

## CMX1100 Rebel 2021 ГОДА ВЫПУСКА

Дата пресс-релиза: 23 ноября 2020 года

Новости о модели: У кастомного мотоцикла Honda CMX500 Rebel, отличающегося уникальным дизайном, появился «старший» дерзкий брат. Построенный по той же концепции — классический «боббер» без ничего лишнего в современной интерпретации — CMX1100 Rebel в равной мере подходит и для размеренной езды, и для захватывающих ускорений. У него рядный двухцилиндровый двигатель на 1084 кубика с серьезными характеристиками плюс сильный характер и запоминающийся звук выхлопа, а также система управления крутящим моментом (HSTC), система управления подъемом переднего колеса, круиз-контроль и 4 режима вождения, управляемых с помощью электронной ручки газа, то есть полный пакет вспомогательной электроники. Высококачественная ходовая часть состоит из передней вилки картриджного типа с перьями 43 мм, задних амортизаторов рюкзачного типа с мембраной в компенсационном бачке и четырехпоршневого переднего тормозного суппорта с радиальным креплением. Все освещение светодиодное, а приборный ЖК-дисплей имеет темный фон. Коробка передач с двойным сцеплением будет предлагаться дополнительно.

Содержание:

1. Введение
2. Обзор модели
3. Основные особенности
4. Аксессуары
5. Технические характеристики

### **1. Введение**

Выпущенный в 2017 году двухцилиндровый 500-кубовый CMX500 Rebel, отвечающий требованиям категории A2, объединил традиции с новаторскими идеями для привлечения внимания молодых мотоциклистов, для которых мотоцикл — гораздо больше, чем просто транспорт, водителей, для которых мотоцикл — это образ жизни и способ самовыражения.

Благодаря сочетанию неподвластного времени дизайна «боббера» и уникального, прогрессивного и современного стиля Rebel приобрел мгновенную популярность в первый сезон продаж. И даже спустя год популярность не иссякла: в 2019 году Rebel стал третьим по количеству продаж в Европе среди кастомных мотоциклов.

Доступный, легкий в управлении и простой в эксплуатации, Rebel следовал своим путем и стал успешной моделью в стандартном исполнении. Как чистый холст для кастомизации, он более чем готов ко всему, что придет в голову его владельцу.

В 2021 году, у лидирующего Rebel эстафету примет новый мотоцикл — CMX1100 Rebel. Он сохранит всё самое важное, что сделало «младший» мотоцикл таким особенным, но получит больше мощности, больше характера и множество самых передовых технологий Honda. Это будет не просто более мощный мотоцикл, он также приобретет характеристики из другого сегмента, что позволит заинтересовать мотоциклистов, ищущих что-то более другое.

### **2. Обзор модели**

CMX1100 Rebel обладает двойственным характером. Он создан для неспешных поездок, но также готов дарить радость захватывающего вождения по извилистым дорогам. Те, кто раньше водил меньший мотоцикл, оценят удобные размеры Rebel (высота посадки всего 700 мм), а более опытных мотоциклистов порадует управляемость шасси с жесткой трубчатой стальной рамой, качественной подвеской как у мотоциклов нейкед и мощными тормозами.

И всем без исключения понравится характер и производительность рядного двухцилиндрового двигателя объемом 1084 кубика, который изначально устанавливался на CRF1100L Africa Twin и был перенастроен для уверенной тяги в нижнем и среднем диапазоне оборотов, а также для выразительного, улучшенного звука выхлопа. Система управления с помощью электронной ручки газа включает в себя сложные функции помощи водителю: 3 стандартных режима вождения и 1 настраиваемый пользователем режим согласно дорожным условиям или настроению мотоциклиста; в частности можно настроить передачу мощности двигателя, торможение двигателем, уровень управления крутящим моментом и систему управления подъемом переднего колеса, а также схему переключения скоростей коробки передач с двойным сцеплением, предлагаемой дополнительно. Круиз-контроль предлагается в стандарте.

Строгий минималистичный стиль боббера 21 века Rebel 1100 говорит о многом. Стальные крылья впереди и сзади восседают поверх толстых шин, а круглая фара в стиле старой школы со светодиодными лампами новой школы повторяет круглую форму приборного ЖК-дисплея с темным фоном. Для современного удобства в багажном отсеке под сиденьем предусмотрено зарядное устройство USB-C.

Rebel 1100 2021 года выпуска будет доступен в следующих цветах:

Bordeaux Red Metallic  
Gunmetal Black Metallic

### **3. Основные особенности**

#### **3.1 Стиль и оборудование**

- ***Строгий стиль как знак силы и сдержанной простоты***
- ***Полностью светодиодное освещение с 4-ламповой светодиодной фарой***
- ***Ключ зажигания также отпирает багажный отсек под сиденьем, в котором находится зарядное устройство USB-C***
- ***Круиз-контроль***

Оформленный в темных тонах, CMX1100 Rebel получил простой, строгий и «необработанный» вид, созданный той же американской студией исследований и разработок Honda, которая проектировала дизайн CMX 500 Rebel. Длинный и низкий, с узким корпусом, увенчанным выпуклым двухцветным топливным баком без видимых швов объемом 13,6 л, его минималистический стиль обладает глубиной и пропорциями, благодаря которым водитель гармонично смотрит на мотоцикле.

Переднее и заднее крылья выполнены из миллиметровой стали и крепятся на кронштейны из литого под давлением алюминия. Куда ни посмотри, везде видны дизайнерские решения, усиливающие уникальный образ Rebel. Низкая фара диаметром 175 мм имеет классическую форму, но оснащена четырьмя

светодиодными лампами с толстыми внутренними линзами для формирования ясно выраженного фирменного луча. Маленькие круглые приборы диаметром 55 мм тоже имеют классический вид, в то время как овальный светодиодный задний фонарь с прозрачной линзой представляет современный акцент дизайна и перекликается с другими элементами оформления Rebel.

Сиденье поддерживает водителя при резком разгоне, но при этом достаточно мягкое для комфортной езды. Водитель Rebel может ездить в одиночку или с пассажиром, ведь подушка заднего сиденья откручивается быстро и легко. Под сиденьем имеется багажный отсек объемом 3 л с зарядным устройством USB-C.

Информация для водителя интуитивно понятно выводится на расположенный под углом 120-миллиметровый ЖК-дисплей приборов. Ключ зажигания также используется для отпирания сиденья без необходимости вынимать ключ из замка зажигания, расположенного с левой стороны рамы. Минималистичный руль крепится с помощью мощных 1-дюймовых зажимов, а режимы вождения и предлагаемая дополнительно коробка передач с двойным сцеплением (DCT) управляются с помощью переключателей на левой стороне руля. А для дальних поездок по шоссе мотоцикл оснащается системой круиз-контроля в стандарте.

### **3.2 Двигатель**

- ***Рядный двухцилиндровый двигатель объемом 1084 кубика, как у CRF1100L Africa Twin***
- ***Высокая производительность с ярко выраженным характером благодаря измененным настройкам фаз газораспределения и зажигания, а также увеличенной массе маховика***
- ***Управление работой двигателя с помощью электронной ручки газа и усовершенствованный звук выхлопа***

8-клапанный рядный двухцилиндровый двигатель Rebel 1100 объемом 1084 кубиков создан на базе двигателя CRF1100L Africa Twin, но с рядом ключевых перенастроек, кардинально изменивших его характер и поведение, так как теперь он должен обладать еще и характеристиками круизера. Максимальная мощность 64 кВт при 7000 об/мин с максимальным крутящим моментом 98 Нм при 4750 об/мин — хорошие показатели для этого сегмента рынка и гарантия высокой производительности. Увеличение массы маховика на 32% позволило увеличить инерционность для чрезвычайно высокой приемистости на низких оборотах и уверенного поведения мотоцикла.

Менее очевидной и просто идеальной для круизера характеристикой двигателя является его компактность, ведь он позаимствован у туристического мотоцикла вместе с трансмиссией Unicam и полусухим картером. Благодаря этому центр масс расположен точно посередине, достигается низкий центр тяжести и максимальный дорожный просвет в сочетании с конструкцией рамы Rebel с низкой посадкой.

Также у Africa Twin позаимствован коленчатый вал на 270° с неравномерным интервалом вспышек. Изменения также претерпели выхлопная система двигателя, фазы газораспределения и подъем клапанов для еще более сильного ощущения рабочего цикла. И в соответствии с двойственным характером Rebel на низких оборотах двигатель стройно реагирует на ручку газа, а при увеличении оборотов проявляет свой громогласный, захватывающий характер.

Двигатель управляется с помощью электронной ручки газа (TBW), а система программируемого впрыска топлива (PGM-FI) питает дроссельные заслонки из 7-литровой воздушной камеры. Звук выхлопа настроен на глубокий низкочастотный рык через глушитель овального сечения объемом 5,3 л на оборотах ниже 4000 об/мин и гораздо более мощное высокочастотное рычание при более высоких оборотах.

Архитектура не отличается от архитектуры Africa Twin: картеры двигателя разделены вертикально, а водяной насос расположен внутри корпуса сцепления с термостатом, встроенным в головку блока цилиндров. Версии двигателя с механической коробкой передач и DCT имеют одинаковые картеры лишь с небольшими внешними отличиями. Вторичные вибрации нейтрализуются взаимным возвратно-поступательным движением поршней, в то время как первичные инерционные колебания и вибрации сцепления нейтрализуются за счет использования двухосных балансирных валов. Водяной и масляный насосы приводятся в действие балансирными валами.

Генератор импульсов зажигания в виде зубчатого колеса коленвала с зубьями через 10° управляет обнаружением пропусков зажигания — важное условие для соответствия требованиям OBD2/EURO5. Датчики линейного расхода воздуха (LAF), отвечающие требованиям EURO5, в распределительных трубах точно измеряют соотношение воздуха и топлива.

### **3.3 Электроника двигателя**

- ***Три стандартных режима вождения на выбор плюс возможность самостоятельно настроить четвертый***
- ***Три уровня управления крутящим моментом и система управления подъемом переднего колеса***

Управление динамикой и характеристиками двигателя, системой управления крутящим моментом (HSTC) и системой управления подъемом переднего колеса осуществляется с помощью электронной ручки газа (TBW). Водитель может выбирать из трех предустановленных режимов для самых разных условий езды. Режим выбирается переключателем на левой стороне руля; когда работает HSTC, на приборном дисплее включается индикатор.

**STANDARD** — средняя настройка мощности двигателя, торможения двигателем, системы управления подъемом переднего колеса и HSTC для расслабленной езды на низких оборотах и скоростях, а по мере увеличения оборотов полнее раскрывается потенциал Rebel.

**RAIN** — низкая мощность двигателя и торможения в сочетании с высокой настройкой системы управления подъемом переднего колеса и HSTC для расслабленной езды и дополнительной уверенности на мокрой или скользкой дороге.

**SPORT** — агрессивная передача мощности двигателя и стандартное торможение двигателем с малым вмешательством системы управления подъемом переднего колеса и HSTC для максимальной динамики.

**USER** — пользовательский режим, позволяющий настраивать характеристики согласно своим предпочтениям. Выполненные настройки пользовательского режима автоматически сохраняются, поэтому нет необходимости повторно его настраивать каждый раз при включении зажигания.

### **3.4 Коробка передач с двойным сцеплением (DCT)**

- *Три стандартных (автоматических) схемы переключения передач соответствуют трем стандартным режимам вождения*
- *В пользовательском режиме можно настроить схему переключения передач по-своему*

Коробка передач с двойным сцеплением (DCT) выпускается уже одиннадцатый год, и с 2010 года в Европе продано уже более 140 000 двухколесных транспортных средств Honda с DCT. Она обеспечивает стабильное, плавное переключение передач — к ней очень быстро привыкаешь. В ней используется два сцепления: одно для пуска и 1-й, 3-й и 5-й передач, а второе для 2-й, 4-й и 6-й передач, при этом главный вал одного сцепления расположен внутри другого для компактности.

Каждое сцепление независимо управляется собственным электрогидравлическим контуром. Когда происходит переключение передачи, система предварительно выбирает целевую передачу с помощью муфты сцепления, которая не используется в данный момент. Затем первая муфта сцепления отключается электроникой и одновременно включается вторая муфта сцепления.

В результате получается стабильное, быстрое и плавное переключение передач. Кроме того, поскольку сдвоенные муфты переключают передачи с минимальным прерыванием привода на заднее колесо, мотоцикл не дергается и не клюет носом при переключении передач — скорости переключаются ровно и плавно. Среди других преимуществ: износостойчивость, поскольку шестерни не повреждаются при пропуске передачи; не происходит заглохание двигателя, расслабленная езда по городу, меньшая утомляемость водителя и возможность сосредоточиться на собственно вождении — траектории движения, прохождении поворотов, своевременном торможении и ускорении.

Система DCT предлагает два разных подхода к вождению — режим автоматической коробки передач с предварительно запрограммированными схемами переключения передач и постоянным считыванием скорости мотоцикла, выбранной передачи и оборотов двигателя для выбора момента переключения скоростей, а также режим механической коробки передач с помощью лепестков на левой стороне руля.

Схемы переключения передач DCT связаны с тремя режимами вождения посредством управления с помощью TBW.

В режиме **STANDARD** схема переключения передач DCT обеспечивает баланс между высокой передачей и низкой крейсерской скоростью или низкой передачей и полным газом.

В режиме **RAIN** более высокие передачи выбираются быстрее для очень плавной езды.

В режиме **SPORT** включаются высокие обороты и низкие передачи, дольше поддерживаются обороты перед переключением, а понижение передачи происходит на более высоких оборотах для более эффективного торможения двигателем.

В режиме **USER** водитель может выбрать любой из трех режимов переключения DCT в любом режиме вождения согласно своим предпочтениям.

### **3.5 Шасси**



- **Фирменная трубчатая стальная рама является определяющим элементом стиля Rebel**
- **Геометрия рулевого управления обеспечивает стабильность и легкость управления**
- **Вилка картриджного типа с перьями 43 мм впереди и амортизаторы рюкзачного типа с мембраной в компенсационном бачке сзади, оба с регулируемым предварительным натягом пружин**
- **Четырехпоршневой передний тормозной суппорт с радиальным креплением и плавающий диск 330 мм**
- **Передняя и задняя покрышки 130/70B18, 180/65B16**

Являясь сама по себе элементом стиля, трубчатая стальная рама Rebel имеет необработанный и простой дизайн, как у младшей модели, и ту же ярко выраженную «тематическую» линию, идущую по диагонали спереди назад, и бензобак является ее частью над 35-миллиметровыми главными трубами, которые, естественно, крупнее, чем у CMX500 Rebel. Маятник диаметром 50,8 мм тоже выполнен в соответствующем стиле.

Колесная база составляет 1520 мм; вилка имеет угол 30°, характерный для круизера со смещением на 2° от линии угла наклона вилки 28°; вынос переднего колеса равен 110 мм. С таким сочетанием мотоцикл не только смотрится гармонично, но и едет стабильно при движении по прямой, легко и послушно управляется. Снаряженная масса составляет 223 кг для стандартного Rebel 1100 и 233 кг для варианта с DCT.

Водитель сидит на мотоцикле удобно и уверенно благодаря высоте посадки 700 мм и пропорциям треугольника между рулем, сиденьем и центральными подножками. Общая геометрия допускает большие углы наклона на 35° с каждую сторону (по измерениям Honda), а значит, Rebel 1100 готов к движению по извилистым дорогам и преодолению холмов наравне с лучшими.

Передняя вилка картриджного типа имеет темные двухсекционные нижние части (изготавливаемые как из экструдированного, так и из литого под давлением алюминия), соединенные с 43-миллиметровыми стойками, покрытыми темно-синим покрытием оксида титана. Сдвоенные задние амортизаторы рюкзачного оснащены штоком диаметром 12,5 мм и напорным компенсационным бачком с мембраной. И передняя, и задняя подвески регулируются по предварительному натягу пружины.

Тормозное усилие обеспечивается передним 4-поршневым суппортом с радиальным креплением и моноблочной конструкцией с плавающим диском 330 мм, а также задним тормозом с 1-поршневым суппортом и диском 256 мм — оба тормоза управляются системой ABS. Литые алюминиевые диски имеют 5 спортивных Y-образных спиц и износостойкие покрышки: 180/65B16 сзади и 130/70B18 впереди.

#### **4. Аксессуары**

Мотоцикл изначально предназначен для оснащения аксессуарами, поэтому Honda предлагает широкий ассортимент оригинальных аксессуаров, готовых для установки на Rebel 1100.

Они разделены на две категории для любителей двух разных стилей езды — «уличной» и «шоссейной»:

### Категория STREET

Мягкое сиденье — стандартные/передние сменные черные/коричневые сиденья  
 Задний багажник (для езды без пассажира)  
 Накладка на бензобак  
 Обтекатель фары  
 Короткое переднее крыло  
 Полосы на колесах

### Категория TOUR

Мягкое сиденье — стандартные/передние сменные черные/коричневые сиденья  
 Спинка для пассажира  
 Задний багажник  
 Тканевая мотосумка  
 Ветровое стекло

## 5. Технические характеристики

<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>	
Тип	4-тактный 8-клапанный рядный двухцилиндровый двигатель SOHC с жидкостным охлаждением, коленвалом на 270° и клапанным механизмом Unicam. Соответствует требованиям EURO5
Рабочий объем	1084 куб. см
Диаметр и ход поршня	92 мм × 81,5 мм
Степень сжатия	10,1:1
Максимальная мощность	64 кВт при 7000 об/мин
Максимальный крутящий момент	98 Нм при 4750 об/мин
Емкость масляного бака	4,8/4,3 (5,2/4,7 DCT)
<b>ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА</b>	
Смесеобразование	Система программируемого электронного впрыска топлива (PGM-FI)
Емкость топливного бака	13,6 л
Расход топлива	4,9 л/100 км - MT 5,3 л/100 км - DCT
Выбросы CO <sub>2</sub>	114 г/км - MT 123 г/км - DCT
<b>ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА</b>	

Стартер	Электрический
Емкость аккумулятора	12 В/11,2 А-ч
Мощность генератора переменного тока	0,419 кВт
<b>ПРИВОД</b>	
Тип сцепления	MT: многодисковое сцепление мокрого типа DCT: многодисковое гидравлическое двойное сцепление мокрого типа
Тип коробки передач	MT: 6-ступенчатая механическая коробка передач DCT: 6-ступенчатая коробка передач с двойным сцеплением
Главная передача	Цепная
<b>РАМА</b>	
Тип	Ромбовидная
<b>ШАССИ</b>	
Размеры (Д × Ш × В)	2240 мм × 853 мм × 1115 мм - MT 2240 мм × 834 мм × 1115 мм - DCT
Колесная база	1520 мм
Кастор / угол наклона вилки	28° / 30°
Вынос переднего колеса	110 мм
Высота посадки	700 мм
Дорожный просвет	120 мм
Снаряженная масса	MT: 223 кг / DCT 233 кг
<b>ПОДВЕСКА</b>	
Впереди	43 мм картриджного типа с регулируемым предварительный натягом пружин
Сзади	Двойные амортизаторы рюкзачного типа с мембраной в компенсационном бачке с регулируемым предварительный натягом пружин
<b>КОЛЕСА</b>	



Впереди	Многоспицевые литые алюминиевые
Сзади	Многоспицевые литые алюминиевые
Размер обода переднего колеса	MT3.50
Размер обода заднего колеса	MT5.00
Покрышка переднего колеса	130/70B18 M/C
Покрышка заднего колеса	180/65B16 M/C
<b>ТОРМОЗА</b>	
Тип системы ABS	2-канальная ABS
Впереди	4-поршневой суппорт с радиальным креплением и моноблочной конструкцией, плавающий одинарный диск 330 мм
Сзади	1-поршневой суппорт, одинарный диск 256 мм
<b>ПРИБОРЫ И ЭЛЕКТРИКА</b>	
Приборы	Расположенный под углом 120-миллиметровый ЖК-дисплей приборов, зарядное устройство USB-C
Противоугонная система	HISS
Фара	Светодиодная
Задний фонарь	Светодиодный

Приведены предварительные технические характеристики, которые могут изменяться без уведомления.

# Обратите внимание, что представленные цифры получены компанией Honda при стандартных условиях испытаний, предусмотренных WMTC. Испытания проводятся на роликовом стенде с использованием стандартной версии мотоцикла только с водителем без пассажира и без дополнительного оборудования. Фактический расход топлива может варьироваться в зависимости от стиля вождения, обслуживания мотоцикла, погоды, дорожных условий, давления в шинах, установки аксессуаров, груза, веса водителя и пассажира и прочих факторов.