

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

04 ottobre 2023

HONDA CRF1100L AFRICA TWIN 2024



*Modello 2024: la regina delle maxienduro riceve aggiornamenti volti ad aumentare le **prestazioni**, arricchire l'**equipaggiamento** e migliorare il **comfort** di marcia.*

*Il motore bicilindrico parallelo con distribuzione Unicam mantiene la cilindrata di 1.084 cc e la potenza massima di 102 CV ma ora dispone di un consistente **incremento di coppia** (+7 Nm) a un regime più basso (-750 giri/min) grazie a ritocchi su **aspirazione**, **fasatura distribuzione**, **rapporto di compressione** e sistema di **scarico**.*

*Ridisegnata sia la **carenatura** che il **cupolino**, più protettivi, ora con **parabrezza regolabile** su 5 posizioni. Forme ridisegnate anche per i **fianchetti posteriori**.*

I cerchi nelle misure 21" e 18", sono ora a raggi tangenziali con gomme tubeless.

Alla versione standard, con sospensioni Showa pluriregolabili meccaniche, si affianca la **nuova versione “ES”** (Electronic Suspensions) dotata di forcella e ammortizzatore **Showa EERA™** (Electronically Equipped Ride Adjustment), **manopole riscaldabili e presa 12V**.

La popolarissima versione con cambio a doppia frizione **DCT** è ancora più efficace e piacevole da guidare nelle **manovre a bassa velocità** grazie ad un raffinato aggiornamento delle mappe di rilascio delle frizioni, ora con feedback sull'impianto di iniezione.

Invariate le altre caratteristiche: il robusto telaio a semi-doppia culla in acciaio, il telaietto **reggisella in alluminio** e il forcellone in alluminio derivato dalla specialistica CRF450R. La dotazione elettronica prevede 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. L'acceleratore Throttle By Wire 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®**, **Android Auto®** e la connettività **Bluetooth**. Un ulteriore schermo LCD amplia la gamma di informazioni visualizzate. L'impianto luci è **full-LED**, con **luci diurne DRL** automatiche. Il **Cruise Control** assicura piacevoli trasferimenti a velocità di crociera.

Da segnalare che delle tre colorazioni disponibili la 'Grand Prix Red' è appannaggio della sola versione con cambio manuale e sospensioni meccaniche. La versione ES è invece disponibile in 'Matt Ballistic Black Metallic' e nell'amatissimo "tricolour" composto da 'Pearl Glare White' e 'Glint Wave Blue Metallic', sia con cambio manuale che DCT.



Sommario:

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

1. Introduzione

Sono passati oltre trent'anni dalla nascita della leggendaria Honda XRV650 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 XRV650 Africa Twin e le successive versioni 750.

Dal 2016 al 2019, la CRF1000L 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 ha fatto un uso utilitaristico sui tragitti quotidiani. Il motivo? Semplice, ha offerto sempre prestazioni di alto livello ma facilmente sfruttabili, e una ciclistica robusta capace di comportarsi efficacemente sia su strada che in fuoristrada.

Nel 2018 arrivò il primo importante sviluppo. Venne introdotto il comando del gas *Throttle By Wire* con 4 *Riding Mode*, vennero ampliate le opzioni del controllo di trazione HSTC e furono rimodellati testata e impianto di 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 quei 4 anni il successo globale della CRF1000L Africa Twin è stato sensazionale, con oltre 87.000 esemplari venduti in tutto il mondo.

Per questo, **nel 2020**, nacque la nuova CRF1100L Africa Twin, destinata a superare le aspettative dei motociclisti di tutto il mondo. **Dal 2020 al 2023** la gamma della CRF1100L Africa Twin si è articolata su due modelli, la standard, dallo 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. Le principali caratteristiche che le accomunano sono state il motore di 1100 cc da 102 CV, la sofisticata elettronica di bordo con piattaforma inerziale IMU e il display touchscreen TFT a colori da 6.5".

Il **2024** segna un ulteriore passo in avanti nell'evoluzione di questa straordinaria maxienduro:

sia amplia infatti la gamma. Alla versione standard, con sospensioni meccaniche, si affianca la versione ES, con sospensioni elettroniche. Per entrambe, un equipaggiamento più completo, con restyling di cupolino, carena e fianchetti, parabrezza regolabile e cerchi tubeless. Sulla versione ES sono di serie anche le manopole riscaldabili e la presa 12V.

In questa cartella stampa viene descritta la CRF1100L Africa Twin 2024 nelle versioni standard ed ES. Per il modello Adventure Sports fare riferimento alla cartella stampa dedicata.

2. Panoramica del modello

La CRF1100L Africa Twin, nelle nuove versioni standard ed ES, mantiene il focus sulla capacità di affrontare il fuoristrada impegnativo, ma presenta aggiornamenti che ne migliorano l'equipaggiamento, restituendo ancora la sensazione, visiva e di guida, di una moto agile nata per i rally. Per il 2024 il motore bicilindrico parallelo di 1.084 cc, con testata Unicam, grazie agli interventi su aspirazione, distribuzione, rapporto di compressione e sistema di scarico, mantiene invariato il picco di potenza pari a 102 CV, ma offre un'erogazione sensibilmente più corposa ai medi regimi, con un picco di coppia che passa da 105 a 112 Nm, ad un regime inferiore (-750 giri/min).

Le due versioni, standard ed ES, differiscono principalmente per il tipo di sospensioni. La standard è dotata di Showa pluriregolabili meccaniche, mentre la ES offre le Showa EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment) a controllo elettronico delle tarature, con possibilità di regolare il precarico del monoammortizzatore anche in movimento. Sulla ES, inoltre, le manopole riscaldabili e la presa 12V sul cupolino sono di serie.

Ridisegnata sia la carenatura che il cupolino, più protettivi, ora con parabrezza regolabile su 5 posizioni. Nuovi anche i **fianchetti posteriori**. I cerchi da 21" ant. e 18" post. sono ora **a raggi tangenziali con gomme tubeless**. La popolarissima versione con cambio a doppia frizione **DCT** è ancora più efficace e piacevole da guidare nelle manovre a bassa velocità grazie ad un raffinato **aggiornamento delle mappe di rilascio delle frizioni**, ora con feedback sull'impianto di iniezione.

La ciclistica mantiene invariate le caratteristiche che l'hanno fatta apprezzare per il suo equilibrio e la sua efficacia. Il telaio in acciaio ha una struttura a semi-doppia culla mentre il telaietto reggisella è in alluminio e imbullonato, quindi smontabile. Il forcellone in alluminio deriva da quello della specialistica CRF450R.

Il cuore dell'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 *antiwheelie* dell'impennata a 3 livelli e ABS *cornering* a 2 modalità con funzione antisollevamento ruota posteriore. La presenza della IMU ottimizza anche l'efficacia degli eventuali cambi marcia in curva nel caso della versione con cambio DCT. I *Riding Mode* preimpostati sono quattro (TOUR, URBAN, GRAVEL e OFFROAD) a cui se ne aggiungono due (USER 1 e 2) personalizzabili. Per il **2024** il Throttle By Wire, l'ABS, la IMU e, ovviamente, il DCT, hanno messe a punto ancora più raffinate per rendere la guida più efficace e sicura.

La 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®, Android Auto® e connettività Bluetooth, accoppiato ad 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 'antipánico' in caso di frenate intense.

Progettata per assicurare il massimo del controllo, la posizione di guida è caratterizzata da una sella stretta, per rendere facile posare i piedi a terra, e da un manubrio alto che assicura una straordinaria efficacia alla guida in fuoristrada. La sella è a 870 mm da terra, regolabile a 850 mm senza attrezzi.

La nuova CRF1100L Africa Twin **2024** è disponibile **in Italia** nelle seguenti **colorazioni**:

Versione standard (sospensioni meccaniche), solo cambio manuale:

- Grand Prix Red

Versione ES (sospensioni elettroniche), sia cambio manuale che DCT:

- Matt Ballistic Black Metallic
- Tricolour: Pearl Glare White/Glint Wave Blue Metallic

3 Caratteristiche principali

3.1 Telaio e ciclistica

- ***Due versioni disponibili (novità 2024):***
 - ***standard con sospensioni plurigolabili meccaniche;***
 - ***ES con sospensioni elettroniche Showa EERA™***
- ***Cerchi a raggi tangenziali con pneumatici tubeless (novità 2024)***
- ***Piattaforma inerziale IMU a 6 assi posizionata nel centro di gravità***
- ***Telaio in acciaio a semi-doppia culla resistente e leggero***
- ***Leggero e solido telaietto reggisella in alluminio, imbullonato***
- ***Forcellone in alluminio di derivazione CRF450R, rigido e leggero***
- ***Cornering ABS a due modalità, 'road' e 'offroad'***

Novità del modello **2024** sono le sospensioni Showa EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment) con tarature sviluppate specificamente per la CRF1100L Africa Twin ES. Testate con successo sull'Africa Twin Adventure Sports, offrono la stessa escursione del modello standard dotato di sospensioni meccaniche (230 mm ant./220 mm post.). Il sistema adegua lo smorzamento idraulico in compressione ed estensione sulla base della velocità di escursione.

Gli adattamenti in tempo reale avvengono processando informazioni provenienti da tre unità di controllo: velocità della moto (dall'ECU), posizione e assetto (dalla piattaforma inerziale IMU) e il comportamento della forcella (dal sensore di escursione). Il *Suspension Control Unit* adatta il comportamento idraulico della sospensione in soli **15 millisecondi** (0,015 secondi) permettendo aggiustamenti praticamente istantanei.

La flessibilità di questo sistema permette di regolare lo smorzamento mentre il veicolo è in movimento fornendo, ad esempio, un supporto maggiore alle alte velocità. Inoltre, adatta la

risposta alle varie circostanze, ad esempio 'preparando' la moto per l'atterraggio dopo un salto o riducendo l'eccessivo affondamento durante una frenata decisa.

Semplicemente, Showa EERA™ è sinonimo di comfort a velocità di crociera, stabilità nella guida sportiva su asfalto e massima reattività in off-road, tutto alla portata di un tocco sullo schermo.

Le **5 modalità di smorzamento idraulico delle sospensioni** sono:

HARD stabile e reattivo è il setting più rigido, adatto alla guida sportiva su strada o con passeggero e borse piene. Viene selezionata automaticamente quando la moto è in modalità Tour.

MID, tra hard e soft, è pensato per garantire facilità e maneggevolezza nella maggior parte delle condizioni di guida. Viene selezionata automaticamente quando la moto è in modalità Urban.

SOFT confortevole ed equilibrato, è il set-up meno rigido, adatto a fondi stradali irregolari. Viene selezionata automaticamente quando la moto è in modalità Gravel.

OFF-ROAD studiato per garantire ottime prestazioni nella guida fuoristrada, è un set-up con progressivo irrigidimento della forcella all'aumentare della velocità di escursione della stessa e calibrazione rigida del monoammortizzatore. Viene selezionata automaticamente quando la moto è in modalità Off-road.

Questi 4 set-up dello smorzamento idraulico sono collegati ai 4 Riding Mode disponibili, tuttavia nei due Riding Mode personalizzabili USER 1 e USER 2, il pilota può scegliere liberamente il precarico delle molle tra 24 livelli disponibili, in modo da effettuare un adeguamento personalizzato di base dell'assetto.

La versione standard (che per il **2024** ricordiamo in Italia è disponibile nel solo colore *Grand Prix Red* e con cambio manuale) è dotata di sospensioni pluriregolabili Showa. La forcella, con cartuccia interna, a steli rovesciati da 45 mm a lunga escursione garantisce ottime performance su strada e fuoristrada. Il peso è ridotto al 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 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. Sui registri a vite di compressione ed estensione si agisce in pochi secondi.

Il perfetto bilanciamento tra robustezza e rigidità del telaio a semi-doppia culla fa sì che le doti fuoristradistiche siano di eccezionale livello. Allo stesso modo è stata curata la guidabilità a tutto tondo, anche su strada. La rigidità del canotto di sterzo è ottimizzata per ricevere un ottimo feeling dall'avantreno; i longheroni del telaio sono sottili e dritti senza sezioni trasversali frontali. La luce a terra è di 250 mm, l'interasse di 1.575 mm mentre angolo di sterzo e avancorsa misurano rispettivamente 27,5° e 113mm.

Il **peso con il pieno** è di 231 kg per la versione standard con sospensioni meccaniche e 233 kg per la versione ES con sospensioni elettroniche Showa EERA. Il peso con il pieno

della versione ES con cambio DCT è pari 244kg. Ricordiamo che sul mercato italiano per il 2024 non sarà disponibile il modello standard con cambio DCT.

Il telaio in alluminio imbullonato al telaio permette alla CRF1100L Africa Twin di essere snella tra le gambe del pilota con soli 195 mm di larghezza, aspetto cruciale per poter toccare facilmente il terreno con i piedi.

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 massimizza la percezione di trazione della ruota posteriore.

Al cuore delle elevate prestazioni su strada e in fuoristrada della CRF1100L Africa Twin c'è la piattaforma inerziale (IMU) a 6 assi Bosch MM7.10, posizionata nel centro di gravità 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*. Per il **2024** tutta l'elettronica di bordo ha ricevuto aggiornamenti della messa a punto per rendere la guida ancora più efficace, piacevole e sicura.

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 al posteriore solo nei Riding Mode OFFROAD e USER 1-2.

Dotate di pastiglie freno in metallo sinterizzato, le pinze freno Nissin mordono dischi flottanti da 310 mm 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, anche a pieno carico.

I nuovi cerchi a raggi tangenziali da 21" all'anteriore e 18" al posteriore montano coperture 90/90-21M/C 54H (ant.) e 150/70-19-R18M/C 70H (post.) **tubeless**. Gli pneumatici Metzeler Karoo Street sono il primo equipaggiamento. Sulla carta di circolazione sono riportati anche gli pneumatici tassellati 90/90-21M/C 54R TL (ant.) e 150/70-18M/C 70R TL (post.).

3.2 Motore

- ***Il motore bicilindrico Unicam a 8 valvole da 1.084 cc genera il 7% in più di coppia con un picco di 112 Nm, con più potenza e coppia dai bassi ai medi regimi***
- ***Il rapporto di compressione sale a 10,5:1 contestualmente alle nuove mappe dell'ECU, alla nuova fasatura della distribuzione, e all'aggiornamento dei sistemi di aspirazione e scarico***

La potenza del motore bicilindrico parallelo Unicam 8 valvole di 1.084 cc non è aumentata,

produce 102 CV (75 kW) a 7.500 giri ma con un **picco di coppia maggiore, 112 Nm a 5.500 giri/min** (precedentemente 105 Nm a 6.250 giri/min). Il rapporto di compressione è adesso di **10,5:1** (rispetto al precedente 10,1:1). I principali miglioramenti sono relativi ai sensibili aumenti di potenza e coppia ai **regimi bassi e medi**, in particolare in termini di coppia erogata, che rende il motore più vigoroso sin dalla prima apertura del gas, così come rappresentato dal grafico seguente:

I **canali di aspirazione dell'airbox** passano da 29 mm di diametro a 35 mm, per permettere l'ingresso di un volume maggiore d'aria, mentre i **cornetti di aspirazione** sono più lunghi di 65 mm. I corpi farfallati da 46 mm alimentano **condotti di aspirazione ridisegnati** per generare flussi in camera di scoppio più omogenei. Le impostazioni dell'**ECU** sono state ottimizzate in modo che l'iniettore atomizzi con il giusto angolo la miscela direttamente nelle camere di combustione a doppia accensione.

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. Ne risulta una testata estremamente compatta e un'efficiente conformazione della camera di scoppio. La leggerezza del sistema contribuisce inoltre alla centralizzazione delle masse. L'alzata delle valvole di aspirazione e scarico è pari rispettivamente a 9,3 mm e 10,2 mm. La fasatura a 270° e l'accensione a scoppi irregolari determinano il caratteristico sound "zoppicante" tipico dei motori V2.

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.

La precisione degli ingranaggi di bilanciamento anteriori e posteriori è tale che non sono necessari gli ingranaggi parastrappi; la presenza di una ruota fonica assicura la rilevazione delle accensioni irregolari.

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 cambio manuale a sei rapporti assicura cambiate precise e innesti sicuri anche nelle più gravose condizioni di guida off-road.

Il **silenziatore di scarico** è stato aggiornato per assecondare le modifiche apportate all'aspirazione e migliorare la guidabilità. **Più leggero**, ha una struttura interna che migliora prestazioni ed efficienza del motore, oltre ad emettere un sound pieno che

accompagna il classico “battito” del motore. Un altro accorgimento del modello **2024** è la messa a punto del **sound agli alti regimi** per una voce più ‘profonda’ e piena.

Il serbatoio da 18,8 L di capacità offre un’autonomia di oltre 380 km in base al consumo di 20,5 km/L (4,9 L/100 km, ciclo medio WMTC) sia per la versione con cambio manuale che in versione DCT.

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)**
- **Quattro Riding Mode: TOUR, URBAN, GRAVEL, OFFROAD**
- **Due Riding Mode USER completamente personalizzabili**

Sulla CRF1100L Africa Twin l’acceleratore TBW opera anche sulla base delle informazioni ricevute dalla piattaforma inerziale IMU a 6 assi.

I parametri motore regolabili sono numerosi: **potenza (P)** a 4 livelli, **freno motore (EB)** a 3 livelli, **controllo di trazione HSTC (T)** a 7 livelli (più la disattivazione), tutti coadiuvati dalla precisione offerta dai dati provenienti dalla IMU (beccheggio, rollio, imbardata).

È presente anche 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 limita molto 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 del cambio (D, S1-2-3, MT).

Per il **2024**, sulla **nuova versione “ES” con sospensioni elettroniche**, ogni Riding Mode è associato ad una taratura delle sospensioni.

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. T e W sempre liberamente selezionabili.

Versione DCT: modalità G non attiva.

Versione ES: taratura sospensioni su HARD.

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. T e W sempre liberamente selezionabili.

Versione DCT: modalità G non attiva.

Versione ES: taratura sospensioni su MID.

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. T e W sempre liberamente selezionabili.

Versione DCT: modalità G non attiva.

Versione ES: taratura sospensioni su SOFT.

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. T e W sempre liberamente selezionabili.

Versione DCT: modalità G attiva.

Versione ES: taratura sospensioni su OFFROAD.

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), taratura libera delle sospensioni sulla versione ES.

Modalità	Potenza	Freno Motore	ABS	G Switch	HSTC	Anti Impennata
TOUR	1	2	On-road	Non attivo	Regolabile da	Regolabile da
URBAN	2	2				
GRAVEL	4	3	Off-road	Attivo	0 a 7	0 a 3
OFF-ROAD	3	3				
USER 1 & 2	1-4	1-3	On o Off-road	Attivo o non attivo		

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 uno sportivo dinamismo di guida*
- **La funzionalità G per l'offroad massimizza la trazione**
- **La piattaforma inerziale IMU perfeziona i tempi di cambiata in curva e in presenza di salite e discese**
- **Per il 2024 gestione delle partenze, delle basse velocità e delle cambiate tra 1^a e 2^a marcia ancora più dolci e gestibili**

Honda ha venduto oltre 240.000 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 tredici anni fa. A dimostrazione del suo successo sul mercato, per i modelli che lo offrono come opzione, il DCT rappresenta circa il 50% delle vendite.

Per il **2024** il cambio **DCT** montato sulla CRF1100L Africa Twin è stato aggiornato in modo da avere un "attacco" della trasmissione **ancora più naturale e gestibile**, per partenze e **manovre a bassa velocità facili e sicure**; anche il **passaggio dalla 1^a alla 2^a marcia** è più fluido. Questo risultato è stato ottenuto con una sofisticata calibrazione degli attuatori idraulici che controllano le frizioni, e che inviano ora un feedback alla centralina di gestione.

Il cambio DCT **2024** è stato messo a punto per sfruttare al meglio l'incremento di coppia del propulsore, anticipando leggermente le **scalate che avvengono quindi a regimi superiori**. Anche la funzione di riconoscimento delle curve è stata migliorata, così la piattaforma inerziale (IMU), processando le informazioni di guida, riesce ad accordare l'angolo di piega della moto al regime di cambiata più adeguato.

Con il cambio a doppia frizione 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^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 (nel Riding Mode OFFROAD è preimpostata). 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, coadiuvato dalla IMU e sfruttando i dati di apertura farfalle, velocità, regime motore e marcia in uso, è in grado di riconoscere salite, discese e angoli di piega, mantenendo o inserendo sempre il rapporto adatto. Queste caratteristiche sono state ulteriormente migliorate sul modello 2024.

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 spingendo 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.

3.5 Stile ed equipaggiamento

- **Nuovo parabrezza regolabile su 5 posizioni**
- **Cupolino e carene ridisegnate per una maggiore protettività aerodinamica**
- **Fianchetti posteriori ridisegnati**
- **Manopole riscaldabili e presa 12V di serie su Africa Twin ES**
- **Design compatto progettato per l'offroad, con sella stretta e manubrio rialzato**
- **Touchscreen TFT a colori da 6,5" multifunzione**
- **Connessione Apple CarPlay® e Android Auto®**
- **Connettività Bluetooth per ogni tipo di smartphone**
- **Fari full-LED con luci diurne DRL (Daytime Running Lights) automatiche**
- **Cruise control**

Aggressiva e compatta. Due parole che riassumono il design in stile rally dell'Africa Twin, progettata per garantire il massimo divertimento in fuoristrada. Con questo obiettivo, e per ottenere anche maggiore comfort aerodinamico, per il **2024** sono stati **ridisegnati sia il cupolino che i fianchi della carena**. Inoltre, **il parabrezza è ora di tipo regolabile**, su 5 posizioni. Ritoccato anche il **design dei fianchetti posteriori**. Sulla La CRF1100L **Africa Twin ES** sono di serie anche le **manopole riscaldabili** e la **presa 12V**.

Come in precedenza la sella ha un'altezza standard di 870 mm da terra, ed è ribassabile senza attrezzi a 850 mm. Il manubrio in posizione rialzata assicura una postura eretta e un controllo efficace sia da seduti che in piedi sulle pedane. La coda è snella e la sella è sagomata per appoggiare i piedi a terra con facilità e agevolare i movimenti longitudinali del pilota. In opzione sono disponibili sia una sella ribassata di 25 mm (845-825 mm) o rialzata di 15 mm (885-865 mm). Il portapacchi posteriore in alluminio è di serie.

I doppi fari anteriori full-LED proiettano un fascio penetrante e sono dotati di luci automatiche per la marcia diurna (DRL) migliorando la sicurezza passiva di guida. I paramani sono di serie.

Lo schermo *touch* TFT a colori da 6,5" multifunzione offre al guidatore il pieno controllo di tutti i sistemi elettronici dell'Africa Twin. I *Riding Mode* sono visualizzati sulla parte in alto a sinistra della schermata e possono essere selezionati con un tocco (oltre che tramite i comandi al manubrio). In termini di layout e quantità di informazioni mostrate, il display offre la possibilità di scegliere tra 4 diverse opzioni di visualizzazione. È inoltre progettato per essere usato anche con i guanti.

Unico nel panorama delle maxienduro, il display TFT dell'Africa Twin è dotato di Apple CarPlay® per iPhone® e Android Auto® per cellulari Android® tramite connessione attraverso porta USB sulla destra del cupolino. Ciò rende possibile, ad esempio, accedere alle app di navigazione GPS, nonché effettuare e ricevere telefonate utilizzando un casco con cuffie Bluetooth. La connettività Bluetooth è disponibile per qualsiasi smartphone 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. Il *cruise control* è di serie. La batteria è una compatta e leggera unità agli ioni di litio che contribuisce alla centralizzazione delle masse.

4. **Accessori**

- ***Confermata e ampliata la gamma di accessori originali Honda***
- ***Gamma accessori disponibile sia come 'pacchetti' che singolarmente***
- ***I pacchetti disponibili sono: Rally, Adventure, Urban, Travel, ognuno in grado di soddisfare esigenze specifiche e tutti compatibili tra loro senza duplicazioni***

Per una moto come l'Africa Twin, capace di affrontare qualsiasi percorso, sia su strada che in fuoristrada, la disponibilità di accessori è davvero importante. Per questo Honda amplia e migliora di anno in anno la gamma di accessori originali. Ognuno di essi è frutto dell'analisi delle esigenze dei clienti, è progettato in parallelo all'Africa Twin dagli stessi ingegneri in Giappone, ed è costruito in diverse fabbriche Honda nel mondo secondo i rigidi standard di qualità della Casa madre.

È facile per chiunque attingere ai vari 'pacchetti' del sistema accessori, perché sono tutti compatibili tra loro senza duplicazioni, in modo da realizzare la propria versione personalizzata. E quando è necessario un singolo componente, nessun problema, sono acquistabili anche uno ad uno.

Rally Pack

Pensato per enfatizzare le doti offroad dell'Africa Twin e aumentare il livello di protezione delle parti più esposte a urti e colpi.

Il pacchetto contiene:

- Pedane Rally (più larghe e senza gomma)
- Tubolari protettivi motore (riparano dagli urti laterali)
- Griglie metalliche radiatori (proteggono le alette dagli urti)
- Quickshifter (per modello con cambio manuale)
- Pedale cambio elettronico (per modello con cambio DCT)
- Estensioni paramani in tinta (aumentano la protezione da urti e dal vento)
- Stickers ruote (migliorano il look sportivo)

Adventure Pack

Pensato per enfatizzare le doti di macina chilometri dell'Africa Twin!

Il pacchetto comprende:

- Tubolari paracarena (nuovo disegno, in acciaio inossidabile di spessore 25 mm, con riporto elettrolitico lucidato per resistere alla corrosione e facilitare la pulizia)
- Luci fendinebbia LED (montati in una nuova posizione rialzata)

- Borsa serbatoio 4,5 L (con sistema di aggancio veloce e tasca per lo smartphone)
- Protezioni incavi serbatoio (proteggono dai graffi e aumentano il grip delle ginocchia nella guida in offroad)

Urban Pack

Commuting quotidiano? Massima praticità con lo Urban Pack!

Il pacchetto è disponibile in due varianti, plastica o alluminio.

Lo Urban Pack Plastic comprende:

- Piastra e Top Box 58L con stickers di nuovo disegno (può contenere 2 caschi integrali)
- Schienalino passeggero
- Borsa interna morbida con tracolla

Lo Urban Pack Aluminium comprende:

- Piastra e Top Box 42L
- Borsa interna morbida con tracolla

Entrambi prevedono inoltre:

- Manopole riscaldabili (di serie su CRF1100L Africa Twin ES)
- Presa 12V sul cupolino (di serie su CRF1100L Africa Twin ES)
- Cavalletto centrale

Touring Pack

Lunghe distanze e capacità di carico non sono un problema!

Il pacchetto è disponibile in due varianti, plastica o alluminio.

Il Touring Pack Plastic comprende:

- Valigie laterali 40L sx / 30L dx con stickers di nuovo disegno
- Borse interne morbide con tracolla (misura unica)

Il Touring Pack Aluminium comprende:

- Valigie laterali 37L sx / 33L dx con supporti dedicati
- Borse interne morbide dedicate con tracolla

Entrambi prevedono:

- Deflettori superiori (fissati al cupolino, deviano l'aria da braccia e spalle)
- Deflettori inferiori (fissati alle carene, deviano l'aria dalle gambe)
- Pedane comfort per il passeggero (dotate di inserto in gomma)

Opzioni selle

Per i piloti più alti, o per quelli meno alti, sono disponibili le relative opzioni per la sella.

- Sella Comfort: la seduta ha una superficie di appoggio incrementata dell'8%

rispetto a quella di serie, ed il cuscino è costruito con 15 mm in più di spugna uretano di densità studiata per ridurre l'affaticamento sulle lunghe distanze. La sella Comfort corrisponde all'opzione "sella "alta", in quanto la seduta passa a 885 mm di altezza (regolabile senza attrezzi su 865 mm).

- Sella bassa: per i meno alti di statura è disponibile una sella ribassata a 845 mm, regolabile senza attrezzi a 825 mm.

Entrambe le selle sono disponibili in tre colorazioni (Black/Black, Red/Black e Blue/Black), per rispettare le tre livree disponibili per l'Africa Twin.

Altri accessori

Per chi necessita di un bauletto più compatto è disponibile un Top Box da 38L.

Il terminale di scarico speciale opzionale in titanio è realizzato da SC-Project ed è disponibile in due colorazioni: *Titanium Silver* e *Matt Black*.

5. Caratteristiche tecniche CRF1100L Africa Twin 2024

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.	10,5 : 1
Potenza max	102 CV (75 kW) @ 7.500 giri/min
Coppia max	112 Nm @ 5.500 giri/min
Rumorosità	MT: L _{urban} 75,1 dB, L _{wot} 80,1 dB DCT: L _{urban} 75,0 dB, L _{wot} 79,9 dB
Capacità olio	4,8 L totale (5,2 L totale, versione DCT)
ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	18,8 L
Emissioni CO ₂	114 g/km
Consumi	4,9 L/100 km (20,5 km/L)

IMPIANTO ELETTRICO

Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V-6Ah Li-ion (20hr)

TRASMISSIONE

Tipo frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento (doppia multidisco in bagno d'olio con funzione G per off-road su versione DCT)
Cambio	Manuale a 6 rapporti sempre in presa, (sequenziale doppia frizione a 6 rapporti su versione DCT)
Trasmissione finale	A catena sigillata con O-ring

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 1.485 mm
Interasse	1.575 mm
Inclinazione canotto	27,5° (27° 30')
Avancorsa	113 mm
Altezza sella	870 / 850 mm (optional: bassa 845/825 mm, comfort 885/865 mm)
Altezza da terra	250 mm
Peso con il pieno di benzina (18,8 L)	CRF1100L Africa Twin: <ul style="list-style-type: none">- 231 kg (versione cambio manuale)- 242 kg (versione DCT, non disponibile in Italia) CRF1100L Africa Twin ES: <ul style="list-style-type: none">- 233 kg (versione cambio manuale)- 244 kg (versione DCT)

SOSPENSIONI

Anteriore	<p>CRF1100L Africa Twin: Forcella rovesciata a perno avanzato Showa a cartuccia con steli di 45 mm, pluriregolabile, corsa 230 mm</p> <p>CRF1100L Africa Twin ES: Forcella rovesciata a perno avanzato a controllo elettronico Showa EERA™ con steli di 45 mm, corsa 230 mm</p>
Posteriore	<p>Forcellone in alluminio di derivazione CRF450R;</p> <p>CRF1100L Africa Twin: monoammortizzatore pluriregolabile con leveraggio Pro-Link, precarico idraulico con pomello, escursione ruota 220 mm</p> <p>CRF1100L Africa Twin ES: monoammortizzatore a controllo elettronico Showa EERA™ con leveraggio Pro-Link, escursione ruota 220 mm, precarico regolabile elettronicamente anche in movimento.</p>

RUOTE

Anteriore	21" M/C x MT 2.15 a raggi tangenziali con cerchi in alluminio
Posteriore	18" M/C x MT 4.00 a raggi tangenziali con cerchi in alluminio

PNEUMATICI

Tipo	Metzeler Karoo Street. Pneumatici alternativi "M+S" riportati su carta circolazione
Anteriore	90/90-21 M/C 54H tubeless
Posteriore	150/70 R18 M/C 70H tubeless

FRENI

Tipo	Con ABS a 2 canali su piattaforma inerziale IMU Modalità ABS selezionabile: ON-road e OFF-road
------	---

	ABS disinseribile sulla ruota posteriore.
Anteriore	Dischi flottanti a margherita da 310 mm con flangia in alluminio, pinze radiali a 4 pistoncini con pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco a margherita da 256 mm con pinza a 1 pistoncino, pastiglie in metallo sinterizzato
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	Immobilizer
Luci anteriori	Full-LED con DRL
Luci posteriori	Full-LED
Indicatori di direzione	Full-LED a disattivazione automatica e lampeggio di emergenza
Comando gas	TBW (Throttle by Wire) con Cruise Control
Funzionalità	Bluetooth audio, Apple CarPlay, Android Auto, connessione USB, Piattaforma inerziale IMU a 6 assi, Controllo di trazione HSTC a 7 livelli + Off, wheelie control a 3 livelli + Off, 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.

