

## REISTEST

scherm blaast de wind bij een berijder van ongeveer 1m 78 die zich niet speciaal schrap zet op hals en helm maar niet op de borst. De luchtstroom blijft gelukkig gevrijwaard van turbulenties zodat de piloot niet constant moet zitten knikkebollen. Wanneer de snelheid de hoogte in gaat is er veel ruimte om plat op de enorme tank te gaan liggen maar helemaal plat kan niet. De hoge tellerpartij hindert dan het zicht en daarbij staan de stuurhelften voor zulk werk te horizontaal. Comfortabel kruisen kan hoedanook tot 140 km/uur. Hoe meer je daarboven gaat, hoe verbeterer je tegen de wind zal moeten vechten maar daar gaat het bij dit soort motoren juist om. De liefhebbers van armverlengende acceleraties en storm oogsten voor gevorderden zijn bij de X-11 in ieder geval aan het goede adres. Toevallig hadden we op de redactie een Yamaha XJR 1300 SP ter beschikking. Een echte vergelijking hebben we niet kunnen maken maar bij hernemingen in twee en drie van zo'n 60 tot 140 km/uur bleef de XJR 1300 opmerkelijk goed bij. Toch willen we er een mooie zomer op verwekken dat de X-11 uiteindelijk van de XJR zou zijn weggereden, puur op vermogen, zo vanaf 160-170 maar echt relevant is zo 'n overwinning natuurlijk niet. De X-11 is dus wel de krachtigste naked van het moment (behoudens een full power V-Max) maar hij zal tot ver boven de legale snelheden moeten gaan om echt verschil met de concurrentie te kunnen maken.

## Flex

Zoals verwacht kan de motor van de X-11 dus eigenlijk alles aan. Rustig rijden met de wetenschap dat je met één haal aan het gas alles en iedereen achterlaat of juist keihard overall doorknallen met de wetenschap dat je straks met je vriendin achterop ook nog van een rustig toertje kan genieten. Van 2.000 tot 10.500 o.p.m. is de watergekoelde viercilinder je trouwste dienaar die nooit bikt, hapert of stottert. Gewoon opendraaien, vasthouden en hopen dat er geen multanova's in de buurt zijn. In vijfde heb je zo een rimpelloos snelheidsbereik van 60 tot 260 kilometer per uur ter beschikking en met een blok dat tot zulke dingen in staat is moesten de ingenieurs wel op zoek naar een stijf frame en dito rijwielgedeelte. Het aluminium twin-spar frame is geïnspireerd op dat van de Blackbird maar werd ontworpen om niet zo stijf te zijn. U leest het goed; de ingenieurs incorporeerden opzettelijk een bepaalde mate van torsionele flexibiliteit bij het ontwerpen van het nieuwe frame. In mensentaal: het frame geeft een berekend beetje mee bij bochtenwerk omdat dat volgens Honda de rijnsensaties met een dikke naked verhoogt. Kan best zijn maar wij beoordelen de X-11 als een zeer stabiele motor met



*Een stuur in rubbers en een opzettelijk niet-geheel-stijf frame. Toch is de X-11 veilig en vaardig te sturen.*

## HONDA X-ELEVEN



**De originele tellerpartij mist een benzinemeter en leidt de rijwind turbulentieloos tot op de helm. Het betere naked-bike-gevoel.**

**Optisch scharniert de swingarm in het blok, hier zie je echter dat dat niet het geval is. Let ook op de 'onderlippen' van het radiatorrooster. Die werden speciaal toegevoegd om het voorwiel beter aan de grond te houden.**

**DCBS-remmen en een spaghetti-uitlaat in 4-in-2-in-1-in-2 trim. Kijk maar na, het klopt...**



betrouwbare stureigenschappen, dus ook met 'torsionele flexibiliteit' ervaar je het frame in de praktijk als stijf en capabel. Het frame kan meegeven dankzij het nieuwe 'centre pivot'-ontwerp. In tegenstelling tot wat je ziet en tot wat we in ons vorig nummer op basis van de eerste foto 's veronderstelden scharniert de swingarm wel degelijk in het frame en niet in het blok. Waar het frame lijkt te eindigen reikt een door de schetsplaten aan het oog onttrokken gietstuk tot onderaan het blok zodat de swingarm alsnog gewoon in het frame pivoteert. Het is dat gietstuk dat gecontroleerd meegeeft wanneer bochten aangesneden worden. Verwonderlijk op de voor het overige erg ruim bemeten X-Eleven vinden we de hooggeplaatste voetsteunen die de benen in een sportieve hoek dwingen. In vergelijking met de steuntjes van de Blackbird staan ze zelfs net iets hoger en even verder naar achter. Dat valt vooral bij de eerste kennismaking op om daarna steeds minder storend te worden. Je raakt er dus aan gewend en echt zere benen hielden we er ook na 700 km autosnelweg niet aan over. In ruil heeft de X-11 wel zoveel grondspeling meegekregen dat geen zinnig mens erover te klagen kan hebben.

Voorraan heeft de X-11 dezelfde niet-instelbare 43 mm telescoop die ook op de Blackbird dienst doet en daarvan kan gezegd worden dat hij z'n taak naar behoren vervult. Dat doet ook de achterste schokdemper die zonder link-systeem rechtstreeks op frame en swingarm vastgebouwd werd. Door het zadel te verwijderen kan je de veervoorspanning in zeven standen aanpassen. Doordacht vinden we de bagagehaakjes die uitklapbaar in de bodemplaat van het zadel ingewerkt werden,

zo ontsieren de haakjes de strakke lijn van de motor niet maar zijn ze er wel wanneer dat nodig is. ergonomische tekortkomingen heeft de X-11 ook. Zo zagen we graag een tweede dagteller, een benzinemeter, een klokje en een alarmknipperlichtschakelaar maar alleen de benzinemeter hebben we echt gemist. Afhankelijk van de rijstijl schommelt het verbruik immers nogal fors tussen zes en acht liter en je weet dus nooit wanneer het goed zichtbare reservelampje op zal gaan lichten. Eens het zover is heb je nog vier liter over maar aangezien een reservekraan niet aan boord is is het maar beter meteen te gaan tanken. Met een gemiddeld verbruik van 6,95 l/100 km (1:14,38) gaat het lampje na 258 km branden, stalen zenuwen brengen je dan nog tot 316 km voor je echt droog staat en dat is lang geen slechte waarde.

## Logo's

Wie de foto's bij deze test eens goed bekijkt merkt dat Honda nogal gyl met stickers van allerhande technische snuffjes heeft rondgestrooid. De afkortingen zijn allen gekend van voorgaande Honda modellen. De PGM-FI injectie is dezelfde korte 'aandegashanger' die we ook van de Blackbird kennen. Bij oneffen wegdek is het even oefenen om niet schokkerig te rijden maar in ruil daarvoor heb je wel de meest directe gasrespons die je vandaag kan kopen. HECS3 staat voor Honda Evolutional Catalizing System en werd voor het eerst toegepast op de VFR 800. Belangrijk om te onthouden is dat er twee driewegskatalysatoren vlak voor de einddempers verwerkt zitten en dat die absoluut niet tegen loodhoudende benzine kunnen. Vandaar ook de tankdop die alleen loodvrije vulpistoolmonden toelaat. Sinds begin dit jaar beschikken Honda-rijders met