

Honda CB1100 RS – 2017

A modellfrissítés legfőbb elemei:

A minimalista irányzat legszebb formai elemeit felvonultató CB1100 RS igazi mestermunka. Hogy a jövőben még hatékonyabban szolgálhassa a motorosokat, a 2017-es modellváltozat 43 milliméteres csúszószár-átmérőjű Showa Dual Bending Valve első teleszkópokkal, külső gáztartályos hátsó rugóstagokkal, 17 colos, öntött alumíniumfelnikkel, radiálisan rögzített, négydugattyús féknyergekkel és alapáras nyomatékhatárolós tengelykapcsolóval kerül a szalonokba, erőforrását pedig új szívó- és kipufogórendszer teszi hatékonyá.



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 van, hogy minden egyes apró részlete a legnagyobb precizitással készült.

A 2017-es modellévben kétféle változatban lesz elérhető a CB1100: a megújult CB1100 EX mellett a CB1100 RS is megjelenik a választékban. Utóbbi esetében számos sportos dizájnelem társul a klasszikus stílushoz, így még dinamikusabbnak hat a modell.

A CB1100 összeszerelését a Honda kumamotoi üzemegységének magasan képzett szakemberei végzik, 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 RS révén sokaknak mutathatjuk meg, miben rejlik a klasszikus motorkerékpárok különlegessége.”

2. Áttekintés

Levetkőztettük és újraöltöztettük, így született meg a hetvenes évek versenymotorjait és café racerjeit idéző CB1100 RS. Gömbölyű üzemanyagtartálya komoly tapasztalaton és szaktudáson alapuló kézimunkával készül, míg kerek fényezésűje és két óra alkotta műszeregysége a Honda hőskorába repít vissza.

Mindazonáltal a jelenkor nyomai is felfedezhetők a modellen. A friss, „ropogós” vonalak, a fénydiódás első és hátsó lámpák, a Showa futóműelemek, a négydugattyús, radiálisan rögzített féknyergek, a 17 colos, alumíniumból öntött felnik és a sportmotorokhoz fejlesztett abroncsok kifejezetten modernné teszik a típust. Az alacsonyabb, sportosabb üléspozíció révén a pilóta súlya előre került, igazodva ezzel a sportosabbá tett futómű-geometriához.

Ráadásaként a léghűtéses erőforrás gázcseréjét új szívó- és kipufogórendszer teszi hatékonyabbá, míg a hátsó kerék tapadását nyomatékhatárolós tengelykapcsoló segít megőrizni a visszakapcsolások során.

Markáns, határozott vonalaival és kiváló teljesítményével a CB1100 RS tökéletes, egyszersemind stílusos városi motorkerékpár, amivel élmény kiruccanni a hétvégéken. Különleges koncepciója a mérnöki precizitás legmagasabb szintjét hozza el a kétkerekűek világába, mindazonáltal custom bike-os jellegéből fakadóan a tulajdonosoknak is lehetőséget nyújt, hogy megvalósítsák elképzeléseiket.

3. Főbb jellemzők

3.1 Karosszéria és futómű

A CB1100 RS 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 villaszögét 26 fokban, az utánfutást pedig 99 milliméterben határozták meg a fejlesztők, s 1485 milliméteres tengelytávval ruházták fel a modellt. A CB1100 RS ülésmagassága 795 milliméter, menetkész tömege 252 kg.

Hogy a CB1100 RS még precízebben irányítható legyen, ezentúl 43 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, külsőtartályos, első teleszkópokhoz igazított csillapítású Showa hátsó rugóstagok új alumínium lengővillán támaszkodnak meg, ami különleges formájának

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.

A radiálisan rögzített, négydugattyús Tokico első féknyergek 310 mm átmérőjű, úszóagyazású tárcsákat fognak közre, míg az egydugattyús hátsó egységnél 256 milliméteres tárcsát találunk. A fékrendszer működését blokkolásgátló felügyeli. A CB1100 RS 17 colos, öntött, fekete fényezett alumíniumfelniken gördül, melyeken - a sportmotorokkal szemben támasztott követelményeknek megfelelően - 120/70 ZR17, illetve 180/55 ZR17 méretű gumik feszülnek. Az új, kisebb átmérőjű hátsó keréknek és a módosított áttételeknek köszönhetően gyorsabb irányváltásokkal, megnövekedett tapadással és három százalékkal dinamikusabb gyorsulással számolhatnak a vásárlók, és a karbantartás is könnyebb, ugyanis L-alakú levegőszelepeket alkalmaztak a tervezők.

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

A 16,8 literes tank alsó éleit vonalhegesztés fogja össze, s ami még fontosabb, az ülés előtt elvékonyodik, így látni engedi a gyönyörűen megmunkált szelepfedelet. Ezzel a formai kialakítással az ős-CB-re is visszautaltak a mérnökök, amellet, hogy igazodtak a kortárs stílushoz és kihangsúlyozták a modell kézzel készült jellegét. Mint afféle ékkő, úgy díszíti a tartályt az üzemanyagbetöltő-nyílás egyedi, repülőgépet idéző fedele, s elsőrangú a többi részlet is, beleértve a café racerekre hajazó, préselt, hajszálmintásan lakkozott, alumínium oldalidomokat és a karcsú, sportos profilú ülést. A fekete kapaszkodók egyszerű vonalvezetéssel simulnak környezetükbe, a feketekróm hátsó sárvédőt pedig jobban lekerekítették.

A kompakt, fekete első sárvédő a lehető legközelebb került az abroncshoz, s tökéletesen passzol a modell minimalista stílusához. Emellett hosszabb oldaltámaszt kapott a típus, hogy felszállás után könnyebb legyen függőlegesbe állítani.

Az elődhöz mérten 7 milliméterrel előrébb került a kormány, és még kompaktabbak, illetve letisztultabbak lettek az első és hátsó lábtartók konzoljai. A krómozott kerettel és nappali menettérnyel díszesebbé tett, fénydiódás első lámpa egyszerre markáns és egyedi, csakúgy, mint a fényszóró alatt elhelyezett két kürt.

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 CB1100 RS-hez Candy Prominence Red (metálpiros) vagy Graphite Black (grafitfekete) fényezés rendelhető, méghozzá különleges, nagy gondossággal, nedvesen polírozott lakkozással.

3.2 Erőforrás

A CB1100 RS 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 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 RS 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)	2180 x 800 x 1100 mm
Tengelytáv	1485 mm
Villaszög	26°
Utánfutás	99 mm
Ülésmagasság	795 mm
Szabad hasmagasság	130 mm
Menetkész tömeg	252 kg
Fordulókör sugara	2,7 m
FELFÜGGESZTÉS	
Elöl	43 milliméteres teleszkópvilla (SDBV) állítható rugó-előfeszítéssel
Hátul	Kétoldali hátsó rugóstag állítható rugó-előfeszítéssel
KEREKEK ÉS ABRONCSOK	
Felnitípus elöl	Tízágú, présöntött, alumínium
Felnitípus hátul	Tízágú, présöntött, alumínium
Felniméret elöl	17 x 3,50MT
Felniméret hátul	17 x 5,50MT
Abroncs elöl	120/70 R17
Abroncs hátul	180/55 R17
FÉKRENDSZER	
ABS típusa	Kétcsatornás
Fék elöl	Hidraulikus tárcsafék úszóagyazású, 310 mm-es tárcsákkal és radiálisan rögzített, négydugattyús féknyergekkel
Fék hátul	Hidraulikus tárcsafék
MŰSZEREZETTSÉG ÉS ELEKTRONIKA	
Lopásvédelem	HISS
Fényszóró	LED
Hátsó lámpa	LED