

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

23 settembre 2019

Honda CRF1100L Africa Twin 2020



*La regina delle maxienduro è stata totalmente rinnovata. Pur immediatamente riconoscibile come un'Africa Twin, vanta un **design** più sportivo e aggressivo da qualsiasi punto di vista ed è **più leggera (-4 kg)**. Cresce la cilindrata del motore bicilindrico parallelo, da 998 a **1.084 cc**, la potenza (da 95 a **102 CV**) e la coppia (da 99 a **105 Nm**). Tutto **nuovo il telaio** in acciaio e il telaietto **reggisella in alluminio**. Sempre di riferimento la ciclistica, dotata per il 2020 di un forcellone in alluminio derivato dalla specialistica CRF450R. Migliora di pari passo la dotazione elettronica. Debutterà la piattaforma inerziale **IMU a 6 assi** che sovrintende a tutti gli ausili alla guida: controllo di trazione **HSTC** a 7 livelli, **cornering ABS** a 2 modalità, **antiwheelie** a 3 livelli. Sulla versione con cambio **DCT** influisce anche sui cambi marcia in curva. Si evolve l'acceleratore Throttle By Wire*

che ora offre **6 Riding Mode**, 4 preimpostati più 2 completamente personalizzabili. La strumentazione alta, in stile rally, prevede uno **schermo TFT touch a colori di 6.5"** che integra **Apple CarPlay®** e la connettività **Bluetooth** per tutti gli altri smartphone. Un ulteriore schermo LCD amplia la gamma di informazioni visualizzate. Confermato l'impianto luci **full-LED**, ora dotato di **luci diurne DRL**, mentre debutta il **Cruise Control**. La nuova CRF1100L Africa Twin è omologata **Euro5**.

Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Specifiche tecniche



1. Introduzione

Sono passati oltre trent'anni dalla nascita della leggendaria Honda XR650 Africa Twin e la moto lanciata sul mercato nel 2016 che ne portava il nome, la CRF1000L Africa Twin, non condivideva con la progenitrice un solo componente. Ne incarnava però lo spirito 'True Adventure' e la filosofia costruttiva che, dal 1988 al 2002, rese tanto popolare la prima XR650 Africa Twin e le successive versioni 750.

L'equilibrio tra potenza, peso e dimensioni è il cuore della grande efficacia dell'Africa Twin, oggi come allora. Dal 2016 ad oggi, la CRF1000L ha dato prova di saper essere una moderna tuttotfare, apprezzatissima dai giramondo sulle lunghissime percorrenze, ad ogni latitudine, ma anche dai mototuristi o da chi ne fa un uso utilitaristico sui tragitti quotidiani. Il

motivo? Semplice, offre sempre prestazioni di alto livello ma facilmente sfruttabili, e una ciclistica robusta che si comporta efficacemente sia su strada che in fuoristrada.

Nel 2018 arrivò il primo importante sviluppo. Sfruttando i punti di forza della prima serie, fu aggiornata per offrire un'esperienza di guida ancora più appagante e regalare un piacere del possesso ancora più spiccato, sia nella versione con tradizionale cambio manuale che in quella con cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission). Venne introdotto il comando del gas *Throttle By Wire* con 4 *Riding Mode*, ampliate le opzioni del controllo di trazione HSTC e furono rimodellata la testata e lo scarico per regalare maggiore prontezza di risposta e grinta del sound. Infine, nacque un modello con una vocazione ancora più spiccata per i grandi raid, la CRF1000L Africa Twin Adventure Sports, con serbatoio maggiorato, sospensioni con maggiore escursione, posizione di guida rialzata, protettività aerodinamica aumentata e una memorabile livrea 'tricolour' del tutto simile a quella della prima mitica XRV650.

In questi 4 anni il successo globale della CRF1000L Africa Twin è stato sensazionale, con oltre 87.000 esemplari venduti in tutto il mondo. Per questo, oggi, nasce la nuova CRF1100L Africa Twin, destinata a superare le aspettative dei motociclisti di tutto il mondo.

La gamma della nuova CRF1100L Africa Twin rimane articolata su due modelli, la standard, completamente ridisegnata per conferirle uno stile rally compatto e aggressivo e un più forte orientamento alla guida in fuoristrada, e la Adventure Sports, caratterizzata da un serbatoio più capiente, maggiore protettività aerodinamica, sospensioni elettroniche e un equipaggiamento di serie completissimo. Entrambe sono più leggere (rispettivamente -4 kg e -3 kg), vantano un motore più potente (+7 CV) e con più coppia (+6 Nm), un'elettronica di bordo sofisticata, con piattaforma inerziale IMU e touchscreen TFT a colori da 6.5". Sono omologate Euro5.

In questa cartella stampa viene descritto il modello standard. Per il modello Adventure Sports fare riferimento alla cartella stampa dedicata.

2. Panoramica del modello

La CRF1100L Africa Twin 2020 è ancora più orientata alla guida in fuoristrada, offrendo il look e le sensazioni di una vera e propria moto da rally. Più piccola, più stretta e più leggera di 4 kg, offre prestazioni ancora più entusiasmanti grazie alle modifiche apportate al motore, ora di 1.084 cc, che eroga il 7% in più di potenza massima e il 6% in più di coppia massima, fornendo una spinta più consistente su tutto l'arco di erogazione. È inoltre omologata Euro5.

Il telaio in acciaio è stato completamente riprogettato, così come il telaietto reggisella, ora in alluminio e imbullonato, quindi smontabile. Il nuovo forcellone in alluminio deriva da quello della CRF450R motocross.

Il cuore della rinnovata elettronica è nella piattaforma inerziale IMU a 6 assi collegata a tutti i sistemi di ausilio alla guida: controllo di trazione HSTC a 7 livelli, controllo *antiwheellie* dell'impennata a 3 livelli e ABS *cornering* a 2 modalità con funzione antisollevamento ruota posteriore. L'introduzione della IMU migliora anche l'efficacia degli eventuali cambi marcia in curva nel caso della versione con cambio DCT. Ai conosciuti Riding Mode TOUR, URBAN e GRAVEL, si aggiungono OFF-ROAD e un ulteriore USER completamente

personalizzabile.

La nuova strumentazione è il massimo che si possa chiedere su una maxienduro: uno schermo TFT *touch* a colori da 6,5" multifunzione, dotato anche di Apple CarPlay® e connettività Bluetooth, affiancato in basso da un ulteriore display LCD con le spie di servizio e le informazioni essenziali. Anche il *cruise control* è di serie.

Il frontale, aggressivo e immediatamente riconoscibile, è caratterizzato dalle doppie luci Full-LED con DRL (Daytime Running Lights) che massimizzano la sicurezza passiva. Confermati gli indicatori di direzione a disattivazione automatica e con funzione di lampeggio rapido 'antipanico' in caso di frenate intense.

Progettata per assicurare il massimo del controllo, la posizione di guida è caratterizzata da una sella più stretta, per rendere facile posare i piedi a terra, e da un manubrio rialzato che assicura una straordinaria efficacia alla guida in fuoristrada.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- ***Design compatto progettato per l'offroad, con sella stretta e manubrio rialzato***
- ***Touchscreen TFT a colori da 6,5" multifunzione***
- ***Connessione Apple CarPlay® per iPhone®***
- ***Connettività Bluetooth per smartphone***
- ***Fari full-LED con luci diurne DRL (Daytime Running Lights) adattive***
- ***Cruise control***

Aggressiva e compatta. Due parole che riassumono il rinnovato design in stile rally dell'Africa Twin, progettata per garantire il massimo divertimento in fuoristrada. Il parabrezza basso migliora la visibilità e la facilità di movimento del pilota, mentre l'altezza della sella rimane di 870-850 mm. Il manubrio è stato invece rialzato di 22,5 mm per assicurare una posizione di guida più eretta e un controllo più efficace sia da seduti che in piedi sulle pedane.

La coda è più sottile e la sella più stretta di 40 mm consente di appoggiare i piedi a terra con maggiore facilità. Anche la forma della sella è stata attentamente sagomata per facilitare i movimenti longitudinali del pilota. In opzione sono disponibili sia una sella ribassata di 25 mm (845-825 mm) o rialzata di 25 mm (895-875 mm).

I nuovi doppi fari anteriori Full-LED proiettano un fascio penetrante e sono dotati di luci per la marcia diurna (DRL) che si regolano automaticamente in base all'intensità della luce ambiente, migliorando la sicurezza passiva di guida. I paramani sono ovviamente di serie.

Lo schermo *touch* TFT a colori da 6,5" multifunzione (MID) offre al guidatore il pieno controllo di tutti i sistemi elettronici dell'Africa Twin. I *Riding Mode* sono visualizzati e possono essere selezionati con un tocco sulla parte in alto a sinistra della schermata (oltre che tramite i comandi al manubrio). Il display può anche essere personalizzato per visualizzare diversi livelli di informazioni ed è progettato per essere usato anche con i guanti.

È inoltre dotato di Apple CarPlay® per l'uso con iPhone® tramite connessione attraverso

porta USB sulla destra dello schermo. Ciò rende possibile ad esempio accedere alle app di navigazione e visualizzare i percorsi, nonché effettuare e ricevere telefonate utilizzando un casco con cuffie Bluetooth. La connettività Bluetooth è disponibile sia per iPhone® che Android e si comanda tramite il blocchetto sulla sinistra del manubrio.

Gli indicatori di direzione sono dotati della funzione Emergency Stop Signal per i casi di 'panic stop'. Una volta raggiunti i 50 km/h, se vengono azionati entrambi i freni e viene rilevata una improvvisa intensa decelerazione le frecce lampeggiano rapidamente per avvisare gli altri utenti della strada del potenziale pericolo. In caso di pioggia, dato che l'aderenza è inferiore, avvalendosi come input dell'intervento dell'ABS la soglia di lampeggio si adegua ad una decelerazione inferiore. Per una maggiore praticità in viaggio e nell'uso quotidiano, gli indicatori di direzione sono dotati di disattivazione automatica, non con un semplice timer, ma rilevando la velocità delle ruote per riconoscere le svolte.

La nuova Africa Twin è dotata di cruise control di serie, per agevolare i lunghi trasferimenti a velocità costante.



3.2 Motore

- ***La cilindrata sale a 1.084 cc; potenza max 102 CV, coppia max 105 Nm***
- ***Motore completamente aggiornato: nuova testata, fasatura e alzata valvole riviste, corpi farfallati maggiorati e nuovo impianto di scarico***
- ***Rapporti del cambio e materiale degli ingranaggi ottimizzati, peso ridotto***
- ***Terminale con valvola di scarico (ECV) per una migliore erogazione e un sound ancora più coinvolgente a tutti i regimi***

L'architettura del motore bicilindrico parallelo a 8 valvole Unicam è invariata ma per il 2020 la cilindrata sale da 998 cc a 1.084 cc. La potenza massima passa da 95 CV a 102 CV, sempre a 7.500 giri/min, la coppia massima cresce da 99 Nm a 105 Nm a 6.250 giri/min. Il significativo aumento di potenza e coppia si avverte dai 2.500 giri/min fino al limitatore.

L'aumento di cilindrata è stato ottenuto mantenendo l'alesaggio di 92 mm e aumentando la corsa da 75,1 mm a 81,5 mm, con un rapporto di compressione di 10,1:1. Ora le camicie dei cilindri sono in alluminio. Il propulsore è stato riesaminato complessivamente per

ottenere un apprezzabile risparmio di peso: il motore con cambio manuale pesa ora 66,4 kg (-2,5 kg) mentre la versione DCT pesa 74,9 kg (- 2,2 kg).

Invariata la fasatura a 270° dell'albero motore e l'accensione a scoppi irregolari, che determinano eccezionali doti di trazione e un caratteristico sound da 'V twin'. Ridisegnata invece completamente la testata, che ora ha condotti di aspirazione dell'aria e condotti di aspirazione della miscela allineati e rettilinei. Si crea così un profilo più favorevole ai flussi, si favorisce l'efficacia dei nuovi corpi farfallati da 46 mm e degli iniettori, ora in grado di spruzzare uno spray più diretto all'interno della nuova camera di scoppio. L'accensione è sempre a due candele per cilindro e ovviamente le mappature sono totalmente nuove.

Il sistema di distribuzione monoalbero Unicam è una soluzione che deriva dalla Honda CRF450R per il motocross, e si caratterizza per l'uso di un solo albero a camme ottenuto per pressofusione. Ne risulta una testata estremamente compatta e un'efficiente conformazione della camera di scoppio. La leggerezza del sistema contribuisce inoltre alla centralizzazione delle masse. Sul nuovo motore di 1.084 cc aumenta l'alzata delle valvole di aspirazione e scarico, ora pari a 9,3 mm e 10,2 mm (rispetto ai precedenti 8,6 mm e 9,2 mm).

Per gestire in maniera efficiente il maggiore flusso dei gas di scarico dovuto alla maggiore cilindrata e potenza, il terminale è ora dotato di valvola ECV (Exhaust Control Valve), che si apre superato un certo regime in modo da favorire l'erogazione di potenza sia ai bassi che agli alti regimi, ed emettere un sound coinvolgente ai bassi e grintoso agli alti regimi.

Il basamento è diviso verticalmente ed incorpora il serbatoio dell'olio (la lubrificazione è a carter semi-secco), mentre la pompa dell'acqua è alloggiata all'interno del carter frizione, con termostato integrato nella testata. Inoltre, a muovere le pompe di olio e acqua sono i due contralberi di bilanciamento. A ulteriore dimostrazione della genialità del cambio a doppia frizione, il basamento è identico a quello della versione con cambio tradizionale.

La lubrificazione a carter semi-secco prevede il serbatoio dell'olio incorporato e in posizione ribassata, con coppa dalla ridotta profondità in modo da limitare al minimo lo sviluppo in altezza del motore. Poiché la pompa di mandata dell'olio è collocata dentro al serbatoio dell'olio stesso, non c'è bisogno del passaggio che lo mantenga in pressione, soluzione che anche in questo caso ha l'obiettivo di ridurre peso e ingombri.

Relativamente alle vibrazioni, le forze di inerzia del secondo ordine sono annullate dal movimento reciproco dei pistoni, mentre le forze di inerzia del primo ordine e la coppia di rollio sono annullate da due contralberi di bilanciamento.

Sul nuovo motore di 1.084 cc, la precisione degli ingranaggi di bilanciamento anteriori e posteriori è stata migliorata, consentendo l'eliminazione degli ingranaggi parastrappi; l'aggiunta di una ruota fonica assicura la rilevazione delle accensioni irregolari, funzione importante per la conformità OBD2/Euro5. Per lo stesso motivo le sonde lambda O₂ sono state sostituite dai sensori LAF (Linear Air Fuel) nei collettori per consentire una misurazione più accurata del rapporto miscela aria/carburante.

La frizione in alluminio prevede piatto spingidisco e cestello 'assistiti' tramite rampe inclinate che determinano maggiore facilità di azionamento della leva e, scalando i rapporti, la funzione antisaltellamento. Il diametro della frizione è ora più piccolo e presenta

una minore tensione della molla per un azionamento ancor più morbido. Il cambio manuale a sei rapporti assicura cambiate precise e innesti sicuri anche nelle più gravose condizioni di guida off-road. Gli ingranaggi sono stati ridisegnati e realizzati con un materiale ancora più resistente. Tra gli optional è disponibile anche il Quickshifter elettronico per salire di marcia e scalare senza azionare la frizione.

3.3 Elettronica di gestione del motore e dello chassis

- **La piattaforma inerziale IMU influisce su:**
 - **Controllo di trazione HSTC a 7 livelli (più off) ottimizzato per l'offroad**
 - **Anti-wheelie a 3 livelli (più off)**
- **Nuovo Riding Mode OFF-ROAD oltre ai precedenti TOUR, URBAN e GRAVEL**
- **Due Riding Mode USER completamente personalizzabili**

Nel 2018 il motore dell'Africa Twin ha beneficiato dell'introduzione del comando del gas Throttle By Wire (TBW), che ha consentito una gestione più precisa del carattere dell'erogazione e del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control). Sulla nuova Africa Twin 2020 il sistema TBW si è ulteriormente evoluto e ora opera sulla base delle informazioni ricevute dalla piattaforma inerziale IMU a sei assi.

I parametri motore regolabili sono numerosi: **Potenza (P)** è ora a 4 livelli, il **freno motore (EB)** offre 3 livelli, il **controllo di trazione HSTC (T)** dispone sempre di 7 livelli (più la disattivazione) ma grazie alla maggiore precisione offerta dai dati provenienti dalla IMU (beccheggio, rollio, imbardata) ogni livello di intervento è stato rimodulato per adeguarsi ancora meglio al Riding Mode impostato.

È stato introdotto il **controllo dell'impennata anti-wheelie (W)** a 3 livelli (più la disattivazione), anch'esso molto preciso ed efficace grazie ai dati forniti dalla IMU. Il livello 1 consente l'impennata "di potenza" della ruota ma evita il sollevamento improvviso. Il livello 3 impedisce il sollevamento; il livello 2 è intermedio.

I Riding Mode preimpostati sono 4: TOUR, URBAN, GRAVEL e OFF-ROAD, più USER 1 e USER 2 completamente personalizzabili. Ogni Riding Mode offre una diversa combinazione di Potenza (P), freno motore (EB), ABS posteriore (Active e Cancel) e modalità G per il modello con cambio DCT. Il controllo di trazione HSTC (T) e il controllo dell'impennata *anti-wheelie* (W) sono sempre liberamente impostabili. Nel caso del modello con cambio DCT è sempre libera anche la scelta della modalità (D, S1-2-3, MT).

Modalità **TOUR**: pensata per i viaggi a pieno carico con passeggero e bagagli.

Massima potenza in tutte le marce e freno motore intermedio.

P1, EB2, ABS 'road' e non disattivabile. T6, W3 sempre liberamente selezionabili.

Versione DCT: modalità G non attiva.

Modalità **URBAN**: risponde a un'ampia gamma di esigenze di guida, perfetta per l'uso quotidiano su ogni tipo di strada.

Erogazione di potenza meno diretta e freno motore intermedio.

P2, EB2, ABS 'road' e non disattivabile. T6, W3 sempre liberamente selezionabili.

Versione DCT: modalità G non attiva.

Modalità **GRAVEL**: destinata ai percorsi sterrati e per tutti i casi di bassa aderenza.

Erogazione morbida di potenza e freno motore libero.

P4, EB3, ABS 'off-road' e non disattivabile. T6, W3 sempre liberamente selezionabili.

Versione DCT: modalità G non attiva.

Modalità **OFF-ROAD**: progettata per la massima efficacia della guida in fuoristrada.

Erogazione di potenza intermedia e freno motore libero.

P3, EB3, ABS 'off-road' e disattivabile. T6, W3 sempre liberamente selezionabili.

Versione DCT: modalità G attiva.

Le modalità **USER 1 e 2** offrono al guidatore la possibilità impostare liberamente tutti i parametri: P 1-4, EB 1-3, T 1-7 più 0, W 1-3 più 0, ABS road-offroad, G attivo-inattivo (versione DCT).

L'impostazione di fabbrica di USER 1 è uguale a URBAN, di USER 2 a GRAVEL.

3.4 Cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission)

- ***Cambi marcia istantanei e senza interruzione dell'erogazione sia in modalità manuale (MT) che automatica (Drive, Sport 1-2-3)***
- ***La modalità S (Sport) a 3 livelli sfrutta regimi di cambiata e scalata progressivamente più elevati per un dinamismo sportivo di guida***
- ***La funzionalità G per l'offroad massimizza la trazione***
- ***Il sistema di riconoscimento delle pendenze adatta i cambi marcia in presenza di salite e discese***
- ***La piattaforma inerziale IMU perfeziona i tempi di eventuali cambiata in curva***

Honda ha venduto oltre 100.000 motociclette dotate di cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) in tutta Europa da quando il sistema ha fatto il suo debutto sulla VFR1200F nel 2009, ben dieci anni fa. A dimostrazione del suo successo sul mercato, nello scorso anno fiscale (aprile 2018 – marzo 2019), per i modelli che lo offrivano come opzione il DCT ha rappresentato il 48% delle vendite in Europa.

Nella versione di CRF1100L con cambio a doppia frizione Honda DCT le cambiata sono istantanee e senza interruzione dell'erogazione, rendendo immediatamente apprezzabili i vantaggi nella guida su qualsiasi percorso.

Il sistema sfrutta due frizioni coassiali, una per le partenze e le marce dispari, quindi 1^a, 3^a e 5^a marcia, l'altra per le marce pari, quindi 2^a, 4^a e 6^a marcia. Gli ingombri nel carter sono identici a quelli del cambio manuale tradizionale, perché gli alberi delle frizioni sono concentrici.

Ogni frizione è attuata in maniera indipendente dal proprio circuito elettro-idraulico. Ad ogni input di cambio marcia proveniente dalla centralina, avviene simultaneamente lo switch tra una frizione e l'altra, rendendo istantaneo il disinserimento di una marcia e l'inserimento della successiva o della precedente.

Il risultato sono cambi marcia velocissimi, silenziosi ed ininfluenti sull'assetto della moto, che così accelera e rallenta più efficacemente e senza alcun beccheggio, con la massima

efficienza dinamica e nel pieno comfort sia per il pilota che per il passeggero. Tra i pregi ulteriori, la grande affidabilità e durata (dato che non è possibile “sbagliare marcia” o non inserirla correttamente), l'impossibilità che si spenga per errore del pilota (vantaggiosissimo in tantissime situazioni, soprattutto in fuoristrada), e la facilità di guida nel congestionato traffico urbano o sui tratti offroad più impegnativi.

Ma come funzionano i comandi e come si attivano le varie modalità? Al momento dell'avviamento la moto è in folle. Per inserire la prima marcia occorre premere verso il basso il tasto multifunzione nero sul blocchetto destro, compare il numero “1” sul cruscotto e la lettera D di “Drive”. Da questo momento si può dare gas e cominciare a guidare, perché l’Africa Twin cambierà le marce automaticamente. Per ottenere cambi marcia a regimi più elevati, basta premere di nuovo il tasto multifunzione nero sul blocchetto destro, in modo da attivare la modalità sportiva; sul cruscotto compare la lettera S di “Sport” ed i segmenti (uno, due o tre) relativi al livello preselezionato. Il livello S (uno, due o tre) di “Sport” può essere selezionato premendo più a lungo il tasto multifunzione nero sul blocchetto destro, a gas chiuso, anche in movimento. Una pressione breve permette invece di tornare a D di “Drive”. In qualsiasi momento, sia in D che in S, è possibile agire sulle palette al manubrio del blocchetto sinistro, “+” e “-”, per inserire manualmente la marcia successiva o scalare; al momento opportuno, la centralina del DCT ricomincerà a cambiare le marce automaticamente. Se invece si vuole una cambiata totalmente manuale, basta premere il tasto “A/M” grigio sul blocchetto destro; da quel momento la decisione su quando cambiare marcia dipende solo dal pilota. Il sistema è ovviamente a prova di errore, quindi le marce non vengono inserite o scalate se la richiesta non è compatibile con il regime motore, rendendo così di fatto impossibile danneggiare il propulsore o il cambio.

Come scegliere la modalità di guida più opportuna? Dipende dal contesto di guida o dai desideri del pilota. D (Drive) è pensata per il mototurismo rilassato, il traffico cittadino, o i trasferimenti autostradali. S (Sport) e i relativi livelli, sono ideali per una guida più reattiva e sportiva, su strade di montagna e ricche di curve oppure in fuoristrada. L’uso della modalità manuale è sempre disponibile e a discrezione del pilota e delle sue esigenze.

Anche la funzionalità G per l’offroad è sempre disponibile, e può essere attivata in qualsiasi momento, anche in marcia, premendo l’apposito comando sullo schermo TFT. Attivandola, il sistema *Adaptive Clutch Capability Control*, che negli apri/chiodi a bassa velocità impone un minimo slittamento delle frizioni per rendere dolci le reazioni della trasmissione, viene meno per offrire una trazione più diretta.

Infine, la centralina di controllo del cambio Honda DCT, sfruttando i dati di apertura farfalle, velocità, regime motore e marcia in uso, è in grado di riconoscere salite e discese, mantenendo o inserendo sempre il rapporto adatto.

La versione DCT è dotata di freno di stazionamento sulla ruota posteriore. La posizione del comando è sulla sinistra del manubrio e fornisce quattro livelli di forza frenante a seconda della pendenza. Si attiva tirando la leva fino allo scatto desiderato e bloccandola premendo un’adiacente levetta. Si sblocca semplicemente tirando la leva. In posizione di riposo è lontana dalla mano sinistra, in modo da non essere raggiungibile per errore. È utile non solo in parcheggio ma anche per le partenze in salita o in discesa, e perfino in molte situazioni off-road di emergenza, quando una fermata inaspettata rende l’equilibrio

precario.

La scelta della modalità del cambio DCT (Drive, Sport 1-2-3 o Manual) è indipendente dal Riding Mode (Tour, Urban, Gravel, Offroad, User 1-2) selezionato, creando così molteplici combinazioni che lasciano la massima libertà di scelta al pilota.

Sulla nuova Africa Twin 2020, essendo dotata di piattaforma inerziale IMU, migliora ulteriormente anche l'efficacia delle eventuali cambiate in curva, rendendole ancora più naturali che in passato.



3.5 Telaio e ciclistica

- ***Piattaforma inerziale IMU a 6 assi posizionata nel centro di gravità***
- ***Telaio in acciaio riprogettato, più leggero***
- ***Nuovo leggero telaio reggisella in alluminio, imbullonato***
- ***Forcellone in alluminio di derivazione CRF450R, più leggero e rigido***
- ***Cornering ABS a due modalità, 'road' e 'offroad'***
- ***Sospensioni Showa con nuove molle e tarature per l'idraulica***

Al cuore delle elevate prestazioni su strada e in fuoristrada della nuova Africa Twin 2020 c'è la piattaforma inerziale (IMU) a 6 assi Bosch MM7.10, posizionata al centro della moto. Essa misura l'angolo/velocità di rollio, beccheggio e imbardata in tempo reale. L'unità influisce sul comportamento e sulla sicurezza attiva della moto attraverso il comando del gas TBW, il controllo di trazione HSTC, il *cornering* ABS con funzione anche di antisollevamento ruota posteriore e il sistema anti-impennata *antiwheelie*.

Il telaio in acciaio è completamente nuovo. Pur mantenendo l'andamento a semi-doppia culla sdoppiata, è stato interamente ridisegnato con l'obiettivo di ridurre il peso e migliorare

il rendimento dell'Africa Twin sia su strada che in fuoristrada. La rigidità attorno al canotto di sterzo è stata ottimizzata per aumentare la sensazione di padronanza sull'anteriore, mentre le travi discendenti sono più sottili, dritte e prive del traversino anteriore. Il telaio pesa 1,8 kg in meno rispetto al precedente. È nuovo anche il telaietto reggisella, ora in alluminio e imbullonato. Più stretto (-40 mm) è ora largo 195 mm in modo da rendere più facile posare i piedi a terra. Sempre in alluminio ma totalmente ridisegnato è il forcellone, di derivazione CRF450R, più leggero del precedente di 0,5 kg e complessivamente più rigido. La nuova CRF1100L Africa Twin pesa 226 kg con il pieno di benzina, ben 4 kg in meno rispetto al precedente modello di 998cc.

La forcella rovesciata Showa a cartuccia con steli da 45 mm, a perno avanzato, ha una corsa di ben 230 mm. È completamente regolabile (precarico, escursione, compressione) ed è stata modificata internamente per aumentare la precisione di guida e le prestazioni sia su strada che in fuoristrada. Come sul precedente modello, il peso è minimo, grazie alla piastra superiore in alluminio pressofuso, alla piastra inferiore in alluminio forgiato e al canotto di sterzo in alluminio estruso, con una rigidità perfettamente bilanciata poiché entrambe le piastre serrano i foderi con 4 viti ciascuna.

L'ammortizzatore Showa garantisce un'escursione della ruota di 220 mm, anche in questo caso al top della categoria. Ha corpo centrale da 46 mm e serbatoio del gas esterno solidale (piggy-back), per prestazioni di smorzamento stabili anche nelle più gravose condizioni di guida off-road. Il precarico molla è facilmente regolabile tramite registro idraulico a pomello, così come sui registri di compressione ed estensione si agisce in pochi secondi con un cacciavite.

Sul telaio, le piastre laterali all'altezza del pivot sono pressate, sul lato interno sono in acciaio 600MPa ad alta resistenza, il lato esterno è ottenuto per 'imbutitura', processo che offre anche un'estetica più raffinata. Il traversino interno che congiunge le due piastre è anche il supporto superiore del monoammortizzatore, fissato con giunto sferico radiale, soluzione che ha migliorato la percezione di trazione della ruota posteriore.

Relativamente all'ABS, la piattaforma inerziale IMU acquisisce le informazioni su angolo di inclinazione e decelerazione (provenienti dai sensori di velocità delle ruote foniche), in modo che venga applicato sempre il corretto grado di intervento antibloccaggio. Il sistema funziona anche da antisollevamento della ruota posteriore durante le frenate più intense, in modo da assicurare la stabilità. Per l'ABS sono disponibili due modalità, 'road' e 'offroad', ed è disattivabile solo nei Riding Mode OFFROAD e USER 1-2.

Dotate di pastiglie freno in metallo sinterizzato, le pinze freno progettate da Nissin esclusivamente per l'Africa Twin, mordono dischi flottanti da 310mm con piste dal profilo a margherita e flange in alluminio, offrendo ottima modulabilità in fuoristrada ed eccellente potenza frenante su strada. L'impianto frenante posteriore è composto da un disco wave da 256 mm e da una pinza a 1 pistoncino e garantisce ottime decelerazioni.

I cerchi sono a raggi con camera d'aria, soluzione tipica delle vere moto da enduro. L'anteriore è da 21" e il posteriore da 18", con canale rispettivamente di 2.15" e 4.00". Gli pneumatici misurano 90/90-21 (ant.) e 150/70-18 (post) ed hanno intaglio adeguato alla guida su strada ma con canali larghi per assicurare un apprezzabile grip in fuoristrada. Si possono montare coperture alternative specifiche per il fuoristrada i cui codici di velocità

sono riportati sulla carta di circolazione.

4. Accessori

Per la nuova CRF1100L Africa Twin è disponibile una gamma di accessori originali pensati per soddisfare qualsiasi esigenza:

Portapacchi in alluminio
Bauletto (alluminio o plastica)
Valigie laterali (alluminio o plastica)
Borse interne bauletti
Tubolari antiurto
Luci fendinebbia a LED
Protezioni laterali motore
Griglie radiatore con logo
Parabrezza basso fumé
Parabrezza alto
Estensioni paramani
Pedane pilota maggiorate rally
Pedane passeggero con finitura in gomma
Manopole riscaldabili
Presa 12V
Cavalletto centrale
Stickers ruote
Sistema di allarme
Sella rialzata (895-875 mm)
Sella ribassata (845-825 mm)
Quickshifter (versione MT)
Pedale cambio per versione DCT

5. Caratteristiche tecniche Honda CRF1100L Africa Twin

MOTORE	
Tipo	Bicilindrico parallelo, raffreddato a liquido, con manovellismo a 270°, distribuzione Unicam a 4 valvole per cilindro, Euro5
Cilindrata	1.084 cc
Alesaggio x Corsa	92 x 81,5mm
Rapp. di compr.	10,1 : 1
Potenza max	102 CV (75 kW) @ 7.500 giri/min
Coppia max	105 Nm @ 6.250 giri/min

Rumorosità	73 dB
Capacità olio	4,8 totale / 4,3 al cambio olio (5,2 / 4,7 versione DCT)
ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	18,8 L
Emissioni CO ₂	112 g/km (110 g/km versione DCT)
Consumi	4,9 L/100 km (20,4 km/L) versione cambio manuale 4,8 L/100km (20,8 km/L) versione DCT
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Battery Capacity	Batteria 12V-6Ah Li-ion (20hr)
Generatore ACG	0,49 kW / 5.000 giri/min
TRASMISSIONE	
Tipo frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento (doppia multidisco in bagno d'olio su versione DCT)
Cambio	Manuale a 6 rapporti sempre in presa, (sequenziale doppia frizione a 6 rapporti con funzione G per off-road su versione DCT)
TELAIO	
Tipo	Semi-doppia culla in acciaio con telaietto reggisella in alluminio imbullonato
CICLISTICA	
Dimensioni (L x L x A)	2.330 x 960 x 1.395 mm
Interasse	1.575 mm
Inclinazione canotto	27,5° (27° 30')
Avancorsa	113 mm

Altezza sella	870 / 850 mm (optional: bassa 845/825 mm, alta 895/875 mm)
Altezza da terra	250 mm
Peso con il pieno	226 kg (236 kg versione DCT)
Peso senza benzina	212 kg (222 kg versione DCT)
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella rovesciata a perno avanzato Showa a cartuccia con steli da 45 mm, pluriregolabile, corsa 230 mm
Posteriore	Forcellone in alluminio di derivazione CRF450R, monoammortizzatore regolabile con leveraggio Pro-Link, precarico con pomello, escursione ruota 220 mm
RUOTE	
Anteriore	21" M/C x 2.15 a raggi con cerchi in alluminio
Posteriore	18" M/C x 4.00 a raggi con cerchi in alluminio
PNEUMATICI	
Tipo	Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer AX41T Metzeler Karoo Street. Pneumatici alternativi "M+S" riportati su carta circolazione
Anteriore	90/90-21 M/C 54H (alternative M+S 54S o 54T) con camera d'aria
Posteriore	150/70 R18 M/C 70H (alternativa M+S 70Q) con camera d'aria
FRENI	
Tipo	Con ABS a 2 canali su piattaforma inerziale IMU Modalità ABS selezionabile: ON-road e OFF-road
Anteriore	Dischi flottanti a margherita da 310 mm con flangia in alluminio, pinze radiali a 4 pistoncini con pastiglie in metallo sinterizzato, ABS
Posteriore	Disco a margherita da 256 mm con pinza a 1 pistoncino, pastiglie in metallo sinterizzato, ABS disinseribile

Freno di stazionamento	Pinza a 1 pistoncino, con comando al manubrio, su 4 livelli (solo versione DCT)
ELETTRONICA DI BORDO	
Cruscotto	Schermo TFT da 6.5" di tipo 'touch' multifunzione + schermo LCD addizionale
Sistema antifurto	Immobiliser (optional allarme sonoro)
Luci anteriori	Full-LED con DRL
Luci posteriori	Full-LED
Indicatori di direzione	Full-LED con funzione di autospegnimento e lampeggio di emergenza in caso di frenate brusche
Comando gas	TBW (Throttle by Wire) con Cruise Control
Funzionalità	Bluetooth audio e Apple CarPlay, connessione USB, Piattaforma inerziale IMU a 6 assi, Controllo di trazione HSTC a 7 livelli + zero, wheelie control a 3 livelli + zero, 4 Riding Mode preimpostati + 2 completamente personalizzabili

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e possono cambiare senza preavviso.

Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni «base» della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o altri fattori.