

DIE ALTE

KRAFT



Ein gut eingeschenkter, klassischer Japan-Vierzylinder ist noch immer eine Macht. Vor allem, wenn er aus Salzhemmendorf kommt. Dort entsteht die **MENDE-SUZUKI GSX 1400**. Leichtes Alteisen, das schwer zu denken gibt

TEXT: JO SOPPA FOTOS: KONTERFLEX-STUDIO



Eddie Lawson auf Kawasaki Z 1000. Freddie Spencer auf Honda CB 900 R und Wes Cooley auf Suzuki GS 1000. Die große Zeit der amerikanischen Superbike-Rennen pocht noch heute wild in der Herzen zahlreicher Fans. So wild pocht es, dass man die Szene hierzulande mit einer eigens installierten Rennserie (www.classicsuperbikes.de) munter am Lodern hält.

Die beliebtesten Basismotorräder für derlei Treiben wurden bereits genannt. Ganz anders sieht es bei dem hier gezeigten Stück aus. Selbst Suzuki-Kenner müssen genau hinschauen, um das Ausgangsprodukt zweifelsfrei benennen zu können. Das liegt auch am Erscheinungsbild

des ursprünglichen Serienkrads. Gelinde gesagt ist die zugehörige GSX 1100 EF aus dem '85er-Baujahr auch alles andere als eine echte Dorfschönheit. Ab Werk war das eine ziemlich klobige, 260 Kilogramm schwere Kiste, mit dem damals angesagten 16-Zoll-Vorderrad samt ominösem, mit der Bremsanlage gekoppeltem Anti Dive-System. Bislang war dieses Motorrad bei Klassik-Superbikern also eher ein Geheimtipp. Ein günstiger dazu.

GEHEIMTIPP ADE

Damit dürfte es nach Erscheinen dieses Artikels entgültig vorbei sein. Denn der sporterprobte Niedersachsen Christian Mende demon-



Nicht alles neumodische Material ist „ein Gelump“. Das multifunktionale Miniatur-Cockpit von Moto Gadget überzeugt auch Hardcore-Analogiker. Jene erfreut auch die urmechanische Lampenklemmung. Das AMA-Kürzel steht für die in Amerika liegenden Superbike-Wurzeln



Powered by Harley



Powered by Harley
Continental
SportAttack 2.1



Nur mit guten Beziehungen gelang es, einen Fachbetrieb zu finden, der den Zylinderblock für bezahlbares Geld aus dem Vollen schnitzte. Und das Ganze in makelloser Maßhaltigkeit. Wer's günstiger will, der bekommt die feine Ritzelabdeckung dagegen für 225 Euro. Immerhin schon ein Einstieg ins eigene GSX 1100-Projekt. Wie dafür gemacht fügt sich die GSX-R-Schwinge in den 30 Jahre alten Rahmen. Ein schönes Beispiel für die Könnerschaft von Christian Mende liefert auch der akribisch ausgeführte Lenkeranschlag. Top Ware

triert auf begeisternde Art und Weise, was sich aus diesem betagten Alteisen zaubern lässt. Man bedenke: Die Basis hat konstruktiv gute 30 Jahre auf dem Buckel. Schaut man sich dann die Eckdaten des Stücks an, ist man kurz davor, vom guten Glauben an den Fortschritt abzufallen. 185 Kilogramm fahrbereite Masse treffen nämlich auf 188 PS maximale Motorleistung. Die zugehörige Leistungskurve sieht auch nicht aus wie der krampfhaft hochgepäpelte Zickzack-Kurs eines verzweifelten Tuners auf der Suche nach dem ultimativen Topwert. Sondern eher wie ein Lehrstück aus dem Buch für angewandte Motorentechnik.

INSPIRED BY KUNDE

Wie ist so etwas möglich? Und wie kommt man auf so eine Idee? Christian Mende ist ein alter Hase im Geschäft. Seine Biographie hört sich nach Bilderbuch an: Seit frühester Jugend Motorrad-infiziert. Viel geschraubt, beruflich auch in die Mechanik eingestiegen, Rennsport betrieben, aus dem Hobby schließlich einen Beruf gemacht.

Heute ist er 55 Jahre jung und laboriert in seiner überschaubaren Einmann-Werkstatt im Tiefland

zwischen Hameln und Hildesheim. „Die meisten Kunden möchten heute eine Feinabstimmung ihrer Motorsteuerung. Das hat natürlich mit klassischen Tuning-Handwerk nichts mehr zu tun“, plaudert Mende aus dem Alltag. Irgendwann stand ein Kunde mit einer bereits umgebauten und getunten Suzuki GSX 1100 in der Türe. „Der Apparat lief nicht so recht, und ich sollte das gute Stück auf Vordermann bringen. Das Resultat hat mir dann so gut gefallen, dass ich mir eine eigene Maschine für Classic Superbike-Rennen aufgebaut habe.“

Diesem Renner folgte bald ein zulassungsfähiger Ableger für den Straßenbetrieb. Das Projekt hat jetzt bereits einige Jahre auf dem Buckel. Und man sieht den Motorrädern den Feinschliff an. Da wirkt nichts geschludert. Perfektion bis ins Detail. Herr Mende, wenn ich einen Tuner brauche, dann melde ich mich.

ZWEI SCHWESTERN

Suzuki Eins und Suzuki Zwei sind denn auch so eine Art Zwillingspärchen. Die Version für die Rennstrecke darf noch ein bisschen brutaler und eine ganze Kelle lauter sein. Knappe 200 PS bei 9700/min leistet



diese Version, von der selbst der Erbauer sagt: „Also, bei Regen will ich das besser nicht fahren.“ Tatsächlich sollte man auch nicht zu sehr auf die spektakulären Leistungswerte schielen.

KLASSISCH MODERN

Weit interessanter ist nämlich das Technikpaket aus Fahrwerk und einem nicht gar so ultimativ – und auch teuer – aufbereiteten Suzuki-Triebling. Denn es müssen partout nicht 1400 ccm und 157 Newtonmeter maximales Drehmoment sein. Eine Motorüberarbeitung auf 1260 ccm bietet Christian Mende immerhin schon für 3170 Euro an. Kribbelig macht der Fahrwerksmix mit Suzuki GSX-R 1000-Hinterradschwinge, modifiziertem Lenkkopfschwinge, modifiziertem Lenkkopf und der überarbeiteten Gabel aus einer Triumph Tiger Sport. Deren

Holme sind lang genug, um mit dem technisch übrigens auch heute noch durchaus überzeugenden Doppelschleifenrahmen aus Vierkantprofilen eine glückliche Ehe einzugehen.

Bei der Wahl der Räder geht Christian Mende auch gerne den pragmatischen Weg: „Die modernen Superbike-Serienfelgen sind heute so leicht. Da braucht's keine teuren Magnesiumteile mehr.“

MIT VIEL GEWUSST WIE

In die gleiche Kerbe zielt auch das gekonnt umgesetzte Bodywork der Suzuki. Auf die Frage, wie er denn diese wunderbar schlanke Tanklinie hinbekommen habe, antwortet Tuner Mende: „Ganz einfach. Das ist der Tank der 750er-Version. Die Sitzbank habe ich passend dazu laminiert.“ Der Mann übertreibt nicht: Powered by Mende. □



Gute Laune inklusive: Christian Mende (rechts) mit Assistent. Rennversion und legale Straßenversion unterscheiden sich in den technischen Grundzügen nicht. Beiden gemein ist die erstklassige Arbeit bis ins Detail. Wer bei der Berufsbezeichnung „Tuner“ bislang zusammenzuckte, darf angesichts dieser Arbeiten wieder Hoffnung schöpfen



TECHNISCHE DATEN: MENDE-SUZUKI GSX 1400

Preis: abhängig von Art und Umfang der ausgeführten Arbeiten
Leistung: 188 PS (138 kW) bei 9250/min, maximales Drehmoment 157 Nm bei 7300/min (Straßenversion)
Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, luft-/ölgekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Zylinder aus dem Vollen gefräst, Schmiedekolben. Hubraum 1400 ccm, Keihin-Flachschiebervergaser mit Schaumstoff-Luftfilterelement. Mende-Vier-in-eins-Auspuffanlage. Elektrostarter. Fünfganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette
Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, modifiziert. Upside down-Telegabel, Ø 43 mm, voll einstellbar, Hinten Leichtmetallschwinge Typ GSX-R 1000 mit Monofederbein, voll einstellbar. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 200/50ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm. Lenkkopfwinkel 65 Grad, Radstand 1520 mm, Sitzhöhe 800 mm. Tankinhalt 18 Liter, Gewicht vollgetankt 185 kg
Kontakt: Powered by Mende, 31020 Salzhemmendorf-Osterwald, Telefon (05153) 963001