



CRF1000D2

CRF1000D2

CRF1000 Africa Twin Adventure Sports är högre än grundmodellen, har en plattare sadel och en mer upprätt körställning. Frontkåpan och kåpglasat skyddar bättre mot vinden och en stor hasplåt och en skyddsåge skyddar maskinen undertill och på sidorna. Bränsletanken är 5,4 liter större för en räckvidd över 50 mil. Modellen har även värmehandtag och 12-voltsuttag.

Motor	4-T,V-KYLD
Cylinderarrangemang	V-TWIN
Ventiler/Cylinder	4
Kamaxelarrangemang	UNICAM
Slagvolym	998 cc
Cylinderdiameter	92 mm
Slaglängd	75.1 mm
Effekt	70 kW/7500 varv - 95.2 hkr
Moment	10.1 kpm/6000 varv
Växlar	6+AUT
Startanordning	EL
Frambroms	2-310MM
Bakbroms	1-256MM
Längd	2340 mm
Bredd	930 mm
Höjd	1570 mm
Axelavstånd	1580 mm
Sitthöjd	900/920 mm
Markfrigång	270 mm
Framdäck	90/90-21
Bakdäck	150/70-18
Tankvolym	24.2
Bränsleförbrukning	4.7 liter/100km
Torrsvikt	-
Tjänstsvikt	253 kg
Col	109 g

Produktbeskrivning

Hemligheten bakom Africa Twins mångsidighet är främst motorn, som är utvecklad för att passa de flesta förhållanden: både på asfalt och lösa underlag, både för långresor och kort pendling, och allt däremellan. Därför har motorn optimal balans mellan effekt, vridmoment, vikt och fysisk storlek.

Det är en extremt kompakt parallelltwin på 998 kubik med fyrventilsteknik och Unicam, och motorkraften är lätthanterlig och användbar i vardagskörning. Den kompakta konstruktionen har många smarta lösningar, som att vattenpumpen sitter i kopplingskåpan och att balansaxlar driver vattenpump och oljepump. På längden är motorn faktiskt lika kort som Hondas populära 500-kubikare. Dessutom bidrar motorns låga höjd till hela 270 mm markfrigång, något som är extra viktigt på en äventyrsmaskin som Africa Twin Adventure Sports.

Luftburken modifierad och en balansaxelvikt är lättare för bättre respons i mellanregistret. Avgassystemet är också omarbetat för bättre prestanda och ännu härligare motorljud.

Kommer utrustad med elektronisk gasreglering med tre kör lägen som gör att föraren kan anpassa motorkaraktär och effekt efter körförhållanden eller önskemål. Även antispinnfunktionen är uppdaterad med fler lägen.

Automatversionen med dubbelkoppling (DCT) har fortfarande två automatlägen och ett manuellt läge, där föraren växlar själv med knappar vid vänster handtag. Automatläge D har fokus på bränsleekonomi och bekväm körning, medan automatläge S har tre olika, sportigare växlingsmönster att välja bland. DCT-modellen är även anpassad till offroadkörning med en G-knapp som gör att kopplingen slirar mindre vid gaspådrag. G-knappen kan användas i alla kör lägen och gör det lättare att styra maskinen med gasen på lösa underlag.

Modellen har en semidubbel vagggram av stål med perfekt balans mellan högfartsstabilitet och smidighet för offroadkörning tack vare både styrka och flexibilitet. Motorn sitter fast i ramen med 6 motorfästen. Det minimerar vibrationerna så att styrdämpare inte behövs. Litiumjonbatteri är ännu en nyhet som sänker vikten med 2,3 kg. Andra detaljer har också uppdaterats för bättre offroadegenskaper och hållbarhet.

Fullt justerbar 45 mm inverterad Showa-gaffel, fullt justerbar bakdämpare, dubbla radialmonterade Nissin fyrkolvsok och 310 mm flytande vågformade skivor. Fälgarna på 21 tum fram och 18 tum bak har nu ekrar av rostfritt stål och det finns godkända grovmönstrade däck för maskinen med dimensionen 90/90-21 fram och 150/70-18 bak.

Dubbla LED-strålkastare påminner om ursprungliga Africa Twin och sadelhöjden går att ändra med 20 mm från 900 mm till 920 mm (båda lägena är 50 mm högre än på standardmodellen). Bränsletanken rymmer 24,2 liter och bränsleförbrukningen är 21,8 km/l (WMTC, DCT-version), så räckvidden är alltså över 50 mil.

Chassi

- Längre fjädringsväg, plattare sadel och mer upprätt körställning.
- Större kåpa och högre kåpglas.
- Värmehandtag och 12-voltsuttag är standardutrustning.
- Offroadanpassade förarfotpinnar och hållare till passagerarfotpinnar.
- Ekrar av rostfritt stål är hållbara och lättskötta.
- Nödbromsvarning för bakre blinkers.



CRF1000D2K7

Africa Twin Adventure Sports har en semidubbel vaggram av stål som gör maskinen både kvick och högfartsstabil på vägen. Samtidigt finns smidigheten och styrkan för seriös offroadkörning. Markfrigången är 270 mm (20 mm mer än vanliga Africa Twin), hjulbasen 1580 mm, styrvinkeln 27,5° och försprånget 115 mm. Vätvikten är 243 kg (DCT 253 kg).

Den inverterade 45 mm cartridge-gaffeln från Showa har 252 mm slaglängd (22 mm mer än vanliga Africa Twin) och fullt justerbar retur- och kompressionsdämpning. Gaffelbenen sitter fast i styrkronor av aluminium (den övre är gjuten och den nedre smidd) med två skruvar uppe och nere per ben. Den ihålliga styrstammen är också av aluminium.

Showa-bakdämparen matchar fjädringskänslan framtill och har 240 mm fjädringsväg (20 mm extra). Övre dämparfästet sitter lågt för att hålla nere tyngdpunkten. Själva dämparen har en 46 mm cylinder och separat behållare för stabil dämpning vid hård offroadkörning. Fjäderförspänningen justeras med en ratt på stötdämparen. Retur- och kompressionsdämpning är också fullt justerbara.

Andra nyheter på båda Africa Twin-versionerna har fokus på offroadkörning: bredare förarfotpinnar med kraftigare stålfästen. Passagerarfotpinnarna har nya hållare för mer plats åt förarens fötter vid stående körning. Dessutom är instrumentpanelen vinklad så att föraren ser den bättre vid stående körning.

Africa Twin Adventure Sports har inte lika minimalistisk design som vanliga Africa Twin. Dubbla strålkastare är gemensamt, men frontkåpan är större och kåpglaset är 80 mm högre för bättre vindskydd. Värmehandtag och 12-voltsuttag är standardutrustning.

Den stora hasplåten är unik för versionen och skyddar undersidan samtidigt som skyddsbågen skyddar kåporna. Kåpor av borstat aluminium bidrar till kvalitetskänslan. Det går lätt att plocka bort pakethållaren av rostfritt stål och bakskärm. Sidoväskor av aluminium finns som tillbehör.

Sadeln är mer offroadanpassad med en plattare profil och sadelhöjden är 50 mm högre än på vanliga Africa Twin. Den går att ändra med 20 mm till 900 mm eller 920 mm (jämfört med 850 mm och 870 mm). Det finns även ett förvaringsfack i höger sidokåpa. Samtidigt sitter styret 32,5 mm högre och 5 mm längre bak.

Bakre blinkers har nu en funktion för nödbromsvarning. När föraren kör i 53 km/h eller mer och bromsar med fram- eller bakbromsen så att farten minskar med minst 6,0 m/s² blinkar bakre blinkers för att varna trafikanter bakom om den snabba inbromsningen. Samma hastighet gäller om ABS aktiveras (t.ex. på våta vägar), men då utlöser funktionen redan när farten minskar med 2,5 m/s².

Maskinens blinkers slås nu av automatiskt. Systemet använder inte tidtagning, utan jämför fram- och bakhjulets hastighet och beräknar när blinkersen ska slås av beroende på situationen.

Frambromsen består av två kompakta radialmonterade fyrkolvsok,



CRF1000D2K9

sinterbelägg och dubbla 310 mm vågformade flytande skivor. Baktill sitter en 256 mm vågformad skiva. ABS är ett lätt tvåkanalssystem som kan stängas av för bakbromsen.

Precis som CRF450R Rally har Africa Twin Adventure Sports ekerfälgar på 21 tum fram och 18 tum bak med däckdimension 90/90-21 och 150/70-18. Ekrarna är tillverkade av rostfritt stål för att vara hållbara och lättskötta.

Honda har nu godkänt grovmönstrade däck, så att maskinens offroadpotential kan utnyttjas maximalt: Continental 90/90-21M/C 54S och 150/70 B18M/C 70Q, som klarar 180 km/h respektive 160 km/h.

Motor

- Elektronisk gasreglering med 3 körlägen för anpassning av motorkaraktär och grepp.
- Körlägena har olika nivåer för effekt, motorbroms och antispinn.
- Antispinn har nu 7 nivåer och avstängt läge.

Modellens parallelltwin på 998 kubik med 8 ventiler och enkel överliggande kamaxel uppdateras till 2018 med elektronisk gasreglering, körlägen och antispinn med fler nivåer.

Tack vare den elektroniska gasregleringen har föraren många fler alternativ för att ställa in motoreffekt, känsla och bakhjulsgrepp efter olika förhållanden. Africa Twin 2017 hade antispinn med 3 nivåer och avstängt läge. Det nya systemet har hela 7 nivåer som går från nivå 1 för aggressiv offroadköring på grovmönstrade däck till nivå 7 för maximal säkerhet på våt och hal asfalt. Det går fortfarande att stänga av antispinn helt.

Dessutom finns 3 nivåer för effekt och motorbroms.

Systemet med körlägen användes först på RC213V-S, Hondas gatversion av MotoGP-racern. De tre körlägena har förinställda kombinationer av varje parameter som passar olika körförhållanden och situationer:

Läge TOUR använder högsta nivån för effekt (1), mellannivå för motorbroms (2) och hög nivå för antispinn (6).

Läge URBAN använder mellannivå för effekt (2) och motorbroms (2), och hög nivå för antispinn (6).

Läge GRAVEL använder lägsta nivån för effekt (3) och motorbroms (3), och hög nivå för antispinn (6).

USER är ett fjärde läge där föraren själv kan välja och spara sin favoritkombination av effekt, motorbroms och antispinn. Både körläge och nivå för antispinn kan ändras när som helst med knapparna vid vänster handtag.

- Ny insugskanal och nytt avgassystem ger mer respons i mellanregistret.
- Ännu härligare motorljud med det nya avgassystemet.
- Ny, lättare balansaxelvikt.
- Nytt litiumjonbatteri med längre livslängd sparar 2,3 kg.
- Jämn effektkurva och linjärt vridmoment.
- Assisterande slirkoppling underlättar både upp- och nerväxling.

Förutom det nya elektroniska styrsystemet är motorn uppdaterad till 2018 med en 20 mm längre insugskanal och ett omarbetat avgassystem, som tillsammans förbättrar både responsen i mellanregistret och motorljudet. Avgasröret har nu två katalysatorer istället för en och ljuddämparen är mindre (4 liter mot 4,6 liter) och enklare med två kammare istället för tre.

Max effekt är fortfarande 70 kW vid 7 500 varv/min och max vridmoment är 99 Nm vid 6 000 varv/min. Boring och slaglängd är 92 x 75,1 mm och kompressionen är 10,0:1. En 270 graders vevaxel och ojämn tändföljd skapar den typiska pulserande motorgången och greppkänslan.

Hög markfrigång är såklart viktigt på en offroadhoj, och där kommer den kompakta, låga motorn in i bilden. Motorns storlek hålls nere genom att vevhuset är delat lodrätt, vattenpumpen sitter i kopplingskåpan och termostaten är inbyggd i topplocket. DCT och manuell version har likadana vevhus med några små utvändiga skillnader. Vattenpump och oljepump drivs av balansaxlarna. Till 2018 har 300 g skalats av från balansaxelvikten, vilket minskar tröghetsmomentet med 306 g/cm² och förfinar motorkaraktär och effektkänsla.

Motorns fyrventilstoppar får bränsle via PGM-FI-insprutning och har dubbla tändstift med dubbel, sekventiell tändningsreglering för jämn förbränning. Hondas Unicam-system med enkel överliggande kamaxel (arv från crossen CRF450R) och den gjutna kamaxelns låga placering gör att topplocket kan hållas väldigt kompakt. Insugsventilerna har 36,5 mm diameter och avgasventilerna 31 mm.

Motorn har semi-torsump och en oljebehållare nedtill i vevhuset. På så sätt blir oljeträget grunt och motorhöjden kan minimeras. Eftersom oljepumpen sitter direkt i oljebehållaren behövs ingen tryckmatningskanal, så där sparas också vikt och utrymme.

Kolvarnas rörelser tar ut varandra och neutraliserar sekundära vibrationer. Primära vibrationer elimineras med hjälp av dubbla balansaxlar. Framre balansaxeln har två vikter och den bakre har bara en vikt för att vara så lätt som möjligt.

Kopplingscentrum och tryckplatta av aluminium har "hjälpkammar" som underlättar växling (kopplingshandtaget går lätt) och "slirkammar" för fartminskning och nerväxling. Den 6-växlade växellådan har specialformade klackar på dreven för 1:an, 2:an, 3:an och 4:an, vilket innebär att kopplingen kan göras mindre och lättare. Primärdrevet har räfflor på insidan som samlar upp olja och ser till att primärtransmissionen och dämparfjädem får jämn smörjning.

Den lätta 6-växlade manuella växellådan har en växeltrumma med samma konstruktion som på CRF450R, och det sitter även en assisterande slirkoppling av aluminium på plats.

Ett litiumjonbatteri som är 2,3 kg lättare än blybatteriet på Africa Twin 2017. Dessutom har det nya batteriet längre livslängd och håller laddningen längre.

Quickshifter finns som tillval.

- **Snabb och mjuk växling i manuell läge och i automatläge D.**
- **I automatläge S (med 3 nivåer) varvar motorn högre och växlar ner tidigare för aggressiv körning.**
- **G-knappen ger bättre bakhjulsgrepp på lösa underlag.**
- **Lutningsavkänning anpassar växlingen efter vägens stigning.**

Hondas unika dubbelkopplingsväxellåda växlar extremt snabbt och mjukt och är väldigt lätt att vänja sig vid. Växellådan har två kopplingar: en för start och 1:an, 3:an och 5:an, och en andra för 2:an, 4:an och 6:an, där den ena huvudaxeln löper inuti den andra för att spara plats.

Kopplingarna manövreras separat med egna elhydrauliska kretsar.

Systemet växlar och lägger sedan i nästa växel i förväg med kopplingen som inte används just då. Därefter kopplas den första kopplingen ur elektroniskt, samtidigt som den andra kopplingen kopplas in.

Resultatet är snabb och mjuk växling. Kopplingarna överför drivkraften från en växel till nästa med minimalt avbrott i drivkraften till bakhjulet. Det minimerar ryck och gungning i chassit och ger en jämn och direkt växlingskänsla.

Ytterligare fördelar är hållbarhet (dreven kan inte skadas av att föraren växlar fel eller missar en växel), omöjligt att få motorstopp, enklare att köra i stadstrafik och bekvämare för föraren.

Systemet har tre växlingslägen. Manuellt läge ger full manuell kontroll och föraren växlar med knappar på styret. Automatläge D passar i stadstrafik och på landsväg och är inriktat på låg bränsleförbrukning. Automatläge S har tre nivåer för sportigare körning. Styrenheten låter motorn varva lite högre innan den växlar upp, och den växlar ner tidigare när farten minskar för att ge mer motorbroms.

I automatlägena D och S kan föraren när som helst växla manuellt om det behövs, genom att bara trycka på växelknapparna vid vänster handtag. Sedan återgår DCT smidigt till automatläge beroende på gaspådrag, hastighet och aktuell växel.

På Africa Twin är DCT specialanpassat för offroadkörning med en G-knapp på instrumentpanelens högra sida. G-knappen kan användas oavsett körläge och förbättrar bakhjulsgrepp och kontroll över maskinen genom att kopplingen slirar mindre vid växling.

En annan smart DCT-funktion är lutningsavkänning, som anpassar växlingen efter vägens stigning för optimal kontroll utifrån körförhållanden.

Anteckningar

Honda MC/ATV Märkesförsäkring - Honda har i samarbete med Svedea tagit fram en riktigt bra försäkring för dig som kör Honda. Vårt gemensamma mål är att du ska få ett så tryggt och bekymmersfritt Hondaäggande som möjligt och snabb hjälp om olyckan skulle vara framme. Du kan teckna försäkringen när du köper en ny eller begagnad Honda hos en auktoriserad Honda-återförsäljare.

Honda MC/ATV Finansiering – Tillsammans med Swedbank hjälper vi dig att förverkliga drömmen om en ny motorcykel. Det spelar ingen roll om motorcykeln är ny eller begagnad – den räcker som säkerhet för lånet. Tala med din Honda-återförsäljare om hur du bäst lägger upp din finansiering.



Hondas unika 5 års garanti gäller alla landsvägsmaskiner, och fyrhjuliga terrängfordon som går under benämningen arbetsfordon. Tävlings- och lekfordonen är undantagna. Garantin får du bara genom Hondas auktoriserade återförsäljare.