

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

04 ottobre 2023

HONDA CRF1100L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS 2024



*Modello 2024: la nuova CRF1100L Africa Twin Adventure Sports va incontro ai desideri dei motociclisti che macinano chilometri principalmente su strada e passa alla ruota anteriore da **19 pollici**. È la novità più importante, ma non la sola, del modello al top della gamma Africa Twin, che riceve ulteriori aggiornamenti volti a renderla **più protettiva, più comoda, più performante** e, se possibile, ancora **più bella!***

*Diminuisce leggermente l'escursione delle sospensioni a controllo elettronico **Showa EERA™** (ora 210 mm ant. e 200 mm post., con nuove tarature) e di conseguenza l'altezza da terra (220 mm). La **nuova sella**, più confortevole, è posta ora a 855 mm (ribassabile a 835 mm). Confermati i cerchi a raggi tangenziali tubeless, con il posteriore che mantiene la gomma 150/70-18" e l'anteriore che passa alla **110/80-19"**.*

Il motore bicilindrico parallelo con distribuzione Unicam conferma la cilindrata di 1.084 cc e la potenza massima di 102 CV ma ora dispone di un **consistente incremento di coppia** (+7 Nm, per un picco di 112 Nm) **a un regime più basso** (-750 giri/min) grazie a ritocchi su aspirazione, distribuzione, rapporto di compressione e sistema di scarico.

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.

Cupolino e carenatura sono stati ridisegnati per offrire uno stile più muscoloso e una protettività superiore, sempre con parabrezza regolabile su cinque posizioni.

Altre caratteristiche: invariati il **telaio** a semi-doppia culla in acciaio, con **forcellone** in alluminio derivato dalla specialistica CRF450R, e il telaietto **reggisella in alluminio** imbullonato.

La dotazione elettronica rimane di riferimento. La piattaforma inerziale **IMU a 6 assi** 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** per tutti gli smartphone. Un ulteriore schermo LCD amplia la gamma di informazioni visualizzate. L'impianto luci è **full-LED** e dotato di **luci diurne DRL** e **cornering lights**. Di serie il **Cruise Control**.

Il serbatoio da 24,8 L offre un'autonomia a prova di "iron butt", e sia le manopole riscaldabili sia la presa 12V sono di serie.

Le colorazioni disponibili per entrambe le versioni (cambio manuale o cambio DCT) sono la sobria ma sportiva 'Matt Ballistic Black Metallic' e la memorabile Tricolour 'Pearl Glare White' ispirata alle mitiche "XR750" di fine anni Novanta.



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 motocuristi 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 vede questa straordinaria maxienduro da viaggio enfatizzare le sue doti dinamiche stradali, con l'adozione del cerchio anteriore da 19” con gomma 110/80-19. Nuovo assetto quindi per le sospensioni elettroniche Showa EERA™, che determinano una sella, anch'essa nuova e più confortevole, più bassa da terra. Migliorata la protettività aerodinamica con cupolino e carene ridisegnate. Il motore mantiene invariata la potenza massima ma guadagna in termini di coppia su tutto l'arco di giri, in particolare ai bassi e medi regimi. La versione DCT vanta un perfezionamento delle mappe di gestione delle frizioni, che rendono partenze e manovre a bassa velocità ancora più facili e intuitive.

In questa cartella stampa viene descritta la CRF1100L Africa Twin Adventure Sports 2024. Per il modello standard, anche in versione ES, fare riferimento alla cartella stampa dedicata.

2. Panoramica del modello

La CRF1100L Africa Twin Adventure Sports condivide il telaio e il motore con le versioni standard ed ES, ma per il 2024 si aggiorna per offrire la capacità di affrontare i lunghi viaggi, soprattutto su asfalto, con una maggiore precisione di guida, migliore protettività e, come sempre, grande praticità ed incredibile autonomia. Come? Con l'adozione della **ruota anteriore da 19”** e di una **carenatura ridisegnata**, e con il confermato serbatoio benzina da 24,8 litri, il parabrezza regolabile in altezza, il paracoppa maggiorato, i cerchi tubeless, le manopole riscaldabili e la presa 12V.

Anche per il 2024 la Adventure Sports è dotata delle **sospensioni a controllo elettronico Showa EERA™**, ora con **assetto rimodulato** sulla maggiore attitudine stradale dovuta all'adozione della **ruota anteriore da 19”**. Le impostazioni di base sono ancora 4: HARD, MID, SOFT e OFF-ROAD (collegati ai Riding Mode), per coprire ogni situazione di guida, più le modalità USER a disposizione per consentire la massima libertà di scelta. Si può inoltre selezionare il precarico molla dell'ammortizzatore posteriore, in modo da tenere conto delle condizioni di guida: a solo, con passeggero, a solo con bagagli, con passeggero e bagagli. Per il 2024 questa selezione è possibile anche in movimento.

A differenza dei modelli base ed ES, che mantengono il cerchio da 21”, la nuova

CRF1100L Africa Twin Adventure Sports passa al **cerchio anteriore da 19"**, con **pneumatico radiale 110/80**. Scopo di questa scelta è enfatizzare le già eccellenti doti dinamiche su asfalto, aumentando la **stabilità**, la sensazione di **controllo** ai massimi angoli di **piega**, e la **manovrabilità** a pieno carico. Ne consegue un adeguamento delle tarature delle sospensioni elettroniche Showa EERA™, ora con escursione leggermente ridotta (210 mm ant. e 200 mm post.), e una riduzione sia dell'altezza da terra (ora di 220 mm) sia dell'altezza **sella**, (ora **più confortevole** grazie ad una rinnovata imbottitura), pari a 855 mm (ribassabile senza attrezzi a 835 mm).

Per il 2024 il motore bicilindrico parallelo di 1.084 cc, con testata Unicam a 8 valvole, grazie agli **interventi su aspirazione, distribuzione, rapporto di compressione e sistema di scarico**, mantiene invariata la potenza massima, pari a 102 CV, ma offre un'erogazione sensibilmente più corposa ai medi regimi, con più coppia e potenza su tutto l'arco di giri, e la **coppia massima** che passa da 105 a **112 Nm**, ad un regime inferiore (-750 giri/min: 5.500 giri/min invece di 6.250). Gli interventi sul motore hanno interessato anche il cambio della versione **DCT**, che garantisce ora partenze e manovre a bassa velocità ancora più fluide e controllabili grazie alle nuove sofisticate mappe di gestione del rilascio frizioni

Il telaio in acciaio ha una struttura a semi-doppia culla mentre il telaietto reggisella è in alluminio e imbullonato (smontabile). Il forcellone in alluminio deriva da quello della 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 da viaggio: 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. Il *cruise control* è di serie.

Il frontale è stato parzialmente ridisegnato (nuovo cupolino e nuove carene) ma resta aggressivo e immediatamente riconoscibile, caratterizzato dalle doppie luci full-LED con DRL (Daytime Running Lights) e *cornering lights* progressive che massimizzano la sicurezza attiva. Confermati gli indicatori di direzione a disattivazione automatica e con funzione di lampeggio rapido 'antipanico' in caso di frenate intense.

Per il **model year 2024** la CRF1100L Africa Twin Adventure Sports è disponibile in due straordinarie colorazioni:

- 'Matt Ballistic Black Metallic', con ruote nere
- 'Pearl Glare White' (Tricolour), con ruote color oro

3 Caratteristiche principali

3.1 Telaio e ciclistica

- **Nuovo assetto per le sospensioni elettroniche Showa EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment)**
- **Nuovo cerchio anteriore da 19" con pneumatico 110/80 per una guida su asfalto più dinamica**
- **Cerchi a raggi tangenziali tubeless**
- **Forcellone in alluminio di derivazione CRF450R**
- **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**

Le sospensioni Showa EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment) con **nuove tarature dell'assetto** sviluppate specificamente per la rinnovata CRF1100L Africa Twin Adventure Sports 2024 con **ruota anteriore da 19"**, offrono un'escursione leggermente inferiore rispetto al precedente modello, ora pari a **210 mm ant. e 200 mm post.** L'efficacia del sistema è legata alla sua capacità di adeguare 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 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 fuoristrada, 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.

Il nuovo cerchio anteriore da 19" con pneumatico 110/80, prende il posto del precedente cerchio da 21 pollici con pneumatico 90/90. Al posteriore è invece confermato il cerchio da 18" con pneumatico 150/70. Questi cambiamenti si traducono in un maggior dinamismo nella guida su asfalto, sia guidando di buon passo, sia ad andatura turistica, da soli o con passeggero. Per effetto di questa modifica, **l'escursione delle sospensioni** è stata leggermente ridotta, **210 mm all'anteriore, 200 mm al posteriore** (dai precedenti 230 mm e 220 mm). Uno degli effetti di questo nuovo assetto è l'abbassamento del centro di gravità della moto, che migliora la manovrabilità alle basse velocità e facilita l'appoggio a terra dei piedi.

La luce a terra è di 220 mm (30 mm in meno rispetto alla precedente versione con ruota da 21 pollici). L'interasse misura 1.570 mm mentre, rispettivamente, angolo di sterzo e avancorsa misurano rispettivamente 27,5° e 106 mm (i valori del precedente modello erano 1.575 mm, 27,5°, 113 mm). **Il peso con il pieno di benzina è di 243 kg** (253 kg per la versione con cambio DCT).

Il telaio in acciaio è resistente e leggero. Mantiene l'andamento a semi-doppia culla ed è disegnato con l'obiettivo di massimizzare il rendimento dell'Africa Twin Adventure Sports sia su strada che in fuoristrada, contesto nel quale si muove ancora in maniera convincente. La rigidità attorno al canotto di sterzo è studiata per massimizzare la sensazione di padronanza sull'anteriore, mentre le travi discendenti sono rigide ma sottili, dritte e prive del traversino anteriore. Il telaietto 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. Anche il forcellone è in alluminio, di derivazione CRF450R, leggero e rigido.

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 su qualsiasi tipo di fondo e percorso. 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.

Le ruote a raggi tangenziali da 19" all'anteriore e 18" al posteriore montano rispettivamente pneumatici **110/80 R19 M/C 59V** e **150/70 R18 M/C 70H**. La carta di circolazione riporta anche i codici alternativi 110/80 R19 M/C 59R TL (ant.) e 150/70-18 M/C 70R TL (post.) che corrispondono alle coperture omologate per l'utilizzo fuoristrada.

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, sviluppa 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 a pieno carico.

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 giri motore per una voce più 'profonda' e piena.

Il serbatoio da 24,8 L di capacità offre un'autonomia di oltre 500 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. Il cruise control è di serie e, sulla versione con cambio DCT, all'occorrenza si avvale anche di opportuni cambi marcia per ripristinare la velocità impostata.

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)**
 - **Anti-wheelie a 3 livelli (più off)**
- **Quattro Riding Mode: TOUR, URBAN, GRAVEL, OFFROAD**
- **Due Riding Mode USER completamente personalizzabili**

Sulla CRF1100L Africa Twin Adventure Sports 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), il **controllo dell'impennata anti-wheelie (W)** a 3 livelli (più la disattivazione), tutti coadiuvati dalla precisione offerta dai dati provenienti dalla IMU (beccheggio, rollio, imbardata).

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).

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

Massima potenza in tutte le marce e freno motore intermedio. Assetto rigido.

P1, EB2, ABS 'road' e non disattivabile, sospensioni HARD.

T e W 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. Assetto intermedio.

P2, EB2, ABS 'road' e non disattivabile, sospensioni MID.

T e, W 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. Assetto morbido.

P4, EB3, ABS 'off-road' e non disattivabile. Sospensioni SOFT.

T e W 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. Assetto forcella progressivo, ammortizzatore rigido.

P3, EB3, ABS 'off-road' e disattivabile. Sospensioni OFFROAD.

T e W 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), sospensioni SOFT/MID/HARD/OFFROAD più le impostazioni base personalizzabili.

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

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

| Modalità di guida | Potenza | Freno Motore | ABS | G Switch | HSTC | Anti impennata |
|-------------------|---------|--------------|------------------|------------------|--------------------------|--------------------------|
| TOUR | 1 | 2 | On-road | Disattivato | | |
| URBAN | 2 | 2 | | | | |
| GRAVEL | 4 | 3 | Off-road | Attivo | Selezionabile dal pilota | Selezionabile dal pilota |
| OFF-ROAD | 3 | 3 | | | da 0 a 7 | da 0 a 3 |
| USER 1 & 2 | 1-4 | 1-3 | On-road/Off-road | On-road/Off-road | | |

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 cambiata 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, nel 2023, sono **oltre il 70%** i clienti che hanno acquistato l'Africa Twin Adventure Sports in versione DCT.

Per il **2024** il cambio DCT montato sulla CRF1100L Africa Twin Adventure Sports 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

- ***Cupolino e carene ridisegnate per una maggiore protettività aerodinamica***
- ***Parabrezza regolabile in altezza su 5 posizioni***
- ***Serbatoio da 24,8 litri, portapacchi in alluminio, ampio paracoppa***
- ***Cruise Control***
- ***Fari full-LED con luci diurne DRL (Daytime Running Lights)***
- ***Luci di svolta (Cornering lights) a LED progressive***
- ***Manopole riscaldabili, presa 12V***
- ***Touchscreen TFT a colori da 6,5" multifunzione***
- ***Connessione Apple CarPlay® e Android Auto®***
- ***Connettività Bluetooth per tutti gli smartphone***

Progettata per trascorrere molte ore in sella sui percorsi più disparati, la CRF1100L Africa Twin Adventure Sports 2024 ha un **nuovo cupolino e nuove carene**, ridisegnate con uno stile muscoloso **per migliorare la protezione aerodinamica e quindi il comfort** di pilota e passeggero. Confermato il parabrezza regolabile su 5 livelli di altezza, per offrire ottima visibilità o ampia protezione a seconda delle necessità.

Anche la sella è nuova, costruita in schiuma di uretano a densità ottimizzata e con 15 mm extra di spessore, offre un'area di appoggio più ampia dell'8%, pensata per ridurre

l'affaticamento sulle lunghe tratte. È posta ad 855 mm (-15 mm rispetto al precedente modello) e si può ribassare a 845 mm senza l'uso di attrezzi. Tra gli accessori è prevista anche una sella bassa che porta a 815 mm la distanza da terra, ribassabile senza attrezzi a 795 mm), un'opzione grazie alla quale davvero tutti possono provare l'emozione di guidare la più maestosa delle Africa Twin! Il portapacchi posteriore in alluminio è di serie.

I doppi fari anteriori full-LED proiettano un fascio penetrante e per maggiore sicurezza sono dotati di **luci di svolta (*cornering lights*) progressive** a tre stadi che utilizzano il dato della velocità e l'angolo di inclinazione (fornito dalla IMU) per regolare automaticamente l'area illuminata in curva. Sono presenti anche le luci per la marcia diurna (DRL, *Daytime Running Lights*) che si attivano/disattivano automaticamente in base all'intensità della luce ambiente, migliorando la sicurezza passiva di guida.

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 Adventure Sports. 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). 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 iPhone® e Android Auto per cellulari Android, tramite collegamento 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.

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 la nuova Africa Twin Adventure Sports, capace di coprire qualsiasi distanza sui fondi più disparati, 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 ottenere il massimo dalle doti offroad dell'Africa Twin Adventure Sports 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)
- Stickers ruote (migliorano il look sportivo)

Adventure Pack

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

Il pacchetto contiene:

- Tubolari protettivi 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:

- 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:

- Pedane comfort per il passeggero (dotate di inserto in gomma)

Opzioni selle

Per i piloti meno alti, è disponibile una sella ribassata a 815 mm, regolabile senza attrezzi a 795 mm, per consentire davvero a tutti di provare l'emozione di guidare la maestosa Africa Twin Adventure Sports. La sella bassa è disponibile nelle varianti *Black/Black* e *Blue/Black* per rispettare le due livree disponibili per l'Africa Twin Adventure Sports.

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*.

CRF1100L Africa Twin Adventure Sports "TRAVEL EDITION"

Per chi desidera una versione super accessoriata e pre-configurata è disponibile sul mercato italiano il modello "Travel Edition", sia con cambio manuale che DCT, e che comprende:

- Piastra e Top Box 58L
- Schienale passeggero
- Borsa interna morbida con tracolla
- Valigie laterali 40L sx / 30L dx
- Borse interne morbide con tracolla
- Borsa serbatoio 4,5 L
- Cavalletto centrale
- Tubolari protettivi paracarena
- Tubolari protettivi motore
- Luci fendinebbia LED

5. Specifiche tecniche Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports 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 81,5 mm |
| 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: Lurban 76,5 dB, Lwot 82,5 dB DCT: Lurban 76,8 dB, Lwot 82,3 dB |
| Capacità olio | 4,8 L totale (5,2 L totale, versione DCT) |
| ALIMENTAZIONE | |
| Carburazione | Iniezione elettronica Honda PGM-FI |
| Capacità serbatoio | 24,8 L |
| Emissioni CO ₂ | 114 g/km |
| Consumi | 20,5 km/L (4,9 L/100 km) |
| IMPIANTO ELETTRICO | |
| Avviamento | Elettrico |
| Battery Capacity | 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) | 2.305 x 960 x 1.475 mm |
| Interasse | 1.570 mm |
| Inclinazione canotto | 27,5° (27° 30') |
| Avancorsa | 106 mm |
| Altezza sella | 855 / 835 mm (optional: bassa 815 / 795 mm) |
| Altezza da terra | 220 mm |
| Peso con il pieno di benzina (24,8 L) | 243 kg (253 kg versione DCT) |
| Peso senza benzina | 224 kg (234 kg versione DCT) |
| SOSPENSIONI | |
| Tipo | Sistema a controllo elettronico Showa EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment) integrato con i Riding Mode |
| Anteriore | Forcella rovesciata a perno avanzato Showa a cartuccia con steli da 45 mm, pluriregolabile elettronicamente, corsa 210 mm. |
| Posteriore | Forcellone in alluminio di derivazione CRF450R, leveraggio Pro-Link, ammortizzatore regolabile elettronicamente, precarico regolabile elettronicamente anche in movimento, escursione ruota 200 mm. |
| RUOTE | |
| Anteriore | 19" M/C x 2,50 a raggi tangenziali con cerchi tubeless in alluminio |

| | |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Posteriore | 18" M/C x 4,00 a raggi tangenziali con cerchi tubeless in alluminio |
| PNEUMATICI | |
| Tipo | Bridgestone Battlax A41 Pneumatici alternativi "M+S" riportati su carta circolazione |
| Anteriore | 110/80-R19 M/C 59V (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 e cornering lights progressive in base all'angolo di piega |
| 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 |
| | Bluetooth audio, Apple CarPlay, Android Auto, connessione |

| | |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Funzionalità | USB, Piattaforma inerziale IMU a 6 assi, Controllo di trazione HSTC7 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.