**HONDA CB1000R 2020**

Data publikacji: 4listopada 2019

Aktualizacja modelu: *CB1000R – flagowiec Hondy z rodziny Neo Sports Café – otrzymał kosmetyczne zmiany na rok modelowy 2020, które jeszcze mocniej podkreślają jego cechy jako motocykl klasy premium z wyjątkową prezencją na drodze.* *Srebrne akcenty na półkach oraz dookoła lampy przedniej zastąpiono nowym kolorem Metallic Matte Ballistic Black. Zmiany w kolorystyce dotyczą także tylnej sprężyny i przednich tarcz hamulcowych, ponadto nowością jest efektowny, srebrny pasek wyścigowy biegnący wzdłuż zbiornika paliwa..*

*Model będzie dostępny w trzech dynamicznych kolorach: Candy Chromosphere Red, Graphite Black oraz nowym Matt Pearl Glare White.*

Spis treści:

1 Wstęp

2 Ogólna charakterystyka modelu

3 Najważniejsze cechy

4 Akcesoria i CB1000R+

5 Dane techniczne

**1. Wstęp**

W ciągu ostatniej dekady świat motocyklowy doświadczył wielu zmian w zakresie oczekiwań, jakie klienci stawiają swoim jednośladom odnośnie ich możliwości, wyglądu oraz doznań z jazdy. A Honda nigdy nie bała się angażować swych technologii, wiedzy oraz wyobraźni w realizację tych oczekiwań i zgłębianie nowych obszarów rynku.

Nowy CB1000R jest pojazdem, który łączy radość z jazdy z funkcjonalnością oraz świeżą stylistycznie formą o przepięknych walorach estetycznych. To motocykl, który wygląda, reaguje i prowadzi się w sposób odmienny do tego, co znamy z przeszłości.

Tworząc nową tożsamość modelu, inżynierowie firmy Honda poddali ponownej ocenie podwaliny konstrukcyjne obecnej wersji CB1000R, których należy się doszukiwać w wyrazistej, agresywnej stylistyce sportowego streetfightera klasy naked. W efekcie nie tylko „wyśrubowano” osiągi, ale także dodano wartość, której mało kto mógłby się spodziewać. Kierując się retro-industrialnym minimalizmem, projektanci pozbawili motocykl wszelkich dodatków, odchodząc tym samym od formuły inspirowanej stylem „RR”. Zamiast tego postawili na jakość wykończenia i dekoracji z metalu o wyrazistych teksturach oraz na ultra-minimalistyczny wygląd, któremu przyświecał projekt stylizacyjny o nazwie „Neo Sport Café”. W efekcie powstała maszyna o unikalnej tożsamości – połączenie sportowego modelu klasy naked oraz surowego cafe racera.

Zaprojektowany praktycznie od nowa, nowy CB1000R został stworzony z myślą o przyjemności z prowadzenia, możliwościach dorównujących mocniejszym rywalom na krętej drodze oraz poczuciu dumy z posiadania go – dumy, jaką powinien móc odczuwać każdy użytkownik. I nie ma tu znaczenia, czy pod uwagę weźmiemy wygląd, emocje, osiągi czy technologię. Nowa Honda CB1000R to pod każdym względem maszyna, obok której trudno przejść obojętnie.

**S. Uchida, kierownik projektu CB1000R**

*W Hondzie zawsze patrzymy w przyszłość i gotowi jesteśmy przewodzić stawce. Dlatego, po wnikliwej obserwacji coraz surowszych wymagań stawianych pojazdom z segmentu naked, doszliśmy do wniosku, że poprawa osiągów nowej generacji modelu CB1000R to zbyt mało, bowiem oczekiwania i zainteresowania klientów nie ograniczają się jedynie do pytania jak szybko taki motocykl pojedzie. Naszym celem była nie tylko frajda i niezapomnianie doznania podczas każdorazowego kontaktu z CB1000R, ale także autentyczna radość z jego posiadania w szerszym tego słowa znaczeniu oraz możliwości pochwalenia sią tak wyjątkową maszyną. Dlatego zdecydowaliśmy się pójść zupełnie nową drogą, a rezultaty tego przedsięwzięcia napawają nas prawdziwą dumą, bowiem motocykl prezentuje się wyśmienicie zarówno na drodze jak i w przydomowym garażu!*

**Valerio Aiello, dział projektowy, Honda R&D, Rzym**

*Dzięki estetyce Neo Sports Café chcieliśmy stworzyć nowy wymiar stylistyczny, odmienny od muskularnych streetfighterów z ostatnich kilku lat, a jednocześnie daleki od prostszego stylu cafe-racer. W porównaniu z pierwotną koncepcją różne modele Neo Sports Café zachowują swoją oryginalną istotę, ale oczywiście każdy z nich różni się zastosowaniem różnych układów i silników. Użyliśmy „szlachetnych” materiałów, takich jak metal, aby ulepszyć elementy techniczne o zwartych i podstawowych kształtach. Nawet kolory idą w tym kierunku.*

*Rezultat końcowy jest taki, że żaden z konkurencyjnych motocykli nie przypomina gamy Neo Sports Café, które są łatwo rozpoznawalne jako ‘Hondas’. Konkurenci mają klasyczne lub bardzo nowoczesne motocykle w swoich asortymentach, ale moim zdaniem nie jest to coś, co wynika z obu stylów.*

**2. Ogólna charakterystyka modelu**

Honda CB1000R stanowi udane połączenie bogactwa osiągów i możliwości ze stylistycznym minimalizmem. Maszyna oferuje znakomitą moc użytkową oraz charakterystykę prowadzenia i kontrolę typowe dla super-sportowego motocykla, dodatkowo wzbogacone o oszczędną stylizację, która buduje nowy image modelu.

Czterocylindrowe serce CB1000R dysponuje (w porównaniu z poprzednią generacją) 16% większą mocą maksymalną przy nieco ponad 10 tys. obr./min. oraz o 5% większym momentem w średnim zakresie prędkości obrotowych silnika, czyli tam, gdzie moment ten jest najbardziej przydatny i gwarantuje największą frajdę z jazdy. Ponadto zmianie uległa również charakterystyka przełożeń, które są o 4% krótsze i zapewniają jeszcze lepszą dynamikę przyspieszenia.

Honda CB1000R może się pochwalić nie tylko bardzo dobrymi osiągami, ale także elektronicznie sterowaną przepustnicą TBW (ang. Throttle By Wire) z trzema predefiniowanymi trybami jazdy oraz dodatkową opcją USER, która pozwala użytkownikowi na modyfikację fabrycznych ustawień zgodnie z indywidulanymi preferencjami. Funkcje map zapłonu (P), hamowania silnikiem (EB) oraz układ kontroli momentu obrotowego (HSTC) współpracują zgodnie z uprzednio zdefiniowanymi ustawieniami, gwarantując optymalne dostosowanie charakterystyki maszyny do aktualnych warunków jazdy. Dodatkowo, wraz ze wzrostem obrotów dźwięk wydechu staje się coraz bardziej wyrazisty i dynamiczny.

Honda CB1000R jest o 12 kilogramów lżejsza oraz bardziej kompaktowa, oferuje bardziej naturalną i komfortową pozycję za kierownicą. Odmieniony stylistycznie motocykl oparto na stalowej ramie typu Mono-Backbone z centralną belką nośną. Z przodu zastosowano układ zawieszenia SFF-BP Showa (ang. Showa Separate Function Fr Fork Big Piston) z odwróconymi widelcami typu upside down, natomiast z tyłu zawieszenie Showa Monoshock. Listę modyfikacji podwozia zamykają przednie hamulce z zaciskami montowanymi radialnie, układ ABS oraz tylna opona o przekroju 190.

**3. Najważniejsze cechy**

**3.1 Stylistyka i zawieszenie**

* ***Minimalistyczna stylistyka „Neo Sport Café” z wyeksponowanymi elementami metalowymi***
* ***Niezwykle kompaktowa, trapezoidalna sylwetka***
* ***Nowa, lekka, stalowa rama typu mono-backbone***
* ***Regulowane przednie i tylne zawieszenie Showa***
* ***Podwójne, przednie, czterotłoczkowe zaciski hamulcowe montowane radialnie***
* ***Zmiany stylistyczne na 2020 rok, w tym czarne akcenty półki oraz ramka przedniej lampy w nowym kolorze Metallic Matte Ballistic Black***
* ***Trzy nowe kolorystyki***
* ***CB1000R+ jako wersja z fabrycznie montowanymi akcesoriami i quickshifterem.***

Odważna, wyrazista stylistyka CB1000R wykracza poza główny nurt w klasie naked, wyróżniając się niezwykle starannym dopracowaniem detali. Zaś cały projekt, ze swym niepowtarzalnym stylem oraz muskularną sylwetką, łączy retro-minimalizm z poprawionymi osiągami, które nie byłyby możliwe od wypracowania bez modyfikacji jednostki napędowej i konstrukcji podwozia.

CB1000R wyróżnia się bardziej kompaktową, trapezoidalną sylwetką z krótszym o 90 mm zespołem przedniego reflektora oraz muskularną stylizacją aluminiowego tyłu, gdzie od 2018 roku (po raz pierwszy w Hondzie) odnajdziemy zespół ramki tablicy rejestracyjnej i błotnika montowany bezpośrednio do tylnego wahacza, dzięki czemu możliwe było wyprowadzenie mniejszych i bardziej opływowych uchwytów pod siedziskiem pasażera.

Uwagę zwraca również niemal całkowity brak elementów wykonanych z plastiku. W nadwoziu znajdziemy jedynie sześć takich podzespołów, a największy z nich to smukły przedni błotnik. Pełno tu natomiast elementów wykonanych z wysokogatunkowego metalu, co stanowi czytelne nawiązanie do długiej tradycji cafe racerów oraz sprawia, że obok Hondy CB1000R naprawdę trudno przejść obojętnie. Wzrok przykuwa m.in. polerowana osłona chłodnicy i obudowa filtra powietrza, maszynowo obrabiane pokrywy silnika, głowicy cylindrów, a także stalowy zbiornik paliwa pokryty połyskującym lakierem.

Srebrne akcenty na półkach oraz dookoła lampy przedniej zastąpiono nowym kolorem Metallic Matte Ballistic Black.

Model na 2020 rok będzie dostępny w trzech dynamicznych kolorach: Candy Chromosphere Red, Graphite Black oraz nowym Matt Pearl Glare White.

CB1000R posiada w pełni diodowy układ oświetlenia LED ze smukłym okrągłym przednim reflektorem z ramką w metalicznym odcieniu oraz elementem świetlnym w kształcie końskiej podkowy i dodatkowym dwusegmentowym oświetleniem dekoracyjnym. Element świetlny tylnej lampy również ma półkolisty kształt, który wypełnia się światłem ciągłym podczas hamowania. Panel instrumentów w kształcie litery T pokryto tym samym lakierem, co ramkę przedniego reflektora i zintegrowano z górnym jarzmem, co pozwoliło na redukcję masy. Natomiast stacyjkę umieszczono przy przedniej części zbiornika paliwa.

Model może się pochwalić stalową ramą typu Mono-Backbone, lżejszą o 2,5 kg w porównaniu z poprzednią generacją modelu. Zastosowano tu aluminiowy system mocowania wyrazistego stylistycznie, jednoramiennego wahacza, co pozwoliło obniżyć masę konstrukcyjną o 2,5 kg. Natomiast sam wahacz skrócono o 14,7 mm (do 574,2 mm).

Zmianie nie uległ kąt główki ramy (25°) oraz wyprzedzenie (99,8 mm). Rozstaw osi zwiększono o 7mm (do 1452 mm), przy masie z płynami wynoszącej 212,7 kg, czyli o 12 kg mniej w porównaniu do poprzedniej generacji oraz rozkładzie masy na przód i tył - odpowiednio 48,5% do 51,5%. Ponadto, w celu poprawy zwrotności, środek ciężkości podniesiono o 5 mm.

Modyfikacjom poddano również pozycję za kierownicą, która jest teraz jeszcze bardziej naturalna i niewymuszona, dzięki szerszej o 12 mm, zwężanej aluminiowej kierownicy, którą poprowadzono o 13 mm wyżej w stosunku do poprzedniej generacji modelu. O 5 mm zwiększono także wysokość siedziska (do 830 mm) oraz przeprojektowano zbiornik paliwa, dzięki czemu udało się wygospodarować dodatkową przestrzeń na kolana.

Regulowany przedni widelec wykorzystuje technologię zawieszenia SFF-BP Showa. Regulacje tłumienia są zlokalizowane tylko w jednym widelcu, co przyczynia się do obniżenia masy własnej motocykla przy zachowaniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa, komfortu i kontroli w każdych warunkach drogowych. Natomiast tylny amortyzator Showa umożliwia regulację napięcia wstępnego sprężyny (na 2020 rok w kolorze czarnym) oraz siły tłumienia dobicia i odbicia.

Z przodu zastosowano pływające tarcze hamulcowe o średnicy 310 mm, w które „wgryzają się” podwójne, czterotłoczkowe zaciski montowane radialnie. Przy tylnym kole znajdziemy natomiast dwutłoczkowy zacisk oraz 256 milimetrową tarczę hamulcową. Całość wspomaga dwukanałowy układ ABS. Zastosowano tylną oponę w rozmiarze 190/55 ZR17, którą osadzono na 6 calowej obręczy. Zmianie nie uległ natomiast rozmiar przedniej opony (120/70 ZR17).

Wersja CB1000R+ charakteryzuje się jeszcze bardziej wyrazistą stylistyką. Jest wzbogacona o zestaw quick shifter, podgrzewane manetki oraz szeroki pakiet akcesoriów, których zadaniem będzie dalsze uatrakcyjnienie stylistyki CB1000R, w tym m.in. metalową owiewkę zegarów, nakładkę tylnego siedzenia, dekoracyjne panele przedniego i tylnego błotnika oraz osłony chłodnicy.

**3.2 Silnik**

* ***Znany z modelu CBR1000RR, czterocylindrowy silnik***
* ***Wysokie wartości momentu i znakomita dynamika reakcji w zakresie średnich prędkości obrotowych silnika***
* ***Elektronicznie sterowana przepustnica TBW (Throttle By Wire) z trzema trybami jazdy***
* ***Trzy poziomy ustawień systemów map zapłonu (Power), hamowania silnikiem (Engine Brake) oraz układu kontroli momentu obrotowego HSTC (Honda Selectable Torque Control)***
* ***Kolektor wydechowy w układzie 4-2-1 – niższa masa własna i rasowy dźwięk***
* ***W standardzie sprzęgło antyhoppingowe z układem wspomagania (ang. Assist & Slipper Clutch)***

Honda CB1000R napędzana jest czterocylindrowym silnikiem o pojemności 998 cm3 z układem dwóch wałków rozrządu w głowicy (DOHC). Unowocześniony silnik generuje 107 kW (145 KM) mocy przy 10500 obr./min. oraz 104 Nm momentu przy 8000 obr./min. Średnica i skok tłoka to wartości 75 x 56,5 mm, stopień sprężania wynosi 11,6:1 oraz zastosowano tłoki kute (w miejsce odlewanych).

Model charakteryzuje się dużą dynamiką wzrostu momentu obrotowego, co jest szczególnie odczuwalne w zakresie od 6 do 8 tys. obr./min., gdzie krzywa momentu gwałtownie wzrasta, gwarantując niezwykłe doznania z jazdy. Jest to również niezwykle przydatne podczas codziennej eksploatacji, np. w sytuacji, gdy trzeba bardzo dynamicznie wykonać manewr wyprzedzania. Czerwone pole obrotomierza zaczyna się przy 11500 obr./min., a odcięcie następuje przy 12000 obr./min.

W 2018 roku wiele uwagi poświecono usprawnieniu przepływu gazów do i z głowicy cylindrów. Zwiększono wznios zaworów dolotowych (8,5 mm) oraz wylotowych (8,1mm) w porównaniu z parametrami dostępnymi w poprzedniej wersji modelu (odpowiednio 7,9 i 7,8 mm). Większa przepustnica o średnicy 44 mm (+8 mm) zasila szersze kanały dolotowe. Zmieniono również kształt komory spalania. Nowe są także elementy układu ssącego, obudowa filtra powietrza, kanały oraz sam filtr, a droga jaką musi pokonać strumień powietrza do silnika jest o wiele prostsza i bardziej bezpośrednia. Pozwala to na redukcję strat ciśnienia na całej długości układu, od kanałów zewnętrznych po przepustnicę.

Kolejną modyfikacją w porównaniu z poprzednią generacją modelu, która przyczynia się do wyraźnej poprawy osiągów jest znaczące 4-procentowe skrócenie przełożeń, skutkujące lepszą dynamiką przyspieszenia w zakresie od 30 do 130 km/h. Nowe sprzęgło antyhoppingowe wyróżnia się niższą masą własną i znacznie poprawia kontrolę podczas szybkiej redukcji przełożeń.

Układ wydechowy przyczynia się do zmniejszenia wagi CB1000R. Jest to konstrukcja 4-2-1, zasilająca 4 krótkimi katalizatorami główną komorę, która następnie zasila dwukomorowy tłumik. Rura łącząca łączy dwie główne rury tuż przed katalizatorem, zwiększając moment obrotowy od 5000 obr / min. Odgłos wydechu został dostrojony wewnętrznie, co oznacza, że ​​wraz ze wzrostem obrotów powyżej 5500 obr./min nabiera znacznie głębszego, bardziej rasowego tonu.

Elektronicznie sterowana przepustnica (TBW - Throttle By Wire) gwarantuje maksymalną kontrolę nad tym niezwykle mocnym i dynamicznym motocyklem o minimalistycznie oszczędnej stylistyce. Dostępne są trzy fabrycznie zdefiniowane tryby jazdy oraz dodatkowy tryb USER, który pozwala użytkownikowi na modyfikację ustawień zgodnie z indywidulanymi preferencjami (aktywowany przełącznikiem na lewym ramieniu kierownicy).

Dostępne są trzy poziomy ustawień map zapłonu (P), hamowania silnikiem (EB) oraz układu kontroli momentu obrotowego (HSTC). Ponadto układ HSTC można całkowicie dezaktywować. Trzy tryby jazdy oferują różne kombinacje każdego z parametrów.

Tryb RAIN to najbardziej łagodne ustawienia map zapłonu, średnie nastawy hamowania silnikiem i wysoka aktywność układu HSTC. Najniższa wartości mocy i momentu jest dostarczana na pierwszych trzech biegach.

Tryb STANDARD to średnie nastawy map zapłonu, hamowania silnikiem i układu HSTC. Tryb ten ogranicza nieznacznie osiągi na pierwszym i drugim biegu, wykorzystując krzywą mocy biegnącą nieco poniżej krzywej charakteryzującej tryb SPORT, ograniczając moment obrotowy przy częściowym otwarciu przepustnicy. Ponadto tryb STANDARD umożliwia delikatny uślizg tylnego koła i subtelne unoszenie przedniego koła.

Tryb SPORT to najbardziej agresywne nastawy map zapłonu i najmniej ingerujące ustawienia hamowania silnikiem i kontroli momentu, dzięki czemu na każdym z sześciu przełożeń jeździec ma do dyspozycji 100% mocy i osiągów, maksymalne wartości momentu obrotowego niezależnie od stopnia otwarcia przepustnicy oraz niezwykle ograniczony zasięg ingerencji układu HSTC.

W trybie USER, użytkownik może samodzielnie wybrać wśród trzech poziomów ustawień dla każdego z parametrów z opcją zapamiętania wprowadzonych modyfikacji.

Reszta dostępnych informacji jest zlokalizowana w górnym prawym rogu licznika, jest to wskaźnik shift-light. Wskaźnik ten miga białym światłem zwiększając częstotliwość wraz ze wzrostem prędkości obrotowej silnika, aż do przekroczenia zadanego progu obrotów lub przy pomocy trójstopniowej skali kolorystycznej (żółty, pomarańczowy, czerwony) informując kierowcę o konieczności załączenia wyższego biegu. Ponadto opcjonalnie dostępne są również wskaźniki oszczędnej jazdy (ECO), aktualnie załączonego biegu oraz wybranego trybu jazdy.

Zużycie paliwa oscyluje w granicach 5,8 l / 100 km.

**4. Akcesoria i CB1000R+**

Bogata oferta oryginalnych akcesoriów firmy Honda, dedykowanych modelowi CB1000R, pozwoli nadać zakupionej maszynie bardziej indywidualny charakter. Wśród dostępnych elementów znalazły się m.in.:

Quick Shifter

Podgrzewane manetki

Gniazdo ACC

Owiewka zegarów

Nakładka tylnego siedzenia

Aluminiowy przedni błotnik

Aluminiowy tylny błotnik

Siedzisko kierowcy i pasażera obszyte alcantarą

Zestaw naklejek na koła

Osłona pokrywy silnika

TankPad

Torba na zbiornik paliwa z zestawem montażowym

Torba na tylne siedzenie z zestawem montażowym

Wersja CB1000R+ charakteryzuje się jeszcze bardziej wyrazistą stylistyką. Jest wzbogacona o zestaw quick shifter, podgrzewane manetki oraz szeroki pakiet akcesoriów, których zadaniem będzie dalsze uatrakcyjnienie stylistyki CB1000R, w tym m.in. metalową owiewkę zegarów, nakładkę tylnego siedzenia, dekoracyjne panele przedniego i tylnego błotnika oraz osłony chłodnicy.

**5. Dane Techniczne**

|  |  |
| --- | --- |
| **SILNIK** |  |
| Typ | Chłodzony cieczą, DOHC, rzędowy 4-cylindrowy |
| Liczba zaworów na cylinder | 4 |
| Pojemność skokowa (cm³) | 998 |
| Średnica cylindra x skok tłoka (mm) | 75 x 56,5 |
| Stopień sprężania | 11.6:1 |
| Moc maksymalna | 107 kW (145 KM) przy 10 500 obr./min. |
| Maksymalny moment obrotowy | 104 Nm przy 8 250 obr./min. |
| **SYSTEM PALIWOWY** |  |
| Zasilanie | PGM-FI elektroniczny wtrysk paliwa |
| Pojemność zbiornika paliwa | 16,2 l |
| Zużycia paliwa | 5,8 l/100 km |
| **INSTALACJA ELEKTRYCZNA** |  |
| Rozrusznik | Elektryczny |
| Pojemność akumulatora | 12V/8,6 AH |
| **UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU** |  |
| Sprzęgło | Mokre, wielotarczowe |
| Skrzynia biegów | 6-biegowa |
| Przeniesienie napędu | Łańcuch |
| **RAMA** |  |
| Typ | Stalowa, typu Mono-Backbone |
| **PODWOZIE** |  |
| Wymiary (dł. x szer. x wys.) | 2120 mm x 789 mm x 1090 mm |
| Rozstaw osi | 1455 mm |
| Kąt pochylenia kolumny | 25° |
| Wyprzedzenie | 100 mm |
| Wysokość siedziska | 830 mm |
| Prześwit | 135 mm |
| Masa własna | 212 kg |
| **ZAWIESZENIE** |  |
| Przednie | Showa SFF-BP USD |
| Tylne | Showa BRFC (Balance Free Rear Cushion) |
| **KOŁA** |  |
| Obręcz przednia | Odlew aluminiowy |
| Obręcz tylna | Odlew aluminiowy |
| Opona przednia | 120/70 ZR17 |
| Opona tylna | 190/55 ZR17 |
| **HAMULCE** |  |
| Z układem ABS | 2-kanałowy |
| Przednie | 310 mm podwójne tarcze |
| Tylne | 256 mm pojedyncza tarcza |
| **ZESPÓŁ WSKAŹNIKÓW I UKŁAD ELEKTRYCZNY** |  |
| Wskaźniki | LCD |
| Reflektory | LED |
| Światła tylne | LED |

Wszystkie dane techniczne mogą ulec zmianie bez powiadomienia.

\*\* Należy pamiętać, że podane liczby to wyniki uzyskane przez firmę Honda w standardowych warunkach testowania, zalecanych przez WMTC. Testy są prowadzone na hamowni, z wykorzystaniem standardowej wersji modelu z kierowcą bez pasażera i dodatkowego wyposażenia. Rzeczywiste zużycie paliwa może się różnić w zależności od sposobu jazdy i konserwacji pojazdu, warunków pogodowych, warunków na drodze, ciśnienia w oponach, zainstalowanych akcesoriów, ładunku, wagi kierowcy i pasażera oraz innych czynników.