

Der Dampfhammer

Tuner Christian Mende hat eine betagte Suzuki GSX 1100 in eine echte Waffe für die Rennserie der »Classic Superbike« verwandelt.

Recycling ist in. Papier, Glas, Korken, Kunststoff, Metall – alles wird irgendwie wiederverwendet. Alte Motorräder hingegen landen im Museum, wenn sie Glück haben, oder auf dem Schrott, wenn sie Pech haben. Manches japanisches Superbike der 1970er- und 1980er-Jahre erlebt hingegen einen zweiten Frühling in der Rennserie »Classic Superbikes« (siehe MF 8/09, S. 110). Dort dürfen die Veteranen in drei Klassen ran: Vintage bis Bj. 1983 mit einem sehr begrenzten Raum für technische Änderungen gegenüber dem Original, AMA Legends bis Bj. 1985, wo schon eine ganze Menge geht (bspw. Änderungen an Fahrwerk und Bremsen, Motortuning) und No Limits bis Baujahr 1988, in der auch Motorräder mit Spezialrahmen (Rau, Jung, Egli, Bi-mota, Moko und wie sie alle hießen) an den Start dürfen.

Ein interessantes Betätigungsfeld für Fahrer, Tuner oder für beides in Personalunion wie Christian Mende aus Salzhemmendorf (www.powered-by-mende.de). Der hat eine fast 30 Jahre alte Suzuki GSX 1100 für die Klasse der AMA Legends vorbereitet und ist damit im vergangenen Jahr bei den Classic Superbikes angetreten. Zwar nur bei zwei Rennen, aber bei beiden landete er auf einem achtenswerten vierten Platz. Allerdings hat seine GSX mit dem Original nicht mehr viel zu tun. Als Erstes verpasste er dem Vier-

Alter schützt vor Schräglage nicht: Tuner Christian Mende unterwegs auf seiner Suzuki GSX 1100 aus dem Jahr 1983.



zylinder eine ordentliche Leistungskur: Hubraumerhöhung von 1135 auf 1300 Kubik, umgeschliffene Nockenwellen, optimierte Brennräume, modifizierte Ventile, überarbeitete Einlasskanäle – sozusagen das kleine Tuning-1x1. Dann mussten die originalen 36er-Mikuni-Vergaser dran glauben, die wurden durch 39er-Flachschieber von Keihin ersetzt. Der serienmäßige Papierluftfilter flog

raus, stattdessen säubern jetzt Schaumstofffilter von Pipercross die angesaugte Luft. Die serienmäßige Zündanlage ersetzte Mende durch eine programmierbare. Als Ergebnis zeigte der Leistungsprüfstand fast 170 PS bei 9600 und rund 140 Nm bei 6550 Umdrehungen an. Genug, um in Oschersleben 1.36er-Zeiten zu fahren. Aber das reicht dem studierten Maschinenbauer noch nicht, die bereits in Ar-

beit befindliche nächste Ausbaustufe soll es auf 1430 Kubik, 185 PS und 150 Nm bringen.

Nächstes Thema: Das Fahrwerk. Das Reglement verlangt den Originalrahmen, ansonsten herrscht freier Schaffensdrang. Mende nutzte den mit der USD-Gabel einer Tiger 1050 mit Innenleben von Wilbers und der Schwinge einer GSX-R1000 mit selbstgefertigter Umlenkung und Wilbers-Federbein. Die Bremsen stiftete eine Kawa ZZR1400, die 17-Zoll-Räder (hinten mit einer 200/60er-Pelle bereift) eine Fireblade. Das Gesamtgewicht drückte der Tuner von ehemals 263 auf schlanke 184 kg, vollgetankt und mit E-Start, wohlgemerkt.

Und da das Regelwerk M-Lenker oder Lenkerstummel verbietet, platziert sich der Pilot an einem LSL-Superbike-Lenker aufrecht sitzend, ganz so wie früher Eddie Lawson, Freddie Spencer oder Wayne Rainey. Wer jetzt diesen und die anderen Klassiker in 2012 einmal live sehen möchte, findet die Termine auf www.classic superbikes.de.

Text: Jürgen Schons
Fotos: Hersteller

