

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

21 octobre 2021

22YM HONDA NT1100



**HONDA NT1100
2022**

Une nouvelle génération de routière fait son apparition dans la gamme Honda. Avec la motorisation de la CRF1100L Africa Twin comme point de départ, la nouvelle NT1100 s'avère à la fois confortable, agile et performante. Une assise basse, une géométrie précisément calculée ainsi que des suspensions de haute qualité ont été associées pour

créer un ensemble au comportement sportif. Une bulle réglable en hauteur associée à des déflecteurs d'air disposés sur les parties inférieures et supérieures de l'habillement garantit une efficacité aérodynamique de haut niveau, synonyme de protection élevée. Le régulateur de vitesse fait partie de l'équipement d'origine, tout comme les valises latérales et les poignées chauffantes. Les aides au pilotage comptent trois modes par défaut, deux modes paramétrables, un système de contrôle de couple HSTC ainsi qu'un système anticabrage. Deux étriers radiaux quatre pistons garantissent la puissance de freinage tandis que les liaisons au sol sont assurées par des enveloppes de 120/70-17 et 180/55-17. L'instrumentation est confiée à un écran TFT couleur tactile de 6,5 pouces, avec connectivité Apple CarPlay®, Android Auto® et Bluetooth.

Prix:

NT1100 DCT CHF 15'290.-

NT1100 Manuel CHF 14'250.-

La NT1100 2022 sera disponible dans les coloris suivants :

- Gris métallique Matte Iridium
- Blanc Pearl Glare
- Noir Graphite

Disponibilité: Fin décembre 2021

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Accessoires et équipements
5. Caractéristiques techniques

1. Introduction

Dans un paysage motocycliste actuellement dominé par les gros trails routiers, il subsiste un manque. Le manque d'une machine qui puisse contenter ceux qui veulent à la fois des performances, un bon comportement dynamique, du confort sur longue distance et un certain contenu technologique, sans pour autant projeter l'image et adopter les dimensions d'une « aventurière ». En d'autres termes, ce qu'ils veulent, c'est une authentique routière richement dotée en équipements et capable de performances sportives, le genre de machine efficace et pratique au quotidien tout en étant prête à partir pour un long voyage avec passager et bagages.

La NT1100 est précisément cette machine. Une nouvelle génération de routière, conçue pour attirer un public large tout en ravivant la mémoire de ceux qui ont côtoyé les anciennes générations de routières Honda. En employant le même cadre et la même motorisation que la CRF1100L Africa Twin, la NT1100 s'assure un incontestable niveau de performances. Mais elle se caractérise aussi par des équipements et des caractéristiques spécifiques qui renforcent et élargissent son attractivité.

Koji Kiyono, responsable du projet NT1100 :

« Chez Honda, nous avons la réputation d'avoir, depuis longtemps, su répondre aux demandes de nos clients en matière de motos de tourisme "traditionnelles". Les précédents modèles que sont nos Pan European ou Deauville ont bénéficié d'un public très fidèle pendant de nombreuses années. Ainsi, lorsqu'il s'est agi de concevoir une nouvelle routière, nous avons voulu construire quelque chose qui trouverait écho chez ces clients traditionnels. Mais nous voulions aussi séduire d'autres utilisateurs, indépendamment de leur âge et de leurs préférences, des personnes en quête d'un nouveau type de moto, polyvalente et amusante. C'est pourquoi nous avons créé cette NT1100, qui offre des performances moteur actuelles, une partie-cycle agréable à piloter, un ensemble de technologies modernes et un style nouveau et distinctif. Nous espérons sincèrement que les futurs acquéreurs profiteront au maximum de tout son potentiel ».

2. Caractéristiques principales

Confortable, agile, amusante. Telle est la NT1100 en un mot. Son style élégant et ses équipements offrent une réelle efficacité aérodynamique tandis que la position de conduite est clairement dédiée au tourisme. La hauteur de la bulle est réglable sur 5 niveaux alors que des déflecteurs d'air – sur les parties hautes et basses du carénage – augmentent encore la protection du pilote. L'instrumentation dispose d'un écran tactile TFT couleur de 6,5 pouces dont l'affichage est personnalisable et qui permet une connectivité Apple CarPlay® et Android Auto®. Le régulateur de vitesse, les poignées chauffantes et les valises latérales font partie de l'équipement de série.

Le cadre double poutre simple berceau dédoublé en acier assume un empattement relativement court et une géométrie qui privilégie la réactivité. Les suspensions font appel à une fourche inversée de \varnothing 43 mm à cartouche Showa ainsi qu'à un monoamortisseur dont le ressort est réglable hydrauliquement en précharge. Le freinage est principalement assuré par un double disque à commande hydraulique de \varnothing 310 mm avec étriers 4 pistons à montage radial alors que la monte pneumatique est confiée à des gommes de 120/70-17 à l'avant et 180/55-17 à l'arrière.

La NT1100 se caractérise par une motorisation bicylindre en ligne directement empruntée à l'America Twin mais dont les caractéristiques de l'admission et de l'échappement ont été adaptées afin de générer des accélérations ultra-progressives et une sonorité agréable à bas régime. Les performances affichées ne se font pas au détriment de la consommation puisque l'efficacité énergétique de ce bloc permet une autonomie d'environ 400 km avec le réservoir de 20,4 litres.

La dotation électronique comprend un système de contrôle de couple HSTC (Honda Selectable Torque Control) à trois modes de réglage, un système anticabrage paramétrable (3 niveaux), des feux à diodes ainsi que des clignotants à extinction automatique et fonction de signalement de freinage d'urgence. La transmission 6 rapports à double embrayage DCT est proposée en option.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Style & équipement

- **Style épuré au profit des performances aérodynamiques**
- **Bulle réglable en hauteur (5 positions) et déflecteurs d'air additionnels**
- **Valises latérales, poignées chauffantes et régulateur de vitesse de série**
- **Écran tactile TFT couleur de 6,5 pouces avec Apple CarPlay®, Android Auto® et connectivité Bluetooth**
- **Prise USB, béquille centrale et prise ACC de série**

La NT1100 a été conçue comme une moto sportive et agile mais aussi comme une moto agréable à utiliser au quotidien, avec un aérodynamisme protecteur et une ergonomie tournée vers le confort du pilote.

Le style est subtilement sophistiqué, avec des surfaces simples qui soulignent les principales lignes de caractère. Une certaine élégance dynamique court ainsi de l'avant vers l'arrière et caractérise le design de la NT1100. Toutefois, ces formes doivent tout autant à l'esthétique qu'à la fonction avec, pour objectif ultime, d'améliorer la qualité de l'expérience de conduite.

Installés de série, les déflecteurs d'air additionnels supérieurs et inférieurs assurent un renfort de protection contre le vent et les intempéries autour du bas du corps et des bras. La bulle offre 5 niveaux de réglage en hauteur, avec un débattement maximal de 164 mm. En position basse, le flux d'air est plutôt dirigé autour des épaules alors qu'en position haute, l'air passe au-dessus du casque du pilote. Les poignées chauffantes font partie de l'équipement standard, tout comme le régulateur de vitesse.

Le pilote s'intègre parfaitement à la machine, enveloppé par la protection offerte par le carénage. Épaisse et confortablement dimensionnée pour 2, la selle pointe à une hauteur de 820 mm et se complète d'une large poignée passager.

Le silencieux d'échappement est disposé au plus bas afin de maximiser le volume des valises. Intégrées à la liste des équipements de série, ces valises sont amovibles et constituent l'une des principales caractéristiques de la NT1100. Elles ont été délibérément conçues pour être aussi fines que possible pour faciliter les déplacements en ville puisque la moto ne mesure que 901 mm à son point le plus large. Le volume des sacoches est de 33 litres à gauche et 32 litres à droite.

Lumineux et facile à lire, l'écran tactile TFT de 6,5 pouces offre 3 choix d'affichage : GOLD, qui affiche toutes les informations et les modes ; ARGENT, centré sur le compteur de vitesse et le compte-tours et BRONZE qui privilégie le compte-tours. La couleur de fond de l'écran dispose d'un réglage par défaut en plus d'un choix entre le noir et le blanc.

Les connectivités Apple CarPlay®, Android Auto® et Bluetooth permettent d'accéder aux fonctions d'un téléphone intelligent via l'écran TFT.

L'équipement compte aussi des feux à diodes avec des feux de jour (Daytime Running Lights) et des clignotants à extinction automatique et fonction de signalement de freinage d'urgence : 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 qui, plutôt que d'utiliser un temporisateur classique, 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. Les aspects pratiques sont renforcés par la présence d'une prise USB, d'une prise accessoire et d'une béquille centrale.

3.5 Partie-cycle

- ***Cadre simple berceau dédoublé acier avec boucle arrière rapportée en aluminium***
- ***Géométrie privilégiant la vivacité***
- ***Fourche inversée ø 43 mm et monoamortisseur AR avec réglage en précharge***
- ***Système de freinage avec double disque ø 310 mm et étriers 4 pistons à montage radial***

Le cadre de la NT1100 est issu d'une base éprouvée et solide puisqu'il s'agit de l'architecture double poutre simple berceau dédoublé en acier de la CRF1100L Africa Twin avec sa boucle arrière rapportée en aluminium. Toutefois, pour correspondre à la vocation routière de la NT1100, les suspensions aux orientations tout-terrain de la CRF ont été remplacées par des éléments davantage orientés vers un usage routier et adapté à sa géométrie.

Réglable en précharge, la fourche inversée Showa à cartouche de ø 43 mm offre un débattement de 150 mm, tout comme le monoamortisseur arrière. Pour faciliter les réglages lorsque la moto est chargée avec passager, la précharge du ressort dispose d'un réglage hydraulique déporté par molette.

Les jantes sont en aluminium moulées sous pression permettant la réalisation d'un moyeu creux à l'avant. La conception à branches croisées (les branches sont reliées en diagonale sur la jante) présente plusieurs avantages : elle atténue les vibrations du roulage en ligne droite et offre une grande rigidité dans les virages. Les enveloppes sont des 120/70-17 à l'avant et 180/55-17 à l'arrière.

L'empattement est de 1 535 mm, avec un angle de chasse de 26,5°, une traînée de 108 mm et une garde au sol de 175 mm. Le poids à vide est de 238 kg pour de la NT1100 avec boîte manuelle contre 248 kg pour la version à double embrayage DCT.

La puissance de freinage est assurée, à l'avant, par un double disque avant de ø 310 mm coiffé par des étriers 4 pistons à montage radial. Le disque arrière de ø 256 mm utilise un

étrier simple piston. L'ensemble est contrôlé par un système antiblocage ABS.

3.3 Motorisation

- ***Bicylindre en ligne de 1 084 cm³ simple ACT et 8 soupapes***
- ***Puissance de 75 kW et couple de 104 Nm***
- ***Admission et échappement travaillés pour des accélérations puissantes et progressives ainsi que pour une sonorité agréable à bas régimes***

Le bicylindre en ligne simple arbre à cames en tête et 8 soupapes de 1 084 cm³ qui équipe la NT1100 est le même bloc éprouvé que celui de la CRF1100L Africa Twin. La puissance reste inchangée, avec 75 kW à 7 250 tr/min pour 104 Nm à 6 250 tr/min en ce qui concerne le couple maximal. Le taux de compression est de 10,1 : 1. Autre caractéristique commune, le vilebrequin calé à 270° pour un intervalle d'allumage spécifique.

Un système TBW (Throttle By Wire) assure la gestion de ce moteur alimenté par une injection électronique PGM-FI. La principale différence entre les 2 blocs – et celle qui est immédiatement perceptible par le pilote – tient à l'optimisation de la longueur des conduits d'admission et au travail mené à l'intérieur du silencieux afin de produire une "pulsation" agréable à bas régime, des accélérations puissantes et progressives et une vitesse de croisière reposante sur autoroute, des caractéristiques majeures compte tenu de la vocation de la NT1100.

Les carters moteur principaux se distinguent 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. 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.

Un capteur placé sur le vilebrequin (avec des dents de couronne espacées de 10°) 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, des capteurs LAF (Lean Air Fuel) placés dans les collecteurs d'échappement sont chargés de fournir une mesure précise de la composition du mélange air/carburant.

3.4 Systèmes électroniques d'assistance

- ***3 modes de pilotage par défaut + 2 modes USER paramétrables***
- ***3 choix de niveaux d'intervention du système de contrôle du couple HSTC***
- ***3 choix de niveaux de contrôle du système anticabrage***

Le système de contrôle des gaz électronique TBW gère les performances et le caractère du moteur, en complément du système de contrôle du couple HSTC et du système anticabrage. Cet ensemble permet de disposer de 3 modes de pilotage préprogrammés couvrant une grande variété de conditions de conduite, de 4 niveaux de puissance et de 3 niveaux de freinage moteur, le niveau 1 représentant le maximum pour chaque paramètre.

La sélection des modes est gérée à partir du commodo gauche tandis qu'un témoin s'active sur l'instrumentation lorsque le contrôle du couple HSTC entre en fonction.

Détail des modes de conduite :

URBAN : répond à la plupart des situations, avec un niveau de puissance et un frein moteur intermédiaires ;

RAIN : limite la puissance et le frein moteur pour davantage de confiance dans des conditions d'adhérences précaires ;

TOUR : pour une utilisation chargée, avec passager et bagages, avec une puissance maximale (accélération) et un niveau de frein moteur intermédiaire ;

USER 1 & 2 : permet au pilote de définir deux réglages personnalisés distincts. Les réglages définis en mode USER sont automatiquement enregistrés et ne nécessitent pas une reprogrammation lorsque le contact est coupé.

3.5 Transmission à double embrayage DCT

- ***Choix entre mode manuel (MT) ou automatique (AT)***
- ***Mode S (3 choix) permettant un pilotage plus sportif***

Honda a vendu en Europe plus de 200 000 machines équipées de la technologie DCT depuis son apparition sur la VFR1200F en 2009. Preuve supplémentaire de son acceptation par les utilisateurs, en 2020, 53 % des clients choisissent la version DCT lorsque celle-ci est proposée.

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. La

longévité de la transmission finale est également accrue. Pour le pilote, le bénéfice en termes de confort et de diminution de la fatigue est indiscutable, en particulier en utilisation urbaine.

Le système DCT offre deux approches de conduite distinctes - une transmission entièrement automatique (AT), avec des changements de rapports préprogrammés en fonction de la vitesse du véhicule, du rapport sélectionné et du régime, et une transmission manuelle (MT) qui permet au pilote de gérer ses changements de rapports à l'aide des gâchettes situées sur le guidon gauche.

En mode automatique, 2 options D et S sont possibles. En mode D, le pilote profite du meilleur rapport entre confort de roulage et consommation. Le mode S propose le choix entre 3 cartographies : S1, S2 et S3. Le niveau 1 est le plus modeste et permet de changer de rapports dans la plage des moyens régimes. Plus agressif, le niveau 3 permet de monter plus haut dans les régimes. Le niveau 2 est un intermédiaire entre les deux. Le mode préféré peut également être mémorisé.

4. Accessoires et équipements

Une large gamme d'accessoires et d'équipement est disponible pour la NT1100, sous la forme de « pack » ou au détail, avec notamment :

URBAN PACK

Top-case 50 l avec sacs intérieurs, dossier passager, sacoche réservoir 4,5 l...

TOURING PACK

Selle confort pour pilote et passager, repose-pieds confort pour pilote, feux antibrouillards...

VOYAGE PACK

Top-case 50 l avec sacs intérieurs, dossier passager, sacoche réservoir 4,5 l, selle confort pour pilote et passager, repose-pieds confort pour pilote et feux antibrouillards...

NT1100

2022

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.	104 Nm à 6 250 tr/min (95/1/EC)
Capacité d'huile	4,8/4,3 litres* (5,2/4,7 litres* DCT) * démontage / vidange avec filtre

Alimentation

Carburant	Injection électronique PGM-FI
Capacité de carburant	20,4 litres
Consommation (WMTC)	5 l/100 km* (version ABS) 5 l/100 km* (version DCT-ABS)

Système électrique

Allumage	Digital avec avance électronique
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V-11,2 Ah
Alternateur	NC

Transmission

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

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Double embrayage multidisque en bain d'huile avec mode spécifique tout-terrain (version DCT-ABS)
Boîte	<ul style="list-style-type: none"> • 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)	2 240 x 865 x 1 360 mm (1 524 mm avec bulle en position haute)
Empattement	1 535 mm
Angle de chasse	26,50°
Traînée	108 mm
Hauteur de selle	820 mm
Garde au sol	175 mm
Poids en ordre de marche	238 kg (ABS) 248 kg (DCT-ABS)
Rayon de braquage	NC

Suspensions

Type	Avant	Fourche inversée à cartouche Showa ø 43 mm réglable en précharge. Débattement 150 mm
	Arrière	Pro-Link avec monoamortisseur à gaz Showa réglable en précharge. Débattement 150 mm

Roues

Type		Jantes aluminium
Jantes	Avant	17 pouces
	Arrière	17 pouces
Pneumatiques	Avant	120/70R-17
	Arrière	180/55-17

Freins

Type	Avant	Double disque hydraulique ø 310 mm avec étriers 4 pistons à montage radial, ABS et plaquettes métal fritté.
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 256 mm avec étrier simple piston, ABS et plaquettes métal fritté.

Instrumentation & éclairage

Instrumentation	Écran tactile TFT multifonctions de 6,5 pouces + écran
-----------------	--

