

**1/6 BIG SCALE MOTORCYCLE SERIES 42**

# **Honda CRF1000L Africa Twin**

**1/6 オートバイシリーズ Honda CRF1000L アフリカツイン**



Honda Official Licensed Product.  
Trademarks of Honda Motor Co., Ltd., are used  
under license by Tamiya from Honda Motor  
Co., Ltd. and American Honda Motor Co., Inc.  
All rights reserved.



近年大型バイク市場でポピュラーなカテゴリーとなっているのがアドベンチャー系と呼ばれるジャンルです。中でもHonda CRF1000L アフリカツインは2015年にヨーロッパで発売されるとたちまち大きな反響を呼び、翌年2月から日本での販売もスタート。欧米はもとより、日本でも高い支持を集めています。高速道路から林道までオールラウンドで快適なロングツーリングが楽しめるHonda CRF1000L アフリカツイン。その開発には、冒険ラリーとして知られるダカールラリーを戦ったワークスマシンのノウハウが生かされています。

#### ■ダカールラリーとHondaの挑戦

世界で最も過酷なモータースポーツと呼ばれるダカールラリー。その第1回大会が開催されたのは1979年のこと。当時はフランスのバリを出発し、アフリカ大陸西岸のセネガルの首都ダカールをゴールとしたためバリ・ダカールラリーと呼ばれました。全行程は20日間、走行距離は12,000kmにおよび、ルート中には世界最大のサハラ砂漠が横たわるといった過酷な条件にもかかわらず、世界中から挑戦者が集まり、次第に規模が拡大。日本からの参加者も現れ、年末年始のモータースポーツとして定着しました。このラリーは2009年から舞台をアフリカから南米に移して開催されています。

Hondaがこのダカールラリーに登場したのは1981年。翌年は本田技術研究所と、モータースポーツ部門を担当するRSC（レーシング・サービス・センター）が、市販車XR500Rをベースにチューニングしたマシンを供給し、C.ヌブー、P.バザールが1,2フィニッシュを飾ります。1986年からは、高速化する競技に対応するために、排気量779cc水冷4ストロークV型2気筒エンジン搭載のダカールラリー専用マシン、NXR750を投入して本格的にワークス参戦。86年、87年はC.ヌブー、88年はE.オリオリ、そして89年はG.レイが優勝し、4年連続でモトカテゴリーを制覇したのです。そして、舞台を南米に移してから4年後の2013年、ワークスマシンCRF450RALLYでダカールラリーに再び挑戦しています。

#### ■アフリカツインの歴史

ダカールラリーの2輪カテゴリーで勝利を重ねていた80年代後半、HondaはワークスマシンNXR750のレプリカモデル、XRV650を1988年に市販しました。アフリカツインのニックネームが初めて付いたこのバイクは、52馬力の排気量647cc水冷4ストロークV型2気筒エンジンを搭載し、オフロード色の強い大型バイクとして、ヨーロッパを中心に大きな注目を集め、日本国内では限定モデルとされました。また、XRV650は89年に50台、90年には16台がダカールラリーに参戦し、高性能と耐久性の高さを証明しました。その後もアフリカツインは改良を重ねられ、1990年には排気量を742ccにアップして出力を向上させたXRV750に進化。フルモデルチェンジを受けた1993年には新設計のセミダブルクレードルフレームを採用し、軽量化と低重心化も実現した限定車でした。年々高まる排出ガス規制のため、2000年8月に販売したモデルを最後に日本での取り扱いが終了しましたが、アフリカツインはアドベンチャー・ツアラーという新たなカテゴリーを築いたのです。その後も根強い人気は衰えることを知らず、ついに2015年、新型アフリカツイン、CRF1000Lがデビューしたのです。

#### ■CRF1000L アフリカツイン

長いインターバルの後、アフリカツインの名称を新たに冠したCRF1000Lは、オンロードからオフロードまで幅広いシーンで快適なロングツーリングが楽しめるアドベンチャーバイクとして開発されました。中でも、デュアル・クラッチ・トランスミッション（DCT）搭載モデルが設定されたことは大きな注目です。DCTは内蔵された2組のクラッチを切り替えることで、変速時の駆動力の途切れをなくし、スムーズで素早いシフトチェンジが可能。アクセルとブレーキ、そして車体バランスを取ることに集中できるので、特にオフロード走行時にはライダーの大きな助けとなります。さらに、クラッチ操作をせずにスイッチだけでライダーが積極的に変速できる「MTモード」と、シフトチェンジを自動的に行う「ATモード」も設定。2タイプのATモードは、上り坂や下り坂を判断して適切なタイミングでシフトチェンジをするなど高度な制御によりライダーの負担を軽減するとともに、走りの楽しさを演出。さらに、オフロード走行では欠かせない適切なクラッチ制御域を実現するGスイッチや、滑りやすい路面での操作性を高めるセレクトダブルトルクコントロール、ABSなどの制御を組み合わせることで、80通りにもなる設定の中からライダーが好みに合わせて選択可能。あらゆるシーンで快適でアクティブなライディングが楽しめるのです。もちろん、シフトチェンジを楽しみたいライダーのための6速マニュアルトランスミッション仕様も用意されています。セミダブルクレードルフレームに搭載されるエンジンは、92馬力（日本国内仕様）を発揮する排気量998cc水冷4ストローク直列2気筒。低・中速のトルクを重視し、2気筒ならではのバルス感とトラクションを確保しつつ、高回転時の滑らかさも実現しています。スタイルは18リッター（日本国内仕様）の大型燃料タンクやデュアルヘッドライト、オフロード走行を重視したフロント21、リア18インチのタイヤなどで構成され、アフリカツインのアイデンティティを継承したもの。サスペンションもストロークがたっぷり確保されています。「どこへでも行ける」をコンセプトに開発されたアドベンチャーバイク、Honda CRF1000L アフリカツインは、オートバイの新たな楽しさを提案する意欲的なモデルと言えるでしょう。

Motorcycles come in many shapes and sizes, with any number of types developed for specific purposes, including the popular adventure genre of large off-road bikes. One such motorcycle is Honda's CRF1000L Africa Twin, which caused a huge buzz upon its release in Europe in 2015, underscored by a similarly strong release in Japan the next February. The Japanese manufacturer used their considerable experience in grueling off-road races to create an adventure-touring bike equally at home on tarmac or in the wild.

#### ■ Honda's Dakar Rally Adventures

The development of the Africa Twin is connected with the Dakar Rally, the grueling endurance rally event that was first held in 1979 as the Paris-Dakar Rally and was run from Paris, France to Dakar, the capital of west African nation Senegal, covering a distance of twelve thousand kilometers in just twenty days and taking the competitors through hostile environments such as the Sahara Desert. At the time of writing, the race still lives on, although from 2009 it has found a new home in South America. Honda first entered the race in 1981, and in 1982 a version of the XR500R production bike tuned by Honda R&D and the Racing Service Center (RSC) was piloted to an impressive 1-2 finish by riders Cyril Neveu and Philippe Vassard. With the competition getting ever faster, Honda entered a works team from 1986, equipping it with the 779cc V2 liquid-cooled engine NXR750, designed specifically for the race and piloted to four consecutive victories - by Neveu in 1986 and 1987, Edi Orioli in 1988 and Gilles Lalay in 1989. After a period away from the race, Honda returned in 2013 running a works CRF450 Rally.

#### ■ Birth of the Africa Twin

As their domination of the Dakar Rally motorcycle class continued in the late 1980s Honda shared the NXR750's success with the public, in 1988 releasing a replica model named the XRV650. Powered by a 52hp, 647cc liquid-cooled V2 four-stroke engine, it was a hit both in Europe and as a limited edition release in Japan. The XRV650 was the first to be given the iconic name Africa Twin and fittingly went on to take part in the Dakar Rally in numbers, fifty entering in 1989, and sixteen the following year. The 1990 model Africa Twin was fitted with a more powerful 742cc engine and evolved into the XRV750, three years later in 1993 switching to a semi-double cradle frame as part of a design overhaul that made the bike lighter and with a lower center of gravity. While the Africa Twin name was

to step back from the limelight for a period as sales finished early in the 2000s, it was undoubtedly a pivotal player in the development of the adventure-touring motorcycle. Although gone, it was never forgotten by aficionados of the genre, and when the Africa Twin name was revived in 2015 in the shape of the CRF1000L, it was cause for celebration.

#### ■ CRF1000L: Return of the Africa Twin

As is appropriate for a model bearing the Africa Twin name, the CRF1000L was developed to be at home in a variety of situations, be they on-road or in testing off-road conditions. The CRF1000L range features a model employing a 6-speed Dual Clutch Transmission (DCT). Thanks to two internal clutches it provides virtually uninterrupted drive from the engine during gear shifts, leaving the rider to focus more of their attention upon acceleration, braking and balancing the bike; this is a plus on off-road surfaces, which are typically more demanding on the rider. The DCT is equipped with both manual and automatic modes, the former allowing the rider to dictate shift timing. The latter has two types, and further reduces rider burden by detecting and factoring in information such as up- or downhill sections when determining when to shift. Other weapons in the rider's armory include the instrument panel-mounted 'G' Switch to aid clutch control, a Honda Selectable Torque Control (HSTC) system, and ABS. In total, around eighty different setups are at the rider's disposal, making it adaptable to a myriad of situations. Fans of manual transmission are also catered for with the provision of a 6-speed model. Power is provided by a 998cc liquid-cooled parallel twin engine. This four-stroke powerplant generates 92hp (Japan spec.) and provides excellent torque in low and middle speed ranges, ensuring superior traction without sacrificing smoothness at higher revs. When it comes to looks, the CRF1000L is a worthy successor to previous Africa Twin models, with a typically capacious 18-liter (Japan spec.) fuel tank and twin headlights, plus 21-inch front and 18-inch rear wheels selected with off-road riding in mind. Add to that the hefty suspension stroke and the CRF1000L Africa Twin is a versatile motorcycle ready to take its rider anywhere they wish to go, be that in an urban environment or the more rugged challenges presented by the great outdoors. It truly marks a new step in the development of the motorcycle genre to which its illustrious predecessors contributed so much.

Motorräder gibt es in vielen Formen und Größen und viele werden für spezifische Anwendungen entwickelt. Darin enthalten ist auch die abenteuerliche Sparte der großen Off-Road Motorräder. Eines dieser Motorräder ist auch die Honda CRF1000L Africa Twin, welche bei der Einführung in Europa im Jahr 2015 großes Aufsehen erregte, noch übertroffen von den starken Verkäufen in Japan im nächsten Februar. Der japanische Hersteller nutzte seine beachtliche Erfahrung bei harten Off-Road Rennen um ein Abenteuer Motorrad für die Straße zu Hause und in der Wildnis zu bauen.

#### ■ Die Dakar Erlebnisse von Honda

Die Entwicklung der Africa Twin ist mit der Rallye Paris-Dakar verknüpft, der extrem harten Rallye, die erstmals 1979 als Rallye Paris-Dakar, also von Paris in Frankreich zu der senegalesischen Hauptstadt ausgetragen wurde. Über eine Distanz von 12000km führte sie die Teilnehmer in nur 20 Tagen durch lebensfeindliche Umgebungen wie die Wüste Sahara. Zur Zeit lebt das Rennen noch weiter, obgleich es ab 2009 auf einer neuen Strecke in Südamerika ausgetragen wird. Honda begann das Rennen 1981 und schon 1982 wurde eine XR500R aus der Serienproduktion vom Honda Entwicklungsteam und dem Racing Service Center (RSC) getunt und von den Fahrern Cyril Neveu und Philippe Vassard auf den ersten und zweiten Platz pilotiert. Als das Rennen immer schneller wurde, setzte Honda

ab 1986 ein Werksteam ein mit der NXR750, die mit einem flüssigkeitsgekühlten V2 mit 779cc speziell für das Rennen entwickelt worden war und 4 Siege in Folge einfuhr: Neveu im Jahr 1986 und 1987, Edi Orioli 1988 und Gilles Lalay 1989. Nach einer mehrjährigen Pause kam Honda zurück im Jahr 2013 mit der Werksmaschine CRF450 Rally.

#### ■ Geburt der Africa Twin

Als sich die Überlegenheit der Hondas in der Motorradklasse der Rallye Paris-Dakar in den späten 80er Jahren fortsetzte, teilte Honda den Erfolg mit den Kunden und brachte 1988 den Nachbau der NXR750 als XRV650 auf den Markt. Angetrieben von einem 647cc V2 Viertakter mit Flüssigkeitskühlung und 52hp war sie sofort ein Hit in Europa und als limitierte Edition in Japan. Die XRV650 war die erste Maschine, welche den Namen Africa Twin trug und daher eigentlich passenderweise in großer Zahl an der Dakar Rallye teilnahm. 1989 nahmen fünfzig Maschinen teil und im Jahr darauf sechzehn. Das Modell 1990 der Africa Twin hatte den stärkeren Motor mit 742cc und nannte sich XRV750. Drei Jahre später im Jahr 1993 wurde eine Konstruktionsüberarbeitung vorgenommen, welche mit einem neuen Rahmen das Motorrad leichter machte und den Schwerpunkt senkte. Obgleich der Name Africa Twin etwas in der Versenkung verschwand, da der Verkauf im Jahr 2000 stoppte, stand er doch für eine entscheidende Phase in der



XRV650 アフリカツイン (1988年)  
XRV650 Africa Twin (1988)

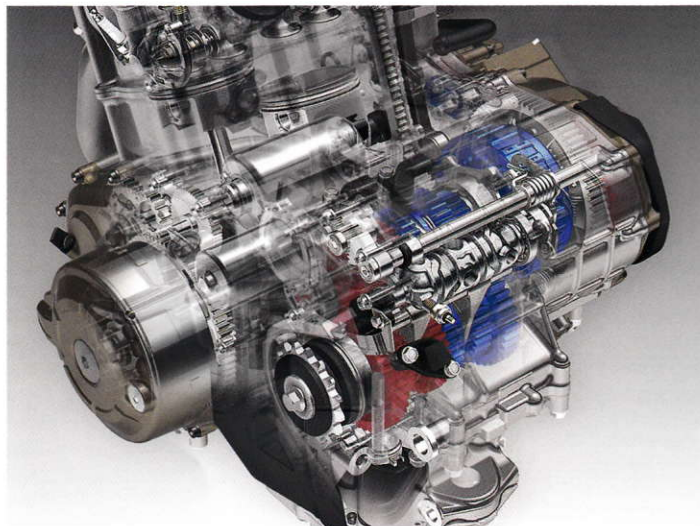
XRV750PD アフリカツイン (1990年)  
XRV750PD Africa Twin (1990)

Entwicklung von Abenteuer Tourenmotorrädern. Obwohl verschwunden, war der Name nie vergessen bei den Liebhabern der Szene und als der Name bei der CRF1000L 2015 wiederbelebt wurde war es ein Grund zu feiern.

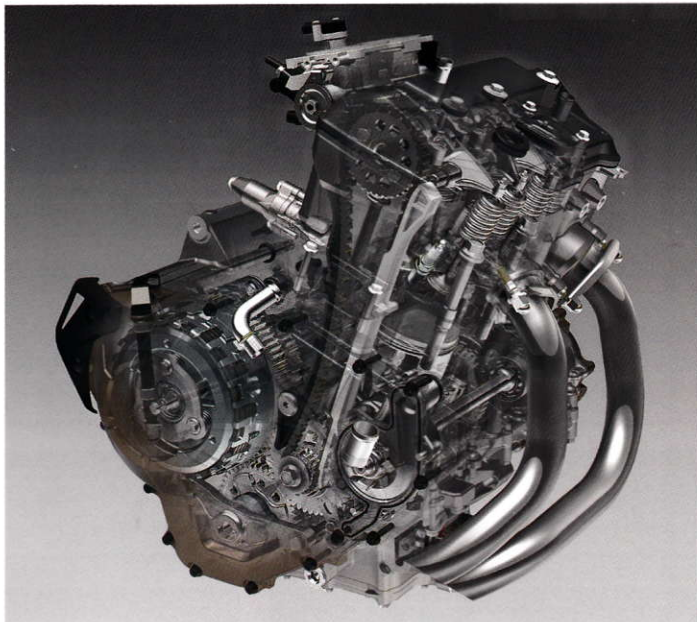
#### ■CRF1000L: Rückkehr der Africa Twin

Wie es sich für ein Motorrad gehört, das den Namen Africa Twin trägt war die CRF1000L entwickelt worden um in verschiedenen Situationen zu Hause zu sein, sei es zu Hause oder in Off-Road Tests. Die CRF1000L hat ein Doppelkupplungsgetriebe (DCT) mit 6 Gängen. Dank zweier interner Kupplungen bietet es nahezu pausenlosen Schub vom Motor beim Gangwechsel und ermöglicht es dem Fahrer sich auf Beschleunigung, Bremsen und Ausbalancieren des Motorrades zu konzentrieren, was ein deutlicher Vorteil ist, vor allem bei Off-Road Strecken, welche für den Fahrer normalerweise höhere Anforderungen stellen. Das DCT hat einen manuellen und einen automatischen Modus, der erstere erlaubt dem Fahrer die Gangwechsel selbst zu bestimmen. Der zweite hat zwei Schaltstellungen nimmt dem Fahrer die Last ab ständig Informationen über die Strecke und das Motorrad, sowie Steigungen und Gefälle auszuwerten und die Schaltpunkte zu bestimmen. Zu der Ausrüstung für den Fahrer gehört auch der G Schalter auf der

Armaturentafel, der die Kontrolle der Kupplungen erleichtert, eine einstellbare Drehmomentkontrolle von Honda (HSTC) und ein ABS. Insgesamt gibt es etwa 80 verschiedene Einstellungen für den Fahrer, der damit alle vorstellbaren Situationen abdecken kann. Liebhaber einer manuellen Schaltung werden auch bedient durch eine Version mit manuellem 6-Gang Getriebe. Die Kraft kommt von einem 998cc Zwillingsmotor mit Flüssigkeitskühlung. Der 4-Takt Motor erzeugt 92hp (Japanischen Spezifikation) und liefert ein exzellentes Drehmoment bei niedriger und mittlerer Drehzahl für aussergewöhnliche Traktion, ohne dabei das Ansprechen bei höheren Drehzahlen zu opfern. Die CRF1000L Africa Twin ist ein würdiger Nachfolger ihrer Vorgänger mit einem großen 18l Tank (Japanische Spezifikation) und Doppelscheinwerfern, mit einem 21 inch Vorderrad und einem 18 inch Hinterrad und hat ständig das Gelände im Sinn. Mit dem extrem großen Federweg ist die CRF1000L ein vielseitiges Motorrad und bringt seinen Fahrer wohin immer er möchte, sei es in die Stadt oder in die berühmten Outdoorstrecken. Sie bestimmt einen neuen Schritt bei der Entwicklung dieser Motorradsparte zu dem die berühmten Vorgänger so vieles beitrugen.



DCT (左)とエンジン(右)の透視イメージCG  
DCT (L) and engine (R) (CG images)



En fonction de leur utilisation, les motos sont de formes et tailles variées, comme le démontre la catégorie populaire des grosses machines tout terrain d'aventure. L'une d'entre elles est la CRF1000L Africa Twin de Honda qui fit sensation lors de sa commercialisation en Europe en 2015, intérêt renouvelé lors de sa sortie au Japon en février suivant. Le constructeur japonais a mis à profit sa grande expérience des rallyes raids pour concevoir une moto de tourisme-aventure à la fois efficace sur et hors route.

#### ■ Les Aventures de Honda au Paris-Dakar

Le développement de l'America Twin est lié au Dakar, un rallye raid éprouvant dont la première édition dénommée Rallye Paris-Dakar fut courue en 1979 entre Paris et la capitale du Sénégal sur une distance de 12.000km. Pendant une vingtaine de jours, les concurrents étaient confrontés à des environnements hostiles dont le désert du Sahara. Au moment où sont écrites ces lignes, cette épreuve existe encore, mais à partir de 2009 elle a migré vers l'Amérique du Sud. Honda s'engagea dans cette épreuve en 1981 et en 1982, la XR500R de série préparée par Honda R&D et le Racing Service Center (RSC) réalisa un doublé 1-2 avec les pilotes Cyril Neveu et Philippe Vassard. La concurrence se montrant de plus en plus rapide, Honda engagea un team usine à partir de 1986, avec la NXR750 à moteur bicylindre en V de 779cm<sup>3</sup> refroidi par liquide conçue spécialement pour cette course. Elle permit de remporter quatre victoires : avec Cyril Neveu en 1986 et 1987, Edi Orioli en 1988 et Gilles Lalay en 1989. Après une longue absence, Honda revint au Dakar en 2013 avec une CRF450 d'usine.

#### ■ Naissance de l'America Twin

Alors que Honda confirmait sa domination du Paris-Dakar à la fin des années 1980, la marque décida de partager le succès de la NXR750 avec le grand public, dévoilant en 1988 un modèle réplique dénommé XR650. Propulsé par un bicylindre en V quatre temps de 647cm<sup>3</sup> refroidi par liquide développant 52cv, il fit sensation en Europe et en série limitée au Japon. La XR650 fut la première à porter le nom mythique de "Africa Twin", et elle participa en nombre au Paris-Dakar, cinquante en 1989 et seize l'année suivante. L'America Twin millésime 1990 était équipée d'un moteur de 742cm<sup>3</sup> plus puissant et devint la XR750. Trois ans plus tard, en 1993, fut adopté un cadre semi-double berceau en même temps qu'une révision de conception qui permit d'alléger la moto et d'abaisser le centre de gravité. Si le nom "Africa Twin" disparut un temps après l'arrêt de la commercialisation au début des

années 2000, il était resté une référence dans le développement de motos de tourisme-aventure. Mais il n'a jamais été oublié par les aficionados de cette catégorie de machines, et lorsque "Africa Twin" fut ressuscité en 2015 pour la CRF1000L, ce fut pour eux un grand motif de célébration.

#### ■CRF1000L: Le retour de l'America Twin

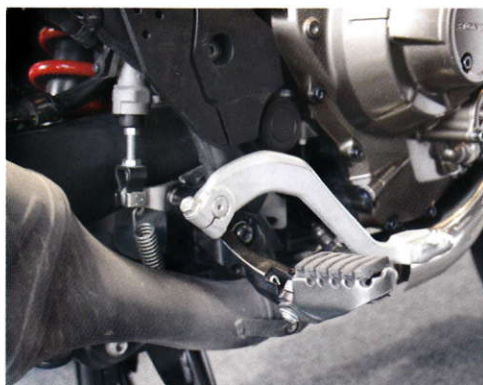
Portant le nom "Africa Twin", la CRF1000L se devait d'être une moto polyvalente capable de faire face à un grand nombre de situations, sur route ou sur terrain ouvert. La gamme CRF1000L comporte un modèle équipé d'une transmission six rapports robotisée désignée DCT (Dual Clutch Transmission). Grâce à ses deux embrayages internes, la DCT assure un entraînement ininterrompu de la roue arrière, même pendant les changements de rapport, permettant au pilote de se concentrer sur l'accélération, le freinage et l'inclinaison de la moto ; un vrai plus en évolutions tout terrain, plus exigeantes pour le motard. La DCT comporte deux modes – manuel et automatique, le premier permettant de décider du moment changement de rapport. Le second facilite plus encore la tâche du motard en détectant et intégrant des informations comme par exemple la déclivité du terrain, montante ou descendante pour déterminer quand changer de rapport. Autres armes dans l'arsenal du pilote, le commutateur "G" sur le tableau de bord qui offre un contrôle plus direct de la roue arrière, un système de sélection de contrôle de couple (HSTC) et un ABS. Au total, plus de quatre-vingt réglages différents sont possibles pour adapter la moto à une myriade de situations. Les adeptes de la transmission manuelle peuvent opter pour une boîte à 6 rapports. Le moteur quatre temps, deux cylindres en ligne de 998cm<sup>3</sup> refroidi par liquide développe 92cv (modèle japonais) et délivre un couple élevé à basse et moyenne vitesse, assurant une motricité optimale sans sacrifier la souplesse à haut régime. En matière de look, la CRF1000L est la digne héritière des modèles Africa Twin qui l'ont précédée, avec un réservoir de carburant de grande capacité – 18 litres (modèle japonais), deux phares, des roues de 21 pouces à l'avant et 18 pouces à l'arrière, dans le plus pur esprit baroudeur. Si on y ajoute les suspensions robustes à grand débattement, la CRF1000L Africa Twin est une machine polyvalente capable d'emmener son pilote partout où il le souhaite, dans un environnement urbain ou dans la rudesse des grands espaces. Elle constitue une nouvelle étape dans le développement d'une catégorie de motos à laquelle ses illustres devancières ont tant contribué.

# REFERENCE

## FRONT



## REAR



## ENGINE



## WHEELS/SUSPENSION

