



Henny B. Stern

Technische fiche

Honda X-Eleven

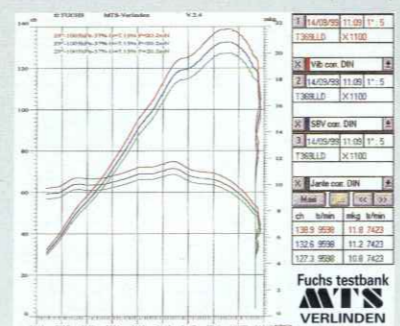
Motor watergekoelde viercilinder 4-taktmotor in lijn, dubbele bovenliggende nokkenassen, 4 kleppen per cilinder.
 Max. vermogen: 140 pk (103 Kw) bij 9.000 o.p.m.
 Max. koppel: 116 Nm bij 7.000 o.p.m.
 Boring x slag: 79 x 58 mm.
 Cilinderinhoud: 1137 cc.
 Compressieverhouding: 11:1.
 Carburatie: Elektronische injectie
 Uitlaatsysteem: 4-in-2-in-1-in-2
 Smeersysteem: wet sump.

Elektrische installatie
 Geprogrammeerde digitale transistorontsteking met elektronische vervroeger.
 Boordspanning: 12 V.
 Elektrische starter.

Transmissie
 Primaire transmissie: d.m.v. tandwielen, reductie 1,571
 Hydraulisch bediende meervoudige natte platenkoppeling
 Secundaire transmissie: d.m.v. 0-ring ketting, reductie 2,529
 6-versnellingsbak met klauwgeschakeling.
 Overbrengingsverhoudingen: I 2,769; II 1,938; III 1,556; IV 1,316; V 1,167

Rijwielgedeelte
 Frame: aluminium 'dual spar' brugframe.
 Voorvork: hydraulisch gedempte 43 mm telescoop met HMAS cartridge. Veerweg 120 mm.
 Achtervering: gasgevulde mono-shock, veervoorspanning 7-voudig verstelbaar, veerweg 120 mm.
 Remmen voor: hydraulisch bediende dubbele 310 mm-schijf met zeszuiger remklauwen
 Remmen achter: hydraulisch bediende enkele 256 mm-schijf met zeszuiger remklauw
 Gegoten holle aluminium driespaaksvellen.
 Band voor: 120/70 ZR 17
 Band achter: 180/55 ZR 17

Maten & gewichten
 Lengte: 2145 mm
 Hoogte: 1115 mm
 Breedte: 750 mm
 Wielbasis: 1500 mm
 Balhoofdhoek: 25,5°
 Naloop: 102 mm
 Zithoogte: 795 mm
 Drooggewicht: 222 kg
 Maximaal toelaatbaar gewicht: 410 kg
 Tankinhoud inclusief reserve: 22 l (4l reserve)



Prestaties
 Topsnelheid: 255 km/u chrono (testbank)
 Brandstofverbruik: 6,95/100 km gemiddeld
 Theoretische actieradius: 316 km
 Specifiek vermogen: 123,13 pk/l

Uitrusting
 Twee spiegels op stuur gemonteerd. Dashboard met Snelheids- kilometer- en dagteller, toerenteller, Controlelampjes voor groot en klein licht, vrijstand, richtingaanwijzers, injectiesysteem en olie-druk; Contactslot met stuurslot en sleutel met gecodeerde chip. Ontstekings-beveiligde jiffy (bijstandaard). Gereedschapset.

Prijzen onderdelen incl. BTW.

Spiegel:	1932 Bef.	f n.n.b.
Stuurhelm:	3595 Bef.	f n.n.b.
Koplamp-unit:	4800 Bef.	f n.n.b.
Richtingaanwijzer voor:	2081 Bef.	f n.n.b.
Richtingaanwijzer achter:	2081 Bef.	f n.n.b.
Benzinetank:	27.320 Bef.	f n.n.b.
Remhendel:	1182 Bef.	f n.n.b.
Koppelingshendel:	484 Bef.	f n.n.b.
Voetsteun piloot:	2501 Bef.	f n.n.b.
Einddemper:	21.168 Bef./	f n.n.b.
Set remblokken voor:	3504 Bef.	f n.n.b.
Set remblokken achter:	2461 Bef.	f n.n.b.
Oliefilter:	425 Bef.	f n.n.b.
Luchtfilter:	1750 Bef.	f n.n.b.
Ketting + tandwielen:	8655 Bef.	f n.n.b.

Enmalige kost
 B.I.V.: 35.000 Bef. + 2.500 Bef. fiscale zegel.

Jaarlijkse kosten
 Verkeersbelasting: 1518 Bef.
 Verzekering B.A.: 22.050 Bef.
 Verzekering mixt: 11.500 Bef. (-30 j) / 8900 Bef. (+30 j)

Totaalklant: 6900 Bef.

Kleuren
 Mute Black Metallic
 Candy Blazing Red
 Candy Tahitian Blue

Invoerder België
 Honda Belgium n.v.
 Wijngaardveld 1, 9300 Aalst. Tel. 053/72.51.11.

Invoerder Nederland
 Honda Nederland BV
 Nikkelstraat 17, 2984 AM Ridderkerk, Tel. 0031-180/49.17.77

Prijs
 405.000 Bef. (f n.n.b.) BTW (en BPM) inclusief



Henny B. Stern

Het radiatorrooster en de enorme tank zijn de meest opvallende stijkenmerken van de X-11. Achteraan wil alleen de dikke achterslof imponeren.

het HISS (Honda Ignition Security System) over een extra wapen in de strijd tegen motordiefstal en ook de X-11 vecht mee. Bij aankoop krijg je twee gecodeerde sleutels en je kan er met het bijgeleverde nummerplaatje maximaal twee laten bijmaken. Het contactslot is in staat maximaal vier codes te onthouden en herkennen en wie een perfect passende sleutel laat namaken zonder de gecodeerde chip zal wel de sleutel om kunnen draaien maar krijgt toch geen ontsteking. Zo horen we het graag, maar een stevige sleutelhanger lijkt toch een goed idee. Het Dual Combined Brake System is inmiddels genoegzaam bekend en bewijst ook op deze motor goede diensten. Je kan steeds met vertrouwen in de ankers en de motor laat zich beheerst tot stilstand brengen. Alleen echt bedreven remmers zullen met conventionele remmen beter doen en merken terecht op dat rijden met aangetrapte achterrem als extra bron van stabiliteit bij stapvoetse manoeuvres nu ook meteen de voorrem activeert wat dan weer instabiliteit veroorzaakt. Zo is het altijd wat maar zelf mochten we in ieder geval ervaren dat afremmen van echt hoge snelheid met DCBS een stuk veiliger aanvoelt omdat de motor zich in beide veren trekt en dus nagevoel horizontaal blijft.

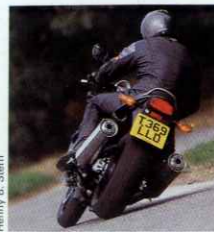
Besluit

Tijdens de week dat we in absolute première voor België met de X-11 mochten rondrijden is gebleken dat de X-11 wel degelijk een 'headturner' is. Zijn massieve voorkomen en dreigend zwarte koetswerkkleur (de alternatieven zijn rood of blauw)

HONDA X-ELEVEN

maken duidelijk dat hij heel wat in z'n mars heeft en de onberispelijke afwerking (kijk maar eens naar de verwerking van rem-, koppelings- en elektriciteitskabels) straalt ervan af. Belangstelling genoeg dus en de meest gehoorde vraag is of hij nu werkelijk het blok van de Blackbird gekregen heeft. Ja dus. De volgende vraag peilt stevast naar de rijkwaliteiten. Het antwoord luidt: "stabiel en vertrouwd, ook wanneer het snel gaat." Dat geeft de X-11 zowaar toerwaliteiten mee want op de grote motor hou je het moeiteloos een paar tankvullingen vol zolang je maar kan weerstaan aan de roep van het blok om keihard te gaan raggen. Wanneer je dat niet kan, merk je dat de X-Eleven niet zo speels en wendbaar is als we van de andere Japanse nakeds gewoon zijn. Het scheelt niet veel maar de X-11 is toch iets langer en logger dan zijn concurrenten, ondanks een balhoofdshoek van 25,5°. Bij kort stuurwerk geeft de voorkant ook niet helemaal precies door wat er vanonder allemaal gebeurt en dat baarde ons eerst nogal wat kopzorgen. Balhoofd te los, band te plat, fout in de stuurgeometrie? Nee hoor, gewoon de in rubber opgehangen stuurhelften. Het effect is niet zo groot als bijvoorbeeld op de eerste BMW R 1100 RS-reeks maar bij de dealer of op de motorparking moet je maar eens vragen of je eens aan het stuur mag voelen. Je zal merken dat de stuurhelften, wanneer er wat kracht op wordt uitgeoefend, een paar millimeter in elke richting meegeven en dat ervaar je dus bij kort draaien en keren ook. Bij snelle bochten is van die vaagheid vooraan geen sprake, de ingewerkte flexibiliteit maakt wel dat je bij extreme hellingshoeken gewaarschuwd wordt door reacties in de achterpartij maar dan rij je al wel dusdanig hard dat zelfs de jongens van Joe Bar er groen van zouden worden. Keren in de straat vergt wat oefening omdat de X-11 toch een lange motor is die niet zo heel veel stuuruitslag heeft meegekregen maar na een tijdje lukt het best in één keer. Tegenover de oude CB 1000 komt de X-11 dus wel degelijk een stuk wendbaarder voor de dag en ook de concurrentie maakt maar beter de borst nat alvorens in de clinch te gaan met de X-11. Op bochtige trajecten kan die immers z'n iets minder vlotte stuurkarakter ondervangen met grote scheppen verpletterend vermogen. Slim van Honda is dat ze ervoor gezorgd hebben dat de machine nu al bij de dealers staat. Een demorijte moet dus zeker kunnen en voor 405.000 Bef. (f n.n.b.) verleng je die rit voor onbepaalde duur. Wel even moeder de vrouw laten weten dat u een millenniumbom in huis haalt...

Tekst: Hans Pepermans
Foto's: Henny B. Stern



Henny B. Stern