

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

01 Oktober 2024

HONDA NT1100 – Modelljahr 2025



Die Honda NT1100 ist ein modernes Touring Bike, das Komfort, Agilität und Fahrspaß in idealer Weise verknüpft. Im Modelljahr 2025 erhält sie Updates. Den Zweizylindermotor wartet eine Leistungssteigerung im mittleren Drehzahlbereich auf und eine sechssachsige Inertial Measurement Unit sorgt für eine zusätzliche Präzision der elektronischen Assistenzsysteme. Im Modelljahr 2025 wird es auch die neue Variante NT1100 Electronic Suspension DCT geben, die mit den elektronisch gesteuerten Showa EERA™-Federelementen sowie Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet ist. Überarbeitet wurde auch das Design der Verkleidung. Der höhenverstellbare Windschild lässt sich nun mit einer Hand bedienen, während obere und untere Windabweiser modifiziert wurden, um eine höhere aerodynamische Effizienz bei hohen Geschwindigkeiten zu bieten und den hervorragenden Wetterschutz zu unterstützen. Der Doppel-LED-Scheinwerfer

verfügt jetzt über DRL-Tagfahrlicht für mehr Sicht und Sicherheit. Der vordere Kotflügel wurde im hinteren Bereich für optimierten Spritzwasserschutz verlängert, die überarbeitete Sitzbank bietet mehr Komfort und die serienmäßigen Packtaschen bieten ein vergrößertes Innenvolumen. Drei elektronische Fahrprogramme (Urban, Tour, Rain) und zwei User-Modi unterstützen ein sicheres Fahrvergnügen, sowie auch die dreifach einstellbare Traktionskontrolle mit integrierter Wheelie-Control. Neu im Modelljahr 2025 ist ein Kurven-ABS. Die Vorderrad-Doppelscheibenbremsen sind mit Radial-Vierkolbenzangen ausgestattet. Ein 6,5 Zoll TFT-Touchscreen mit Apple CarPlay® und Android Auto® rundet das Premium-Paket ab.

Inhalt:

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

1. Einleitung

In der Welt der Motorräder mit ihren zahlreichen Adventure-Bikes wünschten sich viele Fahrer Leistung, müheloses Handling, Langstreckenkomfort und moderne Technologie, aber nicht unbedingt den optischen Auftritt oder die Ausmaße typischer Adventure-Bikes.

Die NT1100, welche im Jahr 2022 eingeführt wurde, erfüllt genau diese Ansprüche. Sie ist ein unkompliziertes Touring Bike mit dynamisch-souveräner Leistung, welches den Alltag effizient bewältigt, aber auch beladen auf ausgedehnten Touren brilliert.

Die NT1100 wurde dafür konzipiert, erfahrene wie auch jüngere Fahrer anzusprechen und vielleicht auch den einen oder anderen Enthusiasten an ähnliche Bikes in der Honda Geschichte zu erinnern. Mit dem adaptierten Rahmen und dem bewährten Zweizylinder-Motor der CRF1100L Africa Twin ist eine überzeugende Performance als Basis gewährleistet. Gleichzeitig werten die NT1100 etliche Features und Funktionen auf, die die Attraktivität weiter erhöhen.

Angesichts dieser Kombination aus Leistung und umfangreicher Ausstattung ist es keine Überraschung, dass die NT1100 bereits im Jahr 2023 zu Europas beliebtesten Touring

Bikes zählte und seit ihrer Einführung fast 12.000 Modelle verkauft wurden.

Das Update für das Modelljahr 2025 verbessert die Motorleistung, die Praxistauglichkeit und den Langstreckenkomfort. Hinzu kommt auch die neue Variante NT1100 Electronic Suspension DCT mit elektronisch gesteuerten Showa EERA™ Federelementen sowie Doppelkupplungsgetriebe. Damit festigt das Honda Touring Bike seinen Ruf als ultimativer Allrounder.

2. Modellübersicht

Komfortabel, agil und angenehmer Fahrspaß. So lässt sich die NT1100 kurz und knapp beschreiben. Das gilt auch für das Modelljahr 2025.

Der Zweizylindermotor mit 1.084cm³ Hubraum wurde gezielt überarbeitet – ein- wie auslasseitig und auch in Sachen Verbrennung – um mehr Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich zu erzeugen. So konnte das maximale Drehmoment erfolgreich um 7 % auf 112 Nm gesteigert werden. Die Spitzenleistung beträgt weiterhin 102 PS bzw. 75 kW.

Die elektronischen Features basieren auf einer neuen sechssachsigen Inertial Measurement Unit, welche die 3-stufige HSTC Traktionskontrolle mit integrierter Wheelie Control, die Rear Lift Control sowie das Kurven ABS steuert. Sie umfasst drei Fahrmodi (Urban, Tour, Rain) und zwei frei konfigurierbare User-Fahrmodi.

Das elegante Verkleidungsdesign der NT1100 wurde erneuert und verfeinert, um die aerodynamische Performance noch effizienter mit der tourentauglichen Sitzposition zu verbinden. Der LED-Doppelscheinwerfer ist mit einem neuen DRL-Tagfahrlicht sowie nun auch integrierten Blinker ausgestattet. Überarbeitete zusätzliche Windabweiser (oben wie unten) optimieren den Wind- und Wetter-Schutz, eine Verlängerung des Vorderrad-Kotflügels verbessert den Spritzschutz bei regennasser Fahrbahn.

Der Windschild lässt sich nun vom Fahrer mit einer Hand verstellen. Eine optimierte Sitzbankpolsterung gestattet verbesserten Komfort, während die serienmäßigen Packtaschen ein vergrößertes Volumen erhielten, um rechts wie links jeweils einen Integralhelm aufnehmen zu können

Neu im Modelljahr 2025 ist die Variante NT1100 Electronic Suspension DCT mit elektronisch geregelten Showa EERA™ Federelementen vorne und hinten, die eine

optimierte Dämpfung in allen Fahrsituationen bieten sowie die Möglichkeit, die Vorspannung der hinteren Feder während der Fahrt anzupassen. Beim neuen Electronic Suspension Modell gehört auch das Doppelkupplungsgetriebe zur Serienausstattung.

Der Stahlrahmen der NT1100 kombiniert weiterhin einen vergleichsweise kurzen Radstand und eine Lenkgeometrie mit leichtem, agilem Handling. Die Doppelscheibenbremsen sind mit 310 mm Scheiben und Vierkolben-Radial-Bremszangen ausgestattet. Bei der Bereifung sind die gängigen Dimensionen 120/70-17 vorne und 180/55-17 hinten aufgezogen.

Ein gut ablesbarer und mehrfach einstellbarer 6,5 Zoll TFT Touchscreen in Farbe bietet Apple CarPlay® und Android Auto® Konnektivität. Optimierte Heizgriffe, Seitenkoffer, Hauptständer, Tempomat, eine Steckdose und ein USB-Ladeanschluss sowie selbstrückstellende Blinker und ein ESS-Notbremsignalsystem komplettieren die umfangreiche Serienausstattung.

Die NT1100 mit manuellem Schaltgetriebe ist optional auch mit Hondas einzigartigem DCT-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Die DCT Technik wurde mit dem Modelljahr 2025 überarbeitet, um die Funktionen insbesondere bei niedrigen Geschwindigkeiten zu verbessern. Die Steuerung ist nun mit der Drive by Wire elektronischen Gasgriffsteuerung verknüpft, um ein intuitiveres Schalten in Kurven zu ermöglichen.

Im Modelljahr 2025 wird es folgende Farbvarianten geben:

- Mat Warm Ash Metallic ****NEU****
- Gunmetal Black Metallic ****NEU****
- Pearl Hawkseye Blue

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Motor

-

- ***Verbesserte Kraftentfaltung und mehr Drehmoment (entsprechend den Änderungen bei der Africa Twin Modelljahr 2024)***
- ***Eigenständige Abstimmung von Ansprechverhalten und Motorsound***
- ***6-Gang-Schaltgetriebe mit Anti-Hopping-Kupplung***

Bei Kraftentfaltung und Drehmoment bewirkt das Motor-Update im Vergleich zum Vorgängermodell einen spürbaren Zuwachs im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Der 1.084 cm³ große 8-Ventil-Parallel-Zweizylinder leistet weiterhin 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 Verdichtungsverhältnis beträgt nun 10,5:1 (vorher 10,1:1).

Die NT1100 Modelljahr 2025 verfügt über eine moderne Steuerelektronik mit elektronischem Gasgriff (Throttle-by-Wire), dazu werden die Daten eines Gyrosensors verarbeitet, der über sechs Achsen die Massenträgheit erfasst und den jeweiligen Fahrzustand des Motorrads ermittelt. Die Drosselklappensteuerung der PGM-FI Kraftstoffeinspritzung wurde so optimiert und durch reduzierte Drehmomentschwankungen in den unteren Gängen linearer gestaltet.

Die Einlasskanäle zur Airbox wurden von 25 auf 33 mm Durchmesser vergrößert, um mehr Luft anzusaugen, dazu kommen um 65 mm verlängerte innere Zuführungen. 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 (Twin-Spark) Doppelzündung.

Der angenehme Motorklang begleitet vorteilhaft die sanfte, kraftvolle Beschleunigung und ist perfekt für die vielfältigen Aufgaben, für die die NT1100 konzipiert ist.

Der Honda-typische SOHC Unicam-Ventiltrieb gestattet kompakte Zylinderköpfe mit niedriger Bauhöhe, die wesentlich sind für das schlanke »Packaging« des Paralleltwins. Die Einlassventile messen 10,1 mm im Durchmesser und die Auslassventile 9,3 mm.

Aluminium-Zylinderlaufbuchsen helfen Gewicht zu sparen, die Pleuelwelle mit 270 Grad Hubzapfenversatz unterstützt im Einklang mit der unregelmäßigen Zündfolge die sympathisch pulsierende Laufkultur. Die Pleuelwelle wurde überarbeitet, dazu erhielten die Pleuel eine neue Form und ein verstärktes Design am unteren Ende. Auch die Pleuel sind jetzt 0,4 mm länger und verfügen über modifizierte Pleuelböden, um das Verdichtungsverhältnis zu erhöhen.

Das Pleuelgehäuse ist vertikal geteilt, die Wasserpumpe auf der Kupplungsseite integriert, der Thermostat platzsparend am Pleuelkopf positioniert. Die Pleuelteile für das manuelle Sechsgang-Schaltgetriebe und für die DCT-Variante unterscheiden sich

äußerlich nur wenig. Die Wasserpumpe und die Ölpumpe werden über die beiden Ausgleichswellen zusätzlich mit angetrieben.

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 geringere Bauhöhe des Motors. Da die Druckpumpe direkt mit im Öltank sitzt, entfallen 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 Herunterschalten.

Ein feinfühlig arbeitender Kurbelwellensensor verwaltet beim Modelljahr 2025 der NT1100 die Fehlzündungs-Erkennung, was für die exakte Funktion aller Onboard-Diagnosen wichtig ist. Darüber hinaus erlaubt die erweiterte Lambda-Sensorik eine präzise Messung der Luft/Kraftstoff-Anteile, die für die Einhaltung der Emissionen nach Euro 5+ Regularien ebenfalls von Bedeutung sind.

3.2 Motor-Elektronik

- ***Sechssachsige Inertial Measurement Unit (IMU) für präzise Steuerung der Fahrprogramme***
- ***Drei Fahrmodi (Urban, Rain, Tour) plus zwei User-Fahrmodi***
- ***In drei Stufen regelbare HSTC (Honda Selectable Torque Control) Traktionskontrolle***
- ***Dreistufig einstellbare Wheelie-Control***

Elektronisches Throttle By Wire-Gasgriff-Management und Sechssachsen-Bewegungssensorik gehören zum Herzstück des neuen Elektronikpakets der NT1100.

Motorleistung, HSTC (Honda Selectable Torque Control) Traktionskontrolle und Wheelie-Control werden über den elektronischen Gasgriff (TBW) je nach gewähltem Fahrmodus verwaltet und gesteuert. Drei vorkonfigurierte Fahrmodi (Urban, Rain, Tour) stehen zur Auswahl, die eine Vielzahl von Fahrbedingungen abdecken. Für die frei wählbaren User-Fahrmodi lassen sich Leistung und Motorbremse in drei Stufen bestimmen, wobei Stufe 1 das jeweilige Maximum darstellt. Für die HSTC Traktionskontrolle sowie die Wheelie Control sind ebenfalls drei Stufen anwählbar, wobei hier Level 3 die höchste Interventionsstufe darstellt.

Die Auswahl des gewünschten Modus erfolgt über Schalter am linken Lenker. Eine

Anzeige im TFT-Display wird aktiviert, wenn die HSTC Traktionskontrolle aktiviert ist.

URBAN als Standard-Modus bietet eine universell geeignete Einstellung für Leistungsentfaltung und Motorbremse.

RAIN reduziert die Motorleistung und die Motorbremsung für zusätzliche Sicherheit auf nassem oder rutschigem Asphalt.

TOUR verbindet maximale Leistungsentfaltung mit mittlerer Motorbremse und eignet sich für Touren mit Sozius und Gepäck, und auch wenn z. B. kraftvolles Beschleunigen gefragt ist.

USER 1 und 2 lässt zwei personalisierte Setups zu. Die individualisierten User-Modi werden automatisch gespeichert und müssen nicht neu eingestellt werden, wenn die Zündung nach Stopps wieder eingeschaltet wird.

Es gibt außerdem drei Stufen der HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control) mit integrierter Wheelie Control. Der Eingriffsumfang jeder Stufe wird über den jeweiligen Gyrosensor-Input in Echtzeit gesteuert. Stufe 3 bietet den höchsten Eingriff, Stufe 1 den niedrigsten Eingriff. Eine Anzeige im Instrumentendisplay wird aktiviert, wenn die Traktionskontrolle eingreift; diese HSTC-Anzeige kann auch komplett abgeschaltet werden.

3.3 DCT Doppelkupplungsgetriebe

- ***Das DCT ist nun mit der IMU Steuerung verbunden***
- ***Kurvenerkennung passt Schaltvorgänge automatisch an***
- ***Verbessertes Fahrverhalten bei langsamen Fahrten***
- ***Mit DCT sind Gangwechsel automatisiert (AT) sowie manuell (MT) möglich***
- ***Der dreistufige S-Modus lässt höhere Drehzahlen zu und schaltet früher zurück; ideal für dynamisch sportliches Fahren***

Seit der Vorstellung des Honda DCT im Jahr 2010 in der VFR1200F hat Honda allein in Europa bereits mehr als 240.000 Motorräder mit diesem System verkauft. Ein weiterer Beweis für die Beliebtheit des Doppelkupplungsgetriebes: Seit der Einführung der NT1100 haben sich 66 % der Kunden für die DCT-Option entschieden.

Die NT1100 Modelljahr 2025 bleibt weiterhin mit manuellem 6-Gang-Schaltgetriebe oder optionalem DCT-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Die neue Variante NT1100 Electronic Suspension DCT enthält DCT in der Serienausstattung.

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 für den zweiten, vierten und sechsten Gang. Für eine kompakte Bauweise sind die beiden Hauptwellen ineinandergesteckt. Jede Kupplung wird unabhängig von der anderen durch einen eigenen elektrohydraulischen Kreislauf gesteuert.

Bei der NT1100 Modelljahr 2025 wurden folgende DCT-Entwicklungsziele angestrebt: Sanfteres Anfahren aus dem Stand und verbesserte Kontrolle bei niedrigem Tempo (unter 10 km/h) sowie bei U-Turn-Wendemanövern im Stadtverkehr.

Die speziell für den Betrieb bei Schrittempo verbesserte DCT-Technologie berücksichtigt den Öldruck im Kupplungs-Druckzylinder an Stelle des Öldrucks im Gesamtsystem, was ein verbessertes und feinfühligeres Ansprechverhalten bewirkt. Auch die Art und Weise wie das Throttle by Wire-System die Drosselklappen unter Einbindung der Daten aus der 6-Achsen-Sensorik elektronisch bei langsamer Fahrt ansteuert und öffnet, wurde zusätzlich fein abgestimmt.

Mit einem für die NT1100 spezifischen Schaltmuster, und um die neue stärkere Drehmomententfaltung im mittleren Bereich sowie die neue Kurvenerkennung zu nutzen, verweilt das DCT nun länger in den Gängen und bremst vor dem Herunterschalten ab, um das Fahrerlebnis komfortabler zu gestalten. Auch das Timing fürs Hochschalten wurde verbessert und dem Motorcharakter angepasst.

Das Ergebnis ist ein gleichmäßiger und schneller Gangwechsel ohne spürbare Schaltpausen. 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. Auch die Zugkraft und das Drehmoment am Hinterrad wird 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. Level 1 wechselt die Gänge im mittleren Drehzahlbereich. Level 3 ist sportlicher auf höhere Drehzahlen ausgelegt und Level 2 in der Funktion zwischen den beiden angesiedelt. Die ECU lässt den Motor vor dem Hochschalten höher drehen und schaltet für mehr Motorbremswirkung früher zurück. Die bevorzugte Auswahl im dreistufigen S-Automatikmodus kann auch gespeichert werden. Im MT-Modus schaltet der Fahrer die Gänge manuell über Tasten für Daumen und Zeigefinger an der linken Armatur.

3.4 Styling & Ausstattung

-

- ***Überarbeitetes Verkleidungsdesign, fünffach verstellbarer Windschild mit einhändiger Bedienung, verlängerter Kotflügel vorne, verbesserter Wetterschutz***
- ***LED-Doppelscheinwerfer mit neuem DRL-Tagfahrlicht***
- ***Vergrößerte Seitenkoffer zur Aufnahme je eines Integralhelms***
- ***Serienmäßig mit Heizgriffen, Hauptständer, Bordsteckdose und USB-Anschluss erhältlich; 6,5 Zoll TFT-Farbdisplay und Smartphone-Konnektivität***

Die NT1100 wurde als sportlich agiles Motorrad konzipiert, welches mit effizientem Wetterschutz sowie guter Ergonomie und Alltags-Komfort überzeugt, aber auch auf langen Touren reichlich Fahrspaß bietet. Ziel war es, für Fahrer und Sozius auf Touren Fahrfreude und Erlebnisqualität zu steigern.

Die Updates im Modelljahr 2025 rücken Komfort- und praktische Aspekte noch stärker in den Mittelpunkt. Das Design bleibt dynamisch und anspruchsvoll mit gradlinig-glatte Oberflächen, die den Tourencharakter betonen. Die obere Verkleidung – jetzt teilweise aus biologisch abbaubarem Durabio gefertigt – wurde für eine schlankere Anmutung neugestaltet, die mit der ebenfalls reduzierten Heck-Optik harmoniert.

Der LED-Doppelscheinwerfer mit neuem DRL-Tagfahrlicht integriert dezent die Blinker. Kontrastierende Fern- und Abblendlichter bewirken eine faszinierende Front. Auch Blinker und Rücklicht sind in LED-Lichttechnik ausgeführt. Die serienmäßigen oberen und unteren Windabweiser bieten Wind- und Wetterschutz für die Arme und die unteren Körperteile.

Der Windschild präsentiert sich ebenfalls verändert. Neu sind die praktische mit einer Hand und die fünfstufige Höhen- und Winkelverstellung. 167 mm beträgt der Verstellbereich von der niedrigsten zur höchsten Stellung. In der tiefsten Position wird der Fahrwind um die Schultern gelenkt, in der höchsten über den Helm des Fahrers. Dazu

erhielt der Vorderrad-Kotflügel eine Spritzschutzverlängerung um 150 mm.

Eine Sitzbank mit optimierter Polsterung steigert den Komfort für Fahrer und Beifahrer. Der Sitzauflage für den Fahrer wurde im hinteren Bereich um 20 % vergrößert, ohne Einbußen bei der Bodenerreichbarkeit. Die Sitzhöhe beträgt unverändert 820 mm. Wie bisher ist ein praxisingerechter Haltegriff für den Sozius vorhanden, der in den Gepäckträger integriert ist.

Der Schalldämpfer verläuft flach, um das Gepäckvolumen zu maximieren. Die serienmäßigen Seitenkoffer sind abnehmbar. Für das Modelljahr 2025 wurde deren Volumen durch einen 25 mm tieferen Deckel erweitert. Das Koffer-Fassungsvermögen wuchs damit auf 37 Liter links und 36 Liter rechts (vorher 33/32 Liter). Damit bieten beide Platz für einen Integralhelm.

Der gut ablesbare 6,5 Zoll große TFT-Touchscreen bietet drei Ansichten. GOLD zeigt numerische Informationen sowie Modi-Angaben. SILVER fokussiert auf Tacho und Drehzahlmesser, BRONZE nur auf den Drehzahlmesser. Die Hintergrundfarbe lässt zu einer Standardeinstellung die Wahl zwischen Schwarz oder Weiss. Apple CarPlay®, Android Auto® und Bluetooth-Konnektivität ermöglichen den Zugriff auf Smartphone - Funktionen.

Eine ebenso hochwertige wie gewichtssparende Ergänzung ist der Einsatz eines neuen SKYRICH HJ13L Lithium-Ionen-Akkus, der 2,5 kg Gewicht einsparen hilft und zur Massenzentralisierung beiträgt. Abgerundet wird die Premium-Ausstattung durch selbstrückstellende Blinker und ein Rücklicht mit ESS-Notbremssignalfunktion. Die durchdachte und praxisingerechte Funktionalität der NT1100 wird durch den Hauptständer, einen USB-Ladeanschluss sowie eine 12 Volt-Steckdose noch weiter gesteigert.

3.5 Chassis

- ***Neu im Modelljahr 2025 mit 6-Achsen-Sensorik und Kurven-ABS***
- ***Neue Electronic Suspension Variante mit elektronisch gesteuerten Showa EERATM-Federelementen***
- ***Stahl-Semi-Schleifenrahmen mit Aluminium-Rahmenheck, Upside-Down Gabel und Pro-Link-Aufhängung***
- ***310 mm Doppelscheibenbremsen mit Radial-Vierkolbenzangen***

Das Herzstück der Änderungen bei der NT1100 Modelljahr 2025 ist die neue 6-Achsen-Sensorbox, die in Echtzeit die positive bzw. negative Beschleunigung, die Dreh- und

Rollbewegungen in alle Richtungen und die Lageänderungen nach oben/unten erfasst. Damit wird der jeweilige Fahrzustand des Bikes ermittelt, um von der hochmodernen Steuerelektronik, die den Throttle by Wire-Gasgriff miteinbezieht, verarbeitet zu werden. So ist das komplexe System in der Lage, sämtliche Motorsteuerfunktionen, die Fahrassistenz-Programme und die Funktionen der Fahrwerkämpfung bei der Electronic Suspension Variante zu bestimmen.

Auch die Elektronik des Kurven-ABS sowie der Hinterradabheberkennung sind mit eingebunden. Die 6-Achsen Sensorik erfasst den Neigungswinkel und die Verzögerung und berücksichtigt dazu die Schlupfrate an Vorder- und Hinterrad, um den Bremsdruck über das ABS zu steuern. Wird ein drohender Haftungsverlust oder Abheben des Hinterrads erkannt, steuert es die Bremskraft gezielt, um die Stabilität aufrechtzuerhalten.

Neu für das Modelljahr 2025 ist die Variante NT1100 Electronic Suspension DCT mit elektronischem Showa EERA™ Fahrwerk. Bislang gab es diese Electronic Suspension Ausstattung, die die Dämpfung der Federelemente vorne wie hinten abhängig von Tempo, beanspruchtem Federweg sowie gewähltem Setup einreguliert, bei der CRF1100L Africa Twin und AfricaTwin Adventure Sports.

Das EERA™-Fahrwerk passt das Dämpfungsniveau 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 15 Millisekunden (0,015 Sekunden) nach der Berechnung, gezielte Anpassungen am Dämpfungsverhalten der Federelemente vor. Die enorme Verarbeitungsgeschwindigkeit und damit die Flexibilität des Systems erlauben die Anpassung der Dämpfung so zu programmieren, dass diese sich an der Gangart orientiert – was z.B. eine straffere Dämpfung bei höherem Tempo einzuregulieren unterstützt.

Die Showa EERA™-Technik ermöglicht, dass der Fahrer zwischen Fahrkomfort bei niedriger Geschwindigkeit, Stabilität bei sportlichem Touren sowie angepasster Federung bei regennasser Fahrbahn wählen kann. Das EERA™-System reduziert zusätzlich auch das Gabel-Eintauchverhalten bei harten Bremsmanövern.

Drei vorkonfigurierte Federungsmodi stehen bei der NT1100 Electronic Suspension DCT zur Auswahl:

- **URBAN** ist eine universelle Standard-Fahrwerksabstimmung und sorgt für agiles Handling in einer Vielzahl von Fahrsituationen.
- **TOUR** bietet maximale Brems- und Kurvenstabilität und die stärkste Dämpfung für hohe Geschwindigkeiten und Touren zu zweit mit voller Beladung.
- **RAIN** mildert die Dämpfungsreaktion und sorgt so für ein gefühlvolles Ansprechen der Federung bei nasser Fahrbahn.
- **USER** ermöglicht eine individuelle Wahl der Dämpfungs-Einstellungen.

Showa-EERA™ bietet außerdem die Möglichkeit, die Federvorspannung am Hinterrad während der Fahrt in 24 Stufen fein einzustellen. Die Standard-Variante der NT1100 ist mit einer 43 mm Upside Down Gabel von Showa ausgestattet, bei der die Federvorspannung sowie die Zugstufen-Dämpfung einstellbar sind und der Federweg 150 mm Federweg beträgt. Auch der Showa-Stoßdämpfer der Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Umlenkung verfügt über 150 mm Federweg. Um das Fahren mit Sozius und/oder Gepäck komfortabler zu gestalten, lässt sich die Federvorspannung hier hydraulisch über ein praktisches Handdrehrad anpassen.

Die Aluminiumgussräder mit hohlen Naben verfügen über ein ansprechendes, sich kreuzendes Speichendesign. Aufgezogen sind moderne Radialreifen der Dimensionen 120/70-R17 vorne und 180/55-R17 hinten.

Der Radstand misst 1.535 mm, Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen 26,5°/108 mm, die Bodenfreiheit 175 mm. Das Gewicht für die NT1100 mit Sechsgang-Schaltgetriebe beläuft sich vollgetankt auf 238 kg, die Variante mit DCT-Doppelkupplung wiegt 248 kg. Die neue Electronic Suspension DCT Variante zeigt 249 kg auf der Waage.

310 mm Doppelscheibenbremsen vorne werden mit Radial-Vierkolben-Bremssätteln kombiniert. Die hintere 256 mm Einscheibenbremse ist mit einem Einkolbensattel ausgestattet.

4. Zubehör

Das Honda Original Zubehör für die NT1100 umfasst einen Quickshifter mit Auto-Blipper Funktion, Aluminium Design-Paneele für das Gepäck und brandneue dekorative Sticker Sets in zwei Farben. Zur weiteren Individualisierung werden zwei Ausstattungs-Pakete angeboten, wobei alle Teile auf Wunsch auch einzeln erhältlich sind:

URBAN-PAKET

Farblich passendes 50 Liter Topcase mit Innentasche und Komfort-Rückenlehne, sowie ein Alarm System.

VOYAGE-Paket

Farblich passendes 50 Liter Topcase mit Innentasche und Komfort-Rückenlehne, 4,5 Liter Tanktasche, Komfortsitze für Fahrer und Sozius, Komfortfußrasten für den Sozius und Nebelscheinwerfer.

5. Technische Daten

	<u>NT1100 MJ2025</u>	<u>NT1100 DCT MJ2025</u>	<u>NT1100 DCT Electronic Suspension MJ2025</u>
Motor			
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-SOHC-Viertakt-Reihenmotor, Unicam-Zylinderkopf, 8 Ventile, 270°-Kurbelwelle, EURO 5		
Hubraum (in cm ³)	1.084		
Bohrung & Hub (in mm)	92 x 81,5		
Verdichtung	10,5:1		
Max. Leistung (kW)	102 PS (75 kW) bei 7.500 U/min		
Max. Drehmoment (Nm)	112 Nm bei 5.500 U/min		
Geräusch (dB)	max. 94dB	max. 95dB	
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h		
Ölvolumen (l)	4,8	5,2	
Starter	E-Starter		
Kraftstoffsystem			

Gemischtaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung		
Tankvolumen (in l)	20,4		
CO ₂ g/km	116 g/km		
Verbrauch	5,0 L/100km		
Elektronik			
Batterie Typ	Lithium-Ion		
Batteriekapazität	12 V 6.0 Ah		
Antrieb			
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	2 Mehrscheiben-Kupplungspakete	
Getriebe	6-Gang-manuell	6-Gang-DCT	
Endantrieb	Kette		
Rahmen			
Typ	Stahlrohrrahmen		
Chassis			
Abmessungen (L x B x H, in mm)	2.240 mm x 860 mm x 1.340 mm		
Radstand (in mm)	1.535 mm		
Lenkkopfwinkel	26,5°		
Nachlauf (in mm)	108 mm		
Sitzhöhe (in mm)	820 mm		
Bodenfreiheit	175 mm		
Leergewicht	238 kg +12 kg Gepäcktaschen	248 kg +12 kg Gepäcktaschen	249 kg +12 kg Gepäcktaschen

Radaufhängung			
Vorne	43 mm Showa SFF-BP USD-Telegabel, Federvorspannung einstellbar, Federweg 150 mm	43 mm Showa SFF-BP USD-Telegabel, Federvorspannung einstellbar, Federweg 150 mm	43 mm Showa USD-Telegabel, elektronisch gesteuertes, semiaktives EERA™ System mit variabler Zug- und Druckstufen-Dämpfung, Federweg 150 mm
Hinten	Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Showa Gasdruckdämpfer, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar, 150 mm Federweg	Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Showa Gasdruckdämpfer, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar, 150 mm Federweg	Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Showa Gasdruckdämpfer, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar und elektronisch gesteuertes, semiaktives EERA™ System mit variabler Zug- und Druckstufen-Dämpfung, 150 mm Federweg
Räder			
Typ vorne	17M/C X MT3.50 Aluminium-Speichenrad		
Typ hinten	17M/C X MT5.50 Aluminium-Speichenrad		
Reifen vorne	120/70ZR17 M/C (58W)		
Reifen hinten	180/55ZR17 M/C (73W)		
Bremsen			
ABS-System	2-Kanal IMU basiertes Kurven-ABS		
Typ vorne	310 mm Doppelscheibenbremsen, schwimmend gelagert, 4-Kolben-Radial-Bremszangen		
Typ hinten	256 mm Einscheibenbremse, Einkolben-Bremszange		

Instrumente & Elektronik	
Instrumente	LCD-Tacho, 6,5-Zoll-TFT-Touchscreen Multi Information Display
Frontscheinwerfer	LED
Tageslicht	Ja
Rücklicht	LED
Konnektivität	Apple Car Play & Android Auto
USB Anschluss	USB-A
12V Steckdose	Ja
Blinkerrückstellung	Ja
Quickshifter	Optional
Sicherheitssystem	HISS
Tempomat	Ja
Fahrmodi	Tour, Urban, Rain, User 1 und User 2
HSTC mit integrierter Wheelie Control	3 Level + OFF
Hinterradtraktion	Ja
Zusätzliche Features	Einstellbarer Windschild (167 mm)

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.

