

NYHET



CRF1100D2

CRF1100D2

Hondas maffiga äventyrshoj tar ett stort steg i utvecklingen och blir mer inriktad på bekväm och mångsidig långfärdskörning. Motorn är större, har mer effekt och vrid och uppfyller avgaskraven EURO5. En 6-axlad tröghetsmätare (IMU) sköter nu körlägen, antispinn och ytterligare tre hjälpmedel: kurvtagnings-ABS, Wheelie Control, Rear Lift Control. Instrumentpanelen har en rejäl 6,5-tums färgpekskärm som kan anslutas till Apple CarPlay® och Bluetooth. Dubbla LED-strålkastare med varseljuss och kurvtagningsljuss. Farthållare, värmehandtag och 12-voltsuttag är standardutrustning.

Motor	4-T,V-KYLD
Cylinderarrangemang	V-TWIN
Ventiler/Cylinder	4
Kamaxelarrangemang	UNICAM
Slagvolym	1084 cc
Cylinderdiameter	92 mm
Slaglängd	81,5 mm
Kompressionsförhållande	10,1:1
Effekt	75 kW vid 7500 varv/min
Moment	105 Nm vid 6250 varv/min
Växlar	6+AUT
Startanordning	EL
Batteri	12 V-6 Ah litiumjonbatteri
Generatoreffekt	0,49 kW vid 5000 varv/min
Frambroms	2-310MM
Bakbroms	1-256MM
Längd	2330 mm
Bredd	960 mm
Höjd	1560 mm
Axelavstånd	1575 mm
Sitthöjd	850/870 mm
Markfrigång	250 mm
Framdäck	90/90-21
Bakdäck	150/70-18
Tankvolym	24,8
Bränsleförbrukning	4,8 liter/100 km
Torrsvikt	-
Tjänstsvikt	248 kg
CoI	110 g/km

Produktbeskrivning

Nya CRF1100L Africa Twin Adventure Sports delar ram, motor och körställning med den offroadinriktade CRF1100L Africa Twin, men Adventure Sports är ännu mer anpassad för att vara en bekväm och praktisk touringmaskin både på och utanför asfalten. Det märks på den större bränsletanken på 24,8 liter, bättre vindskydd (från både kåpa och sidopaneler), justerbart kåpglas, stor hasplåt, aluminiumpakethållare och slanglösa däck. Värmehandtag och 12-voltsuttag är också standardutrustning.

Den uppdaterade motorn har 7 % högre effekt, 6 % mer vrid och är mycket starkare genom hela varvtalsregistret jämfört med föregångaren. Dessutom uppfyller motorn EURO5-kraven.

Ramen är helt omarbetad och har nu en separat bakram av aluminium. Svingarmen är också av aluminium och kommer från crosshojen CRF450R. Centralt i maskinen sitter nu en 6-axlad tröghetsmätare (IMU), som styr antispinn med 7 nivåer och (nytt för 2020) Wheelie Control med 3 nivåer, kurvtagnings-ABS (med offroadläge).

Dubbla LED-varselljus ökar synlighet och säkerhet och farthållare (standardutrustning) är bekvämt på längre turer. Adventure Sports har också IMU-styrda kurvtagningsljus med tre lägen som riktar sig automatiskt beroende på hojens lutningsvinkel.

Körställningen är anpassad för kontroll och komfort med en smalare och 50 mm lägre sadel. En 6,5-tums färgpekskärm visar all information om maskinens system (inklusive Showa EERA™) och kan anslutas till Apple CarPlay® och Bluetooth.

[embed]https://youtu.be/3LxTKXeArt0[/embed]

Design och utrustning

- Skyddande kåpor, justerbart kåpglas och lägre sadelhöjd.
- 24,8 liters bränsletank, aluminiumpaneler, pakethållare och hasplåt.
- Varselljus och kurvtagningsljus.
- Farthållare, värmehandtag och 12-voltsuttag.
- 6,5-tums färgpekskärm.
- Instrumentskärm med Bluetooth-anslutning och iPhone® kan anslutas via Apple CarPlay®.

Maskinen har praktiska touringdetaljer som större frontkåpa med rejält skydd mot väder och vind och justerbart kåpglas i 5 nivåer. Adventure Sports har nu samma sadelhöjd som vanliga Africa Twin: 850–870 mm (mycket lägre än förra modellens 900–920 mm).

Hela bakändan är slankare och själva sadeln är 40 mm smalare för att det ska bli lättare att nå ner till marken. Sadelns form är också anpassad så att man kan flytta sig framåt och bakåt enklare. Låg sadel (825–845 mm) och hög sadel (875–895 mm) finns som tillbehör.

Körställningen är samma som på vanliga Africa Twin och föraren sitter upprätt och bekvämt med total kontroll. Stora handskydd, värmehandtag och 12-voltsuttag är standardutrustning.

Bränsletanken rymmer hela 24,8 liter, vilket ger över 50 miles räckvidd tack vare en bränsleförbrukning på 4,8 liter/100 km (20,4 km/liter WMTC). Andra snygga och praktiska detaljer är en stor hasplåt, aluminiumpaneler och en aluminiumpakethållare.

De nya dubbla LED-strålkastarna är utrustade med 3-läges kurvtagningsljus åt höger och vänster. Tröghetsmätaren (IMU) känner av hastighet och lutningsvinkel och ser till att ljuset följer med när maskinen svänger. Skarpa varselljus anpassas automatiskt efter omgivningsljuset och förbättrar synlighet och säkerhet.

På instrumentpanelens 6,5-tums färgpekskärm visas all information om maskinens system och uppe till vänster på skärmen väljer föraren köräge. Skärmen kan anpassas till att visa olika information beroende på valt köräge och pekfunktionen är lätt att använda även med handskar.

iPhone® kan anslutas till skärmen via Apple CarPlay®. Det går också att öppna och visa navigeringsappar, och med ett Bluetooth-headset för hjälmen kan man ringa och ta emot samtal. Man ansluter sin iPhone® till ett USB-uttag på instrumentskärmens högra sida. Man kan även använda trådlös handsfree-funktion för iPhone® och Android-mobiler via Bluetooth, och då styr man mobilen med knapparna vid vänster handtag.

Främre och bakre blinkers är utrustade med en funktion för nödbromsvarning. När man kör snabbare än 50 km/h och bromsar plötsligt blinkar varningsblinkers för att varna andra trafikanter för den hårda inbromsningen.

Farthållare är standardutrustning.

Växellåda med dubbelkoppling (DCT)

- Snabb och smidig växling i manuellt läge och i automatläge D eller S.
- I automatläge S (med 3 nivåer) varvar motorn högre och växlar ner tidigare än i läge D för aggressivare körning.
- G-knappen ger bättre bakhjulsgrepp på lösa underlag.
- Lutningsavkänning anpassar växlingen efter vägens stigning.
- Kurvtagningsavkänning och bättre växlingstiming tack vare den nya tröghetsmätaren (IMU).

Honda har sålt över 100 000 motorcyklar med dubbelkopplingsväxellåda (DCT) i Europa sedan funktionen lanserades som tillval på VFR1200F 2009. Förra året stod DCT-maskiner för hela 48 % av den europeiska försäljningen av modeller där DCT finns som alternativ.

Den unika dubbelkopplingsväxellådan 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 pekskärm. 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.

En ny funktion på CRF1100L Africa Twin Adventure Sports DCT är kurvtagningsavkänning. När tröghetsmätaren (IMU) känner av att maskinen svänger anpassas växlingsprogrammet så att växlingarna blir så naturliga som möjligt.

[embed]<https://youtu.be/9SN68DnxY98>[/embed]

Tillbehör

Honda har fyllt på utbudet av originaltillbehör för Africa Twin Adventure Sports med flera bagagelösningar: en lyxig 42-liters toppbox i aluminium med tillhörande sidoväskor och en större 58-liters toppbox i plast med tillhörande sidoväskor. Det finns två andra sadlar (en lägre med 825–845 mm sadelhöjd och en högre med 870–895 mm sadelhöjd), kåpglasförlängning och vindavisare, 4,5-liters tankväska, sidotankpads, motorskydd, skyddsågar, LED-dimljus och centralstöd.

Chassi

- En 6-axlad tröghetsmätare (IMU) sitter centralt placerad i maskinen.
- Omarbetad och lättare ram med separat bakram av aluminium.
- Bättre stabilitet med kurvtagnings-ABS som även har offroadläge.
- Showa-fjädring med ny dämpningsinställning och fjäderhårdhet.
- Slanglösa däck underlättar reparation längs vägen.



CRF1000D2L3

Hemligheten bakom Adventure Sports fina köregenskaper både på asfalt och grus är en 6-axlad Bosch MM7.10 tröghetsmätare (IMU). Den sitter mitt i maskinen och mäter lutningsvinklar och rörelsehastighet i realtid. Mätaren kontrollerar bakhjulsgrepp via elektronisk gasreglering och antispinn, framhjulsgrepp via kurvtagnings-ABS, framhjulslyft via Wheelie Control och bakändslyft via Rear Lift Control.

Till 2020 har Hondas konstruktörer även uppdaterat stålramens hållfasthet och styvhetsbalans grundligt för att optimera både landsvägs- och offroadegenskaper.

Ramen är styvare runt styrhuvudet för att ge föraren bättre känsla för framändans grepp. Samtidigt är ramens huvudrör smalare och rakare och det främre tvärröret har tagits bort. Resultatet är en ram som är 1,8 kg lättare än föregångaren.

En separat bakram av aluminium ersätter den tidigare integrerade stålkonstruktionen. Den nya bakramen är 40 mm smalare (195 mm bred), vilket gör det lättare att nå ner till marken. Svingarmen av aluminium är helt ny, 500 g lättare och har samma konstruktion som på crossen CRF450R. Bakhjulsgrepp och känsla är bättre tack vare att den nya svingarmen är styvare.

Showas inverterade 45 mm cartridge-gaffeln har rejäl fjädringsväg med 230 mm slaglängd. På insidan är gaffeln uppdaterad med nya inställningar för bättre prestanda både på och utanför asfalten. Retur- och kompressionsdämpning är fullt justerbara. 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.

Även bakfjädringen har fått en genomgång för att matcha framgaffeln. Dämparen har 220 mm fjädringsväg, 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. Ramens svingarmsfästen består nu av 600 MPa höghållfast stål och tvärröret ovanför som förbinder ramrören fungerar som övre stötdämparfäste via en kulle.

Tröghetsmätaren (IMU) känner av lutningsvinkel och fartminskning (från främre/bakre hjulhastighetsgivare) och tar hänsyn till fram- och bakhjulets slirhastighet för att reglera bromstrycket via ABS. Om IMU upptäcker plötsligt bakhjulsluft reglerar den bromstrycket för att behålla stabiliteten. Bakhjulets ABS kan stängas av för offroadkörning (vid stillastående).

Frambromsen består fortfarande av två kompakta radialmonterade fyrkolvsok, sinterbelägg och dubbla 310 mm vågformade flytande skivor. Baktill sitter en 256 mm vågformad skiva.

Fälgarna med ekrar av rostfritt stål är 21 tum fram och 18 tum bak. För att underlätta däckreparation längs vägen har fälgarna slanglösa däck av typen Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer AX41T eller Metzeler Karoo Street med dimension 90/90-21M/C 54H och 150/70R18 M/C 70H. Grovmönstrade däck är också godkända för maskinen: Continental 90/90-21M/C 54S och 150/70B 18M/C 70Q.



CRF1000D2L9

Motor

- Motorn växer till 1 084 kubik med en effekt på 75 kW och ett vridmoment på 105 Nm.
- Nytt på motorn är topplock, ventiltider och lyft, spjällhus och avgassystem.
- Den manuella växellådans utväxling och drevmaterial har optimerats för lägre vikt.
- Ljuddämparen har nu en variabel avgasregleringsventil (ECV), som ger härligare ljud på låga varvtal och bättre prestanda på höga varvtal.

Parallelltwinen med 8 ventiler och enkel överliggande kamaxel har samma grundkonstruktion till 2020, men volymen ökar från 998 till 1 084 kubik. På samma gång ökar effekten från 70 till 75 kW vid 7 500 varv/min och vridmomentet får en boost från 99 till 105 Nm vid 6 250 varv/min. Ökningen i både effekt och vrid känns redan från 2 500 varv/min ända upp till rödmarkeringen.

Motorn har samma cylinderdiameter på 92 mm, men slaglängden har ökat från 75,1 till 81,5 mm och kompressionen är 10,1:1. Cylinderfodren är nu tillverkade av aluminium för att hålla nere vikten. Man har också sparat vikt i växellådan och på andra ställen, så motorn med manuell växellåda är nu 2,5 kg lättare (66,4 kg) än föregångaren och DCT-motorn är 2,2 kg lättare med 74,9 kg.

Motorn har fortfarande 270 graders vevaxel och ojämn tändföljd, som ger en charmig, pulserande motorgång och utmärkt bakhjulsgrepp. Topplocket är däremot helt nytt tillsammans med ett större spjällhus på 46 mm. Spjällhusets lopp och insugsportarna är även mer i linje, så att insugsluften får en rakare väg. Motorstyrenheten har nya inställningar och insprutarvinkeln är ändrad för mer direkt insprutning i de omgjorda förbränningskamrarna med dubbla tändstift.

Hondas Unicam-system med enkel överliggande kamaxel är ett arv från crossen CRF450R och tack vare den gjutna kamaxelns låga placering kan topplocket hållas väldigt kompakt. Till 2020 är ventiltiderna optimerade och insugs- och avgasventilemas lyft har ökat till 10,1 mm för insug och 9,3 mm för avgas (från 9,2/8,6 mm).

För att matcha det förbättrade gasflödet genom motorn har ljuddämparen fått en variabel avgasregleringsventil (ECV) som liknar den som sitter på CBR1000RR Fireblade. Ventilen bidrar till bättre motorprestanda och effektivitet, eftersom den öppnas på höga varvtal och ger ett härligt pulserande avgasljud på låga varvtal.

Motorn har kompakta yttermått tack vare 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, och vattenpump och oljepump drivs av balansaxlarna.

Motorn har semi-torrsump med en oljebhållare nedtill i vevhuset. Det gör att oljetråget har litet utstick på undersidan och att motorhöjden kan minimeras. Eftersom oljepumpen sitter direkt i oljebhållaren behövs ingen tryckmatningskanal, så där sparas vikt och utrymme. Kolvarnas rörelser tar ut varandra och neutraliserar sekundära vibrationer. Primära vibrationer elimineras med hjälp av dubbla balansaxlar.

Till 2020 har främre och bakre balansaxeldrev högre precision, så dreven behöver inte vara fjäderbelastade. En annan ny motordetalj är att vevaxeln nu har en pulsring som känner av feltändning. Det är en funktion som behövs för att uppfylla OBD2/EURO5-kraven. Ytterligare en EURO5-anpassning är att syregivarna har bytts ut mot Linear Air Fuel (LAF)-givare i främre avgasrören som mäter luft-/bränsleblandningen mycket exaktare.

Kopplingscentrum och tryckplatta av aluminium har hjälpkamrar som underlättar uppväxling och slirkamrar för fartminskning och nerväxling. Kopplingen har mindre diameter än förut och fjädrarna är mjukare för att kopplingshandtaget ska gå lättare. Själva dreven har ny utformning och är gjorda av starkare material. Quickshifter finns fortfarande som tillval.

Elektronisk motor- och chassistyrning

- IMU-styrd och offroadanpassad antispinn.
- IMU-styrd Wheelie Control med 3 nivåer.
- Nya körläget OFF-ROAD kompletterar befintliga TOUR, URBAN och GRAVEL.
- Två USER-körlägen kan anpassas enligt förarens önskemål.

Africa Twin-motorn uppdaterades med elektronisk gasreglering till 2018. Det gjorde att elektroniken kunde styra effekt och karaktär mycket exaktare, samtidigt som antispinn fick fler lägen. Till 2020 har Honda utvecklat systemet ännu mer så att det jobbar ihop med en 6-axlad tröghetsmätare*.

Systemet har 4 nivåer för effekt och 3 nivåer för motorbroms. Antispinn har fortfarande 7 nivåer, men hur mycket systemet ingriper på varje nivå har anpassats för att fungera med realtidsdata om lutningsvinklar och rörelsehastighet från tröghetsmätaren. Skillnaden mellan nivåerna har justerats så att föraren kan välja mer noggrant hur mycket bakdäcket ska slira vid offroadkörning. Det går även att stänga av antispinn helt.

Wheelie Control är ett annat nytt elektroniskt hjälpmedel. Även här känner tröghetsmätaren av lutningsvinklar och rörelsehastighet och styr motorns vidmoment via elektronisk gasreglering. Funktionen har tre nivåer: Nivå 1 tillåter avsiktligt framhjulsluft, men begränsar plötsliga rörelser. Nivå 3 stoppar alla tendenser till framhjulsluft och nivå 2 är en medelväg mellan 1 och 3. Det går även att stänga av Wheelie Control helt.

Maskinen har fyra standardkörlägen: TOUR, URBAN, GRAVEL och OFF-ROAD, som täcker de flesta körförhållanden och sedan finns två USER-lägen som kan anpassas. Standardkörlägena kan också anpassas för vissa parametrar: antispinn från nivå 1–7 (och AV), Wheelie Control från nivå 1–3 (och AV) och DCT-versionens växlingsläge S från nivå 1–3.

TOUR är avsett för långfärdskörning med passagerare och last. Läget använder högsta nivå för effekt (1), mellannivå för motorbroms (2) och påslagen kurvtagnings-ABS för asfalt.

URBAN passar många olika körförhållanden och använder mellannivå för effekt (2) och motorbroms (2) och påslagen kurvtagnings-ABS för asfalt.

GRAVEL använder lägsta nivå för effekt (4) och motorbroms (3). Kurvtagnings-ABS för offroadkörning är påslagen (i detta läge kan inte bakbromsens ABS stängas av).

OFF-ROAD använder näst lägsta nivå för effekt (3) och lägsta nivå för motorbroms (3). Kurvtagnings-ABS för offroadkörning är påslagen (bakbromsens ABS kan stängas av).

USER 1 och 2 är två personliga körlägen som kan anpassas enligt förarens önskemål med effektnivå 1–4, motorbromsnivå 1–3, antispinn och ABS (asfalt/offroad) och dämpning och förspänning för den elektroniska fjädringen.

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.