

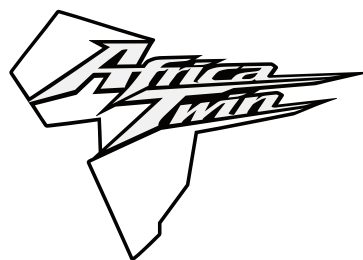


CRF1100L Africa Twin / CRF1100L Africa Twin Adventure Sports

製品説明書



CRF1100L Africa Twin
Adventure Sports ES Dual Clutch Transmission



CRF1100L Africa Twin
Dual Clutch Transmission

アフリカツインの歴史



Hondaは、1988年にパリダカールラリー・レーサーNXR750のイメージを継承しつつ「アドベンチャースポーツ」という新たなコンセプトをXRV650 Africa Twinとして具現化し、新しい価値観とともに新たな市場創造に挑戦し実現しました。その後XRVは750ccへ排気量アップと仕様装備を進化させながら世界中で販売を続けました。Africa Twinは、世界中の多くのお客様に支持され、累計で約7万3千台以上を販売しましたが、惜しまれつつも2001年に生産を終了しました。

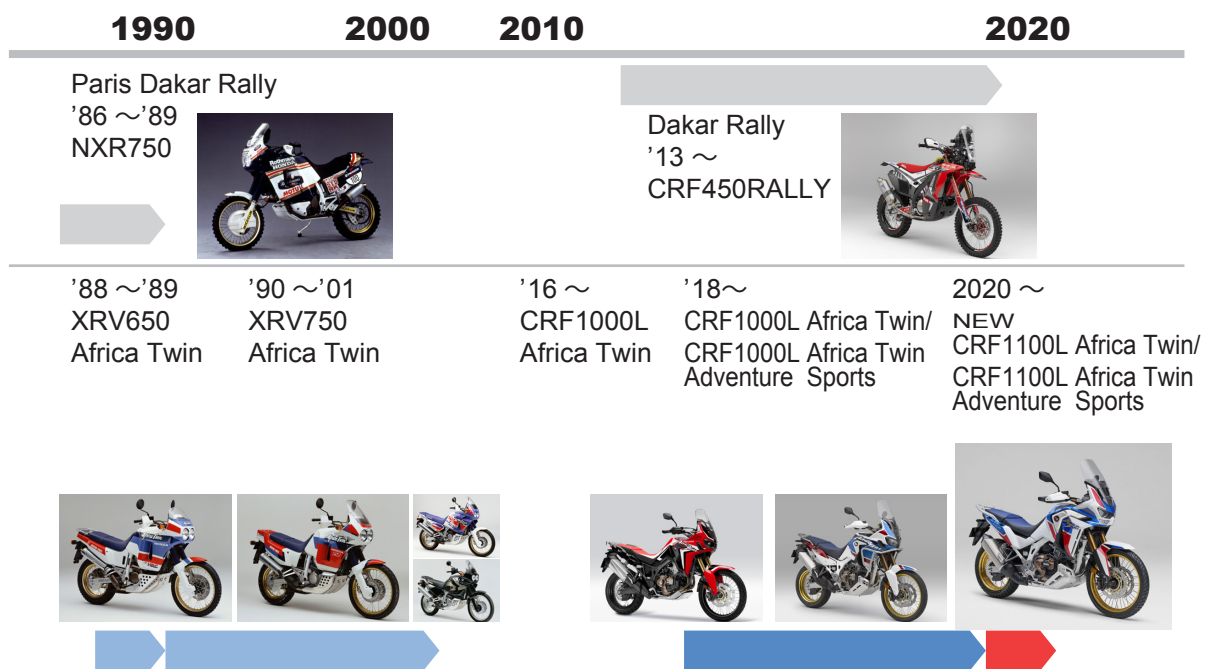
その後、Africa Twinの復活を望む愛好家からの声は止むことはありませんでした。

その市場の声に応え、「True Adventure」のコンセプトを掲げ、CRF1000L Africa Twinとして2016年に復活を果たしました。Africa Twinは、ダカールラリーに参戦しているCRF450RALLYの技術をフィードバックした高いオフロード性能とツーリング性能、更には日常の使い勝手の良さが高次元でバランスしたアドベンチャーモデルとして市場に受け入れられました。2018年にはアドベンチャーの可能性と世界観を拓けるモデルとして、ビッグタンクを備えたAdventure Sportsをタイプ追加、発売当初から欧州を中心に全世界で好評を博し、現在も好調なセールスを続けるヒットモデルとなりました。

開発チームは、お客様に夢をお届けするために、Africa Twinの可能性と世界観を拓けることに力を注いできました。2020年モデルは、『走る・曲がる・止まる』の高い基本性能によりAfrica Twinの持つトータルバランスの良さを高次元に引き上げました。更に装備の充実も含めて、あらゆるシチュエーションにおいても安心して楽しく、時には快適な、時にはエキサイティングなライディングを可能にしています。

Africa Twinはお客様の夢の実現のために進化を続けていきます。

Africa Twin History



CRF1100L Africa Twin 開発のねらい

●あらゆるシチュエーションを網羅するトータルバランス

「過酷な大地を越えて冒険の道へと誘う True Adventure」の基本コンセプトを踏襲。

「True Adventure」とは、オンロード・オフロード・普段の使い勝手を高い次元でバランスさせることにより、快適に安心してどこへでもどこまでも行けることです。このトータルバランスを更に磨き上げることが開発の狙いとし、以下の項目に主眼を置いて開発を進めてきました。

- ①日常の使い勝手や高い運動性能を支える軽量化
 - ・メインフレームの刷新
 - ・別体アルミ製シートレール
 - ・スイングアームの刷新
 - ・アルミスリーブ
 - ・ミッションの最適化
- ②長距離移動の快適さやエキサイティングな走りを支える出力の向上
 - ・排気量UP
 - ・排気バルブ(マフラー内)
 - ・吸排気系の刷新
- ③快適、安心を支える各種装備の追加
 - ・6.5インチ TFTカラーディスプレイ
 - ・クルーズコントロール
 - ・コーナリングライト*
 - ・チューブレスホイール*

* タイプ設定。

●True Adventureの可能性を拓ける 二つのモデル

「True Adventure」の幅広い冒険心を実現するために、お客様の趣向に応じて選べる二つのモデルを用意しました。

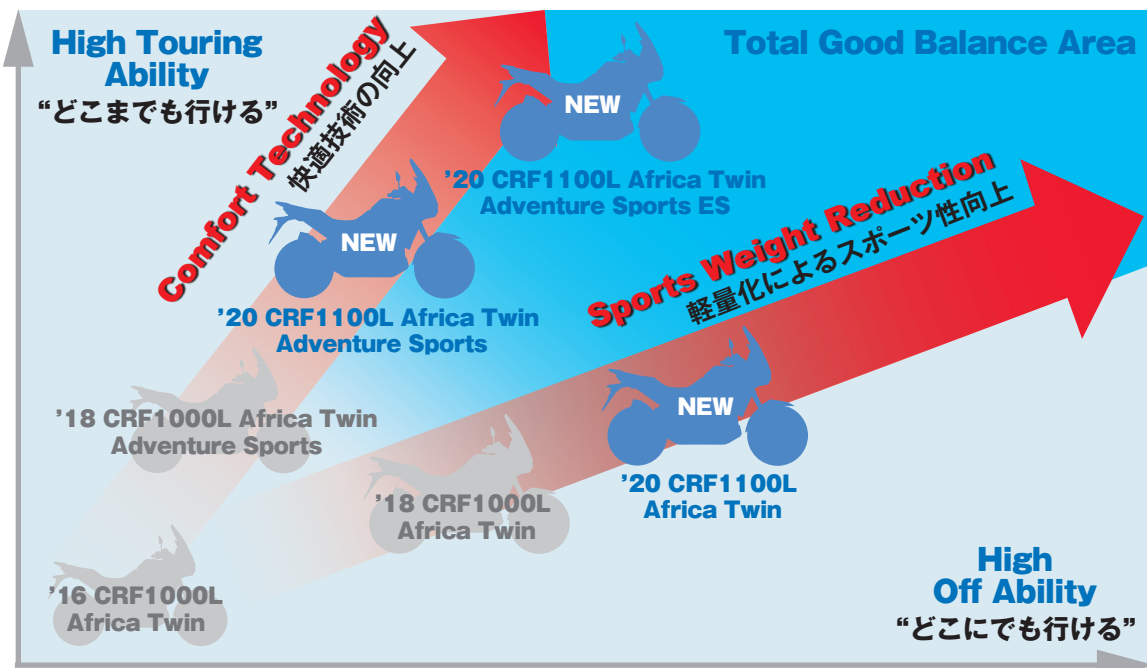
CRF1100L Africa Twin

「さまざまなシチュエーションをダイナミックにエキサイティングに楽しみたい」という冒険心に答えるモデル。

CRF1100L Africa Twin Adventure Sports

「もっと遠くへ行きたい」、「もっとタフに過酷な挑戦をしたい」という更なる冒険心に答えるモデル。

■CRF1100L Africa Twin ポジショニングマップ



True Adventureの可能性を拡げる二つのモデル

●CRF1100L Africa Twin

さまざまなシチュエーションをダイナミックにエキサイティングに楽しむための進化。

- ・新型のフロントフェアリング 灯火器の変更とエアーマネジメントによる新規フェースデザイン。
- ・容量18Lフューエルタンク。
- ・フレーム骨格見直しと各部軽量化による運動性能の進化。
- ・動力性能向上と快適性向上を目指し、1,082ccへ排気量アップ。
- ・新設計した吸気系、排気系でパルスフィールと迫力のサウンドを実現。
- ・さまざまな走行状況で最適な走りを実現するライディングモードを追加。
- ・長距離を快適に移動できるクルーズコントロール。
- ・オフロードでコントロールしやすいセッティングも選べるモード選択式ABS。
- ・グリップヒーター、ETC2.0、ACC ソケット。
- ・インフォテイメントに対応した、タッチパネル式TFT液晶マルチインフォメーションディスプレイ搭載。
(USBケーブル有線接続でのApple Carplay^{※1}に対応。Bluetooth^{®**2}によるスマートフォンやヘッドセットとの接続が可能。)

※1. Apple CarPlayはApple Inc.の商標です。 ※2. Bluetooth[®]は米国Bluetooth SIG, Inc. の登録商標です。

●CRF1100L Africa Twin Adventure Sports

Africa Twinをベースに以下の装備を追加。

- ・大容量24Lフューエルタンク。
- ・5段階調整式大型スクリーン。
- ・コーナリングライト。
- ・チューブレスタイヤとチューブレスタイヤ用スポークホイール。
- ・アルミアキャリア、ビッグスキッドプレート。
- ・電子制御サスペンションEERA^{*}。

(ショーワ社製電子制御サスペンション EERA : Electronically Equipped Ride Adjustment)

※ タイプ設定。



■CRF1100L Africa Twin



■CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ES
Dual Clutch Transmission

●フレームボディー

新規開発のフレームボディーは、従来モデルに対して軽量化と適度な「しなやかさ」の剛性バランスをさらに追求し、なおかつ排気量アップに伴う必要な剛性を確保することで、「オフロード走行での扱い易さ」に磨きをかけるとともに「タフなオフロードシーン」「ハイウェイでのタンデム走行」「荷物を満載にした走行」などの車体への負荷の厳しい、さまざまな走行状況下においても必要な性能を実現しています。

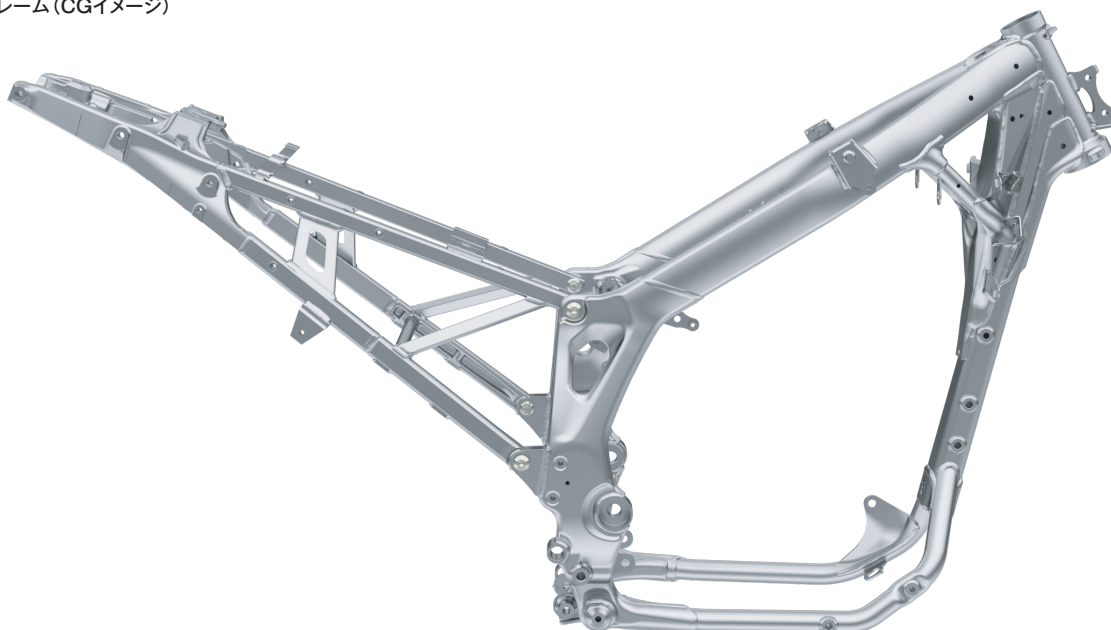
フレームボディーはコンペモデルCRF450Rと同様の整備性の良い前後別体としました。基本構造は従来モデルのメインフレームを踏襲しつつも、全ての部品の細部に至るまで見直しを行い、オフロード、オンロードのさまざまな走行シーンで要求される剛性バランスの最適化と軽量化を実現しました。

サブフレームは新設計のアルミ製とすることで徹底的な軽量化を図りながらも、オプションで装着される大型のボックスや積載される荷物の加重に十分耐える強度と剛性を確保*しています。

フレームボディートータルで従来モデルに対して約1.8kg軽量化することで、完成車全体の軽量化に貢献しています。

※ 特許出願中。

■フレーム (CGイメージ)



●フレームボディー詳細 1

フレームボディーは、従来モデルに対して以下の部分を変更しました。

○ヘッドパイプ

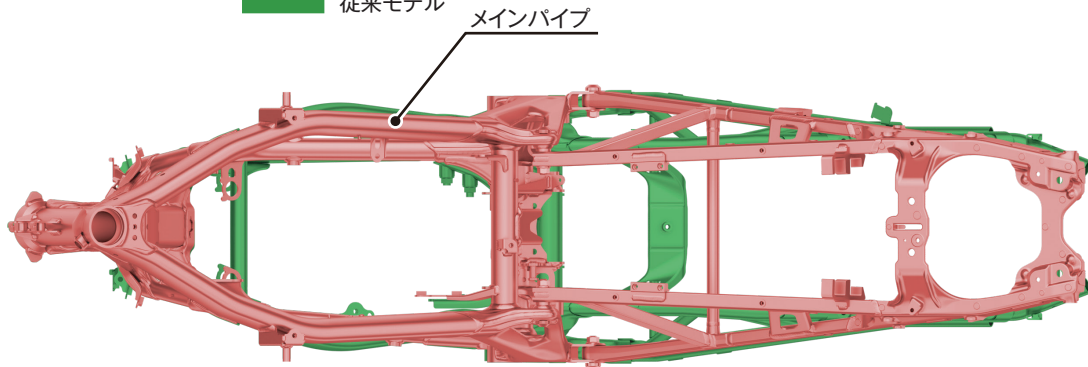
ヘッドパイプ周りガセットの見直しによりねじれ中心を下げて前輪接地点変化を抑え、さらに剛性の適正化により軽量化と安定感を両立したハンドリングを実現しました。

○メインパイプ

ヘッドパイプとピボットプレートをつなぐメインパイプは、上から見たときに、従来モデルに対して直線的にラインを通したことで、前後方向の剛性を高め、従来モデルでは設定されていたクロスパイプを廃止しながらも、ブレーキング時などの前後方向に荷重が入力されたときの安定感を確保し、軽量化と剛性のバランスを両立させました。

■フレームボディー比較イメージ図

- CRF1100L Africa Twin
- 従来モデル

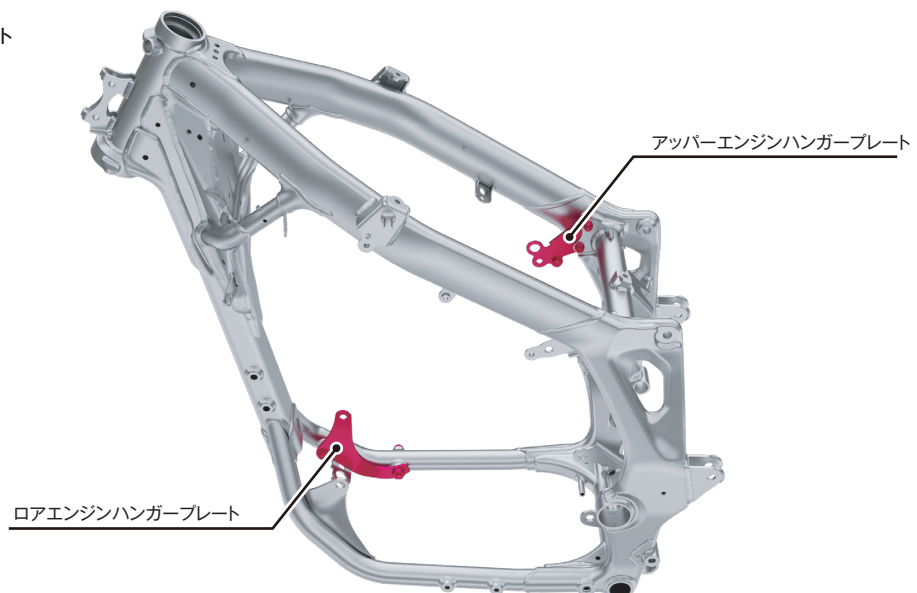


○ロアパイプ

従来モデルでは整備時のエンジン搭載をしやすいように別体ボルトオン仕様としていた右側のロアパイプを溶接一体構造とすることで、シンプルで軽量の仕様に変更しました。

エンジン搭載性は右側のロアエンジンハンガープレートと、右側後方のアッパーエンジンハンガープレートを別体化することで、従来モデルと同等レベルを実現しています。

■別体エンジンハンガープレート (CGイメージ)



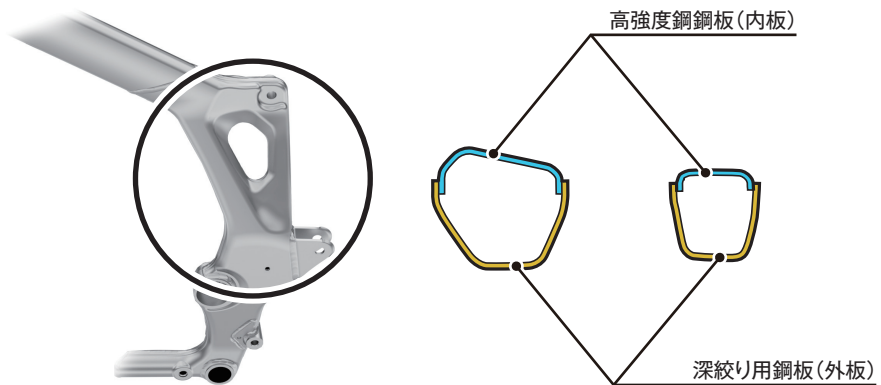
●フレームボディー詳細 2

フレームボディーは、従来モデルに対して以下の部分を変更しました。

○ピボットプレート

ピボットプレートは、従来モデル同様の鉄製のプレスプレートに2枚重ね合わせるモナカ仕様を踏襲していますが、内板には600MPa級の高強度鋼をもちいることで内外両方の板厚を薄くし軽量化を実現しました。外板はプレス性の良い深絞り用鋼板を用いることでメリハリの効いた外観意匠を再現しました。

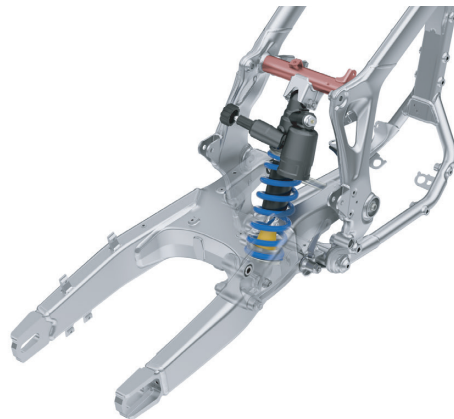
■ピボットプレート
モナカ構造断面比較イメージ図



○クロスパイプ

左右ピボットプレートを上部で連結するセンタークロスパイプをリアサスペンションの上側取り付け部のサスペンションストローク方向延長線上に設定することで、リアタイヤから入力される路面情報をダイレクトにフレームに伝達することができ、リアタイヤのトラクションをより感じやすくしました。

■クロスパイプ (イメージCG)



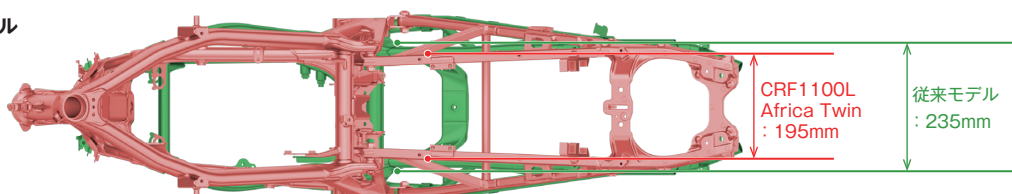
○リアフレーム

リアフレームを別体化するにあたり、シートレール前方部の幅を従来モデル比で40mm細くし、ライディングポジションを変更せずに足つき性の向上を実現しました。

■リアフレーム比較イメージ図

■ CRF1100L Africa Twin

■ 従来モデル

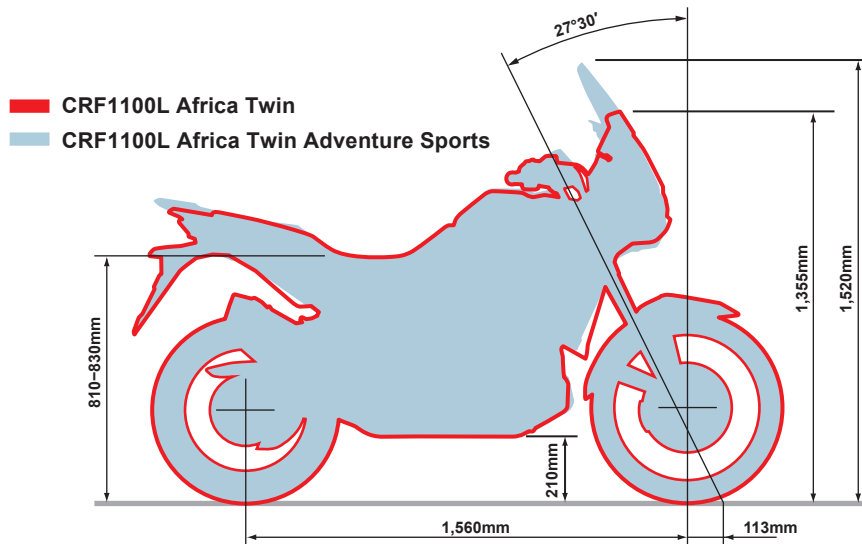


●フレームレイアウト ディメンション

新設計のフレームのディメンションは、オンロード・オフロード・荷物積載時の長距離走行・普段の使い勝手など、あらゆる使用条件での性能を高い次元でバランスさせたフレームワークと細部を含めた軽量化により、オフロード走行時における重心バランスの適正化を実現させました。

- ・最低地上高は、高いオフロード走破性に寄与する210mmをキープ。
- ・シート高は、容易な操作で810mmと830mmの2ポジションを好みに合わせて調整可能。
- ・シート幅は従来モデルに対してシートレール幅とシート下部断面幅を20mm狭くしたことで、足つき性の良さ実現。
- ・ハンドルポジションを従来モデルのCRF1000L Africa Twinより22.5mmアップし、より長距離走行での快適性とオフロードの走破性の両立と向上を実現。

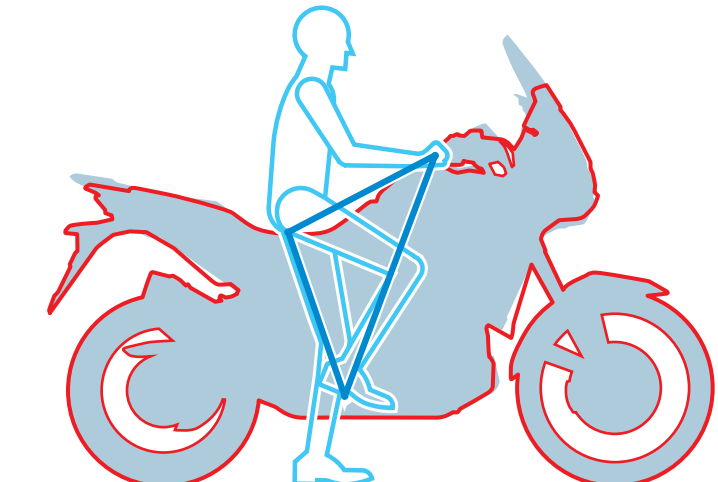
■ディメンション図



●ライディングポジション

ライディングポジションは、街中での走行からロングツーリングやオフロード走行までを、軽快にこなせる使い勝手の良いアップライトなポジションとし、スタンディングでの走行やコーナリング、オフロードでの体重移動もスムーズに行えるポジションとしています。

■ライディングポジション図



●フロントスクリーン

CRF1100L Africa Twinのフロントスクリーンは、固定式のショートタイプとしました。不整地でのアグレッシブな走行では、前後のスムーズな体重移動を妨げる事無く、走行路面の確認が容易であり、高速移動中は、胸元への強い風当たりを軽減してくれる高さに設定しました。他に、ツーリングなどの用途に合わせ、オプションの固定式ロングタイプも用意しています。

CRF1100L Africa Twin Adventure Sportsのフロントスクリーンは、長距離ツーリングの快適性を重視して、ロングスクリーンタイプとし、ライダーのポジションや体格に合わせて調整ができる可変式としました。

可変スクリーンは、インナーパネルの左右のノブを操作して高さや角度が5段階に調整が可能です。



■CRF1100L Africa Twin

■CRF1100L Africa Twin Adventure Sports

●シートタイプとアジャスト

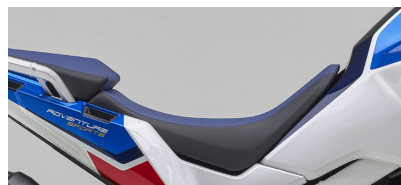
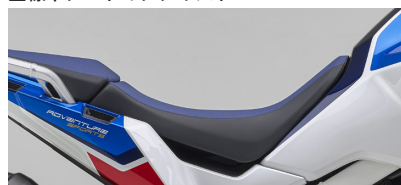
シートは、従来モデルに対して幅を約20mm狭くしたことで足つき性を良くするとともに、ライディングの自由度も向上させ、スタンディングポジションでのライディングも楽に行えるようにしました。

シートは、高さを830mmと810mmへアジャスト可能な仕様としています。オプションでローシートを設定。

■シート高の調整

シートタイプ	シート高
標準シート	標準 ポジション 830mm
	ロー ポジション 810mm
ローシート (オプション)	標準 ポジション 805mm
	ロー ポジション 785mm

■標準シートのアジャスト



●電子制御サスペンション・システム EERA (CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ESのみ)

CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ESのサスペンションシステムは、ショーワ社製電子制御サスペンション EERA (Electronically Equipped Ride Adjustment) を採用。

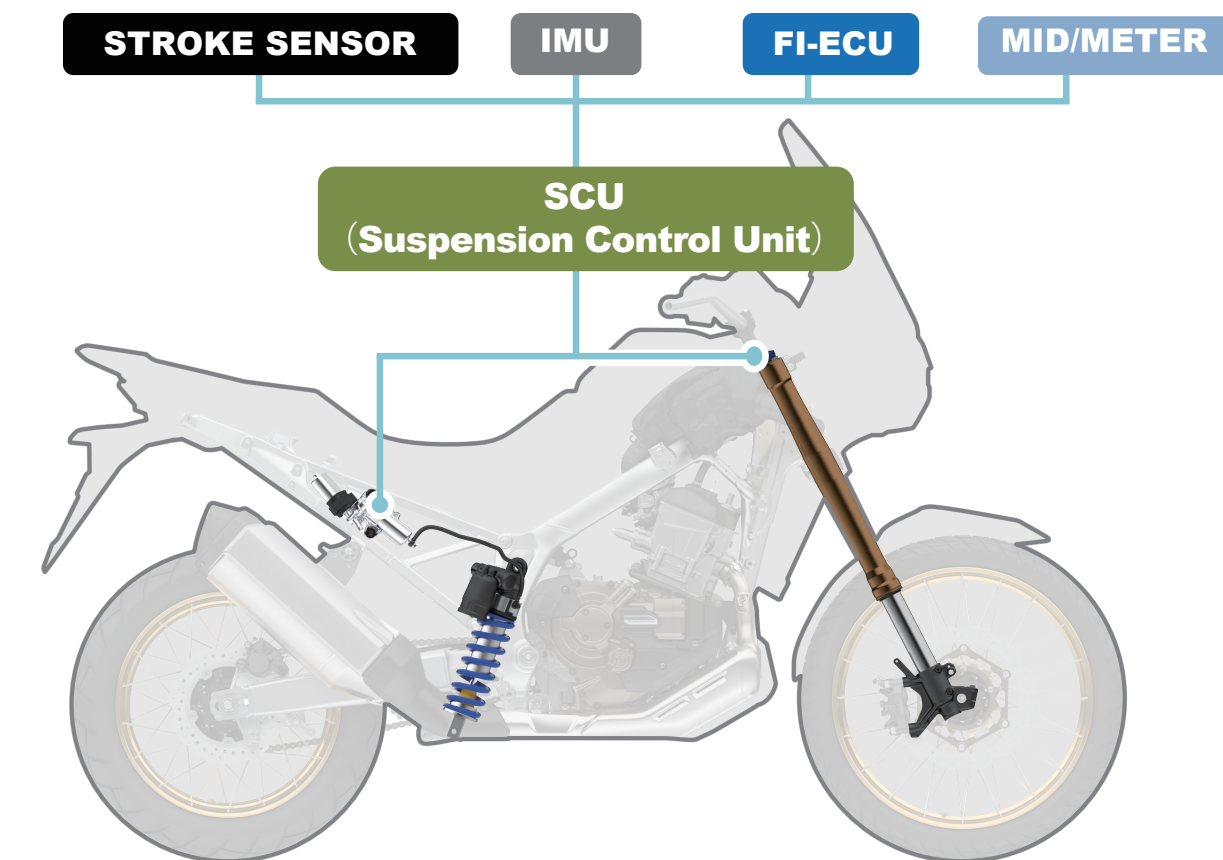
EERAは走行中のサスペンションストローク速度と車両の走行状態に応じて瞬時に減衰力を最適化する優れた応答性を有しており、「低車速の乗り心地⇔高車速の安定感」、「オンロード走行性能⇔オフロード走破性」など相反する走行シーンに求められるサスペンション特性を高次元で両立させることを狙いとしています。

日常の使い勝手からタンデムや荷物積載時のツーリング、また、オフロードでのファンライドまでさまざまな走行シーンに最適な4つのサスペンションモードを設定し、ライディングモードと連動させることで、手元のスイッチ操作ひとつで最適なサスペンション性能が得られます。

また電動プリロードアジャスターも備えており、車両状態に応じて①一人乗り ②一人乗り+積載 ③二人乗り ④二人乗り+積載 を選択可能。

USERモードではユーザーの好みに合わせてアジャスト位置を24段階から細かく調整することが可能となっています。

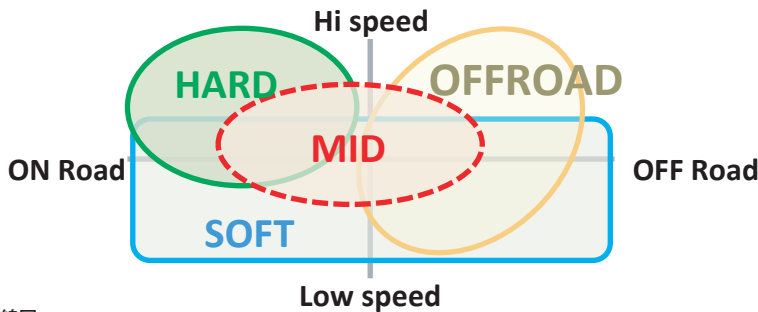
■EERA作動イメージ図



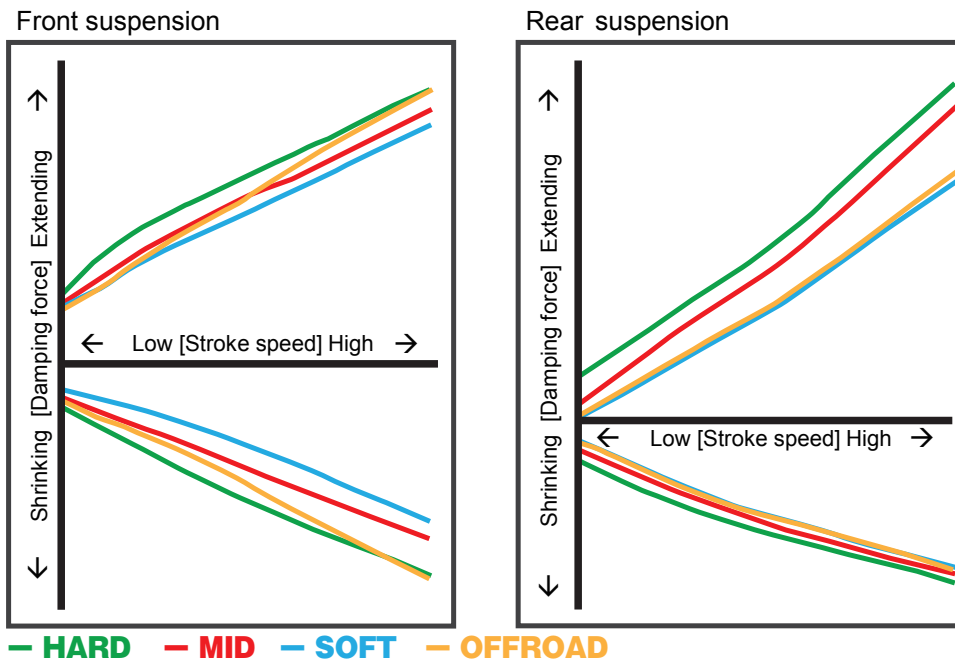
●EERA サスペンションモード (CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ESのみ)

EERAのサスペンションモードは、HARD・MID・SOFT・OFFROAD・USERモードの5つの選択肢を設定。ライディングモードに応じて、最適なサスペンションモードが自動で選択されます。

- ・ HARD: 車体の姿勢変化を抑える硬めのモード。減衰力を高めることで車体の姿勢変化を抑え、よりダイレクトな操作フィーリングを追求。
- ・ MID: さまざまなシチュエーションと使い勝手に適応したモード。オールラウンドにバランス良い特性。
- ・ SOFT: 作動性、ストローク感向上により、路面状況の悪い走行場面でも快適に安定感のある走行が可能。
- ・ OFFROAD: オフロード走行を中心に楽しむために特化したモード。
- ・ USER: 好みに合わせて、減衰力とプリロードの設定変更の微調整が可能。



■減衰力可変イメージ線図



HARD	ストローク速度 低速～高速域まで最も減衰力の高いハード特性
MID	HARD と SOFT の中間の位置付け
SOFT	ストローク速度 低速～高速域まで最も減衰力の低いソフト特性
OFFROAD	フロント: ストローク速度 低速～高速域にかけて徐々に減衰力を高めるプログレッシブ特性 リヤ : SOFT に対し全域減衰力を高めた特性

●フロントフォーク

フロントフォークは、185mmのストロークとフルアジャスタブル機構を備えた倒立式を採用。

セッティングを最適化し、オフロード走破性とオンロードの快適性を向上しました。



■フロントサスペンションまわり

●リアサスペンション

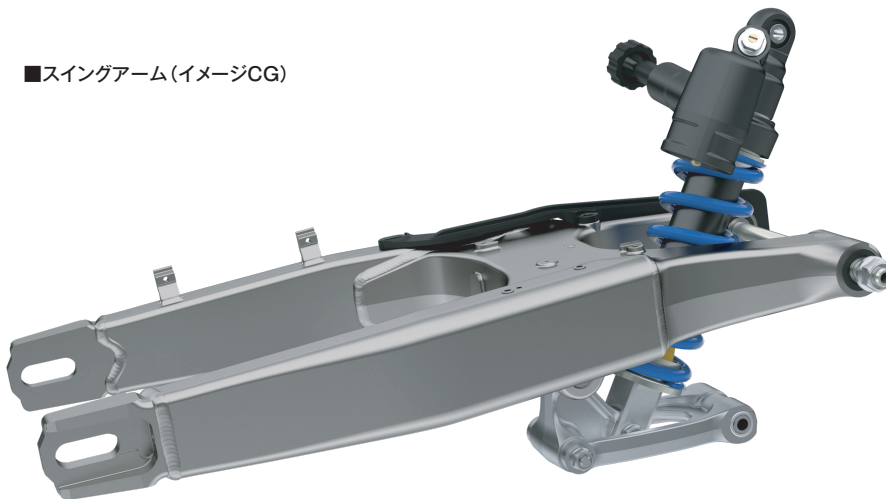
リアサスペンションは、走破性と快適性を両立しアクスルトラベル180mmを備え、最低地上高210mmを確保し、オフロードの走破性に寄与しています。

新たにサスペンション配置をセンターレイアウトに変更し、かつメインフレームとの締結部にピロボールを採用することで作動性と路面追従性を高め、オフロードでの走破性とオンロードの快適性に寄与しています。

●スイングアーム

新開発のスイングアームはCRF450Rと同じアルミ製の軽量高剛性タイプを採用することで、従来モデルに対して約500gの軽量化を実現しています。

■スイングアーム(イメージCG)



●ABS

ABSは、さまざまなシチュエーションでのブレーキの安定性と安心感を高めるために以下の新技術を採用しました。

○選択式ABSモード

ABSは、On-RoadモードとOff-Roadモードの2通りのモードを備え、オンロード、オフロードそれぞれの走行に適したセッティングとすることで、ライディングモードと連動して、走行シチュエーションにあった制動性能と安心感を提供します。

○IMU(慣性センサー)を備えたABS(コーナリングABS/リアリフト制御)

コーナリング中にブレーキをかけた時には、IMUの信号から算出した車体バンク角と、前後車輪速センサーから算出した車体減速度及び前後輪スリップ率から、ホイールロックが発生しないよう、バンク角に応じて、制動力をコントロールします。

また、急制動時にはIMUの情報からリアタイヤの浮き上がり傾向を検知し、ブレーキ圧を緻密にコントロールすることで、高い制動性能を発揮しながらもリアリフトを抑制し、安心感を向上させています。これらにより直進時やコーナリング中など、さまざまな場面でブレーキング時の安心感に寄与しています。

○ABSオン/オフ切り替え

ライディングモードがOFFROADもしくはUSERモードの時にはリアのABSをオフに設定でき、オフロード走行の使い勝手を向上させています。リア側のABSをOFFにすることにより、リヤブレーキはライダーの操作だけでコントロールすることが可能となります。この場合、インジケーターによりリヤのABSがOFF状態であることを表示します。リヤのABS キャンセルは、停車時のみ設定可能で、走行中の変更はできません。

停止時に再度スイッチを押した際や、イグニッションスイッチをOFFからONにした際、両輪のABSがONの状態に戻ります。

※ ABSはライダーのブレーキ操作を補助するシステムです。ABSを装備していない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転までは対応できません。



■CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ES
Dual Clutch Transmission (写真は海外モデルでアクセサリ装着車)

●エンジン/トランスミッション

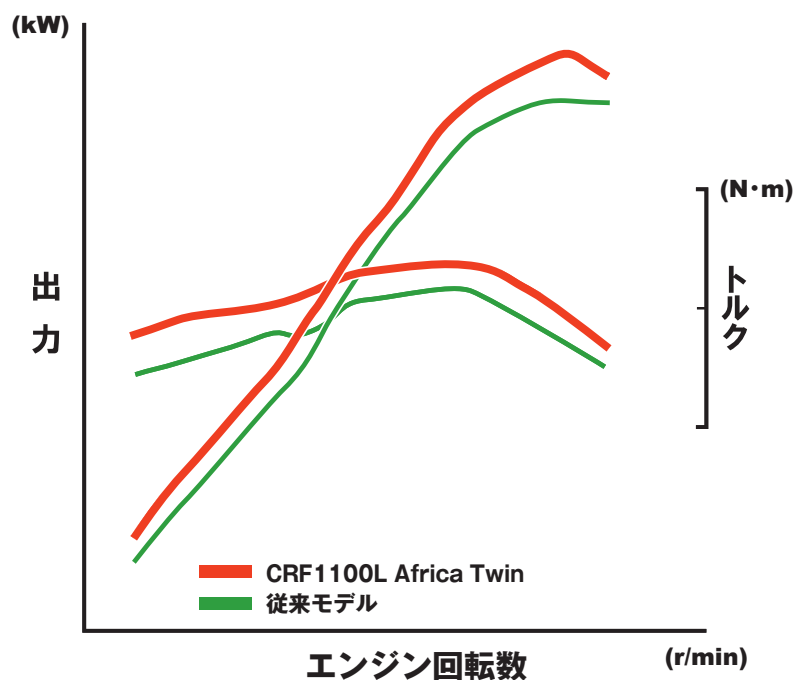
新しいパワーユニットは従来モデル(998cc)同様のOHC水冷2気筒で、排気量を1,082ccとすることで、従来モデルに対して約7%の出力向上を実現しています。また、ピストンやクランク形状、さらに、セラシギアの廃止など細部にわたり見直しを図ることで、より軽量化に寄与。排気量アップを図りながら、エンジン重量はマニュアルトランスミッション(以下MT)タイプで-2.5kg、Dual Clutch Transmission(以下DCT)タイプで-2.2kgの軽量化を達成しています。

スロットルボディは排気量アップに伴いボア径をアップし、さらに、ボアピッチをシリンダーピッチと揃えることで、吸気ポート形状をスムーズにし、吸気効率を向上させ出力アップに寄与しています。

また、従来モデルと同様 Throttle By Wire(以下TBW)を採用し、さらに応答速度を向上させることで、ライダーの操作要求に対し、よりリニアに反応することを可能としています。

インジェクターは、噴射角など配置を見直すことで、よりダイレクトに燃焼室に噴射させ、燃焼効率を向上させました。

■出力特性比較図



■CRF1100L Africa Twin Dual Clutch Transmission(写真は海外モデル)

●トランスミッション

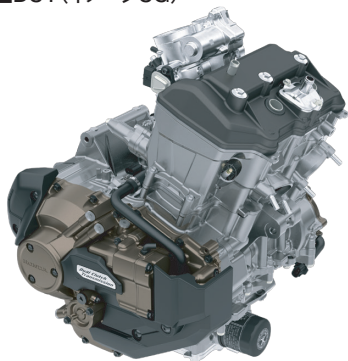
トランスミッションは、DCTタイプとMTタイプを設定。MTタイプにはクイックシフターをオプションで設定し、TBWと相まって、よりの確なドライバビリティを発揮し、さらなるアドベンチャーフィールドを体感できるようにしています。

●DCTタイプ

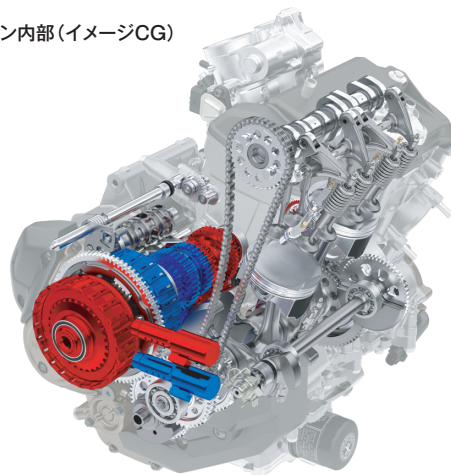
2016年モデルでDCT搭載モデルを上市以来、「自動変速でオフロードを走る」という新しい価値を提唱し、好評を得ました。HondaのラインアップでAfrica Twinにおいては約50%のお客様がDCTタイプを選び、その魅力を楽しんでいただいております。

ライダー自身でのクラッチ操作やギアチェンジ操作が不要となるため、不整地走行では走行ラインのトレースと加減速に集中でき、また不意のエンストへの心配からも解消されることから、積極的にオフロード走行が楽しめます。日常の足としての利用やツーリングにおいても、より快適な走行が可能となります。

■DCT(イメージCG)



■DCTエンジン内部(イメージCG)

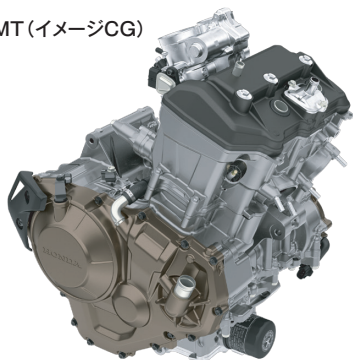


●MTタイプ

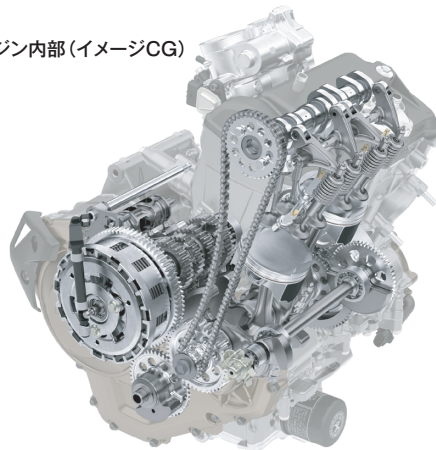
どんなに制御技術が進化しても、自らシフト操作をし、加減速を楽しみたいと思うお客様のニーズにも応えるために、DCT機構を搭載しないMTタイプを従来モデル同様に用意しています。

オプションのクイックシフターによりシフトチェンジ時のクラッチとスロットル操作を不要とし、シフトロッドに配置されたストロークセンサーが、シフトペダルの操作荷重を信号に変換。ECUが持っている車速、エンジン加減速状態、ギアポジションの情報と合わせることで、燃料噴射の停止タイミング、スロットルバルブ開度、点火時期を制御し、ミッションギアの駆動荷重を抜くことでシフトチェンジを実行。状況変化に対応して思い通りのシフト操作を可能としています。

■MT(イメージCG)



■MTエンジン内部(イメージCG)



●吸気/排気系

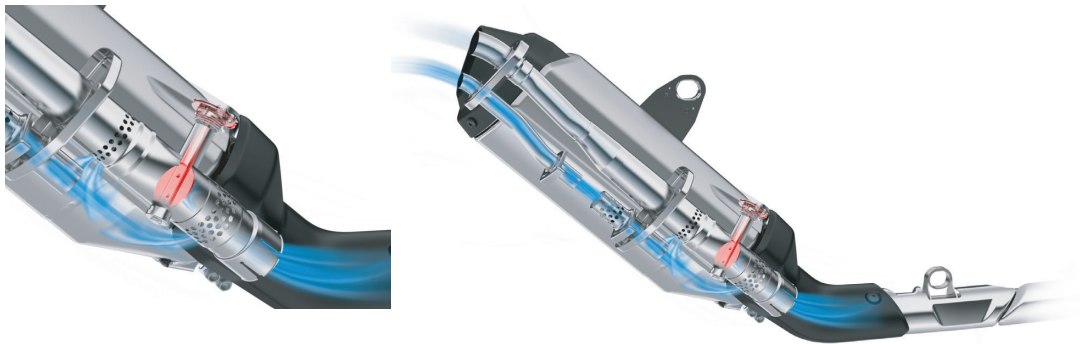
エキゾーストシステムは、従来モデルの998cc に対して1,082ccへの排気量アップに伴い全面的に見直し、ハードウェアの進化とソフトウェアの緻密な設定により、環境適合性の世界最高水準に目標をおき開発しました。

キャタライザーは、エンジン排気ポートから適切な位置に、前後2段のキャタライザーを配置することで、キャタライザーの活性化時間を稼ぎつつ小型化を達成。さらに、エキゾーストの集合部で排気ガスに旋回流を発生させることで、キャタライザー表面に均一に排気ガスを当てることが可能となり、排気ガスの浄化が効率的に行えるようにしました。重量物であるキャタライザーを重心位置に近づける事でマスの集中に寄与し、高い操縦フィーリングにも貢献しています。

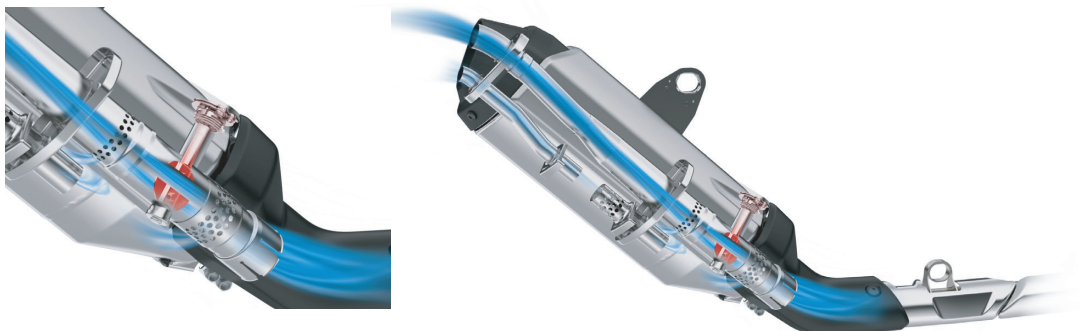
LAFセンサーは、2本のエキゾーストパイプのそれぞれの上流部に配置し、各気筒の燃焼状態を常に監視。適正かつ緻密な燃焼制御を行うことで、優れたエミッション性能を実現しました。

マフラーは、排気量アップと出力向上に伴う容量増、重量増を極力抑えながら、出力と排気音、パルス感を両立させるために、CBR1000RRと同様の排気バルブシステムを採用しました。低回転域では、2系統の排気経路によりパルス感を得られるように演出し、高回転域では1系統の排気経路により効率よく排気することで出力向上に寄与します。

■【排気バルブ全閉時】 低回転でのパルス感を演出 (イメージCG)



■【排気バルブ全開時】 高回転での出力向上 (イメージCG)

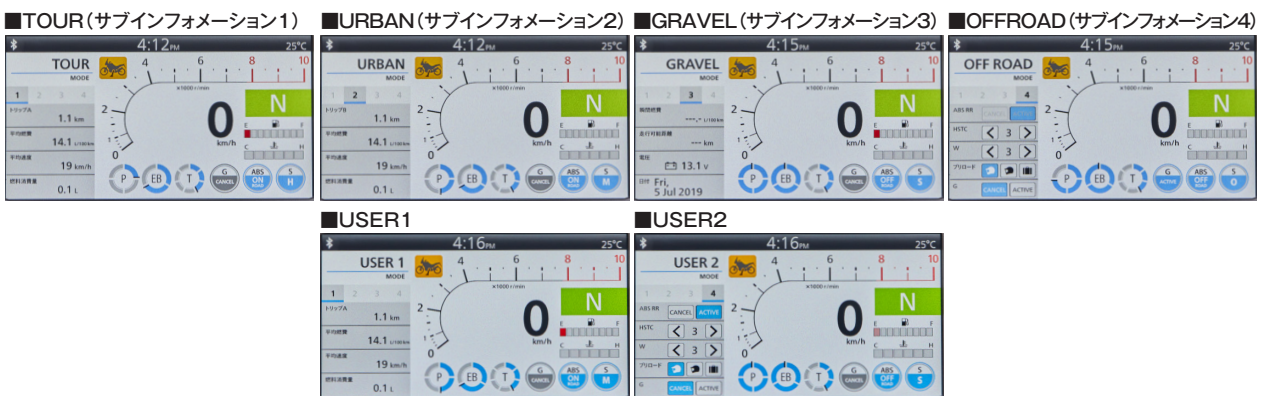




●ライディングモード

アドベンチャーツーリングで遭遇するさまざまなシチュエーションに対応し、安心して楽しく走行できる6つのライディングモードを採用しました。

- ・TOURモード = 荷物を満載した長距離ツーリングなどを想定したモード。荷物満載時でも力強く加速する。
- ・URBANモード = 幅広いライディングニーズに対応したモード。
- ・GRAVELモード = 条件の悪い路面でも安心快適に走行するモード。フラットなダート走行に向く。
- ・OFFROADモード = 悪路走行を楽しみたい時に選択。本格的なオフロード走行が可能。
- ・USER1モード = 自分の好みのモード設定を記憶させることが可能。
- ・USER2モード = USER1モードの他、更に1モード好みのモード設定が可能。



<ライディングモードにより変わる項目>

<ライディングモードに関係なく変更できる項目>

Items that change depending on the riding mode										Items that can be changed regardless of the riding mode								
Riding Mode	Power	Engine Brake	Electric Suspension ^①		ABS	RR-ABS	DCT ^②	Meter		HSTC								
			Dumping Force Character	RR				G SW	Design	Back ground	Slip	Wheelly	Shift Schedule	Quick shifter (OP)	UP	DOWN	Pre Load	
TOUR	Default	1	2	FR: HARD (STD) RR: HARD (STD)	ON ROAD	ACTIVE	CANCEL	GOLD	Auto	<Factory shipment>	<Factory shipment>	(Default)	<Factory shipment>	<Factory shipment>	<Default>			
	Selectable	-	-	-	-	-	ACTIVE CANCEL	SILVER BRONZ	Auto White Black									
URBAN	Default	2	2	FR: MID (STD) RR: MID (STD)	ON ROAD	ACTIVE	CANCEL	GOLD	Auto	Lv.6	Lv.3	D	Lv.2	Lv.2	Rider Only (Lv.5)			
	Selectable	-	-	-	-	ACTIVE CANCEL	GOLD SILVER BRONZ	Auto White Black										
GRAVEL	Default	4	3	FR: SOFT (STD) RR: SOFT (STD)	OFF ROAD	ACTIVE	CANCEL	GOLD	Auto	<Selectable>	<Selectable>	<Selectable>	<Selectable>	<Selectable>	Rider Only (Lv.5)			
	Selectable	-	-	-	-	ACTIVE CANCEL	GOLD SILVER BRONZ	Auto White Black										
OFF ROAD	Default	3	3	FR: OFFROAD (STD) RR: OFFROAD (STD)	OFF ROAD	ACTIVE	ACTIVE	GOLD	Auto	Lv.0 Lv.1 Lv.2 Lv.3 Lv.4 Lv.5 Lv.6 Lv.7 (=OFF)	(=OFF)	S1 S2 S3 MT	Lv.0 Lv.1 Lv.2 Lv.3 (=OFF)	Lv.0 Lv.1 Lv.2 Lv.3 (=OFF)	Rider Only (Lv.15) Rider+Passenger+Huggage (Lv.20)			
	Selectable	-	-	-	ACTIVE CANCEL	ACTIVE CANCEL	GOLD SILVER BRONZ	Auto White Black										
USER 1	Default	2	2	FR: MID (STD) RR: MID (STD)	ON ROAD	ACTIVE	CANCEL	GOLD	Auto	<Selectable>	<Selectable>	<Selectable>	<Selectable>	<Selectable>	Rider Only Default (Lv.5) Selectable Lv.1-24			
	Selectable	1 2 3 4	1 2 3 4	Base	FR	RR	ONROAD OFFROAD	ACTIVE CANCEL	ACTIVE CANCEL							GOLD SILVER BRONZ	Auto White Black	
				HARD	STD	×												STD
				MEDIUM	STD	×												STD
				SOFT	STD	×												STD
OFFROAD	STD	×	STD															
USER 2	Default	4	3	FR: SOFT (STD) RR: SOFT (STD)	OFF ROAD	ACTIVE	CANCEL	GOLD	Auto	<Selectable>	<Selectable>	<Selectable>	<Selectable>	<Selectable>	Rider+Passenger+Huggage Default (Lv.20) Selectable Lv.1-24			
	Selectable	1 2 3 4	1 2 3 4	Base	FR	RR	ONROAD OFFROAD	ACTIVE CANCEL	ACTIVE CANCEL							GOLD SILVER BRONZ	Auto White Black	
				HARD	STD	×												STD
				MEDIUM	STD	×												STD
				SOFT	STD	×												STD
OFFROAD	STD	×	STD															

※ タイプ設定。

●DCT

二つのクラッチの切り替えにより、駆動力の途切れがなくスムーズで素早い変速を追求したDCTは、よりライダーの感覚に近づいた進化を遂げました。今回排気量を1,082ccへアップしたことで以下のDCT制御を見直しました。

- ・慣性センサー (IMU) を用いたコーナリング走行検知制御の追加*により、シフトタイミングをよりライダーの感性に近づくよう進化。
- ・発進制御の熟成による、滑らかな走り出しによる安心感の追求。
- ・変速制御の熟成による、スポーツフィーリング溢れるダイレクト感の演出。

※ 特許出願中。

●DCTモード設定

DCTは、好みや状況に合わせて走行モードを選択する事ができます。走行モードには、状況に応じて適切なシフトアップ/ダウンを自動的に行う「ATモード」、シフトスイッチにより任意に変速できる「MTモード」を設定しました。さらにATモードには、一般走行に適した「Dモード」とスポーティーな走行に適した「Sモード」を採用し、「Dモード」はライダーの操作から市街地やワインディングなどさまざまな走行環境を判断し、適切に変速を制御しています。「Sモード」は、より好みにあった走行を可能とするため、3段階のシフトタイミングを選択し記憶できるよう設定しました。よりスポーティーに高回転域を多用するレベルから、中回転域をメインとしてトルクフルに走行できるレベルまで、ライダーの好みに近いシフトタイミングを選択可能として走りのバリエーションを広げています。

■DCTモード設定

モード			
AT	Dモード	通常走行時に選択、余裕のある快適な走行が可能。	
	Sモード	レベル1	中回転域をメインとしたトルクフルな設定。
		レベル2	中間的なスポーツ設定。
		レベル3	高回転域を多用する最もスポーツ性を追求した設定。
MT		ライダー自らの意思で好みのギアを選択しながら走行が可能。	

●G-Switch(DCTタイプのみ)

使い勝手や路面状況などに対応して、G-SwitchのON/OFF操作により、ライダーの好みによる走りの体感が可能です。

G-SwitchがOFF状態の時には、急なスロットル操作によりエンジン出力が変化してギクシャクする車体挙動を低減するために、クラッチ容量をエンジントルクに追従させて最小限にとどめています。これにより、低速でUターンする時などでも、スロットル操作に対する車体挙動に安定感をもたらし、安心感をもってターンすることが可能です。また、スロットル急操作による車体挙動の変化を低減させることで、ツーリングなど長距離走行におけるライダーの疲労をおさえます。これに対して、G-SwitchがON状態の時には、エンジントルクに対するクラッチ容量に余裕を持たせ、オフロード走行時のアクセル操作で車体姿勢を立て直す場合や、後輪をスライドさせる場合など、優れた取り回し性に寄与させています。

●Hondaセレクトアブルトルクコントロール(HSTC)

CRF1100L Africa Twinに搭載したHondaセレクトアブルトルクコントロール(以下HSTC)は、今回新たに採用したIMUセンサーの情報を活用することで、より緻密なスリップコントロールを実現。さらにワイリーコントロールを追加し、幅広いライダーのアクティブなライディングを支える制御として進化しました。

○スリップコントロール

前輪と後輪の速度センサー情報により、ECUが後輪スリップを検出し、走行中のスリップ増加に合わせエンジントルクの制御を行います。

速度センサー情報より算出されるスリップに加え、スリップ変化率やIMUセンサーによる車体のロールやヨー情報を組み合わせ、緻密な制御を行うことで、安心感と加速性能を両立しています。

スリップコントロールレベルは従来モデル同様の7レベル+OFFを用意しました。各レベルにおける制御介入を見直し、これまでよりも幅広い制御領域に対応し、さまざまなライダーの要求に対応できる制御へと進化させました。

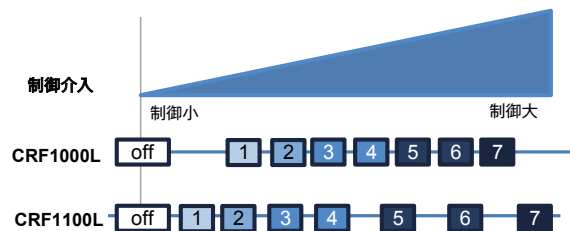
○ワイリーコントロール

スリップコントロールに加え、ワイリーコントロールを新たに追加しました。前輪と後輪の速度センサーが、フロントアップによる前輪の減速と後輪の加速を感知した場合、IMUセンサーからの車体のピッチ角度情報に基づいてエンジントルクの制御を行います。ワイリーコントロールレベルは、3レベル+OFFの設定を用意しました。

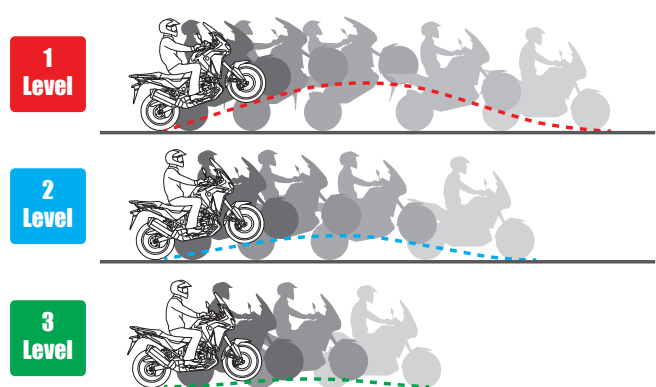
レベル3はあらゆるシーンでフロントアップをおさえ安心感を得ることができ、レベル1は、意図したフロントアップが可能で、急激なフロントアップのみ抑制し、レベル2はそれらの中間的な制御を行うことで、さまざまなライダーの要求に対応します。

※ Honda セレクトアブルトルクコントロールはスリップやワイリー挙動をなくすためのシステムではありません。あくまでもライダーのアクセル操作を補助するシステムです。したがって、Honda セレクトアブルトルクコントロールを装備していない車両と同様に、無理な運転までは対応できません。

■スリップコントロールレベル設定イメージ



■ワイリーコントロールの各レベル設定イメージ



●メーターまわり

CRF1100L Africa Twinは、豊富な情報を見やすく、かつ扱いやすくするために、6.5インチタッチパネルを採用しました。

明るく見やすいTFTパネルは、ライディングに集中しつつも、メーターからの情報を的確に認識することができます。TFT液晶パネルを介して、Apple CarPlay^{※1}のアプリケーションを利用可能。Bluetooth[®]^{※2}によってスマートフォンやインカムとの接続が可能です。

※1. Apple CarPlayはApple INC.の商標です。 ※2. Bluetooth[®]は米国Bluetooth SIG, Inc. の登録商標です。

○画面表示

ユーザーの好みに応じて、3パターン画面表示と背景色を選択することができるようになりました。

<画面表示>

- ・ GOLD :すべての数値情報・モード情報を均一に表示
- ・ SILVER :速度計をメインに半円グラフでエンジン回転数を表示
- ・ BRONZE :エンジン回転数を重視し、一目で解るグラフ表示

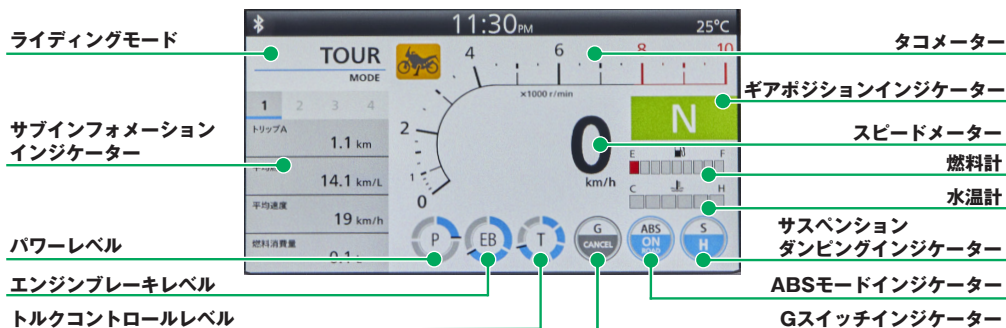
<背景色>

- ・ 自動設定
- ・ 白背景
- ・ 黒背景



■6.5インチ フルカラー-TFT タッチパネル (写真は海外モデル)

GOLD 表示



SILVER 表示



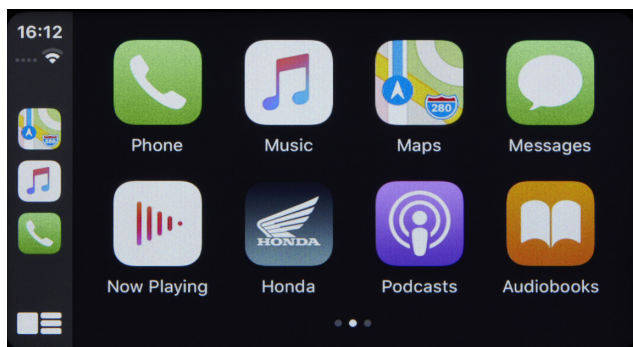
BRONZE 表示



● Apple CarPlay^{※1}

iPhone^{※1}をUSBケーブルで接続することにより、スマートフォンのアプリケーションを使うことが出来ます。電話、音楽、ナビ、SNS、Apple認証アプリケーションなど、便利で快適なツーリングを提供します。携帯電話を充電しながらApple CarPlay^{※1}の使用もできます。また、マイクを使用することで音声操作も行うことができます。

※1 Apple iPhone、CarPlayはApple Inc.の商標です。



■ Apple CarPlayトップ画面

● Bluetooth[®]※2 Phone & Audio**○電話**

電話の機能は、電話帳、ダイヤル番号、履歴、短縮ダイヤル。音声案内は、電話番号・氏名、回答、拒否などを行えます。

○オーディオ

オーディオの表示は、プレイリスト、アーティスト、曲名、再生位置などとなっており、操作は、再生、停止、早送り、巻き戻しなどができます。

※2. Bluetooth[®]は米国Bluetooth SIG, Inc. の登録商標です。

●フロントフェースとライトまわり

CRF1100L Africa Twinは、歴代の Africa Twin のアイデンティティを踏襲しつつ、フロントフェースを刷新しました。

また夜間走行時、コーナリング時にバンク角に応じて3段階で照射範囲が切り替わるコーナリングライトを Adventure Sportsに採用。夜間時の視認性を向上させています。

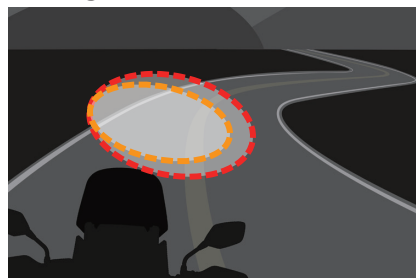


■ヘッドライト、コーナリングライト点灯
(写真は海外モデルでアクセサリ装着車)

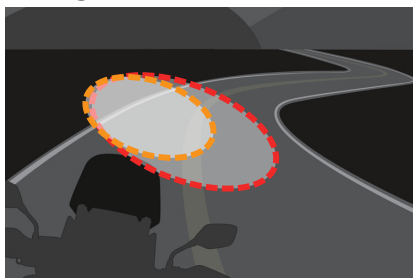
●コーナリングライト

コーナリングライトはバンク角に応じて照射範囲が切り替わります。

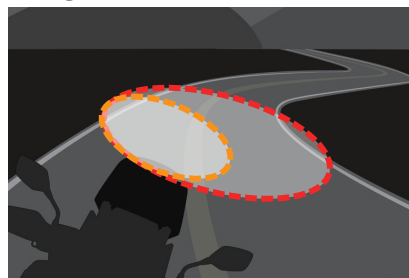
Low angle



Mid angle



Hi angle

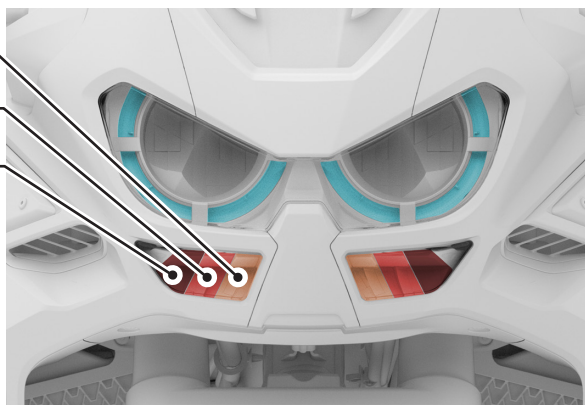


----- コーナリングライトあり - - - - - コーナリングライトなし

Hi angle 時点灯

Mid /Hi angle 時点灯

Low/ Mid /Hi angle 時点灯



■コーナリングライト配置 (イメージCG)

●オートキャンセルウインカー

右左折完了時や車線変更完了時に自動でウインカーをキャンセルします。

ライディング時における、ウインカーの消し忘れを防止し、操作の負荷を減らすことで快適性を確保しました。また、好みに応じてオートキャンセルの機能をOFFにさせる事もできます。



■ウインカー (写真は海外モデル)

●IMU(慣性センサー)

Africa Twinに搭載したIMUは、6軸を計測することにより、正確でリアルタイムに車体状態を測定することが可能となり、各種制御の精度を大幅に進化。的確な制御によりコントロールする楽しみが増し、走る喜びを進化させました。

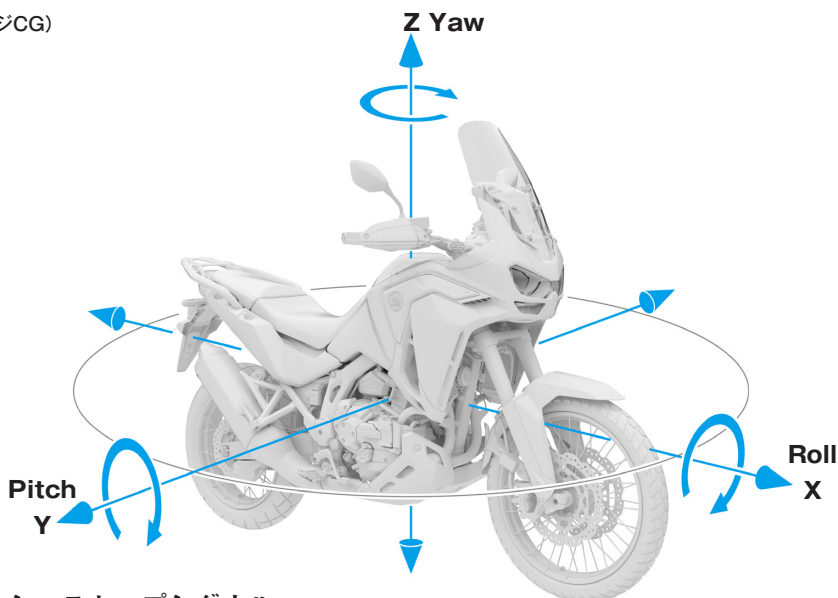
IMUから得られた情報により、クイックシフター*1・DCT*2・HSTC・ウイリーコントロール・電子制御サスペンション*2・ABS・ヘッドライド(コーナリングライト*2)を的確に制御します。

これにより、クイックシフターは、コーナリング時のシフト操作の高い信頼性を確保。DCTは、坂を上り下りするときのシフトスケジュールを的確に制御し、登坂、降坂時に不安のない走行を可能としています。

また、HSTCは、荒れた路面での横滑り時のスリップコントロールを支援し、ヘッドライトのコーナリングライトは、バンク角によりライトの点灯/消灯が行われます。コーナリングABSの制御や、サスペンションの後部リフト制御、ジャンプ時の姿勢制御やABSに連動した姿勢制御にも効果を発揮します。

※1. オプション。 ※2. タイプ設定。

■IMU制御軸(イメージCG)



●エマージェンシーストップシグナル

急な状況の変化に対応する為にエマージェンシーストップシグナルを従来モデル同様に標準装備。これは、ライダーが急ブレーキをかけた場合、ABSモジュレーターが急減速を検知し、ウインカーランプが高速点滅することで、急減速状態を後方に知らせます。後方の他車両へのコミュニケーションがアップすることでより安心して快適な走行を提供します。

■エマージェンシーストップシグナル作動イメージ図



●バッテリー

バッテリーは、軽量コンパクトなELIYY Power社のリチウムイオンバッテリー「HY110」を装備し、車体全体の軽量化とマスの集中化に寄与しています。

<参考資料> ELIYY Power社HYバッテリーシリーズ



HY85S
 コンペティションモデルCRF250R
 /CRF450R/CRF450RXに採用



HY93-C
 ロードモデルCBR1000RR SP
 /オフロードモデルCRF450Lに採用



HY110
 アドベンチャーモデル
 CRF1100L Africa Twinに採用

●スタイリングデザイン

2016年モデルからの基本コンセプト「True Adventure」を継承しつつ、Africa Twinのヘリテージをより濃く感じさせるスタイリングへと進化させました。

●CRF1100L Africa Twin スタイリングデザインの特徴

CRF1100L Africa Twinは「どこへでも行ける」を基本コンセプトとし、オフロード性能をより高める、軽量・スリム・アップライトな「活力とエネルギーに満ちたバランス」を表現した造形としています。ハイマウントのフロントフェアリングにショートスクリーン、シンプルかつスリムなサイドカバーをスタイリングの特徴とし、生き活きた印象を与える「抜け感」あるリアフェンダー、いずれも「道なき道へ」いざなうデザインです。



※写真は海外モデルでアクセサリ装着車

●CRF1100L Africa Twin Adventure Sports スタイリングデザインの特徴

CRF1100L Africa Twin Adventure Sportsは「どこまでも行ける」ツーリング性能を高める、プロテクション・積載を兼備した「威風堂々・タフネス」を表現した造形としています。「ヘリテージ」をも感じるフロントマスク、大容量のフューエルタンクはソリッドな面でタフネスさを表現。標準装備のアルミアキャリアは、荷物の積載能力を表現し、いずれも「遙か遠くへ」いざなうデザインです。



※写真は海外モデルでアクセサリ装着車

カラーリングデザイン

●カラーリングデザイン

カラーリングデザインは、2020年モデルとしての進化を表現しました。

●CRF1100L Africa Twin

CRF1100L Africa Twinは「Hondaオフロードカテゴリーの技術革新を表現するカラー」として“VIVID RED Honda”をテーマにしたグランプリレッドの1色を設定。

●CRF1100L Africa Twin Adventure Sports

CRF1100L Africa Twin Adventure Sportsは、「Africa Twinの背景に流れる冒険マインドを表現し続けるカラー」として、“New Interpretation of Heritage”をテーマに、懐かしさとモダンさを融合させた新しいカラーリングデザインのパールグレアホワイト(トリコロール)1色設定としました。また、CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ESには、ポテンシャルを内に秘めたシックな装いのダークネスブラックメタリックも設定し、2色設定としました。

■グランプリレッド



CRF1100L Africa Twin Dual Clutch Transmission

■パールグレアホワイト
(トリコロール)



CRF1100L Africa Twin Adventure Sports

■ダークネスブラックメタリック



CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ES

■パールグレアホワイト
(トリコロール)



CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ES
Dual Clutch Transmission

主要諸元



CRF1100L Africa Twin Adventure Sports / CRF1100L Africa Twin 主要諸元 〔 〕内はAdventure Sports ES、〔 〕内はDual Clutch Transmission		CRF1100L Africa Twin Adventure Sports	CRF1100L Africa Twin
車名・型式		ホンダ・2BL-SD10	
全長(mm)		2,310	
全幅(mm)		960	
全高(mm)		1,520(スクリーン最高位置は1,580)	1,355
軸距(mm)		1,560	
最低地上高(mm)★		210	
シート高(mm)★		830(ローポジションは810)	
車両重量(kg)		238〔240〕【248〔250〕】	226【236】
乗車定員(人)		2	
燃料消費率*1 (km/L)	国土交通省届出値:定地燃費値*2(km/h)	32.0(60)〈2名乗車時〉	
	WMTCモード値*(クラス)*3	21.3(クラス3-2)〈1名乗車時〉	
最小回転半径(m)		2.6	
エンジン型式		SD08E	
エンジン種類		水冷4ストロークOHC(ユニカム)4バルブ直列2気筒	
総排気量(cm³)		1,082	
内径×行程(mm)		92.0×81.4	
圧縮比★		10.1	
最高出力(kW[PS]/rpm)		75〔102〕/7,500	
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)		105〔10.7〕/6,250	
燃料供給装置形式		電子式〈電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)〉	
始動方式★		セルフ式	
点火装置形式★		フルトランジスタ式バッテリー点火	
潤滑方式★		圧送飛沫併用式	
燃料タンク容量(L)		24	18
クラッチ形式★		湿式多板コイルスプリング式	
変速機形式		常時噛合式6段リターン【電子式6段変速(DCT)】	
変速比	1速	2.866【2.562】	
	2速	1.888【1.761】	
	3速	1.480【1.375】	
	4速	1.230【1.133】	
	5速	1.064【0.972】	
	6速	0.972【0.882】	
減速比(1次*/2次)		1.717/2.625【1.863/2.625】	
キャスター角(度)★		27°30'	
トレール量(mm)★		113	
タイヤ	前	90/90-21M/C 54H	90/90-21M/C 54H(チューブタイプ)
	後	150/70R18M/C 70H	150/70R18M/C 70H(チューブタイプ)
ブレーキ形式	前	油圧式ダブルディスク	
	後	油圧式ディスク	
懸架方式	前	テレスコピック式	
	後	スイングアーム式(プロリンク)	
フレーム形式		セミダブルクレードル	

■道路運送車両法による型式指定申請書数値(★の項目はHonda公表諸元) ■製造事業者/本田技研工業株式会社

- *1.燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。
- *2.定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。
- *3.WMTCモード値は、発進、加速、停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

燃料消費率の表示について

WMTCモード測定法で排出ガス試験を行い型式申請した機種は従来の「定地燃費値」に加え、「WMTCモード値」を記載しています。エンジンや排出ガス浄化システムなどが同じシリーズ機種においては、定地燃費値が異なってもWMTCモード値が同一の場合があります。これは、型式申請時の排出ガス試験においては、排出ガス中の規制物質の排出量が多量に多い機種により試験を行い届け出をしており、この試験結果にもとづきWMTCモード値を計算し、シリーズ機種それぞれのWMTCモード値としているためです。

WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ(<http://www.jama.or.jp/motorcycle/>)もご参照ください。

※本仕様は予告なく変更する場合があります。 ※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。

※Africa Twin、CRF、PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。