

2023 HONDA CMX1100 REBEL

Eine neue Touring Version - die Honda CMX1100T Rebel – ist mit einer aerodynamischen Halbverkleidung sowie Seitenkoffern ausgestattet und positioniert sich im Modelljahr 2023 an der Spitze der Rebel Familie. Die CMX1100 Rebel bietet weiterhin gleichermaßen lässige Entspannung und Fahrspaß und erhält mit Iridium Gray Metallic eine neue Farbvariante.

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 bremst 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

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 2021 war die CMX500 Rebel das meistverkaufte Custom-Style Bike 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.

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

Mit diesem Paket und einem attraktiven Preis ermöglicht die CMX1100 Rebel einen Schritt nach oben für eine breite Palette an Fahrern, die nach etwas Besonderem suchen.

Im Modelljahr 2023 technisch unverändert, macht die CMX1100 Rebel einen weiteren ästhetischen Schritt nach vorne, mit einer brandneuen Farbvariante und der Einführung der CMX1100T Rebel, einer speziellen Touring Version, bereit für die nächste längere Ausfahrt.

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.

Im Modelljahr 2023 ergänzt eine spezielle Touring Version die Honda Custom Familie, die CMX1100T Rebel. In der Farbe Gunmetal Black Metallic gehalten, verfügt sie über eine aerodynamische breitere Halbverkleidung sowie Seitenkoffer für mehr Komfort auf langen Ausfahrten.

Die CMX1100 Rebel selbst wird im Modelljahr 2023 in den folgenden Farbvarianten erhältlich sein:

Iridium Gray Metallic - ****NEU****

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 serienmäßig**
- **Neue Touring Version mit aerodynamischer Halbverkleidung und Seitenkoffern**

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 Sozus 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.

Neu im Modelljahr 2023 ist die ausschließlich in Gunmetal Black Metallic erhältliche CMX1100T Rebel, die zusätzlich mit einer aerodynamischen Halbverkleidung und Seitenkoffern ausgestattet ist. Diese Variante ist für Fahrer gedacht, die alle Features der CMX1100 Rebel haben möchten, und darüber hinaus noch von mehr Komfort auf langen Ausfahrten sowie besserem Windschutz und zusätzlicher Gepäckkapazität profitieren möchten. Die stilistisch ansprechende Halbverkleidung ist nicht am Rahmen, sondern an der Gabel montiert, und ausschließlich für die CMX1100T Rebel erhältlich. Die brandneuen Seitenkoffer fügen sich perfekt in den Rebel-Look ein und bieten insgesamt 35 Liter Ladekapazität (rechts 16 Liter und links 19 Liter) – das sind zusätzliche 11 Liter im Vergleich zu den Nylon Satteltaschen (Honda Original Zubehör).

3.2 Motor

- **1.084 cm³ Parallel Twin Motor**
- **Starke Performance mit klar definiertem Charakter und Leistung**
- **Throttle By Wire und verfeinerter Auspuffsound**

Der 1.084 cm³ SOHC 8-Ventil Parallel Twin Motor der CMX1100 Rebel liefert eine Spitzenleistung von 87 PS (64 kW) bei 7.000 U/min und ein Drehmoment von 98 Nm bei 4.750 U/min. Das sind beachtliche Werte für Motorräder in diesem Marktsegment

und garantieren beste Performance. Größere Massenträgheit durch Erhöhung der Schwungmasse, 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 Unicam-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.

Die Kurbelwelle mit 270° Hubzapfenversatz und unregelmäßiger Zündfolge sowie das Auspuffsystem, die Ventilsteuerung und der Hub tragen zum starken Charakter bei. 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.

Das Kurbelgehäuse ist horizontal 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 Ausgleichswellen 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 Abgaskrümmer messen das Gemisch, um das 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

- ***Throttle By Wire (TBW)***
- ***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 vierzehnten Produktionsjahr und kam im Jahr 2010 mit der VFR1200F auf den Markt. Seitdem wurden in Europa über 200.000 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 ineinander gesteckt.

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 Hauptröhren, 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 CMX1100T Rebel wiegt mit manuellem Schaltgetriebe 238 kg und mit DCT 248 kg.

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.

Das **Street-Paket** enthält:

- Fahrersitz im Diamond Stitch-Stil
- Tank-Pad (Seite und Mitte)
- Scheinwerfermaske inklusive Halterung
- Kotflügel Abdeckung vorne
- Felgensticker

Das **Tour-Paket** enthält:

- Satteltaschen aus Nylon inkl. Halterung (rechts 10 Liter / links 14 Liter)
- Sozius Rückenlehne
- Polsterung für Rückenlehne
- Gepäckträger

Alle Zubehör Teile können auch einzeln erworben werden und folgendes Zubehör ist ebenso erhältlich:

- Gepäckträger für Solobetrieb
- Schutzfolie
- Scheinwerfer-Verkleidung
- Fahrersitz in Braun
- Heizgriffe
- Windschild – nur für die CMX1100T Rebel erhältlich

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter SOHC 4-Takt 8-Ventil Parallel Twin Motor mit 270° Hubzapfenversatz 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	4,8/4,3 (5,2/4,7 DCT)
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektronische Einspritzung
Tankinhalt	13,6 Liter
Verbrauch	4,9 L / 100 km – MT und DCT
Geräuschpegel (dB)	L-urban 75,7, L-wot 79,6 – MT L-urban 75,5, L-wot 79,9 – DCT
CO ₂ Emissionen	114 g/km – MT und DCT
ELEKTRONIK	
Starter	E-Starter

Batteriekapazität	12 V / 11,2 Ah
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	28° / 30°
Nachlauf	110 mm
Sitzhöhe	700 mm
Bodenfreiheit	120 mm
Gewicht fahrfertig vollgetankt	CMX1100 – 223 kg (MT), 233 kg (DCT) CMX1100T – 238 kg (MT), 248 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, USB-C Ladeanschluss
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.