

Test Mende-Honda VTR 1000 F

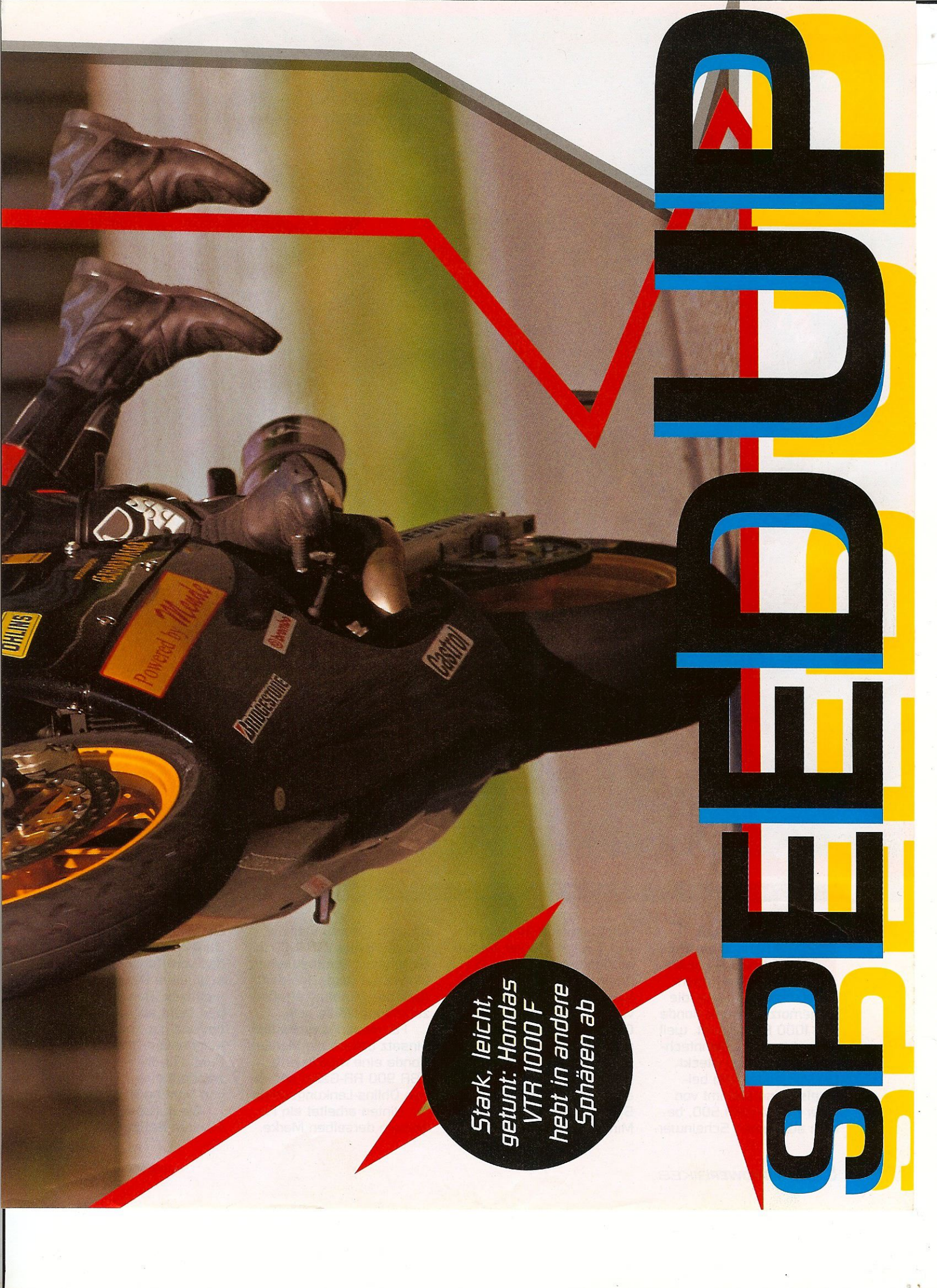




Test Mende-Honda VTR 1000 F



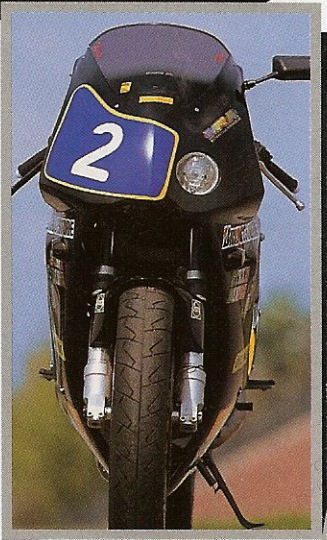
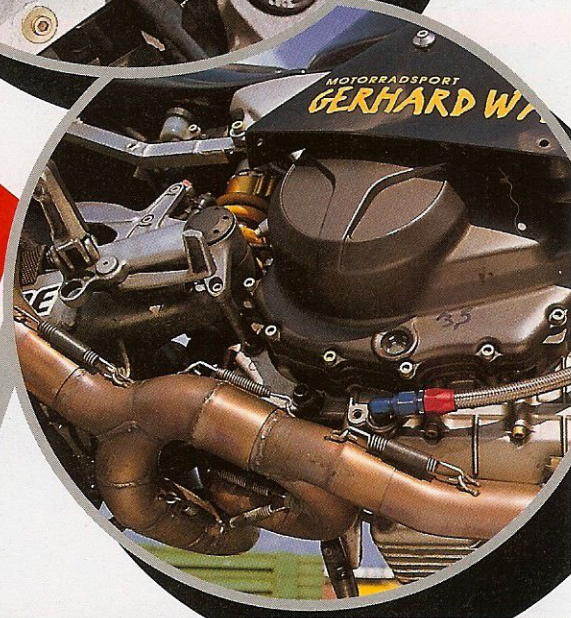




*Stark, leicht,  
getunt: Hondas  
VTR 1000 F  
hebt in andere  
Sphären ab*

# STREIFEN





**Im Renntrimm auf dem Rundkurs. Direkt im Blick des Fahrers liegt der Drehzahlmesser mit Schaltblitz. Der getunte Motor drückt knapp 130 PS, geht tierisch und paßt locker unter die schmale Verkleidung**

Fotos: Jahn

**H**ockenheim, Schauplatz Motodrom. Mit leuchtenden Augen begutachtet der Autor die aufgemotzte Mende-Honda VTR 1000 F. Er strahlt, weil im und am Bike Renntechnik vom Feinsten steckt. Die Vollverkleidung beispielsweise stammt von einer Honda NSR 500, bekam aber einen Scheinwer-

ferausschnitt und wurde von Tuner Christian Mende so bearbeitet, daß er die originalen Verkleidungshalter und Lenkerstummel verwenden konnte. Im Cockpit ist alles zu sehen, was man fürs Schnellfahren braucht: Drehzahlmesser, Wassertemperaturanzeige und Schaltblitz. Separat montiert ist ein Mini-Tacho vom Fahrrad-

Händler – auch, weil die Mende-Honda VTR 1000 in Seriensport-Wettbewerben eingesetzt wird. Und dafür muß das Motorrad straßenzulassungsfähig sein. Für diesen verschärften Einsatz bekam die Mende-Honda eine modifizierte CBR 900 RR-Gabel und einen Öhlins-Lenkungsdämpfer. Hinten arbeitet ein Federbein derselben Marke.

Ein Höcker aus Kohle-Kevlar-Material umschließt das vom Tuner selbst geschweißte Aluminium-Rahmenheck. Das ganze Moped steht auf verflixt leichten und gut aussehenden Magnesium-Rädern von PVM. Für die Verzögerung zeichnet eine Bremsanlage von Brembo verantwortlich. Die optischen und technischen Raffinessen las-



sen fürs Fahren einiges erhoffen. Wer freilich ohrenzerfetzenden Zweizylinder-Schlag erwartet hatte, wird eines Leiseren belehrt. Sehr dezent bollert der 996er nach dem Druck auf den Starterknopf durch die TÜV-konformen Endtöpfe. Davon sollte sich allerdings niemand einlullen lassen. Ab zirka 4500/min geht es vorwärts, daß dem

Fahrer jegliche Erinnerung an das Serienmotorrad verlorengeht. In ungewohnt starkem Antritt preßt sich die Mende-VTR aus den Kurven und dreht ohne Leistungseinbruch blitzschnell durch die eilends nachgeschalteten Gangstufen. Blitzschnell, weil der bei 10 200/min zum Gangwechsel mahnende Schaltblitz zuckt als wäre ein Gewit-

ter. Die Meßwerte bestätigen den subjektiven Fahrereindruck: Stolz 129 PS Spitzenleistung attestiert das Diagramm dem Tuning-Bike, sensationelle 192 kg zeigt die Waage. Vollgetankt! Verhindert die durch Überlastung rupfende Kuppelung noch einen guten Beschleunigungswert von 0 auf 100 km/h, so schlägt das Power-Bike beim

Spurt von 0 auf 200 richtig zu: In nur 9,2 Sekunden ist die Übung geschafft. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 263 km/h setzt für VTRs neue Maßstäbe. Beim Abbau solcher Geschwindigkeit bewähren sich die Brembos. Mit definiertem Druckpunkt und hervorragender Dosierbarkeit gesegnet, verzögern sie souverän.



**Nehmt euch in acht, Leute. Diese VTR fährt so schnell wie sie aussieht. Die Federelemente erledigen ihren Job bravourös. Und die Bremsen beißen brutal**







**129 PS treffen auf 192 kg Gewicht. Andersherum wäre das Verhältnis zwar noch besser, aber für ständige Wheelies ist die Mende-VTR allemal stark genug**



den Federelementen, die sensibel genug ansprechen, um feine Bodenunebenheiten glattzubügeln, und trotzdem für größere Schläge und härtere Gangart noch Reserven bieten. Daß bei forciertem Gaseinsatz das Heck leicht zu knautschen beginnt, liegt wohl eher an der im Motor gelagerten Schwinge, die etwas Steifigkeit vermissen läßt. So kennen wir das auch von der Serien-VTR.

Trotz des straffen Lenkungsdämpfers, der sehr wirkungsvoll die etwas

Wie die Power in den Motor kommt, erläutert Christian Mende wie folgt und – wie alle Tuner – nicht allzu genau: „Der Zylinderkopf ist strömungsoptimiert.

Die Nockenwellen lasse ich von einer englischen Firma exklusiv anfertigen. Sie bringen bei gleichem Nockenhub mehr Drehmoment. Andere Kolben verdichten das Gemisch auf 1:11,3. Das Motorrad wird mit einer selbst gefertigten Edelstahl-Krümmmeranlage und den Endtöpfen versehen und auf dem Prüfstand über die Vergaser abgestimmt. Ergänzend dazu habe ich die Zündbox umprogrammieren lassen.“

Als angenehmer Kompromiß zwischen hervorragendem Grip und guten Alltagseigenschaften erwies sich einmal mehr der Bridgestone BT 56 SS-Type. Er harmonisierte auch gut mit

## Mende-Honda VTR 1000 F

### MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG

Wassergekühlter Zweizylinder-V-Motor, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung 98 mm und Hub 66 mm, Hubraum 996 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 11,3:1,2 Keihin-Gleichdruckvergaser, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb

### FAHRWERK UND ABMESSUNGEN

Leichtmetall-Brückenrahmen, 41-mm-Telegabel von CBR 900 RR (Vorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar), Mono-Federbein von Ohlins (Vorspannung, Zug- und Druckstufe, Höhe einstellbar), Federweg 120/140 mm, Lenkkopfwinkel 65,1 Grad, Nachlauf 97 mm, Radstand 1430 mm, Vierkolben-Festsattel und Zweikolben-Festsattel, Bridgestone BT 56 SS-Type in 120/70 und 180/55 ZR 17 auf 3,50 x 17" und 5,50 x 17", Länge/Breite/Höhe: 2050/705/1155 mm, Tankinhalt 18,5 Liter, Super

### MESSWERTE

95 kW/129 PS bei 9900/min, 104 Nm bei 6900/min, fahrfertig 192 kg, Höchstgeschwindigkeit 263 km/h, 0 auf 100 km/h in 3,5 s, 0 auf 200 km/h in 9,2 s, Durchzug im letzten Gang von 50 auf 150 km/h in 12,4 s, Testverbrauch 7,7 Liter/100 km

### HERSTELLER UND PREIS

Christian Mende, An der Jägerhütte 14, 31020 Salzhemmendorf/Osterwald, 19 966 Euro (inkl. Nk., abzügl. Verkauf nicht verwendeter Teile)

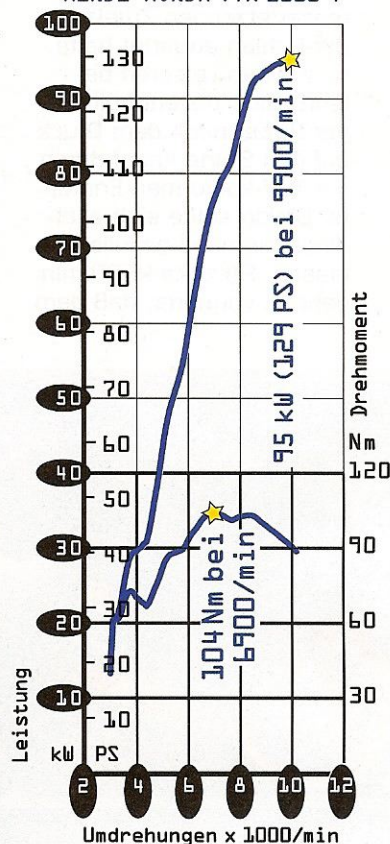
nervöse Vorderhand bändigt, läßt sich die Mende-Honda VTR 1000 F spielerisch abwinkeln und bleibt in allen Phasen einer Kurvenfahrt sehr zielgenau. Das tolle Handling geht wohl mit auf das Konto der leichten Räder mit ihren geringen rotierenden Massen.

### PS-POWERBIKES meint:

Nach der Fahrt mit der Mende-Honda strahlen die Augen des Autors noch einen Tick heller. Motor- und Fahrwerkstuning lassen die VTR 1000 F in einem neuen Licht erscheinen: als potente Rennmaschine nämlich. In der deutschen Serien-Sport-Challenge erreichte sie unter ihrem Erbauer Platz drei. Noch Fragen? *Volkmar Jacob*

## KUPPLUNG

MEHDE-HONDA VTR 1000 F



## HINTERRAD

MEHDE-HONDA VTR 1000 F

