

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

24 November 2020

2021 HONDA CMX1100 REBEL



Hondas beliebte Interpretation von „Custom Cool“, die CMX500 Rebel, bekommt eine große Schwester. Mit der gleichen Formel – klassischer Bobber mit modernem Twist – bietet die CMX1100 Rebel lässige Entspannung und Fahrspaß zugleich. Der 1.084 cm³ Parallel Twin Motor, der robuste Charakter und der kernige Sound betonen den starken Auftritt. Die Rebel punktet zudem mit einem umfangreichen Elektronik-Paket. Honda Selectable Torque Control (HSTC), Wheelie Control, Tempomat und drei Fahrmodi mit TBW (Throttle By Wire) sind serienmäßig an Bord. Das hochwertige Chassis umfasst eine 43 mm Cartridge Vorderradgabel sowie Stoßdämpfer mit Ausgleichsbehälter. Am Vorderrad bremsst ein radial montierter Vierkolben-Bremssattel. Alle Beleuchtungselemente sind in LED ausgeführt, die Instrumententafel präsentiert sich als modernes LCD-Display. Optional erhältlich ist das Doppelkupplungsgetriebe (DCT).

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Honda Original Zubehör
5. Technische Daten

1. **Einleitung**

Die 2017 auf den Markt gebrachte CMX500 Rebel verbindet erfolgreich Tradition mit moderner Technik. Sie begeistert jüngere Fahrer sowie Fahrer, für die ein Motorrad so viel mehr ist als nur ein Transportmittel: Das Motorrad als Lebensstil, Einstellung und Ausdruck der Identität.

Die Verschmelzung aus zeitlosem "Bobber"-Look und modernen Elementen verhalf der Rebel bereits beim Verkaufsstart zu großer Beliebtheit. Im Jahr 2019 war die Rebel auf Platz drei der meistverkauften Custom-Style Maschinen in Europa. Die Rebel ist ein voller Erfolg. Sie ist einfach zu fahren und sehr alltagstauglich. Darüber hinaus bietet sie vielfältige Möglichkeiten der individuellen Gestaltung durch ihren Besitzer. Dabei sind der Fantasie keine Grenzen gesetzt.

Im Modelljahr 2021 folgt ein neues Modell: Die CMX1100 Rebel. Ausgehend von der sehr gelungenen 500er geht die CMX1100 einen Schritt weiter und spricht viele weitere Biker-Typen an, die auf Individualität setzen – mit mehr Leistung, mehr Charakter und mit Hondas fortschrittlichster Technologie.

2. **Modellübersicht**

Die CMX1100 Rebel verspricht doppelten Fahrspaß – sie ist gleichermaßen für eine gemütliche, entspannte Spritztour konzipiert, sowie für aufregende Touren auf kurvenreichen Strecken. Fahrer, die von kleineren Motorrädern umsteigen (die Sitzhöhe beträgt nur 700 mm), werden Handlichkeit und Gewicht zu schätzen wissen. Erfahrene Fahrer genießen sofort das Handling-Potenzial des Chassis, welches mit einem verwindungssteifen Stahlrohrrahmen, hochwertiger Federung wie bei Naked Bikes und hervorragenden Bremsen überzeugt.

Der 1.084 cm³ große Parallel Twin Motor, jener der CRF1100L Africa Twin, sorgt durch eine spezielle Abstimmung für reichlich Druck im unteren bis mittleren Drehzahlbereich

und verleiht dem Auspuffsystem einen erstklassigen Klang. Das Throttle By Wire Management bringt innovative Fahrhilfen mit sich: Es gibt 3 vordefinierte Fahrmodi mit einer Reihe unterschiedlicher Parameter, die entsprechend den Fahrbedingungen oder der Stimmung des Fahrers angepasst werden können. So kann die Leistungsentfaltung des Motors, die Stärke der Motorbremse, die HSTC und die Wheelie Control sowie das Schaltverhalten des optional erhältlichen Doppelkupplungsgetriebes (DCT) eingestellt werden. Ein Tempomat gehört zur Serienausstattung.

Als „Bobber“ des 21. Jahrhunderts definiert die CMX1100 Rebel den Stil mit purem Minimalismus aufregend neu. Stahlkotflügel vorne und hinten, breite Reifen und der runde Scheinwerfer kombinieren klassischen Look mit neuesten Technik-Features wie z. B. LED Beleuchtung. Sie harmoniert mit der runden LCD-Instrumentenanzeige. Den modernen Komfort ergänzt ein USB-C Ladeanschluss unter der Sitzbank.

Die CMX1100 Rebel Modelljahr 2021 wird in den folgenden Farbvarianten erhältlich sein:

Bordeaux Red Metallic

Gunmetal Black Metallic

3. **Ausstattungsmerkmale**

3.1 Styling & Equipment

- ***Schlankes und niedriges „Bobber“ Design***
- ***Volle LED-Beleuchtung, Frontscheinwerfer mit 4 integrierten Leuchten***
- ***Der Sitz und Stauraum darunter lassen sich über die Zündung öffnen, ein USB-C Ladeanschluss ist mit an Bord***
- ***Tempomat***

Die CMX1100 Rebel erscheint im schlichten, minimalistischen Look – entwickelt von Honda R&D in Amerika, die bereits die CMX500 Rebel konzipierten. Lang und niedrig, mit schlanken Dimensionen und einen bogenförmigen, zweifarbigen 13,6 Liter Tank betont sie die modern-zeitgenössische Linienführung im Bobber-Stil und integriert den Fahrer bestens „in“ die Maschine.

Sowohl die vorderen als auch die hinteren Kotflügel sind aus 1 mm dickem Stahl geformt und mit Halterungen aus Aluminium montiert. Überall verstärken liebevolle Details den einzigartigen Look der Rebel. Der tief liegende Scheinwerfer mit 175 mm Durchmesser

hat eine klassische Form, verfügt aber über vier LED-Lampen mit dicken Linsen für eine schön definierte einzigartige Front. Die kleinen runden Blinker mit 55 mm Durchmesser im klassischen Look ergänzen das Design perfekt. Das ovale LED-Rücklicht ist modern gezeichnet und harmoniert bestens mit den übrigen Details der Rebel.

Der Sitz ist konturiert und sehr komfortabel, er gibt dem Fahrer auch bei starker Beschleunigung sicheren Halt. Die Rebel ist auch für Ausfahrten mit Sozius geeignet; der hintere Sitzpolster lässt sich schnell und einfach anbringen und wieder demontieren. Unter dem Sitz befindet sich ein Staufach (3 Liter Volumen), das mit einem USB-C Ladeanschluss ausgestattet ist.

Das 120 mm große LCD-Display mit negativer Instrumentenanzeige ist gut lesbar. Das Zündschloss sitzt an der linken Seite des Rahmens, der Sitz lässt sich ohne Abziehen des Schlüssels öffnen. Der Lenker wird von kräftigen 1-Zoll Klemmen gehalten. Über die Schaltereinheit an der linken Seite des Lenkers können die Fahrmodi sowie das optional erhältliche Doppelkupplungsgetriebe DCT gesteuert werden. Bei längeren Autobahnfahrten bietet der serienmäßige Tempomat erhöhten Komfort.

3.2 Motor

- ***1084 cm³ Parallel Twin Motor der CRF1100L Africa Twin***
- ***Performance mit Charakter dank Überarbeitung der Ventilsteuerung und Zündung sowie erhöhter Schwungmasse***
- ***Throttle By Wire und verfeinerter Auspuffsound***

Der 1.084 cm³ SOHC 8-Ventil Parallel Twin Motor der CMX1100 Rebel basiert auf dem der CRF1100L Africa Twin. Durch einige Anpassungen wurde sein Charakter verändert und auf die Anforderungen eines Cruisers ausgerichtet. Die Spitzenleistung von 87 PS (64 kW) bei 7.000 U/min und ein Drehmoment von 98 Nm bei 4.750 U/min sind beachtlich Werte für Motorräder in diesem Marktsegment und garantieren beste Performance. Größere Massenträgheit durch Erhöhung der Schwungmasse um 32%, sorgt für ein gutes Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen und starken Durchzug.

Weniger offensichtlich, aber perfekt für diese Art von Motorrad, sind die kompakten Abmessungen des Motors. Dank der Konzeption als „Adventure Bike Motor“ (mit Uni-cam-Antriebsstrang und Kurbelgehäuse mit Semi-Trockensumpf-Ölwanne) ist die Gewichtsverteilung optimal. In Verbindung mit der tief liegenden Rahmenkonstruktion erreicht die Rebel einen niedrigen Schwerpunkt bei maximaler Bodenfreiheit.

Von der Africa Twin stammt auch die Kurbelwelle mit 270° Hubzapfenversatz und unregelmäßiger Zündfolge. Das Auspuffsystem, die Ventilsteuerung und der Hub wurden ebenso verändert. Der Motor wird über Throttle By Wire (TBW) gesteuert und verfügt über eine PGM-FI Kraftstoffeinspritzung sowie eine 7 Liter große Airbox. Zum Fahrvergnügen trägt auch der tiefe Sound im niedrigen Frequenzbereich bei (mittels großem, ovalem Auspufftopf). Unter 4.000 U/min klingt das Bike tief und bassig, mit steigender Drehzahl gewinnt der Klang an Kraft und Frequenz.

Die Architektur des Motors bleibt im Vergleich zur Africa Twin unverändert. Das Kurbelgehäuse ist vertikal geteilt, und die Wasserpumpe effizient ins Kupplungsgehäuse integriert. Der Thermostat sitzt im Zylinderkopf. Beide Versionen, mit und ohne DCT, verfügen über das gleiche Kurbelwellengehäuse. Äußerlich unterscheiden sie sich nur geringfügig voneinander. Schwingungen zweiter Ordnung werden über die gegenläufigen Kolbenbewegungen ausgeglichen, zweiachsige Ausgleichwellen im Motorgehäuse absorbieren Vibrationen erster Ordnung und Kupplungsschwingungen. Die Wasser- und Ölpumpe werden durch die Ausgleichswellen angetrieben.

Ein Kurbelwellensensor ermöglicht die Erkennung von Fehlzündungen und die LAF-Sensoren (Linear Air Flow) im Abgaskrümmen messen das Gemisch, um das Luft-Kraftstoff-Verhältnis präziser bestimmen zu können. Beides ist wichtig, um die Anforderungen der EURO5 Abgasnorm zu erfüllen als auch die On-Board-Diagnose der zweiten Generation (OBD-2) zu unterstützen.

3.3 Motor-Elektronik

- ***3 vordefinierte Fahrmodi und ein User Mode zur individuellen Anpassung***
- ***Dreistufige Honda Selectable Torque Control und Wheelie Control***

Der elektronische Gasgriff (Throttle By Wire, TBW) sorgt für eine feinere Dosierung der Motorleistung, die Honda Selectable Torque Control (HSTC) und Wheelie Control für mehr Grip am Hinterrad. Drei vordefinierte Modi stehen zur Auswahl, die eine Vielzahl von Fahrbedingungen abdecken. Die Auswahl erfolgt über die Schaltereinheit an der linken Seite des Lenkers. Eine Anzeige im Display leuchtet, wenn die HSTC aktiv ist.

STANDARD bietet eine mittlere Einstellung von Leistungsentfaltung, Motorbremse, HSTC Eingriff und Wheelie Control. Sie sorgt für ein entspanntes Fahren bei niedrigen Drehzahlen und Geschwindigkeiten, lässt aber auch das erhöhte Potential der Rebel bei einer schnelleren Fahrweise zu.

RAIN ist der Modus mit der geringsten Leistungsentfaltung und Motorbremswirkung, in Kombination mit starkem Eingriff der Wheelie Control und der HSTC. Das ermöglicht ein entspanntes Fahren und zusätzliche Sicherheit auf nasser oder rutschiger Fahrbahn.

SPORT liefert maximale Leistungsentfaltung und mittelstarke Motorbremswirkung, gepaart mit niedrigem Eingriff von Wheelie Control und HSTC, um maximale Leistung zu ermöglichen.

Der **USER** Mode lässt ein personalisiertes Set Up aus Leistungsentfaltung, Motorbremse und HSTC sowie Wheelie Control zu. Einmal eingestellt, bleibt er automatisch gespeichert und muss nicht nach jedem Zündvorgang erneut programmiert werden.

3.4 Doppelkupplungsgetriebe

- ***3 Standard D Mode Schaltmuster spiegeln die Fahrmodi wider***
- ***User Mode bietet individuelle Anpassung***

Das Honda Doppelkupplungsgetriebe DCT ist bereits im elften Produktionsjahr und kam im Jahr 2010 mit der VFR1200F auf den Markt. Seitdem wurden in Europa über 140.000 mit DCT ausgestattete Motorräder verkauft. Das einzigartige DCT sorgt für gleichmäßige, nahtlose und superschnelle Gangwechsel und wird für den Fahrer so schnell zum selbstverständlichen Tool. Es verwendet zwei Kupplungen: Eine zum Anfahren und für die Gänge eins, drei und fünf, die andere ist für den zweiten, vierten und sechsten Gang zuständig. Für eine kompakte Bauweise sind die beiden Hauptwellen ineinandergesteckt.

Jede Kupplung wird unabhängig von der anderen durch einen eigenen elektrohydraulischen Kreislauf gesteuert. Beim automatischen Schalten wählt das System den jeweils nächsten Gang mithilfe der gerade offenen Kupplung vor. Diese schließt dann elektronisch, während die andere öffnet – der neue Gang steht bereit.

Das Ergebnis sind gleichmäßige und schnelle Gangwechsel ohne spürbare Schaltpausen. Auch die Zugkraft und das Drehmoment am Hinterrad werden bei DCT-Gangwechseln nur minimal unterbrochen, die Ruck- und Nickbewegungen der Maschine nahezu eliminiert. Ein klarer Vorteil ist auch die lange Lebensdauer des Systems, denn es kommt zu keinen unsauberen Schaltungen mehr, welche die Zahnräder schädigen können. Zudem ist das Abwürgen des Motors mit DCT nicht möglich. Im Stadtverkehr fährt sich ein Doppelkupplungs-Bike somit deutlich angenehmer, und sein Fahrer ermüdet nicht so schnell. Der Fahrer kann sich so auf andere wesentliche Details wie z. B. Fahrlinie sowie Brems- und Beschleunigungspunkte in Kurven fokussieren.

Beim DCT-Getriebe kann der Fahrer entweder den manuellen Modus wählen und mit den Wippen an der linken Seite des Lenkers schalten oder den Automatik-Modus. Im Automatikmodus stehen vorprogrammierte Schaltmuster zur Verfügung, die ständig Fahrzeuggeschwindigkeit, Gangwahl und Motordrehzahl überwachen, und damit den optimalen Schaltvorgang ausführen.

Mit Throttle By Wire werden die DCT Schaltmuster mit den drei Fahrmodi kombiniert.

Im **STANDARD** Fahrmodus bietet das DCT Schaltmuster ein ausgewogenes Verhältnis aus entspanntem Cruisen im hohen Gang bei niedriger Geschwindigkeit und gutem Durchzug bei Vollgas in niedrigem Gang.

RAIN schaltet schneller in höhere Gänge für ein äußerst geschmeidiges Fahrverhalten.

SPORT lässt jeden Gang höher ausdrehen. Beim Herunterschalten in höheren Drehzahlen wird eine stärkere Motorbremswirkung erreicht.

Der **USER** Modus ermöglicht es dem Fahrer, je nach Präferenz eines der drei DCT-Schaltmuster auch für die Fahrmodi zu übernehmen.

3.5 Chassis

- ***Charakteristischer Stahlrohrrahmen prägt das Rebel-Styling***
- ***Fein abgestimmte Lenkgeometrie bietet Stabilität und einfaches Handling***
- ***43 mm Cartridge Gabel und Stoßdämpfer mit Ausgleichsbehälter, jeweils mit einstellbarer Federvorspannung***
- ***Radial montierte Vierkolben-Bremszange und schwimmend gelagerte 330 mm Einscheibenbremse vorne***
- ***130/70B18 Reifen vorne und 180/65B16 hinten***

Der Stahlrohrrahmen der Rebel basiert auf dem schlichten, minimalistischen Look der CMX500 – die Linienführung verläuft diagonal von vorne nach hinten. Der Tank sitzt über den Hauptrohren, die mit 35 mm Durchmesser natürlich größer sind als die der CMX500 Rebel. Auch die Schwinge mit einem Stahlrundrohr Durchmesser von 50,8 mm verfügt über den gleichen, massiven Look.

Der Radstand beträgt 1.520 mm, bei einem Nachlauf von 110 mm. Der Lenkkopfwinkel liegt mit dem 2° Gabel-Offset bei 30°, um den Cruiser-Stil auf die Straße zu bringen. Diese Kombination bietet neben dem entsprechenden Look, auch Stabilität, Präzision und ein einfaches Handling. Das Gewicht vollgetankt beträgt 223 kg für die CMX1100 Rebel mit manuellem Schaltgetriebe und 233 kg für die Version mit DCT.

Die Sitzhöhe beträgt sehr komfortable 700 mm. Lenker, Sitz und die mittig montierten Fußrasten erlauben eine gut ausbalancierte Sitzposition und unterstützen das neutrale Lenkerverhalten. Die Gesamtgeometrie erlaubt großzügige Schräglagenwinkel von 35° auf jeder Seite (gemessene Honda Daten), womit kurvenreichen Ausfahrten mit der CMX1100 Rebel nichts im Wege steht.

Die 43 mm Cartridge Gabel verfügt über schwarze Tauchrohre und titanoxidbeschichtete Standrohre. Die hinteren Stoßdämpfer verfügen jeweils über eine 12,5 mm Kolbenstange und einen Ausgleichsbehälter. Sowohl die Gabel als auch die Stoßdämpfer sind in der Federvorspannung einstellbar.

Vorne greift eine radial montierte Monoblock-Vierkolben-Bremszange auf eine schwimmend gelagerte 330 mm Einscheibenbremsscheibe, hinten eine Einkolben-Bremszange auf eine 256 mm Einscheibenbremse, 2-Kanal-ABS inklusive. Die sportlichen Gussaluminiumräder mit 5 Speichen in Y-Form tragen breite Reifen, mit der Dimension 130/70B18 vorne und 180/65B16 hinten.

4. Honda Original Zubehör

Die CMX1100 Rebel eignet sich hervorragend für weitere Individualisierung. Dafür wird eine Reihe an Honda Original Zubehör zur Verfügung stehen.

Die Zubehör Pakete sind in zwei Kategorien unterteilt mit unterschiedlichen Ausrichtungen: Der „Street“ und der „Tour“ Look.

STREET

Sitz im Diamond-Stitch Stil, braun oder schwarz

Gepäckträger (nur für Solobetrieb)

Tank Pad

Scheinwerfer-Verkleidung

Felgensticker

TOUR

Sitz im Diamond-Stitch Stil, braun oder schwarz

Sozius Rückenlehne

Gepäckträger

Satteltaschen

Verkleidung vorne mit Windschild

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter SOHC 4-Takt 8-Ventil Parallel Twin Motor mit 270° Hubzapfenverssatz und Uni-cam Antriebsstrang; erfüllt die EURO5 Norm
Hubraum (cm ³)	1.084
Bohrung ´ Hub	92 x 81,5 mm
Verdichtung	10,1 : 1
Leistung	87 PS (64 kW) 7.000 U/min
Max. Drehmoment	98 Nm bei 4.750 U/min
Motoröl-Füllmenge	4,3 Liter bei MT (4,7 Liter bei DCT)
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektronische Einspritzung
Tankinhalt	13,6 Liter
Verbrauch	4,9 L / 100 km (MT) 5,3 L / 100 km (DCT)
CO ₂ Emissionen	114g/km (MT) 123g/km (DCT)
ELEKTRONIK	

Starter	E-Starter
Batteriekapazität	12 V
Lichtmaschine	0,419 kW
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Kupplung	MT: Mehrscheiben im Ölbad DCT: 2 Kupplungspakete, Mehrscheiben im Ölbad, hydraulisch betätigt
Getriebe	MT: 6 Gänge DCT: 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Diamond Stahlrohrrahmen
FAHRWERK	
Dimensionen (LxBxH)	2.240 x 853 x 1.115 mm (MT) 2.240 x 834 x 1.115 mm (DCT)
Radstand	1.520 mm
Lenkkopfwinkel	30°
Nachlauf	110 mm
Sitzhöhe	700 mm
Bodenfreiheit	120 mm
Gewicht fahrfertig vollgetankt	223 kg (MT) 233 kg (DCT)
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	43 mm Cartridge Telegabel, mit einstellbarer Federvorspannung
Hinten	Dämpfer mit Ausgleichsbehälter und einstellbarer Federvorspannung
RÄDER	

Vorne und hinten	Mehrspeichen, Gussaluminium
Felgengröße vorne	MT 3,50
Felgengröße hinten	MT 5,00
Reifengröße vorne	130/70B18 M/C
Reifengröße hinten	180/65B16 M/C
BREMSEN	
ABS System	2-Kanal-ABS
Bremens vorne	Radial montierte Monoblock-Vierkolben-Bremszange und schwimmend gelagerte 330 mm Einscheibenbremse
Bremsen hinten	Einkolben-Bremszange und 256 mm Einscheibenbremse
AUSSTATTUNG	
Instrumente	120 mm LCD-Display mit negativer Instrumentenanzeige
Sicherheitssystem	HISS
Scheinwerfer und Rücklicht	LED

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

** Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstraßen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.