

ALS NACKTVERSION DER HONDA 1100 XX IST DIE X-11 TECHNISCH EIN AUSGEZEICHNETES MOTORRAD... WENN DA NICHT DAS STYLING WÄRE. IN WUPPERTAL HAT MAN SICH DER SACHE MAL ANGENOMMEN - SEHR ERFOLGREICH, WIE WIR MEINEN.

DEANWELLS K-REITER



hatte ich keinen Bock drauf. Ich konsultierte meinen Kumpel, einen Honda-Händler, und der gab mir den entscheidenden Tipp: Da käme Ende des Jahres etwas Neues, Nacktes heraus. Auf Basis der Honda Doppel-X.“

Woodstock

Endlich, im Oktober '99 stand die Honda CB 1100 Sfy ED, oder kurz XII, beim Dealer. Erdnuß erinnert sich: „Ich dachte, ist sicher nicht jedermanns Geschmack, aber ich fand sie geil! Probefahrt gemacht, hatte Druck wie Sau, also das Teil gekauft und Anfang 2000 abgeholt.“ Die ersten Modifikationen hielten sich stark im Rahmen und waren hauptsächlich kosmetischer Natur. Der drastischste Eingriff bestand im Lahmlegen des dualen Bremssystems, denn „das war im normalen Fahrbetrieb nicht schlecht, und als Endurofahrer war ich es gewohnt, viel mit der Hinterradbremse zu arbeiten. Aber hartes Anbremsen in Serpentinaen ging gar nicht. Beim deftigen Zug am Handbremshebel, blockierte auch das Hinterrad, jedes Mal rutschte mir der Arsch weg. Ganz beschissen bei nasser Fahrbahn.“

Linus

Ein weiterer Grund für die anfänglich zaghaften Umbauten, war die magere Lage am Markt. „In der Fighters schaute ich mich mal um, was es so an Teilen für die X-11 gab. Ich fand so gut wie gar nichts für das

seltene Stück.“

Wie entstand dann dieser umfangreiche Umbau? „Zu Beginn der Saison 2002 lernte ich die Jungs der Streetfighters West kennen. Lauter gute Typen mit coolen Mopeds. Also mußte meine Dicke – so heißt sie unter X-11-Fahrern – im Winter 2002-2003 auch dran glauben. Ich verschwand mit Motz für Wochen in der Garage, und so stand in der nächsten Saison mein erster Umbau auf den Rädern.“

Lucy

Wer die Serienphysiognomie der X-Eleven kennt, hat eine etwaige Vorstellung, weshalb sie nach nur vier Jahren wieder aus der Angebotspalette verschwand: Der extrem bullige Tank, die konventionelle Teleskopgabel, die Kühler-/Motorverkleidungen in Form von Riesenkriemen, Fußrastenträger, Blinker und Instrumen-

„Angefangen habe ich mit Enduros“, sagt Frank. Irgendwie kann ich mir den Brocken, der da vor mir steht, nur schlecht auf einem leichten Einzylinder vorstellen. Ebenso wenig paßt „Erdnuß“ zu ihm, wie er von seinen Freunden genannt wird. Auf eine Honda XL 250 und 500 folgten zwei Afrika Twins, eindeutig passenderes Gerät für den Großen. Die Erste der Twins erlitt

beim Einschlag in einen abrupt wendenden PKW den sofortigen Unfalltod, aber auf der Zweiten riß er über 160.000 Kilometer ab. Sogar in den Alpen und den Wüsten von Marokko und Tunesien war er darauf unterwegs, doch: „irgendwann fiel mir eine Streetfighters in die Hände, und plötzlich verspürte ich ein Verlangen nach einem großen Straßengerät. Aber na-

türlich keinen Yoghurtbecher.“

Snoopy

Dem Honda-Mann stellte sich die Frage nach der richtigen Marke erst gar nicht, die Modellwahl hingegen war schwieriger: „Die X4 gefiel mir, erstens von den Dimensionen, zweitens vom Styling. Aber die gab's ausschließlich als Grauiimport, da

tenpanel in gigantischen Ausmaßen oder das unproportionale Heck gestalten ein sehr unharmonisches Motorrad, das keine