

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

30 Juli 2024

CRF1100L Africa Twin, Modelljahrgang 2025



Als athletisch-kerniger ADV-Allrounder empfehlen sich die 2025er Honda CRF1100L Africa Twin und die CRF1100L Africa Twin ES für die Suche nach neuen Horizonten, mit aktualisierten Grafikdekors und neuen Farben.

Die Africa Twin überzeugt mit herkömmlichen Federelementen, während die parallel offerierte ES-Variante zusätzlich mit Showa EERA™-Fahrwerk und elektronisch geregelter Dämpfung ausgestattet ist und dazu bereits serienmäßig über Heizgriffe und 12 Volt-Bordsteckdose verfügt.

Kompaktes Verkleidungs-Bodywork mitsamt 5-fach höhenverstellbarer Scheibe, schlanke Doppelsitzbank und schlauchlose Reifen zieren beide Modelle. Das moderne

Elektronikpaket mit 6-Achsen-Sensorik unterstützt den Fahrspass und steigert die Sicherheit mit vier Fahrmodis, Kurven-ABS und sicherheitsfördernder 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, Reise und Adventure – stehen optional zur Auswahl, um die Ausstattung individuell zu perfektionieren. Beide Modelle sind auch mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich und empfehlen sich als Partner für Abenteuer-Touren und abwechslungsreiche Ausfahrten.

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. Die komplett neu konstruierte Africa Twin als CRF1000L erschien zur Saison 2016 und bereichert seither äußerst erfolgreich die Adventure-Bike-Palette.

Die treffsichere Balance aus Leistung und Leichtigkeit zeichnete das Original einst aus. Genau das gilt auch für die aktuelle CRF1000L Africa Twin. Die Kombination aus attraktiver Optik und Parallel-Zweizylinder, der durchzugsstarke Dynamik mit Fahrspass verquickt, sowie das Onroad wie Offroad überzeugende Fahrverhalten ergeben den perfekten ADV-Allrounder. Für die an technischer Perfektion und Zuverlässigkeit interessierten Globetrotter, Tourenfahrer und Pendler stellen die Africa Twin-Modelle deshalb die erste Wahl dar.

Zum Modelljahr 2018 erhielten die Modelle mit herkömmlichem Schaltgetriebe als auch mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe ein elektronisches Gasgriff-Management (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, vergrößertem Tankvolumen sowie längeren Federwegen, die für besonders ausgedehnte Adventure-Touren ideal gerüstet ist.

Mit der Evolution 2020 und dem langhubiger ausgelegten Zweizylinder mit 1.084cm³ 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 brachte weitere attraktive Entwicklungsschritte. Zum einen für die CRF1100L Africa Twin, die zu spürbar gesteigertem Durchzugsvermögen eine verbesserte Ausstattung und einen modernisierten optischen Auftritt erhielt. Zum anderen zusätzlich die neue CRF1100L ES mit elektronisch geregelter Showa EERATM-Fahrwerk. Beide Varianten fahren technisch unverändert in das Modelljahr 2025 und setzen in ihrer Klasse der allroundtauglichen Big-Bore-Adventure-Bikes weiterhin die Maßstäbe punkto Technologie und Ausstattung, Performance, Handling und Zuverlässigkeit.

Seit dem Comeback im Jahr 2016 rangiert die Honda Africa Twin auf Rang 2 unter den hubraumstärksten Adventure Bikes. Über 104.000 Einheiten fanden in Europa bisher in Kundenhand. Die Beliebtheit der Africa Twin ist ungebrochen; die Maschine gehört zu den drei bestverkauften Modellen von Honda. In sechs von acht Kalenderjahren (2016 bis 2023) brillierte die Africa Twin sogar als Topseller.

** Siehe auch die Presseinformation zur 2025er 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. Der Zweizylinder-Reihenmotor mit 1.084cm³ Hubraum begeistert mit reichlich Durchzugskraft bereits aus unteren und mittleren Drehzahlen. Die Spitzenleistung beträgt 102 PS (75 kW) bei 7.500 Touren, das maximale Drehmoment von 112 Nm liegt bei 5.500 U/min an.

2025 stehen weiterhin zwei Africa-Twin-Modelle zur Auswahl. Die CRF1100L Africa Twin mit herkömmlichem Showa-Fahrwerk sowie die CRF1100L Africa Twin ES mit elektronisch geregelten Federelementen (Showa EERA™). 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 (seit 2024) ist die Verwendung von schlauchlosen Reifen, statt der vorherigen Schlauchreifen.

Die Elektronik mit Sechsbachsen-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 breiten und vorteilhaft positionierten Lenker. Die Verkleidung mit 5-fach verstellbarer Scheibe entzückt Tourenfahrer mit praxisgerechtem Windschutz und erlaubt gleichzeitig beste Sicht nach vorne.

Dual-LED-Tagfahrlichter werden im Alltag 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 2025 der CRF1100L Africa Twin ist in drei Farben mit neuen Graphics erhältlich:

- Grand Prix Red
- Matt Ballistic Black Metallic
- Pearl Glare White mit ****NEU**** Pearl Hawkseye Blue Metallic Tricolour (erhältlich nur bei der CRF1100L Africa Twin ES)

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Fahrwerk

- *ES-Variante mit elektronisch gesteuerten EERA-Federelementen vorne und hinten. Alternativ mit Standard-Federelementen von Showa erhältlich.*
- *Stahlrahmen, verschraubter Aluminium-Heckrahmen, Aluminium-Schwinge mit Pro-Link-Aufhängung für optimale Traktion und bestes Feedback.*
- *Moderne Steuerelektronik mit Gyro-Sensorik, die die Fahrzeugbewegungen über 6 Achsen erfasst; inklusive Kurven-ABS-Funktion.*
- *21/18-Zoll-Radgrößen mit Schlauchlos-Reifen bestückt.*

Das elektronisch geregelte Showa EERA™ Fahrwerk wurde speziell für die CRF1100L Africa Twin ES entwickelt und abgestimmt. Zuvor gab es diese Technik, die die Dämpfung der Federelemente vorne wie hinten abhängig von Tempo, beanspruchtem Federweg sowie gewähltem Setup einreguliert, beim 1100er Africa Twin Adventure Sports-Modell. Der Federweg beträgt bei beiden Modellen 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 ermöglicht es, 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 Showa EERA™-Technik gestattet es dem Fahrer, über den TFT-Touchscreen zwischen Fahrkomfort bei niedriger Geschwindigkeit, Stabilität bei höherer Geschwindigkeit, sportlicher Leistung auf der Straße oder speziell angepasstem Offroad-Fahrverhalten zu wählen. Zur Setup-Anpassung stehen vier Optionen offen: Fahrer, Fahrer mit Gepäck, Fahrer mit Sozius und Fahrer mit Sozius und Gepäck.

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 an 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 angesteuert.

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 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 geschmiedetem Aluminium, 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 ist mit einer Gyro-Sensorik bestückt, die es ermöglicht, die Fahrzeugbewegungen über 6 Achsen zu erfassen. Zentral in der Maschine positioniert, werden damit Rollwinkel und -rate, Neigungswinkel und -rate sowie Gierwinkel und -rate in Echtzeit erfasst.

Die Bewegungszustand-Daten ermöglichen es der Elektronik, exakt und präzise zu steuern: Die Hinterrad-Traktion (unter Einbindung des Trottle-by-Wire-Gasgriffs und der 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 EERATM-Federelemente bei der ES-Variante basiert auf den ermittelten Daten.

Damit das Kurven-ABS allzeit perfekt funktioniert, analysiert die 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-Speichenrad-Kombination (mit 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 Parallel-Twin erzeugt 112 Nm und besonders kraftvollen Durchzug aus niedrigen und mittleren Drehzahlen.*
- *Elastische Leistungsabgabe und 102 PS (75 kW) Spitzenleistung.*
- *Unicam-Zylinderköpfe, 8 Ventile, Anti-Hopping-Kupplung.*

Der charakterstarke 1.084 cm³ große 8-Ventil-Parallel-Zweizylinder wurde bei der letzten Überarbeitung 2024 speziell bei unteren und mittleren Drehzahlen auf praxisfreundlichen Durchzug optimiert. Dafür stehen 102 PS (75 kW) Leistung bei 7.500 U/min zur Verfügung, das maximale Drehmoment beträgt 112 Nm bei 5.500 U/min. Die Bohrung beträgt 92 mm bei einem Hub von 81,5 mm und das Verdichtungsverhältnis 10,5:1.

Die Ansaugkanäle der Airbox messen 35 mm im Durchmesser, die inneren Zuführungen dazu präsentieren sich längenoptimiert. 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-Steereinheit für die Zündung unterstützen einen direkten Sprühstrahl des zündfähigen Gemischs in die Brennkammern mit Doppelzündung.

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.

Die 2024er Motor-Updates umfassten außerdem: eine modifizierte 270°-Kurbelwelle, neu geformte und verstärkte Pleuel sowie neue Kolben (0,4 mm länger sowie mit modifiziertem Kolbenboden) – für optimale Zündung und Motorleistung.

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

Das Schalldämpfersystem, dessen Innereien für die 2024er Motorenentwicklung mit überarbeitet wurde, unterstützt die Performance und die Fahrbarkeit bei niedrigen Drehzahlen; zusätzlich wird Gewicht eingespart und ein angenehmer Basston erreicht.

3.3 Motor- und Chassis-Elektronik

Das Elektronikpaket mit Sechsbachsen-Sensorik optimiert die sichere Funktion der HSTC-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 moderne Steuerelektronik mitsamt elektronischem Gasgriff-Management (Throttle-by-Wire), dazu werden die Daten eines Gyro-Sensors verarbeitet, der über 6 Achsen die Massenträgheit erfasst und den jeweiligen Fahrzustand des Motorrads ermittelt. Das ausgereifte und feinoptimierte System gestattet es, die Motorleistung in vier Stufen und die Motorbremswirkung in drei Stufen zu bestimmen.

Die sicherheitsfördernde 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 gut spürbar, damit zum Beispiel ein gezielt durchdrehendes Hinterrad im Offroad-Einsatz vom Fahrer optimal kontrolliert werden 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 Vorderrad-Liften und Stufe 2 liegt in der Mitte zwischen beiden. Wie die HSTC-Traktionskontrolle kann die Wheelie Control 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.

Bei den Riding Modes bleibt die Leistungsabgabe stets gleich, je nach Wahl der Modi ändern sich lediglich die Leistungsstufen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist die Leistungsabgabe im 1. und 2. Gang in allen Leistungsmodi gleich, um dem Fahrer optimale Kontrolle und Sicherheit zu bieten.

Die Fahrmodi im Überblick

Fahrmodi	Power	Motorbremse	ABS	G Switch	HSTC	Wheelie Control
TOUR	1	2	onroad	nicht aktiv	einstellbar	einstellbar
URBAN	2	2				
GRAVEL	4	3			in	in

			offroad	aktiv	7 Stufen	3 Stufen
OFF-ROAD	3	3				
USER 1 & 2	1-4	1-3	einstellbar	einstellbar		

3.4 DCT-Doppelkupplungsgetriebe

- *Schnelle und nahtlos-geschmeidige Gangwechsel ohne spürbare Schaltpausen in den Automatikmodi D und S sowie im manuellen MT-Modus.*
- *Gefühlvoll sanftes Anfahren und Schrittempo halten ist problemlos möglich.*
- *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.*
- *Kurvenerkennung passt Schaltprogramme passend an.*

Honda hat in Europa bereits über 251.000 Motorräder mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT steht für Dual Clutch Transmission) verkauft. Ende 2009 debütierte das System in der VFR1200F. 2023 wurden 41 % der verkauften Africa Twin-Modelle mit DCT an Kunden ausgeliefert; bei den Africa Twins Adventure Sports-Modellen waren es 61 % – ein klares Zeichen für die Beliebtheit der DCT-Technologie, die im Motorradsektor nur Honda anbietet.

Das Doppelkupplungsgetriebe der CRF1100L Africa Twin verfügt zusätzlich über eine Kurvenerkennung. Das Schaltprogramm passt sich so automatisch an, wenn die 6-Achsen-Sensorik erkennt, dass das Motorrad eine Kurve durchfährt. Dazu unterstützt die Steuerungs-Software der letzten, drehmomentoptimierten Motorgeneration das besonders geschmeidige Anfahren aus dem Stand sowie das ausgesprochen sanfte 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 sportliches 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 Gripp. 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

- 5-fach verstellbare Windscheibe für optimalen Fahrkomfort.
- Heizgriffe und 12 Volt-Bordsteckdose bei ES-Variante serienmässig.
- Kompakte Verkleidung, offroadtauglich schlanker Sitz, 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. Perfekte Ergonomie, ausgefeilte Frontverkleidung und Sitzbank-Gestaltung sowie das 5-fach verstellbare Windschild gestalten Ausfahrten oder Pendeln in städtischen Gefilden erfreulich komfortabel.

Die CRF1100L Africa Twin ES ist mit Blick auf gesteigerte Praxistauglichkeit bereits serienmässig mit Heizgriffen und einer 12 Volt-Ladebuchse ausgestattet.

Die Sitzhöhe beträgt wahlweise 850 bzw. 870 mm, der breite 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 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-Informations-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 zur Serienausstattung.

4. Zubehör

- *Umfassende Auswahl von Honda Originalzubehör, von Tankpads bis hin zu perfekt passenden Koffer- oder Topcase-Gepäcklösungen.*
- *Alle Zubehörteile sind einzeln oder als Paketangebot mit Preisvorteil erhältlich.*
- *Rally-, Adventure-, Urban- und Reise-Pakete erleichtern dem Besitzer die perfekte Anpassung an persönliche Wünsche und Idealvorstellungen.*

Bei der CRF1100L Africa Twin, mit der auf Asphalt wie Offroad 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 in Japan entwickelt und in Honda-Zentren auf der ganzen Welt nach höchsten Qualitätsstandards hergestellt.

Das umfangreiche Honda Originalzubehör-Angebot für die CRF1100L Africa Twin und die ES-Variante lässt keine Wünsche offen. Praktisch und kostengünstig zugleich sind komplette Paketangebote, die sich individuell auch kombinieren lassen. 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 robuste Protektion wünschen. Das Paket beinhaltet breite Rally-Fußrasten für sicheren Halt und optimierte Kontrolle sowie Kühlergrill und Motorschutz inkl. Montagekit, die bei Ausrutschern das Schlimmste verhindern. Für die Africa Twin mit Schaltgetriebe ist ein Schaltassistent im Lieferumfang enthalten, während die DCT-Option über einen zusätzlichen Fußschalthebel verfügt. Farblich abgestimmte Handprotektoren erweisen sich bei schlechter Witterung sowie in rauen oder engen Offroad-Passagen als nützlich. Dekorative Felgenstreifen ergänzen das Gesamtbild.

Adventure-Paket

Bereit für lange Distanzen. Die passgenauen sowie robusten Frontsturzbügel* schützen das Bodywork und sind aus 25 mm starkem Edelstahlrohr gefertigt, welches dank spezieller Oberflächenvergütung besonders widerstandsfähig bleibt und leicht zu reinigen ist. Gleichzeitig dient die Konstruktion zur Aufnahme der Nebelscheinwerfer, die für bessere Sichtbarkeit an höherer Position montiert werden. Ein 4,5 Liter-Tanktasche bietet leicht zugänglichen Stauraum, während seitliche Tankprotektoren den Lack vor Knieabrieb schützen und zusätzlichen Halt beim Fahren im Gelände bieten.

** Muss kombiniert werden mit Montagekit für Motorschutz und/oder Sturzbügel, dieser ist separat erhältlich.*

Urban-Paket

Erhältlich in zwei Optionen – Kunststoff oder Aluminium. Ein 58 Liter Topcase aus Kunststoff mit speziellem Africa Twin Design-Sticker bietet zwei Integralhelmen Platz und wird komplett mit Halteplatte, Sozius-Rückenlehne und einer Innenpacktasche geliefert. Das 42 Liter Aluminium-Topcase verfügt ebenfalls über eine passende Halteplatte sowie eine Innenpacktasche. Das Urban-Paket für die Africa Twin umfasst extrem schlanke Heizgriffe mit 5 Temperaturstufen und eine 12 Volt-Bordsteckdose (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

Packtaschen aus Kunststoff mit exklusiven Design-Stickern bieten links 40 Liter und rechts 30 Liter Volumen, praktische Innenpacktaschen in Einheitsgröße komplettieren den Lieferumfang. Die Aluminiumkoffer (37 Liter links / 33 Liter rechts) werden mit (separater) Halterung sowie Innenpacktaschen geliefert. Obere Windabweiser leiten den Fahrtwind über Arme und Schulterbereiche hinweg, untere Windabweiser reduzieren den Druck des Luftstroms um Taille und Knie und verhelfen zu mehr Komfort auf langen Etappen mit höherem Tempo. Komfort-Soziusfußrasten runden das Travel-Paket ab.

Weiteres Zubehör

Im Vergleich zum Seriensitz der CRF1000L Afrika Twin bietet der Originalzubehör-Komfortsitz eine 8 % vergrößerte Oberfläche und verwendet ein 15 mm dickeres Schaumkissen mit optimierter Dichte, um länger ohne Ermüdung lange Strecken zu absolvieren. Der Komfortsitz bietet eine Sitzhöhe von 865 bzw. 885 mm und ist in drei Farben erhältlich: Schwarz/Schwarz, Rot/Schwarz und Blau/Schwarz. Ebenfalls erhältlich ist eine niedrige Sitzbank in 3 Farbvarianten, die die Sitzhöhe auf 825 bzw. 845 mm reduziert.

Ergänzt wird das Sortiment durch ein 38 Liter Topcase, einen Satz seitlicher Tankprotectoren aus schwarzem Gummi sowie einen SC-Project Adventure Slip-on-Endschalldämpfer.

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter Parallel-Zweizylinder-Viertaktmotor, 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
Stand-/Fahrgeräusch	93/75 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 4,9 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
Gewichte	Vollgetankt 231 kg (DCT 242 kg), ES: 233 kg (DCT 244 kg) Zul. Gesamtgewicht 449/DCT 460 kg, ES: 451/DCT 462 kg Zuladung 218 kg, ES: 218 kg (ohne wie mit DCT)
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	45 mm Cartridge Upside Down-Telegabel von Showa, voll einstellbar (Federvorspannung, Dämpferzug- und Druckstufe), Federweg 230 mm 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
	Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Showa-Gasdruck-

Hinten	dämpfer, Federvorspannung über Handrad verstellbar, Dämpferzug- und Druckstufe einstellbar, 220 mm Federweg ES-Variante: Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Showa Monodämpfer, elektronisch gesteuertes, semiaktives EERA™ System, variable Zug- und Druckstufen-Dämpfung mit Modi-Vorwahl (MID, SOFT, HARD, OFFROAD, USER), 220 mm Fw.
RÄDER	
Felge vorne	21 x 2,15 Zoll (Speichen Edelstahl, Nabe/Felgenbett Aluminium)
Felge hinten	18 x 4,00 Zoll (Speichen Edelstahl, Nabe/Felgenbett Aluminium)
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, 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-Information-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, HSTC-

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.

Bitte beachten: Es handelt sich bei den Technischen Daten um Werte, die von Honda standardisiert ermittelt wurden. Dabei werden praxisnahe Tests mit einem Serienfahrzeug unter einem Fahrer und ohne zusätzliche Ausrüstung durchgeführt. Der Kraftstoffverbrauch kann je nach Fahrweise, Wartungsstand des Fahrzeugs, Wetter, Untergrundbedingungen, Reifendruck, Fahrer-gewicht sowie anderen Faktoren abweichen bzw. variieren.