



Vanuit midden-Frankrijk moesten we nogal snel terug naar de redactie. De X-11 maakte geen bezwaar...

Hans Pappekens

Performance Naked

In 1968 dropte Honda al een gelijkaardig explosief met de voor die tijd sublieme CB750 met 67 pk voor 218 kg in een periode waar de meeste andere constructeurs apetrots waren op hun krachtpaters met vijftig pk. De CB1100SF, zoals de X-11 voluit heet, heeft dus een naam hoog te houden. Dat lukt ook aardig in een markt waar de andere viercilinder naked bikes maximum 110 pk vermogen en ongeveer 100 Nm koppel leveren. De X-11 stelt daar 143 echt gemeten pk's aan de krukas tegenover waarvan er aan het achterwiel 131 overblijven. Onze Fuchs testbank begroot het maximum koppel op 116 Nm. Een fikse kloof met de concullega's dus en het is dan ook niet geheel onterecht dat Honda voor deze motor een nieuwe klasse, 'Performance Naked's' genaamd, in het leven roept. De enige andere motor die standaard voor die klasse in aanmerking komt is volgens ons niet één van de drie andere Japanse dikke nakeds maar wel de Speed Triple van Triumph. Die combineert immers ook een vooruitstrevende styling met een lichtgewicht aluminium frame en een watergekoeld, geïnjecteerd motorblok en mikt daarmee veel meer op de toekomst dan wel op het verleden.

Nochtans boeken 'retro-geïnspireerde' motoren als de Suzuki Bandit en GSX 1200, de Yamaha XJR 1300 en de Kawasaki ZRX 1100 mooie verkoopresultaten en dat niet in het minst omdat ze vanwege hun relatief eenvoudige opbouw ook betaalbaar zijn gebleven. De voorganger van de X-11, de CB 1000 F, hoorde niet helemaal in het rijtje thuis omdat hij een modernere, watergekoeld blok in het vooronder had en er veel aandacht en dus geld aan de perfecte afwerking was besteed. De CB 1000 F werd te duur bevonden en kon desondanks niet dezelfde vlotte stuurcapaciteiten als de anderen voorleggen. Voor iedere tien GSX'en, ZRX'en of XJR's die je vandaag de dag ziet ontwaar je dan ook hooguit één CB 1000 en dat moet bij Honda een ferme doorn in het oog geweest zijn, zo ferm dat er drastische maatregelen genomen werden. Want eerlijk gezegd, toen wij de eerste keer schreven dat er wel eens een nieuwe CB 1100 met het blok van de Super Blackbird zou kunnen komen leek het ons ook wat teveel van het goede, zeker voor het 'voorbeeldige' Honda. Bijna tweeduizend kilometer 'X-elfen' later weten we evenwel dat overdaad niet altijd schaadt.

Next generation

De X-11 heeft het blok van de Blackbird niet onveranderd overgenomen. Het belangrijkste verschil is de nieuwe versnellingsbak met vijf verhoudingen in plaats van zes. Hij is trefzeker en de mechanische koppeling is licht te bedienen en zeer goed te doseren maar er is toch een kink in de kabel.

De bak laat namelijk flink van zich horen en dat misstaat een beetje op deze voor de rest zo verfijnd afgewerkte machine. Met het vorderen van de kilometers werden de metalige klappen weliswaar wat stiller maar helemaal verdwijnen zullen ze nooit en dat moet, aan de vooravond van het jaar 2000, toch beter kunnen.



Henry B. Stern

Sturen vraagt wat input van de berijder maar wie wil kan hard en plat. Grondspeling is er voldoende.

De X-11 maakt ook geen gebruik van het Direct Air Intake System dat de eindsprint van de Blackbird versterkt en zowel kleptiming als injectie van de viercilinder werden aangepast aan de noden van een naked bike. Iets minder vermogen dus maar wel vetter gespreid en overall beschikbaar. Voorts heeft een 'Next Generation naked' volgens de Honda-ingenieurs nood aan wat trillingen, maar niet teveel. Makkelijk zat, van de twee kettingaangedreven balansassen van de Blackbird-motor wordt er eentje vergeten en ziedaar: trillingen die de rijder vooral vanaf 4.500 o.p.m. laten weten dat er onderin wat gebeurt en dat tot 10.500 o.p.m. koppig volhouden. De voetsteunen en het frame trillen vrolijk mee en dat moet ook zo volgens Honda-san maar de handvatten zijn een heel ander paar mouwen. Daar wordt getril al snel irritant en de stuurhelften van de X-11 zijn dan ook op een schetsplaat gemonteerd die op haar beurt met isolerende rubbers aan de kroonplaat bevestigd is. Logica uit het verre Oosten, ga er maar aan staan...

Op de Franse binnenwegen krijgen we niet veel tijd om ons te verkneukelen over het hele gedoe met gewenste en ongewenste trillingen. Geregeld moeten we van het gas af, en dat niet omdat het rijwielgedeelte niet meer meekan of de motor instabiel wordt. Nee, flirten met de 200 km/uur is op secundaire weg gewoon niet erg netjes en daarbij wil onze tanktas boven de 180 km/uur het luchtruim verliezen. Ter verdediging kunnen we alleen maar inroepen dat de X-11 snel rijden verduiveld makkelijk en daardoor aantrekkelijk maakt. In

HONDA X-ELEVEN

vijfde en hoogste versnelling rij je op teller bij 5.000 o.p.m. 130 km/uur. Duizend toeren later staat de naald al net onder het streepje van de 160, nog eens zoveel omwentelingen later pal op dat van de 185 en weer duizend verder knal je door het landschap aan 210. U kan zich voorstellen wat er gebeurt wanneer je een beetje sportief door de versnellingen gaat jagen. Van instabiliteit of een licht wordende voorkant is ook voorbij de kaap van de 200 geen sprake. Verantwoordelijk voor dat laatste zijn de wielbasis van 1500 mm, het drooggewicht van 222 kg en de breed uitwaaiende radiatorbehuizing die speciaal ontworpen werd om aan hoge snelheden extra neerwaartse druk op de voorpartij van de motor uit te oefenen.

De rode zone begint bij 10.500 o.p.m. en wie tot aan de begrenzer wil doorgaan moet weten dat die bij 10.800 o.p.m. in werking treedt. Hoe snel je op dat ogenblik rijdt mogen de gegadigden zelf uitzoeken. Op de testbank perste de X-11 er 255 echte kilometers uit met op teller bijna 280 km/uur maar in werkelijkheid zal je uit erg dik eikenhout gesneden moeten zijn om dat lang vol te houden. Tot 230 kunnen we melden dat de machine geen krimp geeft, iets wat op dat ogenblik niet gezegd kan worden van de voor windvaan solliciterende piloot en diens tot tegen neus en kin geperste integraal. Want 'next generation naked bike' of niet, de X-11 biedt slechts minimale windbeschermtuning en aan tweehonderd plus begint de rijwind dan ook een aardig woordje mee te spreken. Tegenover de klassieke naakte motoren biedt de X-11 wel het voordeel dat je veel meer 'in' dan 'op' de motor zit. De enorme 22 liter tank torent zover boven het diep uitgesneden zadel (zithoogte 795 mm) uit dat je bijna tot aan je navel tegen de tank zit. De breedte van het benzinereservoir is één van de meest indrukwekkende stijkenmerken van de motor en de uitsparingen van de tank bieden tegelijkertijd beschutting en steun voor knieën en bovenbenen. Je kan je met andere woorden flink schrap zetten door de vette tank te omklemmen. De stuurhelften verplichten je op hun beurt tot een licht voorovergebogen, actieve zithouding en dat alles maakt dat je op de X-Eleven automatisch de optimale gevechtshouding aanneemt om het tegen de wind op te nemen. De moderne tellerpartij met aparte, goed afleesbare klokken met rode achtergrond is specifiek ontworpen om de rijwind te breken maar laten we wel wezen. Er is enig effect voelbaar maar wie het potentieel van het motorblok benut zal op de X-11 moeten vertrouwen op arm- en nekspieren, en niet op slimmigheidjes als aerodynamisch verantwoord tellers. Wie echt wil kan trouwens al bij Honda terecht voor een bijpassend windschermje dat samen met de motor ontworpen werd en dus vermoedelijk goede resultaten zal opleveren. Zonder