

sport

Technik und Fahrberichte:
Tuning-VTR 1000 F



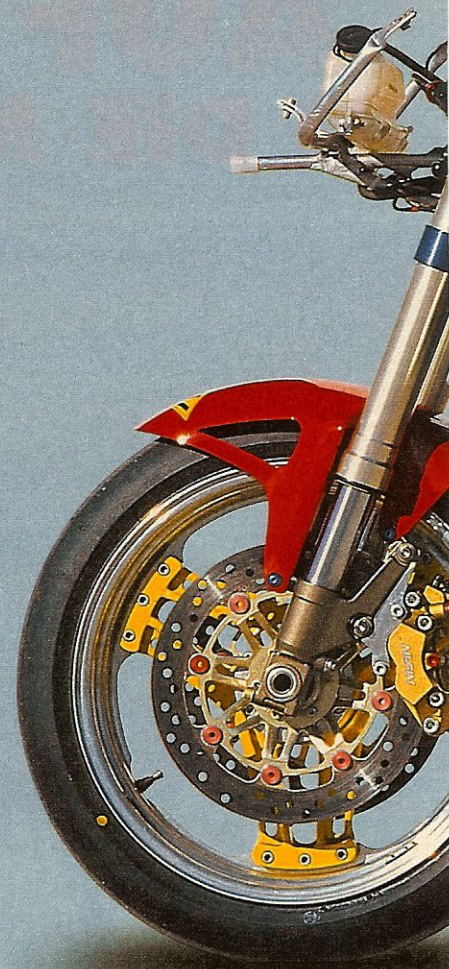
Normal: die serienmäßige VTR, flink, aber nicht wirklich sportlich



Besonders: die Mende-VTR, leicht, schnell und supersportlich

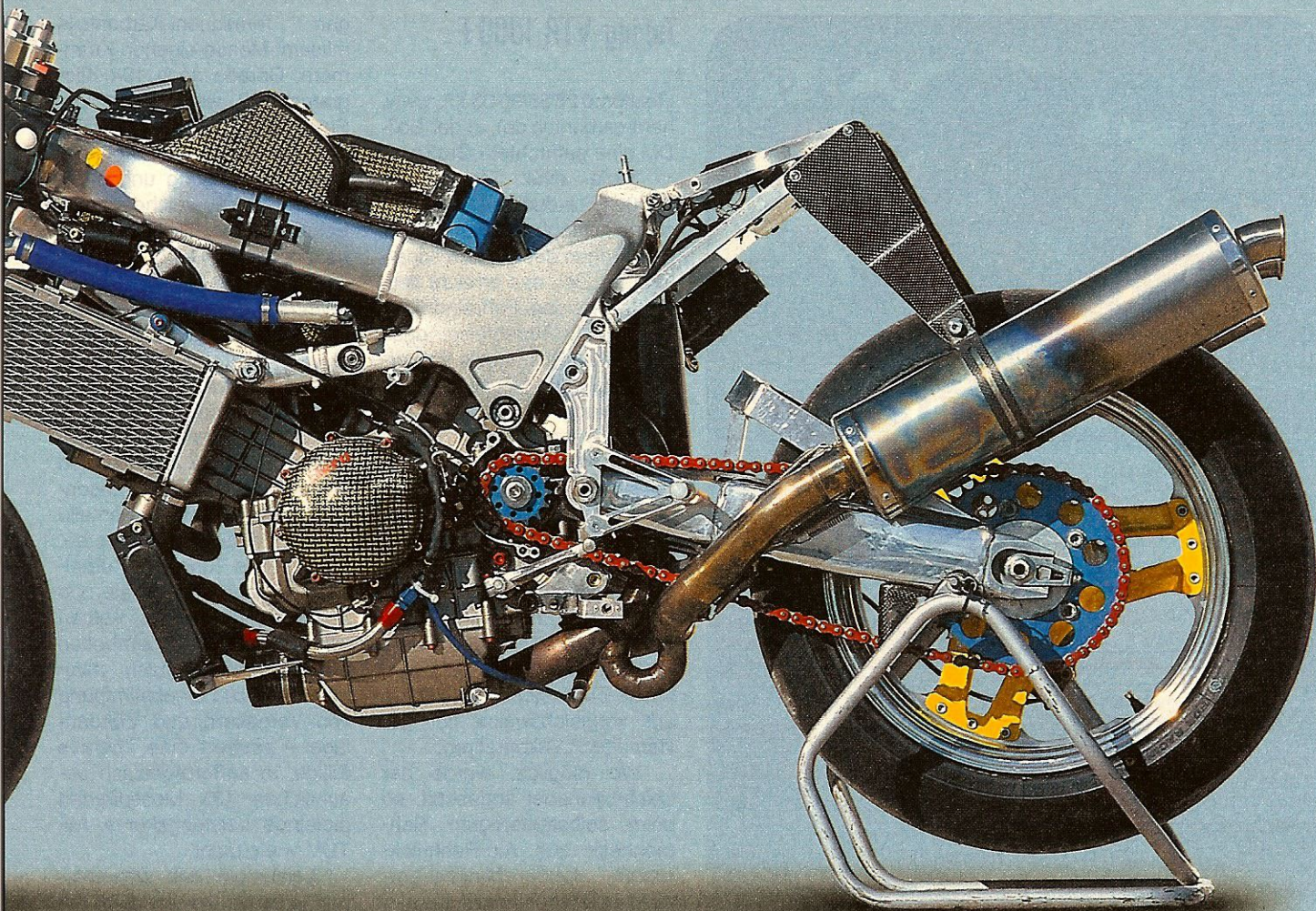


Extrem: Heru-VTR, kompromisslos, fast ein Superbike



Die Welt erwartete den japanischen 916-Jäger, die Welt bekam einen japanischen Landstraßen-V2 ohne Rennambitionen – die Honda VTR 1000 F. Die einen bejubelten sie, die anderen machten sich auf die Suche nach verborgenen Sporttalenten. Vorhang auf für zwei besondere Früchte dieser Arbeit.

Von Jörg Schüller; Fotos: Markus Jahn



Eins, zwei, drei

Die VTR 1000 F – ein Straßenräuber erster Güte. Von Beginn an begeisterte der schlanke Nippon-V2-Sportler in vielen Tests, glänzte mit stets ausreichender Motorisierung, einem handlichen, leicht beherrschbaren Fahrwerk und gefälligem Äußeren. Wahrhaftig ein guter Wurf, der auch im MOTORRAD-Langstreckentest nach 50 000 Kilometern überzeugte. Nach nunmehr drei Verkaufs-

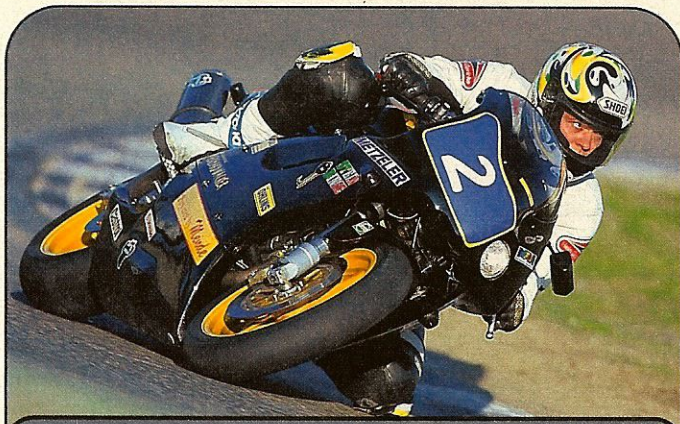
jahren hat sich Hondas Charaktersportler mit im Motorgehäuse gelagerter Schwinge und den typischen seitlichen Kühlern in aller Welt Fans erfahren. Ein Motorrad der Mitte, wie geschaffen für die Landstraße.

Enttäuscht blieb allerdings die Heizerfraktion, die sich eine konsequentere Umsetzung des Themas Sportwin, eine erschwingliche Alternative zur Ducati 916 gewünscht

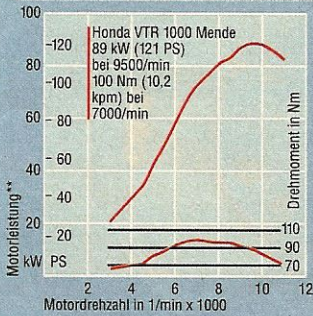
hatte. Die Honda lässt sich zwar gern mal auf die Rennstrecke führen, für echte Raserei fehlt ihr aber das entscheidende Quäntchen Sportlichkeit: zu zahm die Spitzenleistung, zu stumpf die Bremsen, zu gering die Bodenfreiheit, zu soft die Abstimmung der Federelemente.

Eine Tatsache, die manchen Sportfahrer zu Konkurrenzprodukten greifen ließ, andere hingegen antrieb, die

VTR per Tuning zu trainieren. Mit Erfolg, wie MOTORRAD an zwei Extrembeispielen feststellte: Einerseits an der VTR aus der Hand des bekannten Honda-Tuners und Gasgebers Christian Mende (Telefon 05153/963001), die mit TÜV-Segen schon beachtliche Sportfolge eingefahren hat. Andererseits am kompromisslosen BoT-Renner des Eifler Nordschleifenfuchses und Laminat-Künstlers Heinz Ruroth



Mende-VTR 1000 F



Federbasis, Zug- und Druckstufen-dämpfung, Lenkungs-dämpfer, Brembo-Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm.
PVM-Räder 3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Messwerte*

L/B/H 2090/670/1110 mm
Sitzhöhe 870 mm
Wendekreis 10 720 mm
Gewicht vollgetankt 194 kg
Radlastverteilung v/h 49/51 %

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 259 km/h

Beschleunigung

0-100 km/h 3,2 Sek
0-140 km/h 5,1 Sek
0-200 km/h 9,3 Sek

Durchzug

60-100 km/h 3,9 Sek
100-140 km/h 4,4 Sek
140-180 km/h 4,1 Sek

Komplettumbau

21 600 Mark

Leistungskit (Motortuning, Auspuffanlage, Airboxumbau) 8248 Mark

Motor: VTR 1000 F-Basismotor mit Mende-Tuning, Verdichtungsverhältnis 10,6:1 Batterie 12 V/5 Ah.

Kraftübertragung: mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Fahrwerk: VTR 1000 F-Basisfahrwerk, CBR 900 RR-Telegabel, Standrohrdurchmesser 45 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Ohlins-Zentralfederbein, verstellbare

*Messbedingungen: Messort Hockenheim, 16 Grad, kein Wind; ** gemessen am Hinterrad

Tuning-VTR 1000 F

(Telefon 0 26 55/96 03 77, www.heru-carbontec.de), in der BoT-DM eine gefürchtete Größe.

Stufe eins: Mende-VTR 1000 F, aufgebaut, um die schnellstmögliche VTR mit dem Segen des TÜV zu schaffen. Ein Ziel, das erreicht sein dürfte – siehe Fahreindrücke Seite 151. Augenfällig, dass die Serienoptik mittels Vollverkleidung und Höckersitzbank in Richtung V2-NSR 500 getrimmt wurde. Der schwarze Lack unterstreicht den kriegerischen Auftritt ebenso wie die gelben Sechspeichen-PVM-Räder und vor allem die weit hochgezogenen Karbon-Schalldämpfer. Auch ergonomisch blieb nix beim Alten, denn die Füße lagern weit, weit oben auf schön gefrästen Lucas-Fußrasten, die Hände auf vergleichsweise tief geklemmten Lenkerhälften.

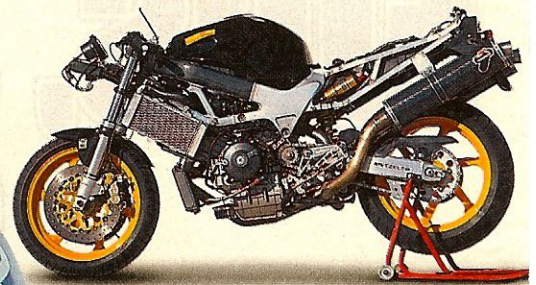
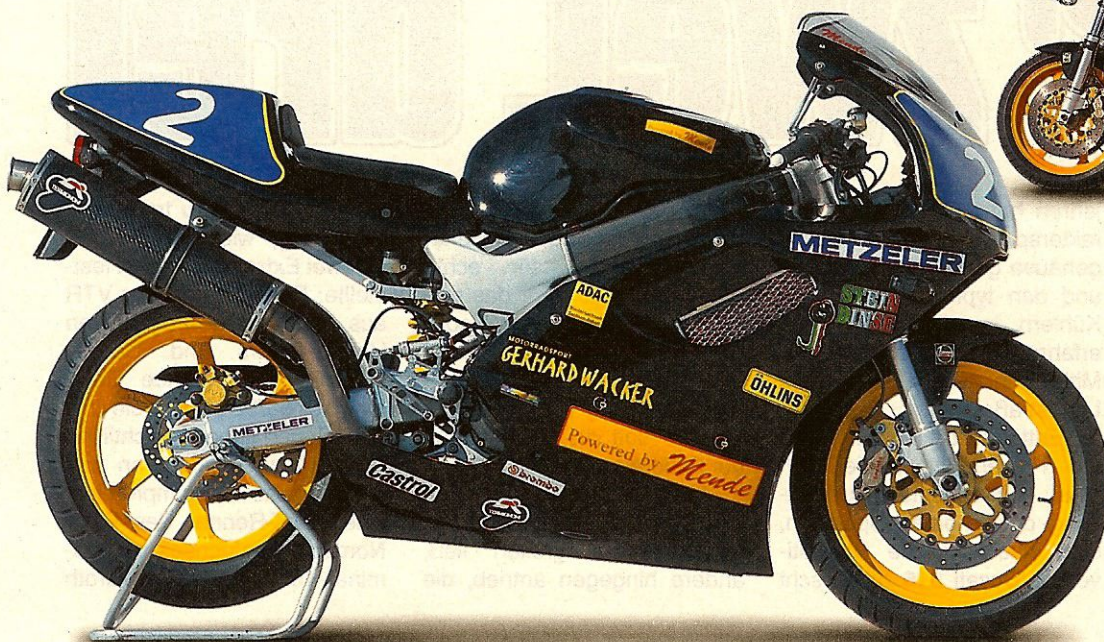
Wo möglich, wurde der Leichtbauhebel angesetzt: so beim selbstgefertigten Rahmenheck aus Alu-Rechteckrohren, beim Minimal-Verkleidungshalter, einer kleinen Batterie mit geringer Kapazität oder beim Austausch der Serienauspuffanlage ge-

gen Termignoni-Karboneile mitsamt Mende-eigenen Krümmern. Gerade noch 194 Kilogramm, 22 weniger als die Serie, wiegt die Mende-VTR, und das bei ausgewogener Gewichtsverteilung und mit – gerade so ausreichenden – Scheinwerfern, Blinkern, Spiegeln und einer Hupe.

Klar, dass Tuner Mende beim Motor ansetzt. Ziel: möglichst viel möglichst standfeste Leistung möglichst günstig zu mobilisieren. Deshalb rotieren als einzige Sonderteile selbst gezeichnete Nockenwellen in den Zylinderköpfen dieser VTR, während ansonsten überarbeitete Serienteile die Motorleistung generieren. Klassisches Tuning – Kurbeltrieb auswuchten, Kanäle und Ventilsitze optimieren, Kolben und Brennräume bearbeiten und Einbautoleranzen minimieren, dazu Feinabstimmung von Vergasern und Zündanlage – zaubert eine überaus füllige, in außerordentlich beachtlichen 131 Messpferden gipfelnde Leistungskurve. Mit TÜV, wie gesagt.

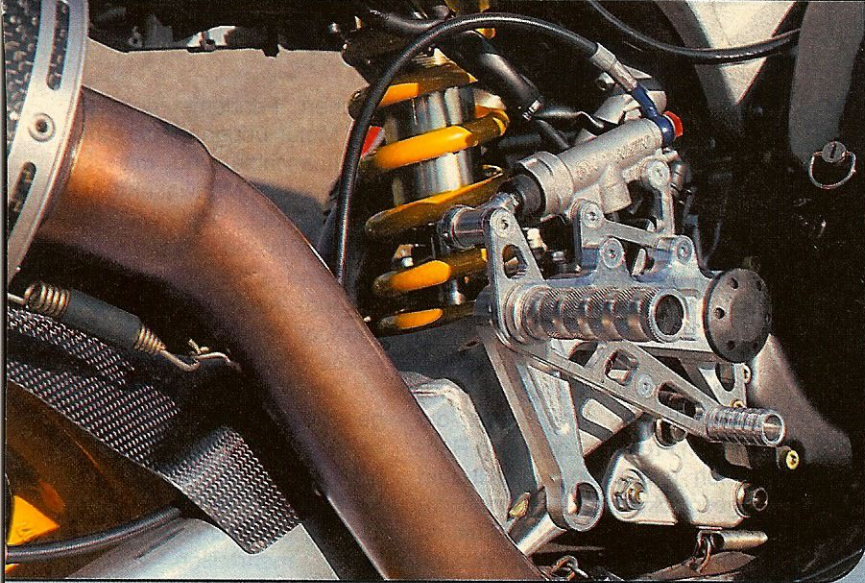
Leistungs- wie gewichtsmäßig noch weiter geht die bildschöne Heru-VTR, die als reinrassiges Renngerät zwar den Reglements-, aber nicht

Mende-VTR 1000 F

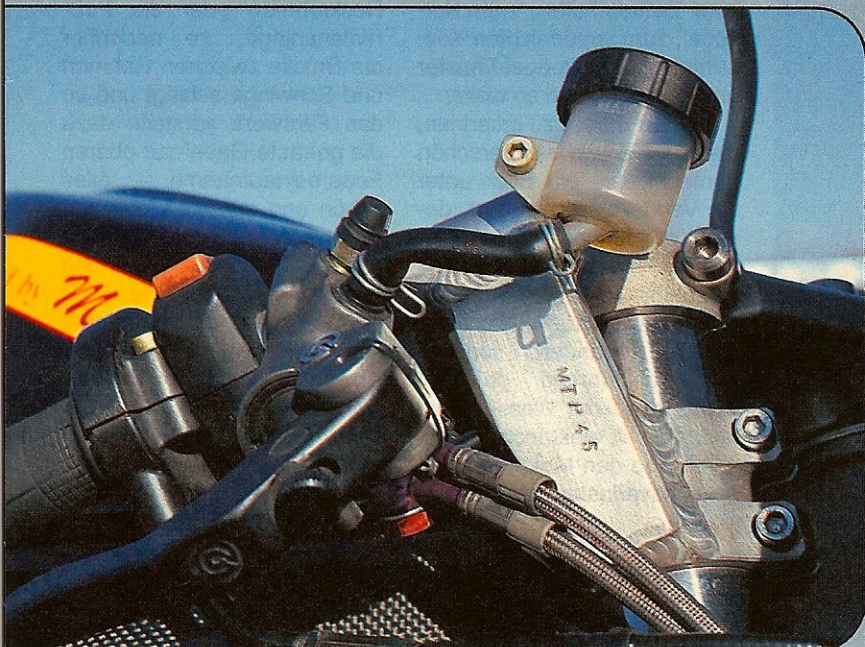


Diät, besonders im Heckbereich, macht die Mende-VTR deutlich frontlastiger als die Serie

Klein und schwarz: Dank schlanker, niedriger Verkleidung wirkt die Mende-VTR zierlich



Ultrahohe Lucas-Fußrastenanlage, sehr gutes Öhlins-Federbein



Tiefe, leicht verstellbare Lenkerstummel, Handpumpe mit Radial-Bremszylinder



Brembo-Bremsanlage, leichte PVM-Felgen, CBR 900 RR-Gabel

Festhalten, bitte!

Sie ist klein, sie ist schwarz, sie ist stark. Vor allem Ersteres macht größer gewachsenen Piloten das Leben auf der Mende-VTR nicht ganz leicht. Die Lucas-Fußrastenanlage verlangt eine gewisse Leidenschaft, ebenso die eng angewinkelten Stummel. Nun, der Christian Mende mag das so.

Von allgemeinerem Interesse sind die Manieren des überarbeiteten Motors. Der gibt sich fast allürenfrei, springt stets willig an, klingt etwas kerniger, aber kaum lauter als sein Serienbruder. Interessanterweise braucht er eine relativ hohe Wassertemperatur – um die 80 Grad Celsius –, darunter nimmt er manchmal nur zögerlich Gas an, ein Phänomen, das mit Rennauspuff gänzlich verschwunden sein soll. Ordentlich warmfahren ist also angesagt und wird mit einer Leistungsentfaltung für Genießer belohnt: perfekte Gasannahme, satte, geschmeidige Leistungsentfaltung bis hin zu sanfter Gewalt über das ganze Drehzahlband hinweg (dessen Ende ein kleiner Schaltblitz im Originaltacho bei 10 800/min signalisiert) sowie in allen Lastzuständen.

Die Kupplung begegnet der Drehmomentstärke durch starke Federn. Dank einer besonders pfiffigen Betätigung der Kupplung über eine Kniehebelmechanik halten sich die Handkräfte dennoch in erfreulichen Grenzen (auch bei Heru, siehe Foto Seite 153). Genial, wie gut sich die Kupplung damit dosieren lässt. Klar, dass so ein Motor der kurz übersetzten, schlanken Mende-VTR ganz schön Beine macht. Eine Brembo-Bremsanlage mit Radial-Handpumpe vernichtet den Speed sauber dosierbar, die Beläge brauchen aber ordentlich Betriebstemperatur für beste Bissigkeit.

Und das Fahrwerk? CBR 900 RR-Gabel mit Mende-eigenen Federn vorn, Öhlins-Federbein hinten, dazu ein Lenkungsdämpfer und die angesprochenen PVM-Räder. Die leichte, hinten gehörig hochgelegte VTR lenkt enorm agil ein, was konzentriertes Fahren erfordert, um Fahrwerksunruhen zu vermeiden.

Dies gilt besonders beim Einbremsen in die Kurve, da die relativ weich gefederte Gabel tief eintaucht und so den Nachlauf nochmals verkürzt, aber auch bei Highspeed, weil der Fahrtwind über den Fahrer Lenkbewegungen provoziert. Ziemlich gewöhnungsbedürftig, aber offenbar perfekt zu Besitzer Mende passend, dessen Rundenzeiten – zum Beispiel Respekt gebietende 1,35 Minuten in Oschersleben – gute Noten ausstellen. Das straffe Öhlins-Federbein funktioniert in gewohnter Manier tadellos, die Bodenfreiheit kennt keine Grenzen.



Eigenbau-Heckrahmen, Termignoni-Schalldämpfer