**Modelový rok 2020, HONDA AFRICA TWIN**

Datum vydání: 23. září 2019

Inovovaný model: *Významná evoluce velkého cestovního endura značky Honda: lepší terénní schopnosti přicházejí ruku v ruce s lehčím podvozkem, štíhlým tělem ve stylu rallye strojů, či revidovanou polohou za řídítky; hmotnost se snížila o 5 kg, zatímco vyšší zdvihový objem motoru se odrazil ve vyšším výkonu a točivém momentu. Motor plní emisní normu EURO5. Šestiosý snímač setrvačných sil nově ovládá jízdní režimy, systém HSTC i tři další systémy – ABS umožňující brzdění v zatáčkách, systémy pro zamezení zvedání předního a zadního kola, ale také* *novou funkci detekce průjezdu zatáčkou u verze s převodovkou DCT. Barevný 6,5palcový TFT dotykový displej nabízí technologii Apple CarPlay*® *a Bluetooth konektivitu. Dva LED světlomety jsou vybaveny světly pro denní svícení (DRL) a součástí standardní výbavy je i tempomat.*

Obsah:

1 Úvod

2 Informace o modelu

3 Hlavní vlastnosti

4 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 roce 2016 jako CRF1000L Africa Twin), je od kol až po zrcátka zcela novým strojem, bezezbytku zdědil esenci a ducha toho, díky čemu si tehdejší originál získal takovou oblibu.

Byla to především rovnováha mezi výkonem a 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.

V 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 upravený výfuk a sání, 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 vyjížďkám mimo civilizaci.

Vzhledem k silné evropské (i celosvětové) poptávce po obou verzích, kterých se od roku 2016 prodalo přes 87 000, byl za přelomový pro model Africa Twin určen rok 2020.

Komfort na cestách, technologie a schopnost nového modelu CRF1100L Africa Twin Adventure Sports\* byly ještě více posíleny – mimo jiné díky volitelně dostupné elektronicky nastavitelné vidlici Showa Electronically Equipped Ride Adjustment (SHOWA EERA™). Také CRF1100L Africa Twin byla kompletně přepracována, s důrazem na agresivní a kompaktní rallye styl a na ještě lepší vlastnosti při jízdě v terénu. Rovněž nabízí více výkonu i točivého momentu a navíc je výrazně lehčí – s ohledem na primární zásady stanovené jejím předchůdcem před mnoha lety.

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

**2. Informace o modelu**

CRF1100L Africa Twin pro rok 2020 prošla rozsáhlými úpravami s důrazem na schopnosti při jízdě v terénu, takže její vzhled i chování se ještě více přiblížily skutečnému rallye stroji. Menší, užší a o 4 kg lehčí novinka nabízí ještě atletičtější chování, a to zejména díky úpravám motoru, který nově disponuje o 7 % vyšším maximálním výkonem, o 6 % větším točivým momentem a výrazně větší silou v celém rozsahu otáček. Motor plní emisní normu EURO5.

Rám stroje byl zcela revidován a nyní je opatřen přišroubovaným hliníkovým pomocným rámem. Také kyvné rameno ke hliníkové a vychází z motokrosového speciálu CRF450R. Ve středu nového modelu Africa Twin se nachází nová šestiosá jednotka pro měření setrvačných sil (Inertial Measurement Unit - IMU), která řídí nejen sedmiúrovňový systém HSTC, ale (nově od roku 2020) 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 . Ke standardním jízdním režimům URBAN, TOUR a GRAVEL nově přibyl ještě režim OFF-ROAD.

Pozice při jízdě, která byla navržena s důrazem na kompletní kontrolu, těží z kombinace užšího sedla a výše postavených řídítek. Barevný TFT dotykový multifunkční informační displej (Multi Information Display – MID) s úhlopříčkou 6,5 palce umožňuje přímou interakci se systémy stroje a navíc nabízí Apple CarPlay® a Bluetooth konektivitu. Dvě světla pro denní svícení (DRL) s vysokou viditelností zvyšují bezpečnost jízdy a součástí standardní výbavy je také tempomat.

**3. Hlavní vlastnosti**

**3.1 Vzhled a výbava**

* ***Kompaktní tělo navržené s důrazem na vlastnosti v terénu, se štíhlým sedlem a vyššími řídítky***
* ***TFT dotykový multifunkční informační displej (MID) s úhlopříčkou 6,5 palce***
* ***Apple CarPlay® umožňuje ovládání telefonů Apple iPhone® prostřednictvím MID***
* ***Konektivita Bluetooth, světla pro denní svícení (DRL) a tempomat***

Agresivní a kompaktní. Dvě slova, kterými lze shrnout nové proporce modelu Africa Twin ve stylu rallye strojů. A obě mají svůj důvod – lepší chování při jízdě v terénu. Plexi štít je oproti dosavadnímu modelu mnohem kratší, což usnadňuje sledování cesty před strojem, a ačkoli sedlo zůstává ve výšce 850-870 mm, řídítka jsou nyní upevněna o 22,5 mm výše, což jezdci poskytuje vzpřímenější polohu a pohodlnější ovládání stroje vsedě i vstoje.

Také záď je štíhlejší a sedlo samotné je o 40 mm užší, takže jezdec může snáze dosáhnout na zem; jeho tvar byl navržen pro snazší pohyb jezdce dopředu a dozadu. Nabídka příslušenství bude zahrnovat snížené (825 - 845 mm) a zvýšené (875 - 895 mm) sedlo.

Nové zdvojené LED světlomety jsou umístěny výše, 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 jezdci ovládání všech systémů stroje 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.

Systém navíc obsahuje technologii Apple CarPlay® umožňující ovládání telefonů Apple iPhone® 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. iPhone® samotný se připojuje do USB nabíjecí zásuvky na pravé straně MID. Pro telefony iPhone® nebo Android je k dispozici 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. 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.

Pro rok 2020 je součástí standardní výbavy také tempomat usnadňující dálniční přesuny na větší vzdálenosti.

**3.2 Motor**

* ***Zdvihový objem vzrostl na 1 084 cm3, maximální výkon na 75 kW a točivý moment na 105 Nm***
* ***Vylepšených parametrů bylo dosaženo díky nové hlavě válců, časování a zdvihu ventilů, škrticí klapce a výfuku***
* ***Převodové stupně manuální převodovky a materiál ozubených kol byly optimalizovány s ohledem na úsporu hmotnosti***
* ***Koncovka výfuku je nově vybavena*** ***variabilní výfukovou klapkou (Exhaust Control Valve – ECV) pro atraktivnější zvuk v nízkých otáčkách a lepší výkon ve vyšších otáčkách***

Základní architektura řadového dvouválce s 8 ventily a s rozvodem SOHC zůstala pro rok 2020 zachována, zdvihový objem však vzrostl z 998 na 1 084 cm3. Tím se podařilo dosáhnout nárůstu maximálního výkonu ze 70 kW na 75kW při 7 500 ot./min. a maximální točivý moment vzrostl z 99 Nm na 105 Nm při 6 250 ot./min. Co je důležitější, zřetelný nárůst výkonu i točivého momentu je v rozmezí od 2 500 ot./min. až k červenému poli opravdu citelný.

Zvětšení zdvihového objemu bylo dosaženo prodloužením zdvihu ze 75,1 mm na 81,5 mm, vrtání zůstalo zachováno na hodnotě 92 mm. Kompresní poměr dosahuje 10,1:1. Vložky válců jsou nyní opět hliníkové. Společně s dalšími úsporami hmotnosti na převodovce a na dalších místech je motor s manuální převodovkou oproti dosavadní konstrukci o 2,5 kg lehčí (66,4 kg), motor s převodovkou DCT je lehčí o 2,2 kg (74,9 kg).

Stejně jako dosud, klikový hřídel s fázováním 270° a nerovnoměrný interval zapalování vytvářejí charakteristické dunění motoru a přispívají k trakci zadního kola. Hlava válců však byla kompletně přepracována, což platí i pro tělo škrticí klapky o zvětšeném průměru 46 mm; vrtání a osy válců byly vyrovnány s cílem zlepšit hladké proudění vzduchu sáním. Nové je nastavení elektronické řídicí jednotky (ECU), úhel vstřikovačů byl upraven s ohledem na přímější vstřik paliva do nově tvarovaných 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. Pro rok 2020 bylo optimalizováno časování ventilů a zdvih sacích i výfukových ventilů vzrostl na 10,1 mm u sacích a na 9,3 mm u výfukových (oproti 9,2 / 8,6 mm).

Aby bylo možné se vypořádat s vyšší efektivitou sání a vyšším výkonem (a tudíž i vyšším průtokem spalin), byla koncovka výfuku nově opatřena variabilní klapkou (Exhaust Control Valve – ECV), velmi podobnou té, která se používá u CBR1000RR Fireblade. Ta nejen že svým otevřením při vyšších otáčkách přispívá k vyššímu výkonu a efektivitě motoru, ale také motoru dodává příjemný „pulzující“ zvuk při nižších otáčkách.

Kliková skříň je dělená vertikálně; 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 disponuje polosuchou klikovou skříní 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.

Pro rok 2020 se zvýšila přesnost předního i zadního vyrovnávacího soukolí a přidáním pulzačního kroužku na klikovém hřídeli bylo dosaženo detekce vynechání motoru, která je důležitá pro plnění norem OBD2/EURO5. Pro splnění normy EURO5 byla navíc 02 lambda sonda ve výfukovém potrubí nahrazena senzory Linear Air Flow (LAF) ve svodech, které umožňují mnohem přesnější měření směšovacího poměru vzduchu a paliva.

Hliníkový střed spojky a přítlačná deska využívají „pomocné“ vačky, které usnadňují řazení směrem nahoru a „kluzné“ vačky pro zpomalování a podřazování; spojka má nyní menší průměr a slabší pružinu pro lehčí ovládání spojkové páčky. Ozubená kola mají nový tvar a jsou vyrobena z pevnějšího materiálu. Rychlořazení je k dispozici jako volitelná výbava.

**3.3 Elektronika pro řízení motoru a podvozku**

* ***Úrovně zásahů systému HSTC jsou díky řízení systémem IMU optimalizovány pro jízdu v terénu***
* ***Systém pro zamezení zvedání předního kola nabízí 3 úrovně a je rovněž řízen prostřednictvím IMU***
* ***K standardním režimům TOUR, URBAN a GRAVEL se přidal režim OFF-ROAD***
* ***Dva uživatelské režimy (USER) umožňují úplné přizpůsobení jízdních režimů***

Motor modelu Africa Twin dostal v roce 2018 technologii elektronického řízení škrticí klapky (Throttle By Wire – TBW), která umožňuje mnohem přesnější řízení výkonu motoru a jeho charakteru, a dále rozšířený systém nastavitelné kontroly trakce (Honda Selectable Torque Control – HSTC) regulující přilnavost zadního kola; pro rok 2020 byl tento systém dále rozvinut a nyní spolupracuje s šestiosým snímačem setrvačných sil IMU\*.

Systém nabízí 4 úrovně výkonu a 3 úrovně brzdění motorem. Systém HSTC stále disponuje sedmi úrovněmi, *míra* jeho zásahu v každé z těchto úrovní však byla optimalizována s ohledem na data (úhel a rychlost stáčení / náklonu) dodávaná v reálném čase systémem IMU. Rozestupy mezi jednotlivými úrovněmi byly optimalizovány tak, aby měl jezdec možnost jemnějšího nastavení úrovně prokluzu zadního kola při jízdě v terénu. Systém HSTC je také možné zcela vypnout.

Další novou funkcí je systém pro zamezení zvedání předního kola. Jednotka IMU opět 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. Systém pro zamezení zvedání předního kola je také 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 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 jízdy s plně naloženým motocyklem 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 jezdci možnost dvou zcela individuálních nastavení - může vybírat z úrovní výkonu 1-4 a úrovní brzdění motorem 1-3 a ABS pro jízdu na silnicích a v terénu.

\*Viz kapitola Podvozek 3.5 v tomto press kitu.

**3.4 Dvouspojková převodovka**

* ***Super rychlé řazení v manuálním režimu (MT) i v automatických režimech D a S***
* ***Režim S (se 3 úrovněmi) umožňuje v porovnání s režimem D větší vytáčení motoru a dříve podřazuje, což jej činí vhodnějším pro agresivnější jízdu***
* ***Tlačítko G zlepšuje trakci zadního kola při jízdě 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 100 000 motocyklů vybavených touto technologií. Důkazem přijetí této technologie zákazníky byla skutečnost, že v posledním finančním roce verze s převodovkou DCT u těch modelů, kde je tato technologie k dispozici, představovaly 48% z celkového počtu kusů prodaných v Evropě.

Unikátní systém převodovky DCT se vyznačuje super rychlým, plynulým 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 přeřazují z jednoho rychlostního stupně na další s minimálním přerušením přenosu hnací síly na zadní kolo, navíc prakticky odpadají všechny rázy nebo kývání stroje, takže řazení je nejen přímé, ale i hladké.

K oblibě 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 či nižší únava jezdce.

Převodovka se vyznačuje třemi provozními režimy. Režim MT poskytuje jezdci nad řazením plnou manuální kontrolu, takže jezdec může řadit tlačítky 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 umožňuje 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 Africa Twin je připravena na provoz v náročném prostředí – funkce pro jízdu v terénu lze aktivovat spínačem *G* umístěným 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, díky které dochází k úpravě způsobu řazení v závislosti na sklonu svahu tak, aby jezdec měl vždy nad strojem plnou kontrolu.

Novinkou u DCT převodovky modelu CRF1100L Africa Twin je detekce průjezdu zatáčkou. Pokud jednotka IMU zjistí, že motocykl zatáčí, systém mírně upraví program řazení tak, aby změny rychlostních stupňů byly co nejvíce přirozené.

**3.5 Podvozek**

* ***Šestiosý snímač pro měření setrvačných sil je umístěn ve středu stroje***
* ***Inovovaný a lehčí rám s přišroubovaným hliníkovým pomocným rámem a s lehčím / robustnějším kyvným ramenem ve stylu modelu CRF450R, které nabízí lepší trakci a kontakt zadního kola***
* ***Systém ABS umožňující brzdění v zatáčkách zvyšuje jistotu při jízdě a nabízí nastavení pro jízdu v terénu***
* ***Nové nastavení tlumení a odpružení pro přední i zadní tlumiče Showa***

Samotným srdcem vylepšených vlastností nového modelu Africa Twin na silnici i v terénu je šestiosá jednotka pro měření setrvačných sil Bosch MM7.10 (IMU), jež se nachází v samotném střed stroje. Toto zařízení v reálném čase měří úhel a rychlost naklánění, úhel a rychlost podélného náklonu a úhel a rychlost stáčení. Trakce zadního kola je řízena 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.

Kromě doplnění systému IMU konstruktéři značky Honda pro rok 2020 kompletně přepracovali pevnost i tuhost ocelového dvoukolébkového rámu, a to zejména s důrazem na schopnosti v terénu. Zároveň s tím však došlo ke zlepšení všech parametrů ovlivňujících chování stroje na silnici.

Tuhost kolem hlavy řízení byla optimalizována s ohledem na kontrolu nad přilnavostí předního kola; hlavní nosníky jsou štíhlejší a přímější a odstraňují potřebu přední příčné trubice. Hmotnost rámu se oproti dosavadnímu modelu snížila o 1,8 kg.

Přišroubovaný hliníkový pomocný rám (lakovaný v červené barvě) nahrazuje integrální ocelovou konstrukci předchozího řešení a je o 40 mm štíhlejší při šířce 195 mm – což je klíčové pro snazší dosažení na zem. Hliníkové kyvné rameno je zcela nové, o 500 g lehčí a využívá stejné konstrukční řešení, jako stejný prvek u modelu CRF450R. Jeho vyšší tuhost zlepšuje trakci zadního kola i celkový pocit jezdce.

Světlá výška zůstala na hodnotě 250 mm, rozvor kol dosahuje 1 575 mm a sklon přední vidlice / závlek činí 27°30’/113 mm. Pohotovostní hmotnost je o 5 kg nižší a dosahuje 226 kg.

Se zdvihem 230 mm nabízí 45mm převrácená kazetová vidlice Showa dostatek prostoru pro pohlcování nerovností a vyznačuje se upraveným nastavením vnitřních komponent, které zlepšuje výkony na silnici i v terénu. Tlumení v kompresi i v odskoku je plně nastavitelné. 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.

Podobně jako přední vidlice, také zadní tlumič Showa byl upraven, zajišťuje zdvih osy kola 220 mm a vyznačuje se 46mm válcem a samostatnou nádržkou pro stabilní tlumení i při jízdě v extrémním terénu. Předpětí pružiny lze regulovat otočným prvkem na těle tlumiče; tlumení v odskoku a kompresi je rovněž plně nastavitelné.

Závěsné čepy kyvného ramene mají nyní 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.

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. Pokud motocykl stojí, je možné působení systému ABS na zadní kolo pro jízdu v terénu vypnout.

Stejně jako v minulosti, kompaktní dvoudílné radiální čtyřpístové třmeny působí přes destičky ze sintrovaného materiálu na dva 310mm „vlnovité“ plovoucí kotouče. Zadní 256mm kotouč se zvlněným okrajem je vrtaný a tvarovaný. Přední a zadní kola o průměru 21 / 18 palců s (nerezovým) drátěným výpletem jsou obuta do pneumatik o rozměrech 90/90-21 a 150/70-18. Pro motocykl jsou schváleny terénní pneumatiky (Continental 90/90-21M/C 54S a 150/70B 18M/C 70Q s rychlostním indexem 180 km/h a 160km/h).

**4 Příslušenství**

Nabídka originálního příslušenství Honda pro model Africa Twin byla rozšířena o nové kufry, které zahrnují prémiový (42litrový) hliníkový vrchní kufr a boční kufry a také velký (58litrový) plastový vrchní kufr a boční kufry. Dále jsou k dispozici dvě výšky sedla (snížené 825-845 mm a zvýšené 870-895 mm), cestovní plexi, chránič chladiče, chránič motoru a boční padací rám, prodloužené chrániče řídítek, vyhřívané rukojeti a nabíjecí zásuvka.

**5 Technické parametry**

|  |
| --- |
| **MOTOR** |
| Typ | Kapalinou chlazený čtyřtaktní řadový dvouválec SOHC s 8 ventily, 270° fázováním klikových hřídelí a hlavou Uni-cam |
| Zdvihový objem | 1084 cm3 |
| Vrtání a zdvih | 92 mm x 81,5 mm |
| Kompresní poměr | 10,1:1 |
| Maximální výkon | 75 kW při 7 500 ot./min. |
| Max. točivý moment | 105 Nm při 6 250 ot./min. |
| Úroveň hluku  | 73 dB |
| Olejová náplň | 4,8 / 4,3 (5,2/4,7 u DCT) |
| **PALIVOVÝ SYSTÉM** |
| Karburace | PGM FI |
| Objem palivové nádrže | 18,8 l |
| Emise CO2 | 112 g/km MAN 110 g/km DCT |
| Spotřeba paliva | 4,9 l/100 km MAN4,8 l/100 km MAN |
| **ELEKTRICKÁ SOUSTAVA** |
| Startování | Elektrické |
| Kapacita baterie | 12V-6Ah Li-ion baterie (20 hod.) |
| Výkon alternátoru |  0,49 kW / 5 000 ot./min. |
| **HNACÍ ÚSTROJÍ** |
| Typ spojky | Mokrá, lamelová, s vinutými pružinami, hliníková vačka řazení a třecí spojkaDCT – 2 mokré lamelové spojky s vinutými pružinami |
| Typ převodovky | 6-stupňová manuální / 6-stupňová převodovka DCT |
| **RÁM** |
| Typ | Dvoukolébkový |
| **PODVOZEK** |
| Rozměry (D x Š x V) | 2 330 mm x 960 mm x 1 395 mm  |
| Rozvor kol | 1 575 mm |
| Úhel přední vidlice | 27,5° |
| Závlek | 113 mm |
| Výška sedla | 850/870 mm (volitelné snížené sedlo 825 mm, volitelné zvýšené sedlo 895 mm) |
| Světlá výška | 250 mm |
| Pohotovostní hmotnost | 226 kg (DCT 236 kg) |
| **ZAVĚŠENÍ KOL** |
| Typ vpředu | 45mm inverzní teleskopická kazetová vidlice Showa s nastavením předpětí a síly tlumení, 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 |
| **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 |
| Velikost ráfku přední | 21" |
| Velikost ráfku zadní | 18" |
| Pneumatika vpředu | 90/90-21M/C 54H (dušová) (Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer AX41T / Metzler Karoo Street)  |
| Pneumatika vzadu | 150/70R18M/C 70H (dušová) (Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer AX41T / AX41T Metzler Karoo Street) |
| **BRZDY** |
| Systém ABS, Typ | 2kanálový s IMURežim 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 1pístovým třmenem a destičkami ze sintrovaného materiálu 2kanálový s možností vypnutí ABS pro zadní kolo |
| **PŘÍSTROJE A ELEKTRONIKA** |
| Přístrojový panel | LCD panel, 6,5palcový TFT dotykový multifunkční informační displej |
| Zabezpečovací systém | Imobilizér, alarm (volitelná výbava) |
| Světlomet | LED |
| Zadní světlo | LED |
| Elektrická soustava | Světla pro denní svícení, Bluetooth audio a Apple CarPlay, USB zásuvka, automatické vypínání ukazatelů směru, tempomat, nouzová brzdová světla, 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 provádí na rovné vozovce se standardní verzí vozidla, s jedním jezdcem 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.