

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

27 August 2021

2022 HONDA CRF1100L Africa Twin



Im Modelljahr 2022 erhält das ultimative Honda Adventure Bike CRF1100L Africa Twin weitere Updates wie Gepäckträger als Serienausstattung, neue „Big Logo“ Graphiken und überarbeitete Einstellungen des DCT Doppelkupplungsgetriebes.

Die CRF1100L Africa Twin bleibt im Wesentlichen das bewährte Abenteuer Paket mit Offroad-Performance dank der Kombination aus leichterem und schlankem Rallye-Stil Chassis und einem großvolumigen 1.084 cm³ Motor. Elektronische Features wie die sechssachsige Inertial Measurement Unit (IMU), welche die verschiedenen Fahrmodi und die Honda Selectable Torque Control (HSTC

Traktionskontrolle) steuert, sowie Kurven-ABS, Wheelie-Control und Rear-Lift Control gehören schon länger zur Serienausstattung. Die DCT Modelle verfügen auch über eine Kurvenerkennungs-Funktion. USB-Ladeanschluss, Tempomat, der 6,5 Zoll Vollfarben-TFT-Touchscreen mit Apple CarPlay®, Android Auto™ und Bluetooth-Konnektivität zählen ebenso zur Serienausstattung. Unverkennbar bleiben das Design und der Auftritt der Africa Twin.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Zubehör
5. Technische Daten

1. Einleitung

Vor mehr als 30 Jahren wurde die erste Africa Twin, die Honda XRV650, in Europa eingeführt. Der Spirit und die Tradition dieses Bikes sind auch in den neuesten Modellversionen mit diesem Namen spürbar, selbst wenn die Africa Twin im Jahr 2016 als CRF1000L komplett überarbeitet wurde.

Die ausgeprägte Balance zwischen Leistung und Gewicht machte das Original von einst so besonders. Genau das gilt auch für die neue Africa Twin. Die Kombination aus sportlicher Optik, einem Motor, der richtig Spaß bereitet, sowie einem leistungsfähigen, komfortablen Chassis, macht die Africa Twin zu einem perfekten Allrounder. Sei es für Abenteurer, die die Welt bereisen, Pendler oder auch Wochenend-Tourenfahrer – die Africa Twin ist und bleibt für viele die erste Wahl.

Im Modelljahr 2018 erhielten die Modelle mit manuellem Schaltgetriebe als auch mit Doppelkupplungsgetriebe DCT einen elektronischen Gasgriff (Throttle By Wire), drei Fahrmodi sowie erweiterte Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle) Optionen. Zudem wurde das Ansaug- und Abgassystem überarbeitet, um das Ansprechverhalten und den Sound des Motors weiter zu optimieren. Neu hinzu kam die Africa Twin Adventure Sports mit den gleichen Updates sowie zusätzlich verbessertem Windschutz, mehr Tankvolumen und längeren Federwegen – bestens gerüstet für noch ausgedehntere Touren.

Im Modelljahr 2020 markierte die Einführung des 1.084 cm³ Motors mit größerem Hubraum einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung der Africa Twin. Touring-Komfort, Technologie und Leistungsfähigkeit der neuen CRF1100L Africa Twin Adventure Sports wurden weiter ausgebaut und mit dem optionalen Showa EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment) Dämpfungssystem ergänzt. Die CRF1100L Africa Twin wurde grundlegend neu entworfen: Das aggressive und kompakte Design im Rallye-Stil rückte sie noch stärker ins Offroad-Segment. Mehr Leistung, ein höheres Drehmoment und deutlich weniger Gewicht setzten die Tradition dieses Modells fort.

2. **Modellübersicht**

Die Honda CRF1100L Africa Twin des Modelljahres 2020 erhielt einen klaren Offroad-Fokus, der sich im Look und Feel eines echten Rallye-Bikes zeigt. Kleiner, schlanker und leichter wurde die Africa Twin noch athletischer. Der überarbeitete Motor brachte sieben Prozent mehr Spitzenleistung und ein um sechs Prozent höheres Drehmoment mit mehr Kraft über den gesamten Drehzahlbereich. Es war auch der erste Honda Motor, der bereits die EURO 5 Norm erfüllte.

Das vollständig überarbeitete Chassis nutzt einen Hilfsrahmen aus Aluminium. Die Hinterrad-Schwinge aus demselben Material basiert auf jener des Honda Motocross-Bikes CRF450R. Die Sechs-Achsen Inertial Measurement Unit (IMU) steuert die siebenstufige Honda Selectable Torque Control (HSTC), die dreistufige Wheelie-Control, die Rear Lift Control, das Kurven-ABS (mit Offroad-Modus) sowie die Kurvenerkennung des Doppelkupplungsgetriebes (DCT). Vier Fahrmodi stehen zur Verfügung: Urban, Tour, Gravel und Offroad.

Für die perfekte Kontrolle über die Africa Twin sorgen der schmale Sitzbereich und der hoch positionierte Lenker. Dual-LED-Tagfahrlichter machen das Bike für andere Verkehrsteilnehmer sehr gut sichtbar und erhöhen die Sicherheit. Ein Tempomat gehört zur Serienausstattung. Über das Vollfarben-Multi-Information-Display (MID) mit 6,5 Zoll TFT-Touchscreen können Africa Twin Besitzer umfassend auf die vielfältigen Einstellmöglichkeiten des Bikes zugreifen, auf Apple CarPlay® und die Bluetooth-Konnektivität sowie seit Februar 2021 auf Android Auto™.

Im Modelljahr 2022 erhält die CRF1100L Africa Twin verfeinerte Einstellungsoptionen für das DCT Doppelkupplungsgetriebe und damit ein noch besseres Handling in den ersten beiden Gangstufen. Ein Gepäckträger aus Aluminium ist nun serienmäßig, hinzu kommen auch auffällige ultra-moderne „Big Logo“ Graphiken.

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Styling & Ausstattung

- **Kompaktes Design für den Offroad-Einsatz, mit schmalem Sitz und hohem Lenker**
- **Multi-Information-Display (MID) mit 6,5 Zoll TFT-Touchscreen**
- **Apple CarPlay® und Android Auto™ erlauben die Smartphone Nutzung über das MID**
- **Bluetooth-Konnektivität, Tempomat und Tagfahrlicht**
- **Neue „Big Logo“ Graphiken**

Aggressiv und kompakt: Diese beiden Worte beschreiben das Rallye-Design der Africa Twin. Der Grund: Maximale Offroad-Tauglichkeit. Der fest montierte Windschild ist für ideale Geländeübersicht niedrig positioniert. Die Sitzhöhe beträgt 850 bis 870 mm, der Lenker ist für eine aufrechtere Sitzposition um 22,5 mm höher positioniert als bei den 1000cm³ Modellen. Das garantiert optimale Kontrolle über das Bike und maximalen Komfort - im Stehen und im Sitzen. Die Heckpartie der CRF1100L Africa Twin ist sehr schlank und der Sitz schmal, um bei Bedarf mit den Füßen einfacher den Boden zu erreichen.

Die hoch montierten LED-Doppelscheinwerfer liefern starkes Licht und verfügen über integrierte Tagfahrleuchten, die ihre Intensität automatisch an die Umgebungsbedingungen anpassen und so die Sicherheit verbessern. Handprotektoren zählen zur Serienausstattung.

Das Multi-Information-Display (MID) der Africa Twin mit Vollfarben-TFT-Touchscreen in 6,5 Zoll garantiert eine einfache Kontrolle der Systemeinstellungen. Oben links im Bildschirm lassen sich zum Beispiel die verschiedenen Fahrmodi schnell anwählen. Das MID kann dabei individuell konfiguriert werden, etwa um unterschiedliche Informationen zum aktuellen Fahrmodus anzuzeigen. Dabei ist es problemlos mit Handschuhen bedienbar.

Mit integriertem Apple CarPlay® und Android Auto™, lässt sich das Smartphone des Fahrers über den Touchscreen der Africa Twin nutzen. So kann beispielsweise auf Navigations-Apps zugegriffen werden, Anrufe können über das Bluetooth-Headset im Helm gesteuert werden. Das Smartphone selbst wird rechts am MID per USB angeschlossen. Auch eine kabellose Bluetooth Verbindung ist möglich, mit der Bedienung über Tasten links am Lenker.

Die vorderen und hinteren Blinker verfügen über eine Emergency-Stopp-Signalfunktion. Plötzliche Vollbremsungen aus Geschwindigkeiten von über 50 km/h werden anderen Verkehrsteilnehmern über die Warnblinkfunktion angezeigt. Das Emergency-Stopp-Signal besitzt eine Auto-Cancel Funktion – diese wird nicht durch einen einfachen Timer ausgelöst, sondern mittels Überwachung der unterschiedlichen Rotationsgeschwindigkeiten an Vorder- und Hinterrad. So wird die Warnblinkfunktion situationsabhängig automatisch wieder abgeschaltet. Um Fahrten über lange Strecken und auf Autobahnen angenehmer zu machen, verfügt das Bike über einen serienmäßigen Tempomat.

Die CRF1100L Africa Twin Modelljahr 2022 ist in folgenden Farben erhältlich:

Pearl Glare White Tricolour

Grand Prix Red

Matte Ballistic Black Metallic

3.2 Motor

- ***1.084 cm³ Hubraum als Basis für 75 kW (102 PS) Spitzenleistung und 105 Nm Drehmoment***
- ***Das Modelljahr 2020 brachte eine Mehrleistung durch neue Zylinderköpfe, Nockenwellensteuerung, Drosselklappen und überarbeitetes Abgassystem***
- ***Endschalldämpfer mit Exhaust Control Valve (ECV) bieten einen guten Sound im niedrigen Drehzahlbereich und gute Leistung im hohen Drehzahlbereich***

Die Grundarchitektur des 8-Ventil-Paralleltwin-SOHC-Motors blieb bereits im Modelljahr 2020 unverändert. Der Hubraum stieg jedoch von 998 cm³ auf 1.084 cm³. Das ermöglichte eine Leistungssteigerung von 70 kW auf 75 kW (bei 7.500 U/min) sowie ein von 99 Nm auf 105 Nm gewachsenes Drehmoment (bei 6.250 U/min). Dieses Plus macht sich schon ab 2.500 Touren bemerkbar und bringt spürbar mehr Durchzug bis in den oberen Drehzahlbereich hinein.

Um dieses Hubraumplus bei gleicher Bohrung von 92 mm zu erzielen, verlängerte Honda den Hub von 75,1 mm auf 81,5 mm. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 10,1:1. Die Zylinderlaufbuchsen aus Aluminium sparen Gewicht. In Verbindung mit dem manuellen Schaltgetriebe wiegt der 1100cm³ Motor 66,4 kg und damit insgesamt 2,5 kg weniger als zuvor. Mit DCT kommt das System auf 74,9 kg und ist damit 2,2 kg leichter. Die Zylinderköpfe sowie die Drosselklappen wurden im Modelljahr 2020 ebenso vollständig

überarbeitet. Bohrung und Zylinderabstände wurden im Zuge dessen aneinander angepasst, um ein gleichmäßiges Ansaugprofil zu schaffen. Weitere Modifikationen 2020 betrafen den Einspritzwinkel und die elektronische Steuereinheit (Electronic Control Unit, ECU). Das ermöglichte es, den Kraftstoff noch direkter in die ebenfalls überarbeiteten Brennräume mit Doppelzündung zu injizieren.

Für das Modelljahr 2020 wurde auch die Ventilsteuerung optimiert sowie der Ventilhub ein- und auslassseitig vergrößert (Einlass: 10,1 mm statt 9,2 mm; Auslass: 9,3 statt 8,6 mm). In Abstimmung mit dem verbesserten Ansaugtrakt und der höheren Leistung (und damit dem höheren Gasstrom) verfügt die Auspuffanlage über ein variables Abgasventil (Exhaust Control Valve, ECV). Dieses öffnet sich bei hohen Drehzahlen, ähnlich jenem System, das in der CBR1000RR Fireblade verwendet wird. So verbessern sich nicht nur Leistung und Effizienz des Motors bei höheren Drehzahlen; dieser bekommt damit auch einen speziellen, „pulsierenden“ Sound bei niedrigen Drehzahlen.

Die Grundlagen des Motors blieben unverändert. Der Honda Unicam-Ventiltrieb stammt aus dem Wettbewerbs-Motocross-Bike CRF450R, die tief positionierte Nockenwelle trägt zur Kompaktheit des Zylinderkopfes bei. Der Motor enthält eine Kurbelwelle mit 270°-Hubzapfenversatz und unregelmäßige Zündfolge. Das sorgt für das charakteristische Pulsieren des Antriebs und für ein perfektes Feeling der Traktion am Hinterrad.

Konstruktive Details wie ein vertikal geteiltes Kurbelwellengehäuse, eine effizient ins Kupplungsgehäuse integrierte Wasserpumpe und ein Thermostat, der im Zylinderkopf sitzt, kennzeichnen die Africa Twin. Die Kurbelwellengehäuse für das manuelle Schaltgetriebe und für DCT unterscheiden sich nur äußerlich minimal. Die Ausgleichswelle des Motors treibt jeweils die Wasser- und Ölpumpe an.

Der Motor hat eine Semi-Trockensumpfschmierung, mit einem Ölreservoir im unteren Teil des Kurbelwellengehäuses. Dies ermöglicht eine flachere Ölwanne und damit eine insgesamt geringe Bauhöhe des Motors. Da die Druckpumpe direkt im Öltank sitzt, entfallen Druckleitungen. Schwingungen zweiter Ordnung werden über die gegenläufigen Kolbenbewegungen ausgeglichen, zweiachsige Ausgleichwellen im Motorgehäuse absorbieren Vibrationen erster Ordnung und Kupplungsschwingungen.

Die Kupplungsnabe und die Druckplatte aus Aluminium nutzen „Powernocken“ für einfacheres Hochschalten sowie „Slipper-Nocken“ für Herunterunterschalten und Bremsen. Die Kupplung hat einen kleineren Durchmesser und eine geringere Federspannung im Vergleich zum Vorgängermodell, so dass sich der Kupplungshebel leichter betätigen lässt. Die Zahnräder bestehen aus widerstandsfähigerem Material. Das Sechsgang-Getriebe nutzt dasselbe Design wie die CRF450R um beste Gangwechsel zu garantieren. Ein Quickshifter ist über das Zubehörprogramm erhältlich.

3.3 Motor- und Chassis-Elektronik

- ***IMU-gesteuerte Traktionskontrolle, ausgerichtet auf Offroad-Einsatz***
- ***Dreistufige Wheelie-Control, IMU-unterstützt***
- ***Vier Fahrmodi: Tour, Urban, Gravel und Offroad***
- ***Zwei User Modes zur individuellen Anpassung***

Die Honda Africa Twin hat bereits 2018 einen elektronischen Gasgriff (Throttle By Wire, TBW) für eine feinere Dosierung der Motorleistung erhalten, außerdem die Honda Selectable Torque Control (HSTC) für mehr Grip am Hinterrad. Im Modelljahr 2020 wurde das Gesamtsystem stark weiterentwickelt: Es arbeitet mit den Daten der Sechs-Achs-IMU (Inertial Measurement Unit, siehe Kapitel 3.5).

Die Honda Selectable Torque Control bietet vier Stufen zur Einstellung der Leistung und drei Stufen zur Einstellung der Motorbremswirkung. Das System verfügt also über insgesamt sieben Stufen. Die Wirkung jedes Levels wurde im Modelljahr 2020 verbessert, da die HSTC Echtzeitdaten (Roll- und Gierwinkel sowie -rate) der IMU verarbeitet. Die Unterschiede der einzelnen Stufen sind deutlicher zu spüren, so dass Fahrer beispielsweise das Rutschen des Hinterrads im Offroad-Einsatz optimal dosieren können. Die Traktionskontrolle lässt sich bei Bedarf auch komplett abschalten.

Ein weiteres Feature, welches mit dem Modelljahr 2020 eingeführt wurde, ist die Wheelie-Control: Hier liefert die IMU Informationen zum Neigungswinkel des Bikes und kontrolliert die Drehzahl über das TBW-System. Drei Stufen sind hier wählbar. In Stufe eins ist ein absichtliches Abheben des Vorderrads möglich, ein schnelles Hochreißen wird aber verhindert. Auf Stufe drei wird jeglicher Kontaktverlust des Vorderrads mit dem Untergrund unterbunden. Stufe zwei liegt zwischen den beiden anderen Stufen. Die Wheelie-Control kann ausgeschaltet werden.

Es gibt vier voreingestellte Fahrmodi: Tour, Urban, Gravel und Offroad. Diese decken die meisten Fahranforderungen ab. Zwei weitere Fahrmodi lassen sich individuell vom Fahrer definieren. Aber auch die voreingestellten Modi lassen sich variieren – die Honda Selectable Torque Control in sieben Stufen (plus Abschalten), die Wheelie-Control in drei Stufen (plus Abschalten), und das optionale Doppelkupplungsgetriebe im S-Modus in drei möglichen Schaltmustern.

Fahrmodi:

Tour liefert maximale Leistungsentfaltung (1) für Touren mit Sozius und Gepäck, eine mittelstarke Motorbremswirkung (2) und ein aktives Kurven-ABS für Asphalt.

Urban bietet für eine Vielzahl von Anforderungen mittlere Leistungsentfaltung (2), mittlere Motorbremse (2) und ein aktives Onroad-Kurven-ABS.

Gravel ist der Modus mit der geringsten Leistungsentfaltung (4) und Motorbremswirkung (3). Das Kurven-ABS ist in einer Offroad-Einstellung aktiv. Das ABS der Hinterradbremse lässt sich nicht abschalten.

Offroad nutzt niedrige bis mittlere Leistungsentfaltung (3) und die geringste Motorbremswirkung (3). Das Kurven-ABS ist in einer Offroad-Einstellung aktiv. Das ABS am Hinterrad kann abgeschaltet werden.

User 1 & 2 bieten dem Fahrer die Wahl zwischen zwei personalisierten, unterschiedlichen Setups. Die Leistungsentfaltung ist jeweils in den Stufen 1 bis 4 einstellbar, die Motorbremse in den Stufen 1 bis 3. HSTC, Wheelie Control und ABS (Onroad/Offroad) Parameter lassen sich ebenfalls einstellen. User 1 startet mit mittlerem Level an Leistung und Motorbremswirkung (2), User 2 nutzt die geringste Leistungsentfaltung (4) und mittlere Motorbremswirkung (3).

3.4 Doppelkupplungsgetriebe

- ***Superschnelle Gangwechsel im manuellen Modus (MT) sowie in den Automatikmodi D und S***
- ***Dreistufiger S-Modus lässt höhere Drehzahlen zu und schaltet früher zurück als der D-Modus - ideal für sportliches Fahren***
- ***G-Switch für spezielle, traktionsoptimierte Offroad-Abstimmung***
- ***Steigungserkennung passt Schaltvorgänge automatisch an***
- ***IMU-gestützte Kurvenerkennung für verbessertes Schalttiming***
- ***Im Modelljahr 2022 bieten überarbeitete Schaltzeitpunkte ein besseres Handling beim Anfahren und in niedrigeren Gangstufen***

Seit der Vorstellung des Honda DCT im Jahr 2009 in der VFR1200F hat Honda allein in Europa bereits mehr als 200.000 Motorräder mit diesem System verkauft. Ein weiterer Beweis für die Beliebtheit des Doppelkupplungsgetriebes: Im Jahr 2020 haben sich bei Modellen mit DCT-Option (inklusive der Africa Twin Adventure Sports Version) 47 Prozent der Käufer in Europa für diese Getriebevariante entschieden.

Das einzigartige DCT sorgt für gleichmäßige, nahtlose und superschnelle Gangwechsel und wird für den Fahrer so schnell zum selbstverständlichen Tool. Es verwendet zwei Kupplungen: Eine zum Anfahren und für die Gänge eins, drei und fünf, die andere ist für den zweiten, vierten und sechsten Gang zuständig. Für eine kompakte Bauweise sind die beiden Hauptwellen ineinandergesteckt.

Jede Kupplung wird unabhängig von der anderen durch einen eigenen elektrohydraulischen Kreislauf gesteuert. Beim automatischen Schalten wählt das System den jeweils nächsten Gang mithilfe der gerade offenen Kupplung vor. Diese schließt dann elektronisch, während die andere öffnet – der neue Gang steht bereit.

Das Ergebnis sind gleichmäßige und schnelle Gangwechsel ohne spürbare Schaltpausen. Auch die Zugkraft und das Drehmoment am Hinterrad werden bei DCT-Gangwechseln nur minimal unterbrochen, die Ruck- und Nickbewegungen der Maschine nahezu eliminiert.

Ein klarer Vorteil ist auch die lange Lebensdauer des Systems, denn es kommt zu keinen unsauberen Schaltungen mehr, welche die Zahnräder schädigen können. Zudem ist das Abwürgen des Motors mit DCT nicht möglich. Im Stadtverkehr fährt sich ein Doppelkupplungs-Bike somit deutlich angenehmer, und sein Fahrer ermüdet nicht so schnell.

Für DCT stehen drei wählbare Betriebsmodi bereit. Im MT-Modus schaltet der Fahrer manuell über Tasten am Lenker (aber ohne zu kuppeln). Der D-Automatikmodus bietet maximale Effizienz und ist ideal für Stadt- und Autobahnfahrten. S-Automatik ermöglicht ein sportlicheres Fahren in drei Stufen. Die ECU lässt den Motor vor dem Hochschalten höher drehen und schaltet für mehr Motorbremswirkung früher zurück.

Auch im D- oder S-Modus kann der Fahrer jederzeit eingreifen, indem er über die Auf- und Ab-Tasten am linken Lenker den gewünschten Gang wählt. Zum passenden Zeitpunkt, je nach Drosselklappenwinkel, Fahrzeuggeschwindigkeit und Gang wechselt das Doppelkupplungsgetriebe dann wieder nahtlos zurück in den Automatikbetrieb.

Das DCT der Africa Twin ist bestens darauf ausgerichtet ihren Abenteuer- und Offroad-Anspruch zu erfüllen. Ein Drücken der G-Taste auf dem TFT-Touchscreen-Display aktiviert einen zusätzlichen Offroad-Modus. Durch weniger Schlupf beim Schalten erhält der Fahrer im Gelände ein besseres Gespür für den verfügbaren Grip und für die Kontrolle über das Bike.

Zudem hat das DCT-System eine Neigungserkennung integriert, die das Schaltverhalten je

nach Steigung beziehungsweise Gefälle der Straße oder des Geländes optimiert und so beste Kontrolle ermöglicht.

Neu am Doppelkupplungsgetriebe der CRF1100L Africa Twin im Vergleich zum Vorgängermodell ist die zusätzliche Kurvenerkennung. Das Schaltprogramm passt sich automatisch an, wenn die IMU erkennt, dass das Motorrad eine Kurve durchfährt.

Im Modelljahr 2022 wurden die DCT Einstellungen in den ersten beiden Gangstufen weiter optimiert, um ein noch besseres Handling beim Anfahren und bei niedrigen Geschwindigkeiten zu bieten.

3.5 Fahrwerk

- ***Leichter Rahmen mit steifem Aluminium-Hilfsrahmen und leichte und steife CRF450R-Hinterradschwinge für beste Hinterrad-Traktion und Feedback***
- ***Zentrale sechssachsige Inertial Measurement Unit (IMU)***
- ***Kurven-ABS bietet ein sicheres Fahrgefühl, mit spezieller Offroad-Einstellung***
- ***Optimierte Dämpfungs- und Federrate der Showa-Federung vorne und hinten***

Grundlage der optimalen On- und Offroad-Performance der Africa Twin ist die Inertial Measurement Unit (IMU) des Typs MM7.10 von Bosch. Zentral in der Maschine positioniert, erfasst die IMU Rollwinkel und -rate, Neigungswinkel und -rate sowie Gierwinkel und -rate in Echtzeit. Sie steuert die Hinterrad-Traktion über TBW und HSTC, die Bremsleistung am Vorderrad über das Kurven-ABS, den Bodenkontakt des Vorderrads durch die Wheelie-Control und den Schlupf des Hinterrads über die Rear-Lift-Control.

Mit der Einführung der IMU im Modelljahr 2020 wurde auch der Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen der Africa Twin überarbeitet. Ziel war, die Geländetauglichkeit deutlich zu erhöhen und gleichzeitig die Allround-Eigenschaften auf der Straße zu verbessern. Auch die Steifigkeit des Lenkkopfs wurde erhöht, damit der Fahrer eine bessere Rückmeldung über die Gripverhältnisse vorne bekommt. Die schlankeren und geraderen Hauptholme machen außerdem die vorderen Querstreben überflüssig. Ein rot lackierter, verschraubter Aluminium-Hilfsrahmen ersetzte die Stahlkonstruktion der Vorgängermodelle. Mit insgesamt nur 195 mm Breite war die neue Lösung um 40 mm schmaler. Das ist entscheidend für besseren Bodenkontakt. Die Monoblock-Hinterradschwinge aus Aluminium wurde leichter und basierte auf dem in der CRF450R verwendeten System. Die höhere Steifigkeit verbesserte die Traktion am Hinterrad und das Fahrgefühl.

Die 45 mm Upside-Down-Gabel von Showa bietet einen 230 mm langen Federweg für Top-Performance auf und abseits der Straße. Zug- und Druckstufe sind stufenlos einstellbar. Eine obere Gabelbrücke aus Aluminiumguss und eine geschmiedete untere – beide verbunden durch eine hohle Alu-Lenkachse – fixieren die Gabelbeine mit je zwei Schrauben oben und unten.

Am Hinterrad bietet der Showa-Dämpfer 220 mm Federweg, eine 46 mm Cartridge und ein Extra-Reservoir für eine anhaltend gute Dämpfung auch in extremem Gelände. Die Federvorspannung kann am Dämpfer eingestellt werden; Zug- und Druckstufe sind ebenfalls anpassbar.

Die Innenplatten des Schwingenlagers (aus hochfestem 600 MPa-Stahl) und das obere Querverbindungsrohr dienen (via Kugelgelenk) als Befestigungspunkt der Hinterraddämpfung. Dadurch erhält der Fahrer eine bessere Rückmeldung vom Hinterrad.

Um den Bremsdruck über das ABS ideal einzustellen, analysiert die IMU den Neigungswinkel der Maschine in Schräglage, die Verzögerung (über Drehzahlsensoren an Vorder- und Hinterrad) und die Schlupfrate an Vorder- und Hinterrad. Bei plötzlichem Anheben des Hinterrads reguliert sie die Bremskraft so, dass sich die Maschine stabilisiert. Das hintere ABS lässt sich für Offroad-Fahrten deaktivieren, wenn das Motorrad steht.

Am Vorderrad wirken schwimmend gelagerte 310 mm Wave-Doppelscheiben mit 4-Kolben-Radialzangen und Sintermetall-Bremsbelägen. Die 256 mm Wave-Bremsscheibe hinten ist gelocht. Auf die Edelstahl-Speichenräder (21 Zoll vorne; 18 Zoll hinten) sind Reifen in den Dimensionen 90/90-21 und 150/70-18 aufgezogen. Als Stollenreifen dürfen Continental 90/90-21M/C 54S und 150/70B 18M/C 70Q montiert werden, ausgelegt für 180 km/h und 160 km/h.

Die Bodenfreiheit beträgt unverändert 250 mm, der Radstand 1.574 mm. Bei einem Lenkkopfwinkel von 27,5° hat die Gabel 113 mm Nachlauf. Das Gewicht vollgetankt liegt bei 229 kg (DCT 240 kg).

4. Zubehör

Das Angebot an Honda Original Zubehör für die Africa Twin beinhaltet zahlreiche Gepäck-Optionen. Zur Verfügung stehen zum Beispiel ein hochwertiges 42 Liter-Topcase und Seitenkoffer aus Aluminium sowie ein 58 Liter fassendes Topcase und Seitenkoffer aus

Kunststoff – jeweils inklusive maßgeschneiderter Innentaschen. Für die individuelle Fahrerposition auf dem Bike sind Sitzbankalternativen in zwei zusätzlichen Höhen erhältlich. Die niedrigere deckt den Bereich von 825 bis 845 mm ab, die höhere jenen von 875 bis 895 mm. Weiters werden hoher Windschild, Kühlerschutz, Motorschutz, Schutzbügel sowie erweiterte Handprotektoren, Heizgriffe und eine 12-V-Steckdose angeboten.

5. Technische Daten

MOTOR	
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-SOHC-Viertakt-Reihenmotor, Unicam-Zylinderkopf, 8 Ventile, 270° Kurbelwelle
Hubraum (in cm ³)	1.084
Bohrung & Hub (in mm)	92 x 81,5 mm
Verdichtung	10,1:1
Max. Leistung (kW bei U/min)	75 bei 7.500 U/min
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	105 bei 6.250 U/min
Geräusch (dB)	73,5 dB (L-urban), 79,2 dB (L-wot) – MT 73,6 dB (L-urban), 79,4 dB (L-wot) – DCT
Ölvolumen (in l)	4,8/4,3 (5,2/4,7 DCT)
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Benzineinspritzung
Tankvolumen (in l)	18,8
CO ₂ g/km	112 g/km (MT) 110 g/km (DCT)
Verbrauch	4,9 l/100 km (20,4 km/l) MT 4,8 l/100 km (20,8 km/l) DCT
ELEKTRONIK	
Starter	Elektrisch

Batteriekapazität	12V-6Ah Lithium-Ionen-Batterie (20 Stunden)
ACG / Lichtmaschinenleistung	0,49 kW / 5.000 U/min
ANTRIEB	
Kupplung	MT: Mehrscheibenkupplung im Ölbad Anti-Hopping-Kupplung DCT: 2 Mehrscheibenkupplungspakete
Getriebe	6-Gang-manuell (optional: 6-Gang-DCT)
RAHMEN	
Typ	Doppelschleifen-Rohrrahmen
CHASSIS	
Abmessungen (L x B x H, in mm)	2.330 x 960 x 1.395
Radstand (in mm)	1.574
Lenkkopfwinkel	27,5°
Nachlauf (in mm)	113
Sitzhöhe (in mm)	850/870 (niedrige Option: 825 mm; höhere Option: 895)
Bodenfreiheit	250 mm
Leergewicht	229 kg (DCT 240 kg)
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	45-mm-Cartridge-Upside-Down- Teleskopgabel von Showa, Federweg 230 mm, voll einstellbar (Federvorspannung, Zug- und Druckstufe)
Hinten	Monoblock-Aluminiumschwinge, Pro-Link- Aufhängung, Gasdruckdämpfer von Showa, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar, Dämpferzugstufe einstellbar, 220 mm Federweg

RÄDER	
Typ vorne	Aluminium-Speichenrad
Typ hinten	Aluminium-Speichenrad
Felgenreiße vorne	21M/C x MT2,15
Felgenreiße hinten	18M/C x MT4,00
Reifen vorne	90/90-21M/C 54H, Schlauchreifen (Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer/AX41T Metzeler Karoo Street)
Reifen hinten	150/70-R18M/C 70H, Schlauchreifen (Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer/AX41T Metzeler Karoo Street)
BREMSEN	
ABS-System	2 Kanal, IMU unterstützt, ABS-Modi mit On- und Offroad-Einstellung
Typ vorne	310mm Wave-Doppelscheiben, Aluminiumnabe, schwimmend gelagert, 4- Kolben-Radialzangen, Sintermetall- Bremsbeläge
Typ hinten	256 mm Wave-Bremsscheibe, Einkolben- Bremszange, Sintermetallbeläge, 2-Kanal- ABS hinten abschaltbar
INSTRUMENTE & ELEKTRONIK	
Instrumente	LCD-Tachometer, 6,5 Zoll TFT- Touchscreen Multi Information Display
Sicherheitssystem	Wegfahrsperre, optionaler Alarm
Frontscheinwerfer	LED
Rücklicht	LED
Elektronik	Tagfahrlicht, Bluetooth-Audio, Apple CarPlay®, Android Auto™, USB- Anschluss, Automatische Blinkerrückstellung, Tempomat, Emergency Stop Signal, IMU, HSTC und

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

* Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstraßen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.