



lezer immers al weet, is het zo dat een te grote voorontsteking kan leiden tot detonatie of kloppen. Dit is een te vroege ontbranding van het mengsel, namelijk reeds voor de arbeidsslag plaatsheeft. Dit kan enorme schade veroorzaken aan het inwendige van het blok, en moet dus ook vermeden worden. Meest voor de hand liggende manier om dat te vermijden is de voorontsteking met voldoende marge in te stellen. Daardoor gaat echter een deel efficiëntie en vermogen verloren, wat natuurlijk minder interessant is. Honda heeft nu een sensor aan de achterkant van de cilinders gezet die nagaat wanneer het kloppverschijnsel optreedt. Zodra dat het geval is, wordt de voorontsteking verminderd om daarna terug opgevoerd te worden met kleine stapjes totdat de klopgrens terug bereikt is. Dit systeem moet vooral winst geven tussen de 3 en de 6000 rpm, en moge dat nu net het meest gebruikte gebied zijn bij

deze motoren...

De uitlaat is niet alleen schitterend van vormgeving, maar moet ook met zijn 4-in-2-in-1-in-2 systeem garanderen voor weer dat extra beetje koppel dat deze motor zo sterk maakt. De dubbele driewegskatalysator, de luchtinjectie en de speciale O2 uitlaatsensor vormen samen tenslotte het HECS3 (Honda Evolutional Catalizing System) waardoor niet alleen de optimale lucht-benzine verhouding van 14,7:1 gewaarborgd moet blijven, maar ook de minimale uitstoot van schadelijke gassen verzekerd moet blijven, en dit voor alle mogelijke markten en normen.

Coolle oplossing.

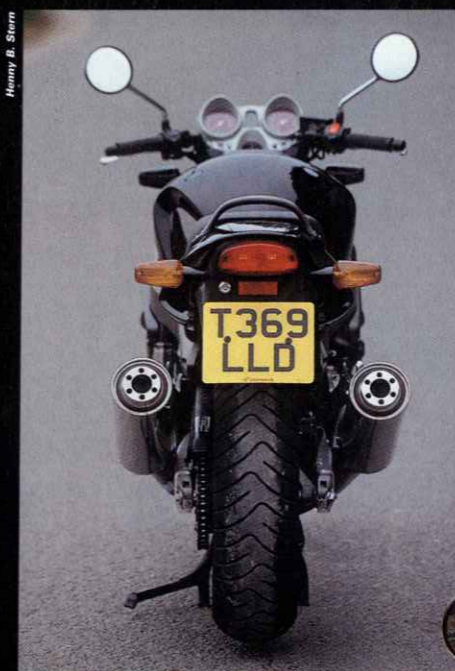
Deze en gene veranderingen aan het blok leveren een krachtbron op met een slordige 140 pk aan de krukas, en een niet onaardig koppel van maar liefst 116 Nm.

Dit moet allemaal komen uit de boring en slag van 79 x 54 mm en een compressie van maar liefst 11 : 1. Dat dit een hele belasting is voor de thermische huishouding, moge duidelijk zijn, maar dat het naked-bike concept dat ook is, is al iets minder duidelijk. Volgens de Honda-people is het namelijk zo dat door het ontbreken van enig kuipwerk er steeds minder koeling is bij hogere snelheden. De radiator gaat zich dan immers gedragen als een vlakke plaat en zal de rijwind langs zij afvoeren in plaats van ze door zijn vinnen te laten stromen. Daardoor moet je noodzakelijkerwijs een zeer grote radiator monteren, die niet alleen lelijk oogt maar ook nog eens de snelheid fameus vermindert. Honda deed dit dus niet en zorgde voor een even simpele als eenvoudige oplossing. Ze monteerden daar in het Oosten immers een groot plastic radiatordeksele dat drie functies in één keer vervult. Ten eerste creëert men zo toch een kuip-effect rond de radiator en dus ook een gedwongen luchtstroom doorheen de radiator. Ten tweede zorgen de speciaal gevormde zijpanelen voor een vacuum-effect net achter de radiator, waardoor de warme lucht ook nog eens weggezogen wordt en de flow doorheen de radiator ook nog eens gunstig beïnvloed wordt. En zo zagen ze dat het goed was en konden ze toch een normaal formaat radiator en olie-koeler monteren. De derde functie van de cover ligt iets minder voor de hand. Geïnspireerd door de Formule 1-auto's maakte men twee spoilerletjes onderaan het stuk waardoor een neerwaartse druk moet gecreëerd worden. Een klassiek probleem van naked bikes is immers de beperkte stabiliteit en zeker het vage sturen bij echt hoge snelheden. Door de spoilerletjes moet er bij de X-11 meer druk



Henny B. Stern

Henny B. Stern



op het voorwiel ontstaan bij hogere snelheden en moet dat vage, onstabiele gevoel eruit gehaald worden. Feit is alleszins dat dit zonder twijfel de meest stabiele en zeker sturende naked bike op de markt is, eens je het streepje van de 180 gepasseerd bent. Opdracht volbracht zouden we zo zeggen. Ook de vormgeving van het covertje op de tellers moet een vermindering van turbulenties rond de helm en een betere windgeleiding bewerkstelligen, al is het verschil met andere naakte motoren daar wel minder duidelijk. Mooi is het alleszins wel.

Feeling is everything

Je kan er niet naast kijken, de X-11 heeft een aluminium-frame, en wat voor één! Twee gigantische kokers lopen over en rond het blok en eindigen achteraan in een gigantisch gietstuk, waaraan het blok, de achtervering en de achterbrug gebout zijn. Niet in het blok gelagerd dus, die brug, al lijkt dat wel zo op het eerste zicht. Het frame is van verre geïnspireerd door het Blackbird-kader, maar heeft geen schetsplaten meegekregen. In plaats daarvan wel het reeds vernoemde centrale gietstuk dat overigens als reden van bestaan een opzettelijk ingebouwde flexibiliteit (lees niet-stijfheid) heeft. Dit om een betere symbiose te krijgen tussen rijder en motor en een beter bochtgedrag te verkrijgen. Niet nieuw trouwens, Kawasaki deed het ook al met hun superbike. De monoshock achteraan wordt bijgestaan door een conventionele 43 mm voorvork waarop het stuur in rubbers gemonteerd is. Dat stuur bestaat uit een extra kroonplaat, met daarop twee clip-ons. De rubbers zitten dan tussen de gewone bovenste kroonplaat en de extra plaat. Daardoor krijg je weliswaar een voorovergebogen en comfortabele zithouding, zoals dat bij clip-ons het geval is, maar heb je toch een trillingsvrij stuur. Waarom ze dan die tweede balansas eruit gehaald hebben? Bo knows. Feit is dat het geheel bij het snellere bochtenwerk nogal onzeker en onduidelijk durft aan te voelen, al heb je er bij het normaal rijden zeker geen last van. Met zijn 1500 mm wielbasis is de X-11 zeker niet de kortste, maar met zijn (voor deze

klasse) lage gewicht van 222 kg en zijn relatief rechte stuur stuurt hij, eens je bolt, verrassend vlot. Een waar scheurrijzer, dit monster. De 22-liter tank geeft de motor een nogal lomp uiterlijk, al wordt daarin veel goedgegemaakt door de ranke kont. Een verbruik hebben we niet vast kunnen testen, maar met de 22 liter aan boord maken we ons sterk dat je wel eens verder zou kunnen geraken dan je denkt. Door de brede tank en het ranke, lage (795 mm) zadel doet de motor eigenlijk sterk denken aan een Buell X1, zijn bijna-naamgenoot, al trilt die dan wel veel en veel meer.

Het mocht tenslotte niet ontbreken op deze machine, het DCBS, ofte dual combined brake system. Ongeacht of je nu je voor- of je achterrem gebruikt, de beide wielen worden vertraagd, wat voor de meeste mensen in de meeste omstandigheden een veilig gevoel geeft. Wij zijn er echter niet altijd even enthousiast over, want het manoeuvreren aan heel lage snelheden, en dus met behulp van truuksjes met de achterrem bijvoorbeeld, wordt er zo goed als onmogelijk mee. Zo probeerden wij te draaien op een smalle weg, waarbij we 10 cm gras moesten meenemen, wat echter normaal geen probleem is. Duwden we toch wel niet net op de achterrem om de boel te stabiliseren zeker, of blokkeerde daar het voorwiel in het gras. Geen valpartij, maar toch weer een dag of twee van onze levensverwachting eraf. Niet doen dus. Over het algemeen zal het wel zijn nut hebben, maar net zoals ABS lijkt het ons nog steeds wat onnatuurlijk op een motor. Remmen doet het beest echter als de beste, en daar draait het toch om.

Big bike for big fun!

Deze motor is er voor het moment één uit de categorie one-of-a-kind, maar het lijkt ons niet meer dan logisch dat binnenkort de meeste andere Japanse merken mee op de boot zullen springen. Je krijgt immers evenveel plezier als vermogen, al moet je jezelf wel degelijk in toom kunnen houden. Een van de meest ervaren collega's formuleerde het als volgt: "het is de max van een fiets en ik rij er gigantisch graag mee, maar ik was blij dat ik hem moest afgeven..." Dit is het type motor

dat het slechte in de mens naar boven brengt; overpotent, overal doorheen te sturen en een show-bike eerste klas. Geen burn-outs (of je verbrandt je achterrem, het DCBS, weet-je-wel) maar wel wheelies à volonté, al moet je ze bewust uitlokken (wat dan weer in het voordeel van de veiligheid spreekt) en voor de rest een verslavende acceleratie zoals je die nog nooit ervaren hebt. Werkelijk sleuren aan je armen, in elk toerentalgebied en in elke versnelling. Het grote voordeel is dat je veel meer feeling hebt met het rijden, de wind op je hoofd en het trekken aan je armen. Daardoor ga je automatisch minder snel rijden, al is 230+ ook op deze motor geen probleem. Hij staat nu al hoog op ons verlanglijstje voor een langduurtest, of voor een occasioneel terrasbezoekje.

tekst: Steven Casaer
foto's: Henny B. Stern



Technische gegevens X-11

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 7000 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.

Transmissie

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

Rijwielgedeelte

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 driespaaksvelgen.
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.
Balhoofdshoek: 25,5°
Naloop: 102 mm
Zithoogte: 795 mm.
Drooggewicht: 222 kg.
Maximaal toelaatbaar gewicht: 410 kg
Tankinhoud inclusief reserve: 22 l (4l reserve)

Kleuren

Mute Black Metallic/Candy Blazing Red/Candy Tahitian Blue

Prijs

405.000 Bcf. BTW inclusief

Invoerder

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