



CRF1100L AFRICA TWIN, MODELOVÝ ROK 2024

Datum vydání: 4. října 2023

Základní informace o modelu: *Ambiciózní terénní dobrodruh značky Honda získává více síly pro svůj dvouválcový motor o objemu 1084 cm³ díky nárůstu točivého momentu v nízkých otáčkách. Nová volitelná verze CRF1100L Africa Twin ES nabízí systém pro elektronické nastavení tlumičů Showa Electronically Equipped Ride Adjustment (Showa EERA™) a nastavení předpětí zadní pružiny, vyhřívané rukojeti a 12V zásuvku. Oba modely sdílejí přepracovanou horní část kapotáže, nové sedlo a větší plexi štít s 5 pozicemi pro nastavení výšky, plus nově také bezdušové pneumatiky. Kompletní soubor elektronické výbavy zahrnuje šestiosý snímač setrvačných sil pro řízení jízdních režimů a systému HSTC, a dále systém ABS umožňující brzdění v zatáčkách, systém pro zamezení zvedání předního a zadního kola, USB zásuvku a standardně montovaný tempomat. Oblíbenou volitelnou položkou zůstává dvouspojková převodovka (DCT) s funkcí detekce průjezdu zatáčkou, jež byla pro modelový rok 2024 dále vylepšena. Barevný 6,5palcový TFT dotykový displej nabízí technologie Apple CarPlay®, Android Auto® a Bluetooth konektivitu. Se čtyřmi speciálně navrženými sadami originálního příslušenství Honda – Urban, Rally, Travel a Adventure – vytvoříte ze svého motocyklu dokonalého partnera pro vaše cesty.*

Obsah:

1. Úvod
2. Informace o modelu
3. Hlavní vlastnosti
4. Příslušenství
5. Technické parametry

1. Úvod

Uplynuly již více než tři dekády od chvíle, kdy do Evropy poprvé vstoupila Honda XRV650 Africa Twin, a přestože stroj, který dnes nese toto jméno (představený v modelovém roce 2016 jako CRF1000L Africa Twin), je od kol až po zrcátka zcela novým motocyklem, bezesbytku zdědil esenci a ducha toho, díky čemu si tehdejší originál získal takovou oblibu.

Byla to především rovnováha mezi výkonem a nízkou hmotností, která byla – stejně jako u nového modelu – hlavním důvodem atraktivity původního stroje. Díky svému jedinečnému atletickému vzhledu, příjemnému a dobře použitelnému motoru i schopnému a komfortnímu podvozku se CRF1000L Africa Twin osvědčila jako moderní univerzální stroj a získala si *mimořádnou* popularitu u dobrodruhů po celém světě, u lidí dojíždějících do zaměstnání i u víkendových výletníků. Od návratu na trh se strojů s názvem „Africa Twin“ prodalo přes 85 000 kusů.

V modelovém roce 2018 získala Africa Twin s manuální i dvouspojkovou převodovkou (DCT) elektronické ovládání plynu a 3 jízdní režimy, rozšířené možnosti systému nastavitelné kontroly trakce (Honda Selectable Torque Control – HSTC) i upravené sání a výfuk, které zlepšily odezvu motoru i jeho zvuk. Zároveň došlo k rozšíření platformy o novou verzi Africa Twin Adventure Sports, která kromě výše uvedených vylepšení nabídla lepší ochranu proti větru, delší dojezd díky větší nádrži, či delší zdvihy odpružení – což tento model opět posunulo směrem k dlouhým vyjížděvkám.



Dalším přelomem ve vývoji modelu Africa Twin byl modelový rok 2020, do kterého tento stroj vstoupil s větším motorem o objemu 1084 cm³, jehož bylo dosaženo prodloužením zdvihu. Cestovní schopnosti modelu CRF1100L Africa Twin Adventure Sports* byly ještě více posíleny díky volitelně dostupnému elektronicky nastavitelnému odpružení Showa Electronically Equipped Ride Adjustment (Showa EERA™).

Také verze CRF1100L Africa Twin byla kompletně přepracována, s důrazem na agresivní a kompaktní rallye styl a na ještě lepší vlastnosti při jízdě v terénu. Kromě vyššího výkonu a točivého momentu motoru je stroj výrazně lehčí – s ohledem na primární zásady stanovené jejím předchůdcem před mnoha lety. V roce 2022 model Africa Twin získal vylepšené nastavení převodovky DCT pro hladší ovládání při jízdě na 1. a 2. rychlostní stupeň a standardně montovaný hliníkový zadní nosič.

Modelový rok 2024 představuje další významný pokrok ve vývoji tohoto modelu díky novému elektronickému odpružení (ES), vyššímu točivému momentu motoru, dalším vylepšením převodovky DCT a bohatší výbavě, což ještě více zvyšuje atraktivitu již tak mimořádně žádaného a oblíbeného motocyklu.

* Viz samostatný press kit pro model CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ES.

2. Informace o modelu

CRF1100L Africa Twin pro modelový rok 2024 klade důraz především na schopnost jízdy mimo silnice a nabízí vzhled a pocit štíhlého rallye stroje. Řadový dvouválcový motor o objemu 1 084 cm³ pro modelový rok 2024 disponuje upraveným sáním, spalováním a výfukem, což umožnilo dosažení vyššího točivého momentu v nízkých a středních otáčkách a 7% nárůst maximální hodnoty točivého momentu na 112 Nm; maximální výkon zůstává na 75 kW.

Nově jsou k dispozici dvě verze. CRF1100L Africa Twin se standardním odpružením Showa a CRF1100L Africa Twin ES, která disponuje elektronicky nastavitelným odpružením Showa Electronically Equipped Ride Adjustment (Showa EERA™). Showa EERA™ nabízí optimalizované tlumení za všech jízdních podmínek, ale také možnost měnit předpětí zadní pružiny za jízdy. Standardní výbava verze CRF1100L Africa Twin ES zahrnuje také 12V zásuvku a vyhřívané rukojeti, stejně jako její sourozenec CRF1100L Africa Twin Adventure Sports.

Obě varianty modelu Africa Twin mají společný robustní ocelový rám, hliníkovou kyvnou vidlici odvozenou od modelu CRF450R, geometrii podvozku, zdvihy odpružení a světlou výšku, které se oproti předchozímu roku nezměnily. Novou, ale důležitou změnou pro modelový rok 2024 je použití bezdušových pneumatik, které umožňují snadnější opravy bez nutnosti demontáže kola.

Aby byla jízda na dlouhé vzdálenosti ještě pohodlnější, nachází se na upravené, agresivně navržené přední kapotáži nový větší plexi štít nastavitelný v 5 polohách, který v závislosti na volbě jezdce nabízí maximální výhled dopředu nebo zvýšenou ochranu proti větru.

Šestiosá jednotka pro měření setrvačných sil (Inertial Measurement Unit – IMU) řídí nejen sedmiúrovňový systém HSTC, ale také systém pro zamezení zvedání předního a zadního kola se 3 úrovněmi (Wheelie Control a Rear Lift Control), ABS umožňující brzdění v zatáčkách (s nastavením pro jízdu v terénu) a systém detekce průjezdu zatáčkou pro verzi s převodovkou DCT. Jezdec může vybírat ze čtyř přednastavených jízdních režimů: URBAN, TOUR, GRAVEL a OFF-ROAD.



Pozice při jízdě, která byla navržena s důrazem na kompletní kontrolu, těží z kombinace úzkého sedla a výše posazených řídítek. Dvě světla pro denní svícení (DRL) zajišťují optimální viditelnost, čímž přispívají k vyšší bezpečnosti, součástí standardní výbavy je také tempomat. Barevný TFT dotykový multifunkční informační displej (Multi Information Display – MID) s úhlopříčkou 6,5 palce nabízí přímou interakci se systémy stroje a navíc podporuje technologie Apple CarPlay®, Android Auto® a Bluetooth konektivitu.

CRF1100L Africa Twin pro modelový rok 2024 bude k dispozici ve třech barevných provedeních, přičemž všechna se vyznačují výraznou „horskou“ grafikou:

Červená Grand Prix Red
matná černá metalíza Matt Ballistic Black Metallic
perleťová bílá Pearl Glare White a trikolora s modrou metalízou Glint Wave Blue Metallic Tricolour (k dispozici pouze pro CRF1100L Africa Twin ES)

3 Hlavní vlastnosti

3.1 Podvozek

- **Nové volitelné odpružení Showa Electronically Equipped Ride Adjustment (Showa EERA™); standardní odpružení Showa zůstává i nadále k dispozici**
- **Lehký rám s přišroubovaným hliníkovým podsedlovým rámem a s lehkým robustním kyvným ramenem ve stylu modelu CRF450R, které nabízí vynikající trakci a kontakt zadního kola**
- **Šestiosá jednotka Bosch IMU pro měření setrvačných sil; systém ABS umožňující brzdění v zatáčkách zvyšuje jistotu při jízdě a nabízí nastavení pro jízdu v terénu**
- **Kola o rozměru 21/18 palců jsou nově obuta do bezdušových pneumatik**

Novinkou pro modelový rok 2024 je volitelné odpružení Showa Electronically Equipped Ride Adjustment (Showa EERA™), jehož nastavení byla vyvinuta speciálně pro model CRF1100L Africa Twin ES. Systém se osvědčil u verze Africa Twin Adventure Sports, disponuje stejným zdvihem jako standardní provedení (230 mm vpředu / 220 mm vzadu) a zajišťuje automatické nastavení tlumicí síly v závislosti na rychlosti zdvihu.

Míra tlumení je upravována na základě informací ze tří zdrojů: rychlosti jízdy (z elektronické řídicí jednotky), pozice a náklonu stroje (z jednotky IMU) a chování vidlice (ze snímače zdvihu). Řídicí jednotka odpružení pak chování odpružení upraví během pouhých 15 milisekund (0,015 sekundy), což je doba potřebná pro provedení příslušných výpočtů.

Díky flexibilitě systému může být tlumení naprogramováno tak, aby ke změnám docházelo v závislosti na rychlosti vozidla – například při vyšších rychlostech může být tlumení tužší. Navíc se dokáže přizpůsobit specifickým okolnostem, jako je „příprava“ odpružení stroje na dopad po skoku nebo snížení „ponoru“ předě při prudkém brzdění.

Jednoduše řečeno, se systémem Showa EERA™ jezdec získává komfort při pomalé jízdě, stabilitu ve vysokých rychlostech, sportovní výkony na silnici a dynamickou odezvu v terénu – vše pouhým dotykem na displeji.



K dispozici je pět režimů odpružení:

MID se nachází na pomezí tvrdého a měkkého nastavení a nabízí snadnou ovladatelnost v širokém spektru situací. Toto nastavení je automaticky zvoleno v jízdním režimu Urban.

HARD je stabilní, citlivé a nejtvrdší nastavení tlumení pro cestování ve dvou a s plným zatížením. Toto nastavení je automaticky zvoleno v jízdním režimu Tour.

SOFT nabízí komfortní a bezpečnou jízdu na špatných cestách a vyznačuje se nejnižší tlumicí silou. Toto nastavení je automaticky zvoleno v jízdním režimu Gravel.

OFF-ROAD nabízí optimální chování pro jízdu v terénu, kdy se míra tlumení vidlice postupně zvyšuje v závislosti na rychlosti zdvihu, a konzistentně tvrdší nastavení zadního tlumiče. Toto nastavení je automaticky zvoleno v jízdním režimu Off-road.

Zatímco výše uvedená nastavení odpružení se vybírají automaticky v závislosti na zvoleném jízdním režimu, v jízdním režimu **USER** si může jezdec přední i zadní odpružení jemně nastavit ve 24 krocích.

K dispozici je také standardní plně nastavitelné odpružení Showa; 45mm kazetová inverzní přední vidlice nabízí vysoký zdvih pro pohlcování rázů s interním nastavením tlumení, čímž je zajištěno prvotřídní chování při jízdě na silnici i v terénu. Litá hliníková hlava vidlice a kované spodní upevnění vidlice – propojené dutou hliníkovou trubkou – jsou k jednotlivým ramenům vidlice připevněny šrouby v horní a dolní části. Zadní tlumič Showa je tvořen 46mm válcem s oddělenou nádržkou pro stabilní regulaci tlumení i v těch nejextrémnějších terénních podmínkách. Předpětí pružiny lze nastavit pomocí kolečka na těle tlumiče.

Vyváženost pevnosti a tuhosti ocelového dvoukolébkového rámu se soustředí kolem vynikajících terénních schopností – a zároveň posiluje všestranné chování stroje na silnici. Tuhost kolem hlavy řízení je optimalizována s ohledem na kontrolu nad přilnavostí předního kola; hlavní nosníky jsou štíhlé a přímé, díky čemuž není zapotřebí přední příčná trubice. Světlá výška je 250 mm, rozvor kol dosahuje 1 575 mm a sklon přední vidlice / závlek činí 27,5° / 113 mm. Pohotovostní hmotnost činí 231 kg a 233 kg v případě verze ES (242 kg / 244 kg s DCT).

Díky přišroubovanému hliníkovému podsedlovému rámu je model CRF1100L Africa Twin v prostoru pod jezdce úzký (pouze 195 mm), což je zásadní pro snadný dosah na zem. Lehké hliníkové kyvné rameno, které vychází z konstrukčního řešení použitého u modelu CRF450R, maximalizuje trakci zadního kola a pocit kontroly nad strojem. Závěsné čepy kyvného ramene mají vložky z vysokopevnostní oceli odolávající zatížení až 600 MPa a horní příčná trubice, která je spojuje, zároveň slouží jako horní upevnění zadního tlumiče (prostřednictvím kulového kloubu) a zlepšuje pocit kontroly i trakci zadního kola.

Základem pro vyváženost modelu Africa Twin na silnici i v terénu je šestiosá jednotka pro měření setrvačných sil Bosch MM7.10 (IMU), jež se nachází v samotném středu stroje. Toto zařízení v reálném čase měří úhel a rychlost naklánění, úhel a rychlost podélného náklonu a úhel a rychlost stáčení. Jednotka napomáhá řízení trakce zadního kola prostřednictvím systémů TBW a HSTC, přilnavost předního kola při brzdění zajišťuje ABS umožňující brzdění v zatáčkách, jeho stabilitu pak systémy pro zamezení zvedání předního a zadního kola. Je také nedílnou součástí fungování systému odpružení EERA™.

Při regulaci brzdné síly prostřednictvím systému ABS jednotka IMU přebírá úhel náklonu, zpomalení (ze snímačů otáček předního/zadního kola) a zohledňuje také úroveň prokluzu



předního i zadního kola; podobně, pokud zjistí náhlé zvednutí zadního kola, dokáže jemným přibrzděním obnovit stabilitu. Systém ABS disponuje nastavením pro jízdu v terénu a pokud stroj stojí, je možné v případě potřeby systém ABS na zadním kole pro jízdu v terénu zcela vypnout.

Kompaktní dvoudílné radiální čtyřpístové třmeny působí přes destičky ze sintrovaného materiálu na dva 310mm „vlnovité“ plovoucí kotouče. Zadní 256mm kotouč se zvlněným okrajem se vyznačuje speciálním vrtáním a tvarem pro zajištění optimální kontroly nad zadním kolem.

21palcové přední a 18palcové zadní nerezové kolo s drátěným výpletem je obuto do pneumatik o rozměru 90/90-21 a 150/70-18. Pneumatiky jsou nově bezdušové, což usnadňuje opravy, neboť není nutné kolo demontovat. Jako OEM pneumatiky jsou schváleny typy Metzler Karoo Street 90/90-21M/C 54H a 150/70-19-R18M/C 70H. Pro montáž jsou schváleny také špalíkové pneumatiky Michelin Anakee Wild 90/90-21M/C 54R TL a 150/70-18M/C 70R TL.

3.2 Motor

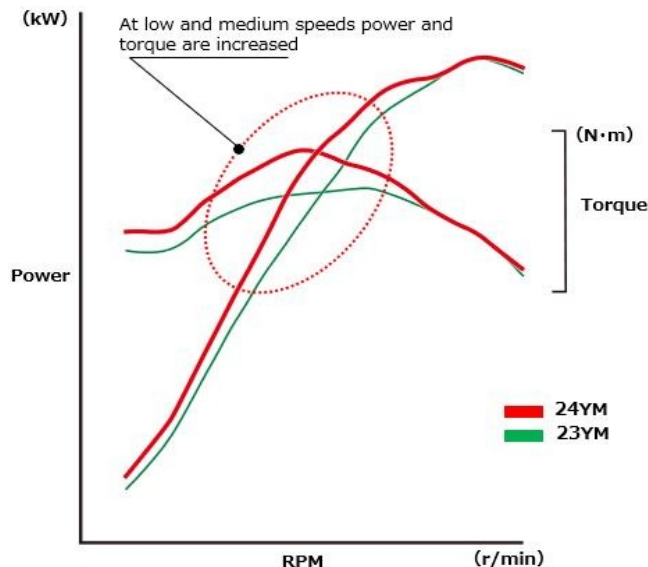
- ***Dvouválcový motor o objemu 1 084 cm³ disponuje o 7 % vyšší hodnotou maxima točivého momentu (112 Nm) a nabízí více točivého momentu i výkonu v nízkých a středních otáčkách.***
- ***Kompresní poměr vzrostl na 10,5:1 a motor prodělal úpravy nastavení elektronické řídicí jednotky, časování ventilů, sání a výfuku***
- ***Osmiventilová hlava Unicam, polosuchá vana a kluzná spojka***

Osmiventilový řadový dvouválcový motor o objemu 1 084 cm³ disponuje výkonem 75 kW při 7 500 ot./min., přičemž hodnota maximálního točivého momentu vzrostla na 112 Nm při 5 500 ot./min. (ze 105 Nm při 6 250 ot./min.). Vrtání zůstává na 92 mm a zdvih na 81,5 mm; kompresní poměr nově dosahuje 10,5:1 (oproti 10,1:1). Oproti předcházejícímu modelu se nový motor vyznačuje výrazně vyšším výkonem a zejména točivým momentem v nízkých a středních otáčkách.

CRF1100L Africa Twin – porovnání výkonu a točivého momentu



24YM CFR1100L Africa Twin



Sací potrubí vedoucí do vzduchové komory bylo zvětšeno z 29 mm na 35 mm, což umožňuje nasátí většího množství vzduchu, zatímco dva vnitřní kanály přivádějící vzduch ze vzduchové komory jsou o 65 mm delší. 46mm škrticí klapky přivádějí vzduch do sacích otvorů, přičemž rozteče vrtání a válců jsou navrženy tak, aby byl zajištěn hladký profil sání vzduchu. Elektronická řídicí jednotka (ECU) disponuje novými nastaveními a úhel vstřikovačů zajišťuje přímý vstřik paliva do spalovacích komor se dvěma svíčkami.

Ventilový rozvod Honda SOHC Unicam byl převzat z motokrosového závodního modelu CRF450R a malá výška litých vačkových hřídelů přispívá ke kompaktním rozměrům hlavy válců a celého motoru; sací ventily mají průměr 10,1 mm, výfukové pak 9,3 mm. Časování ventilů bylo upraveno tak, aby odpovídalo novému nastavení motoru. Hliníková pouzdra válců snižují hmotnost, zatímco 270° fázování klikového hřídele a nerovnoměrný interval zapalování vytvářejí žádoucí charakteristický „tep“ a charakter motoru.

Kliková skříň je dělená horizontálně; vodní čerpadlo je efektivně umístěno v pouzdře spojky, zatímco termostat je integrován v hlavě válců. Motory pro manuální i DCT verzi mají stejnou klikovou skříň a liší se pouze několika vnějšími detaily; vodní a olejové čerpadlo jsou poháněny vyvažovacím hřídelem motoru.

Motor využívá konstrukci s polosuchou klikovou skříň se zásobou oleje v její spodní části. Toto řešení umožnilo menší hloubku olejové vany, a tedy i celkově menší výšku celého motoru. Vzhledem k tomu, že tlakové čerpadlo je umístěno v nádrži, odkud olej dodává do motoru, není zapotřebí tlakové vedení oleje. Sekundární vibrace jsou eliminovány protiběžným pohybem pístů, zatímco primární inerciální a mechanické vibrace jsou vyvažovány pomocí dvouosých vyvažovacích hřídelů.

Hliníkový střed spojky a přítlačný kotouč jsou opatřeny „pomocnými“ vačkami, jež usnadňují řazení rychlostních stupňů směrem nahoru, a „kluznými“ vačkami pro zpomalování a podřazování. Šestistupňová manuální převodovka využívá pro snazší změnu rychlostních stupňů stejnou konstrukci vačky řazení jako model CRF450R.



Vnitřní konstrukce tlumiče výfuku byla upravena s ohledem na upravené sání a zlepšení jízdních vlastností. Součástí nového řešení, které je lehčí než předchozí systém, je nová konstrukce vnitřních komponent výfuku zajišťující vyšší výkon motoru a příjemný pulzující zvuk v nižších otáčkách. Dalším vylepšením pro modelový rok 2024 je vyladění zvuku ve vyšších otáčkách s důrazem na hlubší tón.

3.3 Elektronika pro řízení motoru a podvozku

- ***Díky řízení jednotkou IMU umožňují zásahy systému HSTC jezdci soustředit se na jízdu v terénu***
- ***Systém pro zamezení zvedání předního kola nabízí 3 úrovně a je rovněž řízen prostřednictvím IMU***
- ***Čtyři jízdní režimy: TOUR, URBAN, GRAVEL a OFF-ROAD***
- ***Dva režimy (USER) umožňují úplné přizpůsobení***

Srdcem balíčku elektronických systémů je elektronicky řízená škrticí klapka (Throttle By Wire – TBW) a šestiosá jednotka pro měření setrvačných sil (IMU). Systém byl pro modelový rok 2024 dále vylepšen a nabízí 4 úrovně výkonu a 3 úrovně brzdění motorem. Systém nastavitelné kontroly trakce (HSTC) disponuje sedmi úrovněmi, *míra* jeho zásahu v každé z těchto úrovní byla optimalizována s ohledem na data dodávaná v reálném čase systémem IMU. Rozestupy mezi jednotlivými úrovněmi jsou optimalizovány tak, aby měl jezdec možnost jemnějšího nastavení úrovně prokluzu zadního kola při jízdě v terénu. Systém HSTC je také možné zcela vypnout.

Další funkcí je systém pro zamezení zvedání předního kola. Jednotka IMU měří úhel podélného náklonu i rychlost naklánění a na základě těchto dat prostřednictvím elektronicky řízené škrticí klapky reguluje točivý moment motoru. Jezdec může volit ze 3 úrovní zásahu tohoto systému. Úroveň 1 umožňuje úmyslné zvednutí předního kola, ale potlačuje všechny prudké pohyby. V úrovni 3 je jakékoliv zvedání předního kola zcela potlačeno a úroveň 2 se nachází uprostřed mezi oběma extrémy. Podobně jako u HSTC, také systém pro zamezení zvedání předního kola je možné zcela vypnout.

Jezdec může vybírat ze čtyř přednastavených jízdních režimů: **TOUR, URBAN, GRAVEL a OFF-ROAD**, které pokrývají většinu jízdních podmínek a situací. Dále jsou k dispozici dva dále nastavitelné režimy **USER** s možností uložení vlastních nastavení. Některé parametry lze měnit i v rámci přednastavených jízdních režimů – HSTC mezi úrovněmi 1–7 (plus vypnuto), systém pro zamezení zvedání předního kola (Wheelie Control) mezi úrovněmi 1–3 (plus vypnuto) a úroveň vzorce řazení převodovky DCT v režimu S mezi úrovněmi 1–3.

Režim **TOUR** kombinuje nejvyšší úroveň výkonu (1) pro jízdu se spolujezdcem a zavazadly, střední úroveň brzdění motorem (2) s aktivním systémem ABS umožňujícím brzdění v zatáčkách na silnici.

Režim **URBAN** je určen pro různorodé požadavky a využívá střední úroveň výkonu (2) a brzdění motorem (2) v kombinaci s aktivním systémem ABS umožňujícím brzdění v zatáčkách na silnici.

Režim **GRAVEL** nabízí nejnižší úroveň výkonu (4) a brzdění motorem (3). Systém ABS umožňující brzdění v zatáčkách je aktivní s nastaveními pro off-road; v tomto případě nelze systém ABS pro zadní kolo vypnout.



Režim **OFF-ROAD** využívá střední úroveň výkonu (3) a nejnižší úroveň brzdění motorem (3). Systém ABS umožňující brzdění v zatáčkách je aktivní s nastaveními pro off-road; systém ABS pro zadní kolo lze vypnout.

Uživatelské režimy **USER 1 a 2** nabízejí jezdcům možnost dvou zcela individuálních nastavení – může vybírat z úrovní výkonu 1–4 a úrovní brzdění motorem 1–3, a dále nastavovat parametry systému HSTC, systému pro zamezení zvedání předního kola a ABS (pro jízdu na silnicích a v terénu). Režim USER 1 standardně začíná s úrovní výkonu a brzdění motorem 2, režim USER 2 má nastavenou úroveň výkonu 4 a úroveň brzdění motorem 3.

Tabulka jízdních režimů

| Jízdní režim | Výkon | Brzdění motorem | ABS | Spínač G | HSTC | Technologie zamezující zvedání předního kola (Wheelie Control) |
|-----------------------|-------|-----------------|--------------|--------------|--|--|
| Sada TOUR | 1 | 2 | Silnice | Neaktivní | Nastavitelné podle preferencí jezdce 0–7 | Nastavitelné podle preferencí jezdce 0–3 |
| URBAN | 2 | 2 | | | | |
| GRAVEL | 4 | 3 | Off-road | Aktivní | | |
| OFF-ROAD | 3 | 3 | | | | |
| USER 1 & 2 | 1–4 | 1–3 | Obě možnosti | Obě možnosti | | |

3.4 Dvouspojková převodovka

- *„Snadný a přímý“ systém umožňuje super rychlé řazení v manuálním režimu (MT) i v automatických režimech D a S*
- *Vylepšení zaměřená na hladší a přirozenější pocit při rozjezdu a při jízdě nízkou rychlostí*
- *Režim S (se 3 úrovněmi) umožňuje v porovnání s režimem D větší vytáčení motoru a dříve podřazuje, což jej činí vhodnějším pro agresivnější jízdu*
- *Spínač G nabízí větší cit pro trakci v terénu*
- *Detekce náklonu upravuje způsob řazení v závislosti na náklonu*
- *Jednotka IMU umožňuje detekci průjezdu zatáčkou pro lepší načasování řazení*

Od prvního představení dvouspojkové převodovky v modelu VFR1200F v roce 2009 společnost Honda v Evropě prodala přes 240 000 motocyklů vybavených touto technologií. Důkazem přijetí této technologie zákazníky je i to, že v roce 2023 DCT verze modelu CRF1100L Africa Twin představovaly 49 % z celkového počtu prodaných kusů.

Pro modelový rok 2024 byla převodovka DCT modelu CRF1100L Africa Twin vylepšena tak, aby poskytovala mnohem přirozenější a „jemnější“ pocit z ovládní spojky při prvním rozjezdu a mezi prvním a druhým rychlostním stupněm. Toho bylo dosaženo vylepšením hydraulického ovládní, které lépe vyvažuje odezvu jednotlivých spojek.

Systém byl navíc upraven tak, aby využíval vyššího točivého momentu motoru, proto k podřazování dochází dříve. Převodovka také využívá funkce detekce průjezdu zatáčkou –



pokud jednotka IMU zjistí, že motocykl je v náklonu, systém mírně upraví program řazení tak, aby změny rychlostních stupňů byly co nejvíce přirozené. Také tato funkce byla pro modelový rok 2024 vylepšena.

DCT se vyznačuje plynulým, mimořádně rychlým a spolehlivým řazením, na které si jezdec velmi rychle zvykne. Využívá dvě spojky: jednu pro rozjezd a pro 1., 3. a 5. rychlostní stupeň a druhou pro 2., 4. a 6. rychlostní stupeň. Hlavní hřídel jedné spojky se nachází uvnitř druhého, což umožnilo dosažení velmi kompaktních rozměrů.

Každá spojka je nezávisle řízena vlastním elektrohydraulickým okruhem. Při řazení systém předvolí požadovaný rychlostní stupeň pomocí spojky, která v daném okamžiku není používána. První spojka je následně elektronicky odpojena a ve stejném okamžiku je připojena spojka druhá.

Výsledkem je konzistentní, rychlé a plynulé řazení. Tím, že dvě spojky přecházejí z jednoho rychlostního stupně na další s minimálním přerušením přenosu hnací síly na zadní kolo, navíc prakticky odpadají všechny rázy a podélné náklony stroje, takže řazení je nejen přímé, ale i hladké.

K oblíbené převodovky DCT přispívají i další výhody, mezi které patří odolnost (neboť jednotlivá ozubená kola se nemohou poškodit nesprávným zařazením), nemožnost přetížení motoru, snadná jízda ve městech, menší únava jezdce a možnost lépe se soustředit na průjezdy zatáčkami či na brzdění.

Převodovka se vyznačuje třemi provozními režimy. Režim MT poskytuje jezdcům nad řazením plnou manuální kontrolu, takže jezdec může řadit tlačítka na rukojeti řídítek. Automatický režim D je ideální pro jízdu ve městech a na silnicích, stroj v něm dosahuje optimální spotřeby paliva. Automatický režim S nabízí tři úrovně pro sportovnější jízdu, kdy řídicí jednotka motoru zajišťuje jeho větší vytáčení před přeřazením na vyšší rychlostní stupeň a při zpomalování naopak podřazuje dříve, čímž je dosaženo účinnějšího brzdění motorem.

V režimech D nebo S může jezdec řazení kdykoliv manuálně ovlivnit – stačí kdykoliv zvolit požadovaný rychlostní stupeň pomocí ovládacích tlačítek na levé rukojeti. Převodovka DCT se pak v závislosti na otevření škrticí klapky, rychlosti jízdy a zařazeném rychlostním stupni ve vhodný okamžik sama vrátí do automatického režimu.

Převodovka DCT u modelu CRF1100L Africa Twin je připravena na provoz v náročném prostředí – funkce pro jízdu v terénu lze aktivovat spínačem G umístěným na dotykovém TFT displeji. Aktivací tlačítka G v kterémkoliv jízdním režimu dojde ke zlepšení pocitu dostupné trakce a ovladatelnosti stroje snížením úrovně prokluzu spojky během řazení. Další funkcí systému DCT je detekce svahu, která upravuje způsob řazení v závislosti na sklonu svahu tak, aby jezdec měl vždy nad strojem plnou kontrolu.

3.5 Vzhled a výbava

- ***Nový plexi štít výškově nastavitelný do 5 poloh a rozšířená horní část kapotáže pro komfort při jízdě na silnici***
- ***Africa Twin ES získává vyhřívané rukojeti a 12V zásuvku***
- ***Kompaktní tělo navržené s důrazem na vlastnosti v terénu se štíhlým sedlem a vyššími řídítky***



- **6,5palcový dotykový TFT multifunkční informační displej (MID), kompatibilita s technologiemi Apple CarPlay® a Android Auto®**
- **Konektivita Bluetooth, světla pro denní svícení (DRL) a tempomat**

Agresivní a kompaktní. Dvě slova, kterými lze shrnout proporce modelu CRF1100L Africa Twin ve stylu rallye strojů. A obě mají svůj důvod – lepší chování při jízdě v terénu. Pro modelový rok 2024 jsou proporce stroje ještě o něco ostřejší, k čemuž přispívá zejména nová přední kapotáž a zadní sedlo. Motocykl je vybaven plexi štítem výškově nastavitelným v 5 polohách, který zvyšuje komfort při delších cestách i při příměstském dojíždění. Standardní výbava verze CRF1100L Africa Twin ES navíc zahrnuje vyhřívané rukojeti a 12V zásuvku.

Stejně jako v minulosti je sedlo nastavitelné v rozmezí 850–870 mm a vysoko postavená řídítka zajišťují jezdcům vzpřímenou polohu, dobrý výhled a komfortní ovládání stroje při jízdě vstojem i vsedě. Zadní část je mimořádně štíhlá a úzké sedlo je pečlivě vytvarováno tak, aby jezdec mohl snadno dosáhnout na zem a pohybovat se na stroji vpřed a vzad. Pro pohodlnější přepravu předmětů součástí standardně dodávaných hliníkových zadních nosičů.

Palivová nádrž o objemu 18,8 l nabízí díky nízké spotřebě 4,9 l/100 km u obou verzí (s manuální převodovkou i s převodovkou DCT) potenciální dojezd přes 380 km (v režimu WMTC).

Vysoko umístěné zdvojené LED světlomety vydávají pronikavý světelný kužel a jsou navíc vybaveny světly pro denní svícení (DRL), která se automaticky přizpůsobují intenzitě okolního světla, čímž zvyšují bezpečnost bez ohledu na podmínky. Chrániče řídítek jsou součástí standardní výbavy.

Barevný 6,5palcový TFT dotykový multifunkční informační displej (MID) umožňuje jezdcům ovládání všech systémů stroje CRF1100L Africa Twin, přičemž v levé horní části obrazovky je k dispozici nabídka všech jízdních režimů. MID lze navíc přizpůsobit tak, aby zobrazoval různé úrovně informací týkajících se zvoleného jízdního režimu, a jeho ovládání je snadné i v rukavicích.

Součástí rozhraní MID jsou technologie Apple CarPlay® a Android Auto®, které umožňují používání chytrého telefonu prostřednictvím dotykového displeje. Na displeji je možné zobrazit a ovládat i navigační aplikace a prostřednictvím Bluetooth hands-free na přilbě lze telefonovat či přijímat hovory. Samotný telefon se připojuje do USB nabíjecí zásuvky na pravé straně MID. K dispozici je také bezdrátová Bluetooth hands-free konektivita, přičemž veškeré ovládání se provádí tlačítky na levé rukojeti.

Přední a zadní ukazatele směru jsou vybaveny funkcí nouzových brzdových světel (ESS). Při náhlém zpomalení při rychlostech nad 50 km/h začnou ukazatele směru blikat, čímž na prudké brzdění upozorní ostatní účastníky silničního provozu. Navíc mají nově také funkci automatické deaktivace. Namísto použití jednoduchého časovače systém porovnává rozdíl v otáčkách předního a zadního kola a na základě toho vypočítává, zda je možné ukazatele směru s ohledem na situaci vypnout. Funkci automatické deaktivace lze vypnout a standardně dodávaný tempomat usnadňuje dlouhé přejezdy po dálnicích.

Stroj je standardně vybaven výkonnou, lehkou a kompaktní lithium-iontovou baterií, která přispívá k centralizaci hmoty.

4. Příslušenství



- **Široká nabídka originálního příslušenství Honda připraveného k instalaci – od ochranných nálepek na nádrž až po kompletní sady bočních a vrchních kufrů – vždy přesně na míru pro model Africa Twin**
- **Příslušenství je k dispozici samostatně nebo ve speciálních sadách příslušenství**
- **Pakety Rally, Adventure, Urban a Travel usnadňují dokonalé přizpůsobení stroje osobitým potřebám**

U motocyklu, jako je Africa Twin, který toho hodně najezdí na silnici i v terénu, je příslušenství pro majitele opravdu důležité. Nabídka společnosti Honda se rok od roku rozšiřuje a každý díl – bez ohledu na jeho velikost – je navržen konstruktéry z oddělení výzkumu a vývoje v Japonsku a vyráběn v závodech Honda po celém světě podle přísných norem.

Nový majitel si také může svůj motocykl Africa Twin snadno přizpůsobit pomocí sad příslušenství. Na základě čtyř různých profilů použití stroje poskytují díky naprosté kompatibilitě téměř neomezené možnosti přizpůsobení pomocí paketů i jednotlivých dílů, aby si majitel mohl sestavit dokonalý motocykl Africa Twin přesně podle svých představ.

Paket Rally

Navržen pro zvýšení odolnosti a výkonu v terénu. Paket zahrnuje rozšířené Rally stupačky pro lepší stabilitu a kontrolu, kryt motoru a ochrannou mřížku chladiče pro minimalizaci poškození. Pro model Africa Twin s manuální převodovkou je součástí paketu rychlořazení, pro verzi s převodovkou DCT pak nožní řadicí páka. Barevně sladěné nástavce chráničů řídítek zlepšují ochranu proti povětrnostním vlivům, polepy kol stroji dodávají exkluzivní barevný nádech, jenž doplňuje jeho celkový vzhled.

Paket Adventure

Připraven na dlouhé cesty. Nový přední boční ochranný rám z 25mm nerezových trubek chrání kapotáž. Vyznačuje se leštěným elektrolytickým povlakem, který odolává korozi a snadno se čistí. Tento rám navíc umožňuje instalaci mlhových světlometů na vyšším, agresivnějším místě než u předchozích modelů. 4,5litrový tank bag nabízí flexibilní a snadno přístupný úložný prostor, zatímco nové boční polepy nádrže chrání lak před odřením kolena a poskytují jezdcům dodatečnou přilnavost při jízdě v terénu.

Paket Urban

K dispozici jsou dvě varianty – plastová nebo hliníková. V plastovém provedení je 58litrový vrchní kufr (s prostorem pro 2 integrální přílby) opatřen nově přepracovaným pruhovaným designem. Tento kufr je dodáván s montážní konzolou, opěrkou spolujezdce a vnitřní taškou. 42litrový hliníkový vrchní kufr je dodáván s vlastní montážní konzolou a s vnitřní taškou. Paket Urban dále obsahuje nové, snadno nasaditelné vyhřívané rukojeti a 12V zásuvku, jež jsou součástí standardní výbavy verze Africa Twin ES. Poslední položkou je centrální stojan, který usnadňuje údržbu zadního kola / řetězu.

Paket Travel

Stejně jako paket Urban, také paket Travel je dostupný v plastové nebo hliníkové verzi. 40litrový levý a 30litrový pravý plastový boční kufr – rovněž s novým pruhovaným designem – jsou taktéž dodávány s univerzálními vnitřními taškami. Hliníkové kufry o objemu 37 l (levý) a 33 l (pravý) jsou dodávány s montážními konzolami a se samostatnými taškami pro pravý/levý kufr. Přepracované horní deflektory odvádějí proud vzduchu kolem paží a ramen, zatímco dolní deflektory zlepšují ochranu nohou a zvyšují pohodlí při dálničních rychlostech. Atraktivním doplňkem jsou komfortní stupačky spolujezdce.



Volitelná sedla

Komfortní sedlo má oproti standardnímu provedení o 8 % větší povrch než u předchozích modelů a využívá o +15 mm silnější vložku z uretanové pěny s optimalizovanou hustotou, která snižuje únavu při jízdě na dlouhé vzdálenosti. Při použití komfortního sedla se výška posezu pohybuje mezi 865 a 885 mm a sedlo je dostupné ve 3 barevných provedeních: černá/černá, červená/černá a modrá/černá. Při použití sníženého sedla činí jeho výška 825/845mm.

Dalšími položkami v řadě příslušenství je 38litrový vrchní kufr, černé pryžové ochranné nálepky na boky nádrže a koncovka výfuku SC-Project, jež je dostupná ve 2 barvách – titanové stříbrné a matné černé.

5. Technické parametry

| MOTOR | |
|----------------------------|--|
| Typ | Kapalinou chlazený čtyřtákní řadový dvouválec OHC s 8 ventily, 270° fázováním klikového hřídele a hlavou uni-cam |
| Zdvihový objem | 1084 cm ³ |
| Vrtání x zdvih | 92 mm x 81,5 mm |
| Kompresní poměr | 10,5 : 1 |
| Maximální výkon | 75 kW při 7 500 ot./min. |
| Max. točivý moment | 112 Nm při 5 500 ot./min. |
| Úroveň hluku | MAN: Lurban 75,1 dB / Lwot 80,1 dB DCT: Lurban 75,0 dB / Lwot 79,9 dB |
| Olejová náplň | MAN: 4,8 l DCT: 5,2 l |
| PALIVOVÝ SYSTÉM | |
| Karburace | PGM-FI |
| Objem palivové nádrže | 18,8 l |
| Emise CO ₂ | 114 g/km |
| Spotřeba paliva | MAN: 4,9 l/100 km DCT: 4,9 l/100 km |
| ELEKTRICKÁ SOUSTAVA | |
| Kapacita baterie | 12 V-6 Ah Li-ion baterie (20 hod.) |
| HNACÍ ÚSTROJÍ | |
| Typ spojky | MAN: Mokrý, lamelová, s vinutými pružinami, hliníková vačka řazení a třecí spojka DCT: 2 mokré lamelové spojky s vinutými pružinami |
| Typ převodovky | 6stupňová manuální (6stupňová převodovka DCT) |
| Stálý převod | Řetěz s těsnicími O-kroužky |
| RÁM | |
| Typ | Semi-dvojitá kolébka |
| PODVOZEK | |
| Rozměry (D x Š x V) | 2 330 mm x 960 mm x 1 485 mm |
| Rozvor kol | 1 575 mm |



| | |
|--------------------------------|--|
| Záklon rejdového čepu | 27,5° |
| Závlek | 113 mm |
| Výška sedla | 850/870 mm (volitelné snížené sedlo 825 mm, volitelné komfortní sedlo 885 mm) |
| Světlá výška | 250 mm |
| Pohotovostní hmotnost | MAN: 231 kg DCT: 242 kg ES MAN: 233 kg ES DCT: 244 kg |
| ZAVĚŠENÍ KOL | |
| Typ vpředu | 45mm inverzní teleskopická kazetová vidlice Showa s nastavením předpětí a síly tlumení, zdvih 230 mm. CRF1100L Africa Twin ES – teleskopická inverzní vidlice SHOWA s průměrem vnitřní trubky 45 mm a s elektronickou řídicí jednotkou (SHOWA EERA™) s nastavením tlumení v kompresi a v odskoku, zdvih 230 mm |
| Typ vzadu | Jednodílné hliníkové rameno se systémem Pro-Link, plynovým tlumičem SHOWA, hydraulickým nastavením předpětí a odskoku, zdvih zadního kola 220 mm CRF1100L Africa Twin ES – jednodílné hliníkové kyvné rameno se systémem Pro-Link a s plynovým tlumičem SHOWA, hydraulickým dálkovým nastavením předpětí a elektrickou řídicí jednotkou (SHOWA EERA™) s nastavením tlumení v kompresi a v odskoku, zdvih zadního kola 220 mm. |
| KOLA | |
| Typ vpředu | 21M/C x MT2,15 hliníkový ráfek s drátěným výpletem |
| Typ vzadu | 18M/C x MT4,00 hliníkový ráfek s drátěným výpletem |
| Pneumatika vpředu | 90/90-21M/C 54H (bezdušová) Metzler Karoo Street) |
| Pneumatika vzadu | 150/70R18M/C 70H (bezdušová) Metzler Karoo Street) |
| BRZDY | |
| Systém ABS, Typ | 2kanálový s IMU Režim ABS nastavitelný pro jízdu na silnici a v terénu |
| Typ vpředu | Dva 310mm vlnovité hydraulické kotouče s plovoucími třmeny, hliníkovou hlavou a radiálními 4pístovými třmeny se sintrovanými destičkami |
| Typ vzadu | 256mm hydraulický kotouč s jednopístovým třmenem a destičkami ze sintrovaného materiálu |
| PŘÍSTROJE A ELEKTRONIKA | |
| Přístrojový panel | LCD panel, 6,5palcový TFT dotykový multifunkční informační displej |
| Světlomet | LED |



| | |
|---|---|
| Zadní světlo | LED |
| Konektivita | Bluetooth a Apple CarPlay®/Android Auto® (po kabelu) |
| USB | Ano |
| 12V zásuvka | Ano |
| Ukazatele směru s funkcí automatického vypínání | Ano |
| Rychlořazení | Volitelné (pouze u MAN převodovky) |
| Zabezpečovací systém | Imobilizér |
| Tempomat | Ano |
| Přední světlomety s přisvěcováním do zatáček | Ne |
| Další funkce | Výstražná světla pro nouzové brzdění, šestiosá jednotka IMU, HSTC a systém pro zamezení zvedání předního kola |

** Upozornění: uvedené hodnoty jsou výsledky naměřené společností Honda při standardních zkušebních podmínkách stanovených WMTC. Zkoušky se provádějí na rovné vozovce se standardní verzí vozidla, s jedním jezdce a bez dodatečné volitelné výbavy. Skutečná spotřeba paliva se může lišit v závislosti na způsobu jízdy, údržbě vašeho stroje, povětrnostních podmínkách, stavu vozovky, tlaku pneumatik, instalovaném příslušenství, nákladu, hmotnosti jezdce a spolujezdce a dalších faktorech.