

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

06.November 2017

Honda CRF1000L Africa Twin Adventure Sports





Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungs-Merkmale
4. Original Honda Zubehör
5. Technische Daten

1. Einleitung

2018 werden 30 Jahre vergangen sein, dass Honda die legendäre XR650 Africa Twin ins Programm rückte und damit zahlreiche Motorradfahrer begeisterte. Das legitime Nachfolgemodell, die CRF1000L, wurde 2016 vorgestellt. Auch wenn dieses keine Bauteile mit dem populären Vorgänger teilt, gibt es doch Gemeinsamkeiten bei Philosophie und Spirit, die die Attraktivität des aktuellen »True Adventure«-Bikes steigern und Begehrlichkeiten wecken.

Damals wie heute zeichnen die Africa Twin das ausgewogene Verhältnis aus Gewicht und Leistung, die besondere Zuverlässigkeit sowie konstruktive Feinheiten aus. Das aktuelle Bike erfreut sich bereits eines hervorragenden Rufs als moderner Allrounder. Langstrecken-Tourenfahrer und Weltreisende schätzen sie ebenso wie Motorrad-Enthusiasten, die damit alltägliche Strecken zurücklegen. Zur sympathischen Motorcharakteristik erfüllt das Chassis alle Anforderungen bei Asphalt- wie Offroad-Einsatz auf souveräne Art und Weise.

Für 2018 hat Honda die CRF1000L Africa Twin* modellgepflegt. Das Basismodell, mit manuellem Getriebe als auch mit DCT-Doppelkupplung, präsentiert sich mit sinnvollen Upgrades, die sowohl das Fahrvergnügen wie auch den Besitzerstolz verbessern helfen. Zusätzlich weitet diese neue Adventure Sports-Variante die Africa Twin-Modellpalette

zielgenau in den Offroad-Langstreckenbereich hinein aus.

Mr. K. Morita, Projektleiter Africa Twin Adventure Sports für 2018

»Die CRF1000L hat sich als würdiger Nachfolger des einstigen Originals bewiesen und wie geplant als Go Anywhere-Adventure Bike etabliert. Zufriedene Kunden sind bereits Millionen Kilometer gefahren, dabei wurde uns reichlich Feedback zuteil. Für 2018 bieten wir zusätzlich die neue Africa Twin Adventure Sports an, die auf der modellgepflegten 2018er CRF1000L aufbaut und sich dank sinnvoller Modifikationen noch idealer für Offroad-Abenteurer über längere Distanzen eignet und empfiehlt.«

* siehe Presseinformation zur CRF1000L Africa Twin, Modelljahrgang 2018.

-

2. Modellübersicht

Im direkten Vergleich Seite an Seite mit dem Schwestermodell wirkt die neue CRF1000L Africa Twin Adventure Sports deutlich größer, dazu fallen das Sitzprofil flacher und die Sitzposition aufrechter aus. Verkleidung und höhere Scheibe bieten mehr Windschutz, dazu sorgen Motorschutzplatte und Sturzbügel für bessere Protektion. Die 5,4 Liter größere Tankkapazität verhilft zu Reichweiten von über 500 Kilometern, beheizbare Griffe und eine Bordsteckdose verbessern die Ausstattung.

Die überzeugenden Qualitäten der Africa Twin Adventure Sports basieren auf einem Motor, der sowohl im Gelände als auch auf der Straße überzeugt, bei langen Touren, auch auf kurzen Wegen und allen denkbaren Einsätzen dazwischen. Der Zweizylinder bietet eine optimale Balance zwischen Leistung, Drehmoment, Masse und physikalischer Baugröße.

Das Vierventil-Unicam 998 cm³ Parallel-Twin-Triebwerk glänzt mit kompakten Abmessungen. Diese sind das Ergebnis einer geschickt raumsparenden Konzeption. So ist die Wasserpumpe geschützt im Gehäuse auf der Kupplungsseite integriert, Wasserpumpe und Ölpumpe werden über eine Balancerwelle mit angetrieben. Als Folge fällt das Motorgehäuse des 1000er Twins nicht länger aus als bei Hondas 500er Zweizylindermotor. Auch die Bauhöhe wurde niedrig gehalten, was eine günstige Einbaulage zur Folge hat, die wiederum die offroadfreundliche Bodenfreiheit der Africa Twin Adventure Sports von 270 mm ermöglicht.

Beim 2018er Jahrgang der Africa Twin verbessert eine modifizierte Airbox das Ansprechverhalten bei mittleren Drehzahlen, gemeinsam mit erleichterten Gewichten der Balancerwelle. Eine überarbeitete Abgasanlage trägt zu angenehmer Klangentfaltung bei und optimiert dazu die Leistungsabgabe.

Eine wichtige Neuerung der 2018er Modell-Plattform stellt das Throttle by Wire-System dar. Dieser elektronische Gasgriff ermöglicht die Wahl dreier Riding-Mode-Programme, um die Motorcharakteristik und die Leistungsentfaltung wunschgemäß zu bestimmen. Das Honda Selectable Torque Control-System (HSTC) offeriert für die Traktionskontrolle ebenfalls eine größere Anzahl an Einstellungen.

Hondas einzigartiges DCT-Doppelkupplungsgetriebe für Motorräder überlässt es dem Fahrer, im MT-Fahrmodus (Manual Transmission) die Gangwahl manuell über Drucktasten am linken Lenkerende vorzunehmen. Im AT-Fahrmodus, in dem das System automatisiert die Gänge auswählt, einlegt und wechselt, kann zwischen zwei Gangstufen (D und S) vorgewählt werden. D stellt einen optimalen Kompromiss aus komfortbetonter Allround-Fahrweise und günstigem Benzinverbrauch dar. Beim S-Modus für sportliche Fahrweise stehen drei weitere Wahlmöglichkeiten für das automatisierte Schaltverhalten offen. Honda hat das DCT der CRF1000L Africa Twin auch für Offroad-Einsätze speziell abgestimmt. Bei Aktivierung des G-Modes ermöglicht das Doppelkupplungssystem dem Fahrer in jedem Fahrmodus ein noch präziseres Ansprechverhalten der Kupplung.

Der Stahlrahmen der Africa Twin sorgt auf Asphalt wie Offroad für die notwendige Stabilität bei jeder Gangart und gewährleistet Agilität und ausgewogene Balance. Das Zweizylinder-Herz ist an sechs Aufhängungspunkten verschraubt, was Vibrationen zu unterbinden hilft. Dank einer neuen Lithium-Ionen-Batterie werden beim 2018er Modell zwei Kilo Gewicht eingespart. Gezielte Modifikationen an der Adventure Sports-Version tragen zu optimierter Offroad-Tauglichkeit, größerer Reichweite und erhöhter Zuverlässigkeit bei.

Die voll einstellbare Showa Upside Down-Gabel mitsamt der Bremsanlage mit radial verschraubten Nissin-Vierkolbenzangen und schwimmend gelagerten 310 mm Wave-Bremsscheiben gehört auch 2018 zur Serienausstattung. Die Speichenräder, vorne 21 Zoll und hinten 18 Zoll groß, sind nun mit Speichen aus Edelstahl bestückt; zur Standardausrüstung mit Enduro-Bereifung wurde für 2018 zusätzlich die Montage grober Blockprofil-Bereifung von Honda für zulässig erklärt.

Doppelscheinwerfer mit LED-Lichttechnik erlauben unverändert beste Ausleuchtung sowie einen markanten optischen Auftritt. Die Sitzhöhe lässt sich über einen Bereich von 20 mm variieren, von 900 mm bis 920 mm (was 30 mm höher liegt als beim Standardmodell). Der auf 24,2 Liter vergrößerte Benzintank erlaubt dank moderatem Verbrauch (21,8 km pro Liter im WMTC-Messmodus mit DTC) nun tourenfreundliche Reichweiten bis über 500 Kilometer.

Die 2018er CRF1000L Africa Twin Adventure Sports ist ausschließlich in der Tricolor-Lackierung erhältlich (voraussichtliche Verfügbarkeit: Februar 2018), zur Würdigung des 30 Jahre-Jubiläums der ersten XR650 Africa Twin, die 1988 das Licht der Motorradwelt erblickte.

3. Ausstattungs-Merkmale

3.1 Chassis

-

- ***Längere Federwege, flachere Sitzbank, aufrechtere Sitzposition.***
- ***Besserer Windschutz und höhere Scheibe.***
- ***Heizgriffe und Bordsteckdose als Serienausstattung.***
- ***Fahrerfußrasten und Sozius-Ausleger offroad-optimiert.***
- ***Räder neu mit Speichen aus rostfreiem Stahl.***
- ***Blinker hinten mit neuer Emergency-Stop-Funktion.***

Der Stahlrahmen mit zwei Unterzügen glänzt mit hoher Stabilität und verhilft der Africa Twin Adventure Sports zu souveränem Fahrverhalten auf jedem Terrain und auch Offroad. Dank kompakter Bauweise von Motor und Rahmen beträgt die Bodenfreiheit 270 mm (20 mm mehr als beim Basis-Bike). Der Radstand misst 1.575 mm, Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen 27,5 Grad und 115 mm. Das vollgetankt fahrfertige Gewicht beträgt mit Schaltgetriebe 243 kg, die DCT-Version wiegt 253 kg.

Mit 252 mm Federweg (22 mm mehr als bei der Africa Twin) bietet die 45 mm Showa Upside Down-Gabel mit Cartridge-Dämpfung erstklassigem Federungskomfort und bestes Schluckvermögen. Dazu erlaubt die voll einstellbare Gabel individuelle Setups bei Federvorspannung, Dämpferzug- und Dämpferdruckstufe. Die obere Gabelbrücke ist aus Gussaluminium gefertigt, die untere aus Schmiedestahl und der Lenkschaft aus hohlem Aluminiumrohr. Beide Gabelbrückenklammern erfolgen über stabile Doppelverschraubungen.

Die Vorderradführung rundet ein Hinterraddämpfer mit 240 mm Federweg ab (20 mm mehr als bei der Standard Africa Twin). Der obere Aufhängungspunkt ist eigens niedrig angeordnet, um eine das Handling begünstigende Zentralisierung der Massen zu erreichen. Ein Druckzylinder mit 46 mm gewährleistet bei hoher Offroad-Belastung ein optimales Dämpfungsverhalten. Die Federvorspannung wird über ein Handrad eingestellt, Zugstufen- und Druckstufen-Dämpfung lassen sich ebenfalls anpassen.

Offroadfahrer werden weitere Updates schätzen: Die Fußrasten sind verbreitert und mit Stahl verstärkt; auch die Halter der Beifahrer-Fußrasten präsentieren sich neu designt, damit der Fahrer in aufrechter Position mehr Bewegungsfreiheit genießen kann. Außerdem wurden die Cockpit-Instrumente in flacherem Winkel angeordnet, um die Ablesbarkeit bei in den Rasten stehender Fahrposition zu verbessern.

Der optische Auftritt der Africa Twin Adventure Sports mutet noch beeindruckender an. Die Doppelscheinwerfer sind gleich, aber die Verkleidung bietet mit der 80 mm höheren Windscheibe mehr Schutz vor Wind und Wetter. Zusätzlich werben Heizgriffe und Bordsteckdose die Serienausstattung weiter auf. Ein großer Motorschutz schützt die Unterseite, während die seitlichen Sturzbügel den Verkleidungsaufbau zieren. Gebürstetes Aluminium partiell auf der Verkleidung wertet die Optik auf; hinterer Kotflügel und Edelstahl-Rahmenheck sind unverändert leicht demontierbar. Aluminium-Seitenkoffer werden zusätzlich dazu angeboten.

Für längere Offroad-Einsätze ist der Sitz mit einem flacheren Profil ausgestattet und fällt 50 mm höher aus als jener der Standard-Africa Twin. Die Sitzhöhe lässt sich um 20 mm auf 900 mm oder 920 mm einstellen (Standard Africa Twin 850 und 870 mm). Auf der rechten Seite findet sich eine Seitentasche. Zur Anpassung an die Sitzhöhe ist der Lenker 32,5 mm höher und 5 mm weiter nach hinten positioniert. Die hinteren Blinker sind nun mit einer Emergency Stop-Funktion versehen. Bei harter Bremsung im Bereich oberhalb von 53 km/h, bei der eine negative Beschleunigung von 6.0m/s^2 überschritten wird, blinken beide Fahrtrichtungsanzeiger hinten wie bei einem Warnblinker, um nachfolgende Verkehrsteilnehmer auf die abrupte Verzögerung optisch hinzuweisen. Bei regnerischen

Bedingungen, bei früh aktivierter ABS-Regelfunktion, spricht das optische Blinker-Warnsystem bereits bei einer negativen Beschleunigung ab $2,5 \text{ m/s}^2$ an. Die Blinker funktionieren darüber hinaus selbstrückstellend. Statt einer einfachen Timerfunktion gleichen Sensoren die Umdrehungen an Vorder- und Hinterrad ab, um aktivierte Blinker situationsgerecht auszuschalten.

Nissin-Vierkolben-Bremssättel mit Sintermetall-Belägen, die radial verschraubt sind und auf schwimmend gelagerte 310 mm Wave-Scheiben zugreifen, verzögern kraftvoll und fein dosierbar bei Asphalteinsetz wie im Gelände. Die gelochte Hinterradbremse mit einer 256 mm Wave-Scheibe lässt sich gefühlvoll bedienen. Für Offroad-Einsätze kann das 2 Kanal-ABS am Hinterrad abgeschaltet werden, damit sich das Rad bei Bedarf gezielt blockieren lässt.

Die CRF1000L Africa Twin Adventure Sports rollt wie die CRF450R Rally auf Rädern mit 21 Zoll vorne und 18 Zoll hinten, mit den Reifen-Dimensionen 90/90-21 und 150/70-18. Die Speichenräder sind für den Jahrgang 2018 neu mit hochwertigen Speichen aus Edelstahl bestückt.

Ebenfalls neu für 2018 ist, dass die Nachrüstung mit grober Blockprofil-Bereifung (Continental 90/90-21M/C 545 und 150/70 B18M/C 70Q, zulässig bis 180 km/h und 160 km/h) von Honda für die Africa Twin Adventure Sports zulässig erklärt wird

3.2 Motorsteuerung und elektronische Assistenzsysteme

-

- ***Elektronischer Gasgriff (Throttle by Wire) mit drei Fahrprogrammen.***
- ***Die Riding Modes »Tour«, »Urban« und »Gravel« bieten passend abgestimmte Programme aus Motorleistung, Motorbremse und Traktionskontrolle (HSTC), »User« ermöglicht individuelle Einstellungen.***
- ***Die HSTC-Traktionskontrolle bietet nun 7 Einstellmöglichkeiten sowie eine Aus-Schaltung.***

Der Paralleltwin der CRF1000L Africa Twin, mit 998 Kubikzentimeter Hubraum und Vierventiltechnik, wurde für 2018 mit einem Throttle by Wire-Gasgriffsystem sowie erweiterter HSTC-Traktionskontrolle ausgestattet.

Dieser elektronische Gasgriff bietet dem Fahrer mehr Wahlmöglichkeiten, was die situativ am besten passende Kombination aus Motorleistung, Kraftentfaltung und Traktionsverhalten betrifft. Die 2017er Africa Twin bot drei 3 HSTC-Einstellungen sowie die Möglichkeit, die Traktionskontrolle komplett auszuschalten. Die Technik des elektronischen Gasgriffs gestattet sieben Einstellungen – von Level 1 (sportliche Offroad-Fahrweise mit Stollenreifen) bis Level 7 (für maximale Sicherheit bei umsichtiger Fahrweise auf glattem oder nassem Asphalt). Die Möglichkeit, die Traktionskontrolle abzuschalten, besteht ebenfalls.

Zudem sind jeweils drei Level punkto Motorleistung und Motor-Bremsverhalten im Schiebebetrieb einstellbar. Wie erstmals bei der RC213V-S praktiziert – Hondas zulassungsfähiger MotoGP-Replica – stehen drei Fahrprogramme zur Auswahl, die

vorkonfiguriert sind, um für alle Fahrsituationen und Szenarien eine passende Einstellung anzubieten.

TOUR kombiniert maximale Leistung (1), mittelstarke Motorbremse (2) und starke HSTC-Traktionskontrolle (6).

URBAN wählt mittlere Motorleistung (2) und mittlere Motorbremse (2) zu starker HSTC-Traktionskontrolle (6) vor.

GRAVEL gestattet geringste Motorleistung (3) und Motorbremse (3) mit starker HSTC-Traktionskontrolle (6).

Als vierter Fahrmodus – USER – steht es dem Fahrer offen, die Einstellungen von Motorleistung, Motorbremse und Traktionskontrolle individuell zu wählen und zu kombinieren. Sowohl Riding-Modes als auch HSTC-Traktionskontrolle können während der Fahrt über den Einsteller links am Lenker stets beliebig geändert werden.

3.3 Motor

- ***Änderungen am Einlaßsystem und neuer Auspuff optimieren das Ansprechverhalten bei mittleren Drehzahlen.***
- ***Neue Auspuffkonstruktion mit angenehmem Klangbild.***
- ***Balancerwelle mit leichterem Ausgleichgewicht.***
- ***Neue Lithium-Ionen-Batterie mit 2,3 kg reduziertem Gewicht und optimierter Lebensdauer.***
- ***Angenehme Kraftentfaltung und linearer Drehmomentverlauf.***
- ***Assist/Slipper-Kupplung unterstützt Schaltmanöver (beim hoch- & runterschalten).***

Neben dem Motormanagement über den elektronischen Gasgriff weist die Airbox der neuen Africa Twin für 2018 einen um 20 mm verlängerten Ansaugkanal auf. In Kombination mit der neuen Abgasanlage wird damit ein verbessertes Ansprechen in mittleren Drehzahlbereichen bewirkt und auch die Klangkulisse verschönert. Die Zwei-in-Eins-Krümmernanlage führt die Abgase nun durch zwei Katalysatoren (vorher einer) in einen neuen Endschalldämpfer mit reduziertem Volumen (4 statt bisher 4,6 Liter), der mit zwei statt bisher drei Kammern konstruiert ist.

Der Paralleltwin leistet weiterhin 95 PS (70 kW) bei 7.500 Touren, das maximale Drehmoment beläuft sich auf 99 Nm bei 6.000/min. Bohrung und Hub betragen 92 x 75,1 mm, die Verdichtung liegt bei 10:1. Die Pleuellwelle weist eine 270° Kröpfung auf, was in Kombination mit angepasster Zündfolge zu angenehmer Laufkultur und zu exzellenter Traktion verhilft.

Reichlich Bodenfreiheit – wichtig für ein offroadtaugliches Bike – erfordert einen kurz und kompakt konstruierten Motor. Das Motorgehäuse des CRF1000L-Paralleltwins ist vertikal geteilt. Die Wasserpumpe ist geschützt im Gehäuse auf der Kupplungsseite integriert, der Thermostat für den Kühlkreislauf im Zylinderkopf. Die Motorgehäuse für Modelle mit Schaltgetriebe bzw. DCT-Doppelkupplung sind identisch, lediglich die seitlichen Deckel

mit den DCT-Steuerelementen sind optisch unterschiedlich. Wasserpumpe und Ölpumpe werden über eine Balancerwelle mit angetrieben. Das Balancergewicht wurde für 2018 um 300 Gramm reduziert, was sich vorteilhaft auf den Charakter und das Feeling der Antriebseinheit auswirkt.

Die Gemischaufbereitung für die Vierventilzylinderköpfe erfolgt über eine PGM-FI Kraftstoffeinspritzung. Doppelzündung mit je zwei Zündkerzen pro Brennraum und sequentielle Zündung sorgen für effiziente Verbrennung. Der SOHC Unicam-Ventiltrieb mit einer Nockenwelle stammt aus den CRF450R Crossern und trägt mit zur kompakten Bauweise bei. Die Einlassventile messen 36,5 mm im Durchmesser, die Auslassventile 31 mm.

Der CRF1000L-Twin weist eine Semi-Trockensumpfschmierung auf. Der Öltank ist im unteren Teil des Gehäuses platziert. Die Ölwanne fällt flach aus, was eine geringe Bauhöhe gestattet. Die Ölpumpe sitzt wiederum direkt im Öltank, dadurch entfallen Leitungen für Zu- und Abgang des Schmiermittels, was Raum und Gewicht sparen hilft. Vibrationen zweiter Ordnung werden über die gegenläufige Bewegung der Kolben in den Zylinderlaufbahnen aufgefangen, primäre Vibrationen werden über zwei Ausgleichwellen im Motorgehäuse absorbiert. Die vordere Balancerwelle rotiert mit zwei Ausgleichsgewichten, die hintere mit einem Ausgleichgewicht, was zur Gewichtersparnis beiträgt.

Kupplungskorb aus Aluminium und Druckplatte sowie schräge Slipper-Anlauframpen unterstützen eine gefühlvolle Schalthebelbetätigung sowie müheloses Hoch- und Herunterschalten. Das Sechsganggetriebe weist für die Gangstufen Eins, Zwei, Drei und Vier spezielle Schaltklauen auf, was wiederum erlaubt, die Kupplung besonders kompakt zu gestalten. Das Primärtrieb-Zahnrad weist auf der Lagerseite mehrere Ölsicken auf, die zusätzlich eine optimale Ölversorgung der Motorinnereien über die Zentrifugalkräfte sicherstellen. Das Design der Schaltwalze des Sechsganggetriebes ist identisch mit jenem des CRF450R-Crossers, was exakte, sichere Schaltmanöver gewährleistet. Die Aluminiumkupplung mit zusätzlicher Slipperfunktion unterstützt die jederzeit geschmeidige Funktion.

Neu für den Modelljahrgang 2018 ist eine Lithium-Ionen-Batterie, die 2,3 Kilo weniger wiegt als der vorherige Batterietyp. Längere Lebensdauer und robustere Qualitäten bei längeren Standzeiten sind weitere positive Benefits.

Ein Quickshifter ist optional als Zusatzausstattung erhältlich.

3.4 DCT-Doppelkupplungsgetriebe

-

- ***Superschnelle Gangwechsel mit nahtlosem Kraftschluss, wahlweise manuell gesteuertes (MT) oder automatisiertes Schalten (D).***
- ***S-Modus mit drei Mappings für angepasst sportliche Fahrweise.***
- ***G-Drucktaste für spezielle Offroad-Abstimmung mit optimierter Traktion.***
- ***DCT-Steuerung erkennt auch steile Auf- und Abfahrten.***

Optional ist die Africa Twin mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT für Double Clutch Transmission) erhältlich. Diese Technik, die im Motorradsektor nur Honda anbietet, steuert die Schaltarbeit elektronisch und ermöglicht weiche Gangwechsel mit nahtlosem Kraftschluss. Das DCT ist keine Automatik, sondern ein elektronisch gesteuertes Schaltgetriebe. Die Gangwahl kann manuell oder elektronisch geregelt erfolgen. Die Betätigung der Kupplung, beim Gangwechsel wie zum Anfahren, erfolgt ebenfalls elektronisch geregelt. Deshalb kommen DCT-Bikes ohne Kupplungshebel und ohne Fußschalthebel aus.

Das System arbeitet mit zwei Kupplungspaketen, die abwechselnd den Kraftschluss zwischen den Zahnrad-Gangpaaren und der Ausgangswelle herstellen. Eine Kupplung ist für die Gangstufen 1, 3 und 5 zuständig, die andere für die Gangstufen 2, 4 und 6. Die blitzartigen Schaltmanöver werden hydraulisch über eine elektronische Steuerung bewerkstelligt. Durch das abwechselnde Ein- und- Ausrücken erfolgen Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung, die Beschleunigung fällt kontinuierlich aus. Angenehm beim Fahren zu Zweit wird empfunden, dass ungewolltes Aneinanderstoßen der Helme von Fahrer und Sozius nicht mehr stattfindet Auch Fahrwerkseinflüsse beim Schalten in Schräglage sind nicht mehr spürbar.

Die CRF1000L Africa Twin mit Doppelkupplung bietet an der linken Schaltereinheit für den Zeigefinger einen Taster zum manuellen Hochschalten und für den Daumen eine Wippe zum Herunterschalten. Neben gesteigertem Schaltkomfort bietet die DCT-Technik weitere Vorteile: Optimierte Getriebehaltbarkeit, weil Belastungsspitzen beim Verschalten ausgeschlossen werden, sowie reduzierter Schaltstress im Stadtverkehr wie bei Überlandfahrt.

Drei Betriebsarten stehen zur Auswahl. Im manuellen Modus (MT) erfolgt die Gangwahl mit der linken Hand über Drucktasten am Lenker. Im AT-Modus schaltet das Doppelkupplungsgetriebe selbsttätig die Gänge. Dafür kann die Abstimmung per Knopfdruck vorgewählt werden: S für sportliche Fahrweise und D für normale Gangart. Die Gänge werden dann früher oder später geschaltet, mit Auswirkungen auf Beschleunigung, Motorbremse, Drehzahlniveau und Verbrauch. Im S-Modus können zusätzlich drei unterschiedliche Mappings aufgerufen werden, was dem Fahrer erlaubt, eine Abstimmung aufzurufen, die noch besser auf seinen sportlichen Fahrstil und die jeweilige Fahrsituation passt.

Beim DCT der Africa Twin lässt sich eine spezielle Offroad-Abstimmung aktivieren. Bei Aktivierung des G-Modus werden Gangwechsel-Steuerung und Traktionsverhalten für Offroad-Erfordernisse optimiert. Die intelligente DCT-Software erkennt auch steile Auf- und Abfahrten, wodurch dem Fahrer die Kontrolle zusätzlich erleichtert wird.

4. Zubehör

Original Honda Zubehör wird für die Honda CRF1000L Africa Twin Adventure Sports in umfassender Auswahl angeboten, unter anderem:

Gepäcktaschen, Gummifußrasten für Sozius, DCT-Fußschalthebel, Nebel-

Zusatzleuchten, Felgendekor, Alarmanlage, Hauptständer, Motorschutz, Zwei tiefere Sitzbänke, Quickshifter, Tankrucksack

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, Parallel-Zweizylinder-Viertaktmotor, Unicam, 8 Ventile, 270° Kurbelwelle
Hubraum	998 cm ³
Bohrung x Hub	92,0 x 75,1 mm
Max. Leistung	95 PS (70 kW) bei 7.500/min (95/1/EC)
Max. Drehmoment	99 Nm bei 6.000/min (95/1/EC)
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Tankinhalt	24,2 Liter
Verbrauch	MT: 21,7 km/Liter (WMTC) DCT: 21,8 km/Liter(WMTC)
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Kupplung	MT: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Anti-Hopping-Kupplung DCT: 2 Kupplungspakete
Getriebe	MT 6-Gang / 6-Gang DCT mit On- und Offroad-Riding Modes
Endantrieb	O-Ring-Kette
RAHMEN	
Typ	Stahlrahmen
CHASSIS	

Abmessungen (L x B x H)	2.340 x 930 x 1.570 mm
Radstand	1.580 mm
Sitzhöhe	900/920 mm
Bodenfreiheit	270 mm
Gewicht vollgetankt	243 kg (MT), 253 kg (DCT)
Wendekreis	2,6 m
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	Showa 45 mm Cartridge USD-Telegabel, Federweg 252 mm, voll einstellbar (Federvorspannung, Dämpferzug- und Dämpferdruck-Stufe)
Hinten	Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Gasdruckdämpfer, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar, Dämpferzugstufe einstellbar, 240 mm Federweg
RÄDER	
Vorne	Aluminium-Speichenräder
Hinten	Aluminium-Speichenräder
Felgenreiße vorne	21M/C x MT2.15
Felgenreiße hinten	18M/C x MT4.00
Reifen vorne	90/90-21 mit Schlauch
Reifen hinten	150/70-R18 mit Schlauch
BREMSEN	
ABS	2-Kanal, am Hinterrad abschaltbar

Bremse vorne	310mm Wave-Doppelscheiben, schwimmend gelagert, 4-Kolben-Radialzangen, Sintermetall-Bremsbeläge
Bremse hinten	256 mm Wave-Bremsscheibe, Einkolben-Bremszange, Sintermetallbeläge. DCT-Version mit zusätzlicher Einkolben-Feststell-Bremszange
INSTRUMENTE & ELEKTRIK	
Instrumente	Rally-Style LCD-Display: Riding Modes, Tachometer, Drehzahlmesser, Tankuhr, Ganganzeige, ABS, HSTC, Km-Zähler, Tripmeter, Zeituhr
Scheinwerfer	Doppel LED (1 Fernlicht/1 Abblendlicht)
Rücklicht	LED
Blinker	LED

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten. Weitere Informationen im Internet unter www.honda.de sowie bei allen Honda Motorrad Vertragshändlern.