

TEST

MITTEN INS HERZ



MENDE-HONDA HORNET 900

Mitten ins Herz bohrt die Mende-Hörnisse den Stachel und injiziert literweise Glückshormone. Willenlos gibt sich ihr der berauschte Fahrer hin und macht, was die Schönheit von ihm will: Er räubert ausgelassen durchs Revier.

Text: Volkmar Jacob; Fotos: Rossen Gargolov



1 „Sie ist da!“ Der Ruf durch die Redaktion ist kaum verhallt, als Menschenmassen eilig durch die Gänge und Richtung Tiefgarage wuseln. Dort streichen viele Augenpaare neugierig über das Objekt der Begierde: die schwarz/gelb lackierte Mende-Honda Hornet 900.

Eine aggressiv gestylte Hagen-Lampenmaske mit zwei DE-Scheinwerfern schmückt die Fahrzeugfront, kombiniert mit einem Superbike-Lenker, der an einer feinen BKG-Gabelbrücke montiert ist. Die untere Brücke nimmt die Standrohre einer CBR 900 RR per Achtfach-Klemmung fest in ihre Klauen. Zwei Verkleidungsteile verzieren den Kühler, und eloxierte Schraubchen glänzen am Motor. Dessen Unterseite ist wiederum von einem Bugspoiler umhüllt.

Makellose, einstellbare Gilles-Rasten bieten Platz für die Füße. Am Fahrzeugheck entlassen ABE-Schalldämpfer das Abgas ins Freie. Dazwischen leuchten Miniblinker und ein bildschönes Dioden-Rücklicht um die Wette. Über diesem verschalt eine Zubehör-Abdeckung den Sozius-Platz der Sitzbank.

Schließlich fallen wohlgestaltete Lightcon-Felgen ins Auge des Betrachters, den jetzt endgültig nichts mehr halten kann: Aufsitzen, Starterknopf drücken und los geht's. Sofort fällt auf, dass die beiden Endtöpfe angenehm gemäßigten Sound erzeugen. Zudem ist die Auspuffanlage mit geregelten Katalysatoren ausgestattet, die das Umwelt-Gewissen beruhigen.

In kaltem Zustand hüstelt die Mende-Hornet im unteren Drehzahlbereich allerdings noch leicht verstimmt. Unter 4000/min mag sie nicht so recht Gas annehmen und verschluckt sich etwas. Ein Phänomen, das im Warmzustand zwar milder in Erscheinung tritt, aber nicht völlig verschwindet.

„Okay“, denke ich, „dann bekommst du, was du brauchst“ und gebe ihr ordentlich die Sporen. Was die Hornet sogleich dankbar in stürmischen Vorwärtsdrang umsetzt. Überwältigend, wie gierig und willig sie Gasbefehle annimmt, unaufhaltsam loslegt und das Vorderrad selbst im zweiten Gang noch in die Weite des Himmels schießt. In beeindruckender Manier beschleunigt die genmanipulierte



1 Die Bremsanlage aus der CBR 900 gehört zum Besten, was der Serien-Markt zu bieten hat. Die hervorragende Dosierbarkeit weckt den Spieltrieb und erlaubt punktgenaue Landungen.

2 Sexy Hornet-Heck mit ABE-Endrohren, lustigen Mini-Blinkern, schmuckem Dioden-Rücklicht und Carbon-Kennzeichen-Halterung.

3 Knackig, zackig, zielgenau: die gedopte Hornisse im Sinkflug auf der Jagd.

4 Piekfein und piekst fein: Die Mende Hornet ist ein Augenschmaus und besticht durch ihre Fahr-Eigenschaften.



Hornisse auf und davon und möchte gar nicht aufhören zu drehen. Weiter und weiter jagt sie durchs Band und über den roten Bereich des serienmäßigen Drehzahlmessers hinaus.

Der ins Cockpit integrierte Schaltblitz zuckt hektisch und mahnt zum Gangwechsel, bei 12100/min kommt schließlich der elektronische Stopp. Ein Blick aufs Messprotokoll des Prüfstandes verdeutlicht, was der staunende Pilot soeben erfahren durfte: Beindruckende 129 PS drückt die 900er auf die Rolle. Das sind stramme 21 PS mehr, als eine Serien-Hornet zu leisten vermag.

Ein um 10 Kilogramm reduziertes Gewicht (207 kg) und die Verkürzung der Übersetzung durch Ritzel und Kettenrad um mehr als 20 Prozent (15:49 statt 16:43) machen die große Hornet auch nicht gerade langsamer. Freilich dreht der Vierzylinder bei gleicher Geschwindigkeit nun höher. Das merkt vor allem, wer auf der Autobahn unterwegs ist. Wen hohe Drehzahlen nicht schrecken, der wird am Begrenzer mit einer Höchstgeschwindigkeit von 247 km/h belohnt. Um eine Nacheilung des Serien-Tachos zu verhindern, ist diesem ein einstellbarer Konverter vorgeschaltet, der an verschiedene Übersetzungen angepasst werden kann.

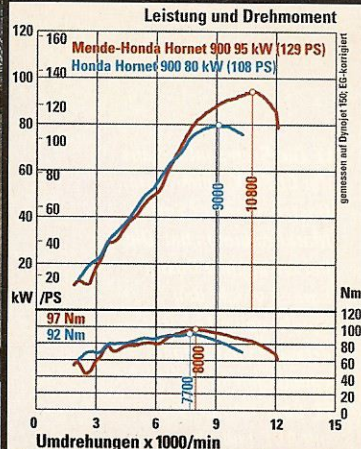
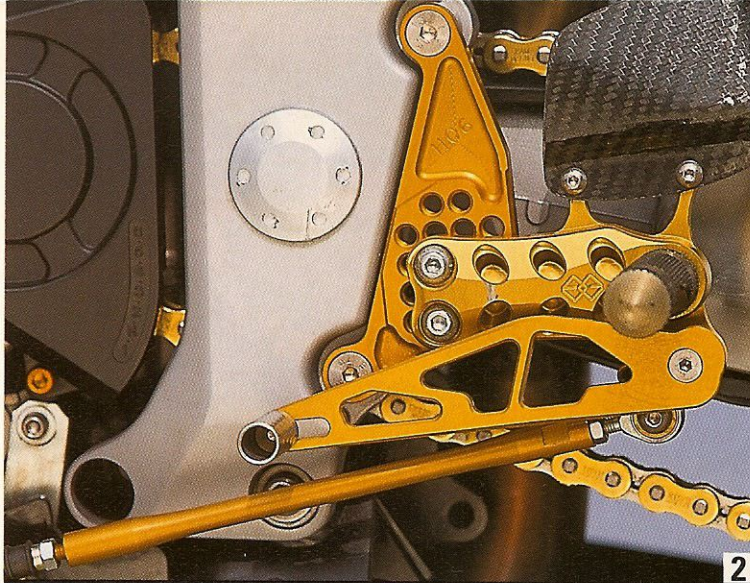
Doch wie kommt es, dass das Triebwerk des Edel-Insekts die Kraft für solch atemberaubende Darbietungen entwickelt? Christian Mende gibt Auskunft: „Die originalen Nockenwellen sind so umgeschliffen, dass durch die geänderten Steuerzeiten mehr Gasdurchsatz gewährleistet ist.“ Der Meister weiter: „Strömungsgünstig bearbeitete Ansaugkanäle und Änderungen am Benzindruck sowie dem Einspritzdüsen-Winkel erlauben einwandfreie Verwirbelung. Außerdem lassen optimierte Ventilsitze mehr zündfähiges Gemisch in die modifizierten Brennräume einströmen.“ Der Tuner erhöhte zudem die Verdichtung auf 13:1 und passte die Serienkolben den geänderten Platzverhältnissen im Brennraum an. Für einen ruhigen Motorlauf wurde die Kurbelwelle feingewuchtet. Der Niedersachse fertigte zudem eine tadellose Krümmeranlage und glich Zünd- und Einspritzkurven dem erstärkten Aggregat an.

Ein wahres Kraftpaket also, das nach einem straffen Fahrwerk verlangt. So werkelt in der Front die bereits erwähnte Gabel der CBR 900, verfeinert mit Federn von Wilbers. Dadurch spricht die serienmäßig etwas unsensible Forke spürbar besser an. Lediglich beim scharfen Bremsen, das durch die tadellose Original-Anlage der CBR 900 zum freudigen Erlebnis wird, taucht die Hornet schnell ab und geht sanft auf Block. Etwas härtere Federn würden die sonst astreine Arbeit der Gabel wirkungsvoll unterstützen.

Ebenfalls von Wilbers stammt das Federbein. Sensibel ansprechend und satt gedämpft, verrichtet es hervorragend seinen Dienst. In Höhe, Zug- und Druckstufe einstellbar, ergeben sich reichlich Kombinationen für das Setup. Die Druckstufe bietet sogar Justiermöglichkeiten im Low- und Highspeed-Bereich. Bei sanften Bodenwellen federt der Monoshock langsam ein – ein Fall für die Lowspeed-Dämpfung. Diese sollte vergleichsweise straff ausfallen, damit das Motorrad satt liegt. Kurze, harte Schläge hingegen fordern durch schnelle Einfeder-Bewegungen die Highspeed-Druckstufe. Für gutes Ansprechverhalten bei derben Boden-Unebenheiten darf deren Schraubchen ein paar Klicks weiter geöffnet werden als beim Low-speed-Pendant.

Derart justiert, lässt es sich trefflich heizen. Phänomenal, wie satt die Hornet liegt, glasklar die Rückmeldung von der Straße. Auch die Sitzposition mit angehobenem Heck und breiter, hoher Lenkstange macht heiß aufs Ballern und das flinke Treiben zum Genuss. Kurven durchfahren? Super! Anvisieren, abwinkeln, durchpfeilen, fertig. Die Metzeler Sportec M-1 harmonisieren dazu perfekt mit der Hornisse, unterstützen deren eindrucksvolle Fahreigenschaften und verwöhnen mit viel Grip.

FAZIT: Die Mende-Hornet ist ein feschtes, bärenstarkes und wieselflinkes Spaß-Gerät mit großem Sucht-Potenzial. Lediglich an der etwas unwilligen Gasannahme bis 4000/min sollte Mende noch arbeiten, damit es bei der Hornisse auch unten herum brummt.



- 1 Ab 7000/min überflügelt das Mende-Triebwerk den Serien-Motor, in der Spitze sind es satte 21 PS.
- 2 Eine schöne Gilles-Rastenanlage bietet den Füßen Halt.
- 3 Reichlich Power, kurze Übersetzung und Superbike-Lenker: Da bleibt kein Vorderrad am Boden.
- 4 Welch beruhigender Klang beim Burnen ertönt; dazu scheint die Sonne so schön; ich mach' nur kurz die Augen zu und werd' gleich wieder... Zzzzz.



DATEN

MENDE-HONDA HORNET 900

MOTOR	
Bauart/Zylinderzahl	Viertakt-Reihe/4
Leistung	96 kW (131 PS)
Werksangabe	bei 10 800/min
Drehmoment	97 Nm bei
Werksangabe	8000/min
Bohrung/Hub	71,0/58,0 mm
Hubraum	919 cm³
Verdichtung	13 : 1
Ventile pro Zylinder	4
GEMISCHBILDUNG	
Bauart	Zünd-/Einspritzanlage
Ø Drosselklappe	36 mm
KRAFT- ÜBERTRAGUNG	
Kupplung/ Betätigung	Mehrscheiben-Öl- bad/mechanisch
Sekundär- Übersetzung	Kette/15 zu 49
km/h pro Gang bei Höchst-drehzahl	101/140/175/ 204/228/247
FAHRWERK	
Rahmenbauart	Stahl- Zentralrohrrahmen
Lenkkopfwinkel	66,5 Grad
Nachlauf	96 mm
Radstand	1455 mm
Ø Gabelinnenrohr	43 mm
Federweg v./h.	120/120 mm
Einstellbar vorn*	N/V/D/Z
Einstellbar hinten*	N/V/D/Z
RÄDER UND BREMSEN	
Räder	Dreispeichen- Leichtmetallräder
Felgenreiße v./h.	3,50 x 17"/6,00 x 17"
Serienbereifung	Metzeler Sportec M-1
Größe vorn	120/70 ZR 17
Größe hinten	180/55 ZR 17
Bremse vorn	Doppelscheibe, Vierkolben- Festsattel
Bremse hinten	Einzeilscheibe, Einkolben- Schwimmsattel
Ø Scheibe v./h.	330/220 mm
ABMESSUNGEN	
Länge/Breite/Höhe	2010/875/1180 mm
Sitz-/Lenkerhöhe	815/1030 mm
Lenkerbreite	760 mm
Ergonomie*	
BL/BR/RL	635/430/890 mm
GEWICHTE/ FÜLLMENGEN	
Fahrfertig, vollgetankt	207 kg
Radlast vorn/hinten	50,7/49,3 %
Zuladung	199 kg
Tankinhalt/Reserve	19/3 Liter Normal
MESSWERTE	
Max. Hinterradlei- stung im letzten Gang	89 kW (121 PS) bei 220 km/h
Höchst- geschwindigkeit	247 km/h
Beschleunigung	
0 auf 50 km/h	1,5 s
0 auf 100 km/h	3,1 s
0 auf 150 km/h	5,2 s
0 auf 200 km/h	9,3 s
Durchzug im letzten Gang	
50 auf 100 km/h	5,4 s
100 auf 150 km/h	4,2 s
Testverbrauch	8,9 Liter/100 km
Theoretische Reichweite	213 km
TESTMASCHINEN- PREIS	
ca. 18 000 Euro	
GRUNDPREIS	
(zzgl. Nebenkosten)	8944 Euro

* Einstellbar: N= Nivea; V= Vorspannung;
D= Druckstufe; Z= Zugstufe; Ergonomie: BR= Distanz Sitzbank-Fußraste; BL= Distanz Sitzbank-Lenker; RL= Distanz Fußrasten-Lenker