



CB1000RA

CB1000RA

Den populära nakna sporthojen CB1000R återvänder som en modern minimalistisk café racer. Radfyran har fått ytterligare 15 kW, mer vrid i mellanregistret och elektronisk gasreglering. Modellen har även körlägen med olika nivåer av effekt, motorbroms och antispinn. Dessutom är ramen nykonstruerad, fjädringen består av kvalitetskomponenter från Showa och frambromsoken är radialmonterade. Det kommer även finnas en specialversion som heter CB1000R+ med lyxiga fabriksmonterade tillbehör.

Cylinderarrangemang	RAD 4
Ventiler/Cylinder	4
Kamaxelarrangemang	DOHC
Slagvolym	998 cc
Cylinderdiameter	75 mm
Slaglängd	56.5 mm
Kompressionsförhållande	11.6 : 1
Effekt	107 kW/10500 varv - 145.5 hkr
Moment	10.61 kpm/8250 varv
Växlar	6
Startanordning	EL
Batteri	12V/8.6AH
Frambroms	2-310MM
Bakbroms	1-256MM
Längd	2120 mm
Bredd	789 mm
Höjd	1095 mm
Axelavstånd	1455 mm
Sitthöjd	830 mm
Markfrigång	135 mm
Framdäck	120/70-17
Bakdäck	190/55-17
Tankvolym	16.2
Bränsleförbrukning	6 Liter/100km
Torrsvikt	-
Tjänstsvikt	212 kg
CoI	140 g/km

Produktbeskrivning

De senaste tio åren har mc-förarens förväntningar på motorcyklar förändrats en hel del, både när det gäller funktion, utseende och känsla. Samtidigt har Honda alltid vågat använda sin teknik och fantasi för att utveckla nya motorcyklar som skapar egna nischer på marknaden.

Nya CB1000R är ett sådant projekt.

2019 års CB1000R sticker ut från mängden och är inte bara en sporthoj utan kåpor som alla andra streetfighters. Istället är maskinen en modern kombination av ren körglädje och unik design i ett fräscht paket. Motorcykeln både ser ut, känns och fungerar annorlunda jämfört med föregångaren.

För att få fram den nya identiteten var Hondas konstruktörer tvungna att ta ett nytt grepp om det tuffa streetfighter-stuket hos gamla CB1000R. På samma gång var målet att förbättra prestanda och att ge marknaden något oväntat. Formgivningen bygger på retro-industriell minimalism, där stilen är väldigt avskalad och sportigheten är utbytt mot metallytor med struktur enligt designtemat Neo Sports Café. Resultatet är en maskin med unik identitet och drag av både naken sporthoj och spartansk caféacer.

Nya CB1000R är helt omarbetad med fokus på körglädje och den har inga problem att hänga med sportigare och starkare modeller på kurviga vägar. Samtidigt har den potential att göra sin ägare stolt med bara utseendet. Oavsett om det gäller utseende, känsla, prestanda eller teknik, så är det svårt att inte lägga märke till nya CB1000R.

CB1000R 2019 står för både kvalitet och kvantitet. Föraren har stora mängder prestanda till sitt förfogande med köregenskaper som en supersporthoj. Å andra sidan finns en innovativ, minimalistisk design som ger maskinen en helt ny attityd.

Radfyran har finslipats så att den ger 16 % mer effekt strax över 10 000 varv/min och 5 % mer vidmoment i mellanregistret, där det behövs som mest och är som roligast. Mer kraft tillsammans med 4 % lägre utväxling gör att maskinen accelererar snabbare än förut. Genom de första tre växlarna upp till 130 km/h är CB1000R faktiskt strået vassare än CBR1000RR. Assisterande slirkoppling ökar stabiliteten.

Nytt är även elektronisk gasreglering med tre förinställda körlägen och ett läge som föraren själv kan ställa in. Nivåer för effekt, motorbroms och antispinn samverkar i varje körläge och ger föraren bästa möjliga förutsättningar utifrån förhållandena. Avgasljudet blir ett rått ylande när varvtalet stiger.

CB1000R 2018 är 12 kg lättare än föregående modellen och vikt-/effektförhållandet är 20 % bättre. Den är också mindre, men har ändå en mer avslappnad körställning. Chassit består av en centralram av stål med fyrkantsprofil, en inverterad Showa-gaffel av typen Separate Function Big Piston (SFF-BP) och en Showa enkeldämpare bak till. Radialmonterade frambromsok, ABS och ett bredare 190-bakdäck hör också till chassinymotena.

Modellen finns även i en mer generöst utrustad version med namnet **CB1000R+**. Plusversionen har quickshifter, värmehandtag och flera andra kvalitetstillbehör av metall som smälter in perfekt i designen: mätarkåpa, sadelkåpa, framskärmspaneler, huggspaneler och kylargaller.

Chassi

- Minimalistisk design enligt konceptet Neo Sports Café och synliga metallytor.
- Extremt kompakt, trapetsformad silhuett.
- Helt ny lätt centralram av stål.
- Justerbar Showa-fjädring fram och bak.
- Dubbla radialmonterade fyrkolvsok fram.
- Modellen kommer även finnas i versionen CB1000R+ med fabriksmonterade kvalitetstillbehör och quickshifter.

2019 års CB1000R har en djärv och tydlig design som medvetet skiljer sig från de flesta andra nakna motorcyklar. Alla estetiska detaljer på CB1000R har förfinats och hela formgivningen en kombination av retrominimalism och kraften som motorn och chassit utstrålar.

Proportionerna är nu mycket kompaktare och silhuetten är trapetsformad. Den originella runda strålkastaren har 90 mm mindre utstick över framhjulet. Skylthållaren/bakskärmen sitter på svingarmen (första gången för Honda) och därför kan bakramen av aluminium göras extremt kort. Dock finns det plats undertill för diskreta passagerarhandtag.

Uppmärksamma betraktare noterar att plast är ett sällsynt material på den nya modellen. Det finns nämligen bara 6 utvändiga plastdelar och den största är den nätta framskärmen. Snygga metallytor är desto vanligare över hela maskinen, ett designgrepp hämtat från caféacertraditionen. Däribland finns kylar- och luftburkskåpor av borstat aluminium, frästa motorkåpor, topplock och bakdrevsnav och en blanklackerad skarvös plåttank.

All belysning är LED-lampor och den tunna runda strålkastaren (med sarg lackerad i metallton) har en hästskoformad ljusring och lampor placerade i två rader. Den hästskoformade ljusringen går igen i bakljuset och när föraren bromsar tänds lampor inuti ljusringen. Instrumentpanelen är T-formad, lackerad i samma metallton som strålkastarsargen och sitter tätt inpå övre styrkronan för ett kompakt utseende, samtidigt som tändningslåset är flyttat till bränsletankens framkant.

CB1000R har en ny centralram av stål. Nedtill på ramen sitter lätta aluminiumplattor som sparar 2,5 kg och håller fast enkelsvingen som har kortats med 14,7 mm till 574,2 mm.

Styrvinkeln är 25° och försprånget är 100 mm. Hjulbasen har ökat med 10 mm till 1455 mm och våtvikten är 212 kg, alltså 12 kg lättare än gamla modellen. Viktfördelningen är 48,5 % fram och 51,5 % bak. CB1000R är lättare att manövrera från sida till sida tack vare att vevcentrum befinner sig 5 mm högre upp.

Körställningen är avslappnad och naturligt ihopkrupen med ett 12 mm bredare koniskt aluminiumstyre. Styret sitter 13 mm högre än på föregångaren och sadelhöjden har ökat med 5 mm till 830 mm. Den skarvlösa bränsletanken är bred framtill och smalnar av kraftigt baktill för att ge rejält knäutrymme.

Den justerbara Showa-framgaffeln är av typen Separate Function Big Piston (SFF-BP). Fjädern sitter i ena gaffelbenet och dämpningsfunktionerna i det andra. Det sparar vikt och ger utmärkt komfort och kontroll för alla körförhållanden. Showa-bakdämparen har justerbar fjäderförspänning och kompressions- och returdämpning.

Fram sitter två radialmonterade fyrkolvsok med 310 mm flytande skivor och bak ett tvåkolvsok med en 256 mm skiva. Bromskraften regleras med tvåkanals ABS. Bakdäcket sitter på en 6-tumsfälg och har växt på bredden till 190/55 ZR17 från 180/55 ZR17. Framhjulet är fortfarande 120/70 ZR17.

Motor

- CB1000R och har nu fått ytterligare 15 kW.
- Maffigt vrid och rappt gassvar i mellanregistret.
- Elektronisk gasreglering och tre körlägen.
- Tre nivåer för effekt, motorbroms och antispinn.
- 4-2-1-avgassystem med låg vikt och ett rått, ylande ljud.
- Assisterande slirkoppling är standardutrustning.

CB1000R 2018 har en radfyra på 998 kubik med dubbla överliggande kamaxlar. Det är samma konstruktion som motorn i CBR1000RR. Fireblade och nu är den dessutom vässad ytterligare med mer effekt och vrid: 107 kW vid 10 500 varv/min och 104 Nm vid 8 250 varv/min jämfört med föregångarens 92 kW vid 10 000 varv/min och 99 Nm vid 7 750 varv/min. Boring och slaglängd är fortfarande 75 x 56,5 mm, men kompressionen har ökat med 0,4 till 11,6:1 och kolvarna är nu smidda istället för gjutna, som på CBR1000RR SP.

Motorn är finjusterad för att ge som mest vrid mellan 6 000 och 8 000 varv/min, och där märks en kraftig knuff som fyller på med extra körglädje. Förutom den sköna känslan är det praktiskt att kunna plocka fram kraften snabbt för att göra säkra omkörningar. Rödmarkeringen börjar vid 11 500 varv/min och varvstoppet bryter in vid 12 000 varv/min.

När konstruktörerna utvecklade motorn var högsta prio att förbättra gasflödet, både in i, genom och ut ur topplocket. Ventillyftet är högre med 8,5 mm för insug och 8,1 mm för avgas, jämfört med 7,9/7,8 mm förut. Ett 44 mm spjällhus (8 mm större) matar grövre insugsportar och förbränningskamrarna har ny utformning. Luftburk, luftkanal och luftfilter är också helt nya och gör spåret mycket rakare för luftflödet in i motorn, vilket innebär mindre tryckförlust hela vägen från luftburk till spjällhus.

En viktig förändring utöver den högre effekten är 4 % lägre utväxling som gör underverk för accelerationen genom växlarna från 30 till 130 km/h. Kopplingshandtaget går lättare tack vare den nya assisterande slirkopplingen som ger bättre stabilitet vid nedväxling.

Ett nytt avgassystem bidrar till den imponerande kraften i mellanregistret och maskinens lägre vikt. Konstruktionen är 4-2-1, där avgaserna går via fyra korta katalysatorer till en huvudkammare och vidare till en ljuddämpare med två kamrar. De två huvudrören är ihopkopplade med ett mellanrör precis före katalysatorerna som hjälper till att öka vridet från 5 000 varv/min och uppåt. Avgassystemet är 4,5 kg lättare och väger nu 11,2 kg. Avgasljudet har justerats med invändiga ändringar i avgassystemet, och det hörs på den mycket djupare och rårare tonen över 5 500 varv/min.

Elektronisk gasreglering är nytt på modellen. Det ger föraren optimal kontroll över den kraftfulla motorn via tre förinställda körlägen och ett läge som föraren själv kan ställa in (väljs med en knapp vid vänster handtag).

Det finns tre nivåer för parametrarna motoreffekt, motorbroms och antispinn (avstängningsbar). De tre körlägena har olika kombinationer av varje parameter.

Regnläget använder lägsta effektnivån, mellannivå för motorbroms och högsta nivå för antispinn. De lägre nivåerna för effekt och vridmoment påverkar mest de tre första växlarna.

Standardläget använder mellannivå för både effekt, motorbroms och antispinn. Effekten är lite lägre på ettans och tvåans växel, och effektkurvan är snäppet mildare än i sportläget, med lägre vridmoment vid mindre gaspådrag. Läget tillåter lite bakhjulsspinn och framhjulsluft.

Sportläget använder högsta nivå för effekt och lägsta nivåerna för motorbroms och antispinn. Det ger full effekt på alla sex växlar, max

vridmoment vid alla gaspådrag och litet ingrepp från antispinn.

I användarläget kan föraren välja mellan tre nivåer för varje parameter och spara inställningarna för framtida användning.

I instrumentdisplayens övre högra hörn finns en uppväxlingsindikator som kan blinka snabbare med vitt ljus när varvtalet överstiger ett förinställt värde, eller lyser gult-orange-rosa för att visa när det är dags att växla upp. Andra indikatorer som visas på displayen är ECO-körning, vald växel och valt körläge.

Nya motorn har lägre bränsleförbrukning än föregångaren med 17,2 km/l istället för 16,9 km/l (WMTC).

Anteckningar

Honda MC/ATV Märkesförsäkring - Honda har i samarbete med Svedea tagit fram en riktigt bra försäkring för dig som kör Honda. Vårt gemensamma mål är att du ska få ett så tryggt och bekymmersfritt Hondaäggande som möjligt och snabb hjälp om olyckan skulle vara framme. Du kan teckna försäkringen när du köper en ny eller begagnad Honda hos en auktoriserad Honda-återförsäljare.

Honda MC/ATV Finansiering – Tillsammans med Swedbank hjälper vi dig att förverkliga drömmen om en ny motorcykel. Det spelar ingen roll om motorcykeln är ny eller begagnad – den räcker som säkerhet för lånet. Tala med din Honda-återförsäljare om hur du bäst lägger upp din finansiering.



Hondas unika 5 års garanti gäller alla landsvägsmaskiner, och fyrhjuliga terrängfordon som går under benämningen arbetsfordon. Tävlings- och lekfordonen är undantagna. Garantin får du bara genom Hondas auktoriserade återförsäljare.