

180 PS, 200 Kilo – Fahrbericht Mende-Honda CBR 1100 XX

# AKTE XX

Nach dem Ritt auf der rund 180 PS mächtigen Mende-Honda CBR 1100 XX wissen wir endlich, wie wohltuend langsam eine 750er im Seriensport-Trimmm oder eine offene 1000er von der Stange ist.

**W**olfram Heger hatte vor den Proberunden mit seiner Seriensport-1100er grinsend gesagt: „Vollgas geht eigentlich nur auf der Geraden.“ Blödsinn?

In Rijeka gibt es eine flüssige Rechts-Links-Kombination, die auf eine mehrere hundert Meter lange Gegengerade hinausführt. Auf einem normalen Motorrad heißt dort die Übung, den frühestmöglichen Punkt für das Kommando Vollgas herauszufinden. Ich winkele die Mende-Honda CBR 1100 XX im Rechtsbogen ab und peile gleichzeitig die Curbs vorn auf der linken Seite an. Genau im Scheitelpunkt der Biegung verlagere ich das Gewicht auf die linke Raste und drehte entschlossen am Quirl. Dreierlei

geschieht: Die Drehzahl schnappt über 8000/min, worauf die Hinterhand einen kurzen Sidestep einlegt, sich gleich darauf wieder in den griffigen Asphalt krallt und drittens das Vorderrad liftet.

Knapp vor dem Ende der folgenden Linkskurve bringe ich die Front mit leicht zitternden Kinnbacken wieder auf den Asphalt. Tief im Innern schwöre ich: Nie mehr werde ich auf diesem Untier vor Beginn der Geraden unsachgemäß am Gasgriff wickeln, und nie mehr werde ich eine PS-Angabe von Tuner Christian Mende anzweifeln.

Trotz meines wenig rühmlichen Beschleunigungsmanövers stehen am Ende der Geraden 260 km/h auf der Uhr – und zwar im fünften der sechs Gänge. Zum Vergleich: Normal-Maschinen schaffen bis zum Bremspunkt etwa 230 km/h.

„Als die 1100er herauskam, habe ich mir das Ding sofort angesehen und gedacht: Da kann man schon ein Rennmotorrad draus machen. Das Fahrwerk der 900er Honda ist von Tuning-Motoren ab etwa 150 PS überfordert – die Mühle ist einfach zu kurz.“ Also sprach Christian

**Leicht-Licht: Soloscheinwerfer spart Kilo**



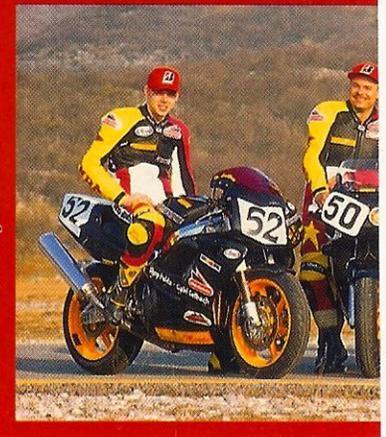
Mende, Tuner und Ex-Rennfahrer. Er muß es wissen. Der 600er Supersport-Vizemeister von '93 schraubt seit Jahren vorzugsweise an Honda-Viertaktern für den Einsatz in der Supersport- und Rallye- und Seriensport-Szene und gilt als gute Adresse für leistungsstarke, zuverlässige und leise Sportmotoren.

Wer die serienmäßige Honda CBR Doppel-X mit fetten 252 Kilo Fahrgewicht und dem monströsen doppelten Auspuffgeweih besichtigt, denkt garantiert nicht an ein Renngerät, das im Seriensport in der offenen Klasse 3 alles in Grund und Boden fahren soll. Um so erstaunlicher ist der erste Sichtkontakt mit dem schwarzgelb lackierten Monstrum von Mende. Die Seibmoto-GfK-Verkleidung behält zwar die Originalform bei, aber das Doppelstock-Licht mußte einem links eingelassenen 100er-Rundlämpchen weichen. Das gelbe Startnummernfeld und die beiden Luftnüstern

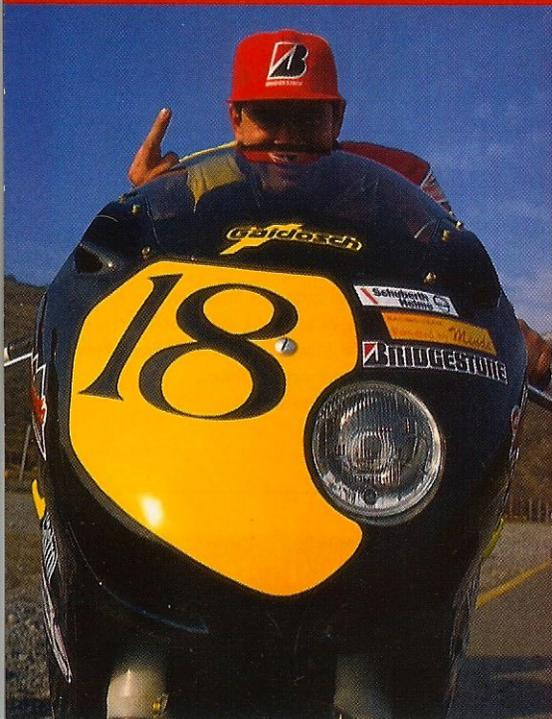
darunter verleihen der 1100er ein wespenartig-gieriges Gesicht, das sehr gut zu dem aggressiv hochgereckten 900er-Hinterteil paßt.

Die knapp 20 Kilo mächtige Vier-in-Zwei-Anlage hat Mende durch eine selbstgebogene Krümmer-Anlage mit einem CBR 900-Endtopf ersetzt: „Die ist leise, leicht und stark. Obwohl da ein 1137er auspufft, habe ich nach EU-Norm nur 80 dB/A im Fahrbetrieb.“ Die Anlage gibt es folgerichtig mit TÜV – wie alle Änderungen am Motorrad.

Im Original-Trimmm drücken die



Fotos: Dagmar Schmidt





## TECHNISCHE DATEN

### Mende-Honda CBR 1100 XX

#### Motor

Vierzylinder-Reihe, Flüssigkeitskühlung	
Bohrung/Hub	79 / 58 mm
Hubraum	1137 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	182 PS bei 10750 U/min
Drehmoment	140 Nm bei 7300 U/min
Verdichtung	12,9
Ventile	4 pro Zylinder

#### Fahrwerk

Leichtmetallbrücken-Rahmen,	
Alu-Schwinge	
Federweg vo/hi	120/120 mm
Gabelrohrdurchmesser	45 mm
Bremsen vo/hi	
2 x 296 mm, Vierkolbensattel;	
220 mm, Einkolbensattel	

#### Reifen

Bridgestone BT 58	
120/70 ZR 17 // 180/55 ZR 17	

#### Gewicht

z.Z. 213 kg fahrfertig vollgetankt

#### Preis

auf Anfrage

#### Hersteller

Christian Mende „Powered by Mende“, 31020 Salzhemmendorf.  
Tel.: 05153-963001, Fax: -963002

das bekannt gute Pendant der 900er ersetzt, was zugleich den Nachlauf auf unter 90 Millimeter reduziert. Die Vierkolben-Bremsanlage der 900er übernahm er gleich mit. Die schwere und aufwendige Dreikolben-Verbund-Bremse der XX ist dagegen für den Rennstreckeneinsatz schlicht untauglich.

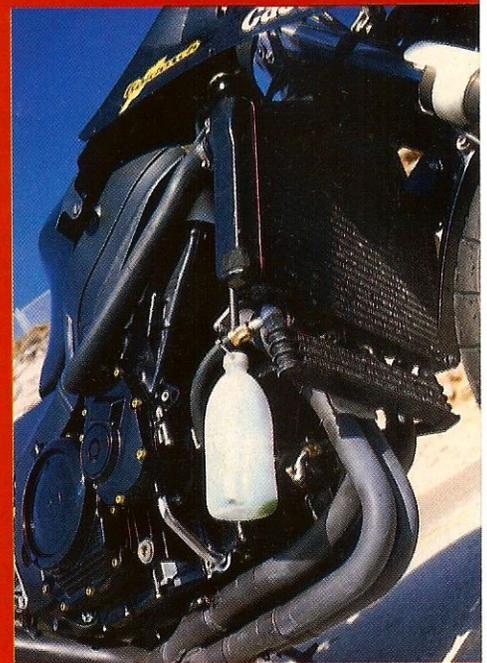
Dank der sehr handlichen 900er-Lenkgeometrie sticht die Dicke zwar flink in die Kurven, aber sobald man Gas anlegt, wird sie etwas steif. Das hängt mit der ewig langen Schwinge der 1100er zusammen, die den Radstand der Elfer gegenüber der CBR 900 trotz der kompakten Lenkgeometrie um fast fünf Zentimeter verlängert (1450 zu 1405 Millimeter).

Die neuen Bridgestone BT 58 vorn und hinten tun ihr Bestes, um das Handling flottzumachen. Die Pneus überzeugen mit bestialischem Grip, der hintere zeigt auch keinerlei unerwünschtes Eigenlenkverhalten, ob unter Last oder auf Bodenwellen.

Während die Gabel hervorragend arbeitet, steckte bei unserem Test in Rijeka notgedrungen noch das originale 1100er-Federbein zwischen den hinteren Umlenkhebeln. Es gibt für die 1100er nämlich noch nichts auf dem Nachrüstmarkt. Ein versuchsweise eingebautes 900er Öhlins-Federbein mit Längenverstellung funktionierte besser, aber noch nicht optimal. Fahrer und Tuner kennen das Problem natürlich und wissen bereits, wie es zu lösen ist. Mende: „Wir kombinieren ein Öhlins-Federbein mit Höhenverstellung mit der originalen 1100er-Hebele. Das mußte passen.“

Dann sollte sich das Potential der XXL-Honda auch in den Ecken umsetzen lassen. Selbst ohne den letzten Fahrwerksfeinschliff ist Heger nicht lahm unterwegs: „Mag sein, daß ich in den Kurven noch nicht besonders schnell bin. Aber die nächste Gerade kommt bestimmt...“

rs



Das Wunderwerk: 180 PS, 140 Nm



Abgespeckt: Im Cockpit herrscht freiwillige Selbstbeschränkung

Das verkraftet der Motor klaglos – er braucht nur Euro-Super. Kopfbearbeitung ist Pflichtprogramm: Ventilsitze, Brennräume und Kanäle.

Schwierig ist vor allem die Abstimmung von Einlaß und Auslaß. Klar, daß der Vier-in-Eins-Auspuff eine andere Bedüsung der vier mächtigen 42er Keihins erfordert. Die Airbox blieb reglementsconform unangetastet, ebenso gibt es nach wie vor einen Luftfilter-Einsatz. Vor allem die Steigerung des Drehmoments von rund 120 Nm auf 140 Nm bei identischer Drehzahl von 7300/min stellt der Abstimmung ein sehr gutes Zeugnis aus.

Stichwort Kampfgewicht: Die Fuhrer wiegt zur Zeit 213 Kilogramm mit randvollem 22-Liter-Stahltank. Fahrer Wolfram Heger: „Der gehört geändert, zumal der Sprit in dem Faß wild herum-schwappt. Mit einem 16-Liter-Kübel, einer Carbon-/Kevlar-Verkleidung und ein paar Feinarbeiten sollten wir zur Saison bei 200 Kilogramm liegen.“ Das ist ein guter Zentner weniger als das Original.

Grund für das gute Anschlagen der Diät ist das Layout des Alu-Hauptrahmens, der dem der 206 Kilo leichten CBR 900 sehr ähnelt. Die 1100er-Gabel hat Mende durch

Trio Infernal: Konstrukteur und Fahrer

#### Wizzard: Power-XX im Mende-Trimm

1100er Hondas meist nicht die versprochenen 164 PS, sondern bescheiden sich mit 147 bis 155 Pferden. Die Mendeschen Änderungen von unten nach oben: Die Kurbelwelle wird feingewuchtet, weil die beiden Ausgleichswellen verschwinden und die laufkulturfördernde Verspannung der Primärräder eliminiert wird. Angesichts der gesteigerten Drehfreude bis auf über 11000/min und der Gewichtseinsparung sind die geringfügig stärkeren Vibrationen und die leichten mechanischen Geräusche tolerierbar.

Die Pleuel gleicht Mende im Gewicht an, die Kolben bleiben Serie und werden lediglich leicht nachgefräst. Der Hubraum beträgt bei unverändertem Bohrungs-/Hub-Verhältnis von 78 zu 58 Millimetern 1137 Kubik. Schließlich die Verdichtung: Sie wuchs von elf auf 12,9.

