

2021. GADA MODELIS CMX1100 REBEL

Preses relīzes datums: 2020. gada 23. novembris

Modeļa atjauninājumi: *Honda unikālā pieeja īpašajam, vēsajam CMX500 Rebel dāvā lielu, drosmīgu brīli. Izmantojot to pašu formulu – klasisko, kailo “bobberu” ar mūsdienīgu piesitīenu – CMX1100 Rebel piedāvā relaksēties un izprieātīs vienādā mērā. Nopietna veiktspēja, pateicoties 1084 cm³ paralēlajam divu cilindru dzinējam, kā arī gaumīgs raksturs un aizraujoša izplūdes notis; Honda selektīvā griezes kontrole, Wheelie Control, kruīza kontrole un 4 braukšanas režīmi, kas darbojas caur Throttle by Wire, veidojot visaptverošu atbalsta elektronikas paketi. Augstas kvalitātes ritošā daļa ietver 43 mm kārtidža tipa priekšējo dakšu, kombinētos aizmugurējos amortizatorus un četru virzuļu radiālo priekšējo bremžu suportu. Viss apgaismojums ir LED, ar negatīvu LCD mērinstrumentu displeju. Pieejama dubultā sajūga transmisijas versija.*

Saturs:

- 1 Ievads
- 2 Modeļa pārskats
- 3 Galvenais aprīkojums
- 4 Aksesuāri
- 5 Tehniskās specifikācijas

1. Ievads

2017. gadā izlaistais, A2 kategorijai draudzīgais 500 cm³ divcilindru CMX500 Rebel apvienoja tradīcijas ar revolucionārām jaunām idejām, lai piesaistītu jaunākus braucējus, kuriem motocikls ir daudz vairāk nekā tikai transports, – braucējus, kuriem *viņu* motocikls ir dzīvesveids, attieksme un individuālās identitātes izpausme.

Rebel mūžīgā “bobber” izskata un unikālā, uz nākotni vērstā, mūsdienīgā stila apvienojums guva tūlītēju popularitāti jau pirmajā pārdošanas sezonā. Un tas nebija tikai viena gada brīnums: 2019. gadā Rebel bija trešais lielākais pēc pasūtījuma veidota stila motocikls Eiropā. Pieejams, viegli braucams un uzturams, ejot savu ceļu, Rebel ir pierādījis panākumus standarta komplektācijā. Kā balts audekls personalizēšanai tas ir motocikls, kas ir vairāk nekā gatavs ikviena īpašnieka iztēlei.

2021. gadā Rebel pēdās sekos jauns motocikls: CMX1100 Rebel. Ņemot vērā būtību, kas padara mazo motociklu tik īpašu, un pievienojot lielāku veiktspēju, vairāk rakstura un bagātīgu Honda vismodernāko tehnoloģiju klāstu, tas piedāvā pakāpienu augšup – vai arī no pavisam cita segmenta – plašam braucēju lokam, kas meklē kaut ko vēl vairāk atšķirīgu.

2. Modeļa pārskats

CMX1100 Rebel ir divējāda personība. Tas ir paredzēts nesteidzīgam kruīzam, bet arī – lai piedāvātu aizraujošu braukšanas pieredzi, kad priekšā gadās likumots ceļš. Braucēji, kas pāriet uz Rebel no mazākiem motocikliem, novērtēs pārvaldāmos izmērus un svaru (sēdekļa augstums ir tikai 700 mm), savukārt pieredzējušāki braucēji atradīs tūlītēju, pieejamu baudījumu no šasijas vadāmības potenciāla, pateicoties stingrajam tērauda cauruļu rāimim, kvalitatīvajai ielu motocikla specifikācijai balstiekārtai un jaudīgajai bremzēšanai.

Visiem atnācējiem patiks 1084 cm³ paralēlā divcilindru dzinēja (sākotnēji izmantots CRF1100L Africa Twin) raksturs un veiktspēja, kas ir pielāgots īpaši spēcīgai jaudai pie zemiem un vidējiem apgriezieniem un motocikla raksturam, kā arī atsaucīgai, uzlabotai izplūdes gāzu skaņas notij. Throttle By Wire vadība piedāvā izsmalcinātas vadītāja palīgfunckijas: ir 3 noklusējuma un 1 lietotāja iestatīts braukšanas režīms ar dažādu parametru kopu, lai tie atbilstu braukšanas apstākļiem vai braucēja noskaņojumam, ieskaitot dzinēja jaudas padevi, dzinēja bremsēšanu, Honda selektīvās griezes kontroles un Wheelie Control līmeni, kā arī papildaprīkojumā pieejamās dubultā sajūga transmisijas tehnoloģijas pārslēgšanās grafiku. Kruīza kontrole ietilpst standarta aprīkojumā.

Kā 21. gadsimta “bobbera”, Rebel 1100 atkailinātais stils uzrunā ar savu minimālismu. Tērauda dubļu aizsargi priekšā un aizmugurē nosedz biezās riepas; apaļais priekšējais lukturis apvieno vecās skolas izskatu ar jauno laiku LED spuldzēm un atspoguļo apaļo, negatīvo LCD mērinstrumentu displeju. Mūsdienīgām ērtībām uzglabāšanas nodalījumā zem sēdekļa atrodas USB-C lādētājs.

2021 Rebel 1100 būs pieejams šādās krāsās:

Bordeaux Red Metallic
Gunmetal Black Metallic

3. Galvenais aprīkojums

3.1. Stils un aprīkojums

- ***Neapstrādāta stila paziņojums par muskuļotu, slēptu vienkāršību***
- ***Pilns LED apgaismojums ar 4 spuldžu LED priekšējo lukturi***
- ***Aizdedze arī atver sēdekli, kas slēpj uzglabāšanas nodalījumu un USB-C lādētāju***
- ***Kruīza kontrole***

Aptumšotais CMX1100 Rebel piedāvā vienkāršu un “neapstrādātu” izskatu, ko radījusi tā pati ASV bāzētā Honda R&D studija, kas nosaka CMX 500 Rebel stilu. Tas ir garš un zems, ar šauru virsbūvi, kuru vainago gliemežvāka formas, divu toņu, 13,6 l bezatloka degvielas tvertne, tā minimālisma izskatam piemīt reāls dziļums, proporcijas, kuras dabiski papildina braucējs uz motocikla.

Gan priekšējais, gan aizmugures dubļu sargi ir izgatavoti no 1 mm bieza tērauda un piestiprināti ar lieti alumīnija stiprinājumiem. Un visur, kur raugāties, ir dizaina liecības, kas pastiprina unikālo Rebel izskatu kopumā. Zemu novietotajam 175 mm diametra lukturim ir klasiska forma, taču tajā ir ievietotas četras LED spuldzes ar biezām iekšējām lēcām, lai precīzi definētu priekšējo parakstu. Arī mazajiem 55 mm apļveida indikatoriem ir klasisks izskats, bet ovālais, caurspīdīgais LED aizmugurējais lukturis pārsteidz ar mūsdienīgu noti un pieskaņojas citām Rebel detaļām.

Sēdekli ir konturēts, lai atbalstītu braucēju lielā paštrinājumā, bet ar mīkstu polsterējumu jūsu ērtībām. Rebel braucējs var doties braucienā viens vai ar pasažieri, jo aizmugurējā sēdekļa spilvens ir ātri un viegli uzstādāms un noņemams. Zem sēdekļa atrodas 3 l uzglabāšanas nodalījums ar USB-C uzlādes vietu.

120 mm negatīvais LCD mērinstrumentu displejs piedāvā intuitīvu informācijas attēlošanu. Aizdedzes atslēga, kas atrodas rāmja kreisajā pusē, atver arī sēdekli bez izņemšanas no aizdedzes. Nepārblīvītie stūres rokturi nostiprināti ar ievērojamām 1 collu skavām, un

kreisās puses sadales iekārta pārvalda braukšanas režīmus un papildaprīkojuma DCT. Un garām dienām uz šosejas kruīza kontrole ir iekļauta standarta aprīkojumā.

3.2. Dzinējs

- **1084 cm³ paralēlais divcilindru dzinējs, kas aizgūts no CRF1100L Africa Twin**
- **Spēcīga veiktspēja ar skaidri definētu raksturu no pārskatītajiem vārstu atvēršanās laika un aizdedzes iestatījumiem, kā arī palielināta sparrata masa**
- **Throttle By Wire dzinēja vadība un noregulēta izplūdes skaņa**

Rebel 1100 1084 cm³ SOHC 8 vārstu paralēlais divu cilindru dzinējs ir balstīts uz CRF1100L Africa Twin dzinēju, taču ar daudzām būtiskām izmaiņām, kas ir pilnībā mainījušas tā būtību un sniegtās izjūtas, lai apmierinātu jaunus kruīzera pienākumus. Maksimālā jauda 64 kW pie 7000 apgr./min ar 98 Nm maksimālo griezi pie 4750 apgr./min ir veselīgi skaitļi šajā tirgus segmentā un garantē spēcīgu veiktspēju. Paaugstināta inerces no papildu 32% sparrata masas nozīmē, ka reakcija pie zemiem apgriezieniem ir ne tikai ārkārtīgi spēcīga, bet tiek piegādāta ar patiesu raksturu.

Mazāk acīmredzams – un dzinēja loma šajā lietojumā ir ideāla – ir tas, ka tā kompaktie izmēri (pateicoties tā piedzīvojumu motocikla izcelsmei, kas tam dāvāja Unicam piedziņu un pussauso karteri) svaru pamatīgi centralizē, pazeminot smaguma centru ar maksimālu klīrensu, pateicoties Rebel zemā slīpuma rāmja dizainam.

No Africa Twin pārnesta 270° kloķvārpsta un nevienmērīgs iekšdedzes intervāls. Bet, neskatot to, dzinēja izplūdes sistēma, vārstu laiki un atvērumi ir mainīti, lai radītu vēl spēcīgāku “pulsa” sajūtu. Un, ievērojot Rebel divējādo personību, dzinēja impulsi mainās no harmoniski reaģējošiem zemos apgriezieniem uz pilnu droseles padevi, radot satricinošu, sensāciju radošu “pulsāciju”, apgriezieniem palielinoties.

Dzinēju pārvalda elektriskā drosele (Throttle By Wire, TBW), un PGM-FI baro droseli no 7 l gaisa filtra. Braukšanas gandarījumu papildina izplūdes skaņa, kas ir noregulēta, lai sniegtu dziļu, zemas frekvences toni caur 5,3 l ovāla šķērsriezuma slāpētāju zem 4000 apgr./min, kas pieaug daudz jaudīgākā augstfrekvences tonkārtā, apgriezieniem pieaugot.

Africa Twin arhitektūra nav mainīta; karteri sadalās vertikāli, un ūdens sūknis atrodas sajūga korpusā ar cilindra galvā iebūvētu termostatu. Dzinēja manuālajai un DCT versijai ir kopīgi karteri ar tikai nelielām ārējām atšķirībām. Sekundārās vibrācijas neitralizē virzuļu savstarpēji abpusējā kustība, savukārt primārās inerciālās un sajūga vibrācijas tiek neitralizētas, izmantojot divvirzienu balansa vārpstas. Ūdens un eļļas sūkņus vada balansēšanas vārpstas.

Kloķvārpstas pulss – ar relatora zobiem, kas izvietoti ar 10° atstarpēm, – pārvalda aizdedzes atklāšanu, kas ir svarīga OBD2/EURO5 atbilstībai. Turklāt EURO5 lineārās gaisa plūsmas (LAF) sensori caurulēs ļauj precīzi noteikt gaisa/degvielas maisījuma attiecību.

3.3. Dzinēja elektronika

- **3 noklusējuma braukšanas režīmi, no kuriem izvēlēties, kā arī LIETOTĀJA personalizēts režīms**
- **3 pakāpju Honda selektīvā griezes kontrole un Wheelie Control sistēma**

TBW pārvalda dzinēja veiktspēju un raksturu, kā arī Honda selektīvās griezes kontroles (HSTC) un Wheelie Control līmeni. Braucējs var izvēlēties starp 3 iepriekš iestatītiem

režīmiem, kas paredzēti visdažādākajiem braukšanas apstākļiem. Režīmu izvēli pārvalda no kreisās sadales ierīces; kad darbojas HSTC, iedegas indikators mērinstrumentu displejā.

STANDARTA režīms piedāvā vidēju iestatījumu dzinēja jaudas padevei, dzinēja bremsēšanai un Wheelie Control/HSTC, nodrošinot mierīgu braukšanu ar zemiem apgriezieniem un ātrumu, vienlaikus atbrīvojot daudz vairāk Rebel potenciāla, apgriezieniem pieaugot.

LIETUS režīms nodrošina nelielu dzinēja jaudu un bremsēšanu apvienojumā ar augstu Wheelie Control un HSTC līmeni relaksētam braucienam un papildu drošībai uz slapja vai slidena seguma.

SPORTA režīms nodrošina agresīvu dzinēja jaudas padevi un standarta dzinēja bremsēšanu ar zemu Wheelie Control un HSTC iejaukšanos, lai nodrošinātu maksimālu veiktspēju.

LIETOTĀJA režīms piedāvā iespēju personalizēt vēlamās kombinācijas iestatījumus. Pēc iestatīšanas LIETOTĀJA režīma iestatījumi tiek automātiski saglabāti, tāpēc nav nepieciešams to atkārtoti iestatīt katru reizi, kad tiek ieslēgta aizdedze.

3.4. Dubultā sajūga transmisija

- ***3 noklusējuma D režīma (automātiskās) pārslēgšanas grafiki atspoguļo braukšanas režīmus***
- ***LIETOTĀJA režīms piedāvā pielāgošanu***

Honda DCT tehnoloģijai tagad rit vienpadsmitais ražošanas gads, un kopš 2010. gada Eiropā ir pārdoti vairāk nekā 140 000 ar DCT aprīkoti Honda motocikli. Tā nodrošina konsekventu, vienmērīgu pārnesumu pārslēgšanu un ļoti ātri kļūst par braucēja otro dabu. Tā izmanto divus sajūgus: vienu iedarbināšanai un 1., 3. un 5., otru 2., 4. un 6. pārnesumam, ar katra sajūga galveno vārpstu novietotu vienu otras iekšpusē kompaktākai konstrukcijai.

Katru sajūgu neatkarīgi kontrolē sava elektrohidrauliskā ķēde. Kad notiek pārnesumu maiņa, sistēma iepriekš izvēlas mērķa pārnesumu, izmantojot sajūgu, kas pašlaik netiek izmantots. Tad pirmais sajūgs tiek elektroniski atslēgts, vienlaikus ieslēdzoties otrajam sajūgam.

Rezultāts ir konsekventa, ātra un vienmērīga pārnesumu pārslēgšana. Turklāt, tā kā dubultais sajūgs pārnes piedziņu no viena pārnesuma uz otru, minimāli pārtraucot piedziņu uz aizmugurējo riteni, tiek samazināts jebkurš pārnesumu pārslēgšanas trieciens un atsitiens, padarot pārslēgšanos tiešu un vienmērīgu. Papildu priekšrocības ir izturība (jo pārnesumus nevar sabojāt, izlaižot pārnesumu), pārslodze nav iespējama, zema slodze, braucot pilsētā, samazināts braucēja nogurums un papildu "smadzeņu resurss", lai koncentrētos tīri braukšanas aspektiem, piemēram, braukšanas līnijai, līkumu izbraukšanai, bremsēšanai un paātrinājumam.

DCT sistēma piedāvā divas atšķirīgas braukšanas pieejas – automātiskos iestatījumus ar iepriekš ieprogrammētiem pārslēgšanās modeļiem, kas pastāvīgi nolasa motocikla ātrumu, izvēlēto pārnesumu un dzinēja apgriezienus, lai izlemtu, kad notiek pārslēgšanās, un manuālās transmisijas iestatījumus pārnesumu pārslēgšanai, izmantojot lāpstiņu tipa pārslēgus uz kreisā roktura.

Izmantojot TBW vadību, DCT pārnesumu shēmas ir saistītas ar 3 braukšanas režīmiem.

STANDARTA braukšanas režīmā DCT pārslēgšanās shēma nodrošina līdzsvaru starp augsta pārnesuma, neliela ātruma kruīzu un zema pārnesuma, pilnas droseles traukšanas.

LIETUS režīms izvēlas augstākus pārnesumus ātrāk, lai brauciens būtu vienmērīgs.

SPORTA režīms nodrošina augstākus apgriezienus un zemākus pārnesumus, ilgāk turas pie apgriezieniem pirms pārslēgšanās un pārslēdzas zemāk pie augstākiem apgriezieniem, lai panāktu lielāku dzinēja bremzēšanas efektu.

LIETOTĀJA režīms ļauj braucējam izvēlēties arī jebkuru no trim DCT pārslēgšanās shēmām jebkurā braukšanas režīmā pēc izvēles.

3.5. Šasija

- ***Zimolam raksturīgais tērauda cauruļu rāmis ir Rebel stila pamats***
- ***Stūres ģeometrija nodrošina stabilitāti ar vieglām vadāmības īpašībām***
- ***Priekšējā dakša ar 43 mm kārtidžu un aizmugurējie amortizatori, abiem regulējama atsperu priekšslodze***
- ***Radiālā stiprinājuma četru virzuļu priekšējais bremžu suports un 330 mm peldošais disks***
- ***130/70B18, 180/65B16 priekšējās un aizmugurējās riepas***

Pats par sevi stila elements, Rebel tērauda cauruļu rāmis ir balstīts uz neapstrādāto un vienkāršo tā brāļa dizainu, un tam ir tā pati definētā "tematiskā" līnija, kas iet pa diagonāli no priekšas uz aizmuguri, degvielas tvertnei spēlējot savu lomu virs 35 mm diametra galvenās caurules, kas, protams, ir lielāka nekā CMX500 Rebel. Arī 50,8 mm diametra šarnīrsavienojumam ir "inženierisks" izskats.

Garenbāze ir 1520 mm; dakšām ir 30° leņķis kruīza stilā, 2° nobīde no 28° stūres līnijas; pēda ir 110 mm. Šī kombinācija nodrošina pareizo izskatu, bet arī stabilitāti taisnā līnijā un precīzu, vieglu vadāmību. Slapjais svars ir noteikts 223 kg standarta Rebel 1100 un 233 kg ar DCT aprīkotajai opcijai.

Sēdekļa augstums ir patīkami 700 mm, un trīsstūris starp stūri, sēdekli un vidū novietotajiem kāpšļiem braucēju stingri "ievieto" motociklā. Vispārējā ģeometrija ļauj nodrošināt dāsnu 35° sasvēršanās leņķus katrā pusē (pēc Honda mērījumiem), kas nozīmē, ka Rebel 1100 spēj izbaudīt līkumotu "kanjona" braucienu un eleganti izbraukt asākās pagriezienu virsotnes.

Kārtidža tipa priekšējai dakšai ir tumša divdaļīgā apakšdaļa (izgatavota gan no presēta, gan lieta alumīnija), kas savienota ar 43 mm balstiem, kuri pārklāti ar tumšu kuģu titāna oksīda pārklājumu. Diviem aizmugurējiem amortizatoriem ir 12,5 mm stienis un spiediena rezervuārs. Gan priekšējai, gan aizmugures balstiekārtai ir regulējama atsperu priekšslodze.

Bremzēšanas jaudu nodrošina priekšējais radiālā stiprinājuma monobloka četru virzuļu suports ar 330 mm peldošo disku, un aizmugurējais viena virzuļa suports/256 mm disks, kurus abus pārvalda ABS. Lietie alumīnija diski ir aprīkoti ar 5 sportiskiem Y formas spieķiem un apauti ar biežām riepām; 180/65B16 aizmugurē un 130/70B18 priekšā.

4. Aksesuāri

Kā motociklam, kas dzimis, lai rotātos ar aksesuāriem, ir pieejami dažādi Honda oriģinālie aksesuāri, kas ir gatavi piestiprināšanai tieši pie Rebel 1100.

Tie ir sagrupēti divās kategorijās, ņemot vērā dažādus klientu stilus:
“ielas” un “ceļošanas” klāsti:

“IELAS”

Polsterēts sēdekļis – standarta/uz priekšu komplekts, nomaināmi melni/brūni sēdekļi
Aizmugurējais balsts (solo tips)
Tvertnes paliktnis
Luktura apdare
Īss priekšējais dubļu aizsargs
Riteņu svītras

“CEĻOŠANAS”

Polsterēts sēdekļis – standarta/uz priekšu komplekts, nomaināmi melni/brūni sēdekļi
Pasažiera atzveltnē
Aizmugurējais balsts
Auduma seglu soma
Vējstikls

5. Tehniskās specifikācijas

DZINĒJS	
Veids	SOHC šķidrumsdzēses 4 taktu 8 vārstu paralēls divcilindru ar 270° kloķvārpstu un Uni-cam. EURO5 atbilstība
Darba tilpums	1084 cm ³
Cilindra diametrs un virzuļa gājiens	92 mm x 81,5 mm
Kompresijas pakāpe	10,1:1
Maks. jauda	64 kW pie 7000 apgr./min
Maks. grieze	98 Nm pie 4750 apgr./min
Eļļas tilpums	4,8/4,3 (5,2/4,7 DCT)
DEGVIELAS SISTĒMA	
Karburators	PGM-FI elektroniskā degvielas iesmidzināšana
Degvielas tvertnes tilpums	13,6 l
Degvielas patēriņš	4,9 l/100 km – MT 5,3 l/100 km – DCT

CO ₂ emisija	114 g/km – MT 123 g/km – DCT
ELEKTROSISTĒMA	
Starteris	Elektriskais
Akumulatora kapacitāte	12 V/11,2 AH
ACG jauda	0,419 kW
PIEDZIŅA	
Sajūga tips	MT: slapjais vairāku plākšņu sajūgs DCT: slapjais vairāku plākšņu hidrauliskais dubultsajūgs
Transmisijas veids	MT: 6 pārnese manuālā transmisija DCT: 6 pārnese dubultā sajūga transmisija
Gala piedziņa	Ķēde
RĀMIS	
Veids	Rombveida
ŠASIJA	
Izmēri (G x P x A)	2240 mm x 853 mm x 1115 mm – MT 2240 mm x 834mm x 1115 mm – DCT
Garenbāze	1520 mm
Stūres leņķis/dakšas leņķis	28°/30°
Pēda	110 mm
Sēdekļa augstums	700 mm
Klīrenss	120 mm
Pašmasa	MT: 223 kg / DCT 233 kg
PIEKARE	
Veids, priekšā	Regulējamas priekšslodzes, 43 mm kārtidža tipa
Veids, aizmugurē	Regulējamas priekšslodzes, dubultais kombinētais aizmugurējais amortizators
DISKI	
Veids, priekšā	Daudzspieķu, lieta alumīnija

Veids, aizmugurē	Daudzspieķu, lieta alumīnija
Priekšējo disku izmērs	MT3.50
Aizmugurējo disku izmērs	MT5.00
Riepas, priekšā	130/70B18 M/C
Riepas, aizmugurē	180/65B16 M/C
BREMZES	
ABS sistēmas tips	2 kanālu ABS
Veids, priekšā	Radiāls monobloks ar četru virzuļu bremžu suptu, 330 mm peldošs viens disks
Veids, aizmugurē	Viena virzuļa suports, 256 mm viens disks
MĒRINSTRUMENTI UN ELEKTRONIKA	
Mērinstrumenti	Novirzīts 120 mm negatīvs LCD mērinstrumentu displejs, USB-C lādētājs
Drošības sistēma	HISS
Priekšējais lukturis	LED
Aizmugures lukturis	LED

Visas specifikācijas ir provizoriskas un var tik mainītas bez iepriekšēja brīdinājuma.

Lūdzu, ņemiet vērā, ka sniegtie skaitļi ir Honda iegūtie rezultāti standartizētos testēšanas apstākļos, ko nosaka WMTC. Pārbaudes veic uz ripojoša ceļa, izmantojot motocikla standarta versiju, tikai ar vienu braucēju un bez papildu aprīkojuma. Faktiskais degvielas patēriņš var atšķirties atkarībā no jūsu braukšanas stila, motocikla tehniskā stāvokļa, laika apstākļiem, ceļa apstākļiem, riepu spiediena, uzstādītajiem aksesuāriem, kravas, braucēja un pasažiera svara un citiem faktoriem.