

**HONDA**

---

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

06.November 2017

2018 HONDA CRF1000L AFRICA TWIN - 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 die legendäre Honda XR650 Africa Twin erstmals nach Europa kam und die Motorradwelt begeisterte. Die neue CRF1000L Africa Twin wurde 2016 vorgestellt. Auch wenn diese keine Bauteile mit ihrem populären Vorgänger teilt, trägt sie die „True Adventure“ Philosophie in sich, die das Original so populär machte.

Damals wie heute zeichnen die Africa Twin das ausgewogene Verhältnis aus Gewicht und Leistung, die besondere Zuverlässigkeit sowie konstruktive Feinheiten aus. Das aktuelle Adventure-Bike erfreut sich eines hervorragenden Rufs als moderner Allrounder. Langstrecken-Tourenfahrer und Abenteurer schätzen es ebenso wie Motorrad-Enthusiasten, die damit alltägliche Strecken bewältigen. Die angenehme Motorcharakteristik erfüllt gemeinsam mit dem Chassis alle Anforderungen bei Asphalt- wie Offroad-Einsatz auf souveräne Art und Weise.

Für 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 „Adventure Sports“ Presseinformation.

### **K. Morita, Projektleiter CRF1000L Africa Twin 2018:**

*„Die CRF1000L Africa Twin 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 das Modelljahr 2018 wurde die Motorcharakteristik weiter optimiert sowie Gewicht eingespart – damit wird dem Fahrer ein echter Mehrwert hinsichtlich Performance und Feeling angeboten.“*

## **2. Modellübersicht**

Das Erfolgsgeheimnis der Allround-Qualitäten der Africa Twin liegt in einem Motor begründet, welche für ausgedehnte Touren auf Asphalt ebenso geeignet ist wie für

Offroad-Ausflüge und lange Reisen. Die ausgewogene Mischung aus Power, Drehmoment sowie kompakten Außenmaßen überzeugt bei allen erdenklichen Einsätzen – immer und überall.

Der als Parallel-Twin mit 998 Kubikzentimeter Hubraum konzipierte Zweizylinder gefällt im Alltag mit praxistauglicher Leistungscharakteristik und angenehmer Laufkultur, wobei die schlanke, leichte und raumsparende Konstruktion die Fahrfreude zusätzlich unterstützt. Möglich wurde dies durch eine clevere Konstruktion, bei der die Wasserpumpe geschützt im Gehäuse auf der Kupplungsseite integriert ist und wo die Ausgleichswelle gleichzeitig die Wasser- und Ölpumpe sowie den Ölkreislauf mit antreibt. Als Folge fällt das Motorgehäuse des 1000er Twins nicht länger aus als bei Hondas 500er Zweizylindermotor. Auch die Bauhöhe wurde dank konstruktiver Tricks niedrig gehalten, was eine günstige Einbaulage zur Folge hat, die wiederum die stattliche Bodenfreiheit der Africa Twin von 250 mm ermöglicht.

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

Eine weitere wichtige Neuerung des Modelljahrgangs 2018 stellt das Throttle By Wire (TBW) System dar. Dieser elektronische Gasgriff bringt drei Riding-Modes mit sich, 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 Doppelkupplungsgetriebe (DCT) 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 Modi (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 bereit.

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 sorgfältig konstruierte 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 Modell 2018 2,3 kg Gewicht eingespart. Weitere Detailmodifikationen verbessern Offroad-Tauglichkeit und Lebensdauer des Bikes.

Die voll einstellbare Showa Upside Down-Gabel mit der Bremsanlage mit radial verschraubten Nissin-Vierkolbenzangen und schwimmend gelagerten 310 mm Wave-Bremsscheiben gehören auch 2018 zur Serienausstattung. Die Speichenräder, vorne 21 Zoll und hinten 18 Zoll groß, sind nun mit Speichen aus Edelstahl bestückt. Für das Modelljahr 2018 ist die Nachrüstung von Stollenbereifung freigegeben.

Die optisch grazile, aber robuste Verkleidung unterstützt über leichtes Handling ein perfektes Kontrollgefühl und bietet im Einklang mit der komfortablen Sitzposition einen guten Windschutz. Doppelscheinwerfer mit LED-Lichttechnik erlauben neben bester Ausleuchtung einen markanten optischen Auftritt, die LCD-Cockpitanzeige ist an das Design der Dakar Rennmaschine angelehnt. Die Sitzhöhe lässt sich über einen Bereich von 20 mm variieren, von 850 bis 870 mm. Ein 18,8 Liter-Benzintank sorgt dank moderatem Verbrauch (21,8 km pro Liter im WMTC-Messmodus mit DTC) für tourenfreundliche Reichweiten bis über 400 Kilometer.

Die CRF1000L Africa Twin (2018) wird in vier Farben erhältlich sein:

Matte Ballistic Black Metallic

Pearl Glare White (Tricolor)

Grand Prix Red (Team HRC Rally-Farbe)

Candy Chromosphere Red

### **3. Ausstattungsmerkmale**

#### **3.1 Elektronisches Motor-Management**

-

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

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.

Die Einführung von TBW bietet dem Fahrer mehr Wahlmöglichkeiten, was die situativ am besten passende Kombination aus Motorleistung, Kraftentfaltung und Traktionsverhalten betrifft. Das aktuelle Modell bot drei HSTC-Einstellungen sowie die Möglichkeit, die Traktionskontrolle komplett auszuschalten. Das neue System gestattet sieben Einstellungen – von Level 1 (aggressive 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 wie die Einstellungsmöglichkeit von drei Level punkto 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 verwendet 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.

### **3.2 Motor**

-

- ***Änderungen am Einlasssystem und der neue Auspuff optimieren das Ansprechverhalten bei mittleren Drehzahlen***
- ***Neue Auspuffkonstruktion mit angenehmem Motorsound***
- ***Balancerwelle mit leichtem Ausgleichgewicht***
- ***Neue, um 2,3 kg leichtere Lithium-Ionen-Batterie mit verbesserter***

### **Lebensdauer**

- **Angenehme Kraftentfaltung und linearer Drehmomentverlauf**
- **Anti Hopping-Kupplung unterstützt Schaltvorgänge**

Neben dem neuen elektronischen Motormanagement über den Throttle By Wire-Gasgriff weist die Airbox der Africa Twin für 2018 einen um 20 mm verlängerten Ansaugkanal auf. In Kombination mit der neuen Auspuffanlage wird damit ein signifikant verbessertes Ansprechverhalten in mittleren Drehzahlbereichen bewirkt und auch die Klangkulisse verbessert. Die Zwei-in-Eins-Krümmenanlage 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 der CRF1000L Africa Twin 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 kurzen 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-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 der CRF450R 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 Pleuellwelle in den

Zylinderlaufbahnen aufgefangen, primäre Vibrationen werden über zwei Ausgleichwellen im Motorgehäuse absorbiert. Die vordere Balancerwelle rotiert mit zwei Ausgleichsgewichten, die hintere mit einem Ausgleichsgewicht, was zur Gewichtsersparnis beiträgt.

Der Kupplungskorb aus Aluminium und die Druckplatte sowie schräge Slipper-Anlauftrampen 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.

### **3.3 Optionales 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***

-

Die Africa Twin ist optional mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT für Dual 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 Beifahrer nicht mehr stattfindet. Auch Fahrwerkseinflüsse beim Schalten in Schräglage sind nicht mehr spürbar.

Die CRF1000L Africa Twin mit DCT-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. Dafür ist eine G-Switch vorhanden. Bei der Aktivierung 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.

### **3.4. Chassis**

- ***Fahrfertig 230 kg (MT-Version), 2 kg leichter als Vorgängermodell***
- ***Fahrer- und Beifahrer-Fußrasten in neuem Design für Offroad-Einsatz***
- ***Neue Räder mit Speichen aus rostfreiem Stahl***
- ***Neue Emergency-Stop-Funktion für den hinteren Blinker***



Der Stahlrahmen mit zwei Unterzügen bietet hohe Stabilität und verhilft der Africa Twin zu sicher-souveränem Fahrverhalten bei jeder Gangart und auf jedem Terrain. Dank kompakter Bauweise von Motor und Rahmen beträgt die offroadtaugliche Bodenfreiheit 250 mm. Der Radstand misst 1.575 mm, Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen 27,5° und 113 mm. Das vollgetankt fahrfertige Gewicht der Africa Twin konnte um zwei Kilo gesenkt werden und beträgt mit Schaltgetriebe nur mehr 230 kg, die DCT-Version wiegt 240 kg.

Offroad-Fahrer werden einige 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.

Die 45 mm Showa Upside Down-Gabel mit Cartridge-Dämpfung und 230 mm Federweg überzeugt mit erstklassigem Federungskomfort. Die Abstimmung mit langen Federwegen und moderaten Dämpfungskennlinien sind perfekt breitbandig auf Allround-Ansprüche abgestimmt. Dazu erlaubt die Gabel Einstellungen an Federvorspannung, Zug- und Druckstufe. Die obere Gabelbrücke ist aus Aluminium gefertigt, die untere aus Gussmaterial und der Lenkschaft aus hohlem Aluminiumrohr. Die Gabelbrückenklammern erfolgen über Doppelverschraubungen.

Die präzise Vorderradführung rundet ein Hinterraddämpfer mit 220 mm Federweg ab. Der obere Aufhängungspunkt ist eher niedrig angeordnet, um eine das Handling begünstigende Zentralisierung der Massen zu erreichen. Ein Zylinder mit 46 mm gewährleistet auch bei hoher Offroad-Belastung ein optimales Dämpfungsverhalten. Die Federvorspannung kann praxisgerecht über ein Handrad eingestellt werden, dazu lassen sich Zugstufen- und Druckstufen-Dämpfung über einen breiten Bereich anpassen.

Verkleidung und Windschild sind optisch leicht und gefällig gestylt, aber dennoch robust, und stellen praxisgerechten Schutz vor Wind und Wetter sicher und unterstützen das leichtfüßige Handling. Hinterradkotflügel und Gepäckträger lassen sich bei Bedarf leicht demontieren. Doppelscheinwerfer schmücken die Enduro (wie bei der ersten Africa Twin), jedoch mit moderner LED-Lichttechnik. Die Sitzhöhe lässt sich variabel über einen Bereich von 20 mm einstellen, von 850 auf 870 mm.

Für 2018 sind die Blinker hinten zusätzlich mit einer Emergency Stop-Funktion versehen. Bei harter Bremsung im Bereich oberhalb von 53 km/h, bei der eine negative Beschleunigung von  $6.0\text{m/s}^2$  überschritten wird, blinken beide Fahrtrichtungsanzeige hinten wie eine Warnleuchte, um nachfolgende Verkehrsteilnehmer auf die drohende 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 Asphalteinsetzung wie im Gelände. Die Hinterradbremse mit einer 256 mm Wave-Scheibe lässt sich ebenfalls gefühlvoll bedienen. Für Offroad-Einsätze kann das 2 Kanal-ABS am Hinterrad abgeschaltet werden, damit das Rad bei Bedarf blockiert werden kann.

Die CRF1000L Africa Twin ist wie die CRF450 Rally mit 21 Zoll Rädern vorne und 18 Zoll Rädern hinten ausgestattet. Die Reifendimension beträgt 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) von Honda freigegeben wurde.

#### **4. Honda Original Zubehör**

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

Topcase sowie passende Innentasche

Gepäcktaschen

Rahmenschutz

Getöntes Windschild

Hohes Windschild

Windabweiser oben und unten

Sozius-Fußrasten

DCT-Fußschalthebel

12-Volt-Steckdose

Nebelscheinwerfer plus Schutzbügel

Felgensticker

Alarmanlage

Hauptständer

Motorschutz

Niedrige und hohe Sitzbank

Quickshifter

## **5. Technische Daten**

=

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, Parallel-Zweizylinder-Viertaktmotor, Unicam, 8 Ventile, 270° Kurbelwelle
Hubraum	998 cm <sup>3</sup>
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	18,8 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)	2.335 x 930 x 1.475 mm
Radstand	1.575 mm
Sitzhöhe	870/850 mm
Bodenfreiheit	250 mm
Gewicht vollgetankt	230 kg (MT), 240 kg (DCT)
Wendekreis	2,6 m
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	Showa 45 mm Cartridge USD-Telegabel, Federweg 230 mm, voll einstellbar (Federvorspannung, Dämpferzug- und Dämpferdruck-Stufe)
Hinten	Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Gasdruckdämpfer, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar, Dämpferzugstufe einstellbar, 220 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
BREMSSEN	
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.