



Ze staan trouwens elders in dit nummer, die zware motoren, bij ons nog steeds bekend en (soms een beetje) aanbeden onder de naam 'zware metalen', en onderwerp van één van de klassieke vergelijkingstesten. Motoren met ballen ook, voor mannen met spieren en voor wie van het echte motorrijden genieten wil. Door hun gewicht en potentie ook motoren waarmee je meteen respect afdwingt en laat dat nu net hetgeen zijn wat we toch allemaal nastreven. Wie echter goed opgelet heeft, merkt dat onze vergelijkingstest zich beperkt heeft tot drie motoren. Enerzijds zijn er geen Europese motoren betrokken geworden; de Griffon en de Raptors bestonden immers nog niet, de Triumph Speed Triple paste niet echt in het rijtje viercilinders en was bovendien onveranderd gebleven sinds de vergelijkingstest van vorig jaar en anderzijds lieten we de Honda CB1000 Big One eruit omdat die niet meer beschikbaar is. Drie motoren dus, drie keer naked, drie keer stereovering, twee keer (olie-)luchtgekoeld (de ZRX heeft waterkoeling) en drie keer een klassiek uiterlijk met stalen wiegframe. Een lezers-CB1000 erbij halen had weinig zin omdat we wisten dat er een nieuwe naked stond aan te komen van bij het 50-jarige merk, maar dat hij er zo snel zou zijn, dat hadden we niet verwacht.

#### Outsider

"Verdorie, hadden we onze vergelijkingstest maar een week later gepland", dachten we zo toen de X-11 op de redactie terecht kwam, "dan konden we hem erin opnemen." Achteraf gezien ware dat misschien niet zo een goed idee geweest trouwens, want de X-11 zou echt wel een outsider geweest zijn in deze test. Met zijn watergekoelde, 1137 cc grote motorblok en zijn aluminium-frame beantwoordt deze motor totaal niet meer aan het

retro imago van de andere naked bikes. Het zou dan ook een manklopende vergelijking geweest zijn. Niet dat de andere naked bikes direct gedegradeerd zouden zijn, maar het zijn gewoon een ander type motoren. Ten andere hebben we de X-11 even tegen de XJR 1300 gezet bij een korte rit, en eigenaardig genoeg moest die laatste geen stap terug doen in hernemingen op de nieuwste van Honda. Wel voelt hij heel duidelijk aan als een naked van de oude stempel. Zoals het er nu voorstaat, is de X-11 dus echt een alleenstaand geval. Een op en top moderne naked bike met een hoop moderne details en spitsvondigheden, maken hem tot een geval apart. Komen de andere Japanners in de komende seizoenen, of, waarom niet, op de komende beurs van Parijs, met een soortgelijk concept aandraven, dan stelt deze X-eleven echter nu reeds de norm in het segment van de hallucinante power-bikes waarin ook een naked met het blok van de R1, de ZX12 of de Hayabusa onder te brengen zouden zijn. We'll see!

#### Vernieuwde oude bekende

Alles staat en valt bij deze motor uiteraard bij het blok. De Honda-ingenieurs mochten zich vastbijten in de magistrale vier-in-lijn uit de CBR1100XX en mochten hem van een puur op topsnelheid en high-speed acceleraties getuned motor omvormen in een meer werkende, brutere en vooral naked-wise rijdende krachtbron. Minder hoogtoerig dus, ook bewust minder smooth en even sterk in alle regionen. Meest frappante wijziging is daarbij de vervanging van de soepele zesbak door een vijfbak. Op die manier wordt een minder hoogtoerig karakter en een beter en smeueriger oppakken verzekerd voor een motor die toch niet op zoek gaat naar de hoogst mogelijke topsnelheid of het hoogst

mogelijke vermogen. Alleen jammer dat het soepel schakelgedrag blijktbaar aan de zesde is blijven kleven; de bak klonkt dat het een lieve lust is, al schakelt hij wel uiterst trefzeker. Om dezelfde reden werden ook de nokkenas-timing, de injectieparameters en nog een resem andere details aangepast opdat het lage- en midden-toerengebied nog beter zou uitgebouwd kunnen worden, en dat zal je geweten hebben! Ook reeds bij 1500 rpm kan je er het gas vol op zetten met een aanvaardbare acceleratie als gevolg. Geen krimp verkeerd in dit blok, en vanaf 3000 rpm zorg je er maar beter voor de clip-ons goed vast te hebben, want dan gaat hij echt als een bullebak tekeer. Bruut als je er bruut mee rijdt, maar uiterst geciviliseerd en zeer rustig te berijden, als je tenminste onder de 2500 rpm blijft. Om nog wat extra cachet te geven aan het 'echt motorrijden' gevoel, heeft men er bij Honda voor geopteerd om één van de twee tandwielgedreven balansassen van de Blackbird achterwege te laten. Iets meer voelbare trillingen zijn daar het gevolg van, wat je nog meer rijplezier moet geven. Storend zijn ze in ieder geval niet.

#### Technische details maken het verschil

Naast de hoogtechnologische PGM-FI elektronische injectie biedt het motorblok nog enkele andere hoogstandjes. Zo is er ook de 3D-ontstekingskaart die toerental en gasstand gebruikt om de voorontsteking te bepalen. Die voorontsteking is ook veel groter dan bij gelijk welke andere moderne viercilinder dankzij dat andere handigheidje, de 'knock'-sensor. Zoals menig

