

Retromoderni

HONDA CB 1100 F

Hondan uusi retropyörä on tuulahdus menneiltä vuosikymmeniltä, paitsi paljon ajan kultaamia muistoja parempana.

TEKSTI BLAKE CONNER KUVAT HONDA

KUKA MUISTAA VIELÄ moottoripyöräilyn kulta-aikaa 60-luvun lopulla ja 70-luvun alussa? Se oli yksinkertaisten ja keskenään melko samankaltaisten pyörien aikaa. Nykyisin pyörät on suunniteltu niin tarkasti oman erikoisalansa parhaiksi, ettei voi kuin miettiä, mitä on tapahtunut vanhoille kunnon yleispäteville ja kaikessa hyvälle japanilaisille moottoripyörille, kuten Hondan menneiden vuosien CB-sarjalle.

Hondan ensivastaus huutoon jäi vaimeaksi. Valmistaja nimittäin esitteli "Tuutin" 30-vuotisjuhlien kunniaksi CB Four -retrokonseptin Tokion messuilla vuonna 1999. Muiden valmistajien vastaavien mallien menestyksestä huolimatta pyörä ei edennyt tuotantoon.

Seuraava konsepti, CB 1100 F, näki päi-

vänvalon vasta vuonna 2007. Kulmikkaine tankkeineen ja valettuine vanteineen 1100 oli saanut vaikutteet ulkomuotoonsa pikemminkin 70-luvulta. Teknisestikin uusi tulokas on lähempänä vuoden 1979 CB900 FZ:aa kuin kymmenen vuotta vanhempaa Tuuttia, onhan siinä 16 venttiiliä, kaksi yläpuolista nokka-akselia ja kaksi jarrulevyä edessä.

Oli miten oli, Honda on herättänyt ensimmäisen aidon litrapyöräkonseptinsa henkiin, ja CB 1100 onkin täynnä menneen aikakauden muistoja. Kromatut lokasuojat, kaksi pyöreää mittaria, kookkaat jäähdytysrivat ja perä, joka näyttää suoraan ylijäämävarastosta kaivetulta tuntuvat vieläkin mainioilta. Pyörää alettiin myydä käytännössä muuttumattomana Japanissa, Australiassa ja Uudessa Seelannissa vuonna 2010.



■ Ketterä kaupungissa ja hauska maantiellä.



Juuret 60-luvulla

HONDAN MUKAAN CB 1100 on kuin vuonna 1969 esitelty CB750Four tuotuna tähän päivään.

CB750 oli monella tapaa ura uurtava. Se merkitsi brittiläisen moottoripyöräteollisuuden ylivallan päätepistettä. Pyörässä käytettiin ensimmäistä kertaa poikittaista rivinelosta (749 kuutiota ja 67 hevosvoimaa). Kaiken lisäksi "Tuuttia" pidetään maailman ensimmäisenä superbikena.



■ CB 1100 muistuttaa edeltäjänsä lukuun ottamatta tankin ja venttiilikopan muotoilua sekä käynnistyspölkimen ja pinnavanteiden puutetta.



On vaikea sanoa, miksi mallia myytiin aluksi ainoastaan kyseisissä maissa. Sillä ei kuitenkaan enää ole merkitystä, koska Honda on vihdoinkin päättänyt antaa CB 1100 F:n koko maailman nautittavaksi.

KUN SAIN KUTSUN tarkemmin määrittämättömän Hondan mallin koeajoon, oli uuden CB 1100 F:n paljastuminen suljettujen ovien takaa positiivinen, vaikkei täysin odottamaton yllätys.

Mikä tahansa ajolenkki tuntuu liian lyhyeltä, jos pyörä on tosi hyvä, eikö vaan? En kuitenkaan voi valittaa, sillä CB 1100 F jätti erittäin positiivisen ensivaikutelman. Jo parin korttelinvälin jälkeen olin Hondan selässä kuin kotonani. Ajoasento on pysty ja täydellisen neutraali. Sekä ohjaustanko että jalkatapit tuntuvat täydellisesti sijoitetuilta. 180-senttiselle kuljettajalle polvikulma on juuri sopivan rento, muttei liian suora ja 795-millinen istuinkorkeus sallii jalan asettamisen tukevasti maahan pysähdyttyessä. Näkyvyys peleistä on hyvä ja selkeä mittaristo tarjoaa tarvittavan informaation.

Ilma/öljyjäähdytteinen moottori vakuut-



■ Kromatut putket pitivät reilusti meteliä vuonna 1969 ja ovat kauniit yhä tänään.

” AJETTAVUUS ON
HYVÄ JA TÄYSIN
TÄTÄ PÄIVÄÄ.



■ Tankin muotoilu on pikemminkin 70- kuin 60-lukua.



■ Perinteistä. Näytössä on kello, polttoainemittari ja trippimittari.

taa sekin jo koeajolenkin alkuvaiheessa. Lyhytikuisen moottorin sylinterin halkaisija on 73,5 ja isku 67,2 millimetriä, mikä takaa suorituskyyvyn alhaisilla kierroksilla. Moottori vetää mukisematta isoillakin vaihteilla jo alle 2 000 kierroksella. Maksimivääntö on tarjolla 5 000 kierroksessa, ja kaasuvaste on nopea. Tehontuotto on progressiivista ja portaaton aina 8 400 kierroksen rajoittajaan asti. Maantiellä pyörän luonne muuttuu vääntävästä pikemminkin kierroksia janoavaksi.

Polttoaineensyötöstä huolehtii PGM-FI-suihkutusjärjestelmä yhdellä 36-millillä läppärungolla ja hyvin huolehtiikin. Missään tilanteessa kierrosluvusta riippumatta ei ole havaittavissa epäröintiä tai nykimistä, vaan suihkutusta toimii kuin unelma.

Toinen kehuja ansaitseva seikka on upea viisiportainen vaihteisto. Harvat vaihteistot houkuttelevat vaihtamaan vain vaihtamisen ilosta, mutta tämä on yksi niistä. Kevyt kytkin ja pehmeä vaihteisto ovat upeat käyttää.

Hondan rakennetta kuvaa parhaiten sana ”yksinkertainen”. Teräksinen kaksoiskehtorunko 41-millin perinteisellä keulalla ja parilla Showan kromattuja vaimentajia sopivat tyyliin täydellisesti. Esijännitys on säädettävissä edessä ja takana. 18-tuumaiset valuvanteet ovat saaneet päälle nykympuulla melko kapeat renkaat.

Täydellä tankilla Honda painaa uhkeat 248 kiloa. Paino tuntuu vain paikoillaan, mutta jo matalassa vauhdissa massa häviää kuin taikaiskusta. Yhdistelmä 1490-millistä akseliväliä, 114-millistä etujättöä ja kapeahkoja renkaita tekevät kääntövyvyydestä

vakaata, mutta riittävän herkkää. Vakaus säilyy vielä siinäkin vaiheessa, kun melko korkealle sijoitetut jalkatavat alkavat kaivaa uria asfalttiin.

Jarrujen osalta CB 1100 on täysin tätä päivää. Nissinin nelimäntäiset jarrusatulat puristavat jarrupaloja 296-millisiä etujarrulevyjä vasten, mikä takaa hyvän hidastuvuuden. Kuljettajan apuna on myös ABS-järjestelmä.

Vaikka yhteinen aikamme jäi valitettavan lyhyeksi, onnistui CB 1100 F tekemään lähtemättömän vaikutuksen. Jos haaveissa on hauska ja moderni, mutta autenttinen tuulahdus menneiltä vuosikymmeniltä, voit katsoa etsinnän päättyneeksi. Klassinen japsipyörä on palannut. **BIKE**



BLAKE CONNER
HONDA CB 1100F

CB 1100 F on upea yhdistelmä mennyttä ja nykyaikaa. Pyörä tuntuu ja näyttää menneen aikakauden tuotteelta, mutta se on silti kaikin puolin moderni.



Pehmeä ja värähtelemätön moottori. Hyvät jarrut ja upea vaihteisto.



Lian hiljainen.



Honda CB 1100F

| | |
|--------------------|---|
| Hinta | 15 490 € |
| Maahantuoja | Oy Brandt Puh: 020 775 7200 www.hondabikes.fi |
| Takuu | 2 vuotta |
| Huoltoväli | 12 000 km |
| Värit | Punainen, musta, valkoinen |
| Moottori | R4, 4-tahti, ilma-/öljyjähd. |
| Venttiilit | 4 vent./syl., DOHC |
| Iskuilavuus | 1 140 cm ³ |
| Poraus/isku | 73,5/67,2 mm |
| Puristus | 9,5:1 |
| Teho | 90 hv / 7 500 rpm |
| Vääntö | 93 Nm / 5 000 rpm |
| Polttoaineensyöttö | läppärunko, 32 mm |
| Kytkin | Märkä, monilevyinen |
| Vaihteet | 5 |
| Toisiovento | Keijut |
| Runko | Teräsputkirunko |
| Akseliväli | 1 490 mm |
| Ohjauskulma | 27 astetta |
| Etujättö | 114 mm |
| Etujousitus | Teleskooppi 41 mm, sääd. esiv. |
| Takajousitus | Kaksi vaimenninta, sääd. esiv. |
| Istuinkorkeus | 795 mm |
| Etujarru | 2 x 296 mm 4-mäntäinen |
| Takajarru | 256 mm 2-mäntäinen |
| Etuvanne | 110/80-18 2,5-tuumainen |
| Takavanne | 140/70-18 4,0-tuumainen |
| Paino | 248 kg |
| Tankki | 14,6 litraa |

ALKUPERÄISIÄ LISÄVARUSTEITA ON kirjoitushetkellä niukasti tarjolla, eivätkä hinnat ole selvillä. Lisävarusteisiin kuuluu kuitenkin sekä tavarteline että suojaopeite.