

## HONDA CRF1000L AFRICA TWIN 2018

Data del comunicato stampa: 6 novembre 2017

Aggiornamenti modello: la maxienduro per eccellenza riceve per il 2018 numerosi aggiornamenti che la rendono ancora più raffinata e performante.

Il comando dell'acceleratore è ora del tipo **Throttle by Wire** e la gestione elettronica del motore offre **quattro Riding Mode** di cui uno completamente personalizzabile. Il controllo di trazione **HSTC** (Honda Selectable Torque Control) è regolabile su sette livelli e disattivabile. Tutta nuova la **strumentazione**, sempre in stile rally ma con un layout riprogettato. Il motore ha il contralbero di bilanciamento più leggero e, insieme alle modifiche ad airbox e impianto di scarico, rende l'**erogazione più grintosa** e il **sound** ancora più coinvolgente. La batteria è agli **ioni di litio**, più leggera, e la componentistica si avvale di **nuove pedane** e relativi supporti, anche per il passeggero. Gli indicatori di direzione sono a **disattivazione automatica** ed offrono il lampeggio veloce di emergenza in caso di **'panic stop'**. La nuova CRF1000L Africa Twin è **più leggera di 2kg** ed ha la **doppia omologazione** per montare anche pneumatici tassellati.



Contenuti:

1. Introduzione
2. Panoramica modello
3. Caratteristiche chiave
4. Accessori
5. Caratteristiche tecniche

## **1. Introduzione**

Il 2018 segna il 30° anniversario dalla nascita della leggendaria Honda XRV650 Africa Twin. La moto lanciata sul mercato nel 2016 e che oggi porta il suo nome, la CRF1000L Africa Twin, non condivide con la progenitrice un solo componente, ma ne incarna lo spirito 'True Adventure' e la filosofia costruttiva che, dal 1988 al 2002, rese tanto popolare la prima XRV650 Africa Twin e le successive versioni 750.

L'equilibrio tra potenza, peso e dimensioni sono il cuore della grande efficacia dell'Africa Twin, oggi come allora. La nuova CRF1000L, in questi due anni ha dato prova di saper essere una moderna tuttofare, apprezzatissima dai giramondo sulle lunghissime percorrenze ad ogni latitudine, ma anche dai motociclisti o da chi ne fa un uso prettamente 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.

Il modello 2018 sfrutta i punti di forza della prima serie ma è stato aggiornato sotto molti punti di vista per rimanere il riferimento tra le maxienduro, 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).

Da quest'anno, alla versione standard, si affianca la nuova CRF1000L Africa Twin Adventure Sports (vedi presskit dedicato), che enfatizza ulteriormente le capacità di viaggiare sulle lunghissime distanze e l'attitudine al fuoristrada.

### **Mr K. Morita, Large Project Leader (LPL), CRF1000L Africa Twin 2018**

*"La nuova CRF1000L Africa Twin ha dimostrato di essere la degna erede della prima originale XRV, ma soprattutto quello che avevamo pensato dovesse essere, ovvero una moto con cui raggiungere qualsiasi meta. Negli ultimi due anni ha coperto milioni di chilometri a tutte le latitudini, e abbiamo ricevuto migliaia di feedback entusiastici dai suoi possessori sparsi in tutto il mondo. Per il 2018 abbiamo migliorato la risposta del motore, ridotto il peso e dato al pilota ancora più scelta relativamente al carattere dell'erogazione e alle sensazioni di guida.*





## **2. Panoramica modello**

La straordinaria versatilità della CRF1000L Africa Twin si deve innanzitutto al suo motore, progettato per offrire una spinta generosa ma sempre controllabile sia su strada che in fuoristrada, sia sulle lunghe distanze che nei tragitti brevi. Il suo equilibrio tra potenza, coppia, peso e dimensioni è assolutamente perfetto.

Si tratta di un bicilindrico parallelo frontemarcia da 998 cc con testata Unicam a 4 valvole per cilindro, estremamente compatto, tanto da avere un ingombro longitudinale del tutto simile al popolare bicilindrico della serie Honda 500. Inoltre, la disposizione intelligente delle varie componenti ha effetti positivi non solo sul comportamento dinamico, ma anche dal punto di vista estetico. La pompa dell'acqua è infatti alloggiata all'interno del carter frizione, ed è azionata dal contralbero di bilanciamento anteriore. Stessa soluzione per la pompa dell'olio, azionata dal contralbero di bilanciamento primario. Compatto anche in altezza, grazie al design della testata Unicam derivato dalla specialistica CRF450R, contribuisce a determinare la notevole luce a terra, pari a ben 250 mm.

**Il motore del modello 2018** ha una migliore risposta ai regimi intermedi, grazie all'airbox con canali allungati, al contralbero di bilanciamento alleggerito e all'impianto di scarico riprogettato, anche per offrire un sound ancor più emozionante.

Ma la novità forse più significativa è l'adozione del **comando del gas TBW** (Throttle by Wire), che ha permesso l'introduzione di un'elettronica di bordo più sofisticata, con **3 Riding Mode preimpostati più uno personalizzabile**, e l'ampliamento dei livelli di scelta dell'**HSTC (Honda Selectable Torque Control)**, ora pari a sette.

La versione della CRF1000L Africa Twin con cambio sequenziale a doppia frizione DCT prevede una modalità di cambiata manuale 'MT' (Manual Transmission), che permette di cambiare le marce agendo sulle palette al manubrio, e due modalità automatiche 'AT' (Automatic Transmission): 'D' (Drive) è ideale in viaggio e per massimizzare l'efficienza dei consumi, 'S' (Sport), dedicata alla guida brillante, è articolata su tre livelli progressivamente più sportivi.

Inoltre, la funzionalità "G", attivabile tramite un pratico tasto sul cupolino in tutte le modalità (D, S, MT), enfatizza le doti di trazione in off-road riducendo il parziale slittamento delle frizioni nell'apri-chiudi e durante i cambi marcia.

Il telaio a semi-doppia culla in acciaio garantisce il perfetto equilibrio tra stabilità ad alta velocità, anche a pieno carico, e attitudine al fuoristrada, coniugando flessibilità ed eccezionale resistenza alle sollecitazioni. La centralizzazione delle masse, ottenuta posizionando alcuni componenti come la batteria dietro la bancata dei cilindri, contribuisce all'ottima manovrabilità, soprattutto a bassa velocità. Il nuovo modello 2018 è dotato di **batteria agli Ioni di Litio**, che contribuisce alla riduzione di peso.

La forcella rovesciata a perno avanzato Showa con steli da 45 mm è completamente regolabile e prevede l'attacco radiale per le pinze freno Nissin a 4 pistoncini. I grandi dischi flottanti da 310 mm di diametro hanno il profilo a margherita e garantiscono una grande potenza frenante e ottima modulabilità. Anche il monoammortizzatore Showa è pluriregolabile, con pomello per il registro idraulico del precarico molla che velocizza le operazioni di set-up. La CRF1000L Africa Twin è una vera maxienduro e in quanto tale monta cerchi a raggi da 21 pollici all'anteriore e 18 pollici al posteriore, per installare gomme tassellate in alternativa a quelle polivalenti di primo equipaggiamento. Il nuovo modello 2018 riporta l'**omologazione dei pneumatici alternativi** sulla carta di circolazione.

La CRF1000L Africa Twin ha un look decisamente fuoristradistico, con sovrastrutture poco estese, robuste ma leggere, in grado di offrire ottima protezione aerodinamica in viaggio e al tempo stesso un entusiasmante feeling di maneggevolezza e agilità. Il doppio luminoso faro a LED ricorda il look delle leggendarie XRV dakariane, e il comfort è assicurato dalla sella regolabile in altezza (870/850 mm). Il serbatoio da 18,8 litri, e il consumo medio di 21,8 km/l (ciclo WMTC, versione DCT), determinano un'autonomia di oltre 400 km.

Le colorazioni 2018 della CRF1000L Africa Twin sono:

- ✓ Matt Ballistic Black Metallic;
- ✓ Pearl Glare White (Tricolor);
- ✓ Grand Prix Red (Team HRC Rally colour);
- ✓ Candy Chromosphere Red.



### **3. Caratteristiche chiave**

#### **3.1 Sistemi elettronici di gestione**

- ***L'adozione del TBW (Throttle By Wire) porta con sé l'introduzione di 3 Riding Mode, più uno completamente personalizzabile.***
- ***Ogni Riding Mode imposta un mix differente di erogazione della Potenza (P), Freno Motore (EB) e controllo di trazione HSTC (T).***
- ***L'Honda Selectable Torque Control, HSTC, prevede 7 livelli più la disattivazione.***

La nuova Africa Twin 2018 abbandona il tradizionale comando del gas a cavo in favore di un avanzato sistema TBW (Throttle by Wire), il cui vantaggio principale è l'ampliamento delle potenzialità di gestione motore in termini di erogazione, carattere e trazione. Si passa inoltre dal precedente controllo di trazione a tre livelli, al nuovo HSTC a 7 livelli. Il livello 1 è adatto alla guida aggressiva in fuoristrada, il livello 7 offre la massima sicurezza su fondi scivolosi e sul bagnato. Come in precedenza, è possibile disattivarlo. È disponibile ora anche la regolazione dell'erogazione della potenza (P) e del freno motore EB (Engine Brake), entrambi su 3 livelli.



Con un sistema introdotto per la prima volta sulla RC213V-S, la versione stradale della MotoGP Honda, e poi adottato anche sulla supersportiva CBR1000RR Fireblade, oggi anche sulla nuova CRF1000L Africa Twin è presente la possibilità di scegliere fra tre differenti Riding Mode, ognuno programmato per assecondare al meglio differenti condizioni di guida e scenari.

- ✓ Selezionando **TOUR**, l'erogazione di potenza è diretta (P,1), il freno motore è intermedio (EB,2) e il controllo di trazione HSTC è alto (T, 6).
- ✓ Selezionando **URBAN**, l'erogazione di potenza è intermedia (P,2), il freno motore è intermedio (EB,2) e il controllo di trazione HSTC è alto (T, 6).
- ✓ Selezionando **GRAVEL**, l'erogazione di potenza è addolcita (P,3), il freno motore è minimo (EB,3) e il controllo di trazione HSTC è alto (T, 6),
- ✓ È inoltre disponibile un quarto Riding Mode, **USER**, che permette al pilota di impostare liberamente ogni parametro.

La selezione dei Riding Mode può avvenire in qualsiasi momento tramite i comandi sul blocchetto sinistro. La variazione del livello di controllo di trazione HSTC (T) e la sua disattivazione è possibile solo in modalità USER tramite l'apposito tasto sul blocchetto sinistro.

### **3.2 Motore**

- ***Condotti dell'airbox allungati e sistema di scarico riprogettato migliorano la risposta ai regimi intermedi***
- ***Il terminale di scarico a due camere enfatizza il sound del motore***
- ***Contrappesi di bilanciamento più leggeri***
- ***Batteria agli ioni di Litio più leggera (-2,3 kg) e durevole***
- ***Potenza e coppia ancora più lineari e consistenti***
- ***Confermata la frizione assistita e antisaltellamento (versione MT)***

Oltre alla rinnovata elettronica di gestione motore, il modello 2018 ha una risposta più consistente ai regimi intermedi. L'**airbox** è dotato di condotti più lunghi di 20 mm e l'**impianto di scarico** è stato ridisegnato e prevede ora due catalizzatori nei collettori (invece di uno) che confluiscono nel silenziatore dal volume ridotto (da 4,6 a 4 litri) e dotato di due camere invece di tre.

Compatto, leggero e potente, il motore bicilindrico parallelo da 998cc della CRF1000L Africa Twin sviluppa una potenza massima di 95 CV (70 kW) a 7.500 giri/min e una coppia massima di 99 Nm a 6.000 giri/min. La testata è di tipo Unicam a 4 valvole per cilindro e la lubrificazione a carter semi-secco. Grazie al manovellismo dell'albero motore a 270° con accensione a scoppi irregolari, l'Africa Twin ha eccezionali doti di trazione ed emette un caratteristico sound da "V-Twin".

L'elevata luce a terra – fondamentale in fuoristrada e per le grandi pieghe su asfalto – è stata ottenuta grazie al motore compatto, sia in altezza che in senso longitudinale. 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 dei cilindri. Di questa intelligente soluzione beneficia anche l'estetica del motore, grazie alla evidente eliminazione delle viti di fissaggio e all'accorciamento della relativa tubazione. 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 della versione DCT è identico a quello della versione con cambio tradizionale. **Sul nuovo modello 2018**, i contrappesi di bilanciamento sono più leggeri (-300 grammi), riducendo così l'inerzia di 306g/cm<sup>2</sup>, contribuendo all'esuberante sensazione di prontezza dell'erogazione.

Il motore con lubrificazione a carter semi-secco ha 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.

La testata Unicam a quattro valvole per cilindro riceve l'alimentazione dal sistema di iniezione elettronica Honda PGM-FI. Per ottenere una combustione uniforme, il sistema di accensione è di tipo sequenziale a due candele per cilindro e con ordine di scoppio progettato per garantire eccellente trazione e un'erogazione coinvolgente. Pur essendo un motore ad alte prestazioni, il rapporto di compressione è improntato alla massima affidabilità, essendo pari a 10:1.

Il sistema di distribuzione monoalbero Unicam è una soluzione che deriva dalla Honda CRF450R per il motocross, ed usa un albero a camme posizionato in modo ideale e realizzato per pressofusione. Ne risulta una testata estremamente compatta, che lascia grande libertà nella scelta dell'angolo incluso tra le valvole di aspirazione e scarico oltre ad una ideale conformazione della camera di scoppio. La leggerezza del sistema contribuisce alla centralizzazione delle masse. Le valvole misurano 36,5 mm all'aspirazione e 31 mm allo scarico.

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, quello anteriore dotato di due masse eccentriche, quello posteriore dotato di una massa eccentrica, per ridurre il peso senza inficiare il comfort di marcia.

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. Tutta la trasmissione è più leggera rispetto ad un sistema tradizionale anche grazie al cambio con selettori 'forati' per la 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> marcia. Sul lato basamento, l'ingranaggio della primaria è dotato di nervature di raccolta dell'olio per massimizzare la lubrificazione tra esso, l'ingranaggio secondario e le relative molle di recupero. Infine, il selettore del cambio marcia ha lo stesso disegno adottato sulla CRF450R, che assicura cambiate facili e innesti sicuri anche nelle più gravose condizioni di guida off-road.

La **nuova batteria agli Ioni di Litio** è più leggera di 2,3 kg rispetto all'attuale batteria al piombo, ed è più durevole oltre che in grado di mantenere più a lungo la carica.

Per la prima volta anche sulla CRF1000L Africa Twin con tradizionale cambio manuale è disponibile come **optional il Quickshifter** per salire di rapporto e scalare senza l'uso della frizione.



### **3.3 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)***
- ***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***

Nella versione con cambio a doppia frizione Honda DCT le cambiate 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<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> marcia, l'altra per le marce pari, quindi 2<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 6<sup>a</sup> 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. 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 tasto sul lato destro del cupolino. 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 (fino al 18% con due persone e a pieno carico). 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 o Manual) è indipendente dal Riding Mode (Tour, Urban, Gravel, User) selezionato.



### **3.4. Telaio e ciclistica**

- ***Più leggera (-2 kg), ferma la bilancia a 230 kg con il pieno***
- ***Supporti pedane di pilota e passeggero ridisegnati per agevolare l'uso in fuoristrada; pedane pilota maggiorate***
- ***Nuova strumentazione riposizionata per agevolare la lettura durante la guida in piedi sulle pedane***
- ***Raggi delle ruote in acciaio inossidabile per aumentare resistenza agli agenti esterne e la facilità di pulizia.***
- ***Indicatori di direzione posteriori con sistema di lampeggio 'panic stop'.***

Il telaio in acciaio a semi-doppia culla della CRF1000L Africa Twin è progettato per offrire una guida su strada gratificante, ottima agilità nello 'stretto' ed eccellente stabilità ad alta velocità, anche a pieno carico. Ma è la superiore resa dinamica in fuoristrada, unita alla eccezionale manovrabilità a bassa velocità, a renderla unica e inavvicinabile da qualsiasi altra maxienduro.

Grazie al design compatto di motore e telaio, la luce a terra è di ben 250mm, in modo da superare agevolmente anche gli ostacoli più difficili. L'interasse misura 1.575mm mentre l'inclinazione del canotto di sterzo è pari a 27,5° per un'avancorsa di 113mm. Considerando il segmento di appartenenza, l'Africa Twin 2018 è una moto leggera, appena **230 kg con il pieno di benzina** (240 kg per la versione DCT), **2 kg in meno** rispetto al precedente modello.

Sul modello 2018 troviamo accorgimenti utili a migliorare ulteriormente la guida in fuoristrada: le **pedane** del pilota sono più larghe e i **supporti** in acciaio rinforzati; ritoccati anche i supporti delle pedane per il passeggero, in modo da lasciare più spazio ai polpacci e agli stivali del pilota quando guida in piedi. Per lo stesso motivo, la **nuova strumentazione**, sempre verticale in stile rally, è leggermente più inclinata per facilitarne la lettura.

La forcella rovesciata Showa a cartuccia con steli da 45 mm, ha una corsa di 230 mm, la più elevata della categoria. È completamente regolabile (precarico, escursione, compressione) e prevede un set-up di base in grado di fornire precisione di guida ma al tempo stesso comfort, per soddisfare anche le esigenze di guidabilità in fuoristrada.

Come ogni vera moto da enduro la forcella è del tipo a perno avanzato. Rispetto a una unità tradizionale con perno al centro del piede, permette di mantenere piastre di sterzo con off-set ideale e masse concentrate verso il baricentro. 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. È infulcrato in basso per contribuire alla centralizzazione della massa, e ha corpo centrale da 46 mm e serbatoio del gas esterno solidale (piggy-back, come sulle CRF-R motocross), 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.

Il forcellone monoblocco in alluminio ha bracci a sezione di trapezio esagonale. Il braccio destro ha pareti a spessore differenziati ed è più stretto e alto per lasciare spazio al terminale di scarico e al tempo stesso mantenere le desiderate caratteristiche di rigidità laterale.

Lo styling della CRF1000L Africa Twin è ispirato al concetto 'unlimited adventure'. Il potente ma compatto motore ha una presenza discreta, perfettamente integrata con le filanti ma aggressive sovrastrutture e con il serbatoio da 18,8 litri, disegnato per facilitare i movimenti e contribuire al massimo controllo da parte del pilota. Il gruppo ottico anteriore sdoppiato a LED rende omaggio alla leggendaria XR750 Africa Twin, e si distingue per il caratteristico contorno 'a due anelli' delle luci a LED. Vanta l'illuminazione a LED anche la luce posteriore. La sella del pilota è regolabile in altezza, dagli 870 mm standard, si può ribassare senza attrezzi a 850 mm.

Gli indicatori di direzione posteriori del nuovo modello 2018 sono dotati della funzione **Emergency Stop Signal** per i casi di 'panic stop'. Una volta raggiunti i 53 km/h, se vengono azionati entrambi i freni e viene rilevata un'accelerazione negativa di almeno  $6.0\text{m/s}^2$  le frecce lampeggiano rapidamente per avvisare gli altri utenti della strada della improvvisa decelerazione e del potenziale pericolo. In caso di pioggia, dato che l'aderenza è inferiore, la soglia di lampeggio scende ad un minimo di  $2.5\text{m/s}^2$  di decelerazione avvalendosi come input dell'intervento dell'ABS.

Per una maggiore praticità in viaggio e nell'uso quotidiano, gli indicatori di direzione sono ora dotati di **disattivazione automatica**, non con un semplice timer, ma rilevando la velocità delle ruote per riconoscere le svolte.

Dotate di pastiglie freno in metallo sinterizzato, le compatte pinze freno progettate da Nissin esclusivamente per la CRF1000L 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. L'ABS si può escludere al posteriore, una soluzione ideale per i più impegnativi passaggi fuoristrada e al tempo stesso una sicurezza perché evita il bloccaggio all'anteriore.

Come sulla CRF450 Rally, la CRF1000L Africa Twin ha cerchi a raggi da 21 e 18 pollici, con canale da 2.15" / 4.00" e pneumatici nelle misure 90/90-21 e 150/70-18. Le coperture di serie hanno intaglio semi stradale per garantire guidabilità e durata su asfalto. Si possono montare **coperture specifiche per il fuoristrada** che, per il modello 2018, sono riportate sulla carta di circolazione.



#### **4. Accessori**

Per la CRF1000L Africa Twin è disponibile una gamma di accessori originali pensati per soddisfare qualsiasi esigenza:

- ✓ Bauletto
- ✓ Valigie laterali
- ✓ Borse interne
- ✓ Tubolari antiurto
- ✓ Fari fendinebbia a LED
- ✓ Parabrezza fumé
- ✓ Parabrezza alto
- ✓ Deflettori superiori e inferiori
- ✓ Pedane passeggero con finitura in gomma
- ✓ Pedale cambio per versione DCT
- ✓ Manopole riscaldabili
- ✓ Presa 12V
- ✓ Cavalletto centrale
- ✓ Stickers ruote
- ✓ Sistema di allarme
- ✓ Paracoppa più esteso
- ✓ Sella rialzata
- ✓ Sella ribassata
- ✓ Quickshifter (versione MT)



## **5. Caratteristiche tecniche CRF1000L Africa Twin 2018**

Motore	Bicilindrico parallelo, raffreddato a liquido, con manovellismo a 270°, distribuzione Unicam a 4 valvole per cilindro, Euro4
Cilindrata	998 cc
Alesaggio x corsa	92 x 75,1 mm
Coppia massima	99 Nm @ 6.000 giri/min
Potenza massima	95 CV (70 kW) @ 7.500 giri/min
Alimentazione	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio	18,8 litri
Consumi (ciclo medio WMTC)	21,7 km/l (versione DCT: 21,8 km/l)
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento (doppia 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)
Trasmissione finale	Catena sigillata con O-ring
HSTC (Honda Selectable Torque Control)	A 7 livelli + off
Telaio	Semi-doppia culla in acciaio con telaietto reggisella ad alta resistenza
Dimensioni (L x L x A)	2.335 x 930 x 1.475mm (versioni MT e DCT)
Interasse	1.575 mm
Inclinazione canotto sterzo	27,5°
Avancorsa	113 mm
Raggio di sterzata	2,5 m
Altezza sella	870 / 850 mm
Altezza da terra	250 mm
Peso a secco	210 kg (MT), 220 kg (DCT)
Peso in o.d.m. con il pieno	230 kg (MT), 240 kg (DCT)
Distribuzione dei pesi	49,1% ant. / 50,9% post.
Raggio di sterzata	2,6 m
Sospensione anteriore	Forcella rovesciata a perno avanzato Showa a cartuccia con steli da 45 mm, pluriregolabile, corsa 230 mm, escursione ruota 204 mm
Sospensione posteriore	Forcellone in alluminio con bracci a sezione differenziata, monoammortizzatore pluriregolabile con leveraggio Pro-Link, escursione ruota 220 mm
Ruota anteriore	A raggi con cerchio in alluminio
Ruota posteriore	A raggi con cerchio in alluminio
Dimensioni cerchio ant.	21 x 2.15"
Dimensioni cerchione post.	18 x 4.00"
Pneumatico anteriore	90/90-21"
Pneumatico posteriore	150/70-18"



Freni anteriori	Dischi flottanti a margherita da 310 mm con flangia in alluminio, pinze radiali a 4 pistoncini con pastiglie in metallo sinterizzato, ABS
Freno posteriore	Disco a margherita da 256 mm con pinza a 1 pistoncino, pastiglie in metallo sinterizzato, ABS. Freno di stazionamento con leva al manubrio (solo versione DCT).
Freno di stazionamento	Pinza a 1 pistoncino, con comando al manubrio, su 4 livelli (solo versione DCT)
ABS	A due canali, disinseribile sulla ruota posteriore
Cruscotto	Layout verticale e comandi a cursore sul manubrio: contagiri, livello benzina, tachimetro, marcia inserita, computer di bordo, trip computer per i consumi, orologio, contachilometri con due parziali, temperatura liquido raffreddamento, Riding Mode, livello HSTC, modalità D/S e G (solo versione DCT)
Gruppi ottici ant/post	Full-LED
Indicatori di direzione	Con funzione di luci di posizione (APL, Amber Position Light). A LED, con funzione disattivazione automatica e 'Emergency Stop Signal' al posteriore.

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.