



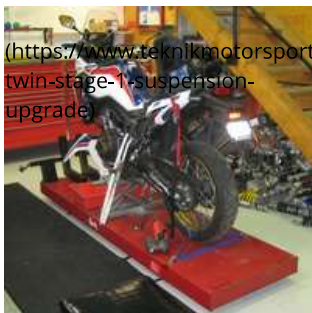
## Honda CRF1000L Africa Twin

Er rollen nu enorm veel Africa Twins over Australië en veel mensen houden van hun zachte pluche. De ATAS biedt een stevigere vorkinstelling met langere uiteinden aan beide uiteinden.

Maar niet iedereen is er dol op, want het is de populairste fiets die we door onze workshops krijgen. De voorraadophanging is niet verschrikkelijk, maar als je meer dan 80 kg weegt en je uitrusting draagt, is die kussenophanging ver naar beneden gezakt, gewoon zittend op de oprit. Als je erop drukt, zul je heel snel zijn grenzen vinden.

We bieden een scala aan onderdelen en services voor zowel vork als schok. Hoewel we aftermarket-cartridges en -schokken verkopen, bekijk onze extreem populaire OEM-schok- en vorkmods, omdat we eerlijk gezegd uitstekende prestaties leveren in vergelijking met sommige onder ontwikkelde aftermarket-eenheden.

Prijzen voor onderhoud zijn gebaseerd op een nieuwe of 'als nieuwe' fiets. Alle verbruiksartikelen zoals afdichtingen, bussen, bumper, schokafdichting, enz. Zijn extra. Vrachtopties omvatten Aust Post en TNT, ongeveer \$ 25-35 over de weg.



(<https://www.teknikmotorsport.com/~76191>)  
<https://www.teknikmotorsport.com/~76191>  
 twin-stage-1-suspension-upgrade)

**Africa Twin Suspension  
Upgrade - Stage 1**

(<https://www.teknikmotorsport.com/~76191>)

**twin-stage-1-suspension-  
upgrade)**

**\$ 1,199.00**

Op voorraad

Onderdeelnr. 13-CRF1000L-STG1



**Africa Twin Suspension  
Upgrade - Stage 2**

**\$ 2,275.01**

Op voorraad

Onderdeelnr. 13-CRF1000L-STG2

## HONDA CRF1000L AFRICA TWIN FORKS

De standaard vork is een Showa 45mm USD-eenheid. Het is dichterbij een Honda MX-motor uit de late jaren 80 dan een 2020 CRF450R, maar dat plaatst het nog steeds boven of op zijn minst gelijk aan zijn verkooprivalen.

Honda heeft de fiets ontworpen om comfortabel te zijn en alles te doen. De vork is ongeveer 30% lichter in compressiedemping dan een KTM 1190R, terwijl hij een vergelijkbare veerconstante heeft, dus het hoort geen CRF450R te zijn. En veel mensen houden van die zachtheid.

Als u de vorken gewoon te zacht vindt en veel duikt, controleer dan de veervoorspanning. Uit voorraad heeft de vork zeer weinig interne voorspanning en u kunt de vork veel langer laten zitten door 8-10 mm (bochten) op de blauwe voorspanningsregelaars op de vorkdoppen te winden. Ik stel voor dat je de rebound-regelaars op de vorkdoppen op 1.0 draait, van volledig hard en de compressie-regelaar onderaan 5 klikt uit van volledig hard.

De standaardveren zijn 0.54-0.56kg / mm progressief en we veranderen ze niet voor rijders onder de 100kg. De voorraadcartridges hebben een beperkte voorspanning, slechts 10 mm, en het is dit gebrek aan veervoorspanning dat de doorhang veroorzaakt, geen lichte veer. Voor zwaardere rijders bieden we hardere lineaire veren in onze **19-145-serie vorkveren**. (/19-145-motorcycle-fork-springs)Vergeet niet om 30 mm van de standaardafstandhouder te verwijderen wanneer u onze veren monteert.

De ATAS-vork is 33 mm langer en heeft intern een stijvere demping.

### Vork revalve & service

Als je meer prestaties wilt en graag wat zachtheid kwijt bent, stuur ons je vorken en schokken, plus informatie over je lengte, gewicht, vermogen, terrein en je klachten. We geven u de aangepaste resultaten van onze bank en ervaring met dyno-instellingen terug. Onze aanpassingen aan de voorraadcartridge zijn bedoeld om meer demping te ondersteunen, zodat u het zwevende gevoel verliest. Remduik is aanzienlijk verminderd, gevoel is verbeterd. Je krijgt meer feedback zodat je weet waar de voorband is. Wat lucht krijgen wordt leuk, niet terugvallen op de aarde.

We hebben elke aftermarket-cartridge getest die beschikbaar is voor de AT. We krijgen een zeer hoog prestatieniveau van de gemodificeerde voorraadcartridge inclusief enkele in eigen huis ontworpen onderdelen, hoger dan de aftermarket-prestatiesets.

### Bovenvorkbuizen dragen (niet ATAS)

Het internet was gesmolten boven AT-voorkvorkbuizen die het anodiseren afdragen waar de onderste vorkklem is, veel gepraat over het te vast aandraaien van de onderste klem die de slijtage veroorzaakt. We maten het, controleerden elke set AT-vorken die binnenkwamen en spraken met Honda.

De slijtage is boven de onderste klem, dus het is geen aanhaalmoment. De slijtage gebeurt aan de voorkant van de buis, dus het is de druk van de bus die de slijtage veroorzaakt. Als je de bovenbuis 180 graden draait, gebeurt de slijtage nog steeds aan de voorkant.

Ons antwoord hierop is een hoogwaardige coating genaamd Kashima Coating. Alleen verkrijgbaar in Japan, bestaat de Kashima-coating uit het smeren van molybdeendisulfide dat is afgezet via elektrische inductie in de miljarden microporiën op het oppervlak van hard geanodiseerd aluminium voor een betere smering en minder slijtage en slijtage. Dit proces kan enige tijd duren voordat het klaar is vanwege de verzendtijden ex-Japan. We hebben 6 sets van Kashima gecoate vorkbuizen op voorraad om een snelle ommekeer mogelijk te maken omdat niemand hun fiets voor langere tijd in stukken wil hebben.

Om Kashima-coating uit te voeren, mogen de vorkbuizen geen significante krassen of groeven hebben, omdat Kashima microns dik is en geen gaten vult. Houd het in gedachten voor je fiets, want standaard vorkbuizen zullen exact hetzelfde probleem hebben.



(<https://www.teknikmotorsport.com/fork-service>)

#### Motorfiets vork service

(<https://www.teknikmotorsport.com/fork-service>)

**\$ 242,00**

Onderdeelnr. 13-008-00



(<https://www.teknikmotorsport.com/fork-springs-40.5-x-465>)

#### HiCalibre-vorkveren 40,5 x 465

(<https://www.teknikmotorsport.com/fork-springs-40.5-x-465>)

**Vanaf \$ 219,00**

Op voorraad

Onderdeelnr.19-145



(<https://www.teknikmotorsport.com/fork-re-valve-kit-africa-twin>)

#### Vork Re-Valve Kit - Africa Twin

(<https://www.teknikmotorsport.com/fork-re-valve-kit-africa-twin>)

Bevat hoofdzuigers,

basiskleppen, bodemhouders

**\$ 400.00**

Onderdeelnr. 25-008-20

## HONDA CRF1000L AFRICA TWIN SHOCK

De standaard 46 mm Showa-schok is geen slechte eenheid, maar zeer licht opgezet voor toertochten met de nadruk op comfort. De ATAS-schok is 7 mm langer, maar behoudt dezelfde dempingseigenschappen als het standaardmodel. Mensen hebben gezegd dat de schok vervaagt wanneer het heet wordt, maar we hebben shock-dynotests gedaan bij 30 tot 120 graden. Het vervaagt eigenlijk niet meer dan elke andere schok, het is alleen dat het dempingsniveau van de voorraadschok erg laag is, dus elke hitte vermindert de kleine demping die je hebt en je komt snel uit "het raam". Probeer je rebound-regelaar op 3 uit volledig hard te draaien en kijk of het probleem er nog steeds is.

De voorraad veersnelheid (8,3 kg / mm) is OK voor een 85 kg-rijder (maar voeg 10 kg rijuitrusting, drinksysteem en mogelijk wat bagage toe plus het feit dat we niet allemaal gemiddeld zijn - er is vaak een behoefte aan een zwaardere lente), moet de schokveervoerbelasting dramatisch worden verhoogd om de rijhoogte hoog te houden. Het is deze voorspanning die een groter probleem is dan de veerconstante als je de onderstaande grafiek bekijkt.

Simpel gezegd, houd de voorraadveer voor minder dan 80 kg zonder versnelling, 9,0 kg / mm voor de meeste rijders tot 120 kg, 9,5 en 10,0 kg optioneel, afhankelijk van de bagage. We hebben een breed scala aan snelheden in onze **20-075 Serie schokveren**. (/hicalibre-shock-spring-60-x-250) Een **veerkraag** (/shock-spring-collar-53-x-59) is ook vereist (**30-113-50**), (/shock-spring-collar-53-x-59) en met de extra lengte van de kraag en de veer die meer initiële voorbelasting geven, heeft uw schok een veel langere bruikbare dempende slag en is uw hydraulische voorbelastingsregeling nuttiger ook (je hoeft het niet altijd hard aan te hebben).

Voor degenen onder u die onze installatiehandleiding niet hebben gelezen (en dat zou u ook moeten doen), hier zijn de basisprincipes van sag.

- Met de fiets op een lift, is de vering "topping out", volledig hangend. Dit wordt de vrije lengte genoemd en het is zo lang als je schorsing krijgt.
- Als je het nu weer op de grond zet, zal de vering een beetje dalen vanwege het gewicht van de fiets. De hoeveelheid die het laat vallen, wordt statische doorbuiging genoemd.
- En als je dan op de fiets gaat zitten, zal de vering wat meer dalen door je gewicht. Nog verder als je veel spullen bij je hebt. Het bedrag dat de schorsing van de vrije lengte is gedaald, wordt de doorbuiging van de rijder genoemd.
- Een "klassieke" doorhanginstelling is 10% schokbeweging voor statische doorbuiging en 30% schokbeweging voor doorbuiging van de rijder, dus hier zijn de cijfers voor de CRF1000F: een totaal van 218 mm schokbeweging, dus een ideale statische doorbuiging van 21,8 mm en een ideale rijder zak van 65,4 mm.

Dus zoals je kunt zien in de grafieken, is de uitzak uit voorraad enorm! Zonder voorbelasting is de achterwielophanging bijna een derde van de weg voordat hij zelfs maar op de fiets zit. Wanneer het zwaarder is, met zoveel minder schokbewegingen om grote sporen en dreunen te absorberen, slaat de schok rond en wordt snel hard. Met de toegevoegde kraag komt hij veel dichterbij de klassieke rijhoogte-cijfers, waardoor er meer schokdemping wordt achtergelaten.

Stock Spring - No Preload	Stock Spring - Full Preload	Taller Spring - No Preload	Taller Spring - Full Preload	Ideal Sag Heights	
				23mm	10% Static
	48mm	43mm		90kg Rider	30% Rider
68mm		73mm		170kg Rider/ Pillion	
	83mm				65.4mm
98mm		108mm			
	118mm				
133mm					
218mm	218mm	218mm	218mm	218mm	218mm
	total travel	total travel	total travel	total travel	total travel