**Maio 2021**

**Honda apresenta ao mercado a nova geração da aventureira Africa Twin**

*Totalmente renovada, mais leve, com nova motorização mais potente e mais tecnológica, a lendária Africa Twin agora estará disponível nas versões CRF 1100L Africa Twin e CRF 1100L Africa Twin Adventure Sports ES, que podem ser dotadas de câmbio convencional ou do exclusivo câmbio DCT – Dual Clutch Transmission.*

*Destaque para a avançada eletrônica: seis Riding Modes, sete níveis de HSTC, três níveis de controle de empinada, função Cornering ABS, cruise control e a suspensões ajustáveis eletronicamente e pneus sem câmara nas versões Adventure Sports ES. O painel TFT touchscreem colorido de 6,5” integra Apple CarPlay® e Android Auto®.*

**Sumário:**

**1. Introdução**

**2. Generalidades do modelo**

**3. Características principais**

**4. Acessórios/RedRider**

**5. Preço, cores e garantia**

**1. Introdução**

Herdeira de modelos lendários, como a pioneira XRV 650 Africa Twin e as sucessivas versões 750, que de 1988 até 2002 redefiniram o conceito de motocicleta aventureira, a nova geração das Africa Twin chegou ao mercado mundial em 2016. À tão esperada modernidade e alta tecnologia do modelo, somou-se o genuíno espírito ‘True Adventure’ de suas antepassadas, não um mero slogan, mas uma filosofia construtiva fiel às origens, que faz das Honda Africa Twin motos versáteis, capazes de oferecer conforto em viagens de qualquer tipo como também encarar verdadeiras aventuras. Enfim, motocicletas aventureiras com “A” maiúsculo, que não penalizam seus pilotos com peso e volume excessivos, ou escolhas técnicas inadequadas para uma aventureira.

O equilíbrio entre peso e potência é um conceito indissociável das Africa Twin do passado e do presente, motos polivalentes, que tanto são adequadas aos deslocamentos urbanos como para as breves viagens de fim de semana, ou aventuras mais extremas, que com as Africa Twin podem verdadeiramente ser colocadas em prática.

A chegada das versões 2021 das CRF 1100L Africa Twin é marcada por uma aprofundada renovação técnica, um aperfeiçoamento que preserva a essência ‘True Adventure’, mas que efetivamente evoluiu o modelo em praticamente todos os aspectos. O incremento de potência e torque é consequência do aumento na capacidade cúbica do motor bicilíndrico, que em conjunto com a redução de peso levou a performance a um nível ainda mais elevado. Relevante é a introdução da transmissão de dupla embreagem (DCT), que se soma à opção com caixa de câmbio convencional.

De fato, serão quatro as Africa Twin 2021 à venda no Brasil: CRF 1100L, CRF 1100L DCT, opções que se caracterizam pelo tanque de combustível de 18,8 litros de capacidade, e as CRF 1100L Adventure Sports ES e CRF 11000L Adventure Sports ES DCT, com tanque de 24,8 litros. Todas receberam o sistema de acelerador eletrônico TBW – Throttle By Wire –, juntamente com a extensão dos modos de pilotagem, mais opções no sistema de controle de tração HSTC – Honda Selecteable Torque Control –, e muitos outros itens de tecnologia relacionados à adoção de uma sofisticada IMU – Inertial Measurement Unit (unidade de controle inercial) –, que possibilitaram às Africa Twin dar um salto tecnológico importante.

Todas as CRF 1100L Africa Twin foram atualizadas na estética, o que deixou o design de sucesso com estilo ainda mais agressivo e compacto. Outro ponto de evolução foi no âmbito do conforto, item sempre determinante para um efetivo aproveitamento das possibilidades de uma genuína aventureira

**2. Generalidades do modelo**

As CRF 1100L Africa Twin 2021 estão menores, mais esguias e cerca de 10 kg mais leves, o que fez evoluir a performance tendo em vista as alterações complementares no motor, que ganhou cerca de 12% de potência e 10% no torque, incrementos distribuídos em toda a faixa de rotação.

O chassi de aço foi totalmente renovado, agora com subchassi de alumínio, mesmo material usado na balança de suspensão traseira, derivada da Honda CRF 450R de motocross. A adição da IMU, a unidade de controle inercial de seis eixos, possibilitou gerenciar não apenas os sete níveis do sistema de controle de tração (HSTC), mas também outras novidades das Africa Twin 2021, como a função antiwheelie em três níveis, o Cornering ABS otimizado para curva (com configuração off-road) e o controle de elevação da roda traseira. Aos modos de pilotagem padrão – URBAN, TOUR e GRAVEL – junta-se agora o modo OFF-ROAD e os USER com dois modos ser totalmente personalizados. As Africa Twin Adventure Sports ES vem equipadas com pneus sem câmara e as suspensões Showa EERA™ – Showa Electronically Equipped Ride Adjustment, que oferecem ainda mais conforto e eficiência ao modelo.

A posição de pilotagem evoluiu através de um banco redesenhado e um guidão mais alto. O quadro de instrumentos TFT a cores é sensível ao toque e tem 6,5 polegadas. Batizado de MID (Multi Information Display), oferece uma conexão direta com os diversos sistemas da moto e tecnologia Apple CarPlay® e Android Auto® via Bluetooth e cabo USB. As luzes DRL de condução diurna com LEDs aumentam muito a visibilidade da moto, melhorando a segurança. O sistema de controle da velocidade de cruzeiro é equipamento de série.

**3. Características principais**

**3.1 Estilo e Equipamento**

* **Ciclística compacta, banco redesenhado e guidão mais alto**
* **Painel TFT colorido de 6,5 polegadas**
* **Compatibilidade com Apple CarPlay® e Android Auto®**
* **Bluetooth, luzes diurnas de condução (DRL) e cruise control**

A nova Africa Twin está mais agressiva e compacta, tendo incorporado muito do DNA da CRF 450 Rally bicampeã do Dakar em 2020 e 2021. Todavia, melhorar a já reconhecida vocação das Africa Twin para o off-road não significou abrir mão de conforto e dotes turísticos. O para-brisa da versão de entrada é fixo, baixo, ideal para uma melhor visibilidade em pilotagem esportiva, mas nem por isso deixa de cumprir sua função aerodinâmica e de proteção. Já na versão Adventure Sports ES, o para-brisa é mais alto e regulável em cinco posições. O estudo ergonômico apurado permite um posicionamento ideal do condutor, tanto na pilotagem agressiva, em pé nas pedaleiras, como para oferecer conforto em deslocamentos urbanos e rodoviários. A altura do banco em relação ao solo é regulável entre 850-870 mm, o guidão está 22,5 mm mais alto, o que resultou em maior conforto e sensação de pleno controle. O banco, 40 mm mais estreito, permite ao condutor apoiar os pés no chão com maior facilidade, e seu formato foi cuidadosamente estudado para facilitar os movimentos durante a pilotagem.

O novo farol duplo de LEDs está em posição elevada, com feixe de luz mais eficiente. O conjunto de luzes diurnas de condução (DRL) ajusta a intensidade de iluminação de modo automático, de acordo com a incidência de luz externa. Em todas as versões da CRF 1100L os protetores de mão são equipamento série.

O painel MID (Multi Information Display) é colorido, sensível ao toque e tem tela TFT de 6,5 polegadas. Através dele o condutor recebe plenas informações e pode controlar os sistemas da Africa Twin. Cada um dos modos de pilotagem é selecionado na parte superior esquerda da tela, que pode ser personalizada para mostrar diferentes níveis de informação. Um destaque é a facilidade de operação, mesmo com luvas.

A conectividade com o Apple CarPlay® e Android Auto® permite o uso de aplicativos de navegação e exibição de informações diretamente no painel, além da possibilidade de fazer ou receber chamadas telefônicas usando capacetes com fones de ouvido e microfone via Bluetooth. É possível controlar o aparelho através de comandos do punho esquerdo através de conexão wireless bluetooth. Uma porta USB à direita do painel possibilita recargar smartphones.

Na eventualidade de uma frenagem de emergência em velocidade superior a 50 km/h, entra em funcionamento o sistema ESS (Emergency Stop Signal), onde as luzes de direção dianteiras e traseiras piscam alertando os outros usuários da via. Os piscas também têm função de cancelamento automático por um sistema de comparação das diferenças de velocidade entre a roda dianteira e a roda traseira, cujo cálculo determina o momento de desarme dos piscas em relação à situação de condução. Outro equipamento incorporado em todas as versões da CRF 1100L Africa Twin é o cruise control, que permite ajustar a velocidade de cruzeiro.

**3.2. Motor**

* **Capacidade do motor aumentada para 1.084 cm³**
* **Potência e torque máximos elevados a 99,3 cv e 10,5 kgf.m**
* **Cabeçote e comando de válvulas novos, maior elevação das válvulas**
* **Corpos das borboletas de alimentação e sistema de escape redesenhados**
* **Exhaust Control Valve no escape – melhor sonoridade e performance**

A arquitetura do motor bicilíndrico paralelo SOHC de 8 válvulas permanece inalterada, mas o incremento da capacidade, de 998 cm³ para 1.084 cm3, resultou em maior potência, que passou de 88,9 para 99,3 cv a 7.500 rpm. O torque máximo também subiu de 9,5 para 10,5 kgm.f a 6.000 rpm. A elevação de potência e torque é sentida desde 2.500 rpm.

O aumento da capacidade cúbica do motor foi obtido pelo aumento do curso dos pistões para 81,5 mm (antes, 75,1 mm), com o diâmetro dos cilindros de 92 mm permanecendo inalterado. A taxa de compressão é de 10,0:1. As camisas dos cilindros agora são de alumínio, o que em conjunto com outras medidas de redução de peso nos componentes da transmissão da versão com câmbio convencional, resultou em um motor 2,5 kg mais leve. O motor da versão DCT pesa 2,2 kg a menos que no motor anterior. O peso total do motor atual, com câmbio convencional, é de 66,4 kg, enquanto que o motor da versão DCT pesa 74,9 kg.

O virabrequim permanece defasado a 270°, que proporciona intervalos irregulares de ignição, criando uma pulsação diferenciada que melhora a capacidade de tração. O cabeçote do motor foi completamente revisto, com dutos de aspiração mais retilíneos e eficazes, e novos corpos de injeção de 46 mm de diâmetro. O mapeamento da ECU foi atualizado e o ângulo dos injetores modificado para oferecer uma atomização da mistura ar-combustível mais direta nas renovadas câmaras de combustão com duas velas por cilindro.

O sistema Unicam SOHC herdado das CRF 450R se caracteriza por um único comando de válvulas fundido sob pressão, o que resulta em um cabeçote compacto e câmaras de combustão de conformação ideal. O levantamento das válvulas de aspiração subiu de 8,6 para 9,3 mm, enquanto que nas válvulas de exaustão passou de 9,3 para 10,2 mm.

Para lidar com a melhor eficiência da admissão e a maior potência (e, portanto, com o aumento do fluxo gasoso), sistema de escape possui agora uma válvula de controle variável ECV – Electronic Control Valve –, semelhante à instalada na CBR 1000RR Fireblade. O objetivo da válvula ECV é a melhora da performance e da eficiência do motor através da parcialização do sistema de exaustão em regimes baixos e médios, com a abertura total ocorrendo apenas nas rotações mais altas. Além das vantagens em performance, a válvula ECV proporciona sonoridade agradável desde os mais baixos regimes.

O cárter do motor é dividido na vertical, com bomba d’água alojada dentro do compartimento da embreagem e termostato integrado ao cabeçote. As versões de câmbio convencional e DCT partilham um bloco de motor único, com pequenas diferenças externas.

O sistema de lubrificação é por cárter semi-seco, com o reservatório de óleo situado na porção inferior do cárter, o que permitiu obter um motor de altura reduzida. Como a bomba de óleo está localizada dentro cárter, não há necessidade passagens de óleo pressurizadas. Quanto às vibrações secundárias, elas são neutralizadas pelo movimento recíproco e mútuo dos pistões, enquanto as vibrações primárias de inércia e de acoplamento são eliminadas pelos eixos de equilíbrio contrarrotantes.

Neste novo motor de 1.084 cm3, a precisão das engrenagens de balanceamento anteriores e posteriores foi melhorada, eliminando a necessidade do uso de engrenagens de dentes oblíquos. A aplicação de uma roda fônica no virabrequim elevou a capacidade de detecção de falhas de ignição, importante para homologação antiemissões. Também para esta finalidade as sondas lambda O2 foram substituídas por sensores de fluxo LAF – Linear Air Flow – nos coletores de escape, que permitem uma medição muito mais precisa da mistura ar/combustível.

Na Africa Twin com câmbio tipo convencional a embreagem de alumínio e seu atuador usam rampas inclinadas auxiliares para facilitar o engate de marchas, e rampas deslizantes para as reduções. O diâmetro da embreagem diminuiu, com molas de menor tensão, o que visou um acionamento mais leve no manete. As engrenagens foram reprojetadas, e agora são fabricadas com material mais resistente.

**3.3 Gestão eletrônica do motor e da ciclística**

* **IMU – Inertial Measuring Unit – de seis eixos que gerencia:**
* **Controle de tração HSTC de 7 níveis (+ off) otimizado para uso off-road**
* **Função antiwheelie com 3 níveis (+ off)**
* **Riding Mode OFF-ROAD se soma aos pré-existentes TOUR, URBAN e GRAVEL**
* **Dois Riding Mode USER, que permitem completa personalização**

As vantagens do acelerador eletrônico TBW são múltiplas, entre elas a gestão muito mais apurada da potência, caráter do motor e do sistema HSTC de controle de torque. Nos modelos 2021 das Africa Twin, o sistema evoluiu de maneira inteligente, e trabalha em conjunto com uma plataforma inercial IMU de seis eixos.

O sistema oferece a possibilidade de regular muitos parâmetros: potência (P) em 4 níveis, freio-motor (EB) em 3 níveis, controle de tração (T) em 7 níveis mais off e o antiwheelie (W) de 3 níveis mais off. A capacidade de intervenção de cada nível foi otimizada para trabalhar com diversas informações em tempo real (ângulos de rotação vertical e horizontal/rolamento) oferecidas pela IMU.

Os Riding Mode são quatro: **TOUR, URBAN, GRAVEL** e **OFF-ROAD**, que abrangem a maioria das condições e situações de condução. Há ainda dois modos **USER** totalmente personalizáveis. Mesmo nos Riding Mode estabelecidos é possível alterar determinados parâmetros – o sistema HSTC (T), entre o nível 1 e 7 (e off), a função antiwheelie (W), entre os níveis 1 e 3 (e off). Nas Africa Twin equipadas com câmbio DCT, a escolha da modalidade de mudança de marchas (D, S1, S2, S3 e MT) não afeta a seleção dos Riding Mode, cujas principais características são as seguintes:

Modo **TOUR** - Nível mais elevado de potência (P), ideal para as viagens com carga e passageiro, freio motor (EB) em nível médio (2). ABS modo ‘road’, controle de tração (T) nível 6, antiwheelie nível 3. Nas versões das Africa Twin com câmbio DCT a tecla G não pode ser ativada.

Modo **URBAN** -O mais adequado para diferentes tipos de utilização. Potência (P) nível 2, e freio motor (EB) nível 2, e função de ABS modo ‘road’ não desativáveis. Controle de tração (T) nível 6 e antiwheelie (W) nível 3 podem ser alterados. Nas versões das Africa Twin com câmbio DCT a tecla G não pode ser ativada.

Modo **GRAVEL** - Destinada a percursos em piso de baixa aderência. Potência (P) nível 4, freio motor (EB) desativado, ABS modo off-road não desativável; nesta configuração, o ABS traseiro não pode ser desligado. O controle de tração (T) nível 6 e o antiwheelie nível 3 podem ser alterados. Nas versões DCT a tecla G não pode ser ativada.

Modo **OFF-ROAD** – Adequada para a máxima eficiência no fora-de-estrada. Potência (P) nível 3, freio motor EB nível 3. ABS em modo off-road. Nesta configuração, o ABS traseiro pode ser desligado. O controle de tração (T) nível 6 e o antiwheelie nível 3 podem ser alterados. Nas versões DCT a tecla G está ativa.

Modos **USER 1 e 2** - Permitem uma escolha distinta das configurações de todos os parâmetros. Potência (P) entre os níveis de 1 a 4, freio-motor EB de 1 a 3, ABS ‘road’ ou ‘off-road’. Nas versões DCT a tecla G pode estar ativa ou não. As Africa Twin saem de fábrica com modo USER 1 com ajuste igual ao modo URBAN, o modo USER 2 segue o ajuste de GRAVEL.

**3.4 Câmbio de dupla embreagem DCT – Dual Clutch Transmission**

* **Mudanças rápidas em modo manual (MT) ou nos modos D e S automáticos**
* **Modo S em 3 níveis, progressivo incremento de giros em aceleração/redução**
* **Tecla G, máxima tração da roda traseira no fora-de-estrada**
* **Função que detecta a inclinação, adaptando o padrão de troca de marchas**
* **IMU – Inertial Measuring Unit – otimiza mudança de marchas em curva**

A Honda já vendeu mais de 100.000 motos equipadas com DCT desde a estreia deste sistema em 2009. Nos últimos anos, modelos com DCT representam 48% das vendas das motos em que ele está disponível. No Brasil, já são comercializados os modelos X-ADV e GL 1800 Gold Wing Tour, dotados de DCT. As versões da Honda CRF 1100L Africa Twin com este tipo de transmissão passarão a ser disponibilizadas ao consumidor brasileiro à partir de agosto de 2021.

O sistema de transmissão DCT para motos, exclusivo da Honda, oferece mudanças de marchas imediatas, sem que haja interrupção na entrega de potência, e a sua utilização se torna imediatamente natural, resultando em vantagens para pilotagem em qualquer tipo de percurso ou terreno.

Tal sistema funciona por meio de duas embreagens: uma para 1ª, 3ª e 5ª marcha, outra para a 2ª, 4ª e 6ª marcha. As dimensões deste tipo de câmbio são equivalentes às de um câmbio convencional. Cada uma das embreagens é acionada por um sistema eletro-hidráulico independente, e nas trocas de marcha – sejam elas feitas pelos comandos situados no punho esquerdo do guidão, pela ação do condutor, ou automaticamente –, ocorre a alternância entre as embreagens, o que permite a mudança instantânea de uma marcha para outra.

Na prática, o sistema DCT oferece mudanças de marchas rápidas e imperceptíveis, que não afetam o equilíbrio dinâmico e proporcionam conforto a piloto e acompanhante. Outras qualidades do DCT são confiabilidade e durabilidade, uma vez que com o sistema DCT não é possível errar uma marcha ou deixar de engatá-la corretamente. O DCT também impossibilita que o motor “morra” por um erro do piloto, algo que não é incomum nos câmbios convencionais, por erro na gestão do manete de embreagem. Esta qualidade é valiosa especialmente no fora de estrada e ao trafegar em congestionamentos urbanos.

Os modos de funcionamento do câmbio DCT são três: o modo MT oferece controle manual do câmbio através dos botões +/– situados no punho esquerdo. No modo D as mudanças ocorrem automaticamente, o que é ideal para a condução em cidade e em vias rápidas, oferecendo ainda um menor consumo de combustível. O modo automático S pode ser selecionado em três níveis, que permitem rotações gradualmente mais elevadas antes do engate da marcha seguinte. Em desaceleração, as reduções também ocorrem um pouco mais cedo, proporcionando maior efeito do freio-motor, o que torna esta opção em seus diversos níveis – de 1 a 3 – a mais adequada para uma pilotagem esportiva.

Seja em D ou S, a qualquer momento o condutor pode agir sobre os botões sinalizados com “+” e “-” no punho esquerdo para passar ou reduzir uma ou mais marchas, de acordo com sua preferência, e sem correr nenhum risco pois o sistema DCT só aceitará comandos que não ofereçam risco para motor, transmissão e equilíbrio dinâmico da motocicleta. A ação do condutor nos botões não afeta a seleção original do modo D, que volta a operar o câmbio em momento oportuno.

A versão DCT da CRF1100L Africa Twin foi totalmente preparada inclusive para uso em estradas sem pavimentação. O Riding Mode Off-Road oferece eficiência em tal condição, que pode ser melhorada ainda mais pelo interruptor G. Ao ativar G no painel TFT – algo possível em qualquer um dos Riding Modes – o leve patinamento da embreagem oferecido pelo Adaptative Clutch Capability Control, cuja função é oferecer conforto, é eliminado, o que promove uma conexão mais imediata entre acelerador e roda, resultando em tração mais direta e melhor controle da moto.

O sistema DCT atua selecionando a melhor marcha para a situação. Para tal recebe da IMU parâmetros relativos à inclinação em curva, velocidade, abertura do acelerador, rotação do motor e marcha em uso, e também consegue identificar características do percurso, se a moto está subindo, descendo ou curvando.

A seleção da modalidade de câmbio no sistema DCT (D, S1, S2, S3 ou MT) independe do Riding Mode escolhido (Tour, Urban, Gravel, Off Roard, User 1 ou User 2), o que permite múltiplas combinações, que oferecem máximas possibilidades ao condutor.

**3.5. Chassis**

* **IMU – Inertial Measuring Unit – de seis eixos, situada no centro de gravidade**
* **Chassi redesenhado, mais leve, com sub-chassi traseiro de alumínio**
* **Balança de suspensão traseira derivada da CRF450R, mais leve e rígida**
* **Cornering ABS em duas modalidades, ‘Road’ e ‘Off-Road’**
* **Novas suspensões Showa à frente e atrás**
* **Suspensões Showa EERATM exclusivas nas versões Adventure Sports**

No coração do fantástico desempenho das Africa Twin 2021 está a IMU – Inertial Measurement Unit – Bosch MM7.10 de seis eixos, montada no centro da moto. Capaz de medir a atitude da moto em tempo real, a unidade também gerencia a tração da roda traseira através do acelerador eletrônico TBW, do controle de tração HSTC, bem como a aderência em frenagem da roda dianteira através do Cornering ABS, além da função que limita o levantamento da roda traseira em frenagem e o antiwheelie.

A Africa Twin 2021 conta com um chassi de aço inédito que preserva a arquitetura de berço semi-duplo. É mais leve (-1,8kg) e rígido na zona da coluna de direção, para a incrementar a performance na estrada como fora dela. O sub-chassi que sustenta o banco agora é feito em alumínio, com dimensões que facilitam ao condutor alcançar facilmente o solo com os pés. A balança de suspensão traseira de alumínio é totalmente nova, mais leve (- 0,5 kg) e derivada daquela usada na CRF 450R.

A suspensão dianteira Showa invertida tem curso de 230 mm e diâmetro de 45 mm, e foi revista internamente para melhorar a performance em estrada e off-road. É regulável tanto na pré-carga da mola como em extensão e compressão. A mesa superior de suspensão é de alumínio fundido, a inferior é de alumínio forjado, e ambas estão fixadas às bengalas por meio de dois parafusos em cada lado da mesa.

O amortecedor traseiro (também uma unidade Showa) foi revisto, possuindo um curso de 220 mm e reservatório externo. A pré-carga da mola pode ser ajustada através de um comando no corpo do amortecedor, e o amortecimento em extensão e em compressão também é totalmente ajustável. Os pontos de ancoragem do eixo da balança de suspensão traseira ao chassi são de aço de alta resistência (600 Mpa). O ponto de fixação superior do amortecedor traseiro é por junta esférica.

Nas CRF 1100L Africa Twin Adventure Sports as suspensões de controle eletrônico Showa EERATM representam o mais alto nível de tecnologia aplicado à tal componente, garantindo máxima eficiência nas mais diversas condições de uso, ou seja, conforto em baixas velocidades e estabilidade em velocidades elevadas.

O freio dianteiro tem cálipers de freio Nissin de quatro pistões e montagem radial, que atuam em dois discos flutuantes tipo wave de 310 mm de diâmetro. O disco traseiro, também tipo wave, tem 256 mm de diâmetro e cáliper de pistão simples. Quanto ao sistema ABS, a leitura em tempo real do ângulo da inclinação, da desaceleração (via sensores de velocidade na roda dianteira/traseira) e das diferentes taxas de deslizamento de roda dianteira e traseira através da IMU, determinam a exata pressão de frenagem. O sistema também atua na contenção do levantamento repentino da roda traseira através do controle da força de frenagem, com vista a manter a estabilidade. O ABS traseiro pode ser desativado para as uso off road.

As rodas são raiadas com aros de alumínio. A dianteira tem 21 polegadas e a traseira 18; à frente o pneu tem medida 90/90-21M/C e atrás 150/70B 18M/C, tipo Tubless nas versões Adventure Sports. Tanto a CRF 1100L Africa Twin como a CRF 1100L Africa Twin Adventure Sports tem altura livre em relação ao solo de 250 mm. Idem com relação a distância entre eixos (1.574 mm) e inclinação da coluna da direção e trail (27°30'/113 mm). O peso em ordem de marcha é 10 kg mais leve em relação ao modelo anterior da Africa Twin. A CRF 1100L Africa Twin pesa agora 206 kg seco, enquanto a versão Adventure Sports pesa 215 kg seco. A opção pela transmissão DCT acrescenta 10 kg ao peso total indicado.

**4. Acessórios/ Red Rider**

A gama de Acessórios Genuínos Honda para a Africa Twin foi ampliada. São 12 itens exclusivos para o modelo, tais como top box, malas laterais, bolsa de tanque, banco rebaixado, para-brisa majorado e cavalete central, entre outros. Também faz parte do catálogo de acessórios exclusivos da Africa Twin 2021 equipamentos específicos para o motociclista, como jaquetas tipo parka, calça com proteções em EVA, camisetas de manga longa e curta, bonés e jaqueta corta-vento.

A aquisição de qualquer versão da Honda CRF 1100L Africa Twin 2021 abre as portas para a participação no Honda Red Rider, um programa criado especialmente para proporcionar experiências exclusivas aos clientes Honda. Eventos, viagens, passeios, cursos e diversas ações que visam deixar o momento sobre duas rodas ainda mais incrível. Maiores detalhes em nosso site: <https://www.honda.com.br/motos/redrider/>

**5. Preço, cores, garantia**

Serão duas as versões do modelo:

Honda CRF 1100L Africa Twin e Honda CRF 1100L Africa Twin Adventure Sports. Em ambas é possível optar entre o câmbio convencional ou o DCT.

Os modelos dotados de transmissão convencional têm previsão de chegada ao mercado em julho e preço público sugerido de:

**Honda CRF 1100L Africa Twin (preto fosco ou vermelho): R$ 70.490,00**

**Honda CRF 1100L Africa Twin Adventure Sports ES (branca): R$ 90.490.00**

Já os modelos datados de transmissão de dupla embreagem (DCT) tem previsão de chegada ao mercado em agosto e preço público sugerido de:

**Honda CRF 1100L Africa Twin DCT (vermelho): R$ 76.804,00**

**Honda CRF 1100L Africa Twin Adventure Sports ES DCT (branca): R$ 96.626,00**

Os preços têm como base o Distrito Federal e não incluem despesas de frete e seguro. A garantia é de três anos, sem limite de quilometragem.

Banco Honda - Através do sistema financeiro direto da fábrica, a Honda oferece aos seus clientes uma diversidade de serviços para facilitar a compra de sua Honda 0km. As opções são o financiamento bancário ou consórcio nacional Honda. No financiamento bancário o cliente pode inclusive agregar ao custo total até 15% do valor de sua motocicleta em acessórios. Outro diferencial é o Seguro Nacional Honda, no qual a Honda CRF 1100L Africa Twin terá descontos especiais para os clientes, uma facilidade exclusiva das concessionárias Honda.