

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

04 Oktober 2023

Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports, Modelljahrgang 2024



Die neue CRF1100L Africa Twin Adventure Sports glänzt zu frischer Optik mit umfassenden Upgrades, die die Praxis- und Reisetauglichkeit weiter verbessern. Dazu gehören das jetzt serienmäßig montierte, elektronisch gesteuerte Showa EERA™-Fahrwerk mit gekürzten Federwegen, ein 19 Zoll-Vorderrad mit 110/80-19-Bereifung sowie eine niedrigere Sitzhöhe. Um stattliche 7 % gesteigertes Drehmoment wertet den 1084cm³-Parallel-Twin auf. Die Verkleidung stärkt die muskulöse Anmutung und optimiert den Wind- und Wetterschutz.

Moderne Elektronik mit 6-Achsen-Sensorik unterstützt das Fahrvergnügen und steigert

die Sicherheit mit fünf Fahrmodi, Kurven-ABS und HSTC-Traktionskontrolle. Die Ausstattung mit Dual-LED-Scheinwerfer inklusive Tagfahrlicht, 6,5 Zoll TFT-Touchscreen, Heizgriffen, Tempomat, Kurvenlicht, USB-Anschluss sowie 12 Volt-Bordsteckdose runden Bluetooth-Konnektivität mit Apple CarPlay® und Android Auto® ab.

Das optionale DCT-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter verfeinert, dazu offeriert Honda eine umfangreiche Palette an Originalzubehör und maßgeschneiderte Ausstattungspakete, die alle individuellen Wünsche abdecken.

Inhalt:

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

1. Einleitung

Vor über 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, seit die Africa Twin im Jahr 2016 als CRF1000L und komplette Neukonstruktion erneut den Markt bereicherte.

Die treffsichere Balance zwischen Leistung und Leichtigkeit zeichnete das Original einst besonders aus. Genau das gilt auch für die aktuelle Africa Twin* und ihre Adventure Sports-Schwester. Die Kombination aus unverkennbarem Auftritt und einem Motor, der Durchzug und Dynamik mit Fahrspass verquickt, sowie das Onroad wie Offroad überzeugende Handling ergeben den perfekten Adventure-Allrounder. Für Globetrotter, Langstrecken- und Tourenfahrer wie Pendler stellen die Africa Twin-Modelle die erste Wahl dar, was die Verkäufe unterstreichen: über 85.000 Neumaschinen fanden bereits in Kundenhand.

Zum Modelljahr 2018 erhielt die Africa Twin mit herkömmlichem Getriebe als auch mit DCT-Doppelkupplung ein elektronisches Gasgriff-Management (Throttle-by-Wire), drei Assistenz-Fahrmodi sowie erweiterte Optionen für die HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control). Zudem wurde das Ansaug- und Abgassystem überarbeitet,

um Ansprechverhalten und Sound des Motors weiter zu optimieren. Hinzu kam das Schwestermodell Africa Twin Adventure Sports mit weiter verbessertem Windschutz, größerem Tankvolumen sowie längeren Federwegen, um für ausgedehnte Abenteuer-Touren noch idealer gerüstet zu sein.

Mit der Evolution für das Jahr 2020 und dem langhubig ausgelegten Zweizylinder mit 1084 cm³ Hubraum im verbesserten Fahrwerk wurde die CRF1100L Africa Twin Adventure Sports um eine Variante mit elektronisch gesteuerter Showa EERA™-Federung (Electronically Equipped Ride Adjustment) ergänzt. Damit gelang ein Meilenstein für ADV-Kilometerfresser, der raffinierten Rally-Style mit Komfort und elektronisch gesteuerter Federung verknüpft.

2022 wurde die Adventure Sports-Variante mit verfeinerten DCT-Einstellungen für noch sanftere Schaltvorgänge im 1. und 2. Gang, überarbeitetem Cockpit-Display und ansehnlicher 'Cracked Terrain'-Grafik optimiert.

Beim Modelljahrgang 2024 treibt Honda die Entwicklung weiter auf die Spitze. Das elektronisch gesteuerte Showa EERA™-Fahrwerk gehört nun zur Serienausstattung der Adventure Sports, in Kombination mit neuem 19 Zoll-Vorderrad und gekürzten Federwegen. Dazu verbessern deutlich gesteigertes Motordrehmoment, optimierte Sitzpolsterung und gleichzeitig niedrigere Sitzhöhe, Feinschliff am optionalen DCT-Doppelkupplungsgetriebe und überarbeitetes Verkleidungsdesign das erfolgreiche Adventure-Flaggschiff nochmals.

* Siehe auch die separate Presseinformation zur CRF1100L Africa Twin.

2. Modellübersicht

Die CRF1100L Africa Twin Adventure Sports teilt sich den Rahmen, den Motor und die Sitzposition mit der eher Offroad-orientierten CRF1100L Africa Twin. Ihre Bestimmung ist aber eine andere: Sie ist gezielt für längere Abenteuer-Touren ausgelegt und fühlt sich auf der Straße wie im Gelände gleichermaßen zu Hause.

Beim 2024er Modell gehört das elektronisch gesteuerte Showa EERA™-Fahrwerk zur Serienausstattung. Mit dieser Technik wird die Dämpfung der Federelemente in Echtzeit an die Fahrbahnbedingungen, die Beladung und den jeweiligen Fahrmodus angepasst. Dafür decken die Setup-Modi SOFT, MID, HARD und OFF-ROAD ein breites Einsatzspektrum ab. Die zusätzliche USER-Option gestattet bei Bedarf individuelle Feinabstimmung.

Das 19 Zoll-Vorderrad (bisher 21 Zoll) bestückt ein Reifen der Dimension 110/80-19 (vorher 90/90-21). Damit wird mehr Grip und Vorderrad-Feedback sowie höhere Stabilität bei Straßenbetrieb sowie voller Beladung generiert. Das Sitzpolster präsentiert sich überarbeitet für mehr Komfort, die Sitzhöhe mit 835 bzw. 855 mm niedriger. Auch der Federweg wurde vorne und hinten (auf 210/200 mm) reduziert, was ein aktiveres Fahrverhalten auf der Straße fördert sowie gleichzeitig die Bodenerreichbarkeit bei Stopp & Go-Manövern oder beim Rangieren erleichtert und unterstützt.

Die Honda Entwickler haben den 1.084cm³-Reihen-zweizylinder im Einlass- und Auslassbereich überarbeitet sowie die Abgasanlage neu abgestimmt, um Fortschritte beim Verbrennungsprozess zu erzielen. Positive Folge: um 7 % auf 112 Nm gesteigertes Drehmoment und verbesserter Durchzug aus unteren und mittleren Drehzahlen. Davon profitiert die Beschleunigung, insbesondere im Zweipersonen-Betrieb und bei voller Beladung. Die Motorleistung beträgt weiterhin 102 PS/75 kW bei 7.500 Touren.

Liebhaber langer Touren werden das Tankvolumen von 24,8 Litern schätzen, ebenso den ausgefeilten Wind- und Wetterschutz, den die Verkleidung dank überarbeitetem Design mitsamt fünffach verstellbarer Windscheibe offeriert. Großer Motorschutz, Aluminium-Gepäckbrücke, Handprotektoren und Schlauchbereifung gehören zur Serienausstattung ab Werk, ebenso wie die Heizgriffe und die 12 Volt-Bordsteckdose.

Die Software-Steuerung der DCT-Doppelkupplung wurde mit Blick auf die verbesserte Drehmoment-Entfaltung angepasst, um das besonders geschmeidige Anfahrverhalten und die sehr guten Schaltmanieren, speziell bei langsamer Fahrt in den Gangstufen 1 + 2 (beides war beim Modelljahrgang 2022 verfeinert worden) weiter zu gewährleisten.

Moderne Steuerelektronik mit Sechssachsen-Sensorik, die die Massenträgheit erfasst und auf Beschleunigen, Drehbewegungen und Lageänderungen reagiert, steuert die siebenstufige HSTC-Traktionskontrolle, die dreistufige Wheelie-Control, die Hinterradabhebe-Erkennung (Rear Lift Control), das Kurven-ABS sowie die Kurvenerkennung des DCT-Getriebes. Mit Urban, Tour, Gravel und Off-Road stehen vier elektronische Fahrassistenten-Programme zur Auswahl, dazu lassen sich noch zwei User-Modi individuell konfigurieren.

Ergonomisch perfekt gestaltet, auch für den Offroad-Einsatz, präsentiert sich die neu aufgepolsterte und damit noch komfortablere Sitzbank in Kombination mit dem ideal positionierten Lenker. LED-Tagfahrlichter werden von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen und erhöhen die Sicherheit. Tempomat und heizbare Griffe gehören zur Serienausstattung. Über das Multi-Information-Display (MID) mit 6,5 Zoll TFT-

Touchscreen können Adventure Sports-Eigner auf vielfältige Einstellmöglichkeiten des Bikes zugreifen, inklusive Bluetooth-Konnektivität, Apple CarPlay® und Android Auto®-Funktionalität .

Der Modelljahrgang 2024 der neuen CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ist in zwei Farbvarianten erhältlich, die neue 'Mountain-Graphics` schmücken:

- Mat Ballistic Black Metallic
- Pearl Glare White (Tricolour)

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Fahrwerk

- **Jetzt serienmäßig mit elektronisch gesteuerten Showa EERA™**
- **Neues 19 Zoll-Vorderrad mit Bereifung der Dimension 110/80-19.**
- **Stahlrahmen, verschraubter Aluminium-Heckrahmen, Aluminium-Schwinge mit Pro-Link-Aufhängung für optimale Traktion und bestes Feedback.**
- **Modernste Elektronik, die die Fahrzeugbewegungen über 6-Achsen-Sensorik erfasst, steuert Assistenz-Fahrprogramme und Kurven-ABS.**

Das elektronische Showa EERA™-Fahrwerk, bei dem die Dämpfung der Federelemente vorne wie hinten abhängig von Tempo, beanspruchtem Federweg sowie gewähltem Setup erfolgt, war bisher optional für die CRF1100L Africa Twin Adventure Sports erhältlich. Beim Modelljahrgang 2024 gehört dieses Highend-Feature zur Serienausstattung.

Die EERA™-Technik passt das Dämpfungs niveau anhand von Informationen aus drei Quellen an: der Fahrgeschwindigkeit (festgestellt über die Bordelektronik), das 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 extrem schnelle Verarbeitung der Daten und damit Flexibilität des Systems eröffnet auch, die Anpassung der Dämpfung so zu programmieren, dass diese sich an der Gangart orientiert – was z.B. ermöglicht, eine straffere Dämpfung bei höherem Tempo einzuregulieren. 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 Bildschirm zwischen Fahrkomfort bei niedriger Geschwindigkeit, Stabilität bei höherer Geschwindigkeit, sportlicher Leistung auf der Straße oder speziell angepasstem Offroad-Fahrverhalten wählen kann.

Insgesamt stehen fünf Federungs-Modi 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 gewählt.

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.

USER: Zusätzlich lassen sich Dämpfung und Federvorspannung vorne wie hinten in 24 Stufen über zwei individuell einstellbare User-Modi nach den persönlichen Vorlieben des Fahrers konfigurieren.

Das neue 19 Zoll-Vorderrad ist mit einem Reifen der Dimension 110/80-19 bestückt (zuvor 90/90-21). Damit werden Grippeigenschaften, Komfort und Stabilität sowohl beim Solofahren als auch beim Touren zu Zweit verbessert. Das Hinterrad ist weiterhin mit einem Reifen im Format 150/70-18 ausgestattet. Begleitend wurde der Federweg vorne und hinten auf 210/200 mm reduziert (von 230 mm/220 mm), um die Fahrdynamik zu unterstützen. Diese Maßnahme senkt den Schwerpunkt und verbessert das Handling sowie die Manövrierfähigkeit bei moderater Gangart wie auch die Erreichbarkeit des Bodens mit den Füßen beim Anhalten.

Der Semi-Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen der Africa Twin ermöglicht erstklassige Fahreigenschaften im Gelände und stellt beste Allround-Eigenschaften auf der Straße sicher. Der versteifte Lenkkopfbereich unterstützt optimales Vorderradfeeling; die schlanken Hauptrahmenrohre im vorderen Bereich sind für gezieltes Flexverhalten ohne Querrohr konstruiert. Der verschraubte Aluminium-Heckrahmen ist schmal dimensioniert, um dem Fahrer über den reduzierten Schrittbogen die Bodenerreichbarkeit zu erleichtern.

Die Bodenfreiheit der Adventure Sports beträgt 220 mm (30 mm weniger als bei der CRF1000L Africa Twin), der Radstand 1.550 mm, der Lenkkopfwinkel 27,5°, der Gabelnachlauf 106 mm und das Gewicht fahrfertig vollgetankt 243 kg (mit DCT 253 kg).

Die Aluminiumschwinge, deren Konstruktion an die CRF450R angelehnt ist, verbessert auf Grund hoher Steifigkeit die Traktion und das Hinterrad-Feedback. 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 weiter optimiert.

Die Bosch-Elektronik MM 7.10 ist mit einem Gyro-Sensor bestückt, der über 6 Achsen jede Bewegung erfasst. Zentral in der Maschine positioniert, werden damit Rollwinkel und -rate, Neigungswinkel und -rate sowie Gierwinkel und -rate in Echtzeit erfasst. Die Daten über den jeweiligen Bewegungszustand ermöglichen 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 an Vorder- und Hinterrad, den Vorderrad-Bodenkontakt durch die Wheelie-Control und den Schlupf am Hinterrad über die Rear-Lift-Control. Für die Funktion der elektronisch gesteuerten EERA™ Federelemente sind die in Echtzeit ermittelten Daten ebenfalls von elementarer Bedeutung.

Damit das Kurven-ABS unter allen Umständen ideal funktioniert, wurde das System eigens auf die 2024er Adventure Sports mit neuer Vorderrad-Dimension und dazu passendem Federungs-Setup angepasst. Dabei analysiert die Bosch-Steuerelektronik über die Sensorik in Schräglage den Neigungswinkel der Maschine, die Verzögerung (über Drehzahlsensoren an Vorder- und Hinterrad) und die Schlupfrate an Vorder- und Hinterrad, um jeweils den passenden Bremsdruck einzusteuern. Bei ungewolltem Anheben des Hinterrads reguliert die Elektronik die Bremskraft gezielt so ein, dass die Maschine sich stabilisiert.

Wie in der Vergangenheit lässt sich das ABS am Hinterrad für Offroad-Fahrten wahlweise natürlich auch 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 Speichenräder mit Edelstahl-Speichen und Aluminium-Felgenkränzen sind beim 2024er Jahrgang der CRF1100L Africa Twin Adventure Sports nunmehr schlauchlose Bridgestone Battlax Adventure A41-Reifen in der Erstausrüstung montiert, in den Dimensionen 110/80R19 M/C 59V (vorne) und 150/70-R18 M/C 70H (hinten). Größere Stollenreifen von Michelin (Anakee Wild in 110/80-19 M/C 59R TL und 150/70-18 M/C 70R TL) sind ebenfalls zugelassen.

3.2 Motor

- ***Verbesserter Durchzug – der 1.084cm³ große Twin erzeugt mit 112 Nm stattliche 7 % mehr Drehmoment bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen.***
- ***Verdichtung erhöht auf 10,5:1, optimierte ECU-Steuerlektronik, überarbeitete Ventilsteuerzeiten sowie Einlass- und Auslass-Bereiche.***
- ***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 um stattliche 7 % 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 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 Drehmomentverlauf. Die Fahrfreude mit dem signifikant erstarkten Africa Twin-Triebwerk gewinnt damit nochmals spürbar an Intensität und löst im Sattel ehrliche Begeisterung aus.

CRF1100L Africa Twin Adventure Sports: 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 Brennkammern mit Doppelzündung.

Der Technik des SOHC Unicam-Ventiltriebs entstammt dem Motocrosser CRF450R und gestattet kompakte Zylinderköpfe, die wesentlich sind für das Paralleltwin-Konzept zur angestrebten 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 Pleuellwelle mit 270 Grad Pleuellversatz unterstützt gemeinsam mit der unregelmäßigen Zündfolge die angenehm 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.

Der Motor 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 geringe Bauhöhe des Motors. Da die Druckpumpe mit im Öltank platziert ist, entfallen Leitungen zur An- und Abführung des Schmierstoffs. Schwingungen zweiter Ordnung werden über die gegenläufigen Pleuell des Twins ausgeglichen, zwei Ausgleichswellen absorbieren zusätzlich Pleuellwellen-Vibrationen erster Ordnung sowie Kupplungsschwingungen.

Die Pleuellnabe und die Pleuellplatte aus Aluminium nutzen „Assist-Nocken“ für vereinfachtes Hochschalten sowie „Slipper-Nocken“ für den Schiebepetrieb 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 bessere 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

- ***Elektronik mit Sechssachsen-Sensorik optimiert die sichere Funktion der HSTC-Traktionskontrolle bei Asphalt- wie Offroad-Einsatz.***
- ***Dreistufige Wheelie-Control.***
- ***Vier Fahrmodi: Tour, Urban, Gravel, Offroad.***
- ***Zwei User-Fahrmodi für individuelle Präferenzen.***

Die CRF1100L Africa Twin verfügt über eine hochmoderne Steuerelektronik mitsamt elektronischem Gasgriff-Management (Throttle-by-Wire), dazu werden die Daten eines Gyrosensors mitverarbeitet, 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 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 gut spürbar, damit jeder Fahrer etwa das Rutschen des Hinterrads im Offroad-Einsatz optimal kontrollieren kann. 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 und abspeichern. Auch die voreingestellten Modi lassen sich variieren – die HSTC-Traktionskontrolle etwa 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	nicht aktiv	einstellbar in 7 Stufen	einstellbar in 3 Stufen
URBAN	2	2				
GRAVEL	4	3	offroad	aktiv	einstellbar in 7 Stufen	einstellbar in 3 Stufen
OFF-ROAD	3	3				
USER 1 & 2	1-4	1-3	einstellbar	einstellbar		

3.4 DCT-Doppelkupplungsgetriebe

- *Geschmeidig schnelle Gangwechsel ohne spürbare Schaltpausen in den Automatikmodi D und S sowie im manuellen MT-Modus.*
- *DCT-Update für gefühlvolles Anfahren und Schalten in den unteren Gängen.*
- *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.**
- Erkennung von Steigungen und Kurven passt Schaltvorgänge automatisch an.**

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 71 % der verkauften Africa Twin Adventure Sports-Modelle mit DCT an Kunden ausgeliefert; ein klares Zeichen für die Beliebtheit dieser fortschrittlichen Technologie, die im Motorradsektor nur Honda anbietet.

Das Doppelkupplungsgetriebe der Adventure Sports verfügt zusätzlich über eine Kurvererkennung. Das Schaltprogramm passt sich damit automatisch an, wenn die 6-Achsen-Sensorik erkennt, dass das Motorrad eine Kurve durchfährt. Dazu unterstützt die DCT-Steuerungssoftware besonders sanftes Anfahren aus dem Stand sowie geschmeidiges Schaltverhalten auch bei langsamer Fahrt in den unten Gängstufen.

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.

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-Wipptasten 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

- ***Neues Verkleidungsdesign optimiert Windschutz und optischen Auftritt.***
- ***Höhenverstellbares Windschild.***
- ***24,8 Liter Tank, Aluminium-Gepäckträger und Motorschutz.***
- ***LED-Doppelscheinwerfer, DRL-Tagfahrlicht und Kurvenlicht-Funktion.***
- ***Tempomat, Heizgriffe, USB-Anschluss und 12 Volt-Steckdose.***
- ***Bluetooth Konnektivität für Smartphone-Anbindung.***
- ***Multi-Information-Display mit 6,5 Zoll TFT-Touchscreen, kompatibel mit Apple CarPlay® and Android Auto®.***

Die 2024er CRF1100L Africa Twin Adventure Sports ist für lange und besonders lustvolle Langstreckenfahrten geradezu prädestiniert. Die neue, markant designte Frontverkleidung lenkt dank ausgefeilter Aerodynamik den Fahrtwind effizient um den Oberkörper der Besatzung und gestattet so stressfreies Kilometerfressen. Das kompakte und fünffach höhenverstellbare Windschild gewährt uneingeschränkte Sicht nach vorne und bietet gleichzeitig ausreichend Schutz vor Wind und Wetter.

Die neue, ergonomisch optimierte Komfortsitzbank mit 8 % vergrößerter Kontaktfläche verfügt über ein 15 mm dickeres Schaumkissen mit optimierter Dichte, um Ermüdungserscheinungen über längere Distanzen zu reduzieren. Die werkzeuglose

Höhenverstellung erlaubt es, die Sitzhöhe wahlweise auf 835 oder 855 mm einzustellen. Ebenfalls verfügbar ist eine niedrige Sitzbank, diese bietet eine um 25 mm reduzierte Sitzposition und ist in 2 Positionen einstellbar 795 oder 815 mm.

Mit einem Tankvolumen von 24,8 Litern und einem Kraftstoffverbrauch von 4,9 Liter auf 100 km (im WMTC-Messmodus) ermöglicht die Africa Twin Adventure Sports eine Reichweite von mehr als 500 km. Großer Motorschutz sowie eine Aluminium-Gepäckbrücke gehören ebenfalls zur Serienausstattung ab Werk.

Die LED-Doppelscheinwerfer verfügen über integrierte Tagfahrleuchten. Dazu ist die Front mit Kurvenlicht bestückt, welches bei Schräglage zugeschaltet wird. Die LED-Tagfahrlichter passen sich automatisch der Umgebungshelligkeit an, machen das Bike samt Fahrer besser sichtbar und erhöhen die passive Sicherheit. Das dreistufige Kurvenlicht, ebenfalls gesteuert über die Highend-Sensorik, schaltet sich abhängig von Geschwindigkeit und Neigungswinkel in Kurven ein und leuchtet diese optimal aus. Stabile Handschützer gehören außerdem zur Serien-Ausstattung.

Das 6,5 Zoll große Multi-Information-Display (MID) mit Vollfarb-TFT-Touchscreen gestattet eine einfache Kontrolle der Systemeinstellungen. Die Assistenz-Fahrmodi und Setup-Modi für die Federung lassen sich mühelos aufrufen und anwählen. Das MID kann individuell konfiguriert werden, um unterschiedliche Informationen anzuzeigen. Dabei ist es problemlos mit Handschuhen bedienbar.

Dank integriertem Apple CarPlay[®] und Android Auto[®] lassen sich Smartphones über den Touchscreen der Africa Twin nutzen. So kann auf Navigation-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 kabellos via Bluetooth verbunden werden. Die Bedienung erfolgt dann über Tasten links am Lenker.

Vordere und hintere Blinker verfügen über eine Emergency-Stopp-Signalfunktion. Vollbremsungen aus Geschwindigkeiten von über 50 km/h werden damit automatisch den anderen Verkehrsteilnehmern über die Warnblinkfunktion angezeigt. Das Emergency-Stopp-Signal schaltet sich selbsttätig wieder ab – nicht durch einen Timer, sondern exakter mittels Überwachung der unterschiedlichen Rotationsgeschwindigkeiten an Vorder- und Hinterrad. Dieses Feature kann über das MID auch deaktiviert werden, falls gewünscht. Ein Tempomat gehört zur Serienausstattung, damit lassen sich längere Strecken angenehmer gestalten.

Eine leichtgewichtige und kompakte Lithium-Ionen-Batterie, die das Konzept der

Massenzentralisierung unterstützt, gehört zur Serienausstattung.

4. Zubehör

- **Umfassende Auswahl von Honda Originalzubehör, von Tankprotektoren bis hin zu perfekt passenden Koffer- oder Top Case-Gepäcklösungen.**
- **Alle Zubehörteile sind einzeln oder als speziell zugeschnittene Paketangebote mit Preisvorteil erhältlich.**

Bei der CRF1100L Africa Twin Adventure Sports, mit der bevorzugt längere Touren zurückgelegt werden, ist hochwertiges Zubehör für die Besitzer ein wichtiger Faktor, wenn der Wunsch besteht, die Maschine den persönlichen Wünschen anzupassen. Honda Originalzubehör wird 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 Adventure Sports 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 offroad 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 für Motor 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 Fußschalthebel verfügt. Felgendekor Aufklebersätze 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 bietet zwei Integralhelmen Platz und wird komplett mit Halteplatte, Sozious-Rückenlehne und einer Innenpacktasche geliefert. Das 42 Liter Aluminium-Top Case verfügt ebenfalls über eine passende Halteplatte sowie eine Innenpacktasche. 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 Kunststoff oder aus Aluminium erhältlich. Die 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 komplett mit (separatem) Kofferträgersystem und Innenpacktaschen links/rechts geliefert. Breitere Komfort-Soziousfußrasten runden das Paket ab.

Weiteres Zubehör

Für die CRF1100L Africa Twin Adventure Sports des Modelljahrgangs 2024 ist optional eine niedrige Sitzbank erhältlich, die die Sitzhöhe auf 795 bzw. 815 mm reduziert. 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 mm 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
Standgeräusch	92 dB(A), mit DCT 91 dB(A)
Ölvolumen	4,8 Liter, mit DCT 5,2 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Benzineinspritzung
Tankinhalt	24,8 Liter
CO ₂ Emissionen	114 g/km
Verbrauch	4,9 Liter auf 100 km / mit DCT 4,9 Liter auf 100 km
ELEKTRIK	
Batterie	12 Volt / 6 Ah Lithium-Ionen
ANTRIEB	
Kupplung	MT: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Anti-Hopping-Kupplung DCT: zwei Mehrscheiben-Kupplungspakete
Getriebe	6 Gänge, mit DCT elektronisch-hydraulisch gesteuert
Endantrieb	O-Ring-Kette
FAHRWERK	
Rahmen	Semi-Doppelschleifen-Rohrrahmen
Abmessungen L/B/H	2.305/960/1.475 mm
Radstand	1.550 mm
Lenkkopfwinkel	27.5°
Nachlauf	106 mm
Sitzhöhe	835/855 mm (optional mit 795 mm)
Bodenfreiheit	220 mm
Gewicht vollgetankt	243 kg / mit DCT 253 kg
Wendekreis	2,6 Meter

RADAUFHÄNGUNG

Vorne	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), Federweg 210 mm
Hinten	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), Federweg 200 mm

RÄDER

Felge vorne	19 x 2,50 Zoll Speichenrad mit Aluminium-Felge
Felge hinten	18 x 4,00 Zoll Speichenrad mit Aluminium-Felge
Reifen vorne	110/80-R19 M/C 59V (schlauchlos) Bridgestone Battlax Adventure A41
Reifen hinten	150/70-R18 M/C 70H (schlauchlos) Bridgestone Battlax Adventure A41

BREMSEN

ABS	Kurven-ABS, ABS-Modi mit On- und Offroad-Einstellung
Vorne	310 mm Wave-Doppelscheiben, 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, Multi-Informationen-Display
Frontscheinwerfer	LED-Doppelscheinwerfer mit DRL-Tagfahrlicht
Rücklicht	LED
	Smartphone-Anbindung über Bluetooth,

Konnektivität	Apple CarPlay [®] /Android Auto [®]
USB-Anschluss	Ja
12 V Bordsteckdose	Ja
Quickshifter	Optional (MT)
Diebstahlschutz	Wegfahrsperre
Ausstattungs-Features	HSTC-Traktionskontrolle, Wheelie Control, 6 Achsen-Gyrosensor (IMU), Kurvenlicht-Funktion, Tempomat, automatische Blinker-Abschaltung, Notstoppsignal-Funktion

-

** 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, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren. Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.