

Het elfde gebod

Van alle in Poitiers gepresenteerde nieuwe Honda's kon alleen op de X-11 gereden worden. Hoe graag we ook anders wilden. Met de stoere, kale X-11 kan al dit jaar door iedere liefhebber worden kennisgemaakt.

Het is in ons landje altijd weer afwachten hoeveel liefhebbers er voor de Honda X-11 zullen zijn. Naked bikes plegen het hier doorgaans niet zo goed te doen. De CB 600 S wordt niet voor niets van een halve stroomlijn voorzien, de Bandieten met een S doen het aanmerkelijk beter dan zonder stroomlijn. Blijkbaar is het nog steeds zo dat er een kuip op moet ter bescherming tegen wind, regen, vliegen, uitgerekte armen, verkrampte nekspieren en waar kan een moderne motorrijder nog meer over klagen?

Over gebrek aan ballen! Want waarom zien we het niet als een uitdaging om in gevecht te gaan met de ruige elementen der natuur? De knuisten strak om het stuur geklemd, de armen naar voren gestrekt, de neus 10 centimeter verder in de richting waarin we zullen rijden, de tank strak omklemd door de bovenbenen en met 'de bek in de wind!' Motorrijden in zijn meest pure vorm. Rechttoe rechtaan, zonder gezeur.

Dat gaat ook op voor de Honda X-11: stoer, puur,

simpel, eerlijk en krachtig. Een stijf uitziend aluminium kokerbalken frame, een (misschien wat te) fors uitgevallen radiatorhuis, een ronde koplamp, een opvallende vormgegeven tellerhuis, een licht getrapte buddy, een half hoog stuurkje, uitlaatdempers aan beide zijden en een motorblok dat gezien mag en kan worden.

Schijn bedriegt

Een blok dat ook in de Super Blackbird verstopt is. Weliswaar nu wat teruggetuned door andere nokkenassen, een andere afstelling van de benzine-injectie en 140 pk's en 11,5 Newtonmeters 'tussen afslaan en toerenbegrenzer'. Met een enkele in plaats van twee balansassen 'omdat op een dergelijke power bike het wenselijk geacht wordt dat je het blok een beetje voelt trillen' (???), een vijfbak 'voor een agressiever aanvoelende acceleratie dan een zesbak dat voelen laat' (???), een knock-sensor die de ontsteking aanpast wanneer de motor gaat detoneren (waardoor er geen superbenzine getankt hoeft te worden zoals bij de VTR1000 SP-1), een kabelbediende koppeling en.....standaard een driewegkatalysator. Stoer en krachtig? Ja. Puur, eerlijk, simpel? Nee dus, maar het zal wel nodig zijn om de iets minder puristen onder de motorrijders toch over de streep te trekken eens een naked bike te proberen. En wie ziet het er aan de buitenkant vanaf dat het hier om een zeer geavanceerde motorfiets gaat, waar volgens de fabrikant heel veel aandacht besteed is aan de geleiding van de luchtstromen voor koeling, bescherming van de rijder (ja toch!) en een fraaie manier om de wind van het kontje af te laten glijden? Niemand toch?

De kwaliteit van het rijwielgedeelte staat mede dankzij het aluminium balkenframe op een hoog niveau; er kan behoorlijk met de X-11 geveegd worden.

Een kleurige lederen overall aan, integraal op de kop, carbon handschoenen aan de knuisten, in het isolatiemateriaal en systeemhelm, helemaal in een zwarte koeienhuid met moderne jethelm of gewoon in spijkerjack, streetfighter-helm en gympen; het kan allemaal op de X-11. Er is geen dress code. Evenmin is er een riding code. Rustig rondtokkelen in uitsluitend de vijfde versnelling door heuvelachtig Frans landschap en rustieke dorpjes, met 160 km/u op de klok over de autoroute en je in laten halen door de Gendarmerie of zigzaggend tussen de rijen auto's door op de Périphérique tijdens de spits. In Frankrijk kan alles en mag alles, en met de X-11 onder je heb je het gevoel dat ook alles kan en alles mag. Het machtige gevoel van heel veel motor tussen de benen, de wind in je gezicht en hulde aan de afwezigheid van een kuip: geen doof/gek makende turbulenties aan de kop. Trekkkracht en power is in een overdadige hoeveelheid aanwezig. Vanaf 40 km/u in zijn vijfde versnelling naar 120 km/u of van 80 km/u in zijn drie naar 160 km/u zonder over te schakelen; het kan allemaal. Het blok is tot pakweg 5.500 tpm beduidend sterker dan zijn CBR XX-opponent en laat hem in eenzelfde versnelling overall achter zich. Een toonbeeld van kracht en souplesse waar alleen de trillingen boven de 7.000 tpm en de speling in de transmissie de enige storende effecten zijn. Toch die tweede balansas en die zesversnellingsbak van de CBR XX maar gebruiken???

Alles mag

De zitpositie is bijna perfect voor een dergelijke motor. Het stuur ligt goed in de hand en staat op de juiste hoogte, het zadel is breed en biedt goed comfort, de voetsteunen staan niet te ver naar achteren, maar wel voldoende ver om je er bij hogere snelheden goed tegen af te zetten. Het bijna perfecte zit hem in de knie-uitsparing van de 22 liter tank die optisch mooi gekozen is, maar prak-



X11 ELEVEN

tisch niet op de juiste plaats zit. Tenzij je heel klein van stuk bent, kom je met de knieën precies tegen de rand van die uitsparing aan. Zolang je beschermend leer en CE protectoren hebt, is er niets aan de hand (knie?), maar zo niet dan wordt dat een lastig randje.

Ook het rijwielgedeelte is bijna perfect voor een dergelijke motor. Alles mag. Standaard staat de X-11 strak afgeveerd. Tezamen met een zoveelste Pivot-frame variant, ditmaal het 'Pivot-less looking' frame, waarbij de kokerbalken tussen de scharnierpunten van de achtersvork bij elkaar komen in plaats van erboven, zorgt dit voor een meer dan aanvaardbare stabiliteit. Natuurlijk is er voor degene die de keuze van zijn kleurige racepak rechtvaardigen wil een grens, maar dan rijd je inmiddels alles al aan de grond en kan het toch al niet veel harder meer. Extreem hard de bocht door over oneffen asfalt, een rijstijl die eigenlijk helemaal niet bij deze motor hoort, doet de voorkant wel wat onrustig worden, maar het is niet verontwaardigend. De Michelin Macadam 90 X-banden doen hun werk daarbij onopvallend en dus goed en dat zullen de BT 57's, die er ook onder hadden kunnen zitten, ook wel doen.

Europese eenheid

Het gecombineerde remsysteem dat bij sportief gebruik van een CBR XX en een VFR 800 nog wel eens voor een blokkerend achterwiel wil zorgen als er na terugschakelen iets te bruut met de koppeling omgegaan wordt, doet het door het doorgaan wat minder sportieve gebruik van de X-11 wat beter. Ook in bochten remmen brengt de X-11 niet van zijn stuk, dan wel van zijn lijn. Gewoon goed allemaal. Ook goed is de schijnbare verwezenlijking van de Europese eenheid; de X-11 wordt in alle Europese landen standaard met een driewegkatalysator geleverd. Blijkt dat dus toch niet snelheidsafhankelijk te zijn. Ook krijgen alle Europese X-11'en het Honda Ignition Security System, dat we reeds van de VFR en CBR 600 kennen en dat nu ook op de Fireblade en de X-11 komt. In de sleutel zit een transponder die een signaal uitzendt naar een ring rondom het contactslot. Wanneer door middel van een andere sleutel (schroevendraaier mag ook) het contact toch aan wordt gezet, wordt het hele elektrische circuit definitief uitgeschakeld. Niet alleen de startmotor, maar ook de injectie en de elektronische ontsteking werkt dan niet meer. Dat moet er voor zorgen dat je na de rit net zo rustig kunt zitten als tijdens de rit. De exacte prijzen van de nieuwe Honda's zijn nog niet bekend, maar de importeur hoopt de X-11 onder de f 25.000,- te houden.

Tekst: Mink Bijlsma

Fotografie: Wout Meppelink/Target Press



Eigenaardig vooraanzicht met deze heldere koplamp en de eigenzinnig gevormde tellerpartij.



Origineel en licht futuristisch instrumentarium; de afleesbaarheid is dik in orde.



Een ingenieus remsysteem. Als de voorrem bediend wordt, draait de linker klauw om zijn as en zet een remzulger in beweging die vervolgens de twee buitenste zuigers van de achterrem in werking zet.

Machtig, prachtig en krachtig blok uit de Super Blackbird.

