

HONDA CRF1000L Africa Twin

Data del comunicato stampa: 16 ottobre 2015

Nuovo modello: *nel pieno rispetto del versatile spirito avventuroso delle sue leggendarie progenitrici, la nuova CRF1000L Africa Twin è spinta da un innovativo e potente motore bicilindrico parallelo inserito in un telaio in acciaio agile e leggero, progettato per fornire prestazioni esaltanti sia su strada che in fuoristrada, da soli o a pieno carico, durante i lunghi viaggi o sui tragitti quotidiani. La nuova Africa Twin è disponibile in tre versioni: standard, con ABS e HSTC (Honda Selectable Torque Control) o con cambio sequenziale a doppia frizione DCT - dotato di nuova funzionalità "G" per il fuoristrada - ABS e HSTC.*



Indice:

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

1. Introduzione

Le caratteristiche essenziali di una moto fatta per vivere l'avventura – un motore potente, un telaio robusto con sospensioni a lunga escursione, una posizione di guida eretta e un ampio manubrio – ne assicurano l'efficacia su qualsiasi terreno. È proprio questa la chiave del successo di queste moto: facili da guidare, confortevoli e versatili, sono performanti sia attraverso i tortuosi passi di montagna sia sfrecciando sulle autostrade, ma anche agili nel traffico delle città. E quando il desiderio di avventura ha il sopravvento, sono in grado di percorrere lunghi tragitti anche in fuoristrada.

Durante lo sviluppo della nuova CRF1000L Africa Twin, la ricerca del perfetto equilibrio tra prestazioni off-road, comfort stradale e agilità, è stato un tema costante, e una sola moto ha impressionato per versatilità, tenuta e maneggevolezza, sia su strada che in fuoristrada: la XR750 Africa Twin, indimenticata regina delle maxienduro 'dakariane'. Perfino nel confronto con le attuali maxienduro e crossover ha dimostrato di essere il più valido punto di riferimento. Non c'è probabilmente nessun componente in comune tra la progenitrice e la moto di oggi, ma, sia su strada che in fuoristrada, la nuova CRF1000L Africa Twin incarna la sostanza e lo spirito che hanno reso leggendaria la fantastica XR750.

Y. Hasegawa, S-LPL (Series Large Project Leader), CRF1000L Africa Twin:

"Fin dal primo momento in cui abbiamo iniziato a lavorare al design e alla progettazione della nuova Africa Twin, l'obiettivo è stato di creare la migliore moto 'adventure' di sempre, che fosse ugualmente divertente e performante sia attraversando i continenti, sia nei lunghi trasferimenti autostradali, ed anche nel traffico dei quotidiani tragitti urbani. La popolarità e le prestazioni del modello precedente hanno costituito un importante punto di riferimento durante tutto il periodo di progettazione, e dopo molti mesi di ricerca, sperimentazione, sviluppo e prove, possiamo dire che la nostra CRF1000L è in grado di affrontare il fuoristrada regalando al pilota un piacere di guida unico, mantenendo il comfort necessario per il turismo a lungo raggio e l'agilità che diverte su ogni tipo di percorso stradale. In altre parole, una moto veramente degna di ereditare il nome Africa Twin."



2. Panoramica del modello

L'eccezionale versatilità si deve innanzitutto al motore, capace di una spinta grintosa a qualsiasi regime e su ogni tipo di percorso. È un bicilindrico parallelo frontemarcia estremamente compatto, da 998 cc, dotato di testata Unicam, proprio come sulle CRF250/450R per il motocross.

Potenza elevata e coppia lineare determinano un'erogazione poderosa e una risposta pronta a qualsiasi regime, accompagnata da un gustosissimo sound sia ai bassi regimi che in prossimità della zona rossa. L'albero motore con fasatura a 270° regala al propulsore un "battito" estremamente personale ed eccellente trazione su ogni fondo, mentre il doppio contralbero di bilanciamento minimizza tutte le vibrazioni.

Il ridotto sviluppo in altezza del motore a carter semi-secco fa sì che la nuova CRF1000L Africa Twin abbia un'eccellente luce a terra, ben 250 mm, che le permette di superare agevolmente qualsiasi ostacolo. Inoltre, la disposizione intelligente delle varie componenti ha effetti positivi non solo sul comportamento dinamico, ma anche dal punto di vista estetico. La pompa dell'acqua è infatti alloggiata all'interno del carter frizione, ed è azionata dal contralbero di bilanciamento anteriore. Stessa soluzione per la pompa dell'olio, azionata dal contralbero di bilanciamento primario.

Il leggero cambio manuale a 6 rapporti sfrutta lo stesso sistema di selezione della CRF250/450R, che assicura cambiate precise e veloci, ed è dotato di frizione assistita con antisaltellamento.

Oltre alla versione standard, che prevede un allestimento appositamente privo di qualsivoglia controllo elettronico, è possibile scegliere la versione dotata di ABS e HSTC (Honda Selectable Torque Control). Il top di gamma è la versione con cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) dotato di funzionalità "G" per il fuoristrada, e anch'essa con ABS e HSTC. Sui modelli con ABS è possibile la disattivazione sulla ruota posteriore, in modo da consentirne il bloccaggio nelle condizioni di guida off-road che lo richiedono. L'Honda Selectable Torque Control (HSTC) dispone di impostazioni su tre livelli più la disattivazione. Maggiore è il livello impostato, minore è il livello di intervento, permettendo uno slittamento crescente della ruota motrice.

La versione della nuova CRF1000L Africa Twin con cambio sequenziale a doppia frizione **DCT** prevede una modalità di cambiata manuale '**MT**' (Manual Transmission), che permette di cambiare le marce agendo sulle palette al manubrio, e due modalità automatiche '**AT**' (Automatic Transmission), '**D**' (Drive) ideale per massimizzare l'efficienza dei consumi e in viaggio, ed '**S**' (Sport), per una guida sportiva e ora articolata su tre livelli, che possiamo definire '**S1**', '**S2**', '**S3**'.

Il cambio sequenziale a doppia frizione DCT mantiene ovviamente le sue prerogative di efficacia anche in fuoristrada, ma sulla nuova CRF1000L Africa Twin è presente la nuova funzionalità **G**, attivabile tramite un pratico tasto sul cupolino in qualsiasi momento e in tutte le modalità (D, S, MT), che enfatizza le doti di trazione in off-road riducendo il parziale slittamento delle frizioni nell'apri-chiudi e durante i cambi marcia.

Il telaio a semi-doppia culla in acciaio della CRF1000L Africa Twin garantisce il perfetto equilibrio tra stabilità ad alta velocità, anche a pieno carico, ed attitudine al fuoristrada, coniugando eccezionale resistenza alle più dure sollecitazioni con una bilanciata flessibilità. La centralizzazione delle masse, ottenuta posizionando alcuni componenti come la batteria dietro la bancata dei cilindri, contribuisce ad abbassare il baricentro, con effetti positivi sulla manovrabilità, soprattutto a bassa velocità.

La forcella rovesciata a perno avanzato Showa con steli da 45 mm è completamente regolabile e prevede l'attacco radiale per le pinze freno Nissin a 4 pistoncini. I grandi dischi flottanti da 310 mm di diametro hanno il profilo a margherita e garantiscono una grande potenza frenante e ottima modulabilità. Anche il monoammortizzatore Showa è pluriregolabile, con registro idraulico del precarico molla che velocizza le operazioni di set-up. La nuova CRF1000L Africa Twin è una vera maxienduro e, come la CRF450 Rally, monta cerchi a raggi da 21 pollici all'anteriore e 18 pollici al posteriore. Ciò consente di installare specialistici pneumatici tassellati in alternativa a quelli polivalenti di primo equipaggiamento.

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



3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

Compatto, leggero e potente; il motore bicilindrico parallelo della CRF1000L Africa Twin sviluppa una potenza massima di 70 Kw (95 CV) a 7.500 giri/min e una coppia massima di 98 Nm a 6.000 giri/min. Il manovellismo dell'albero motore è a 270°, la testata è di tipo Unicam a 4 valvole per cilindro e la lubrificazione a carter semi-secco. Il basamento è comune a entrambe le versioni con cambio manuale e con cambio a doppia frizione DCT.

Il motore della CRF1000L Africa Twin è stato progettato tenendo conto in particolare di due aspetti: prestazioni efficaci e affidabili sulle lunghe percorrenze e un'erogazione corposa e lineare che dia il massimo controllo della trazione. Queste caratteristiche rendono la nuova Africa Twin estremamente divertente e versatile, adatta ai percorsi urbani come ai raid più impegnativi.

Il motore bicilindrico parallelo da un litro di cilindrata consente un equilibrio ottimale tra potenza, coppia, massa e dimensioni fisiche, soprattutto se progettato con l'obiettivo della riduzione di peso, della centralizzazione delle masse e dell'abbassamento del baricentro. Le esperienze maturate nelle competizioni con le CRF250/450R e con la CRF450R Rally sono state accuratamente trasferite per limitare al minimo le dimensioni e il peso, basti pensare che l'ingombro longitudinale del motore della nuova CRF1000L Africa Twin è pari a quello del bicilindrico parallelo della CBR500R.

Per gli obiettivi di performance che la nuova Africa Twin si pone, un motore bicilindrico a V della stessa cilindrata e potenza sarebbe stato fisicamente troppo lungo e alto. Con una potenza massima di 95 CV a 7.500 giri/min e una coppia massima di 98 Nm a 6.000 giri/min, il nuovo motore bicilindrico parallelo garantisce un'erogazione di potenza lineare e diretta, con una disponibilità di coppia immediata ai regimi bassi e medi oltre ad una gratificante grinta agli alti regimi.

L'elevata luce da terra - fondamentale per l'efficacia in off-road e le grandi pieghe su strada - è stata ottenuta grazie al motore corto e compatto. Il basamento è diviso verticalmente ed incorpora il serbatoio dell'olio (la lubrificazione è a carter semi-secco, la prima volta su una moto Honda), mentre la pompa dell'acqua è alloggiata all'interno del carter frizione (un'innovazione per un motore motociclistico) con termostato integrato nella testata dei cilindri.

Con questa intelligente soluzione migliora anche l'estetica del motore, grazie alla evidente eliminazione delle viti di fissaggio e all'accorciamento della relativa tubazione. Inoltre, a muovere le pompe di olio e acqua sono i due contralberi di bilanciamento. Infine, a ulteriore dimostrazione della genialità del cambio a doppia frizione, il basamento della versione DCT è identico a quello della versione con cambio tradizionale.

Il motore con lubrificazione a carter semi-secco ha il serbatoio dell'olio incorporato e in posizione ribassata, con coppa dalla ridotta profondità in modo da limitare al minimo lo sviluppo in altezza del motore. Poiché la pompa di mandata dell'olio è collocata dentro al serbatoio dell'olio stesso, non c'è bisogno del passaggio che lo mantenga in pressione, una soluzione adottata anche in questo caso con l'obiettivo di ridurre peso e ingombri.

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

Il sistema di distribuzione monoalbero Unicam è una soluzione che deriva dalle Honda CRF250/450R per il motocross, ed usa un albero a camme posizionato in modo ideale e realizzato per pressofusione (con lo stesso metodo usato per la CBR1000RR Fireblade). Ne risulta una testata estremamente compatta, che lascia grande libertà nella scelta dell'angolo incluso tra le valvole di aspirazione e scarico oltre ad una ideale conformazione della camera di scoppio. La leggerezza del sistema contribuisce alla centralizzazione delle masse e alla sua concentrazione verso il baricentro. Le valvole misurano 36,5 mm all'aspirazione e 31 mm allo scarico.

Sulla precedente XRV750 Africa Twin, l'ordine di scoppio e le 'pulsazioni di potenza' del motore bicilindrico a V di 52° assicuravano eccellente trazione e precise sensazioni sul livello di aderenza dello pneumatico posteriore. Sulla nuova CRF1000L lo stesso risultato è stato ottenuto con gli scoppi irregolari determinati dalla fasatura a 270° dell'albero motore.

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 rullo sono annullate da due contralberi di bilanciamento, quello anteriore dotato di due masse eccentriche, quello posteriore dotato di una massa eccentrica, per ridurre il peso senza inficiare il comfort di marcia.

Le misure di alesaggio e corsa sono pari a 92 x 75,1 mm. I pistoni progettati con metodologia CAE adottano questa misura di alesaggio per ottimizzare il bilanciamento tra rigidità e resistenza, mentre un rivestimento in resina sul mantello riduce gli attriti. Allo stesso scopo è presente la cromatura in AB-1 degli spinotti e il trattamento con Palphos M1-A delle bielle (lo stesso usato sulla CBR600RR).

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. Sono stati inoltre ottimizzati tutti i giochi, sia tra le rampe dello spingidisco e del cestello, sia tra i dischi condotti e il cestello, e anche tra i dischi di attrito e la campana. Tutta la trasmissione è più leggera di 500 grammi rispetto ad un sistema tradizionale anche grazie al cambio a 6 rapporti tutto nuovo, con selettori 'forati' per la 1^a, 2^a, 3^a e 4^a marcia. Sul lato basamento, l'ingranaggio della primaria è dotato di nervature di raccolta dell'olio per massimizzare la lubrificazione tra esso, l'ingranaggio secondario e le relative molle di recupero. Infine, il selettore del cambio marcia ha lo stesso disegno adottato sulle CRF250/450R, che assicura cambiate facili e innesti sicuri anche nelle più gravose condizioni di guida off-road. Massimo rendimento anche per i dettagli della trasmissione finale, con parastrappi in gomma dalla forma e dimensione inedite, progettate per offrire la massima sensibilità di guida e trazione.

Il piacere di guidare la nuova CRF1000L Africa Twin è esaltato anche dal sound ricco di carattere emesso dal terminale di scarico. Progettato con metodologia CAE e brevettato da Honda, è dotato di tre camere con passaggi interni e due uscite differenziate. Il sound proveniente dalla terza camera accentua la sensazione di grinta ai regimi alti, mentre la seconda camera produce i suoni cupi e profondi tipici dei bicilindrici di grossa cilindrata.

Ci sono 4 livelli di controllo (1, 2, 3 e Off) tra i quali scegliere relativamente all'HSTC (Honda Selectable Torque Control). Il livello di default è adatto all'uso stradale e alla massima sicurezza su fondi viscosi. Agendo sull'apposito pulsante si attiva il livello intermedio, mentre il terzo livello è il più adatto alla guida sportiva. Tenendo premuto più a lungo il tasto di selezione si può disattivare il sistema (un'apposita spia lo segnala), l'ideale per la guida in fuoristrada più aggressiva. Per lo stesso motivo anche l'ABS può essere disattivato, ma solo sulla ruota posteriore, per garantire efficacia frenante sull'anteriore e al tempo stesso libertà di manovra nei passaggi più difficili.

La versione con cambio a doppia frizione DCT (Dual Clutch Transmission) della nuova CRF1000L Africa Twin dispone di nuove entusiasmanti funzionalità incredibilmente efficaci su qualsiasi fondo e percorso. Oltre alla consueta modalità D (Drive), che rimane l'ideale in viaggio e per massimizzare l'efficienza dei consumi, ci sono ora tre modalità S (Sport), caratterizzate da livelli crescenti di sportività nei regimi di cambiata, in modo da assecondare i gusti di guida di qualsiasi pilota e assecondare i più svariati utilizzi. Inoltre, la modalità S impostata rimane in memoria al momento dello spegnimento, ed è quindi attiva al successivo riavvio del motore, in modo da poter sempre guidare nella modalità preferita.

Fin dall'introduzione della Honda Crosstourer, il cambio a doppia frizione Honda DCT è stato dotato di *adaptive clutch capability control*, un sistema che negli apri/chiodi a bassa velocità impone un minimo slittamento delle frizioni per rendere estremamente dolci le reazioni della trasmissione. Esso è presente anche sulla nuova CRF1000L Africa Twin che in più è dotata della nuova funzionalità **G** per il fuoristrada. Qualunque sia la modalità impostata (D, S, MT), premendo il tasto G sul cupolino vengono enfatizzate le doti di trazione rendendo più diretti i cambi marcia.

Ma non è tutto. È presente ora anche un sensore di pendenza che permette alla centralina del cambio DCT di decidere con estrema precisione quando è meglio cambiare marcia, fornendo così la giusta spinta o il necessario freno motore procedendo in salita o in discesa.



3.2 Telaio e ciclistica

Le sospensioni Showa completamente regolabili sono abbinata a un infaticabile telaio a semi-doppia culla, con livelli di rigidità ottimizzati per la massima manovrabilità. Le ruote hanno dimensioni da enduro specialistica, con il 21" all'anteriore e il 18" al posteriore. Potenti e modulabili i freni, con dischi anteriori wave flottanti da 310 mm accoppiati a pinze freno radiali Nissin a 4 pistoncini. Pneumatici polivalenti Dunlop 90/90-21 e 150/70-18 rendono la nuova CRF1000L Africa Twin versatile su qualunque percorso.

Secondo gli obiettivi di progetto, la nuova CRF1000L Africa Twin risponde a due esigenze principali: capacità di superare le più svariate tipologie di percorsi off-road ed eccellente stabilità su strada a qualsiasi andatura, in entrambe le situazioni sia con il solo pilota a bordo che con il passeggero e a pieno carico. In altre parole, ciò che ci si aspetta da una inarrestabile moto adventure con cui affrontare i raid più impegnativi.

La combinazione di queste caratteristiche ha rappresentato una sfida stimolante per i progettisti Honda. È nato così il telaio a semi-doppia culla in acciaio (simile a quello della CRF450R Rally), caratterizzato dal bilanciamento ottimale della rigidità, facendo affidamento non solo sulla struttura delle travi e dei tubi, ma anche attraverso il sapiente posizionamento dei 6 supporti motore.

Grazie al design compatto del motore e del telaio, l'altezza da terra è di ben 250 mm, in modo da superare agevolmente anche gli ostacoli più difficili. L'interasse misura 1.575 mm mentre l'inclinazione del canotto di sterzo è pari a 27,5° per un'avancorsa di 113 mm. Il leggero telaietto reggisella in acciaio ad alta resistenza ha montanti rinforzati da traverse diagonali, ed è omologato per caricare sul portapacchi un peso di ben 30 kg. La nuova CRF1000L Africa Twin è la più leggera tra le maxienduro di grossa cilindrata, con un peso a secco (modello standard) di 208 kg, che diventano con il pieno di benzina (18,8 litri) 228 kg. Ottimamente bilanciata anche la ripartizione dei pesi tra i due assi, con una percentuale anteriore/posteriore pari a 49,1/50,9%. La sella è posta ad una altezza di 870 mm (come la precedente XRV750 Africa Twin) e può essere abbassata a 850 mm con una sola operazione semplice per chiunque.

Rispetto alla precedente XRV750, la distanza tra il perno del forcellone e lo pneumatico anteriore è minore di 8 mm, pari ora a 931 mm, contribuendo così ad allungare il forcellone di 20 mm. Alcune componenti ausiliarie, come la batteria, sono state collocate dietro la bancata dei cilindri, quindi più vicino al baricentro, caricando così maggiormente l'avantreno per migliorare sia la stabilità sia la trazione. L'angolo di sterzo di ben 43° in entrambe le direzioni, si traduce in un raggio di sterzata di appena 2,6 metri, che permette di fare inversione in spazi davvero angusti, e districarsi facilmente sia nel traffico più caotico che nei passaggi off-road più insidiosi.

Rispetto alla precedente XRV750, la nuova CRF1000L Africa Twin ha una cilindrata maggiore del 25% e il 55% di potenza in più, ma il peso è praticamente uguale (considerando la versione ABS). Assolutamente evocativa nel look, eppure diversa nella linea, la nuova CRF1000L Africa Twin ha un andamento affusolato di serbatoio e sella, che contribuiscono a determinare una posizione di guida che favorisce i movimenti e accresce il controllo. I gommini sulle pedane del pilota sono rimovibili.

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

Come ogni vera moto da enduro la forcella è del tipo a perno avanzato. Rispetto a una unità tradizionale con perno al centro del piede, permette di mantenere piastre di sterzo con off-set ideale e masse concentrate verso il baricentro. Il peso complessivo è minimo - grazie alla piastra superiore in alluminio pressofuso, alla piastra inferiore in alluminio forgiato, e al canotto di sterzo in alluminio estruso - con una rigidità perfettamente bilanciata, poiché entrambe le piastre serrano i foderi con 4 viti ciascuna.

Grazie ai sofisticati processi produttivi che permettono di ottenere componenti cavi e spessori sottili per le pareti, l'intero avantreno (forcella, piastre e canotto) pesa 860 grammi in meno rispetto all'avantreno con forcella telescopica da 43 mm della precedente XRV750 Africa Twin.

L'ammortizzatore posteriore Showa garantisce un'escursione della ruota di 220 mm, anche in questo caso al top della categoria. È infulcrato in basso per contribuire alla centralizzazione della massa, ed ha corpo centrale da 46 mm e serbatoio del gas esterno solidale (*piggy-back*, come sulle CRF250/450R motocross), per prestazioni di smorzamento stabili anche nelle più gravose condizioni di guida off-road. Il precarico molla è facilmente regolabile tramite registro idraulico a pomello, così come sui registri di compressione ed estensione si agisce in pochi secondi con un cacciavite.

Il forcellone monoblocco in alluminio ha bracci a sezione di trapezio esagonale. Il braccio destro ha pareti a spessore differenziato ed è più stretto e alto per lasciare spazio al terminale di scarico e al tempo stesso mantenere le desiderate caratteristiche di rigidità laterale. Il levaraggio Pro-Link su cui è infulcrato inferiormente l'ammortizzatore è realizzato in alluminio forgiato 'Serie 6000', leggero e resistente ad ogni sollecitazione. Il forcellone è infulcrato al pivot con un leggero ma robusto perno cavo da 17 mm.

Come sulla CRF450 Rally, la nuova CRF1000L Africa Twin ha cerchi a raggi da 21 pollici all'anteriore e 18 pollici al posteriore, sui quali si possono montare anche specialistici pneumatici tassellati. Il canale è da 2.15 pollici davanti e 4.00 pollici dietro, con perni ruota cavi da 20 mm su entrambi gli assi, che determinano ottime doti di rigidità e al tempo stesso un risparmio di peso. Il cerchio posteriore presenta la particolarità dei raggi ad attacco tangenziale sul lato sinistro del mozzo - per assicurare compattezza e leggerezza pur in presenza dei grandi parastrappi - e ad attacco lineare sul lato destro, in modo da ottenere il necessario livello di rigidità senza aggiungere peso.

Dotate di pastiglie freno in metallo sinterizzato, le compatte pinze freno in due pezzi (uniti con tre viti) ad attacco radiale - progettate da Nissin esclusivamente per la nuova Africa Twin - mordono dischi flottanti da 310 mm con piste dal profilo a margherita e flange in alluminio, offrendo ottima modulabilità in fuoristrada ed eccellente potenza frenante su strada. Queste pinze sono più compatte rispetto alle conosciute unità ad attacco radiale, perché presentano pastiglie prive di coppiglie, in modo da essere più semplici e leggere.

L'impianto frenante posteriore è composto da un disco wave da 256 mm e da una pinza a 1 pistoncino che garantiscono ottime decelerazioni anche a pieno carico. Sulle versioni ABS, lo si può escludere al posteriore con un apposito tasto sul cupolino, una soluzione ideale per i più impegnativi passaggi fuoristrada e al tempo stesso una sicurezza perché si mantiene l'antibloccaggio all'anteriore.

Gli pneumatici di primo equipaggiamento, con camera d'aria, sono stati appositamente sviluppati da Dunlop per la nuova Africa Twin in collaborazione con Honda. Montati su specialistici cerchi da 21" e 18", con canale da 2.15" e 4.00", hanno misure 90/90-21 e 150/70-18. Presentano disegno semi-stradale, con grandi intagli tra gli ampi tasselli disposti diagonalmente, in modo da assicurare eccellente grip su strada e ottima manovrabilità in fuoristrada.



3.3 Equipaggiamento e stile

Le filanti ma aggressive sovrastrutture proteggono efficacemente il pilota anche ad alta velocità. La strumentazione con display LCD a retroilluminazione negativa è disposta verticalmente come sulle moto da rally, per una immediata lettura anche in corsa. Facili da usare, i nuovi blocchetti elettrici presentano una perfetta ergonomia e sono montati su un nuovo manubrio in alluminio a sezione differenziata. I gruppi ottici sono full-LED.

Lo styling della nuova CRF1000L Africa Twin è ispirato al concetto 'unlimited adventure'. Il potente ma compatto motore ha una presenza discreta, perfettamente integrata con le filanti ma aggressive sovrastrutture e dal serbatoio da 18,8 litri, disegnato per facilitare i movimenti e contribuire al massimo controllo da parte del pilota. Inoltre, la conformazione con estremità poco esposte, ne limita fortemente le possibilità il danneggiamento in caso di caduta. Il gruppo ottico anteriore sdoppiato a LED rende omaggio alla leggendaria XR750 Africa Twin, e si distingue per il caratteristico contorno 'a due anelli' delle luci a LED. Vanta l'illuminazione a LED anche la luce posteriore.

Per offrire la massima protezione dal vento mentre si viaggia - senza compromettere la visibilità in fuoristrada - il cupolino e il parabrezza sono integrati. La feritoia centrale è studiata per eliminare le turbolenze aerodinamiche, anche installando il parabrezza maggiorato (90 mm più alto, 30 mm più largo), mentre le feritoie ai lati del cruscotto deviano l'aria ai lati delle spalle e delle braccia del pilota.

Il flussi aerodinamici sono stati attentamente studiati in galleria del vento e convogliati con appositi condotti, deflettori e passaggi. Per incanalare l'aria in maniera uniforme verso l'airbox - ad alta velocità, in accelerazione, nei lenti tratti off-road o a pieno carico - i condotti frontali per l'aria sono supportati da molteplici prese interne al cupolino; tre sullo spoiler anteriore sotto al faro, dodici sulla cover interna e due sulla parte posteriore della cover interna.

Il cruscotto a retroilluminazione negativa è disposto verticalmente, come sulle moto da rally, permettendo al pilota di leggere rapidamente le informazioni con un rapido colpo d'occhio. Il display superiore indica il contagiri, la velocità istantanea e il livello carburante. Il display inferiore fornisce le informazioni su tre righe. Nella prima dall'alto si trovano le indicazioni di: orologio, marcia inserita, impostazione HSTC, computer di bordo, modalità DCT attiva; nella riga centrale il trip computer per i consumi; nella riga inferiore il contachilometri totale e i due parziali con l'indicatore della temperatura del liquido di raffreddamento.

I nuovi blocchetti elettrici al manubrio sono quanto di più ergonomicamente efficace e moderno si possa immaginare su una maxienduro. Più semplici sulla versione con cambio manuale, presentano un layout ideale anche sulla versione DCT, grazie al cursore 'up and down' con tasto di selezione 'set' per le informazioni da visualizzare sul cruscotto, che ne facilita l'uso perfino con i grossi guanti invernali.

Sulla versione DCT i comandi sono così suddivisi: a destra il tasto unico di selezione D (Drive), S (Sport, a tre livelli in sequenza), N (Neutral, folle) e il tasto AT/MT per il passaggio da cambiata automatica a manuale e viceversa; a sinistra il tasto "+" per inserire le marce a salire, su cui agire con il dito indice, e il tasto "-" per scalare, su cui agire con il pollice.

La versione DCT è dotata di freno di stazionamento sulla ruota posteriore ma la posizione del suo comando è diversa rispetto alle altre moto Honda della gamma DCT, è infatti sulla sinistra del manubrio e fornisce quattro livelli di forza frenante a seconda della pendenza (fino al 18% con due persone e a pieno carico). Si attiva tirando la leva fino allo scatto desiderato e bloccandola premendo un'adiacente levetta. Si sblocca semplicemente tirando la leva. In posizione di riposo è lontana dalla mano sinistra, in modo da non essere raggiungibile per errore. È utile non solo in parcheggio ma anche per le partenze in salita o in discesa, e perfino in molte situazioni off-road di emergenza, quando una fermata inaspettata rende l'equilibrio precario.

Il bellissimo manubrio in alluminio a sezione differenziata è leggero e resistente. È realizzato con una nuova lega di altissima qualità ad elevato rapporto resistenza/spessore (il tubo è spesso appena 3 mm). La sezione centrale ha diametro di 28,45 mm e si rastrema a 22,2 mm verso le manopole. Il trattamento superficiale è in alumite ed è più leggero del 50% rispetto a un uguale manubrio in acciaio.

È montato su risers per interposizione di supporti in gomma che riducono le vibrazioni, ha alle estremità i contrappesi e all'interno prevede inserti in ottone per minimizzare ulteriormente le vibrazioni durante i lunghi trasferimenti.

La CRF1000L Africa Twin sarà disponibile in Italia in tre versioni (Standard, ABS e DCT/ABS) abbinata a quattro colori, di cui due standard e due in edizione speciale:

- CRF Rally (Special Edition): per versioni ABS, DCT/ABS
- Africa Twin Tricolour (Special Edition): per versioni STD, ABS, DCT/ABS
- Digital Silver Metallic: per versione ABS
- Matte Ballistic Black Metallic: ABS, DCT/ABS

Le colorazioni in edizione speciale si ispirano alle competizioni, da sempre nel DNA di Honda. La livrea 'CRF Rally', composta da *Extreme Red* e *Victory Red*, con la sella a tre colori ricalca la CRF450R Rally. La livrea 'Tricolour' è il dovuto omaggio alla leggendaria XR750 Africa Twin, con l'inconfondibile bianco, rosso, blu e i cerchi color oro per celebrare il ritorno di questo amatissimo modello.

4. Accessori

Una gamma completa di accessori è disponibile, tra cui: bauletto, valigie laterali, barre paracarena in alluminio, luci fendinebbia a LED, cavalletto centrale, parabrezza alto, deflettori aerodinamici, presa a 12V, manopole riscaldabili, footshifter (per versione DCT), terminale di scarico speciale, pedane passeggero con rivestimento in gomma, stickers ruote, sistema di allarme.



5. Caratteristiche tecniche Honda CRF1000L Africa Twin

Motore	Bicilindrico parallelo, raffreddato a liquido, con manovellismo a 270°, distribuzione Unicam a 4 valvole per cilindro
Cilindrata	998 cc
Alesaggio x corsa	92,0 e 75,1 mm
Coppia massima	98 Nm @ 6.000 giri/min
Alimentazione	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio	18,8 litri
Consumi (ciclo medio WMTC)	21,7 km/l (versione DCT: 21,8 km/l)
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento (doppia su versione DCT)
Cambio	Manuale a 6 rapporti sempre in presa, (Sequenziale doppia frizione a 6 rapporti con funzione G per off-road su versione DCT)
Trasmissione finale	Catena sigillata con O-ring
HSTC (Honda Selectable Torque Control)	A 3 livelli + off (solo versioni ABS e DCT)
Telaio	Semi-doppia culla in acciaio con telaietto reggisella ad alta resistenza
Dimensioni (L x L x A)	2.335 x 875 x 1.475mm (versione STD), 2.335 x 930 x 1.475mm (versioni ABS e DCT)
Interasse	1.575 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27,5°
Avancorsa	113 mm
Raggio di sterzata	2,5 m
Altezza sella	870 / 850 mm
Altezza da terra	250 mm
Peso a secco	208 kg (STD), 212 kg (ABS), 222 kg (DCT)
Peso in o.d.m. con il pieno	228 kg (STD), 232 kg (ABS), 242 kg (DCT)
Distribuzione dei pesi	49,1% ant. / 50,9% post.
Raggio di sterzata	2,6 m
Sospensione anteriore	Forcella rovesciata a perno avanzato Showa a cartuccia con steli da 45 mm, completamente regolabile, escursione 230 mm
Sospensione posteriore	Forcellone in alluminio con bracci a sezione differenziata, monoammortizzatore completamente regolabile con leveraggio Pro-Link, escursione ruota 220 mm
Ruota anteriore	A raggi con cerchio in alluminio
Ruota posteriore	A raggi con cerchio in alluminio
Dimensioni cerchio anteriore	21 x 2.15"
Dimensioni cerchio posteriore	18 x 4.00"
Pneumatico anteriore	90/90-21" con camera d'aria
Pneumatico posteriore	150/70-18" con camera d'aria
Freni anteriori	Dischi flottanti a margherita da 310 mm con flangia in alluminio, pinze radiali a 4 pistoncini con pastiglie in metallo sinterizzato

Freno posteriore	Disco a margherita da 256 mm con pinza a 1 pistoncino, pastiglie in metallo sinterizzato. Anche freno di stazionamento con leva al manubrio (solo versione DCT).
Freno di stazionamento	Pinza a 1 pistoncino, con comando al manubrio, su 4 livelli (solo versione DCT)
ABS	A due canali, disinseribile sulla ruota posteriore (solo versioni ABS e DCT)
Cruscotto	Layout verticale e comandi a cursore sul manubrio: contagiri, livello benzina, tachimetro, marcia inserita, computer di bordo, trip computer per i consumi, orologio, contachilometri con due parziali, temperatura liquido raffreddamento, livello HSTC (solo versioni ABS e DCT), modalità D/S e G (solo versione DCT)
Gruppi ottici ant/post	Full-LED
Indicatori di direzione	Con funzione di luci di posizione (APL, Amber Position Light). A bulbo su versione standard, a LED su versioni ABS e DCT

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.