

2017 HONDA REBEL

2016. november 18.

Összegzés: A Honda legfrissebb modellje egy szemet gyönyörködtető, 471 köbcentis, soros, kéthengeres erőforrással hajtott custom motorkerékpár, ami A2-es jogosítvánnyal is vezethető. Az old és new school formajegyeket egyaránt megvillantó gép egyszerű kezelhetőséggel, magával ragadó vezetési élménnyel és könnyedén személyre szabható megjelenéssel igyekszik tulajdonosa kedvében járni.



Tartalom:

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

1. Bevezetés

A húszas éveik elején járó, digitális korban felcseperedett pilóták túlnyomó többségének a motorkerékpár sokkal többet jelent egyszerű közlekedési eszköznél, gépük típusa, megjelenése stílusukról, értékrendjükéről és persze személyiségükről is sokat elárul. Ezek a pilóták nem szeretik a tömegcikkeket, olyan modellekre vágnak, amelyek műszaki és ergonomiai szempontból is tökéletesen passzolnak életvitelükhöz, ugyanakkor egyediek és gond nélkül személyre szabhatók.

Mr. Keita Mikura, az innovatív NM4 Vultus vezetőtervezője abszolút megérti ezt a hozzáállást, imád játszani a szabályokkal, s ötvözni a hagyományos megoldásokat az új

öltetekkel, gondolkodásmódokkal. Ő álmodta meg az új Honda Rebelt is, a motort, ami egyszerre örökzöld klasszikus és jövőbe mutató, trendi újdonság, ugyanakkor afféle üres vászonként lehetőséget teremt gazdája számára, hogy saját elképzeléseinek megfelelő megjelenéssel ruházza fel.

2. Áttekintés

Az A2-es jogosítvánnyal is vezethető Rebel fejlesztése Észak-Amerikában vette kezdetét, koncepciója azon alapszik, hogy a fiatalok miként látják a tradicionális cruisereket. A 471 köbcentis, soros, kéthengeres hajtómű rendkívül nyomatékos az alsó fordulatszám-tartományban, és egyenletes, kifinomult erőleadással segíti pilótáját. Emellett kifejezetten karcsú, ülésmagassága pedig roppant alacsony, játszi könnyedséggel irányítható tehát alacsony tempónál is. Mindehhez felegyenesedett, pihentető üléspozíció társul, azaz nyújtott karokkal, kényelmes lábtartásban róhatja a kilométereket a vezető.

A középre helyezett lábtartó csak egy a kategóriában szokatlan megoldások közül, az acélsőből készülő váz szintén hozzáad a bobberek levetkőztetett, nagygumis stílusához. Ráadásul a feketébe öltöztetett, csak néhol festett részegységek még vonzóbbá varázsolják a modellt, csak úgy, mint a - két csavar kiszedésével - kétszemélyesből szólóvá alakítható ülés.

3. Főbb jellemzők

3.1 Stílus

A Rebel fejlesztési programját két szó határozta meg: egyszerű és nyers. Igen ám, de a kevésből nehéz sokat csinálni - a minimalista irányzat nehezen követhető, mikor minden egyes részletnek komoly jelentősége van.

A Honda mérnökei számára ez a kettősség jelentette a kihívást, pontosabban márka járműveire jellemző kimagasló használati értéket kívánták ötvözni az egyedülálló formavilággal és vezetési élménnyel. A széles gumi, az alacsony, elnyújtott, bobberes sziluett, a jókora kormány és a 11,2 literes „mogyorótank” nemcsak stílusossá, hanem kényelmessé is teszi a modellt, a vezető szinte benne ülhet a motorban. Bárhonnan is nézzük, egyedinek és szépnek hat. Egyszerűen ellenállhatatlan...

Amit csak lehetett, feketébe öltöztettek az alkotók, ezzel még inkább kiemelve a Rebel különleges vonalvezetését és fényezését. Az orr-részt a feltűnő, 135 milliméter átmérőjű első fényszóró, illetve a présöntésű, alumíniumból készülő konzolja uralja, míg a vezetői környezet középpontjában az egy gombbal kezelhető, 100 milliméter átmérőjű, inverz, kék

háttérvilágítású műszeregység áll. Ahogy azt a vérbeli cruisereknél megszokhattuk, a gyújtáskapcsoló az üzemanyagtartály bal oldalára került, és a kipufogórendszer sem egyszerű tartozék, hanem a látvány szerves része.

A Rebel az alábbi színekben lesz elérhető:

- Graphite Black
- Matt Armored Silver Metallic
- Millennium Red

Megfelelve a célközönség elvárásainak, a hátsó ülés, illetve lábtartó könnyedén leszerelhető, és csupa típusspecifikus kiegészítő sorakozik az extralistán. Aki szeretné magára szabni a modellt, többek között hátsó konzolt, oldaltáskát és 12 voltos elektromos aljzatot is rendelhet.

3.2 Erőforrás

A Rebel 471 köbcentis, soros, kéthengeres, folyadékhűtésű motorja a sportos CBR500R-ből származik, karakterisztikáját azonban azt szem előtt tartva határozták meg a tervezők, hogy a lehető legnyomatékosabb legyen az alsó fordulatszám-tartományban, és minél kifinomultabban adja le erejét. Munkájuk gyümölcseként a - hatezres percenkénti főtengelyfordulatnál jelentkező - legnagyobb nyomaték eléri a 44,6 Nm-t, és a csúcsteljesítmény is elismerésre méltó: 45,6 LE (8500 f./perc).

A motorkonstrukció legnagyobb előnye, hogy a kompakt méret ellenére kiemelkedő a teljesítmény. A furat és a löket 67, illetve 66,8 milliméter, a sűrítési viszony pedig 10,7:1. A vezérlés görgős himbái és korongos emelőtőkéi alacsony súlyt garantálnak, míg a kis rugóerejű szeleprugók és a csökkentett súrlódású összetevők hatékonyabbá teszik a működést.

A csendes vezérműlánc vanádiumbevonatot kapott, így tovább mérséklődött a belső súrlódás, nem mellesleg ellenállóbbá vált a kopással szemben. A szívószelepek tányérátmérője 27, a kipufogószelepeké 21,5 milliméter, minden adott tehát a kiváló gázcseréhez.

Hogy a belső súrlódás tovább csökkenjen, a dugattyúszoknyák oldalán hornyokat alakítottak ki. Ezzel kisebbé vált a hengerfal súrlódó felülete és még jobb lett a kenés, a motorolaj ugyanis szabadon áramolhat a hornyokban. A Honda mérnökei nem elégedtek meg ennyivel, a maximális élettartam és az oxidáció elkerülése érdekében AB 1-es sós fűrdőt és nitridbevonatot is alkalmaztak.

Mindemellett 180 fokkal elékelték a főtengety, az elsődleges kiegyensúlyozó-tengelyt pedig a hengerek mögé helyezték, hogy a lehető legközelebb legyen a tömegközépponthez. A primeráttétel és a kiegyensúlyozó-tengely ún. ollós, csillapított fogkapcsolású fogaskerekeket kapott, melyek jóval halkabbak a hagyományos konstrukciónál. A főtengetysonkakat úgy formálták, hogy tökéletes erőpár jöjjön létre, ugyanakkor súlyuk a lehető legkisebb, így kisebb a tehetetlenségi nyomaték és könnyebben pörög fel a motor.

A forgattyúház centrifugális öntéssel létrehozott, rendkívül vékony falú hüvelyeket kapott, belső kialakítása a - 180 fokos főtengety-elékelésre visszavezethető - pumpálási veszteségek minimalizálását szolgálja. Az olajteknőbe 3,2 liter kenőanyag fér. A hatfokozatú váltó megalkotásakor arra törekedtek, hogy minél pontosabb és könnyebben kezelhető legyen.

A 2-1 kialakítású kipufogó gázai először a hatékony katalizátorba áramlanak, majd az első és második kamrán áthaladva hagyják el a rendszert. A 120 milliméter átmérőjű dob úgy fest, mint egy puska csöve, hangja pedig úgy pulzál, mint egy nagy teherbírású munkagépe, ezzel is utalva a lehengetlő nyomatékra.

3.3 Váz és futómű

A váz megalkotásakor is alacsony építésmódra törekedtek, ezért az erőforrás csak három ponton kapcsolódik a szerkezethez, maga a konstrukció pedig a lehető legkarcsúbb lett. Az ülés magasság 690, a tengelytáv 1448, az utánfutás 110 mm, a villaszögét pedig 28 fokban határozták meg, hogy kiváló legyen az úttartás és semleges a kormányzás.

A váz egyik érdekessége az innovatív hátsó „hurok”, ami elkülöníti az ülést a speciális felületű fém sárvédőtől. A csavarokkal felfogatott, öntött, alumíniumból készülő segédváz könnyedén leszerelhető, így utólag is szabadon változtatható a motor megjelenése, illetve formai aránya.

A 41 mm-es csúszószár-átmérőjű első teleszkópok között 230 milliméteres távolság mérhető, a villa tehát kellőképpen széles a biztos, kényelmes irányításhoz, és a motor stílusához is passzol. Hátral 45 milliméter átmérőjű acélcsővekből összeállított lengővilla adja a felfüggesztés alapját, ehhez kapcsolódnak a rugóstagok, melyek előfeszítése két lépésben állítható.

A Honda mérnökei a kerekeket illetően sem ismertek kompromisszumot. A csodaszép, öntött alumíniumfelniken 130/90 R16, illetve 150/80 R16 méretű Dunlop abroncsok feszülnek, a hatékony lassítást pedig 264 milliméter átmérőjű első tárcsafék szavatolja. Az első féknyereg két-, a hátsó egydugattyús, a rendszer működését alapfelszereltségként kínált blokkolásgátló felügyeli.

4. Műszaki adatok

ERŐFORRÁS	
Motorkonstrukció	DOHC-vezérlésű, folyadékhűtésű, soros, kéthengeres
Összlökettérfogat (cm ³)	471
Szelepek száma hengerenként	2
Furat x löket (mm)	67 x 66,8
Sűrítési viszony	10,7:1
Max. Csúcsteljesítmény	33,5 kW (45,56 LE)/8500 f./perc
Max. Legnagyobb forgatónyomaték	44,6 Nm/6000 f./perc
Olajmennyiség	3,2 liter
ÜZEMANYAG-BEFECSKENDEZŐ RENDSZER	
Porlasztás	PGM-FI elektronikus üzemanyag-befecskendező
Üzemanyagtartály befogadóképessége	11,2 liter
Üzemanyag-fogyasztás	3,85 l/100 km
ELEKTRONIKAI RENDSZER	
Indítás	Önindító
Akkumulátor típusa és kapacitása	12 V
Generátor legnagyobb teljesítménye	0,402 kW
ERŐÁTVITEL	
Tengelykapcsoló felépítése	Olajfürdős, többtárcsás
Váltó felépítése	Hatfokozatú
Végáttétel	Lánc
VÁZ	
Motorkonstrukció	Acél hídváz

VÁZ ÉS FUTÓMŰ	
Méretek (h x sz x m)	2188 mm x 820 mm x 1094 mm
Tengelytáv	1488 mm
Villaszög	28°
Utánfutás	110
Ülésmagasság	690 mm
Szabad hasmagasság	136 mm
Menetkész tömeg	190 kg
Fordulókör sugara	2,85 m
FELFÜGGESZTÉS	
Elöl	41 mm-es csúszószár-átmérőjű teleszkópok
Hátul	Showa lengővilla Pro-Link himbarendszer
KEREKEK ÉS ABRONCSOK	
Felniméret elöl	16M/C x MT3,00
Felniméret hátul	16M/C x MT3,00
Abroncs elöl	130/90-16M/C (67H)
Abroncs hátul	150/80-16M/C (71H)
FÉKRENDSZER	
ABS típusa	Kétcsatornás
MŰSZEREK ÉS ELEKTRONIKA	
Műszerek	Digitális műszeregység
Fényszóró	Izzós - 55 W
Hátsó lámpa	Izzós - 8,3 W

A műszaki információk tájékoztató jellegűek, a változás jogát fenntartjuk.