

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

01 octobre 2020

Dossier De Presse Honda CRF1100L Africa Twin 2021



HONDA AFRICA TWIN

2021

Le fer de lance de la gamme Aventure Honda a subi une évolution majeure en 2020. Pour 2021, la version classique de l’Africa Twin adopte le très populaire coloris tricolore blanc, jusque-là réservé à la version «Adventure Sports».

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Caractéristiques techniques

1. Introduction

Il y a désormais plus de 30 ans que la Honda XR650 Africa Twin a fait ses premiers tours de roues en Europe. Son héritière actuelle, apparue en 2016, fût une toute nouvelle machine, elle n'en a pas moins hérité de tout l'esprit et de toutes les qualités qui avaient rendu le modèle originel si populaire.

C'est notamment cet équilibre parfait entre poids et puissance qui a conduit les premières générations d'America Twin au succès et c'est encore le cas aujourd'hui. Grâce à un dessin racé, à un moteur dynamique mais toujours disponible et une partie-cycle rassurante et confortable, la CRF1000L Africa Twin est elle aussi rapidement apparue comme un modèle de polyvalence au quotidien, une caractéristique qui explique son immense popularité tant auprès des aventuriers que des citadins ou bien encore des adeptes du tourisme au long cours.

En 2018, les deux versions de l'America Twin -transmission manuelle ou version à double embrayage DCT(Dual clutch Transmission), ont bénéficié de l'adoption du système de commande des gaz TBW (Throttle By Wire) avec ses trois modes de conduite, de fonctions supplémentaires sur le système de contrôle de couple HSTC (Honda Selectable Torque Control), mais aussi d'améliorations au niveau des conduits d'admission et d'échappement avec, pour bénéfices, une meilleure réactivité du moteur et une sonorité encore plus envoûtante. À la même époque apparaissait aussi la déclinaison America Twin Adventure Sports qui bénéficiait du même niveau équipement tout en y ajoutant une meilleure protection contre le vent, une autonomie accrue ainsi que des débattements de suspension légèrement supérieurs afin d'accroître encore son champ d'action hors des sentiers battus.

Compte-tenu de la très forte demande européenne et même mondiale autour de ce modèle (plus de 87 000 unités ont été vendues depuis 2016), 2020 a marqué, une fois de plus, l'histoire de l'America Twin.

Dans sa version standard, la CRF1100L America Twin a été profondément redessinée avec un style « rallye » compact, agressif et davantage tournée vers le tout-terrain. Puissance

et couple sont également en hausse tandis que le poids est en baisse, respectant ainsi les principes qui ont guidé la conception de cette machine depuis ses premiers jours.

Parallèlement, le contenu technologique, le confort ainsi que les capacités de la nouvelle CRF1100L Africa Twin Adventure Sports* ont encore été améliorés, notamment grâce à l'adoption du système Showa Electronically Equipped Ride Adjustment (EERA™)*.

**Voir dossier de presse spécifique au modèle CRF1100L Africa Twin Adventure Sports.*

-

2. Caractéristiques principales

La nouvelle CRF1100L Africa Twin se voit renforcée dans sa vocation tout-terrain jusqu'à offrir l'image -et les sensations- d'une authentique machine de rallye.

Plus compacte, plus fine et plus légère de 5 kg, elle annonce des performances encore plus dynamiques qu'elle doit aussi aux changements apportés à son moteur et qui se traduisent par une puissance et un couple en hausse de 7 et 6 % respectivement, avec un net regain de force sur toute l'étendue de la plage de régime. L'ensemble est conforme aux exigences de la norme antipollution Euro5.

Le cadre a également été totalement révisé et dispose dorénavant d'une boucle arrière démontable en aluminium, tout comme le bras oscillant inspiré de celui de la CRF450R.

Au cœur de l'America Twin 2021, une centrale inertielle 6 axes IMU (Inertial Measurement Unit) qui pilote non seulement les 7 modes du système de contrôle de couple HSTC mais aussi – et il s'agit d'une nouveauté 2020- le nouveau système anticabrage (3 modes disponibles), le système de freinage ABS actif en virage (qui dispose de réglages spécifiques au TT), le système de contrôle du délestage de la roue arrière et enfin le système de détection d'entrée en courbe associé à la transmission DCT.

Un nouveau mode de conduite OFF-ROAD vient compléter les modes URBAN, TOUR et GRAVEL déjà connus.

Précisément définie pour offrir le meilleur contrôle possible, la position de conduite profite d'une selle plus étroite ainsi que d'un guidon légèrement surélevé. L'instrumentation est confiée un écran tactile TFT couleur de 6,5 pouces qui offre une visibilité complète de tous les systèmes de la machine, en particulier le dispositif Apple CarPlay® ainsi que la connectivité Bluetooth. Une paire de feux de jour à diodes complète le système d'éclairage, améliorant notamment la sécurité et la visibilité. Le régulateur de vitesse fait partie de l'équipement d'origine.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Style & équipement

- ***Habillage facilitant le pilotage en tout-terrain avec une selle fine et un guidon surélevé***
- ***Instrumentation multifonctions TFT avec écran tactile de 6,5 pouces***
- ***Dispositif Apple CarPlay® autorisant l'utilisation d'un Apple iPhone® via l'instrumentation***
- ***Connectivité Bluetooth, feux de jour (DRL) et régulateur de vitesse d'origine***

Agressif et compact. Deux mots qui résument bien le nouveau style "rallye" adopté par l'Africa Twin en 2020. La raison est simple : être plus efficace en tout-terrain. Pour cela, la bulle est sensiblement plus basse afin de faciliter la visibilité de la piste tandis que le guidon est désormais plus haut afin d'offrir un meilleur contrôle et une position de conduite plus confortable, que l'on soit assis ou debout. La hauteur de selle reste inchangée à 850-870 mm.

La partie arrière de la moto est plus fine, la selle étant elle-même 40 mm plus étroite afin de faciliter la pose des pieds au sol. La forme de la selle a également été revue avec l'objectif de faciliter les déplacements du pilote d'avant en arrière. Une selle basse (825-845 mm) et une selle haute (875-895 mm) sont disponibles en option.

La nouvelle double optique avant à diodes est disposée plus haut et intègre désormais des feux de jour (Daytime Running Lights) dont l'intensité s'adapte automatiquement aux conditions lumineuses afin d'accroître la sécurité. Les protège-mains sont montés d'origine.

L'instrumentation multifonctions TFT (MID) avec écran tactile de 6,5 pouces permet au pilote de conserver le contrôle sur tous les systèmes de l'Africa Twin, chacun des modes de conduite pouvant être sélectionné à partir du coin supérieur gauche de l'écran.

Facilement utilisable même avec des gants, cette instrumentation multifonctions peut également être personnalisée afin d'afficher différents niveaux d'information en fonction du mode de conduite choisi.

On note l'apparition du système Apple CarPlay® qui autorise l'utilisation d'un téléphone de type Apple iPhone® par l'intermédiaire de l'écran tactile. Ainsi, les applications dédiées à la navigation sont-elles facilement accessibles et affichables tandis que la fonction Bluetooth permet de passer ou de recevoir des appels via un système d'intercom ajouté au casque. Pour sa part, l'iPhone® peut être directement branché sur un port USB disposé à droite de l'instrumentation. La connectivité Bluetooth étant également compatible avec les smartphones fonctionnant sous Android avec les commandes au commodo gauche.

Les clignotants sont équipés de la fonction de signalement de freinage d'urgence "Emergency Stop Signal function" : lorsque le pilote freine brutalement alors qu'il roule à une vitesse supérieure à 50 km/h, l'ensemble des clignotants entre en fonctionnement rapide afin de signaler aux autres usagers qu'un freinage d'urgence est en cours. Au-delà de cette fonction, les clignotants disposent également d'un système d'arrêt automatique mais plutôt que d'utiliser un temporisateur classique, le système compare la différence de vitesse entre la roue avant et la roue arrière et calcule le moment opportun pour annuler le clignotement en fonction de la situation.

L'Africa Twin millésime 2021 est également équipée d'origine d'un régulateur de vitesse qui facilite l'utilisation sur longue distance.

3.2 Motorisation

- ***Cylindrée portée à 1 084 cm³ pour une puissance de 75 kW et un couple de 105 Nm.***
- ***Nouvelle culasse, nouveaux calages de distribution, nouveaux corps d'injection et nouvel échappement***
- ***Rapports de transmission optimisés et nouveau matériau pour limiter le poids***
- ***Échappements avec système de valve ECV (Exhaust Control Valve) afin d'améliorer la sonorité à bas régimes et les performances à hauts régimes***

L'architecture du bicylindre en ligne huit soupapes à simple arbre à cames reste globalement inchangée. Toutefois, en 2020, la cylindrée a été portée de 998 à 1 084 cm³ avec, pour conséquence immédiate, une puissance en hausse de 70 à 75 kW à 7 500 tr/min et un couple qui augmente également de 99 à 105 Nm à 6,250 tr/min. Dans les faits, l'augmentation significative de la puissance et du couple se traduit par un regain de sensations à partir de 2 500 tr/min et sur toute la plage de régime jusqu'à la zone rouge.

L'augmentation de cylindrée a été obtenue en passant la course de 75,1 à 81,5 mm, l'alésage restant inchangé à 92 mm. Le rapport volumétrique est fixé à 10,1 à 1.

Parmi toutes les modifications apportées afin de réduire le poids de la machine, le moteur à boîte de vitesses conventionnelle est désormais 2,5 kg plus léger (66,4 kg) tandis que la version transmission DCT revendique un allègement de 2,2 kg à 74,9 kg.

Comme auparavant, le calage du vilebrequin (270°) et le calage spécifique de l'allumage

gènèrent un comportement moteur caractéristique qui favorise notamment la traction de la roue arrière. Totalelement revue, la culasse est associée à des corps d'injection plus larges (\varnothing 46 mm) avec des conduits précisément alignés afin de ne pas perturber l'écoulement de la veine gazeuse. La centrale électronique adopte de nouvelles cartographies tandis que l'angle des injecteurs a été modifié de façon à vaporiser le carburant plus directement vers les chambres de combustion à double allumage redessinées.

Directement hérité des technologies développées pour le motocross et en particulier pour la CRF450R, le système de distribution à simple arbre à cames en tête Unicam participe largement à la compacité de la culasse. En 2020, le calage de distribution a été revu avec, désormais, des levées de soupape de 10,1 mm à l'admission et 9,3 millimètres à l'échappement contre 9,2 et 8,6 mm précédemment.

Pour répondre à l'accroissement de l'efficacité de l'admission et à la puissance supérieure qui en découle, le silencieux d'échappement est désormais équipé d'une valve de type ECV (Exhaust Control Valve), très proche de celle que l'on peut trouver sur la CBR1000RR Fireblade. Ce dispositif améliore à la fois les performances et l'efficacité du moteur lorsqu'il s'ouvre à hauts régimes tout en favorisant une sonorité plaisante plus bas dans les tours.

Les carters moteur principaux se caractérisent par un plan de joint vertical. Ils sont communs aux deux versions -transmission manuelle et double embrayage DCT-, les seules différences visibles étant sur les carters extérieurs. La pompe à eau a été astucieusement intégrée au carter d'embrayage tandis que le thermostat a été placé directement dans la culasse.

Le moteur de l'Africa Twin adopte une configuration à carters "semi-humides" avec réservoir d'huile intégré. Cette disposition autorise une position plus basse du carter d'huile, ce qui permet en retour d'abaisser le poids et le centre de gravité du moteur. Dans la mesure où la pompe à huile est placée directement dans le réservoir qu'elle alimente, aucune conduite à haute pression n'est donc nécessaire.

Les vibrations secondaires sont neutralisées par le déplacement réciproque des pistons tandis que les vibrations du premier ordre sont annulées grâce au recours à deux contre-arbres d'équilibrage qui servent également à entraîner les pompes à eau et à huile.

En 2020, la précision de fonctionnement des contre-arbres avant et arrière a été améliorée au point de pouvoir supprimer les pignons à taille hélicoïdale. L'adoption d'un capteur sur le vilebrequin permet de détecter et de traiter les ratés d'allumage, un facteur important pour satisfaire aux exigences des normes antipollution OBD2 / Euro5. Toujours avec l'objectif

de répondre aux contraintes Euro5, la sonde lambda chargée de contrôler le niveau d'oxygène a été remplacée par des capteurs LAF (Lean Air Fuel) placés dans les collecteurs d'échappement afin de fournir une mesure nettement plus précise de la composition du mélange air/carburant.

Sur la version à transmission manuelle, la noix d'embrayage et le plateau de pression font appel à un système de cames qui facilite le passage des rapports à la montée comme à la descente, limitant également les risques de blocage de la roue arrière à la décélération. Le diamètre de l'embrayage est également plus petit tandis que la constante des ressorts de pression est plus faible, au bénéfice de la douceur de fonctionnement au niveau du levier.

Les pignons eux-mêmes ont été redessinés et réalisés à partir d'un matériau plus robuste. Un système de passage rapide de rapports « quickshifter » est toujours disponible en option.

3.3 Systèmes électroniques d'assistance du moteur et de la partie-cycle

- ***Système de contrôle du couple géré par la centrale électronique IMU et optimisé pour une utilisation en tout-terrain***
- ***Système anti-cabrage géré par la centrale électronique et paramétrable sur trois niveaux***
- ***Mode de conduite « OFF-ROAD » en plus des modes TOUR, URBAN et GRAVEL***
- ***Deux modes « USER » afin de personnaliser les paramètres de conduite***

En 2018, le moteur de l'Africa Twin a profité de l'adoption de l'accélérateur à commande électronique TBW (Throttle By Wire), autorisant un bien meilleur contrôle du caractère et de la puissance. Une évolution qui allait de pair avec l'arrivée du contrôle de couple HSTC (Honda Selectable Torque Control), bien utile au contrôle de la motricité du pneu arrière. En 2020, cet ensemble a sensiblement évolué et fonctionne désormais en conjonction avec une centrale électronique inertielle IMU à six axes.

Ce nouveau système offre quatre niveaux de puissance et trois niveaux de freinage moteur. Le HSTC conserve ses 7 réglages possibles mais chacun d'entre eux s'avère encore plus précis et plus efficace grâce à l'exploitation en temps réel des paramètres calculés par la centrale inertielle IMU en matière de tangage, de roulis et de vitesse.

Ainsi, la différence d'intervention entre chaque niveau a été optimisée afin de permettre au pilote d'effectuer un choix plus précis quant au niveau de dérive autorisé au pneu arrière lors d'une utilisation en tout-terrain. Par ailleurs, le système HSTC peut toujours être totalement déconnecté.

Le contrôle du cabrage est une autre nouvelle fonctionnalité proposée par l’Africa Twin depuis 2020. Là encore, grâce à la mesure du taux de cabrage par la centrale inertielle associée au contrôle du couple moteur par le système TBW, le pilote peut choisir entre trois niveaux d’intervention. Le niveau 1 autorise le déclenchement volontaire d’une roue arrière mais supprime tout mouvement brusque. Le niveau 3 empêche toute élévation de la roue avant tandis que le niveau 2 constitue en quelque sorte un réglage intermédiaire. Le système de contrôle du cabrage peut être totalement désactivé.

Quatre modes de conduite “par défaut” sont désormais disponibles sur l’Africa Twin : TOUR, URBAN, GRAVEL et OFF-ROAD pour couvrir la plupart des conditions d’utilisation. S’ajoutent à cela deux réglages « USER » qui mémorisent les paramètres choisis par l’utilisateur.

Cependant, même si l’on fait appel à l’un des modes de conduite « par défaut », il reste possible de modifier certains paramètres tel que le HSTC (7 choix possibles plus l’arrêt), le contrôle du cabrage (3 choix possibles plus l’arrêt) et, sur la version DCT, le mode S (3 choix possibles).

Détail des modes de conduite :

TOUR : pour une utilisation chargée, avec passager et bagages ; Niveau de puissance maximal (1), frein moteur au niveau 2 et freinage antiblocage en courbe activé.

URBAN : répond à la plupart des situations ; Niveau de puissance intermédiaire (2), frein moteur au niveau 2 et freinage antiblocage en courbe activé.

GRAVEL : utilisation sur piste/TT. Niveau de puissance minimal (4), frein moteur faible (3), freinage antiblocage en courbe activé mais réglages spécifiques tout-terrain. Dans cette configuration, l’ABS ne peut pas être déconnecté sur la roue arrière.

OFF-ROAD : niveau de puissance intermédiaire (3), frein moteur faible (3), freinage antiblocage en courbe activé mais réglages spécifiques tout-terrain. L’ABS peut être déconnecté sur la roue arrière.

USER 1 & 2 : permet au pilote de définir deux réglages personnalisés distincts. Il peut ainsi choisir son niveau de puissance (entre 1 et 4) et son niveau de frein moteur (entre 1 et 3) ainsi que le type d’intervention de l’antiblocage ABS (paramètres route/tout-terrain).

3.4 Transmission à double embrayage DCT

- *Changements de rapports ultrarapides tant en mode manuel (MT) qu'en modes automatiques D ou S*
- *Mode S (3 choix) permettant de monter plus haut dans les tours et de descendre les rapports plus tôt que le mode D, pour le pilotage plus dynamique*
- *Fonction G (Gravel) améliorant l'adhérence de la roue arrière en tout-terrain*
- *La centrale inertielle IMU et le détecteur d'inclinaison adaptent et améliorent le fonctionnement de la sélection en fonction de la situation*

Honda a vendu en Europe plus de 100 000 machines équipées de la technologie DCT depuis son apparition sur la VFR1200F en 2009. Preuve supplémentaire de son acceptation par les utilisateurs, sur la seule période avril 2018 / avril 2019, 48% des ventes étaient représentés par des modèles DCT lorsqu'une version spécifique était disponible.

Unique sur le marché, le système Honda DCT permet des changements de rapports sûrs, précis et ultrarapides, en toute transparence pour l'utilisateur. Ce système fait appel à deux embrayages distincts, le premier intervenant lors des démarrages et sur les rapports de transmission impairs (1^{er}, 3^e et 5^e), le second sur les rapports pairs (2^e, 4^e et 6^e). Afin de gagner en compacité, les arbres de ces 2 embrayages sont agencés de manière concentrique.

Chacun de ces embrayages est contrôlé indépendamment par son propre circuit électrohydraulique. Lorsqu'un changement de rapport doit intervenir, le système pré-engage le rapport à venir en l'utilisant l'embrayage qui n'est pas en charge à cet instant. L'embrayage en charge est ensuite automatiquement désengagé en même temps que le rapport pré-engagé entre en fonction. Il en résulte des changements de rapports quasi instantanés, parfaitement fluides et sans heurts. De plus, dans la mesure où les deux embrayages transmettent la puissance du moteur pratiquement sans interruption, les à-coups et leurs répercussions sur le comportement dynamique de la machine sont largement minimisés. La fiabilité mécanique en sort également renforcée puisqu'il n'est pas possible de caler ou d'endommager les trains de pignons en ratant un rapport.

Pour le pilote, le bénéfice en termes de confort et de diminution de la fatigue est indiscutable, en particulier en utilisation urbaine.

3 modes de sélection sont disponibles : un mode manuel qui permet au pilote de passer les rapports grâce à des commandes situées à main gauche, plus 2 modes automatiques, D et S. Le mode **D** offre le meilleur rapport entre confort de roulage et consommation alors que le mode **S** propose le choix entre 3 cartographies : **S1**, **S2** et **S3**. En mode S, la centrale électronique laisse le moteur monter plus haut dans les tours

avant de passer le rapport supérieur tout en changeant de vitesse plus tôt à la décélération pour profiter d'un meilleur frein moteur.

Que l'on soit en mode D ou S, le système permet de reprendre la main à tout moment : le pilote n'a qu'à sélectionner le rapport désiré en utilisant les boutons + et - disposés sur le commodo gauche. Après un certain temps et la prise en compte de paramètres tels que la vitesse, l'ouverture des gaz ou le rapport engagé, le système rebascule de lui-même en mode automatique.

Le système DCT de l'Africa Twin est également adapté à une utilisation en chemin et en tout-terrain grâce à une fonction spécifique "G" accessible via l'écran tactile de l'instrumentation. Actionner cette fonction sur n'importe quel mode permet d'améliorer le ressenti de l'adhérence et la maîtrise de la moto en limitant le glissement de l'embrayage lors des changements de rapports, donc en obtenant une transmission plus "directe".

La boîte DCT comporte également un calculateur d'inclinaison qui conditionne les changements de rapports à l'angle de la machine (selon qu'elle est en montée ou en descente) afin de conserver un contrôle optimal dans toutes les conditions de pilotage.

Une nouvelle fonctionnalité inaugurée par le système DCT de la CRF1100L est la détection d'entrée en courbe. Lorsque la centrale inertielle détecte que la machine prend un virage, le système ajuste très finement le programme de sélection afin de générer des changements de rapports encore plus naturels.

3.5 Partie-cycle

- ***Centrale inertielle à six axes disposée au centre de la machine***
- ***Cadre revu et plus léger avec boucle arrière rapportée en aluminium et bras oscillant plus rigide afin d'améliorer l'adhérence et le retour de sensations***
- ***Système de freinage antiblocage ABS actif en virage et disposant de réglages spécifiques au tout-terrain***
- ***Nouveaux réglages et nouveau tarage pour les suspensions avant et arrière***

Les performances de l'Africa Twin sont en grande partie dues à la présence d'une centrale inertielle à 6 axes IMU Bosch MM7.10 qui mesure en temps réel l'angle et le taux de tangage, de roulis et de lacet. Ces mesures permettent de contrôler l'adhérence de la roue arrière via les systèmes TBW et HSTC, l'adhérence de la roue avant au freinage grâce à l'antiblocage en virage et les délestages de la même roue avant grâce au système anticabrage. Enfin, l'IMU participe aussi au contrôle de la dérive de la roue arrière.

En parallèle de l'adoption de la centrale inertielle, l'Africa Twin évolue également au niveau de sa partie-cycle. La résistance et la rigidité de son cadre simple berceau dédoublé ont été totalement revus par les ingénieurs châssis afin d'optimiser les performances en tout-terrain tout en renforçant ses aptitudes et sa polyvalence sur route.

La rigidité autour de la colonne de direction a été optimisée au bénéfice de l'adhérence de la roue avant. Les tubes principaux du cadre sont également plus fins et plus directs, ce qui a permis de supprimer l'un des tubes transversaux à l'avant. Le poids total de ce nouveau cadre est inférieur de 1,8 kg au modèle précédent.

Une boucle arrière en aluminium (teintée en rouge) remplace l'ancienne boucle en acier solidaire du cadre. Cette nouvelle structure s'avère 40 mm plus étroite à son point bas, une caractéristique essentielle pour pouvoir poser facilement les pieds à terre. Conçu selon le même modèle que celui de la CRF450R, le bras oscillant en aluminium est totalement nouveau, 500 gr plus léger et plus rigide afin d'améliorer l'adhérence de la roue arrière et le ressenti du pilote.

La garde au sol reste fixée à 250 mm, avec un empattement de 1 575 mm, une chasse et une traînée de 27° 30'/113 mm. Le poids total en charge est de 226 kg (version DCT : 236 kg), en baisse de 5 kg.

Avec un débattement de 230 mm, la fourche inversée à cartouches Showa de \varnothing 45 mm présente des réglages internes modifiés afin de privilégier les performances en tout-terrain et sur route. La détente et la compression sont toujours entièrement réglables. Le té de fourche supérieur est réalisé en aluminium moulé tandis que le té de fourche inférieur comporte à la fois de l'acier forgé et de l'aluminium creux (pour l'axe de direction). Les bras de fourche sont maintenus dans les tés grâce à 4 vis de chaque côté.

Revu pour s'accorder avec l'avant, le monoamortisseur arrière Showa de \varnothing 46 mm offre 220 mm de débattement et dispose d'une bonbonne séparée afin de garantir un contrôle optimal dans les conditions les plus difficiles, en particulier en tout-terrain extrême. La précharge du ressort peut être modifiée directement sur le corps de l'amortisseur, de même que les réglages de la compression et de la détente.

Les platines de support du bras oscillant font désormais appel à un acier haute résistance (600MPa) alors que le tube qui les relie fait désormais office de point d'ancrage supérieur pour l'amortisseur (via une rotule), améliorant encore les remontées d'information sur l'adhérence de la roue arrière.

La centrale inertielle IMU prend en compte l'angle d'inclinaison, la décélération (grâce aux capteurs de roues) ainsi que le taux de dérive des roues pour déterminer la pression de freinage appliquée aux étriers. De même, si la centrale détecte un soulèvement soudain de la roue arrière, elle contrôle précisément la force de freinage pour maintenir la stabilité. Lorsque la machine est à l'arrêt et en prévision d'une utilisation en tout-terrain, l'ABS peut être déconnecté à l'arrière.

Côté freinage, les composants existants sont reconduits. On trouve donc à l'avant un ensemble compact de 2 étriers 4 pistons à montage radial agissant sur des disques flottants "pétale" de \varnothing 310 mm par l'intermédiaire de plaquettes en métal fritté, efficaces sur route comme en tout-terrain. À l'arrière, un disque fixe ajouré de \varnothing 256 mm complète l'ensemble.

L'Africa Twin 2021 continue de faire confiance à une paire de jantes rayonnées de 21 pouces à l'avant et 18 pouces à l'arrière qui reçoivent respectivement des enveloppes de 90/90-21 et 150/70-18. Les enveloppes mixtes d'origine peuvent, en cas de besoin, être remplacées par des gommes à crampons homologuées par Honda (90/90-21M/C 545 et 150/70 B18M/C 70Q, respectivement données pour 180 et 160 km/h). Afin d'augmenter la résistance et de faciliter l'entretien, les rayons sont fabriqués en acier inoxydable.

-

4. Accessoires et équipements

Une large gamme d'accessoires et d'équipement est disponible pour la CRF1000L Africa Twin, y compris :

- Top-case et valises latérales aluminium 42 l
- Top-case et valises latérales aluminium 58 l
- Selles hautes et basses (870-895 mm / 825-845 mm)
- Bulle haute
- Protections de radiateur, protections de carters et de collecteur d'échappement
- Extensions de protège-mains
- Poignées chauffantes
- Prise accessoire 12 V avec supports
- Quickshifter
- ...

**CRF1100L Africa Twin
2021**

Moteur

Type Bicylindre en ligne calé à 270°, 4 temps, simple ACT Unicam et 4 soupapes par cylindre, refroidi par eau

Cylindrée 1 084 cm³

Alésage x Course 92 x 81,5 mm

Rapport volumétrique 10,1 à 1

Puissance maxi. 75 kW à 7 500 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 105 Nm à 6 250 tr/min (95/1/EC)

Émissions sonores 73 dB

Capacité d'huile 4,8 / 4,3 litres* (5,2 / 4,7 litres* DCT)

* démontage / vidange avec filtre

Alimentation

Carburateur Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 18,8 litres

Émissions CO₂ 112 g/km (version ABS)

110 g/km (version DCT-ABS)

Consommation (WMTC) 4,9 l/100 km* (version ABS)

4,58 l/100 km* (version DCT-ABS)

Système électrique

Allumage Digital avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12 V-6 Ah Lithium-Ion

Alternateur 490 W à 5000 tr/min

Transmission

Embrayage • Multidisque en bain d'huile à glissement assisté, commande manuelle

• Double embrayage multidisque en bain d'huile avec mode spécifique tout-terrain (version DCT-ABS)

Boîte • 6 rapports en prise constante (version ABS)

• 6 rapports en prise constante avec mode spécifique tout-terrain (version DCT-ABS)

Transmission finale Par chaîne à joints toriques

Cadre

Type Double poutre/simple berceau dédoublé en acier

Partie cycle

Dimensions (L x l x H) 2 330 x 960 x 1 395 mm

Empattement 1 575 mm

Angle de chasse 27,50°

Traînée 113 mm

Hauteur de selle 850 / 870 mm

Garde au sol 250 mm

Poids tous pleins faits 226 kg (ABS)

236 kg (DCT-ABS)

Rayon de braquage NC

Suspensions

Type Avant Fourche inversée à cartouche Showa ø 45 mm réglable en précharge.

Débattement 230 mm

Arrière Pro-Link avec monoamortisseur Showa réglable en précharge et détente.

Débattement 220 mm

Roues

Type Jantes aluminium rayonnées, rayons inox

Jantes Avant 21 x 2.15

Arrière 18 x 4.00

Pneumatiques Avant 90/90-21M/C 54H avec chambre.

(Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer/

AX41T Metzeler Karoo Street)

Arrière 150/70-18 avec chambre.

(Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer/

AX41T Metzeler Karoo Street)

Freins

Type Avant Double disque hydraulique ø 310 mm avec étriers 4 pistons à montage radial, ABS et plaquettes métal fritté. Modes ABS route et tout terrain.

Arrière - Simple disque hydraulique ø 256 mm avec étrier simple piston, ABS déconnectable et plaquettes métal fritté (version ABS) + frein de parking par étrier simple piston (version DCT-ABS uniquement). Modes ABS route et tout terrain.

Instrumentation & éclairage

Instrumentation Écran tactile TFT multifonctions de 6,5 pouces

Sécurité Système antiblocage ABS, système de contrôle de couple HSTC à 3 niveaux + déconnexion, système antidémarrage HISS

Éclairage Avant Double optique à diodes

Arrière A diodes

Équipements Feux de jour, Bluetooth audio et Apple Carplay®, prise USB, clignotants à arrêt automatique, régulateur de vitesse, signal de freinage d'urgence, IMU, systèmes de contrôle de couple, anticabrage...

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.

** Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.*

