



▶ Christian Mende bereitete seine Honda VTR 1000 SP-1 auf Basis eines Gebrauchtmotorrades mit Serienteilen und minimalem Aufwand für den Tuner-GP vor. In die Preiskalkulation fließt also ebenso der Preis eines gängigen Zweite-Hand-Bikes ein, wie auch der Erlös für verkaufte Serienteile, die Mende durch eigene Parts ersetzt, etwa Verkleidung oder Beleuchtungsanlage. Dabei heraus kommt ein StVZO-gemäßer Renner, der durchaus auch auf der Rennstrecke eine gute Figur abgibt – für vergleichsweise schmale 14800 Euro. Steuert der Kunde sein eigenes Motorrad bei und kümmert sich selbst um den Verkauf der Serienteile, stehen etwa 9600 Euro für den schlüsselfertigen Umbau an.

Mendes traditionelle Stärke ist das Motor-tuning. An der SP-1 beschränkt er sich dabei auf die Verwendung von Serienteilen, bearbeitet diese allerdings aufwendig um: füllungs-

fördernde Teile wie die Köpfe mit Brennräumen und Kanälen, die Nockenwellen und ihre Steuerzeiten, dann die Ventile, die Kolben und Pleuel, schließlich auch Rotierendes der Kraftübertragung, etwa den Kupplungskorb oder das Getriebe in puncto Gewicht und Hinterschliff der Schaltklauen. Kein geringer Aufwand, der mit guten 4000 Euro zu Buche schlägt. Einen Beitrag zu den tatsächlich recht kernig, aber dank zweier BOS-ABE-Dämpfer legal bollern- den 141 PS (flankiert von 105 Newtonmetern Drehmoment) leisten auch die Krümmeranlage sowie ein Power Commander vom Typ IIIr, der am stets sanften Einsatz der Pferde aus jeder Last mitarbeitet.

Fahrwerksseitig greift Mende zu Bewährtem, spricht: einem Wilbers-Gabelumbau nach eigenen Vorgaben sowie einem entsprechenden Federbein. Ein Hyperpro-Lenkungsdämpfer hält zudem Lenkerschlagen im Zaum. Die Se-

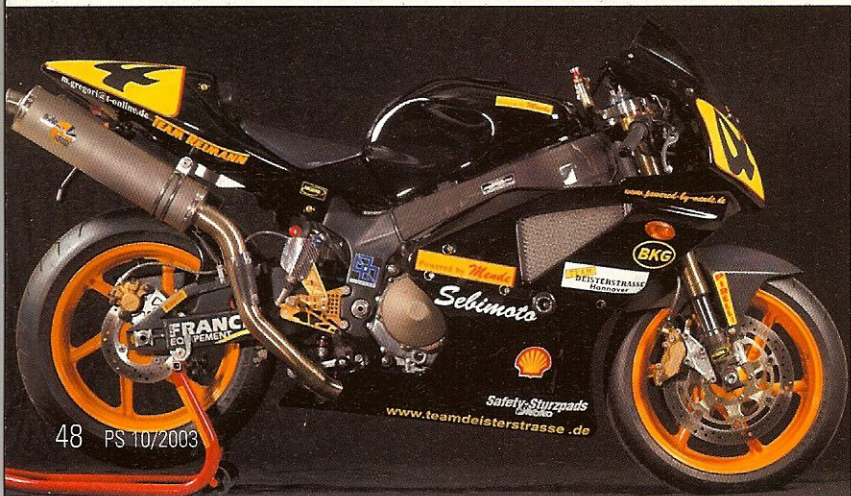
rienräder tragen griffige Pirelli Supercorsa – eine gute Wahl auch für den kombinierten Betrieb auf Straße und Rennstrecke. Original bleibt bis auf Stahlflexleitungen ebenfalls die Bremsanlage – sie funktioniert ja auch bereits in der Serienversion ganz hervorragend.

So gerüstet zieht die immerhin 214 Kilogramm schwere Mende-SP-1 einen wahrhaft sauberen Strich durchs Hockenheim-Motodrom, zielgenau und mit wesentlich satteren Reserven als die Serie, ohne dass der Komfort zu kurz käme.

Auch die Sitzposition geriet nicht übertrieben sportlich: Die Position der vielfach verstellbaren, schönen und stabilen Gilles-Fußrasten passt gut zu Sitzbank und Lenkern der Serie. Christian Mende räumt also auf mit den Makeln der nicht unumstrittenen SP-1. Und baut ein erschwingliches Motorrad, das wirklich gut funktioniert. ▶

*Neben der gelungenen Farbgebung trägt die hochgezogene Auspuffanlage zur tollen Optik der StVZO-konformen Honda bei.*

*Fein ansprechender Hyperpro-Lenkungsdämpfer, filigran gefräste BKG-Gabelbrücke – edle und funktionale Details.*



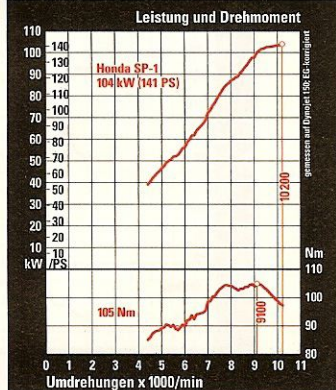




Handlich, stabil, frei von Tücke. Die Mende-SP-1 fährt deutlich besser als die Serie.

**DATEN**

<b>RUNDENZEIT</b>	<b>1:51,97</b>
0-200 km/h	8,8 s
SPEED 0-300 m	-
STRECKENSPEED	-
PARABOLIKA	-
SACHSKURVE	-
RECHTSKNICK	-
GEWICHT vollgetankt (v./h.)	214,0 kg (49,1/50,9 %)
PREIS	14 800 Euro
KONTAKT	0 51 53/86 30 01



Stabile, vielfach positionierbare Gilles-Fußrastenanlage.



Selten war Schnellfahren einfacher als mit der Zupin-Motorsport-Suzuki GSX-R 1000.



Die Suzuki GSX-R 1000 verbessern? Öhlins-Importeur Zupin Motorsport meint, dass mit den schwedischen Fahrwerkskomponenten aus einem sehr guten Fahrwerk ein supergutes werden kann.

Angefangen beim Lenkungsämpfer, der sowohl an Originalstelle oder auch für ein paar Euro mehr per Kit (539 Euro) vor dem Tank montiert wird. Obwohl der serienmäßige gut funktioniert, vermisst man bei ihm Einstellmöglichkeiten.

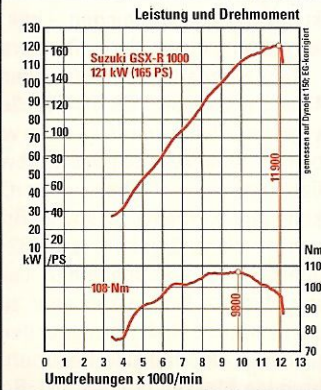
Ähnlich verhält es sich mit der Gabel (2590 Euro). Der Unterschied zur Serie besteht vor allem in einer noch breiteren Abstimmungsmöglichkeit. Nuancen für die Rennstrecke herauszuarbeiten fällt ebenso leicht, wie anschließend für eine schlechte Landstraße abzustimmen. Neben der bekannt edlen Verarbeitung zeigen sich auch im Inneren interessante technische Lösungen. Etwa eine Kunststoffführung, die keine Feder-Rohr-Berührung mehr zulässt und dadurch die Reibung vermindert.

Das komplett einstellbare Federbein (1198 Euro) überzeugt ebenfalls auf der ganzen Linie. Es verhindert deutlich spürbar, dass sich die Schwinge beim Beschleunigen ins Heck zieht, verwöhnt aber trotzdem mit sensiblem Ansprechen.

Fazit: Die Gabel ist hauptsächlich etwas für Profis, alle anderen können schon mal grübeln, woher sie das Geld für Lenkungsämpfer und Federbein nehmen.

**DATEN**

<b>RUNDENZEIT</b>	<b>1:48,20</b>
0-200 km/h	7,5 s
SPEED 0-300 m	216,8 km/h
STRECKENSPEED	-
PARABOLIKA	257,4 km/h
SACHSKURVE	78,0 km/h
RECHTSKNICK	178,3 km/h
GEWICHT vollgetankt (v./h.)	200,0 kg (51,9/48,1 %)
PREIS	16 837 Euro
KONTAKT	0 86 69/84 80



Seit Modelljahr 2003 können GSX-R 1000-Kunden wählen, ob sie den Öhlins-Lenkungsämpfer an der Originalstelle oder vor dem Tank anbringen.

