**CMX1100 REBEL, modelový rok 2021**

Datum vydání: 24.11.2020

Základní informace o modelu: *Unikátní custom model Honda CMX 500 Rebel získává většího a výraznějšího sourozence. Díky osvědčené receptuře – klasickému obnaženému „bobberu“ s moderními rysy – nabízí CMX1100 Rebel stejnou měrou relax i vzrušení. Jeho řadový dvouválcový motor o objemu 1 084 cm3 disponuje vysokým výkonem, „masitým“ charakterem a evokativním zvukem; soubor elektronických asistentů zahrnuje systém nastavitelné kontroly trakce, systém pro zamezení zvedání předního kola, tempomat a 3 přednastavené jízdní režimy ovládané elektronicky řízenou škrticí klapkou. Prvotřídní výbava zahrnuje 43mm kazetovou přední vidlici, dva zadní tlumiče a čtyřpístový radiálně umístěný přední brzdový třmen. Osvětlení je složeno výhradně z LED diod a nový je i negativní LCD přístrojový panel. K dispozici bude volitelně i dvouspojková převodovka DCT.*

Obsah:

1 Úvod

2 Informace o modelu

3 Hlavní vlastnosti

4 Příslušenství

5 Technické parametry

**1. Úvod**

V roce 2017 představený model CMX500 Rebel s dvouválcovým motorem o objemu 500 cm3, který je dostupný i pro držitele řidičského oprávnění kategorie A2, v sobě spojoval tradice s průlomovými novými myšlenkami, díky čemuž oslovil mladší jezdce, pro které je motocykl mnohem více, než pouhým dopravním prostředkem – jezdce, pro které *jejich* motocykl představuje životní styl, přístup k životu a vyjádření jejich osobité identity.

Kombinace nadčasového vzhledu strojů kategorie „bobber“ a unikátního progresivního stylu zajistila modelu Rebel již v první sezóně prodeje okamžitou popularitu. A nejednalo se jen o krátké okouzlení: v roce 2019 se Rebel stal třetím nejprodávanějším strojem kategorie custom v Evropě. Dostupný, praktický pro jízdu i pro život, ale přesto osobitý Rebel se ukázal být již ve standardním provedení velkým úspěchem. A jako nepopsaný papír pro úpravce byl tento stroj připraven na vše, co pro něj jeho majitel ve svých představách připravil.

Pro rok 2021, do kterého Rebel vstupuje, přichází ještě další motocykl: CMX1100 Rebel. Ten staví na vlastnostech, díky kterým byl menší stroj tak úspěšný, a k nim přidává více výkonu, více charakteru a řadu nejmodernějších technologií značky Honda. Nabízí tak možnost postupu na větší stroj, ale i možnost přechodu ze zcela jiného segmentu pro širokou škálu jezdců hledajících motocykl, se kterým se budou moci odlišit.

**2. Informace o modelu**

CMX1100 Rebel se vyznačuje dvojí osobností. Byl zkonstruován pro uvolněné a pohodové cestování, pokud se však před ním objeví klikatá silnice, dokáže nabídnout vzrušující zážitek z jízdy. Jezdci přecházející z menších strojů ocení dobře zvladatelné rozměry a hmotnost (sedlo se nachází ve výšce pouhých 700 mm), zatímco ti zkušenější najdou okamžité zalíbení v ovladatelnosti podvozku, v tuhém trubkovém rámu, kvalitním odpružení, které se hodí k charakteristikám nahého stroje, a ve výkonných brzdách.

Všichni si pak zamilují charakter a výkon řadového dvouválcového motoru o objemu 1 084 cm3 (původně pocházejícího z CRF1100L Africa Twin), který byl přepracován s důrazem na mimořádně silný zátah a charakter v nízkých a středních otáčkách a v rámci těchto úprav získal také charakteristický výraznější zvuk. Elektronicky řízená škrticí klapka jezdci nabízí 3 sofistikované jízdní režimy s řadou přednastavených parametrů pro různé jízdní situace nebo nálady jezdce, včetně nastavení výkonu motoru, brzdění motorem, úrovně zásahů systému nastavitelné kontroly trakce a systému Wheelie Control pro zamezení zvedání předního kola, či map řazení volitelné dvouspojkové převodovky DCT. Součástí standardní výbavy je tempomat.

Jakožto bobber pro 21. století se Rebel 1100 i přes svůj obnažený charakter vyznačuje minimalistickými rysy. Ocelové blatníky vpředu i vzadu zakrývají široké pneumatiky; v kruhovém světlometu se mísí vzhled ze staré školy s moderními LED diodami a odráží se v něm kruhový negativní LCD přístrojový panel. Pro více komfortu se v odkládací schránce pod sedlem nachází USB-C nabíječka.

Rebel 1100 pro rok 2021 bude k dispozici v následujících barevných provedeních:

červená metalíza Bordeaux Red Metallic

černá metalíza Gunmetal Black Metallic

**3. Hlavní vlastnosti**

**3.1 Vzhled a výbava**

* ***Syrový styl kombinující svalnaté proporce s nenápadnou jednoduchostí***
* ***Kompletní LED osvětlení, světlomet se 4 LED diodami***
* ***Zámkem zapalování se ovládá i otevírání sedla, pod kterým se nachází odkládací schránka a USB-C nabíječka***
* ***Tempomat***

Černý CMX1100 Rebel nabízí jednoduchý, syrový a „nezpracovaný“ vzhled, jehož autorem je stejné americké výzkumné a vývojové studio značky Honda, které stálo za modelem CMX 500 Rebel. Dlouhý a nízký stroj s úzkým tělem je korunován vykrojenou dvoubarevnou bezpřírubovou palivovou nádrží o objemu 13,6 litru. Jeho minimalistické rysy se vyznačují mimořádnou hloubkou a jeho proporce se elegantně doplní poté, co na stroj usedne jezdec.

Přední i zadní blatník jsou lisovány z 1 mm silného ocelového plechu a jsou upevněny pomocí konzolí z hliníkové slitiny. Všude tam, kam se podíváte, naleznete designové prvky potvrzující unikátní celkový vzhled modelů Rebel. Nízko umístěný světlomet o průměru 175 mm má klasický tvar, uvnitř se však nacházejí čtyři LED diody se silnými vnitřními čočkami, které při jízdě za tmy vytvářejí charakteristický světelný vzor. Také malé 55mm kruhové ukazatele směru mají klasický vzhled, zatímco oválné čiré zadní LED světlo vyčnívá svým moderním charakterem a dobře ladí s dalšími detaily.

Sedlo je tvarované tak, aby jezdci poskytovalo dobrou oporu při akceleraci, jinak je měkké a zaměřené především na komfort. S Rebelem může jeho majitel vyrážet na vyjížďku sám nebo se spolujezdcem, neboť zadní sedlo je možné snadno a rychle odmontovat. Pod sedlem se nachází 3litrová odkládací přihrádka s USB-C nabíječkou.

Předsazený 120mm negativní LCD přístrojový panel obsahuje všechny potřebné informace. Klíček zapalování se nachází na levé straně rámu a otevírá se s ním i sedlo, aniž by bylo nutné jej ze zapalování vyjmout. Jednoduchá řídítka jsou upevněna pomocí robustních 2,5cm úchytů a na levé rukojeti se nachází tlačítkový panel pro ovládání jízdních režimů a volitelné převodovky DCT. A pro dlouhé dálniční přesuny je součástí standardní výbavy také tempomat.

**3.2 Motor**

* ***Řadový dvouválcový motor o objemu 1 084 cm3 pochází z CRF1100L Africa Twin***
* ***Vysoký výkon a dobře definovaný charakter díky přepracovanému časování ventilů, zapalování a většímu setrvačníku***
* ***Elektronicky řízená škrticí klapka a vyladěný zvuk výfuku***

8ventilový řadový dvouválcový SOHC motor o objemu 1 084 cm3 v modelu Rebel 1100 vychází z hnací jednotky použité u CRF1100L Africa Twin, prošel však řadou významných změn, které výrazně změnily jeho charakter s ohledem na nové úkoly, které jej v tomto stroji čekají. Maximální výkon 64 kW při 7 000 ot./min. a točivý moment vrcholící na 98 Nm při 4 750 jsou v tomto segmentu trhu zdravá čísla, jež jsou zárukou síly a výkonu. Větší setrvačnost daná o 32 % větším setrvačníkem znamená nejen mimořádně silnou odezvu v nízkých otáčkách, ale také její kultivovaný přísun.

Co je méně zřejmé – a díky čemuž je motor pro tento účel ideální – jsou jeho kompaktní rozměry (díky původu ze stroje kategorie enduro má motor hlavu s technologií Unicam a polosuchou klikovou skříň), které přispívají k centralizaci hmoty a společně s nízkým rámem snižují těžiště při zachování maximální světlé výšky.

Z modelu Africa Twin přichází 270° fázování klikového hřídele a nerovnoměrné intervaly zapalování. Kromě toho došlo k úpravám výfukového systému motoru, časování a zdvihu ventilů s důrazem na ještě silnější „pulsy“ při běhu motoru. V souladu s dvojí osobností modelu Rebel se zvuk motoru mění od harmonické odezvy na všechny pokyny plynu v nízkých otáčkách až po bouřlivější adrenalinové „dunění“ při vyšších otáčkách.

Motor je ovládán pomocí elektronicky řízené škrticí klapky (Throttle By Wire – TBW) a elektronického vstřikování paliva PGM-FI, a je vybaven 7litrovou vzduchovou komorou. Ke spokojenosti při jízdě přispívá zvuk, který byl pro pásmo do 4 000 otáček díky oválnému tlumiči výfuku o objemu 5,3 litru vyladěn s důrazem na hluboké, nízkofrekvenční pulzy, které s rostoucími otáčkami přecházejí do výraznějších vysokofrekvenčních tónů.

Architektura motoru zůstala v porovnání s verzí pro Africa Twin nezměněna. Kliková skříň je dělená vertikálně, vodní čerpadlo je umístěno v pouzdře spojky, zatímco termostat je integrován v hlavě válců. Motory pro manuální i DCT verzi mají stejnou klikovou skříň a liší se pouze několika vnějšími detaily. Sekundární vibrace jsou eliminovány protiběžným pohybem pístů, zatímco primární inerciální a mechanické vibrace jsou vyvažovány pomocí dvouosých vyvažovacích hřídelů. Vodní a olejové čerpadlo je poháněno vyvažovacím hřídelem.

Snímač na klikovém hřídeli se zuby rozmístěnými v intervalech 10° řídí detekci vynechání zapalování, což je důležité pro plnění požadavků OBD2/EURO5. Senzory lineárního proudění spalin (Linear Air Flow – LAF) umístěné ve svodech, jež jsou pro plnění normy EURO5 nezbytné, poskytují přesné údaje o složení směsi vzduchu a paliva.

**3.3 Motor a elektronika**

* ***3 standardní jízdní režimy plus nastavitelný uživatelský režim USER***
* ***3úrovňový systém nastavitelné kontroly trakce a systém pro zamezení zvedání předního kola***

Elektronicky řízená škrticí klapka TBW umožňuje ovládání výkonu a charakteru motoru i úrovně zásahu systémů nastavitelné kontroly trakce (HSTC) a systému pro zamezení zvedání předního kola (Wheelie Control). Jezdec může zvolit jeden ze 3 přednastavených režimů, které jsou určeny pro různé typy jízdních podmínek. Výběr režimu se provádí tlačítky na levé rukojeti; při zásahu systému HSTC se na přístrojovém panelu rozsvítí kontrolka.

Režim **STANDARD** nabízí střední úroveň výkonu motoru, brzdění motorem a míry zásahů systémů Wheelie Control/HSTC, což je zárukou uvolněné jízdy při nízkých otáčkách a v nižších rychlostech. S rostoucími otáčkami Rebel postupně uvolňuje otěže svého výkonu.

Režim **RAIN** se vyznačuje nižším výkonem motoru a omezeným brzděním motorem, jež jsou společně s vysokou četností zásahů systémů Wheelie Control a HSTC zárukou uvolněné jízdy a jistoty na mokrém a kluzkém povrchu.

Režim **SPORT** se vyznačuje agresivním přísunem výkonu motoru a standardní úrovní brzdění motorem, což společně s omezenými zásahy systémů Wheelie Control a HSTC umožňuje využití maximálního výkonu.

V režimu **USER** si může uživatel jednotlivé parametry nastavit podle svých požadavků. Po nastavení je režim USER automaticky uložen, takže není zapotřebí vše znovu nastavovat při každém zapnutí zapalování.

**3.4 Dvouspojková převodovka**

* ***3 standardní mapy řazení v (automatickém) režimu D odrážejí přednastavené jízdní režimy***
* ***Možnost přednastavení chování převodovky v režimu USER***

Technologie převodovek DCT značky Honda vstupuje do jedenáctého roku své sériové výroby. Od roku 2010 se v Evropě prodalo přes 140 000 motocyklů vybavených převodovkou DCT. Tato převodovka se vyznačuje plynulým a spolehlivým řazením, na které si jezdec velmi rychle zvykne. Využívá dvě spojky: jednu pro rozjezd a pro 1., 3. a 5. rychlostní stupeň a druhou pro 2., 4. a 6. rychlostní stupeň. Hlavní hřídel jedné spojky se nachází uvnitř druhého, což umožnilo dosažení velmi kompaktních rozměrů.

Každá spojka je nezávisle řízena vlastním elektrohydraulickým okruhem. Při řazení systém předvolí požadovaný rychlostní stupeň pomocí spojky, která v daném okamžiku není používána. První spojka je následně elektronicky odpojena a ve stejném okamžiku je připojena spojka druhá.

Výsledkem je konzistentní, rychlé a plynulé řazení. Tím, že dvě spojky přeřazují z jednoho rychlostního stupně na další s minimálním přerušením přenosu hnací síly na zadní kolo, navíc prakticky odpadají všechny rázy a podélné náklony stroje, takže řazení je nejen přímé, ale i hladké. Mezi další výhody patří například odolnost (neboť jednotlivá ozubená kola se nemohou poškodit nesprávným zařazením), nemožnost přetížení motoru, snadná jízda ve městech či nižší únava jezdce, či uvolnění duševní kapacity jezdce, který se tak může koncentrovat výhradně na jízdu, jako je správná stopa, zatáčení, body pro brždění a akceleraci.

Systém DCT nabízí dva různé způsoby ovládání – automatický režim s naprogramovanými mapami řazení, které průběžně sledují rychlost jízdy, zvolený rychlostní stupeň a otáčky motoru, a na základě toho rozhodují o momentu přeřazení, a dále manuální režim, ve kterém může jezdec sám řadit tlačítky na levé rukojeti.

Díky elektronicky řízené škrticí klapce TBW bylo možné mapy řazení převodovky DCT propojit se 3 jízdními režimy.

V režimu **STANDARD** nabízí mapa převodovky DCT rovnováhu mezi klidnou jízdou na co nejvyšší rychlostní stupeň a podřazováním s dynamickou jízdou ve vysokých otáčkách.

V režimu **RAIN** systém rychleji řadí na vyšší rychlostní stupně, čímž je zajištěna hladká jízda.

Režim **SPORT** se vyznačuje jízdou při vyšších otáčkách na nižší rychlostní stupeň a podřazováním ve vyšších otáčkách pro lepší využití brzdného účinku motoru.

V režimu **USER** si může jezdec kteroukoliv z map řazení převodovky DCT přizpůsobit podle svých vlastních požadavků.

**3.5 Podvozek**

* ***Styl modelu Rebel podtrhuje jeho výrazný ocelový trubkový rám.***
* ***Geometrie řízení je zárukou stability a snadné ovladatelnosti.***
* ***43mm kazetová přední vidlice a dva postranní zadní tlumiče umožňují nastavení předpětí pružin.***
* ***Radiální čtyřpístový přední brzdový třmen a 330mm plovoucí kotouč.***
* ***Pneumatiky 130/70B18 vpředu a 180/65B16 vzadu.***

Rám z ocelových trubek u modelu Rebel je sám o sobě stylistickým prvkem, ve kterém se odráží syrový a jednoduchý design jeho menšího sourozence i společné tematické linie diagonálně přecházející od přídě směrem k zádi. Důležitou roli v tomto uspořádání hraje palivová nádrž, která je umístěna nad hlavními trubkami o průměru 35 mm, jež jsou přirozeně větší než u modelu CMX500 Rebel. Také kyvné rameno o průměru 50,8 mm bylo zkonstruováno tak, aby ladilo se zbytkem celku.

Rozvor dosahuje 1 520 mm; vidlice v cruiser stylu je skloněna pod úhlem 30° a o 2° posunuta od 28° hlavní linie; závlek dosahuje 110 mm. Tato kombinace je zárukou toho správného vzhledu, ale zároveň i stability v přímém směru i přesné a snadné ovladatelnosti. Pohotovostní hmotnost činí 223 kg u standardního provedení Rebel 1100 a 233 kg u verze s převodovkou DCT.

Výška sedla dosahuje velmi příjemných 700 mm a díky trojúhelníku mezi řídítky, sedlem a uprostřed umístěnými stupačkami jezdec pevně sedí „uvnitř“ motocyklu. Celková geometrie umožňuje velkorysé náklony až 35° do obou stran (podle měření společnosti Honda), takže Rebel 1100 umožňuje jezdci vychutnat si i klikaté silnice a zatáčkami projíždět ve velkém stylu.

Kazetová přední vidlice je tvořena 2 černými spodními kusy (vyrobenými z extrudovaného a odlévaného hliníku), jež jsou spojeny se 43mm vzpěrami s tmavým titanovým povlakem. Dva zadní tlumiče jsou tvořeny 12,5mm písty a tlakovou postranní nádržkou. U předního i zadního odpružení je možné nastavit předpětí pružin.

Účinné brždění zajišťuje přední radiálně umístěný jednodílný čtyřpístový třmen, který se zakusuje do 330mm plovoucího kotouče, a jednopístový zadní brzdový třmen společně s 256mm zadním kotoučem. Brzdy jsou vybaveny systémem ABS. Kola z hliníkové slitiny jsou tvořena 5 sportovními paprsky ve tvaru písmene Y a jsou obuta do širokých pneumatik o rozměrech 180/65B16 vzadu a 130/70B18 vpředu.

**4. Příslušenství**

Protože se jedná o stroj, který je již od svého vzniku připraven pro další vy bavení, nabízí společnost Honda širokou nabídku originálního příslušenství, které lze na Rebel 1100 přímo namontovat. Patří sem:

**Sada MINIMAL**

Alternativní sedla – standardní / vpřed posunuté náhradní černé/hnědé sedlo

Zadní nosič (pro jízdu bez spolujezdce)

Ochranná nálepka na nádrž

Kapotáž na přední světlomet

Krátký přední blatník

Polepy kol

**Sada TOUR**

Alternativní sedla – standardní / vpřed posunuté náhradní černé/hnědé sedlo

Opěrka spolujezdce

Zadní nosič

Látková sedlová taška

Štít

**5. Technické parametry**

|  |  |
| --- | --- |
| **MOTOR** |  |
| Typ | Kapalinou chlazený čtyřtaktní řadový dvouválec SOHC s 8 ventily, 270° fázováním klikových hřídelí a hlavou Uni-cam splňuje EURO5 |
| Zdvihový objem | 1 084 cm3 |
| Vrtání a zdvih | 92 mm x 81,5 mm |
| Kompresní poměr | 10,1 : 1 |
| Maximální výkon | 64 kW při 7 000 ot./min. |
| Max. točivý moment | 98 Nm při 4 750 ot./min. |
| Olejová náplň | 4,8 / 4,3 (5,2 / 4,7 u DCT) |
| **PALIVOVÝ SYSTÉM** |  |
| Karburace | Elektronické vstřikování paliva PGM-FI |
| Objem palivové nádrže | 13,6 l |
| CO2 Emise | 114g/km - MT123g/km - DCT |
| Spotřeba paliva | 4.9L/100km - MT5.3L/100km - DCT |
| **ELEKTRICKÁ SOUSTAVA** |  |
| Startér | Elektrický |
| Kapacita baterie | 12 V / 11,2 Ah |
| Výkon alternátoru | 0,419 kW |
| **HNACÍ ÚSTROJÍ** |  |
| Typ spojky | MAN: Mokrá lamelová spojkaDCT: Mokrá lamelová, hydraulická 2spojková |
| Typ převodovky | MAN: 6stupňová manuální převodovkaDCT: 6stupňová dvouspojková převodovka |
| Stálý převod | Řetěz |
| **RÁM** |  |
| Typ | kosočtvercový |
| **PODVOZEK** |  |
| Rozměry (D x Š x V) | 2240mm x 853mm x 1115mm - MT2240mm x 834mm x 1115mm - DCT |
| Rozvor kol | 1 520 mm |
| Záklon rejdového čepu / Úhel vidlice | 28° / 30° |
| Závlek | 110 mm |
| Výška sedla | 700 mm |
| Světlá výška | 120 mm |
| Pohotovostní hmotnost | MAN: 223 kg / DCT 233 kg |
| **ZAVĚŠENÍ KOL** |  |
| Typ vpředu | 43mm kazetová s regulací předpětí |
| Typ vzadu | Dva postranní zadní tlumiče s regulací předpětí |
| **KOLA** |  |
| Typ vpředu | Vícepaprskové kolo z hliníkové slitiny |
| Typ vzadu | Vícepaprskové kolo z hliníkové slitiny |
| Velikost ráfku přední | MT3.50 |
| Velikost ráfku zadní | MT5.00 |
| Pneumatika vpředu | 130/70B18 M/C |
| Pneumatika vzadu | 180/65B16 M/C |
| **BRZDY** |  |
| Systém ABS, Typ | 2kanálový systém ABS |
| Typ vpředu | Radiálně umístěný celistvý čtyřpístový brzdový třmen, jeden 330mm plovoucí kotouč |
| Typ vzadu | Jednopístový třmen, jeden 256mm kotouč |
| **PŘÍSTROJE A ELEKTRONIKA** |  |
| Přístrojový panel | Předsazený 120mm negativní LCD přístrojový panel, USB nabíječka |
| Zabezpečovací systém | HISS |
| Světlomet | LED |
| Zadní světlo | LED |

Veškeré parametry jsou předběžné a mohou být bez předchozího upozornění změněny.

# Upozornění: Uvedené hodnoty jsou výsledky naměřené společností Honda při standardních zkušebních podmínkách stanovených WMTC. Zkoušky se provádí na rovné vozovce se standardní verzí vozidla, s jedním jezdcem a bez dodatečné volitelné výbavy. Skutečná spotřeba paliva se může lišit v závislosti na způsobu jízdy, údržbě vašeho stroje, povětrnostních podmínkách, stavu vozovky, tlaku pneumatik, instalovaném příslušenství, nákladu, hmotnosti jezdce a spolujezdce a dalších faktorech.