

HET IS ALWEER EEN JAARTJE GELEDEN DAT WE DE HONDA X ELEVEN IN EEN RIJ-INDRUK AAN JE VOORSTELDEN. HOOG TIJD DUS OM HONDA'S ZWAARSTE NAAKTE MOTORFIETS OP DE NEDERLANDSE MARKT - ALLEEN DE CB1300 IS NOG IETS ZWAARDER, MAAR DIE IS ALLEEN IN JAPAN TE KOOP- AAN EEN GEDEGEN TEST TE ONDERWERPEN.

D

e Honda X 11 komt niet echt uit de lucht vallen. Alleen al in de naam herken je zijn afkomst: de Honda CBR 1100 XX Blackbird. Toch zit er meer achter de X Eleven dan alleen die Blackbird. Met de X Eleven borduurt Honda ook voort op een inmiddels lang durend succesverhaal dat begon in 1968 met de komst van de Honda CB 750 F0. Deze viercilinder zorgde toen voor nogal wat opschudding doordat het de meest krachtige motor van dat moment was. De X Eleven heeft niet de impact die de CB destijds had. Inmiddels zijn er meer merken die dikke naakte motorfietsen produceren. Denk aan de Suzuki GSX 1200 of GSF 1200 Bandit, de Kawasaki ZXR 1100, de Yamaha XJR 1300 en de nieuwe Cagiva Raptor. Wat maakt de Honda X Eleven dan toch tot een bijzondere motorfiets?

**BRUTE KRACHT** Laten we bij het begin beginnen. De X-Eleven moest volgens de bedenkers bij Honda niet zomaar een naakte motorfiets - een Blackbird zonder kuip - worden, maar een motorfiets die brute kracht uitstraalt en produceert én ook nog eens heel goed moest sturen. Om deze drie elementen met elkaar te verbinden is er voor gekozen om deels uit te gaan van bestaande techniek van de Blackbird en deels van nieuw te ontwikkelen onderdelen. Nieuw ontwikkeld is

HONDA

X-11

BESCHAAFD

BEEEST



TEKST GIJS LONING, FOTO'S ALLART BLAAUWER

ondermeer het frame, waarover later meer, bekende techniek is het blok.

De krachtbron van de X Eleven komt van de Honda Super Blackbird en is dus een door vloeistof gekoelde viertakt viercilinder motor. De boring en slag bedragen 79 x 54 mm en de vier cilinders tezamen zijn goed voor 1137 cc. Per cilinder vind je vier kleppen die worden aangedreven door twee bovenliggende nokkenassen. Net als de Blackbird is de X 11 voorzien van PGM-FI brandstofinjectie en een geregelde katalysator in de uitlaatbochten, vlak voor elke demper. Tot zover is het blok dus grotendeels gelijk aan dat van XX. Wat is er anders?

In de eerste plaats valt op dat de ingenieurs het Blackbird-blok destijds twee balansassen meegaven om er voor te zorgen dat het blok van deze supertourer zo trillingvrij liep als maar mogelijk was. Ik schreef het hierboven al ergens: de X Eleven moest een wat 'ruwere' motor worden. Dit is de reden waarom ze er bij Honda voor hebben gekozen om een van de balansassen te laten vervallen zodat je als berijder weer meer motor onder je voelt bewegen. Een logische stap toch... of juist niet? Niet helemaal, want het stuur is weer gemonteerd in extra rubbers om ongewenste trillingen te voorkomen. Wat overigens wel een trillingvrij beeld in de spiegels oplevert. Niet alleen verdween er een balansas van de Blackbird. De X Eleven moet het ook doen met een versnelling minder: vijf tegen de zes van de Blackbird. Niet geheel onlogisch want een blok waarbij het koppel meer is uitgesmeerd heeft geen 'extra' versnelling nodig.

Ten opzichte van de Blackbird werd het blok van de X Eleven anders getuned. Bij de Blackbird was het de ontwikkelaars te doen om veel topvermogen, bij de X-Eleven gaat het meer om een sterk middengebied en bergen bottom power. Vanwege dit andere motorkarakter werd het ontstekingsstijp en de 'mapping' van de inspuiting aangepast voor een smeugiger gedrag onderin en minder topvermogen. De ingrepen resulteren erin dat de X-Eleven volgens de fabriek een slordige 136

overigens grotendeels opgeslokt door de transmissie. Het maximale koppel van 106,9 Nm wordt bereikt bij 7400 tpm. De laatste versie van de Blackbird die wij op de Dynojet vermogenstestbank maten, produceerde 132,2 pk bij 9600 tpm en 105,9 Nm bij 7400 tpm.

De oplettende lezer zal nu constateren dat in het bovenstaande verhaal iets vreemds aan de hand is. Kijken we naar de fabrieksgegevens dan blijkt dat de Blackbird meer koppel heeft dan de X Eleven en lijkt het erop dat het anders tunen van het blok van de X Eleven geen zin heeft gehad. Niets is minder waar. Op de bank blijkt de X Eleven marginaal meer maximaal koppel te hebben dan de Blackbird. Wat belangrijker is, is het verloop van de koppelkromme (zie grafiek) en die laat zien dat de X Eleven onderin veruit de sterkste is. De kromme klimt tot 3800 toeren erg steil waarna het tot 7400 toeren wat afvlakt, maar nog altijd een stuk boven die van de Blackbird blijft lopen. Het anders tunen ten gunste van meer bottom power heeft dus zin gehad.

Op de vermogensbank meten we niet alleen koppel en vermogen, maar meten we ook altijd of de motor een beetje schoon is. Helaas, daar hebben we weinig goeds over te melden. Middels een snuffelaar in de uitlaat wordt de uitstoot door een zogenaamde air-fuel ratio meter gemeten en na de test uitgedraaid in een grafiek. De grafiek laat zien dat de Honda bij lage toerentallen erg rijk staat. Zo rijk zelfs dat hij aan de onderkant door de grafiek heen schiet. Daarna wordt het allemaal minder erg, maar blijft de grafiek altijd nog rond de waarde van 12 lopen terwijl dit rond de dertien moet zijn. Kortom de Honda is de schoonste niet. En dat is vreemd, want het is tenslotte een motor met injectie en een katalysator. Twee zaken die zijn uitgevonden en gebruikt worden om zo schoon mogelijke motoren te maken. Voor de goede orde: we hebben het in het bovenstaande wel over een meting bij vollast. Als we hadden gekeken naar de cruise waarde dan had de Honda rond de ideale waarde van 14,7 moeten zitten.

**KARAKTERVOLLE VORMGEVING** Meteen als je voor het eerst plaats neemt het zadel van de X-Eleven valt op dat de zithoogte behoorlijk laag is. Met 795 mm is de X 11 ook voor kleinere personen een motor waarbij je makkelijk met de voeten aan de grond komt. Iets wat overigens niet alleen te danken is aan de feitelijke zithoogte maar ook aan de vorm van het zadel. Het tweede dat opvalt, is dat je heel diep in de motor zit: de tank is enorm groot en welvt als een golf voor je uit. Opnieuw een opmerking voor de korter gebouwden onder ons: de afstand van het zadel tot het stuur is behoorlijk groot en dat is iets waar je aan moet wennen. Kleine personen kunnen de knieën mooi kwijt in de kuiltes van de tank, langere motorrijders zitten met hun benen net tegen de rand van de kuil aan en dat is minder prettig. Zoals gezegd is de tank enorm. Kijk je nog iets verder dan zie je dat de stilistische vormgegeven tellerpartij weer iets hoger en ook behoorlijk riant is. Dat biedt hoop voor de keren dat je wel eens wat harder wilt rijden.

De Honda is voorzien van een toerenteller en een snelheidsmeter. Heel erg fraai zijn de diep rode tellerplaten waarop in het wit de cijfers gedrukt staan. Dat de naalden ook wit zijn, spreekt vanzelf. Mooi uitgedacht is het rode gebied in de toerenteller. Omdat de tellerplaten rood zijn, is het rode gebied een wit gebied dat lijkt op een start/finish vlag. We schrijven regelmatig dat Honda door de bank genomen redelijke saai ogende motoren maakt. Daarom mag nu wel eens gezegd worden dat de X 11 daar in positieve zin in afwijkt: op de een of andere manier blijf je naar de X 11 kijken. Of je hem nou mooi vindt of niet, maar dit terzijde.

Naast de twee eerder genoemde wijzers heeft de X 11 nog een -in de toerentellerplaat geïntegreerde- temperatuurmeter en diverse controlelampjes waarvan het overgrote deel centraal tussen de tellers is gemonteerd. Alleen het ledje dat waarschuwt dat je zo zoetjes aan door de benzine-voorraad heen bent, is een beetje uit beeld in het tellerhuis geplaatst. Dat geldt overigens ook voor de beide knipperlichtverklippers. In de snelheidsmeter vind je verder nog een digitaal display waarin de totaalstand of de dagstand kan worden weergegeven. Jam-



Mooie tellers met sfeervolle - bijna Italiaanse - vormgeving. Het contactslot is voorzien van het HISS-systeem.

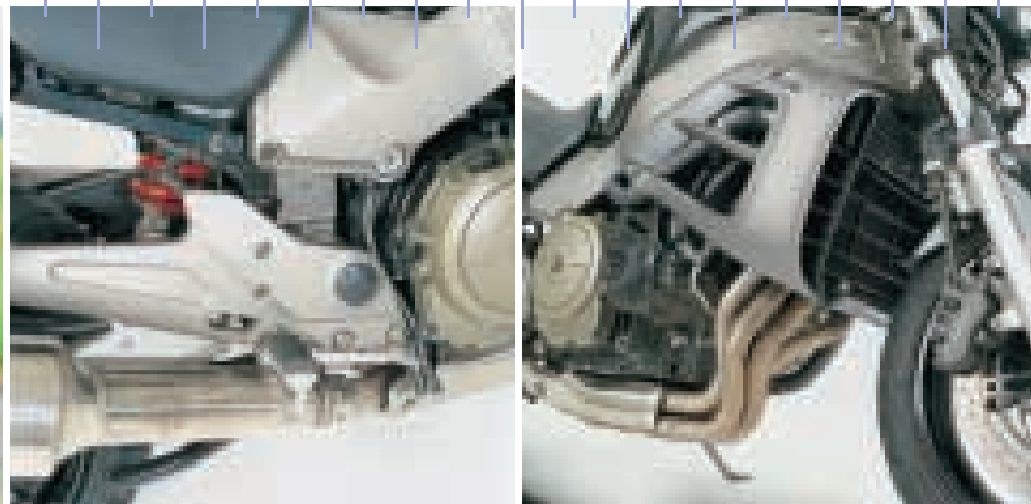
pk bij 9000 tpm levert tegen 164 pk bij 9500 tpm voor de laatste versie van de Blackbird (die met injectie dus). Kijken we naar de verschillen in het koppel dan zien we dat de Blackbird volgens de fabriek 124 Nm bij 7250 tpm levert terwijl de X Eleven 113 Nm bij 7000 tpm af geeft. Tot zover de getallen die er volgens Honda in de motor moeten zitten. Wij zijn echter nieuwsgierig naar het werkelijke vermogen dat in de X Eleven zit.

Natuurlijk zijn we met de X Eleven naar onze huistester Ruud Fredriks gereden en hebben we de Honda op de Dynojet bank de volle laag gegeven. Op de bank blijken er dan nog 126 pk aan het achterwiel over te zijn en die worden geproduceerd bij 9200 tpm. Het verschil tussen wat de fabriek aan vermogen aan de krukas af geeft en wat wij meten aan het achterwiel is dus slechts 10 pk en dat is heel erg netjes. De 'verloren' pk's worden









Van links naar rechts: Dankzij het goede rijwielgedeelte is de X-11 een lekkere stuurfiets. De achterbrug scharniert in twee extra aluminium gietstukken. De bak om de het zadel verwijderen. Op de linker vorkpoot is duidelijk het hefboommechanisme van het DCBS te zien. Een erg goed remsysteem overigens. Net als de radiator is ook de

mer is dat er niet nog een tweede trip-stand mogelijkheid is en ook een klokje missen we. Hoewel de tellers omrand worden door een soort zonnekappen, is van enige werking daarvan nauwelijks sprake want de tellers zijn niet altijd even goed af te lezen. Bij felle zon zie je van de in het midden geplaatste controlelampjes ook maar bar weinig. Bij Italiaanse motoren vergeven we dit soort 'mankementen' snel en noemen we het karakter. Dus mogen we dat bij de X-11 ook wel doen.

In het 'dashboard' zit ook het contactslot verwerkt. Een contactslot dat met het Honda Ignition Security System (HISS) is uitgerust. Dit HISS werkt als volgt. In de sleutel zit een soort microchip met daarop de sleutelgegevens. In het contactslot zit een chiplezer verwerkt. Als de lezer de juiste informatie van de sleutel leest, kan je de motor starten. Als de lezer van de sleutel niet de juiste informatie krijgt, dan treedt de startonderbreker in werking en kan de motor niet worden gestart. Deze startonderbreking vindt plaats in het hart van het ontstekingsstelsel waardoor het voor het dievengilde onmogelijk wordt om het startsysteem kort te sluiten. Een bewijs dat moderne computergestuurde ontstekingen ook erg handig kunnen zijn.

**MATIGE BAK** De sleutel omdraaien en de startknop indrukken is alles wat nodig is om de vette viercilinder aan het lopen te krijgen. Een choke is niet op de motor te vinden. De computer van het injectiesysteem regelt bij het starten van een koude machine dat de motor wat hoger stationair gaat lopen. Tijdens onze testweek was van enige hapering geen sprake en sprong de motor meteen aan.

Wat wel even wennen is, is de versnellingsbak. Zoals eerder al vermeld moet de X-11 het met een versnelling minder doen dan de Blackbird, maar dat is natuurlijk geen reden waarom die versnellingsbak ook meteen minder zou moeten zijn. Schakel de eerste versnelling in en je hoort -en voelt- een duidelijke klap. Niet helemaal des Honda's. Nu was de X-11 die wij als testmotor meekregen niet helemaal piep meer. Met 10.000 kilometer op de teller zou je zelfs best kunnen spreken van een goed gebruikte X-11. En nu is het niet helemaal ondenkbaar dat de Honda door onze voorgangers al grondig is ge- of misbruikt. Allemaal zaken die een verklaring zouden kunnen zijn, maar zo zou het niet moeten zijn. En bij de eerste versnelling blijft het niet, ook opschakelen naar de tweede versnelling gaat niet zo soepel. De overige versnellingen hebben het minder en lijken meer op de paling in een emmer snot zoals we dat van dit Japanse merk gewend zijn.

Het vervelende van dit soort -waarschijnlijk exemplarische- nukken is dat je meteen hypergevoelig wordt voor andere zaken die niet helemaal kloppen. En dan hebben we het over het rijden met de X-11. De X-11 is net als zijn gekuipde broer (en de VFR 800, de VTR 1000-SP 01 en de 2000 versie van de CBR 900 RR) voorzien van benzine-injectie. En hoewel de injectie-systemen voor motoren steeds beter worden, halen ze nog steeds niet de

souplesse van een 'gewone' CV-carburateur. Iets wat vooral merkbaar is bij de eerste millimeters gasopening. Daar waar CV-carburateurs met het lucht/ benzine mengsel bij een klein beetje het gas openen soepel de cilinders voeden, laten veel injectie-systemen het afweten. Zo ook dat van de Honda X-11. Het gevolg is dat vooral langzaam rijden, denk aan file- en stadsverkeer, een hortende en stotende machine oplevert. Nu overdrijf ik hier misschien een beetje, maar een feit is dat als je je hieraan gaat ergeren, je gewoon niet lekker rijdt. Nu is oplossing redelijk makkelijk: gewoon een lagere versnelling kiezen zodat de motor zichzelf een beetje afremt. Als je niet iemand bent die zich aan dit kleine manco ergert, dan heb je aan de X-11 een fantastische machine.

(Natuurlijk kan je ook een afspraak maken met Ruud 'Dynojet' Fredriks die het probleem voor je kan oplossen. Wij snappen alleen niet dat als hij het kan oplossen Honda het niet doet).

**BULLIG KARAKTER** Dat fantastische van de Honda X-11 zit hem niet alleen in het uiterlijk, maar ook in het heerlijke bullige karakter van de motor. Stationair loopt de motor rond de 1000 tpm. Laat langzaam de koppeling opkomen en de motor gaat van zijn plek zonder dat je het gashendel zelfs maar hebt aangeraakt. Andersom kan ook. In zijn vijf rijdend kan je het gashendel laten voor wat het is. De motor zakt in toeren en pas bij 1700 tpm begint de Honda iets te bokken. Draai net boven dat punt het gashendel weer open en de Honda pakt weer op. De X-11 heeft hierdoor iets weg van een zware diesel locomotief, maar dan veel sneller. Hoe bedoel je, soepel motorblok!

En hoe snel de Honda wel niet is, bewijst hij als je voor een stoplicht staat en je zo snel mogelijk weg wilt zijn. Zodra het verkeerslicht op groen springt, draai je het gashendel open en dan is het meer een kwestie van hoe groot je hart is en hoe snel je kan opschakelen. Draai het gas te ongecontroleerd open en het voorwiel komt los. Alleen dan zou het extra gewicht van een kuip op de voorzijde zoals bij de Blackbird best wenselijk zijn. Alleen al de eerste versnelling is genoeg om de op de snelweg heersende limiet van 120 km/h net te overschrijden. Bij 10.700 tpm -het rode gebied begint bij 10.500 tpm- grijpt de toerenbegrenzer in. Het beste kan je rond de 7000 tpm opschakelen omdat daar de motor zijn maximale koppel bereikt. Plat liggend op de tank en verscholen achter de spoiler van de tellerpartij stu-



## PLUSSEN & MINNEN

- |              |                              |
|--------------|------------------------------|
| Blok +       | — Versnellingsbak            |
| Remsysteem + | — Afregeling injectiesysteem |
| Weggedrag +  | — Prijs                      |





radiator heeft een functie als spoiler. Verstellen van de veervoorspanning achter kan middels de haaksleutel. Wel moet je eerst tellerunit zo vormgegeven dat hij als spoiler dienst doet waardoor de Honda bij hogere snelheden niet te licht wordt van voren.

wen de resterende vier versnellingen de X-11 door naar een dikke 240 km/h. Leuk voor een keertje, als je znodig de Bram wilt uithangen.

De Honda X Eleven kan dus hard. In de praktijk houdt de functionele maximum snelheid op bij zo'n 160 km/h omdat dan de bescherming van tank en tellerpartij toch echt op houden. En voor hard rijden is de X Eleven ook eigenlijk niet ontworpen. De X-11 is meer een goedmoedige bulldog die eruit ziet alsof hij alles kan en het daardoor niet hoeft te bewijzen. Een Ferrari Testarossa is ook op zijn

moest als hij langzaam rijdend in al zijn elegantie over de boulevard glijdt en zijn twaalf cilinderige orgel laat klinken. De X-11 is alles behalve elegant en meer vergelijkbaar met een Dodge Viper, maar de rest blijft overeind.

Anders dan in een Ferrari of een Dodge is het comfort. Geen geminimaliseerde zitruimte, maar een zadel dat meer dan riant is waardoor je ook op langere stukken altijd de ruimte hebt om te gaan verzitten. De zithouding is prettig en houdt het midden tussen rechtop en licht voorover gebogen. Toch moet je dit niet overdrijven. Anders dan je zou verwachten op een dergelijke motor, staan de stepjes aan de hoge kant of... misschien moet ik zeggen dat het zadel te laag is. Hoe je het ook wendt of keert, je knieën maken een behoorlijk scherpe knik en na een uurtje rijden begin je dat te voelen. Je probeert je voeten eens anders neer zetten, dan weer de hakken op de stepjes, dan weer de voeten. Je bent dan ook blij als na dik tweehonderd kilometer het einde van de 21 liter metende benzinetank in zicht komt en je een excuus hebt om even de benen te strekken. Je passagier zal je trouwens ook dankbaar zijn als je regelmatig eens stopt. Voor hem of haar staan de voertrussen weliswaar beter en er is zelfs een goede handgreep gemonteerd, maar de ruimte op het zadel is wat aan de krappe kant.

**GOED RIJWIELGEDEELTE** Dat een dergelijk krachtig blok in een goed rijwielgedeelte zit, mag niet verwonderlijk heten. Hoewel het frame uiterlijk als twee druppels water op dat van de Blackbird lijkt, is dat slechts ten dele waar. De Honda-ingenieurs hebben inderdaad als

## TECHNISCHE SPECIFICATIES HONDA X ELEVEN

Prijs	f.25.495,-
Afleveringskosten	f.375,-
Motortype	4-takt
Cilinderopstelling	staand
Aantal cilinders	4
Aantal kleppen per cilinder	4
Aantal versnellingen	5
Cilinderinhoud in cc	1137
Boring x slag in mm	79 x 54
Compressieverhouding	1:11
Opgeg.max.verm. in kW/pk bij tpm	100/ 136 bij 9000 tpm
Gemeten max.verm. in kW/pk bij tpm	92,6/126 bij 9200 tpm
Opgeg.max. koppel in Nm bij tpm	113 Nm bij 7000 tpm
Gemeten max. koppel in Nm bij tpm	106,9 Nm bij 7400 tpm
Rode grens toerenteller bij tpm	10.500
Toerentalbegrenzer bij tpm	10.700
Verhouding verm./massa in kW/kg	0,45
Ontsteking	digitaal
Starter	elektrisch
Inlaatsysteem	PGM-FI Injectie
Eindaandrijving	ketting
Koeling	vloeistof
Langte in mm	2145
Breedte in mm	750
Hoogte in mm	1115
Grondspeling in mm	140
Zithoogte in mm	795
Wielbasis in mm	1500
Naloop in mm	101
Balhoofdhoek in graden	64,3
Veerweg voor/achter in mm	120/120
Diameter voorvorkpoten in mm	43
Schokdemper voor/achter	telescoop cartridge/monoshock 7-voudig
Bandenmaat voor	120/70 ZR17
Bandenmaat achter	180/55 ZR17
Bandenmerk en -type	Michelin Macadam
Remcilindertype voor	3-zuigers Nissin met DCBS
Remschijfdiameter voor in mm	310
Remcilindertype achter	3-zuiger Nissin met DCBS
Remschijfdiameter achter in mm	256
Massa rijklaar in kg	254
Draagvermogen in kg	188
Verdeling massa voor/achter in %	48/52
Tankinhoud/reserve in l.	22/4
Gemiddelde actieradius in km	270
Overbrengingsverhoudingen sec.	2.529
1e, 2e, 3e versnelling	2.796, 1.938, 1.556
4e, 5e versnelling	1.316, 1.167
Metingen: (bereik in km/h)	
1e versnelling	113
2e versnelling	162
3e versnelling	201
4e versnelling	238
5e versnelling	268
Acceleratie in hoogste versnelling	
60-80 km/h in sec.	3,6
80-120 km/h in sec.	3,2
Brandstofverbruik	
Laagst/hogst gemeten verbruik	1:16,2/13,2
Gemiddeld verbruik	1:15
Brandstofsoort	euro 95
Werkelijk snelheid bij:	
50 km/h op de teller	45
80 km/h op de teller	77
100 km/h op de teller	95
120 km/h op de teller	110
Garantietermijn	2 jaar ongeacht kilometers

basis het frame van de Blackbird gebruikt en een van de dingen die ze graag hetzelfde wilden houden was de wielbasis. De basis voor het frame zijn twee reusachtige aluminium liggers aan weerszijde van het blok, iets wat in vaktermen een twin spar frame heet. Aan de voorzijde komen deze liggers samen in een aluminium gietstuk waar tevens het balhoofd aan zit. Aan de achterzijde komen de aluminium buizen samen in een enorm gietstuk waar de achtervering en de achterbrug aan worden bevestigd. In tegenstelling bij de Blackbird wordt deze achterbrug middels twee aparte aluminium gietstukken aan het achterste stuk van het frame bevestigd. De reden hiervoor is volgens Honda dat het frame dan iets meer kan 'buigen' waardoor het stuurkarakter van de motor iets minder sportief wordt. Iets wat in theorie ongetwijfeld zo zal zijn, maar je moet wel een hele goede 'coureur' zijn wil je het verschil echt merken.

Aan de voorzijde is de X Eleven uitgerust met een gewone cartridge voorvork waarvan de vorkpoten een diameter hebben van 43



mm. Op elk van de twee onderste vorkpoten vind je een klein kunststof kapje dat de binnenpoten beschermt tegen steenslag. Beschadiging door steenslag is een van de voornaamste redenen van een lekkende keerring. De beide vorkpoten worden met elkaar verbonden door middel van een stevige stalen plaat. Aan de achterzijde heeft de Honda een mono-demper die zonder linksysteem direct aan frame en achterbrug is verbonden. Daardoor zou een beter gevoel met de achterzijde van de machine moeten ontstaan. In tegenstelling tot de voorzijde waar niets instelbaar is, kan aan de achterzijde de veervoorspanning zeventvoudig worden ingesteld. Aan de achterzijde is de demping, net als aan de voorkant, niet instelbaar. Het verstellen van de veer doe je met behulp van de in het boordgereedschap aanwezige haaksleutel. De veer is via het zadel redelijk makkelijk bereikbaar waardoor het verstellen een 'piece of cake' is.

In de praktijk blijken frame en vering goed op hun taak berekend. Bij fel rechtuit accelereren is van enige 'werking' in het frame geen sprake. Ga je met de motor richting Ardennen, met van die heerlijke wegen waar bochten kort en snel op elkaar volgen, dan zal je het ook prima naar je zin hebben al moet je wel behoorlijk werken om de motor van de ene bocht in de ander te duwen. Het bochtgedrag bij snel gebruik kan je niet echt flitsend noemen. Toch zijn dit niet de wegen waar de X-11 het best tot zijn recht komt. Daarvoor moet je naar Duitsland en wel naar het Sauerland. Daar heb je van die wegen met van dat het mooie strakke asfalt en van die heerlijke lange bochten die eindeloos lijken. Rustig beginnen met insturen en als je lekker plat ligt het gas gedoseerd maar goed erop gooien. Door het turbine-achtige karakter van de viercilinder en het goede rijwielgedeelte kan je de motor heerlijk rond laten gaan. En deze manier van rijden verveelt nooit!

Over het sturen met de X-11 nog één ding. Ik heb het al over de speciale vorm van de tellers gehad. Deze zijn ervoor om de berijder enige bescherming te bieden, maar niet alleen daarvoor. Net als de 'fantastisch' vormgegeven bak rond de radiator (weer zo iets dat je mooi of lelijk vindt) is de vorm van de tellers er ook voor om er voor te zorgen dat de X-11 aan de voorzijde bij hogere snelheid niet heel erg licht wordt. Beide zorgen voor een neerwaartse druk waardoor het voorwiel goed contact zou blijven houden met het wegdek. Leuk in theorie, maar of het werkt... Geen flauw idee want we hebben die onderdelen niet van de motor gesloopt om het te proberen. De X-11 stuurt prima en daarmee basta!

**DCBS** Maar met rijden alleen red je het niet in het dagelijks verkeer en je zal zo af en toe toch moeten remmen. En met een dergelijke motor is het niet meer dan vanzelfsprekend dat Honda voor de X-11 het beste uit de kast heeft gehaald. Nee, de X-11 is niet voorzien van ABS. Net als de Blackbird, de VFR, CBR 1000 en de Varadero is de X-11 uitgerust met het inmiddels veel geprezen en onder bloemstukken bedolven Dual Combined Brake System (DCBS).

Aan de voorzijde is de X-11 uitgerust met twee 310 mm zwevende remschijven en twee remklauwen met elk drie zuigers. In het achterwiel vinden we een schijf met een diameter van 256 mm en opnieuw een driezuiger remklauw. Tot zover business as usual. Grofweg gezegd komt DCBS hier op neer: middels een ingenieus systeem van leidingen, kleppen en cilinders zijn voor-

achterrem met elkaar verbonden. Bij het inknippen van de 'handrem' bedien je niet alleen de voorrem maar ook de achterrem. Vanuit de hoofdremcilinder op het stuur bij de remgreep wordt de remdruk gestuurd naar de twee remklauwen aan de voorzijde. In deze klauwen wordt de druk alleen doorgegeven aan de twee buitenste zuigers en wordt de binnenste zuiger van elke klauw met rust gelaten. Doordat de klauw op de linker vorkpoot scharnierend is gemonteerd, wordt deze door de draaiende beweging van het wiel tijdens het remmen naar de vorkpoot toegevoerd. Echter, aan de bovenzijde van deze klauw is een drukcilinder gemonteerd.

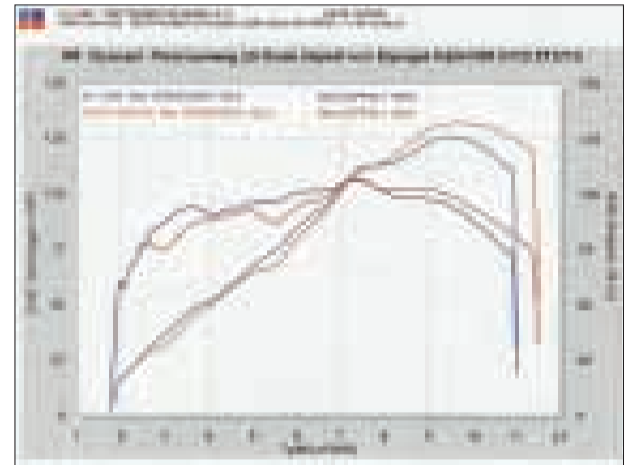
Deze wordt dus langzaam ingedruwd en via een leiding wordt de druk via een gecontroleerde klep doorgegeven aan de middelste zuiger van de klauw achter. Bij het indrukken van de voetrem worden de twee buitenste zuigers van de remklauw bediend en gaat er via de eerder genoemde gecontroleerde klep een remdruk naar de middelste zuiger van elke klauw voor. Om het allemaal nog wat ingewikkelder te maken, hebben de Honda-ingenieurs op de rechter vorkpoot nog een vertragsklep gemonteerd waardoor de remdruk van de middelste zuiger op de rechter vorkpoot vertraagd wordt doorgegeven aan die op de linkerpoot. Dit om de voorrem niet al te agressief te maken.

Het bovenstaande klinkt allemaal erg ingewikkeld en om eerlijk te zijn is het dat ook. Wat voor ons belangrijker is: werkt het ook? Ja, en hoe! Als je beide remmen bedient, is de maximale remvertraging zo groot dat het gewoon eng wordt. Een paar

jaar geleden publiceerde ProMotor een test waar een aantal ABS-motoren werden vergeleken met de het DCBS-systeem. En wat bleek? Iemand die goed kan remmen, staat eerder stil met DCBS dan met een motor met ABS. Is het dan ideaal? Voor mensen die weten hoe ze moeten remmen wel. Maar er is ook een 'maar' aan verbonden. DCBS kan niet voorkomen dat je in een panieksituatie de motor onderuit remt. Rem te hard en de boel zal blokkeren. Waarom dan toch zoveel lof voor het DCBS-systeem? Om de simpele reden dat je er in het dagelijks verkeer zo veel aan hebt. Het systeem remt niet alleen erg goed, het zorgt er ook voor dat de motor gewoon goed te controleren blijft. Doordat bij het inknippen van de 'voorrem' ook de achterrem bediend wordt, blijft de motor als het ware lekker strak. Bij het intrappen van de achterrem, doet ook de voorrem mee en wordt de kans dat je hem aan de achterkant blokkeert of onderuit remt een stuk kleiner. Daarnaast werkt dit systeem ook in bochten en is het veel makkelijker om -voorzichtig- de motor in een bocht bij te remmen. En dat zijn toch allemaal voordelen. Toch is er nog een nadeel waar ik het nog niet over heb gehad en wat de reden is waarom we DCBS niet op alle Honda's terug vinden: de prijs. Een dergelijk complex systeem is erg kostbaar, maar ondanks dat zouden we het niet graag missen.

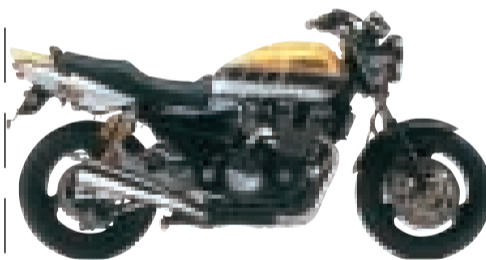
**CONCLUSIE** Na al het bovenstaande mag het duidelijk zijn dat we behoorlijk te spreken zijn over de Honda X Eleven. In de eerste plaats is het een motor met een heerlijk blok dat bergen aan koppel in huis heeft. Daarnaast heeft de Honda een uitstekend rijwielgedeelte waarmee je de X-11 lekker sportief toerend over 's Heren wegen kan sturen. Het weggedrag is voorspelbaar en dat is wel zo prettig. Voeg daar het alom geprezen DCBS remsysteem van Honda aan toe en je hebt een fiets die het beter doet dan zijn directe concurrenten. Althans, als we niet een paar minpunten hadden gevonden. In de eerste plaats is er de

versnellingsbak die er naar Honda begrepen wel erg in knalt. Vooral de eerste twee versnellingen hebben hier last van. Nu hadden we een fiets die nogal wat 'zware' kilometers gelopen had, maar ook dan zou het eigenlijk niet moeten voorkomen. En dan is er nog het puntje van de wat schokkerig reagerende injectie. We weten dat dit een probleem is dat met wat gevogel kan worden verholpen. Slotsom moet zijn dat de Honda X Eleven een motor is die we best zouden willen kopen. Alleen die prijs van f.25.495,-. Dat is een hele stevig bedrag dat weliswaar gerechtvaardigd wordt door al de technische hoogstandjes die Honda in de X Eleven heeft verwerkt. Maar voor minder geld heb je andere naked muscle bikes waaraan je rijtechnisch niet minder plezier zal beleven. De keuze is aan jou.



Twee grafieken in elkaar: de Blackbird en de X-11. Duidelijk is dat de koppelkromme van de X-11 iets sterker is dan die van de Blackbird. Onderste grafiek: Bij de fuel-air ratio meting wordt duidelijk dat de X-11 aan de rijke kant is afgesteld. Eerst loopt de motor zo rijk dat de lijn door de onderrand van de grafiek heen schiet en daarna rond de twaalf blijft schommelen. Rond de dertien is ideaal.

## DE CONCURRENTEN



**YAMAHA XJR 1300** Vooral in de speciale SP-uitvoering is de Yamaha XJR 1300 een motorfiets met een uitstraling van jewelste. Het is een mooie stoere fiets met een lekker smeug blok. Het is ook een motor waar je onderwerps mee kan vlammen en die uitnodigt tot een wat snellere flitsende rijstijl. Toch heeft de XJR een soort van radardetectie aan boord want als je echt hard wilt rijden, moet je aardig wat kracht in de armen hebben. Of het exemplaar met het kleine stuurkuipje aanschaffen. Zoals gezegd is het imponerende motorkarakter een pluspunt evenals de sublieme remmen. Wat beter kan, is de voorvork waarvan de vering en de demping aan de slappe kant zijn. Sterk punt is ook de prijs, want f.21.290,- voor een exemplaar in normale kleuren is niet echt veel.

Motor: Rijwind gekoelde viertakt viercilinder in lijn met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder. Boring x slag: 79 x 63,8 mm. Cilinderinhoud: 1250 cc. Compressieverhouding: 9,7 : 1. Transmissie: Meervoudige natte platenkoppeling, vijf versnellingsbak, primaire overbrenging door tandwielen, secundair door O-ring ketting. Frame: Dubbel gesloten wiegframe opgebouwd uit stalen buizen, conventionele voorvork, stereo-vering achter, aluminium achterbrug. Lengte/ breedte/ hoogte: 2175/ 775/ 1115 mm. Wielbasis: 1500 mm. Balhoofdhoek: 66,5°. Naloop: 100 mm. Zithoogte: 775 mm. Bandenmaat voor: 120/70 x 17 Bandenmaat achter: 180/55 x 17 Remsysteem voor: 2 schijven, ( 298 mm met 4 zuiger remklauwen. Remsysteem achter: 1 schijf, ( 267 mm met 2 zuiger remklauw. Inhoud benzinetank: 21 liter. Gewicht (rijklaar): 258 kg. Prestaties: Gemeten max. vermogen 73,5 kW/ 100 pk bij 8000 tpm, gemeten



max. koppel 98 Nm bij 6200 tpm. Prijs: f.21.290,-. Importeur: Yamaha Nederland, tel.: 020-6546000.

**SUZUKI GSX 1200** Suzuki GSX 1200 en Suzuki GSF 1200 N Bandit. Twee motoren die alleen qua uiterlijk iets van elkaar verschillen. Omdat de GSX 1200 het laatst op de markt is verschenen, hebben we het over dit model. De GSX is net als de Bandit een motor die alles doet wat je er van verwacht, alleen ziet hij er een beetje minder flitsend uit. Het voordeel van dit minder flitsende uiterlijk is een bijzonder flitsende prijs. Met f.19.499,- is de GSX 1200 absoluut de goedkoopste in het segment. Zelfs de uit eigen huis komende Bandit is fors duurder. Motor: Rijwind en olie gekoelde viertakt viercilinder in lijn met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder. Boring x slag: 79 x 59 mm. Cilinderinhoud: 1156 cc. Compressieverhouding: 9,7 : 1. Transmissie: Meervoudige natte platenkoppeling, vijf versnellingsbak, primaire overbrenging door tandwielen, secundair door O-ring ketting. Frame: Dubbel wiegframe uit stalen buizen. Lengte/ breedte/ hoogte: 2140/ 780/ 1100 mm. Wielbasis: 1455 mm. Balhoofdhoek: 65°. Naloop: 102 mm. Zithoogte: 780 mm. Bandenmaat voor: 120/70 x 17 Bandenmaat achter: 170x60 x 17 Remsysteem voor: 2 schijven, ( 310 mm met 4 zuiger remklauwen. Remsysteem achter: 1 schijf, ( 240 mm met 2 zuiger remklauw. Inhoud benzinetank: 18 liter. Gewicht (rijklaar): 223 kg. Prestaties: Gemeten max. vermogen 69,7 kW/ 94,8 pk bij 8400 tpm, gemeten max. koppel 96,2 Nm bij 4400 tpm. Prijs: f.19.499,-. Importeur: Nimag B.V., 0186-607911.



**KAWASAKI ZRX 1100** De Kawasaki ZRX 1100 is misschien wel de muscle bike met de meest traditionele uitstraling die nog dateert uit de tijd dat superbikes nog geen stroomlijn hadden. De krachtbron van de Kawa daarentegen is supermodern en doet zijn werk stil, redelijk trillingvrij en is daardoor erg geciviliseerd en dus een beetje saai. Ondanks het klassieke uiterlijk is ook het rijwielgedeelte helemaal up-to-date en heeft de ZRX uitstekende stureigenschappen en een goede handelbaarheid. Wat opvalt zijn de racy remmen die voor deze motor eigenlijk te goed zijn. Regenwoordig is de ZRX alleen leverbaar met stuurkuipje. Motor: Vloeistof gekoelde viertakt viercilinder in lijn met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder. Boring x slag: 76 x 58 mm. Cilinderinhoud: 1052 cc. Compressieverhouding: 10,1 : 1. Transmissie: Meervoudige natte platenkoppeling, zes versnellingsbak, primaire overbrenging door tandwielen, secundair door O-ringen ketting. Frame: Dubbel gesloten wiegframe opgebouwd uit stalen buizen, conventionele voorvork, stereo-vering achter, uit aluminium buizen geconstrueerde achterbrug. Lengte/ breedte/ hoogte: 2250/ 810/ 1215 mm. Wielbasis: 1450 mm. Balhoofdhoek: 65°. Naloop: 103,5 mm. Zithoogte: 780 mm. Bandenmaat voor: 120/70 x 17 Bandenmaat achter: 170/60 x 17 Remsysteem voor: 2 schijven, ( 310 mm met 6 zuiger remklauwen. Remsysteem achter: 1 schijf, ( 250 mm met 2 zuiger remklauw. Inhoud benzinetank: 20 liter. Gewicht (rijklaar): 245 kg. Prestaties: Gemeten max. vermogen 72 kW/ 98 pk bij 8500 tpm, gemeten max. koppel 93 Nm bij 7000 tpm. Prijs: f.22.498,-. Importeur: Kawasaki Nederland, 023-5670500.