Feedback vom Fahrwerk ist wirklich gut, aber so glasklar wie bei einem echten Rennmotorrad geht das natürlich nicht. Auch einfach im großen Gang die Brause aufzureißen, ist ein echter Anfängerfehler der Nach-Vergaser-Ära, dann verschluckt sich der dicke Motor eben – das spart aber auch solch elektronischen Schnickschnack wie Traktionskontrollen. Was nicht heißt, dass die GSX nicht schiebt. Ganz im Gegenteil: Wer linear den Gasgriff aufzieht, wird von einer Drehmomentwelle hinweggefegt, dass einem die Spucke wegbleibt. Man kann sich sogar richtig darauf einstellen, weil jeder Dreh ein Stück mehr Bums freisetzt. Spätestens nach dem zweiten Turn kann man damit auf die Zielgerade hinauf mit dem Hinterrad spielen und leichte Drifts abrufen – ohne Angst. Und dann stampft sie wieder brachial dem nächsten Bremspunkt entgegen.

#### Hier entscheiden echte Kerle

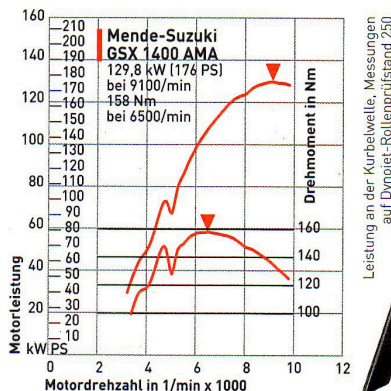
Dazu lässt einen die absolute Bremsstabilität am Ende der Geraden frohlocken. Die Bremse ist sehr schön zu dosieren. Kaum zu glauben, dass die

Sättel einer Z 1000 SX reichen, um das Bike einzufangen. Aber 185 Kilo sind ja auch keine Tonnenlast – das Motorrad ist viel leichter, als es aussieht. Einzig eine Anti-Hopping-Kupplung würde die leichte Stempelneigung in harten Bremszonen verhindern. „Kommt vielleicht noch“, stellt Mende in Aussicht. Auch die Kritik, dass der Sitz etwas breit ist und beim Hanging-off in den Oberschenkel kantet, nimmt Christian gelassen hin. „Der Rahmen ist da im Original so breit, das ging nicht anders, als ich das Heck gebaut habe. Aber vielleicht ändere ich das auch noch – schöner wäre es allemal.“ Und das Podometer würde sich noch mehr freuen.

Als wir das Motorrad schließlich noch etwas länger übersetzen, um die starken Vibrationen im oberen Drehzahlbereich etwas abzumildern, wird es noch besser. Ganz ehrlich: So schön es ist, mit Skalpellen um den Sachserring zu Pfeilen, die Runden mit diesem „Eisenhaufen“ waren ein besonderer Spaß. Den breiten Lenker in der Hand, die Sicht durch kein Instrument verbaut, ging es nur ums Ballern – und Tiefenpsychologie: Wer damit fährt, der muss sich wie ein echter Kerl fühlen. ■

## DATEN

<b>GEWICHT</b>	185,1 kg
<b>VORN/HINTEN</b>	54,6/45,4 %
<b>LEISTUNG</b>	176,5 PS
<b>UMBAUKOSTEN</b>	ca. 30 000 Euro

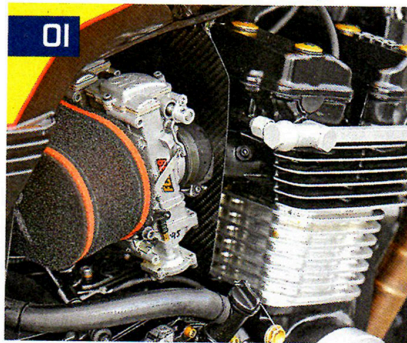


Druck, Drehmoment, Drifts – der auf fast 1400 cm<sup>3</sup> aufgebohrte GSX-Vierzylinder macht die Mende-Suzuki zu einem echten Männermotorrad und gelang dem Tuner einfach prächtig.

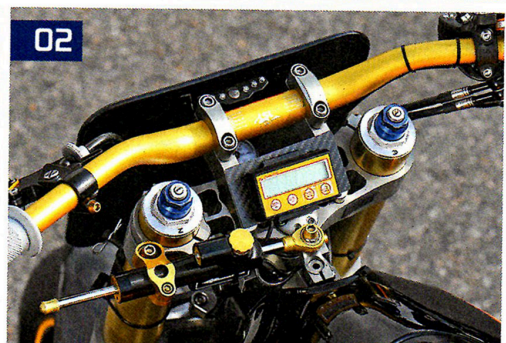


„BEI DER GSX GEHT ES NICHT UM DAS LETZTE QUÄNTCHEN GEFÜHL AM HINTERRAD – SCHNELL IST SIE TROTZDEM“

PS-Tester Uwe Seitz



**01** Mächtige Vergaser mit Rennluftfilter bereiten das Gemisch auf  
**02** Ein kleiner Laptimer und ein Schaltblitz – mehr Info braucht es nicht  
**03** Christian Mende baut GSX in aller Art – auch für die Straße



**POWERED BY MENDE**  
 Christian Mende  
 An der Jägerhütte 14  
 31020 Salzhemmendorf  
[www.powered-by-mende.de](http://www.powered-by-mende.de)

