

Das groß angekündigte Rennen zwischen der RW-X11 und der Molzer-X11 ist nicht zustande gekommen, weil dem ehemaligen Verkaufsleiter von Honda Austria Christian Molzer seine 168 PS starke, viperblauweiße X11 (schärfere Nockenwellen, MIG-Racing-Anlage) in Brünn ausgekommen ist. Ein Interview über die Hintergründe dieses Dramas.

Herr Molzer, wie ist es überhaupt zum Molzer-X11 Projekt gekommen?

Ich wollte schon immer ein großes, mächtiges Naked-Bike haben, weil nur ein derartiges Motorrad meine Figur kaschiert. Der Zufall hat dann ergeben, daß beim ersten Test ein Journalist eine X11 solcherart havarierte, daß sie sich optimal für meinen geplanten Umbau eignete.



Das war aber keiner vom Reitwagen.

Nein. Wie gesagt, ein Umbau war möglich.

Okay, was passierte dann?

Beim Strutzenberger suchten wir Möglichkeiten der preiswerten und dauerhaften Leistungssteigerung und entdeckten, daß die scharfe Einlaßnockenwelle der Vergaser-XX optimal paßt. Mit einer MIG-Kompletanlage kamen wir ohne weitere Modifikationen auf 168 PS. Perfekt war, daß am elektronischen Motormanagement nichts manipuliert werden mußte, weil es sich selbsttätig auf die neuen Bedingungen eingestellt hat.

Die weiteren Schritte?

CHM-Fahrwerkstuning mit höhenverstellbarem Technoflex-Federbein hinten, Gabelumbau (Federn, Öl etc.) ebenfalls von Technoflex. In der Praxis zeigte sich dann besonders bei der Gabel, daß die Modifikationen für die Rundstrecke sehr gut sind, auf der Straße aber unkomfortabel.

Mühsam war die Montage der Kevlar-Bremsleitungen der Firma IL Moto. Beim DCBS-Bremssystem der X11 ist das ein Aufwand wie bei einem Flug zum Mond. Das Ergebnis kann sich aber sehen lassen: Hat sowohl in bezug auf den Druckpunkt als auch auf den Biß viel gebracht.

Na, dann kam noch der breite Pro

Taper Lenker mit den Aufnahmen der Honda Magna.

Auch hier zeigte sich erst in der Praxis, daß die



versteckte Gummilagerung des Originallenkers wichtig ist, da sonst feine Vibrationen zu den Händen durchkommen.

Desweiteren: Bugspitz, Innenkotflügel und Radabdeckung von der 2Rad-Börse. Als Verkleidung wählte ich die Front der Honda NSR 125 und integrierte die Blinker der Mercedes A-Klasse.

Und dann wurde lackiert. Alle Motorteile wurden in Silber lackiert, die Karosserie wie Tank, Kotflügel und Pürzel in Viperblau mit weißen Streifen.

Muß eine Mörderhacke gewesen sein.

Sicher. Das wird Herr Greger (Anm.: Motorradverkauf, Lackiererei, Spenglerei Greger, 2640 Gloggnitz, Tel. 02662/45223) auf jeden Fall bestätigen. Da mußten acht Schichten aufgetragen werden.

Na gut, das edle Stück war endlich fertig. Und dann kam der Crash. Wie?

Überraschend. Habe mich in Brünn sehr wohl gefühlt und habe auf der Geraden alles inhaliert, was so unterwegs war. Auch die RI-Abteilung. In der Kurve war der Speed nicht gewaltig toll, aber für ein Naked-Bike auf jeden Fall ausreichend. Und plötzlich bin ich schon gelegen. Der Vorderreifen ist ansatzlos weggerutscht. Ein klassischer Lowsider. Leider hat sich dann die Honda im Kiesbett gewälzt und so sind beide Seiten zu Schaden gekommen. Ist wirklich schade, denn die Performance meiner X11 war sehr zufriedenstellend. Habe sie vorne um zwei Zähne kürzer übersetzt - also auf 230 km/h Topsspeed - und wenn ich im Zweier bei 120 km/h Gas gegeben habe, hat das Vorderrad spontan abgehoben.

Ich will jetzt nicht ätzen, aber für die RW-X11 hätte das ohnehin nicht gereicht. Alles Gute.

