

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

04 Oktober 2023

CRF1100L Africa Twin, Modelljahrgang 2024



Rundum-Modellpflege zeichnet die neue Africa Twin aus: Verbesserter Durchzug aus niedrigen und mittleren Drehzahlen zeichnet das athletisch kernige Adventure-Bike mit 1084cm³-Zweizylinder für den Jahrgang 2024 aus. Dazu gesellt sich die neue CRF1100L Africa Twin ES, die zusätzlich mit Showa EERA™-Fahrwerk und elektronisch geregelter Dämpfung ausgestattet ist, sowie dazu Heizgriffe und 12 Volt-Bordsteckdose erhielt.

Beide Africa Twin, die Standard- wie die ES-Variante, präsentieren sich optisch überarbeitet. Die Verkleidung ziert ein neues Design, ebenso den Sitzabschluss. Eine 5-fach in der Höhe verstellbare Windscheibe ist ein weiteres Novum, dazu sind nun schlauchlose Reifen auf die Speichenräder montiert. Moderne Elektronik mit 6-Achsen-

Sensorik unterstützt den Fahrspaß und steigert die Sicherheit mit vier Fahrmodis, Kurven-ABS und HSTC-Traktionskontrolle, Wheelie Control, Rear Lift Control, USB-Anschluss und Tempomat.

Der vollfarbige 6,5-Zoll-TFT-Touchscreen verfügt über Apple CarPlay®, Android Auto® und Bluetooth-Konnektivität. Unterschiedlich konfektionierte Originalzubehör-Pakete – Urban, Rally, Travel und Adventure – stehen optional zur Auswahl, um die Ausstattung individuell zu perfektionieren. Beide Modelle sind auch mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

Inhalt:

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

1. Einleitung

Vor mehr als 30 Jahren führte Honda die XRV650 als erste Africa Twin in Europa ein. Spirit und Konzept des legendär erfolgreichen Bikes sind auch in den aktuellen Modellen spürbar. Eingeführt wurde die komplett neu konstruierte Africa Twin als CRF1000L zur Saison 2016 und bereichert seither äußerst erfolgreich das Adventure-Bike-Angebot.

Die treffsichere Balance aus Leistung und Leichtigkeit zeichnete das Original einst aus. Genau das gilt auch für die aktuelle Africa Twin und ihre parallel offerierte Adventure Sports-Schwester. Die Kombination aus einladender Optik plus Zweizylinder-Reihenmotor, der durchzugsstarke Dynamik mit Fahrspaß verquickt, sowie das Onroad wie Offroad überzeugende Fahrverhalten ergibt den perfekten Adventure-Allrounder. Für Globetrotter, Tourenfahrer und Pendler – bisher fanden 85.000 Maschinen in Kundenhand – stellen die Africa Twin-Modelle vollkommen zu Recht die erste Wahl dar.

Zum Modelljahr 2018 erhielten die Modelle mit herkömmlichem Schaltgetriebe als auch mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe einen elektronischen Gasgriff (Throttle-by-Wire), drei Fahrmodi sowie erweiterte Optionen für die sicherheitsfördernde HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control). Zudem wurde das Ansaug- und Abgassystem überarbeitet, um Ansprechverhalten und Soundentfaltung weiter zu optimieren. Hinzu kam als Schwestermodell die Africa Twin Adventure Sports mit verbessertem Windschutz,

üppigem Tankvolumen sowie längeren Federwegen, die für besonders ausgedehnte Adventure-Touren ideal gerüstet ist.

Mit der Evolution 2020 und dem langhubiger ausgelegten Zweizylinder mit 1084cm³ Hubraum im verbesserten Fahrwerk wurde die CRF1100L Africa Twin Adventure

Sports um eine weitere Variante mit elektronisch gesteuerter Showa EERATM Federung ergänzt (Electronically Equipped Ride Adjustment). Die Standard CRF1100L Africa Twin erhielt ebenfalls mehr Hubraum, Leistung und erstarktes Drehmoment, gleichzeitig wurde das Gewicht reduziert. Mit dem dynamisch-kompakten Design im Rally-Stil rückte sie dazu noch stärker ins Offroad-Segment.

Zum 2022er Jahrgang erhielt die Africa Twin verfeinerte DCT-Einstellungen zum gefühlvollen Anfahren und verbesserte Geschmeidigkeit zwischen den Gangstufen 1 und 2 sowie eine Aluminium-Gepäckbrücke serienmäßig.

2024 bringt nun weitere Entwicklungsschritte*, die die Attraktivität steigern. Zum einen die CRF1100L Africa Twin, die zu gesteigertem Durchzugsvermögen eine verbesserte Ausstattung und einen modernisierten optischen Auftritt erhält. Zum anderen zusätzlich die neue CRF1100L ES mit elektronisch geregelter Showa EERATM-Fahrwerk.

*Siehe auch die Presseinformation zur 2024er CRF1100L Africa Twin Adventure Sports.

2. **Modellübersicht**

Die CRF1100L Africa Twin fasziniert und begeistert mit geschärftem Offroad-Fokus, der sich im Look und Feel eines echten Rally-Bikes zeigt. Für den Jahrgang 2024 wurde der Zweizylinder-Reihenmotor mit 1.084cm³ Hubraum gezielt überarbeitet, um mehr Drehmoment bei unteren und mittleren Drehzahlen zu erzeugen. Das maximale Drehmoment konnte erfolgreich um 7 % auf 112 Nm gesteigert werden. Die Spitzenleistung beträgt weiterhin 102 PS bzw. 75 kW.

Künftig stehen zwei Africa-Twin-Modelle zur Verfügung. Die CRF1100L Africa Twin mit herkömmlichem Showa-Fahrwerk sowie die CRF1100L Africa Twin ES mit elektronisch geregelten Federelementen (Showa EERATM). Dabei verfügt die ES-Variante wie die Adventure Sports-Schwester zusätzlich über Heizgriffe sowie eine 12 Volt-Bordsteckdose.

Beide Modelle verfügen über einen robusten Stahlrahmen, eine von der CRF450R

abgeleitete Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Aufhängung, üppige Federwege und reichlich Bodenfreiheit. Eine wichtige Ergänzung für 2024 ist die Verwendung von schlauchlosen Reifen (statt der bisherigen Schlauchreifen).

Um das Absolvieren längerer Distanzen auf der Straße komfortabler zu gestalten, bietet die an der überarbeiteten Frontverkleidung montierte neue und größere, 5-fach verstellbare Scheibe beste Sicht nach vorne sowie erhöhten Windschutz.

Die Elektronik mit Sechssachsen-Sensorik, der die Massenträgheit misst und auf Beschleunigen, Drehbewegungen und Lageänderungen reagiert, steuert die siebenstufige HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control), die dreistufige Wheelie-Control, die Hinterradabhebe-Erkennung (Rear Lift Control), das Kurven-ABS sowie die Kurvenerkennung des DCT-Doppelkupplungsgetriebes. Passend zu jeder Fahrsituation kann der Fahrer zwischen den vier Fahrmodi Urban, Tour, Gravel und Offroad auswählen.

Ergonomisch perfekt gestaltet, auch für Offroad-Einsatz, präsentiert sich der schlanke Sitzbereich in Kombination mit dem vorteilhaft positionierten Lenker. Dual-LED-Tagfahrlichter werden von anderen Verkehrsteilnehmern leichter wahrgenommen und erhöhen die Sicherheit. Ein Tempomat gehört zur Serienausstattung. Über das Multi-Information-Display (MID) mit 6,5 Zoll TFT-Touchscreen können Africa Twin-Eigner auch auf Apple CarPlay[®], Android Auto[®] und Bluetooth-Konnektivität zugreifen.

Der Modelljahrgang 2024 der CRF1100L Africa Twin ist in drei Farben erhältlich:

Grand Prix Red

Matt Ballistic Black Metallic

Pearl Glare White and Glint Wave Blue Metallic Tricolour (nur CRF1100L Africa Twin ES)

3. **Ausstattungsmerkmale**

3.1 Fahrwerk

- ***Neue ES-Variante mit elektronisch gesteuerten (EERATM) Showa-Federelementen vorne und hinten.***
- ***Stahlrahmen, verschraubter Aluminium-Heckrahmen, Aluminium-Schwinge mit Pro-Link-Aufhängung für optimale Traktion und bestes Feedback.***
- ***Moderne Gyro-Sensorik für die Steuerelektronik, die die***

Fahrzeugbewegungen über 6 Achsen erfasst.

- ***21/18-Zoll-Radgrößen jetzt mit Schlauchlos-Reifen bestückt.***

Neu für den Modelljahrgang 2024 ist die CRF1100L Africa Twin ES mit elektronischem Showa EERA™ Fahrwerk. Bislang gab es diese Technik, die die Dämpfung der Federelemente vorne wie hinten abhängig von Tempo, beanspruchtem Federweg sowie gewähltem Setup einreguliert, nur beim 1100er Africa Twin Adventure Sports-Modell. Der Federweg damit beträgt wie beim Standard-Modell 230 mm vorne und 220 mm hinten.

Das EERA™-Fahrwerk passt das Dämpfungsniveau anhand von Informationen aus drei Quellen an: der Fahrgeschwindigkeit (festgestellt über die Bordelektronik), die fahrsituative Verhalten der Maschine (erhoben über die 6-Achsen-Sensorik) und das Gabel-Eintauchverhalten (gemessen über einen Hubsensor). Die EERA™-Steuereinheit nimmt permanent, innerhalb von nur 15 Millisekunden (0,015 Sekunden) nach der Berechnung, gezielte Anpassungen am Dämpfungsverhalten der Federelemente vor.

Die enorme Verarbeitungsgeschwindigkeit und damit Flexibilität des Systems eröffnet auch, die Anpassung der Dämpfung so zu programmieren, dass diese sich an der Gangart orientiert – was z.B. eine straffere Dämpfung bei höherem Tempo einzuregulieren erlaubt. Möglich ist ebenso, eine gewisse Anpassungsfähigkeit, etwa die Federung auf die Landung nach einem Sprung „vorzubereiten“ oder das Eintauchen bei starkem Bremsen zu mindern.

Die Zauberformel der Showa EERA™-Technik bedeutet kurz gefasst, dass der Fahrer per Setup-Wahl auf dem TFT-Touchscreen zwischen Fahrkomfort bei niedriger Geschwindigkeit, Stabilität bei höherer Geschwindigkeit, sportlicher Leistung auf der Straße oder speziell angepasstem Offroad-Fahrverhalten wählen kann.

Insgesamt stehen fünf Federungsmodi bei der CRF1100L Africa Twin ES zur Verfügung:

MID liegt zwischen hart und weich und ermöglicht einen angenehm universellen Komfort-Kompromiss in unterschiedlichen Situationen. Diese Einstellung wird automatisch mit dem Urban-Fahrmodus ausgewählt.

HARD ist stabil, reaktionsschnell und bietet die stärkste Dämpfung für Touren im Zweipersonenbetrieb und mit voller Beladung. Diese Einstellung wird automatisch mit dem Tour-Fahrmodus aufgerufen und eingestellt.

SOFT bietet eine komfortable, sichere Fahrt auf schlechten Straßen mit vergleichbar geringer Dämpfungskraft. Dieses Setup wird automatisch mit dem Gravel-Fahrmodus ausgewählt.

OFF-ROAD sorgt für optimales Offroad-Fahrverhalten, mit allmählich zunehmender Gabeldämpfung im Verhältnis zur Einfederung und strafferer Dämpfung des Hinterrad-Stoßdämpfers. Diese Einstellung wird automatisch mit dem Offroad-Fahrmodus ausgewählt.

Während das gewünschte Federungs-Setup jeweils über den Fahrmodus ausgewählt und eingesteuert wird, kann der Fahrer in den zwei individuellen Setup-Modi die Dämpfung und Federvorspannung vorne wie hinten in 24 Stufen nach persönlichen Vorlieben einstellen.

Die Standard-Variante CRF1100L Africa Twin ist mit einer 45 mm Upside Down-Gabel von Showa in Cartridge-Bauweise bestückt, die 230 mm Federweg für das Fahren auf und abseits der Straße bietet. Zur Federvorspannung sind bei der Dämpfung sowohl die Zug- als auch die Druckstufe stufenlos einstellbar. Die obere Gabelbrücke aus Aluminiumguss und die untere Gabelbrücke aus Schmiedealuminium, verbunden durch ein hohles Aluminium-Gabeljoch, fixieren die Gabelbeine über solide Doppelklemmungen mit jeweils zwei Schrauben oben und unten.

Der Showa-Stoßdämpfer am Hinterrad bietet 220 mm Federweg und ein externes Reservoir für eine anhaltend stabile Dämpfung auch bei anspruchsvollem Geländeeinsatz. Die Federvorspannung kann bei der Standard-Variante praxisgerecht über einen Drehknopf eingestellt werden; Zug- und Druckstufe der Dämpfung sind hinten ebenfalls voll einstellbar.

Der Semi-Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen der Africa Twin ermöglicht erstklassige Fahreigenschaften im Gelände und stellt beste Allround-Eigenschaften auf der Straße sicher. Der versteifte Lenkkopfbereich gestattet in Verbindung mit schlanken und im Verlauf begradigten Hauptrahmenrohren stets optimales Vorderradfeeling. Die Bodenfreiheit beträgt 250 mm, der Radstand 1.575 mm, der Lenkkopfwinkel 27,3°, der Gabelnachlauf 113 mm und das Gewicht vollgetankt 231 kg bzw. 233 kg für das ES-Modell. Mit DCT beträgt das Gewicht fahrfertig vollgetankt 242 kg (ES-DCT 244 kg).

Der verschraubte Aluminium-Heckrahmen ist schmal dimensioniert (mit 195 mm Breite) und verhilft dem Fahrer über den reduzierten Schrittbogen zu leichter Bodenerreichbarkeit. Die Aluminiumschwinge, deren Konstruktion an die CRF450R angelehnt ist, verbessert auf Grund hoher Steifigkeit die Traktion am Hinterrad.

Die Schwingenlager-Aufnahmen sind aus hochfestem Schmiedestahl (600MPa) gefertigt. Die Pro-Link-Hebelumlenkung mit progressiver Auslegung stützt sich über ein Kugelgelenk an einem Querverbindungsrohr ab, was die Rückmeldung für den Fahrer spürbar optimiert.

Die Bosch-Steuerelektronik des Typs MM 7.10 der Africa Twin ist mit einem Gyro-Sensor bestückt, der die Fahrzeug-Bewegungen über 6 Achsen erfasst. Zentral in der Maschine positioniert, werden damit Rollwinkel und -rate, Neigungswinkel und -rate sowie Gierwinkel und -rate in Echtzeit erfasst. Diese Daten über den jeweiligen Bewegungszustand ermöglichen es der Elektronik, exakt und präzise zu steuern: Die Hinterrad-Traktion (unter Zuhilfe des elektronischen Gasgriffs und der HSTC-Traktionskontrolle), die über das Kurven-ABS gesteuerte mögliche Bremsleistung am Vorderrad, den Bodenkontakt des Vorderrads durch die Wheelie-Control und den Hinterradschlupf über die Rear-Lift-Control. Auch die präzise Funktion der elektronisch gesteuerten EERA™-Federelemente bei der ES-Variante basiert auf diesen in Echtzeit ermittelten Daten.

Damit das Kurven-ABS stets perfekt funktioniert, analysiert die Sechsbachsen-Sensorik in Schräglage den Neigungswinkel der Maschine, die Verzögerung (über Drehzahlsensoren an Vorder- und Hinterrad) und die jeweilige Schlupfrate. Bei ungewolltem Abheben des Hinterrads reguliert die Elektronik die Bremskraft so ein, dass die Maschine sich stabilisiert. Wahlweise lässt sich dazu das hintere ABS für Offroad-Fahrten deaktivieren.

Am Vorderrad verzögern schwimmend gelagerte 310 mm Wave-Doppelscheiben mit (zweiteiligen) Vierkolben-Radialzangen und Sintermetall-Bremsbelägen. Die gelochte Wave-Bremsscheibe hinten misst 256 mm im Durchmesser.

Auf die 21/18-Zoll-Radkombination (mit Aluminium-Felgen und Edelstahl-Speichen) sind nun schlauchlose Reifen (zuvor mit Schlauch) aufgezogen – der Metzeler Karoo Street in den Größen 90/90-21 M/C 54H und 150/70-R18 M/C 70H. Grob profilierte Michelin Anakee Wild in 90/90-21 M/C 54R TL und 150/70-18 M/C 70R TL sind ebenfalls freigegeben.

3.2 Motor

- **Der 1.084 cm³ große Twin erzeugt jetzt 112 Nm (7 % mehr Drehmoment) bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen.**
- **Verdichtung erhöht auf 10,5:1.**
- **Einlass- und Auslass-Ventilsteuerzeiten sowie ECU-Steuergerät überarbeitet.**

- **Unicam-Zylinderköpfe, 8 Ventile, Anti-Hopping-Kupplung.**

Der 1.084cm³ große 8-Ventil-Parallel-Zweizylinder leistet weiterhin kraftvolle 75 kW (102 PS) bei 7.500 U/min, wobei das maximale Drehmoment auf 112 Nm bei 5.500 U/min anstieg (vorher 105 Nm bei 6.250 U/min). Die Bohrung beträgt 92 mm bei einem Hub von 81,5 mm. Das leicht erhöhte Verdichtungsverhältnis beträgt nun 10,5:1 (vorher 10,1:1). Im Vergleich zum Vorgänger gibt es speziell bei unteren und mittleren Drehzahlen deutliche Zuwächse bei der Leistung und insbesondere beim Drehmoment.

CRF1100L Africa Twin Leistung und Drehmoment im Vergleich

Die Ansaugkanäle der Airbox sind von 29 auf 35 mm Durchmesser vergrößert, um mehr Luft anzusaugen, während innere Zuführungen um zusätzliche 65 mm verlängert wurden. 46 mm große Drosselklappen versorgen die Einlassöffnungen der Zylinderbank, deren Bohrungs- und Zylinderabstände so aufeinander abgestimmt sind, dass eine gleichmäßige Durchströmung zugunsten homogener Leistungsentfaltung ermöglicht wird. Optimierte Einspritzwinkel und Settings der ECU-Steuereinheit für die Zündung unterstützen einen direkten Sprühstrahl des brennfähigen Gemischs in die Twin-Spark-Brennkammern.

Der SOHC Unicam-Ventiltrieb (aus der CRF450R) gestattet kompakte Zylinderköpfe, die wesentlich sind für das Paralleltwin-Konzept zur Zentralisierung der Massen sowie das schlanke »Packaging« der Africa Twin. Die Einlassventile messen 10,1 mm im Durchmesser und die Auslassventile 9,3 mm Ø. Aluminium-Zylinderlaufbuchsen helfen Gewicht sparen, die Kurbelwelle mit 270 Grad Hubzapfenversatz unterstützt im Einklang mit der unregelmäßigen Zündfolge die sympathisch pulsierende Laufkultur – ähnlich einem V-Twin.

Das Motorgehäuse des CRF1100L-Zweizylinders ist vertikal geteilt, der Thermostat platzsparend am Zylinderkopf positioniert. Die Gehäuseteile für das manuelle Sechsgang-Schaltgetriebe und für DCT unterscheiden sich äußerlich nur minimal. Die beiden Ausgleichswellen des Motors treiben sowohl die Wasser- als auch die Ölpumpe mit an.

Das Triebwerk verfügt über eine Semi-Trockensumpfschmierung, wobei der Öltank nicht extern, sondern innenliegend im Gehäuse untergebracht ist. Dies ermöglicht eine flachere Ölwanne und damit eine insgesamt geringere Bauhöhe des Motors. Da die Druckpumpe wiederum direkt mit im Öltank sitzt, entfallen weitere Leitungen zur An- und Abführung des Schmierstoffs. Schwingungen zweiter Ordnung werden über die gegenläufigen Kolben des Twins ausgeglichen, zwei Ausgleichswellen absorbieren zusätzlich Kurbelwellen-Vibrationen erster Ordnung sowie Kupplungsschwingungen.

Die Kupplungsnabe und die Druckplatte aus Aluminium nutzen „Assist-Nocken“ für vereinfachtes Hochschalten sowie „Slipper-Nocken“ für den Schiebebetrieb beim Bremsen und leichtes Herunterschalten. Das manuelle Sechsganggetriebe nutzt das gleiche Schaltwalzen-Design wie beim CRF450R-Motocrosser für präzise, sichere Gangwechsel.

Das überarbeitete Schalldämpfer-System unterstützt die Performance und die Fahrbarkeit, indem es bei höheren Drehzahlen öffnet und bei niedrigen Drehzahlen einen angenehm tiefen Basston erzeugt. Gleichzeitig fällt die Anlage leichter aus als das vorherige Design.

3.3 Motor- und Chassis-Elektronik

- ***Moderne Sechsbachsen-Sensorik optimiert die sichere Funktion der Traktionskontrolle bei Asphalt- wie Offroad-Einsatz.***
- ***Dreistufige Wheelie-Control.***
- ***Vier Fahrmodi: Tour, Urban, Gravel, Offroad.***
- ***Zusätzlich zwei User-Fahrmodi für individuelle Präferenzen.***

Die CRF1100L Africa Twin verfügt über eine hochmoderne Steuerelektronik mitsamt elektronischem Gasgriff (Throttle-by-Wire), dazu werden die Daten eines Gyrosensors verarbeitet, der über 6 Achsen die Massenträgheit erfasst und den jeweiligen Fahrzustand des Motorrads ermittelt. Das für den Jahrgang 2024 weiter feinoptimierte System gestattet es, die Motorleistung in vier Stufen und die Motorbremswirkung in drei Stufen zu bestimmen.

Die HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control) sorgt für stets sicheren Grip am Hinterrad und kann in sieben Stufen eingestellt werden, wobei die Verarbeitung der Sensor-Daten (positive/negative Beschleunigung, Drehbewegungen in alle Richtungen und Lageänderungen nach oben/unten) in Echtzeit die exakte Funktion unterstützt. Die Unterschiede der einzelnen Stufen sind beim Fahren gut zu spüren, damit sich im Fahrbetrieb zum Beispiel das Rutschen des Hinterrads im Offroad-Einsatz optimal kontrollieren lässt. Die Traktionskontrolle lässt sich bei Bedarf auch komplett abschalten.

Wheelie Control ist ein weiteres Feature. Da die Sensorik zur Lagebestimmung den Nickwinkel und die Nickrate misst und das Motordrehmoment über das Throttle-by-Wire-System steuert, kann der Fahrer zwischen drei Eingabestufen wählen. Stufe 1 ermöglicht

das beabsichtigte Anheben des Rades, unterdrückt jedoch abrupte oder unkontrollierte Bewegungen. Stufe 3 unterbindet jegliches Vorderrad-Liften und Stufe 2 liegt in der Mitte zwischen beiden. Wie die sicherheitsfördernde HSTC-Traktionskontrolle kann auch die Wheelie Control komplett ausgeschaltet werden.

Vier assistierende Fahrmodi sind vorinstalliert: Tour, Urban, Gravel und Offroad. Diese decken die meisten Fahranforderungen ab. Zwei User-Fahrmodi lassen sich dazu individuell vom Fahrer konfigurieren. Aber auch die voreingestellten Modi lassen sich variieren – die HSTC-Traktionskontrolle in sieben Stufen, die Wheelie-Control in drei Stufen (plus Abschalten), und das Doppelkupplungsgetriebe (so vorhanden) im S-Modus in drei möglichen Schaltmustern.

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 die 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-Modi 1 & 2 lassen dem Fahrer die Wahl zwischen zwei unterschiedlich personalisierten Setups – aus jeweils vier Leistungsstufen und drei Einstellungen der Motorbremswirkung sowie den HSTC-, Wheelie-Control- und ABS-Parametern (auf der Straße bzw. im Gelände). User 1 stellt zum Einstieg bei Leistung und Motorbremse jeweils auf Stufe 2 ein. User 2 offeriert beim Einstieg die Motorleistung auf Stufe 4 und die Motorbremse auf Stufe 3.

Die Fahrmodi im Überblick

Fahrmodi	Power	Motorbremse	ABS	G Switch	HSTC	Wheelie Control
----------	-------	-------------	-----	----------	------	-----------------

TOUR	1	2	onroad			
URBAN	2	2		nicht aktiv	einstellbar	einstellbar
GRAVEL	4	3	offroad		in	in
OFF-ROAD	3	3		aktiv	7 Stufen	3 Stufen
USER 1 & 2	1-4	1-3	einstellbar	einstellbar		

3.4 DCT-Doppelkupplungsgetriebe

- ***Schnelle und nahtlos-geschmeidige Gangwechsel in den Automatikmodi D und S sowie im manuellen MT-Modus.***
- ***Dreistufiger S-Modus lässt höhere Drehzahlen zu und schaltet früher zurück als der D-Modus; für dynamisch sportliches Fahren.***
- ***G-Switch für traktionsoptimierte Offroad-Abstimmung.***
- ***Steigungserkennung passt Schaltvorgänge automatisch an.***
- ***Optimal gefühlvolles Anfahren und Schalten in den unteren Gängen.***

Honda hat in Europa bereits über 240.000 Motorräder mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT steht für Dual Clutch Transmission) verkauft. Ende 2009 debütierte das System in der VFR1200F. 2023 wurden 49 % der verkauften Africa Twin-Modelle mit DCT an Kunden ausgeliefert; ein klares Zeichen für die Beliebtheit dieser fortschrittlichen Technologie, die im Motorradsektor nur Honda anbietet.

Das Doppelkupplungsgetriebe der CRF1100L Africa Twin verfügt zusätzlich über eine Kurverkennung. Das Schaltprogramm passt sich damit automatisch an, wenn die 6-Achsen-Sensorik erkennt, dass das Motorrad eine Kurve durchfährt. Dazu unterstützt die Steuerungssoftware auch der drehmomentoptimierten 2024er CRF1000L Africa Twin das besonders geschmeidige Anfahren aus dem Stand sowie das sehr sanftes Schaltverhalten bei langsamer Fahrt in den unteren Gängen.

Das Doppelkupplungsgetriebe erleichtert das Fahren, indem es automatisiert die Gangwechsel ausführt, ohne die typische Motorraddynamik einzuschränken. Auch die dosierte Betätigung der Kupplung zum Anfahren übernimmt die elektronisch-hydraulische Steuerung. Deswegen findet sich an DCT-Hondas kein Kupplungshebel. Simples Drehen am Gasgriff, nachdem der Fahrmodus aktiviert wurde, reicht aus, um loszufahren. Die Kombination aus einfacher Bedienung, Komfort und Mühelosigkeit, welche Honda's DCT-System ermöglicht, erleichtert das Motorradfahren enorm und wird für User rasch zur angenehmen Selbstverständlichkeit, auf die in Folge nurmehr ungern verzichtet wird.

Technisch verwendet das System 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 beide Hauptwellen ineinander gesteckt. Jede Kupplung wird durch einen elektronisch-hydraulischen Kreislauf gesteuert. Beim automatisierten Schalten wählt das System den jeweils nächsten Gang mit Hilfe der gerade offenen Kupplung vor. Während diese elektronisch schließt, öffnet gleichzeitig die andere – so dass der neu gewählte Gang ohne Zugkraftunterbrechung eingreifen kann.

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

Ein weiterer Benefit ist die potentiell erhöhte Lebensdauer, weil grob oder nachlässig ausgeführte Schaltvorgänge, die die Zahnräder schädigen, systembedingt ausgeschlossen sind. Auch Abwürgen ist mit DCT nicht möglich, da ja kein Kupplungshebel zu betätigen ist. Eine Maschine mit Doppelkupplungsgetriebe lässt sich angenehm mühelos steuern und erlaubt es, die Aufmerksamkeit voll dem Fahren bzw. dem jeweiligen Umfeld zu widmen.

Drei Betriebsmodi stehen zur Wahl. 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 etwas höher drehen und schaltet für mehr Motorbremswirkung wiederum früher zurück. Im MT-Modus schaltet der Fahrer die Gänge manuell über Tasten für Daumen und Zeigefinger an der linken Lenkerarmatur.

Auch im automatisierten D- oder S-Modus kann der Fahrer jederzeit eingreifen, indem er über die manuellen DCT-Tasten die Gangwahl korrigiert. Je nach Drosselklappenwinkel, Geschwindigkeit und Gang wechselt das Doppelkupplungsgetriebe zum geeigneten Zeitpunkt dann wieder nahtlos zurück in den Automatikbetrieb.

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. Zudem verfügt das DCT-System über eine integrierte Neigungserkennung, die das Schaltverhalten je nach Steigung beziehungsweise Gefälle der Straße oder des Geländes optimiert und so die Kontrolle erleichtert.

3.5 Styling & Ausstattung

- ***Neue, 5-fach verstellbare Windscheibe für verbesserten Fahrkomfort.***
- ***Heizgriffe und 12 Volt-Bordsteckdose bei ES-Variante serienmässig.***
- ***Neu gestaltete kompakte Verkleidung, offroad-tauglich schlanker Sitz und hoher Lenker.***
- ***Multi-Information-Display (MID) mit 6,5 Zoll TFT-Touchscreen, kompatibel mit***

Apple CarPlay® and Android Auto®.

- ***Bluetooth Konnektivität, DRL-Tagfahrlicht und Tempomat.***

Dynamisch und kompakt, so lässt sich das Bodywork-Design der Africa Twin trefflich umschreiben, zur Unterstützung der Offroad-Tauglichkeit. Für den Modelljahrgang 2024 wurde das Design geschärft, mit überarbeiteter Frontverkleidung sowie neuem Sitzbank-Abschluss. Weiterhin gestaltet ein neues, 5-fach verstellbares Windschild längere Ausfahrten oder berufliches Pendeln in städtischen Gefilden komfortabler. Mit Blick auf gesteigerte Praxis-tauglichkeit ist die CRF1100L Africa Twin ES dazu serienmäßig bereits mit Heizgriffen und einer 12 Volt-Ladebuchse ausgestattet.

Die Sitzhöhe beträgt wahlweise 850 bzw. 870 mm, der Lenker ist für eine aufrechte Körperhaltung praxisgerecht positioniert. Das garantiert, in Verbindung mit der sorgfältig konturierten Sitzbank, optimale Kontrolle über das Bike und maximalen Komfort, im Stehen beim Offroadfahren sowie in sitzender Position. Eine Aluminium-Gepäckbrücke und stabile Handprotektoren gehören ebenfalls zur Serienausstattung. Die LED-Doppelscheinwerfer verfügen über integrierte Tagfahrleuchten, die ihre Intensität automatisch an die Lichtverhältnisse anpassen und so die Sicherheit verbessern.

Der Kraftstofftank fasst 18,8 Liter und bietet eine potenzielle Reichweite von über 380 km. Der Kraftstoffverbrauch, ermittelt im WMTC-Modus, beträgt 4,9 Liter auf 100 km für die Africa Twin mit Schaltgetriebe sowie für die Varianten mit DCT.

Das 6,5 Zoll große Multi-Information-Display (MID) mit Vollfarb-TFT-Touchscreen gestattet eine einfache Kontrolle aller Systemeinstellungen. Am Display lassen sich die verschiedenen Fahrmodi mühelos aufrufen und anwählen. Das MID kann individuell konfiguriert werden, um unterschiedliche Informationen zum gewählten Fahrmodus anzuzeigen. Dabei ist es problemlos mit Handschuhen bedienbar.

Mit dem integrierten Apple CarPlay® und Android Auto® lassen sich gängige Smartphones

über den Touchscreen der Africa Twin nutzen. So kann auf Navigations-Apps zugegriffen werden, auch Anrufe lassen sich über ein Bluetooth-Headset im Helm steuern.

Smartphones werden am MID per USB angeschlossen. iPhone® und Android-Geräte® können auch kabellos via Bluetooth verbunden werden. Die Smartphone-Bedienung erfolgt dann über Tasten links am Lenker.

Vordere und hintere Blinker verfügen über eine Emergency-Stopp-Signalfunktion. Abrupte Vollbremsungen aus Geschwindigkeiten über 50 km/h werden anderen Verkehrsteilnehmern über diese Warnblinkfunktion angezeigt. Das Emergency-Stopp-Feature ist mit einer automatischen Abschaltfunktion ausgestattet; diese funktioniert nicht mittels einfachem Timer, sondern über die Überwachung der unterschiedlichen Rotationsgeschwindigkeiten an Vorder- und Hinterrad. Auch ein Tempomat gehört zur Serienausstattung, damit lassen sich Fahrten über lange Strecken angenehmer gestalten.

Eine leichtgewichtige und kompakte Lithium-Ionen-Batterie, die das Konzept der Massenzentralisierung unterstützt, gehört ebenfalls zur Serienausstattung.

4. Zubehör

Umfassende Auswahl von Honda Originalzubehör, von Tankprotektoren bis hin zu perfekt passenden Koffer- oder Top Case-Gepäcklösungen.

- **Alle Zubehörartikel sind einzeln oder als Paketangebot mit Preisvorteil erhältlich.**
- **Rally-, Adventure-, Urban- und Travel-Pakete erleichtern die perfekte Anpassung.**

Bei der CRF1100L Africa Twin, mit der auf Straße wie Offroad reichlich abenteuerreiche Kilometer unter die Räder genommen werden, ist hochwertiges Zubehör für die Besitzer ein wichtiger Faktor, wenn der Wunsch besteht, die Maschine den persönlichen Wünschen anzupassen. Dafür wird Honda Originalzubehör sorgfältig und passgenau von Ingenieuren in Japan entwickelt, die sich an den Wünschen der Kunden orientieren, und in Honda-Zentren auf der ganzen Welt nach höchsten Qualitäts-Standards hergestellt.

Das umfangreiche Honda Originalzubehör-Angebot für die CRF1100L Africa Twin und die neue ES-Variante lässt keine Wünsche offen. Praktisch und kostengünstig zugleich sind komplette Paketangebote. Wer sein Zubehör lieber Stück für Stück zusammenstellen möchte, kann sämtliche Artikel auch einzeln erstehen.

Rally-Paket

Entwickelt für alle, die von Asphalt auch mal in Offroad-Gefilde abbiegen und sich zu kernigem Fahrspaß mehr Schutz, Kontrolle und Performance wünschen. Das Paket beinhaltet breite Rally-Fußrasten für sicheren Halt und optimierte Kontrolle sowie einen Motorschutzbügel und eine Kühlergrillverkleidung, die perfekten Schutz bieten. Für die Africa Twin mit Schaltgetriebe ist ein Schaltassistent im Lieferumfang enthalten, während die DCT-Variante über einen zusätzlichen Fußschalthebel verfügt. Farblich abgestimmte Handprotektoren-Aufsätze erweisen sich bei schlechter Witterung sowie in rauen oder engen Offroad-Passagen als nützlich. Felgendekor Aufkleber-Sätze in verschiedenen Farbvarianten unterstreichen das markante Design und runden das Gesamtbild ab.

Adventure-Paket

Bereit für lange Distanzen. Ein neu entwickelter Sturzbügel unterstreicht den Adventure-Look und schützt zusätzlich die Verkleidung. Er ist aus 25 mm dickem Edelstahlrohr gefertigt und mit einer elektrolytischen Politur versehen, die gegen Korrosion geschützt und leicht zu reinigen ist. Gleichzeitig wird er für die Montage von Nebelscheinwerfer genutzt. Diese befinden sich nun in einer höheren Position und wirken dadurch dynamischer als beim Vorgängermodell. Eine 4,5 Liter-Tanktasche bietet leicht zugänglichen Stauraum, während seitliche Tankprotektoren den Lack vor Knieabrieb schützen und zusätzlichen Halt beim Fahren im Gelände bieten.

Urban-Paket

Erhältlich in zwei Varianten – Kunststoff oder Aluminium. Ein 58 Liter Top Case aus Kunststoff mit neuem Design bietet zwei Integralhelmen Platz und wird komplett mit Halteplatte, Sozius-Rückenlehne und einer Innenpacktasche geliefert. Das 42 Liter Aluminium-Top Case verfügt ebenfalls über eine passende Halteplatte sowie eine Innenpacktasche. Das Urban-Paket für die 2024er Standard-Africa Twin umfasst noch neue, leicht montierbare Heizgriffe und eine 12 Volt-Steckdose (bei der ES-Variante bereits serienmäßig verbaut). Ein Hauptständer erlaubt sicheren Stand und vereinfacht praxisgerecht den Hinterradausbau beim Reifenwechsel oder die Kettenpflege.

Travel-Paket

Wie das Urban-Paket ist das Travel-Paket in unterschiedlicher Ausführung erhältlich. Die neu designten Seitenkoffer aus Kunststoff bieten links 40 Liter und rechts 30 Liter Volumen und sind mit exklusiven Design-Stickern versehen, praktische Innenpacktaschen in Einheitsgröße komplettieren den Lieferumfang. Die Aluminium-Seitenkoffer (37 Liter links/33 Liter rechts) werden mit (separatem) Kofferträgersystem sowie Innenpacktaschen geliefert. Modifizierte obere Windabweiser erhöhen den Komfort des Fahrers, indem sie den Druck des Luftstroms um die Arme und Schultern reduzieren. Neue untere Windabweiser reduziert den Druck des Luftstroms um den Bereich der Hüfte und der Knie und leiten gleichzeitig die vom Kühler abgegebene Hitze von Fahrer weg. Breitere Komfort-Soziusfußrasten runden das Reise-Paket ab.

Weiteres Zubehör

Im Vergleich zum Standard-Sitz der CRF1000L Africa Twin bietet die Komfortsitzbank aus dem Honda Originalzubehör eine 8 % vergrößerte Oberfläche und verwendet ein 15 mm dickeres Schaumkissen mit optimierter Dichte, um Ermüdungserscheinungen bei Langstreckenfahrten zu verringern. Die Sitzhöhe kann in 2 Positionen eingestellt werden (835 oder 855 mm für die Adventure Sports und 865 oder 885 mm für Standard-Version). Erhältlich in drei Farbvarianten: Paulista Red, Grand Blue und Black. Ebenfalls verfügbar ist eine niedrige Sitzbank, diese bietet eine um 25 mm reduzierte Sitzposition und ist in 2 Positionen einstellbar (795 oder 815 mm für die Adventure Sports und 825 bis 845 für die Standard-Version).

Ergänzt wird das Sortiment durch ein 38 Liter Top Case, einen Satz seitlicher Tankprotektoren aus schwarzem Gummi sowie einen SC-Project Slip-on-Schalldämpfer, der in zwei Farben erhältlich ist: Titan oder Schwarz.

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, Zweizylinder SOHC Viertakt-Reihenmotor, Unicam-Zylinderkopf, 8 Ventile, 270° Kurbelwelle, Euro 5
Hubraum	1.084 cm ³
Bohrung x Hub	92 x 81,5 mm
Verdichtung	10,5 : 1
Max. Leistung	75 kW (102 PS) bei 7.500 U/min
Max. Drehmoment	112 Nm bei 5.500 U/min
Geräuschemissionen	91 dB(A), mit DCT 92 dB(A)
Ölvolumen	4,8 Liter, mit DCT 5,2 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	18,8 Liter

CO ₂ Emissionen	114 g/km
Verbrauch	4,9 Liter auf 100 km, mit DCT 4,8 l/100 km
ELEKTRIK	
Starter	E-Starter
Batterie	12 Volt / 6 Ah Lithium-Ionen
ANTRIEB	
Kupplung	MT: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Antihopping-Kupplung DCT: 2 Mehrscheiben-Kupplungspakete
Getriebe	6 Gänge manuell / DCT 6 Gänge elektronisch-hydraulisch gesteuert
Endantrieb	O-Ring-Kette
FAHRWERK	
Rahmen	Semi-Doppelschleifen-Rohrrahmen
Abmessungen (L/B/H)	2.330 x 960 x 1.485 mm
Radstand	1.575 mm
Lenkkopfwinkel	27,5°
Nachlauf	113 mm
Sitzhöhe	850/870 mm (mit optional niedriger Sitzbank 825 mm, mit optional hoher Sitzbank 885 mm)
Bodenfreiheit	250 mm
Gewicht vollgetankt	231 kg (mit DCT 242 kg) ES-Variante 233 kg (mit DCT: 244 kg)
RADAUFHÄNGUNG	
	45 mm Cartridge Upside Down-Telegabel von Showa, voll einstellbar (Federvorspannung, Dämpferzug- und Druckstufe), Federweg 230 mm

Vorne	ES-Variante: Showa Upside Down Telegabel mit 45 mm Innen-Ø, elektronisch gesteuertes, semiaktives EERA™ System, variable Zug- und Druckstufen-Dämpfung mit Modi-Vorwahl (MID, SOFT, HARD, OFFROAD, USER), 230 mm Federweg
Hinten	Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung mit Umlenkhebeln, Gasdruckdämpfer von Showa, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar, Dämpferzug- und Druckstufe einstellbar, 220 mm Federweg ES-Variante: Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Aufhängung und Showa Monodämpfer, elektronisch gesteuertes, semiaktives EERA™ System, variable Zug- und Druckstufen-Dämpfung mit Modi-Vorwahl (MID, SOFT, HARD, OFFROAD, USER), 220 mm Federweg
RÄDER	
Felge vorne	21 x 2,15 Zoll Speichenrad mit Aluminium-Felge
Felge hinten	18 x 4,00 Zoll Speichenrad mit Aluminium-Felge
Reifen vorne	90/90-21 M/C 54H (schlauchlos) Metzeler Karoo Street
Reifen hinten	150/70R18 M/C 70H (schlauchlos) Metzeler Karoo Street
BREMSEN	
ABS	Kurven-ABS, ABS-Modi mit On- und Offroad-Einstellung
Vorne	310 mm Wave-Doppelscheiben, Aluminiumnabe, schwimmend gelagert, Vierkolben-Radialzangen, Sintermetall-Bremsbeläge
Hinten	256 mm Wave-Bremsscheibe, Einkolben-Bremszange, Sintermetallbeläge, ABS hinten abschaltbar
INSTRUMENTE & ELEKTRONIK	
Instrumente	6,5 Zoll TFT-Touchscreen mit LCD-Tacho und Multi-Informations-Display
Frontscheinwerfer	LED

Rücklicht	LED
Konnektivität	Bluetooth und Apple CarPlay®/Android Auto®
USB-Anschluss	Ja
12 Volt Steckdose	Ja
Blinker-Abschaltung	Automatisch
Quickshifter	Optional beim Modell mit manueller Schaltung
Diebstahlsicherung	Wegfahrsperre
Tempomat	Ja
Weitere Features	Rücklicht mit Notbrems-Signalfunktion, Fahrassistenzsysteme elektronisch gesteuert über 6-Achsen-Sensorik, sicherheitsfördernde HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selective Traction Control), Wheelie-Control.

** Bitte beachten: Diese Angaben entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter.