

HONDA CB1100 EX - 2017

A modellfrissítés főbb elemei:

A Honda CB1100 EX még közelebb került a klasszikus stílushoz, ugyanakkor a rozsdamentes, küllős kerekeknek, a Showa futóműelemeknek és a fénydiódás (LED-es) lámpáknak köszönhetően modernebbé is vált. Vonzerejét fokozza, hogy erőforrása új szívó- és kipufogórendszert kapott, s ezentúl nyomatékhatalólos tengelykapcsoló segít megőrizni a hátsó kerék tapadását.



Tartalom:

1. Bevezetés
2. Gyors áttekintés
3. Főbb jellemzők
4. Műszaki adatok

1. Bevezetés

A CB betűszónak nagy jelentősége van a Honda történelmében, hiszen a márka első kéthengerese CB92 Benly néven mutatkozott be 1959-ben. Azóta e két apró karakter még fontosabbá vált, 1969-ben ugyanis Honda CB750 jelzéssel gurult nagyközönség elé a világ első sorozatgyártású superbike-ja, ami lefektette a szupersport-kategória alapjait.

Napjainkban az old school egyre inkább new school, ezért határozott úgy a Honda 2013-ban, hogy Európában is piacra dobja - a Japánban akkor már közönségkedvencként ismert - CB1100-at. A hagyományos stílusú, léghűtéses, négyhengeres CB az öreg kontinensen is nagy sikert aratott, amiben nagy szerepe volt, hogy minden egyes apró részlete a legnagyobb precizitással készült.

A 2017-es modellévben kétféle változatban lesz elérhető a CB1100. A CB1100 RS* a sportos műfaj kedvelőinek készül, míg a CB1100 EX-et a klasszikus stílus és számos teljesítménynövelő módosítás teszi vonzóvá.

A CB1100 összeszerelését a Honda kumamotoi üzemegységének magasan képzett szakemberei végzik majd, méghozzá alapjaiban átdolgozott, ultramodern gyártósoron, mely oly' kiemelkedő minőséget garantál, ami méltó a modell és a márka egyedülállóan gazdag történelméhez.

Mr. M. Imada, projektvezető:

„Akárcsak a múltbéli CB-k esetében, most is megértjük vásárlóink igényét, hogy szeretnének egy léghűtéses, soros, négyhengeres motorkerékpárt használni. Ezért aztán a CB1100 építésekor arra törekedtünk, hogy valódi élmény legyen birtokolni, s jelentős használati érték, valamint egyedülálló minőség jellemezze. Reméljük, hogy a CB1100 EX révén sokaknak mutathatjuk meg, miben rejlik a klasszikus motorkerékpárok különlegessége.”

2. Áttekintés

A CB1100 EX kontúrja és arányai a hetvenes évek superbike-jait idézik. Gömbölyű üzemanyagtartálya - komoly tapasztalaton és szaktudáson alapuló - kézimunkával készül, míg kerek fényezője és két óra alkotta műszeregyesége a Honda hőskorába repít vissza.

Mindazonáltal a jelenkor nyomai is felfedezhetők a modellen. A friss, „ropogós” vonalak, a fénydiódás első és hátsó lámpák és az új, rozsdamentes, acélküllős felnik éppúgy modernitást sugároznak, mint a 41 milliméteres csúszószár-átmérőjű Showa Dual Bending Valve első teleszkópok vagy a hátsó Showa rugóstagok.

Hála az áttervezett szívósornak és a kisebb, könnyebb, dupla kipufogónak az erőforrás gázcseréje hatékonyabbá vált, s immáron nyomatékhatórolós tengelykapcsoló (köznyelven csúszókuplung) segít megőrizni a hátsó kerék tapadását a visszakapcsolások során.

Klasszikus vonalaival a CB1100 EX a motorozás aranykorának legszebb éveit idézi fel, elragadó teljesítménnyel és lélekkel teli hangzással megfűszerezve a retro stílust. Ráadásaként a legapróbb részletei is szépek és gondosan megtervezettek - bárhonnán nézi, bármely alkatrészét is vizsgálja, egyszerűen tökéletes.

3. Főbb jellemzők

3.1 Karosszéria és futómű

A CB1100 EX alapját klasszikus, acél duplabölcső-váz adja, ezen támaszkodik meg négy merev és két gumírozott kapcsolódási ponton az erőforrás. A kényelmes testtartás és a biztos útfekvés érdekében a villaszöveget 27 fokban, az utánfutást pedig 114 milliméterben határozták meg a fejlesztők, s 1490 milliméteres tengelytávval ruházták fel a modellt.

A Honda mérnökei a komfort jegyében rajzolták meg a kormány-ülés-lábtartó bezárta háromszöget is, így egészséges, pihentető üléspozíciót vehet fel a vezető. A használatot nagyban megkönnyíti a mindössze 790 milliméteres ülés magasság és az új formájú, kényelmes kormány. A CB1100 EX menetkész tömege 255 kg.

Hogy a CB1100 EX még precízebben irányítható legyen, ezentúl 41 milliméteres csúszószár-átmérőjű Showa Dual Bending Valve (SDBV) teleszkópok fogják közre az első kereket. A rendszer két szeleppel szabályozza a húzó- és nyomófokozati csillapítást, így még egyenletesebb, kifinomultabb a futómű működése. Az új, présöntésű felső villahíd felületét polírozzák, majd áttetsző lakkal vonják be, az alsó befogó pedig magasabbra került.

Az állítható előfeszítésű Showa hátsó rugóstagok acél lengővillán támaszkodnak meg, ami a különleges formának és az alul elvezetett fékcsőnek köszönhetően igen letisztult hatást kelt. Ez az új, műanyag helyett alumíniumból készülő láncvédőről is elmondható - az ilyen igényes részleteknek köszönhető a prémium minőségérzet.

Mindemellett megújultak a 110/80 R18, illetve 140/70 R18 méretű abroncsokkal felszerelt, küllős felnik is. Elöl és hátul egyaránt kisebb lett a kerékagy, és 48-ról negyvenre csökkent a rozsdamentes acélból készülő, horganyzott küllők száma. Az első kerékre 296 milliméteres, négydugattyús Nissin féknyergekkel társított, úszóágyazású tárcsák kerültek, míg hátul 256 mm-es tárcsa és egydugattyús nyereg emészti fel a mozgási energiát. A blokkolásgátló az alapfelszereltség része.

A burkolat nélküli erőforrás és a szépen ívelt üzemanyagtartály hamisítatlan naked stílussal ruhazza fel a modellt, ugyanakkor műszaki szempontból is a legmagasabb színvonalat képviseli, hiszen az alacsony üzemanyag-fogyasztás és a nagy befogadóképesség hozományaként kiemelkedő hatótávolsággal számolhat a vezető.

A 16,8 literes tank alsó éleit vonalhegesztés fogja össze, s ami még fontosabb, az ülés előtt elvékonyodik, így látni engedi a gyönyörűen megmunkált szelepfedele. Ezzel a formai kialakítással az ős-CB-re is visszautaltak a mérnökök, amellet, hogy igazodtak a kortárs stílushoz.

Mint afféle ékkő, úgy díszíti a tartályt az üzemanyagbetöltő-nyílás egyedi, repülőgépeket idéző fedele, s elsőrangú a többi részlet is, beleértve a csiszolt, hajszálmintásan lakkozott, alumínium oldalidomokat és a vastagon párnázott, rendkívül kényelmes ülést is. A krómozott kapaszkodók egyszerű vonalvezetéssel simulnak környezetükbe, a hátsó sárvédőt pedig jobban lekerekítették. Emellett még kompaktabbak lettek az első és hátsó lábtartók konzoljai, és hosszabb oldaltámaszt kapott a modell, hogy felszállás után könnyebb legyen függőlegesbe állítani.

A krómozott kerettel és nappali menetfénnel díszesebbé tett, fénydiódás első lámpa egyszerre markáns és egyedi. Szintén köralakú a fényszóró alatt elhelyezett két kürt és az alumíniumkarokkal felfogatott, klasszikus stílusú, 70 milliméter átmérőjű irányjelzőpáros. A LED-es lámpát, az irányjelzőket és a rendszámot tartó hátsó konzol még kisebb lett, hogy áramvonalasabb legyen a formavilág, s az elegánsabb összhatás érdekében krómmal vonták be a sebesség- és a fordulatszám-mérő házát. A műszeregység az üzemanyagszintet, az időt, az aktuális váltófokozatot és a megtehető kilométerek számát is megjeleníti, a gyújtáskapcsoló kulcsa pedig laponmart, hogy maximális legyen a lopásvédelem.

A feketére festett erőforrásra nemcsak a polírozott, alumínium oldalelemek hívják fel a figyelmet, legalább ennyire fontos szerepet tölt be az ezüstben tündöklő szelepfedél és hengerfej, valamint a vezérműtengelyek végénél alkalmazott, krómozott kupak. A CB1100 EX-hez Pearl Shining Yellow (gyöngyházsárga), Pearl Sunbeam White (gyöngyházfehér) és Candy Prominence Red (metálpiros) fényezés rendelhető, méghozzá különleges, nagy gondossággal, nedvesen polírozott lakkozással.

3.2 Erőforrás

A CB1100 EX szíve egy selymes járású, DOHC-vezérlésű Otto-motor, amelyet egyenletes teljesítmény-, illetve nyomatékleadás, gyors gázreakció és széles fordulatszám-tartomány jellemez. 66 kW-os csúcsteljesítményét 7500-as percnkénti főtengelyfordulatnál adja le, míg 91 Nm-es csúcsnyomatéka 5500-as fordulaton jelentkezik.

A kétmilliméteres hűtőbordáknak és a 335 mm-es, kilencsoros olajradiátornak köszönhetően a hűtés rendkívül hatékony, ez tette lehetővé a 8500-as maximális fordulatszámot és a 9,5:1 arányú kompresszióviszonyt. A furat 73,5, a löket 67,2 mm, a vezérműtengelyeket pedig középen elhelyezett lánc hajtja. A szívó- és kipufogóoldali szelepek szöge egyaránt 26,5 fok, előbbieket tányérátmérője 27, utóbbiaké 25 milliméter, a szelepszárak vastagsága 2,5 mm.

Hogy az utazást ne zavarják kellemetlen rezgések, az erőforrás kiegyensúlyozó-tengelyt is kapott, míg kifinomult működését 32 milliméteres torokátmérőjű PGM-FI injektor segíti. A hatékony gázcsere érdekében rövidebb szívósort és új levegőszűrőt alkalmaztak a Honda mérnökei, és jelentős változtatásokon esett át a kipufogórendszer is. Hossza 70 milliméterrel, átmérője hét százalékkal, súlya 2,4 kilogrammal csökkent, ezáltal még erősebb lett a hajtómű az alsó és középső fordulatszám-tartományban.

Az expanziós kamra kettéosztásával, illetve furatokkal ellátott összekötőcsövekkel sikerült mérsékelni a rezonanciát, és még szebbé válhatott a négyhengeres erőforrás duruzsolása. A módosítás további hozadékként a kipufogó közelebb került a vázhoz, így nőtt a szabad hasmagasság, a leömlők pedig dupla falúak, tehát a hő hatására nem színeződik el a cső külső felülete.

Az immáron alapfelszereltségként kínált nyomatékhatórolós tengelykapcsoló (köznyelven csúszókuplung) maximalizálja a hátsó kerék tapadását a visszaváltások során, s mivel présöntésű, alumínium kiemelőtengellyel, illetve csúszóbütykökkel készül. Így könnyebb is lett, és a kuplungkar behúzásához 16 százalékkal kisebb erő szükséges, mint az elődmodell esetében. A hatfokozatú váltó első öt áttételét a kiváló gyorsulást, illetve rugalmasságot szem előtt tartva határozták meg a tervezők, míg az autópályára és országútra szánt, szorzóként funkcionáló hatodik fokozat az alacsony fordulatot és a kedvező fogyasztást szolgálja. Az erőátvitelről 530-as lánc gondoskodik.

A CB1100 EX erőforrásának károsanyag-kibocsátása megfelel az EURO4-es környezetvédelmi előírásoknak.

4. Műszaki adatok

ERŐFORRÁS	
Motorkonstrukció	Soros, négyhengeres, levegő-olaj hűtéses, DOHC-vezérlésű
Összlökettérfogat (cm ³)	1140
Furat x löket (mm)	73,5 x 67,2
Sűrítési viszony	9,5:1
Csúcsteljesítmény	66 kW (89,76 LE) /7500 f./perc (95/1/EC)
Legnagyobb forgatónyomaték	91 Nm/5500 f./perc (95/1/EC)
Olajmennyiség	4,9/4,4 liter
ÜZEMANYAG-BEFECSKENDEZŐ RENDSZER	
Porlasztás	PGM-FI elektronikus üzemanyag-befecskendező
Üzemanyagtartály befogadóképessége	16,8 liter
ELEKTRONIKAI RENDSZER	
Indítás	Önindító
Akkumulátor kapacitása	12V/11,2 Ah
Generátor legnagyobb teljesítménye	336 W (12V/21,7 A/5000 f./perc)

ERŐÁTVITEL	
Tengelykapcsoló felépítése	Olajfördős, többtárcsás
Váltó felépítése	Hatfokozatú
Végáttétel	Lánc
VÁZ	
Konstrukció	Acél duplabölcső-váz
VÁZ ÉS FUTÓMŰ	
Méreték (HxSzxM)	2200 x 830 x 1130 mm
Tengelytáv	1490 mm
Villaszög	27°
Utánfutás	114 mm
Ülésmagasság	790 mm
Szabad hasmagasság	135 mm
Menetkész tömeg	255 kg
Fordulókör sugara	2,7 m
FELFÜGGESZTÉS	
Elöl	41 milliméteres teleszkópvilla (SDBV) állítható rugó-előfeszítéssel
Hátul	Kétoldali hátsó rugóstag állítható rugó-előfeszítéssel
KEREKEK ÉS ABRONCSOK	
Felnitípus elöl	Küllős
Felnitípus hátul	Küllős
Felniméret elöl	18 x 2,50MT
Felniméret hátul	18 x 4,00MT
Abroncs elöl	110/80 R18
Abroncs hátul	140/70 R18
FÉKRENDSZER	
ABS típusa	Kétcsatornás
Fék elöl	Hidraulikus tárcsafék úszóagyazású, 296 mm-es tárcsákkal
Fék hátul	Hidraulikus tárcsafék
MŰSZEREZETTSÉG ÉS ELEKTRONIKA	
Műszerek	
Lopásvédelem	HISS
Fényszóró	LED
Hátsó lámpa	LED