

HONDA CB1100EX 2017

Data del comunicato stampa: 4 ottobre 2016

Aggiornamenti modello: *con le sue linee rivisitate all'insegna della raffinatezza dei dettagli, la Honda CB1100EX ostenta uno stile classico ancora più elegante. Tra le novità tecniche, le nuove ruote a raggi in acciaio inossidabile, la forcella 'Showa Dual Bending Valve' e le luci a LED. Il suo statuario motore a quattro cilindri in linea "respira" attraverso impianti di aspirazione e scarico ridisegnati ed è ora dotato di frizione antisaltellamento.*



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
 - 3.1. Telaio e ciclistica
 - 3.2. Motore
4. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Fin da 1959, quando comparve per la prima volta sulla bicilindrica CB92 Benly, la sigla “CB” ha sempre avuto un significato particolare per Honda e per i suoi clienti. Dieci anni dopo, nel 1969, diventò ancora più emblematica quando la CB750, con il suo motore a quattro cilindri e i freni a disco, irruppe nel mondo del motociclismo diventando la prima “superbike” di serie al mondo, aprendo un filone stilistico e tecnico ancora oggi attuale.

Ai giorni nostri, la *vecchia scuola* non è mai stata così attuale. Nel 2013 Honda presentò in Europa la CB1100 – che era già un successo sul mercato giapponese – con l’obiettivo di soddisfare la domanda di quei motociclisti per i quali una CB con motore a quattro cilindri raffreddato ad aria e dallo stile retrò era un ambito capolavoro di ingegneria artigianale.

Nel 2014, a fianco della CB1100 standard, fu introdotta la CB1100EX, dalle inconfondibili linee classiche, con cerchi a raggi e doppio scarico. Per il 2017 Honda rilancia e punta ancor più al cuore degli appassionati: a fianco della rinnovata CB1100EX, caratterizzata da dettagli estetici e caratteristiche tecniche ancora più esclusive, arriva la CB1100RS (per i dettagli consultare la cartella stampa dedicata), che si propone con un appeal più sportivo.

Come sempre, la produzione avviene presso lo stabilimento Honda di Kumamoto, in Giappone, attraverso un processo produttivo che è stato profondamente ripensato per integrare la tecnologia moderna con la manualità delle competenze specialistiche, al fine di creare motociclette caratterizzate da un'impronta artigianale e da un'estrema cura dei dettagli.

M. Imada, Large Project Leader (LPL) CB1100EX 2017

“Come nel caso delle precedenti CB, comprendiamo perfettamente il piacere senza tempo che i nostri clienti traggono dal fatto di possedere e guidare una motocicletta con motore a quattro cilindri in linea raffreddato ad aria. Per questo motivo, siamo partiti dal carattere essenziale e dalla gioia legata al possesso della CB1100, arricchendoli di funzionalità e di plus qualitativi per enfatizzare la sensazione di appagamento. Con la rinnovata CB1100EX e la nuova CB1100RS, confidiamo che numerosi motociclisti continuino ad assaporare il piacere di possedere e guidare una motocicletta dalla struttura molto tradizionale.”



2. Panoramica del modello

La CB1100EX riprende le proporzioni e le forme di un'autentica maximoto degli anni Settanta. Il serbatoio - dalle forme generose e realizzato senza saldature a vista - evoca la produzione artigianale, mentre il faro anteriore rotondo e i doppi quadranti della strumentazione ricordano i modelli Honda del passato.

Un deciso tocco di modernità è sottolineato dalle luci anteriori e posteriori a LED, volutamente a contrasto con le bellissime ruota a raggi da 18" in acciaio inossidabile. Per una migliore efficacia dell'assetto, la forcella con steli da 41mm è una Showa Dual Bending Valve, abbinata agli efficienti doppi ammortizzatori posteriori, sempre Showa.

Il motore "respira" meglio, grazie a condotti di aspirazione ridisegnati e doppi terminali di scarico, più corti e leggeri. La frizione assistita con antisaltellamento facilita l'innesto delle marce e riduce lo sforzo alla leva, oltre ovviamente ad apportare un apprezzabile contributo alla stabilità durante le scalate più repentine.

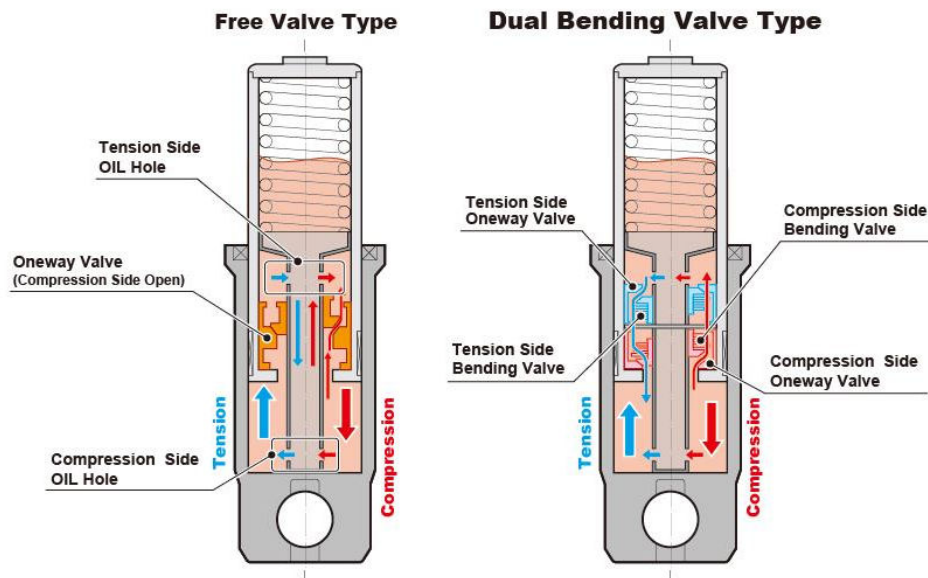
Le linee senza tempo della CB1100EX evocano ricordi di un'epoca in cui il motociclismo era soprattutto un affare per veri appassionati. Mescola sapientemente le pastose prestazioni del suo motore a 4 cilindri, con il suono profondo degli scarichi. È una moto da assaporare chilometro dopo chilometro e contemplare da ferma, perché da qualsiasi angolazione la osserviate, ogni suo elemento è semplicemente perfetto.

3. Caratteristiche principali

3.1 Telaio e ciclistica

Il classico telaio tubolare a doppia culla in acciaio della CB1100EX sostiene il motore tramite quattro supporti rigidi e due supporti in gomma. Vanta una geometria dello sterzo improntata alla stabilità, con un'inclinazione del canotto di 27° e un'avancorsa 114 mm, per un interasse di 1490 mm, creando così una moto dalle caratteristiche di manovrabilità molto neutre e rassicuranti. In quest'ottica, anche la cosiddetta "triangolazione di guida" è rilassata ed eretta; l'altezza della sella è pari a 792 mm e la forma del manubrio permette un'impugnatura comoda e ampia. Il peso in ordine di marcia e con il pieno di benzina è di 255 kg.

Per garantire un ottimo controllo, la CB1100EX 2017 è dotata di forcella Showa Dual Bending Valve (SDBV) con steli da 41 mm, la cui caratteristica sono le valvole interne che generano una forza di smorzamento sia in compressione che in estensione, offrendo un'azione particolarmente lineare e sempre ben sostenuta. La nuova piastra superiore di sterzo è in alluminio pressofuso e presenta una finitura lucida e un rivestimento trasparente. La piastra inferiore di sterzo è stata ridisegnata e blocca gli steli della forcella in una posizione più alta.



I doppi ammortizzatori Showa prevedono il precarico molla regolabile e sono fissati a un classico forcellone in acciaio dal look pulito grazie anche alla tubazione del freno posteriore con passaggio più nascosto. Un ulteriore tocco di classe arriva dal carterino copricatena in alluminio che sostituisce il precedente elemento in plastica.

La CB1100EX è equipaggiata come in precedenza con ruote a raggi da 18" di nuovo disegno che calzano pneumatici 110/80 R18 all'anteriore e 140/70 R18 al posteriore. I bellissimi mozzi in alluminio più piccoli ed il cerchio ha ora 40 raggi (anziché 48) più lunghi in acciaio inossidabile zincato. I dischi flottanti anteriori da 296 mm sono abbinati a pinze Nissin a quattro pistoncini, mentre al retrotreno troviamo un disco da 256 mm con pinza a pistoncino singolo. L'ABS a due canali è di serie.

Il motore completamente a vista e la forma sinuosa del serbatoio da 16,8 litri conferiscono alla CB1100EX carattere e fascino da autentica naked retrò di impronta artigianale. Il serbatoio è infatti curatissimo, privo di saldature a vista nella parte inferiore e, per gratificare il pilota e rendere omaggio sia alla storia della CB che al gusto contemporaneo, lascia volutamente visibile dalla posizione di guida parte del coperchio della testata. Tra i nuovi dettagli, infine, il tappo del serbatoio a filo carrozzeria, più pratico e raffinato.

I nuovi fianchetti sono realizzati in alluminio spazzolato con una sottile finitura "testurizzata" che ne accentua la preziosità, mentre la sella è come sempre ben imbottita e comoda, con cinghia di sostegno per il passeggero ed un elemento tubolare cromato che le corre intorno accentuandone l'eleganza. Ma sono tanti i nuovi dettagli: il parafango posteriore in acciaio cromato è più arrotondato, i supporti in alluminio per le pedane di pilota e passeggero sono più piccoli e il cavalletto laterale è più lungo in modo da inclinare meno la moto in parcheggio (il cavalletto centrale è di serie).

Il classico faro tondo cromato (ora a LED con luce di posizione tonda e continua) domina il frontale e sormonta i tipici doppi avvisatori acustici. Ha supporti in alluminio su cui sono montati anche gli indicatori di direzione classici dal diametro di ben 70 mm, come quelli posteriori. Il gruppo ottico posteriore, anch'esso con luce a LED, la luce targa e il portatarga, sono stati tutti ridimensionati per dare al retrotreno un look più essenziale e slanciato.

Su una moto come la CB1100EX la strumentazione non può che essere composta da classici elementi tondi, uno per il tachimetro e uno per il contagiri, con gusci cromati. Il display LCD a retroilluminazione negativa offre un gran numero di informazioni: contakm con due parziali, livello carburante, orologio, indicatore marcia inserita e computer di bordo per i dati sui consumi. La chiave di contatto è di tipo "wave".



Il motore è sapientemente verniciato in un'alternanza di colori e finiture che ne esaltano la poderosa struttura: nero per i cilindri, alluminio naturale per i carter, grigio argento per la testata, alluminio brunito per il coperchio superiore e 'tappi' cromati per le estremità degli alberi a camme.

I colori previsti per il mercato italiano nel 2017 sono tre: *Pearl Shining Yellow*, *Pearl Sunbeam White* e *Candy Prominence Red*, tutti con una finitura extra-liscia che evoca una minuziosa sabbatura a umido.

3.2 Motore

Il cuore della CB1100EX è orgogliosamente un 4 cilindri in linea di grossa cilindrata con distribuzione bialbero (DOHC) dall'erogazione morbida come la seta, fatta di potenza e coppia lineari, immediatamente disponibili ed elevate a tutti i regimi. La potenza massima è di 90 CV a 7.500 giri/min e la coppia massima è di 91 Nm a 5.500 giri/min.

Raffreddato ad aria e olio (tramite alette dello spessore di appena 2 mm e scambiatore di calore a 9 livelli da 335 mm montato frontalmente), il motore allunga fino a 8.500 giri/min e presenta un rapporto di compressione di assoluta affidabilità pari a 9.5:1. Alesaggio e corsa misurano 73,5 x 67,2 mm per una cilindrata effettiva di 1.140cc.

L'architettura della distribuzione segue uno schema classico con catena centrale che comanda gli alberi a camme. L'angolo incluso tra le valvole di aspirazione e scarico è di 26,5°. Le valvole di aspirazione misurano 27 mm, quelle di scarico 24 mm, entrambe con diametro del gambo di 2,5 mm. Le vibrazioni sono attutite in maniera efficace da un contralbero di bilanciamento secondario.



L'alimentazione a iniezione elettronica PGM-FI ha corpi farfallati da 32 mm che ricevono l'aria da nuovi condotti accorciati e da un nuovo filtro aria più efficiente. Tutto nuovo anche il sistema di scarico, con i bellissimi quattro collettori cromati che confluiscono nei silenziatori, anch'essi cromati, di nuovo design: diametro ridotto del 7%, più corti di 7 cm, più leggeri 2,4 kg. Separati internamente in due camere e con doppi tubi di collegamento forati, sono ottimizzati in termini di risonanza ed altezza da terra. I collettori sono invece a doppio rivestimento per impedire lo scolorimento dovuto al calore. L'impianto è super-efficiente e regala un sound bellissimo, cupo e profondo, da "in-line-four" di razza.

Per la prima volta compare sulla CB1100EX la frizione assistita con antisaltellamento e rampe in alluminio, che riduce lo sforzo alla leva del 16% e mantiene la ruota motrice a terra anche in caso di scalate repentine. Il cambio ha 6 rapporti perfettamente spazati dalla 1^a alla 5^a per assicurare accelerazioni brillanti e riprese sempre pronte, con la 6^a di tipo *overdrive* per ridurre i consumi a velocità di crociera. La trasmissione finale è a catena con robusto passo 530.

La nuova CB1100EX è omologata Euro4.

4. Specifiche tecniche Honda CB1100EX 2017

MOTORE	
Tipo	Quattro cilindri in linea, bialbero (DOHC), raffreddato ad aria e olio
Cilindrata	1.140 cc
Alesaggio x corsa	73,5 x 67,2 mm
Rapporto di compressione	9,5:1
Potenza massima	66 kW (90 CV) / 7.500 giri/min
Coppia massima	91 Nm / 5.500 giri/min
Capacità totale olio	4,9 litri
Consumi	18,3 km/l (ciclo medio WMTC)
ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	16,8 litri (inclusa riserva)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V-11.2Ah
Potenza alternatore	12V 21.7° / 5.000 giri/min 0.336kW
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, comando idraulico, assistita con antisaltellamento
Cambio	A 6 marce
Trasmissione Finale	A catena, passo 530

TELAIO	
Tipo	In acciaio a doppia culla
CICLISTICA	
Dimensioni (L×L×A)	2.200 x 830 x 1.130 mm
Interasse	1.490 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27°
Avancorsa	114 mm
Altezza sella	790 mm
Altezza da terra	135 mm
Peso in o.d.m. e con pieno di benzina	255 kg
Raggio di sterzata	2,7 m
SOSPENSIONI	
Tipo	Ant: forcella telescopica Showa Dual Bending Valve (SDBV) con steli da 41 mm, regolabile nel precarico molle. Post: due ammortizzatori Showa regolabili nel precarico molle
RUOTE	
Tipo	A raggi in acciaio inossidabile
Cerchi	In alluminio. Ant: 18M/C x MT2.50 Post: 18 M/C x MT4.00

Pneumatici	Ant: 110/80-18" Post: 140/70-18"
FRENI	
Tipo	Con ABS a due canali Ant: Doppio disco flottante da 296 mm, pinze Nissin a 4 pistoncini Post: Disco singolo da 256 mm, pinza Nissin a 1 pistoncino
STRUMENTAZIONE E LUCI	
Strumentazione	Contakm con 2 parziali, trip computer, orologio e indicatore marcia inserita su schermo LCD a retroilluminazione negativa, tachimetro e contagiri analogici
Sistema di sicurezza	HISS
Faro anteriore	A LED
Faro posteriore	A LED

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e possono variare senza preavviso