

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

24 novembre 2020

Dossier De Presse Honda CMX1100 Rebel 2021



**HONDA CMX1100 Rebel
2021**

La CMX500 Rebel possède désormais un clone en version XL. Construite avec les mêmes ingrédients -un style « bobber » classique associé à une approche contemporaine-, la CMX1100 Rebel propose les performances et le confort autant que l'excitation. Son moteur est un bicylindre en ligne de 1 084 cm³, associé à un système de contrôle de couple HSTC, un régulateur de vitesse, un contrôle du cabrage et à 3 modes de conduite. Sa partie-cycle comporte une fourche à cartouche de ø 43 mm, une paire d'amortisseurs inversés et un étrier de frein avant à montage radial. L'intégralité de l'éclairage fait appel à des diodes tandis que l'instrumentation fait confiance à des cristaux liquides rétroéclairés. Une version à double embrayage DCT est disponible.

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Accessoires
5. Caractéristiques techniques

1. Introduction

La très accessible CMX500 Rebel et son bicylindre A2 de 500 cm³, apparus sur le marché en 2017, ont parié sur la fusion entre tradition et idées neuves pour séduire la génération de ceux pour qui la moto est bien plus qu'un simple moyen de se déplacer : un style de vie, une attitude ou une expression de leur personnalité...

Cette combinaison entre style custom intemporel et interprétation contemporaine a, dès sa première année de commercialisation, rencontré un succès qui ne s'est pas démenti depuis. Ainsi, en 2019, la Rebel pointe au 3^e rang des meilleures ventes Custom en Europe. Accessible, facile à conduire, la Rebel a su tracer sa propre voie tout comme elle a su être une excellente base de personnalisation pour les amateurs du genre.

Aujourd'hui, une nouvelle Rebel voit le jour. En conservant l'essentiel de ce qui a fait de la CMX500 une moto si spéciale, mais en y ajoutant davantage de performances, de caractère et un éventail de technologies Honda de dernière génération, la CMX1100 Rebel offre quelque chose de plus -ou quelque chose de différent- à tous ceux qui recherchent une machine qui sort de l'ordinaire.

2. Caractéristiques principales

La nouvelle CMX1100 Rebel revendique une double personnalité. Elle a été dessinée pour pouvoir rouler en tout confort mais elle sait aussi, lorsqu'une série de virages se dessine à l'horizon, se transformer en une moto particulièrement excitante.

Ceux qui montent en cylindrée souligneront son accessibilité (la hauteur de selle n'est que de 700 mm) ainsi que son poids contenu tandis que les utilisateurs plus expérimentés apprécieront le comportement de sa partie-cycle avec son cadre en tube d'acier, ses suspensions de qualité et son freinage puissant.

Quel que soit leur niveau, tous apprécieront les performances de son bicylindre en ligne de 1084 cm³ (inauguré par la CRF1100L Africa Twin), revisité pour offrir davantage de caractère à bas et moyens régimes, avec une sonorité en rapport.

La commande de gaz électronique adoptée par la CMX1100 est accompagnée de la possibilité, pour le pilote, de choisir entre 3 modes de pilotage selon ses préférences et les conditions de conduite. Il est également possible d'intervenir sur les niveaux de puissance et de frein moteur, sur le niveau d'intervention du système de contrôle de couple HSTC (Honda Selectable Torque Control) ou sur du système anti-cabrage. Sans oublier, pour la version concernée, sur les lois de sélection du double embrayage Dual Clutch Transmission. Le régulateur de vitesse fait partie de l'équipement de série sur toutes les versions.

En phase avec son époque, le style de la Rebel 1100 se distingue par ses volumes et son caractère minimaliste ; les pneumatiques avant et arrière sont couverts par des garde-boue en métal alors que l'optique circulaire mélange forme d'hier et technologie à diodes d'aujourd'hui, faisant écho à l'instrumentation à cristaux liquides. Les aspects pratiques ne sont pas négligés avec une prise USB-C disposée dans l'espace de rangement aménagé sous la selle.

2 coloris sont proposés pour la CMX1100 Rebel 2021 :

- Rouge Bordeaux Metallic
- Noir Gunmetal Metallic

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Style & Équipements

- **Style brut et dépouillé**
- **Éclairage avant à diodes**
- **Contacteur d'allumage commandant l'ouverture de la selle**
- **Espace de rangement et prise USB-C sous la selle**
- **Régulateur de vitesse**

La CMX1100 Rebel présente un style simple et brut, imaginé par le même bureau d'étude américain à l'origine du dessin de la Rebel 500. Longue, basse et fine, coiffée par un réservoir bicolore de 13,6 l, la CMX1100 place véritablement le pilote « dans » la machine. Les garde-boue avant comme arrière sont réalisés à partir de feuilles d'acier de 1 mm et montés sur des supports en aluminium moulé.

Comme sa cadette, quel que soit l'angle duquel on observe ses formes dépouillées, la Rebel 1100 revendique son individualité.

Implantée bas, l'optique avant de 175 mm de diamètre adopte une forme classique mais intègre une technologie moderne avec plusieurs ampoules LED disposées de manière à créer une signature visuelle caractéristique. Les petits clignotants ronds (ø 55 mm) sont également d'un dessin traditionnel mais fonctionnent aussi avec des ampoules à diodes ajoutant aux détails contemporains qui parcellent la Rebel.

La selle adopte une mousse de moyenne densité afin de privilégier le confort tandis que sa

forme a été travaillée de façon à assurer le maintien du pilote lors des fortes accélérations. Comme sa cadette, la CMX1100 Rebel s'apprécie seul ou à deux : la selle passager pouvant être déposée -ou remontée- facilement et rapidement. La partie dédiée au pilote abrite un espace de rangement de 3 l doté d'une prise de charge USB-C.

Disposé sur la partie gauche du cadre, le contacteur d'allumage commande également l'ouverture de la selle. Épuré, le guidon est installé sur des supports surélevés d'environ 30 mm tandis que le commodo gauche accueille la commande des modes de conduite ainsi que celle du double embrayage DCT sur la version concernée. Enfin, pour faciliter les longs parcours, un régulateur de vitesse fait partie des équipements de série.

L'instrumentation est confiée à un écran LCD à affichage négatif de 120 mm.

-

3.2 Motorisation

- ***Bicylindre en ligne de 1084 cm³ emprunté à la CRF1100L Africa Twin***
- ***Performances élevées et caractère moteur affirmé avec nouvelles lois de distribution et volant moteur alourdi***
- ***Commande des gaz électronique***
- ***Sonorité spécialement travaillée***

Le bicylindre en ligne à refroidissement liquide et 8 soupapes de 1084 cm³ qui anime la Rebel 1100 est extrapolé de celui de la CRF1100L Africa Twin. Mais, afin de répondre à sa nouvelle vocation, cette base mécanique a toutefois bénéficié de nombreux changements qui en ont profondément modifié le comportement et le caractère. Ainsi, à titre d'exemple, la masse du volant d'inertie a été augmentée de 32 %, ce qui se traduit par des reprises vigoureuses à bas régimes et par un caractère nettement plus affirmé.

Au-delà de son adaptabilité technique, un autre paramètre a plaidé pour l'adoption de la base moteur de l'Africa Twin sur la CMX1100 : une compacité remarquable, à mettre à l'actif d'une origine trail (culasse Unicam compacte, carters "semi-humides" avec réservoir d'huile intégré...). Cette caractéristique permet une centralisation des masses optimale, un abaissement du centre de gravité et une garde au sol appréciable avec le cadre rabaissé de la Rebel.

Le calage du vilebrequin (270°) et le calage de l'allumage inaugurés sur la CRF sont reconduits sans modifications, ce qui n'est pas le cas du système d'échappement, du calage de distribution et des lois de levées des soupapes, tous modifiés pour renforcer encore la sensation de « pulsations » du moteur. Pour correspondre à la double personnalité revendiquée par la Rebel, ces pulsations restent contenues à bas régimes avant de devenir nettement plus présentes au fur et à mesure que le régime augmente.

Le moteur est associé à une commande de gaz électronique TBW (Throttle By Wire) et à une alimentation par injection PGM-FI qui profite d'un boîtier de filtre de 7 l de capacité. Pour ajouter au plaisir de conduite, le silencieux d'échappement de 5,3 l a été étudié pour délivrer une sonorité sourde sous les 4 000 tr/min avant d'augmenter en fréquence au fur et à mesure de l'ouverture des gaz.

Les autres caractéristiques majeures du moteur ne changent pas par rapport à l'Africa Twin : les carters principaux se caractérisent par un plan de joint vertical et sont communs aux deux versions -transmission manuelle et double embrayage DCT-, les seules différences visibles apparaissant sur les carters extérieurs. La pompe à eau est intégrée au carter d'embrayage tandis que le thermostat est placé directement dans la culasse.

Les vibrations secondaires sont neutralisées par le déplacement réciproque des pistons alors que les vibrations du premier ordre sont annulées grâce au recours à deux contre-arbres d'équilibrage qui servent également à entraîner les pompes à eau et à huile.

Une couronne dentée (avec des intervalles de 10°) placée sur le vilebrequin permet de détecter les ratés d'allumage, un point important pour répondre aux exigences des dernières normes OBD2/EURO5. Parallèlement, des capteurs d'écoulement d'air disposés dans les collecteurs d'échappement donnent les informations indispensables pour une gestion rigoureuse du mélange air/carburant.

3.3 Systèmes électroniques d'assistance du moteur et de la partie-cycle

- **3 modes de conduite par défaut + un mode « User » paramétrable**
- **Systeme de contrôle du couple HSTC**
- **Systeme anti-cabrage**

Les systèmes électroniques adoptés par la CMX1100 Rebel pour assurer un contrôle du caractère et de la puissance sont constitués d'un accélérateur à commande électronique TBW (Throttle By Wire), du système de contrôle de couple HSTC (Honda Selectable Torque Control) et d'un système anti-cabrage.

Le moteur dispose également de 3 modes de conduite capables de couvrir un large éventail d'utilisations, la sélection entre les modes s'effectuant à partir du commodo gauche. L'entrée en fonction du contrôle de couple HSTC est signalée par un témoin sur le panneau d'instrumentation principal.

Détail des modes de conduite :

STANDARD : répond à la plupart des situations avec du confort à bas régimes et la possibilité d'exploiter une large partie du potentiel de la Rebel dans les tours. Niveau intermédiaire pour la puissance, le frein moteur, le contrôle de couple et l'anti-cabrage.

RAIN : pour une utilisation tranquille, avec une assurance supplémentaire sur sols glissants. Puissance et frein moteur faibles, niveau de contrôle de couple et d'anti-cabrage élevé.

SPORT : pour des performances optimales. Comportement moteur dynamique, frein moteur normal, faible niveau d'intervention du contrôle de couple et de l'anti-cabrage.

USER : permet au pilote de définir des réglages personnalisés. Une fois déterminés, les choix sont automatiquement mémorisés.

3.4 Transmission à double embrayage DCT

- **3 modes automatiques par défaut**
- **1 mode USER paramétrable**

Honda a vendu en Europe plus de 140 000 machines équipées de la technologie DCT depuis 2010. Unique sur le marché, le système Honda DCT permet des changements de rapports sûrs, précis et ultrarapides, en toute transparence pour l'utilisateur. Ce système fait appel à deux embrayages distincts, le premier intervenant lors des démarrages et sur les rapports de transmission impairs (1^{er}, 3^e et 5^e), le second sur les rapports pairs (2^e, 4^e et 6^e). Afin de gagner en compacité, les arbres de ces 2 embrayages sont agencés de manière concentrique.

Chacun de ces embrayages est contrôlé indépendamment par son propre circuit électrohydraulique. Lorsqu'un changement de rapport doit intervenir, le système pré-engage le rapport à venir en l'utilisant l'embrayage qui n'est pas en charge à cet instant. L'embrayage en charge est ensuite automatiquement désengagé en même temps que le rapport pré-engagé entre en fonction. Il en résulte des changements de rapports quasi instantanés, parfaitement fluides et sans heurts. De plus, dans la mesure où les deux embrayages transmettent la puissance du moteur pratiquement sans interruption, les à-coups et leurs répercussions sur le comportement dynamique de la machine sont largement minimisés. La fiabilité mécanique en sort également renforcée puisqu'il n'est pas possible de caler ou d'endommager les trains de pignons en ratant un rapport.

Pour le pilote, le bénéfice en termes de confort et de diminution de la fatigue est indiscutable, en particulier en utilisation urbaine.

Sur la version DCT de la CMX1100 Rebel, 2 modes de sélection sont disponibles : un mode automatique -qui s'appuie sur des lois de passage des rapports pré-programmées qui tiennent compte de la vitesse, du rapport engagé et du régime moteur- et un mode manuel qui permet au pilote de passer les rapports à sa convenance grâce à des commandes situées à main gauche.

En mode automatique, grâce au recours à la commande des gaz électronique TBW, le système DCT permet à son pilote de choisir entre 3 options :

STANDARD : le système DCT privilégie les rapports de transmission supérieurs lorsque la machine roule à basse vitesse et les premiers rapports lorsqu'il s'agit de solliciter les gaz...

RAIN : le système sélectionne les rapports de transmission supérieurs plus rapidement afin de privilégier une conduite souple et rassurante.

SPORT : le système autorise des régimes moteurs plus élevés sur les premiers rapports, maintient ces régimes élevés plus longtemps avant de passer au rapport supérieur et

descend les rapports dans les tours afin de bénéficier du maximum de frein moteur.

USER : permet au pilote de définir des réglages personnalisés.

3.5 Partie-cycle

- ***Cadre tubulaire participant au style***
- ***Géométrie favorisant la stabilité sans compromettre la facilité de conduite***
- ***Fourche à cartouches de 43 mm et combinés amortisseurs réglables en précharge***
- ***Étrier avant à montage radial avec disque flottant de \varnothing 330 mm***
- ***Pneumatiques 130/70 B18 et 180/65 B16***

Véritable signature stylistique de la série Rebel, le cadre tubulaire en acier de la CMX1100 reprend les formes simples que l'on connaît déjà, avec une ligne diagonale qui court de l'avant vers l'arrière. Le réservoir trouve place entre les tirants latéraux du cadre qui adoptent un diamètre de 35 mm, logiquement supérieur à celui que l'on trouve sur la CMX500. Le bras oscillant, avec ses tubes de \varnothing 50,8 mm, adopte un dessin en phase avec celui du cadre.

L'empattement de 1 520 mm, avec un angle de chasse de 28° et une traînée de 110 mm. Toutefois, les tés ont été travaillés de façon à offrir un déport de 2 mm supplémentaires et déterminer un angle de fourche final de 30°. Cette géométrie permet d'assurer un comportement dynamique neutre et équilibré, avec une stabilité rassurante et une agilité excitante.

Le poids en ordre de marche est de 223 kg pour la Rebel 1100 standard contre 233 kg pour la version équipée de la transmission à double embrayage DCT. La hauteur de selle est limitée à 700 mm avec un triangle déterminé par la position du guidon, de la selle et des repose-pieds qui place véritablement le pilote « au cœur » de la moto.

La conception de la partie-cycle, associée à la compacité du moteur, permet également à la Rebel 1100 de revendiquer un angle d'inclinaison maximal de 35° de part et d'autre, synonyme de capacité à s'amuser sans appréhension dans les successions de virages.

La fourche à cartouches se distingue par des tubes plongeurs de \varnothing 43 mm recouverts d'un traitement de surface « titane » alors que les fourreaux sont de type « hybrides », composé de 2 éléments distincts (extrudé et issu de fonderie), le tout revêtu de noir. À l'arrière, les combinés-amortisseurs à réservoir séparé affichent des axes de \varnothing 12,5 mm et sont réglables en précharge, tout comme la fourche.

Le freinage est confié, à l'avant, à un disque flottant de \varnothing 330 mm coiffé par un étrier 4 pistons à montage radial pour l'avant et un disque de \varnothing 256 mm avec étrier simple piston à l'arrière. L'ensemble est soumis au contrôle d'un système antiblocage ABS.

Enfin, les jantes en alliage présentent un profil plutôt sportif avec des branches en Y tandis que la monte pneumatique s'inscrit dans la tradition de la catégorie avec des gomm

larges de 180/65 B16 pour l'arrière et 130/70 B18 pour l'avant.

4. **Accessoires et équipements**

Une large gamme d'accessoires et d'équipement est disponible pour la CMX1100 Rebel, disponible notamment sous forme de 2 catégories spécifiques, "street" ou "tour" :

« **Street** »

- Selles rembourrées (assises AV + AR en coloris noir/marron)
- Porte-paquet AR (pour selle solo)
- Protection de réservoir
- Saute-vent
- Garde-boue AV court
- Autocollants de jantes
- ...

« **Tour** »

- Selles rembourrées (assises AV + AR en coloris noir/marron)
- Dossieret passager
- Porte-paquet AR
- Sacoques latérales tissu
- Pare-brise
- ...

CMX1100 Rebel 2021

Moteur

Type Bicylindre en ligne calé à 270°, 4 temps, simple ACT Unicam et 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau

Cylindrée 1 084 cm³

Alésage x Course 92 x 81,5 mm

Rapport volumétrique 10,1 à 1

Puissance maxi. 64 kW à 7 000 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 98 Nm à 4 750 tr/min (95/1/EC)

Émissions sonores 73 dB

Capacité d'huile 4,8 / 4,3 litres* (DCT : 5,2 / 4,7 litres*)
* *démontage / vidange avec filtre*

Alimentation

Carburateur Injection électronique PGM-FI
Capacité de carburant 13,6 litres
Consommation (WMTC) 4,9 l/100 km* (version STD)
5,3 l/100 km* (version DCT)

Systeme électrique

Allumage Digital avec avance électronique
Démarrage Électrique
Batterie 12 V-11,2 Ah
Alternateur 419 W

Transmission

Embrayage • Multidisque en bain d'huile, commande manuelle
▪ Double embrayage multidisque en bain d'huile (version DCT)
Boîte • 6 rapports en prise constante (version STD)
▪ 6 rapports en prise constante (version DCT)
Transmission finale Par chaîne à joints toriques

Cadre

Type Double poutre/double berceau tubulaire en acier

Partie cycle

Dimensions (L x l x H) 2 240 x 853 x 1 115 mm - (version STD)
2 240 x 834 x 1 115 mm - (version DCT)
Empattement 1 520 mm
Angle de chasse 28° (angle de fourche 30°)

Traînée	110 mm
Hauteur de selle	700 mm
Garde au sol	120 mm
Poids en ordre de marche 233 kg (DCT)	223 kg (STD)
Rayon de braquage	NC

Suspensions

Type	Avant	Fourche à cartouche ø 43 mm réglable en précharge.
Débattement	NC	
	Arrière	2 combinés-amortisseurs à réservoir séparé, réglable en précharge. Débattement NC

Roues

Type		Jantes alliage à branche en Y
Jantes	Avant	MT 3,50
	Arrière	MT 5,00
Pneumatiques	Avant	130/70 B18 M/C
	Arrière	180/65 B16 M/C

Freins

Type	Avant	Simple disque hydraulique flottant ø 330 mm avec étriers 4 pistons à montage radial, ABS et plaquettes métal fritté
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 256 mm avec étrier simple piston, ABS et plaquettes métal fritté

Instrumentation & éclairage

Instrumentation		Écran LCD de 120 mm, prise USB-C
Sécurité		Système antiblocage ABS, systèmes de contrôle de couple HSTC et anti-cabrage, système antidémarrage HISS
Éclairage	Avant	Simple optique à diodes
	Arrière	A diodes
Équipements		Prise USB, régulateur de vitesse...

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.

** Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.*