

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

06.November 2017

**2018 HONDA CRF1000L AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS -
Presseinformation**



Inhalt:

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

1. Einleitung

Im Jahr 2018 werden 30 Jahre vergangen sein, seit dem Honda die legendäre Honda XRV650 Africa Twin erstmals nach Europa kam und die Motorradwelt begeisterte. Die neue CRF1000L wurde 2016 vorgestellt. Auch wenn diese keine Bauteile mit ihrem populären Vorgänger teilt, trägt sie die Philosophie „True Adventure“ in sich, die das Original so populäre machte.

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 Abenteurer schätzen es ebenso wie Motorrad-Enthusiasten, die damit alltägliche Strecken zurücklegen. Die angenehme Motorcharakteristik erfüllt gemeinsam mit dem Chassis alle Anforderungen bei Asphalt- wie Offroad-Einsatz auf souveräne Art und Weise.

2018 hat Honda die Stärken der Africa Twin* überarbeitet und weiter verbessert. Das Basismodell präsentiert sich mit nützlichen Upgrades, die das Fahrvergnügen und das Kundenerlebnis weiter verstärken – verfügbar mit manuellem Getriebe als auch mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT). Das neue Adventure Sports Modell erweitert die Africa Twin Modellpalette in den Offroad-Langstreckenbereich.

* Siehe separate CRF1000L Africa Twin Presseinformation, Modelljahr 2018.

K. Morita, Projektleiter Africa Twin Adventure Sports 2018

„Die CRF1000L hat sich als würdiger Nachfolger des Originals bewiesen und sich wie geplant als ‚Go Anywhere‘ Adventure Bike etabliert. In den vergangenen 2 Jahren wurden Millionen Kilometer zurückgelegt und wir erhielten reichlich Feedback durch unsere zufriedenen Kunden. Für 2018 bieten wir zusätzlich die neue Africa Twin Adventure Sports an, die auf der CRF1000L des Modelljahrs 2018 aufbaut und sich mit sinnvollen Modifikationen noch besser für Offroad-Abenteuer über längere Distanzen eignet.“

2. Modellübersicht

Im direkten Vergleich mit dem Schwestermodell wirkt die neue CRF1000L Africa Twin Adventure Sports deutlich größer, mit flacherem Sitzprofil und aufrechterer Sitzposition. Verkleidung und höhere Scheibe bieten mehr Windschutz, dazu sorgen Motorschutzplatte

und Sturzbügel für besseren Schutz. Die 5,4 Liter größere Tankkapazität unterstützt Reichweiten von über 500 Kilometern, beheizbare Griffe und eine 12V Steckdose verbessern Komfort und 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, aber auch auf kurzen Wegen und allen möglichen Einsätzen dazwischen. Der Zweizylinder bietet eine optimale Balance zwischen Leistung, Drehmoment, Masse und physikalischer Baugröße.

Der Vierventil-Unicam 998 cm³ Parallel-Twin-Motor hat kompakte 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 Ausgleichswelle 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 offroadtaugliche Bodenfreiheit der Africa Twin Adventure Sports von 270 mm ermöglicht.

Bei der Africa Twin Modelljahr 2018 verbessert eine modifizierte Airbox das Ansprechverhalten bei mittleren Drehzahlen, gemeinsam mit leichteren Gewichten der Ausgleichswelle. Eine überarbeitete Auspuffanlage trägt zu angenehmer Klangentfaltung bei und optimiert dazu die Leistungsabgabe.

Eine wichtige Neuerung 2018 ist auch Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff) und die Wahl von drei Riding Modes, um die Motorcharakteristik und die Leistungsentfaltung wunschgemäß zu bestimmen. Die Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle) offeriert ebenfalls eine größere Anzahl an Einstellungen.

Hondas einzigartiges DCT-Doppelkupplungsgetriebe im Zweirad-Bereich 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. S steht für sportliche Fahrweise und bietet drei weitere Wahlmöglichkeiten für das automatisierte Schaltverhalten.

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 Modelljahr 2018 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; zusätzlich zur Standardausrüstung mit Enduro-Bereifung wurde für 2018 auch die Montage grober Blockprofil-Bereifung von Honda für zulässig erklärt.

Doppelscheinwerfer mit LED-Lichttechnik erlauben unverändert beste Ausleuchtung und kennzeichnen den typischen optischen Auftritt. Die Sitzhöhe lässt sich über einen Bereich von 20 mm variieren, von 900 mm bis 920 mm (beides liegt um 50 mm höher als bei der Standard Africa Twin). Der auf 24,2 Liter vergrößerte Benzintank erlaubt dank moderatem Verbrauch (21,8 km pro Liter im WMTC-Messmodus mit DTC) tourenfreundliche Reichweiten über 500 Kilometer.

Die CRF1000L Africa Twin Adventure Sports 2018 ist ausschließlich in der Tricolor-Lackierung erhältlich, zur Würdigung des 30 Jahre-Jubiläums der ersten XRV650 Africa Twin 1988.

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Chassis

- ***Längere Federwege, flachere Sitzbank und aufrechtere Sitzposition***
- ***Besserer Windschutz und höheres Windschild***
- ***Heizgriffe und 12V Steckdose als Serienausstattung***
- ***Fahrerfußrasten und Beifahrer-Fußrasten optimiert für Offroad-Einsatz***
- ***Neue Räder und Speichen aus rostfreiem Stahl***
- ***Emergency-Stop-Funktion für Blinker hinten***

Der Stahlrahmen mit zwei Unterzügen bietet hohe Stabilität und verhilft der Africa Twin Adventure Sports zu souveränem Fahrverhalten auf jedem Terrain. Dank kompakter Bauweise von Motor und Rahmen beträgt die offroadtaugliche Bodenfreiheit 270 mm (20

mm mehr als beim Basismodell). Der Radstand misst 1.575 mm, Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen 27,5° 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 beim Africa Twin Basismodell) bietet die 45 mm Showa Upside Down-Gabel mit Cartridge-Dämpfung erstklassigen Federungskomfort und große Dämpfungsreserven. Die voll einstellbare Gabel erlaubt individuelle Setups bei Federvorspannung, Zug- und Druckstufe. 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 ist noch beeindruckender. Der geteilte Scheinwerfer ist baugleich, aber die Verkleidung bietet mit dem 80 mm höheren Windschild mehr Schutz vor Wind und Wetter. Zusätzlich werten Heizgriffe und 12V Steckdose die Serienausstattung weiter auf.

Ein großer Motorschutz schützt die Unterseite, während die seitlichen Sturzbügel die Verkleidung zieren. Gebürstetes Aluminium Paneele auf der Verkleidung wertet die Optik auf; hinterer Kotflügel und Rahmenheck aus rostfreiem Stahl sind unverändert leicht demontierbar. Aluminium-Seitenkoffer werden zusätzlich 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 von 900 mm auf 920 mm einstellen (Standard Africa Twin 850 und 870 mm). Auf der rechten Seite befindet sich eine Seitentasche. Zur Anpassung an die Sitzhöhe ist der Lenker 32,5 mm höher und 5 mm weiter hinten positioniert.

Die hinteren Blinker sind nun mit einer Emergency-Stop-Funktion versehen. Bei starker Bremsung im Bereich über 53 km/h, bei der eine negative Beschleunigung von 6.0m/s² überschritten wird, blinken beide Fahrtrichtungsanzeigen 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 2.5m/s² 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 CRF450 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 im Modelljahr 2018 neu mit hochwertigen Speichen aus Edelstahl bestückt.

Ebenfalls neu 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 als zulässig erklärt wird.

3.2 Elektronisches Motor-Management

- ***Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff)***
- ***Die Riding Modes „Tour“, „Urban“ und „Gravel“ bieten passend abgestimmte Programme aus Motorleistung, Motorbremse und HSTC Traktionskontrolle, „User“ ermöglicht individuelle Einstellungen***
- ***Die HSTC-Traktionskontrolle bietet nun 7 Einstellmöglichkeiten und ist komplett abstellbar***

Der Paralleltwin der CRF1000L Africa Twin, mit 998 Kubikzentimeter Hubraum und Vierventiltechnik, wurde für 2018 mit Throttle By Wire (elektronischer Gasgriff), drei Riding

Modes und erweiterter HSTC-Traktionskontrolle ausgestattet.

TBW bietet dem Fahrer mehr Wahlmöglichkeiten, die passende Kombination aus Motorleistung, Kraftentfaltung und Traktionsverhalten für unterschiedliche Fahrsituationen auszuwählen. Die Africa Twin Modelljahr 2017 bot drei 3 HSTC-Einstellungen sowie die Möglichkeit, die Traktionskontrolle komplett auszuschalten. Die Technik des TBW 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 weiterhin.

Ebenso einstellbar sind jeweils drei Level hinsichtlich Motorleistung und Motor-Bremsverhalten.

Wie erstmals bei der RC213V-S praktiziert – Hondas zulassungsfähiger MotoGP-Replica – stehen drei Riding Mode-Programme zur Auswahl, die vorkonfiguriert sind, um für alle Fahrsituationen und Szenarien eine passende Einstellung anzubieten.

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

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

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

Der vierte Fahrmodus – USER – stellt es dem Fahrer frei, 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 Schalter 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**
- **Ausgleichswelle mit leichterem Ausgleichgewicht**
- **Neue Lithium-Ionen-Batterie mit 2,3 kg reduziertem Gewicht und**

verbesserter Lebensdauer

- ***Angenehme Kraftentfaltung und linearer Drehmomentverlauf***
- ***Assist-/Slipper-Kupplung unterstützt Schaltmanöver (beim Hoch- & Runterschalten)***

Neben dem Motormanagement über TBW weist die Airbox der neuen Africa Twin 2018 einen um 20 mm verlängerten Ansaugkanal auf. In Kombination mit der neuen Auspuffanlage wird damit ein verbessertes Ansprechen in mittleren Drehzahlbereichen bewirkt und auch die Klangkulisse verbessert. Die Zwei-in-Eins-Krümmieranlage 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 weiter 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, das Thermostat für den Kühlkreislauf im Zylinderkopf. Die Motorgehäuse für Modelle mit Schaltgetriebe bzw. DCT-Doppelkupplung sind identisch, lediglich die seitlichen Deckel mit den DCT-Steuer-elementen sind optisch unterschiedlich. Wasserpumpe und Ölpumpe werden über eine Ausgleichswelle mit angetrieben. Das Ausgleichsgewicht 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 von der CRF450R Crosser 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 spart.

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 Ausgleichswelle rotiert mit zwei Ausgleichsgewichten, die hintere mit einem Ausgleichgewicht, was zur Gewichtsersparnis beiträgt.

Kupplungskorb aus Aluminium und Druckplatte sowie schräge Slipper-Anlauframpen unterstützen eine gefühlvolle Schalthebelbetätigung sowie mühelose Schaltvorgänge. Das Sechsganggetriebe weist für die Gangstufen Eins, Zwei, Drei und Vier spezielle Schaltklauen auf, was wiederum erlaubt, die Kupplung besonders kompakt zu gestalten. Das modifizierte Primärtrieb-Zahnrad sorgt zusätzlich für eine optimale Ölversorgung der Kupplung.

Das Design der Schaltwalze des Sechsganggetriebes ist identisch mit jenem der CRF450R, was exakte, sichere Schaltmanöver gewährleistet. Die Aluminiumkupplung mit zusätzlicher Slipperfunktion unterstützt die jederzeit geschmeidige Funktion.

Neu für das Modelljahr 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 Eigenschaften.

Ein Quickshifter ist optional erhältlich.

3.4. DCT-Doppelkupplungsgetriebe

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

Optional ist die Africa Twin mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT für Dual Clutch Transmission) erhältlich. Diese Technik, die im Zweiradsektor 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 Beifahrer 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 wählen. Bei Aktivierung des G-Switch 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. Honda Original Zubehör

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

Gepäcktaschen

Sozius-Fußrasten

DCT-Fußschalthebel

Nebelscheinwerfer

Felgensticker

Alarmanlage

Hauptständer

Motorschutz

Zwei Versionen einer niedrigen Sitzbank

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 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.