

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

24 July, 2015

CRF1000L Africa Twin 2016



Bruno Chemin
E: bruno.chemin@honda-eu.com



Bruno Skotnicki
E: bruno.skotnicki@honda-eu.com



CRF1000L Africa twin 2016

- Des détails supplémentaires sur le nouveau trail Honda et sur son nouveau bicylindre en ligne

- compact de 1000 cm³ qui revendique 70 kW (95 ch) et 98 Nm ;
- Un nouveau cadre ultraléger pour garantir des performances de premier ordre en tout-terrain, un confort exemplaire sur route et un comportement agile au quotidien ;
 - De nouvelles évolutions de la transmission à double embrayage DCT, un freinage ABS déconnectable et un système antipatinage multimode disponible pour une adhérence optimale sur route comme en TT ;
 - Quatre coloris dont une version tricolore et une version Rally ;
 - Premières photos studio et en situation.

Dès les tout premiers instants du projet de la CRF1000L Africa Twin, une moto a constamment été citée en référence par sa facilité d'utilisation et son efficacité, sur route comme sur les chemins. La XRV750 Africa Twin, puisque c'est d'elle qu'il s'agit, est d'ailleurs toujours citée en exemple, même lorsqu'elle est comparée à la multitude de trails qui existent aujourd'hui.

La machine qui porte aujourd'hui son nom ne partage peut-être aucune pièce commune avec elle mais a toutefois pris soin d'hériter des gènes et de l'esprit de ce qui a rendu la XRV750 Africa Twin si performante et si populaire.

L'approche "aventurière" a débuté par le moteur qui devait être performant sur piste aussi bien qu'en tourisme à longue distance, sans compter toutes les situations potentielles qui peuvent exister entre ces deux extrêmes.

Le bicylindre en ligne de 1000 cm³ profite en grande partie de l'expérience acquise par Honda en tout-terrain avec ses CRF250R et 450R engagées en compétition. La CRF1000L profite ainsi de la même conception Unicam pour sa culasse 2 x 4 soupapes ultra-compacte tandis que l'arbre à cames allégé fait appel au même matériau que celui de CBR1000RR Fireblade et que deux bougies sont en charge d'allumer le mélange dans chaque chambre de combustion.

Omniprésents et répartis de façon linéaire sur toute la plage de régime, la puissance et le couple sont accompagnés d'un grondement de plus en plus sourd et excitant au fur et à mesure que le régime augmente. Le calage à 270° du vilebrequin est synonyme de caractère tout en assurant d'excellentes qualités de traction pour la roue arrière. Enfin, le balancier bi-axial d'équilibrage se charge d'annuler les vibrations.

La compacité du moteur contribue à l'excellente garde au sol de l'America Twin, une autre condition *sine qua non* pour un trail à vocation aventurière, tandis que de nombreuses solutions ingénieuses ont été employées afin d'optimiser les aspects dynamiques aussi bien qu'esthétiques.

Intégrée dans le carter d'embrayage, la pompe à eau est ainsi entraînée par l'arbre du balancier d'équilibrage, tout comme la pompe à huile. Autre contribution à la compacité du moteur, la conception du carter d'huile qui accueille également la pompe sous pression. La boîte de vitesses à 6 rapports avec embrayage utilise le même système de sélection que les CRF250R/450R pour des passages de rapports rapides et sûrs et dispose d'un embrayage à glissement assisté.

En ce qui concerne la partie-cycle de la nouvelle CRF1000L Africa Twin, 3 paramètres majeurs, tous inspirés par la XRV750 originelle, ont été inscrits au cahier des charges : les performances en tout-terrain, le confort en utilisation tourisme et l'agilité au quotidien, appréciée par les gros rouleurs comme par les citadins.

L'architecture double berceau interrompu du cadre acier offre un équilibre idéal entre stabilité à haute vitesse -même chargé-, capacités sur piste, agilité et robustesse. La centralisation des masses - symbolisée notamment par le positionnement de la batterie derrière la culasse - participe à la faible hauteur du centre de gravité.

Totalement réglable, la fourche inversée Showa à grands débattements est équipée de deux étriers 4 pistons Nissin à montage radial, lesquels coiffent des disques "dentelles" flottants de \varnothing 310 mm. À l'arrière, le monoamortisseur Showa dispose d'un réglage hydraulique de la précharge.

Tout comme la CRF450R Rally, la CRF1000L Africa Twin fait appel à des jantes rayonnées de 21 pouces AV et 18 pouces AR, respectivement chaussées d'enveloppes 90/90-21 et 150/70-18. La hauteur de selle peut être ajustée à 850 ou 870 mm selon les besoins.

Respectant sa vocation "d'aventurière sans limite", l'America Twin hérite d'un habillage minimaliste qui adopte une forme esthétiquement dynamique et légère tout en assurant au pilote un bon niveau de protection. L'éclairage avant à double optique reprend la signature de la génération des XRV alors que le réservoir de 18,8 litres, associé à l'efficacité énergétique du moteur, autorise une autonomie de plus de 400 km.

Pour s'assurer que l'ensemble des dispositifs électroniques soit pleinement efficace dans toutes les conditions, y compris en TT, le système de contrôle de couple HSTC (Honda Selectable Torque Control) propose 3 niveaux d'intervention alors que, parallèlement, le pilote a la possibilité de déconnecter l'ABS sur la roue arrière.

La nouvelle CRF1000L Africa Twin sera disponible en 4 coloris : CRF Rally, Tricolore, Argent et Noir (+ 300 € pour les coloris Tricolore et Rally).

En France, deux versions seront proposées, la version ABS et la version ABS / DCT :

- CRF1000 ABS : 12 999 € clés en main
- CRF1000 ABS DCT : 13 999 € clés en main

Version ABS / DCT

La désormais classique transmission à double embrayage Honda DCT équipe la version ABS / DCT de la CRF1000L Africa Twin et utilise les mêmes carters que la version "manuelle". En d'autres termes, la version DCT n'est pas plus large que la CRF1000L à boîte de vitesses conventionnelle.

Le système DCT proposera le mode manuel standard -qui permet à l'utilisateur de passer les rapports grâce à une commande située au guidon gauche-, en plus de 2 modes

automatiques. Le mode **D** offre le meilleur rapport entre confort de roulage et consommation alors que le mode **S** - dont la programmation a été revue pour davantage de performances- propose le choix entre 3 sous-cartographies : **S1**, **S2** et **S3**.

Bien évidemment, le DCT présent sur l'Africa Twin est parfaitement capable de fonctionner en condition "Aventure" avec des capacités tout-terrain optimisée par la présence d'une commande spécifique "G" disposée sur la droite de l'instrumentation. Actionner ce bouton sur n'importe quel mode permet d'optimiser la traction et le contrôle de la machine -facteurs importants en TT- en limitant le patinage de l'embrayage lors des changements de rapports.

Parmi les autres évolutions apportées à cette nouvelle génération de DCT, on notera l'adoption un détecteur d'inclinaison qui conditionne les changements de rapports à l'angle de la machine afin de conserver un contrôle optimal dans toutes les conditions de pilotage.

• *Les systèmes HSTC et ABS ne sont pas disponibles sur la version standard. Ils font partie de l'équipement d'origine sur les versions ABS et DCT.*

Caractéristiques techniques

Motorisation	Bicylindre en ligne, 4 temps, 8 soupapes Unicam avec vilebrequin calé à 270°
Cylindrée	998 cm ³
Puissance maxi	70 kW (95 ch) à 7 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi	98 Nm à 6 000 tr/min (95/1/EC)
Alésage x Course	92 x 75,1 mm
Embrayage	En bain d'huile à ressorts avec système à glissement assisté
Transmission finale	Chaîne à joints toriques
Transmission	<ul style="list-style-type: none">• 6 rapports en prise constante, commande manuelle• 6 rapports DCT avec mode tout-terrain
Cadre	Cadre double berceau interrompu en acier avec boucle arrière en acier haute résistance
Rayon de braquage	5 m

Poids à sec	212 kg (ABS), 222 kg (DCT)
Poids en ordre de marche	232 kg (ABS), 242 kg (DCT)
Capacité de carburant	18,8 litres
Longueur x largeur x hauteur	2 335 x 930 x 1 475 mm (ABS/DCT)
Empattement	1 575 mm
Hauteur de selle (position STD / position basse)	870 / 850 mm
Garde au sol	250 mm
Freins Avant	Double disque flottant "dentelle" ø 310 mm avec frettes aluminium et étriers 4 pistons (*ABS) et plaquettes métal fritté
Frein Arrière	Simple disque "dentelle" ø 256 mm avec étrier 2 pistons (*ABS) et plaquettes métal fritté. Frein de parking sur version DCT.
Roue Avant	21M/C x MT2.15, rayonnée, jante aluminium
Roue Arrière	18M/C x MT4.00, rayonnée, jante aluminium
Pneumatique Avant	90/90-R21 à chambre
Pneumatique Arrière	150/70-R18 à chambre
Équipements / Assistances électronique	<ul style="list-style-type: none"> • Système de contrôle de couple moteur Honda HSTC* (Honda Selectable Torque Control System) à 3 niveaux, déconnectable • Système antiblocage ABS* 2 voies déconnectable sur la roue AR <p><i>*Modèles ABS & DCT uniquement</i></p>