

**HONDA**

---

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

27 August 2021

**2022 HONDA CRF1100L Africa Twin Adventure Sports**



Das komfortable Langstrecken Adventure Bike für alle Einsatzbereiche, die Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports, erhält im Modelljahr 2022 Updates wie einen kürzeren einstellbaren Windschild, auffällige neue „Cracked Terrain“ Graphiken und verfeinerte DCT Einstellungen.

Das grundlegende Adventure Bike Paket bleibt gleich: Ein leichtes Chassis und ein großvolumiger 1.084 cm<sup>3</sup> Motor. Das elektronische Paket umfasst eine sechssachsige Inertial Measurement Unit (IMU), welche die verschiedenen Fahrmodi, die Honda Selectable Torque Control (HSTC), das Kurven-ABS, die

**Wheelie-Control und die Rear-Lift-Control steuert. DCT Modelle verfügen zusätzlich über eine Kurvenerkennungs-Funktion. Tempomat in Serienausstattung, Heizgriffe, ein USB-Ladeanschluss und eine 12V-Steckdose gehören ebenso zur Ausstattung wie der 6,5-Zoll-Vollfarben-TFT-Touchscreen mit Integration von Apple CarPlay® und Android Auto™ sowie Bluetooth-Konnektivität. Dual LED-Scheinwerfer mit Tagfahrlicht und Kurvenlicht ergänzen das umfangreiche Paket. Optional erhältlich ist das Dämpfungssystem Showa EERA™ (Showa Electronically Equipped Ride Adjustment). Unverkennbar bleiben das Design und der Auftritt der Africa Twin.**

## **Inhalt:**

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

### **1. Einleitung**

Vor mehr als 30 Jahren wurde die erste Africa Twin, die Honda XRV650, in Europa eingeführt. Der Spirit und die Tradition dieses Bikes sind auch in den neuesten Modellversionen mit diesem Namen spürbar, selbst wenn die Africa Twin im Jahr 2016 als CRF1000L komplett überarbeitet wurde.

Die ausgeprägte Balance zwischen Leistung und Leichtigkeit machte das Original von einst so besonders. Genau das gilt auch für die neue Africa Twin. Die Kombination aus sportlicher Optik, einem Motor, der richtig Spaß bereitet, sowie einem leistungsfähigen, komfortablen Chassis, macht die Africa Twin zu einem perfekten Allrounder. Sei es für Abenteuerer, die die Welt bereisen, Pendler oder auch Wochenend-Tourenfahrer – die Africa Twin ist und bleibt für viele die erste Wahl.

Im Modelljahr 2018 erhielten die Modelle mit manuellem Schaltgetriebe als auch mit Doppelkupplungsgetriebe DCT einen elektronischen Gasgriff (Throttle By Wire), drei Fahrmodi sowie erweiterte Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle) Optionen. Zudem wurde das Ansaug- und Abgassystem überarbeitet, um das Ansprechverhalten und den Sound des Motors weiter zu optimieren. Neu hinzu kam die Africa Twin Adventure Sports mit den gleichen Updates sowie zusätzlich verbessertem Windschutz, mehr Tankvolumen und längeren Federwegen – bestens gerüstet für noch

ausgedehntere Touren.

Im Modelljahr 2020 markierte die Einführung des 1.084 cm<sup>3</sup> Motors mit größerem Hubraum einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung der Africa Twin. Die CRF1100L Africa Twin rückte mit ihrem aggressiven und kompakten Design im Rallye-Stil noch stärker ins Offroad-Segment. Touring-Komfort, Technologie und Leistungsfähigkeit der neuen CRF1100L Africa Twin Adventure Sports hingegen wurden weiter ausgebaut und durch das Showa EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment) Dämpfungssystem ergänzt.

## 2. **Modellübersicht**

Mit der Offroad orientierten CRF1100L Africa Twin teilt sich die Africa Twin Adventure Sports den Rahmen, den Motor und die Sitzposition des Fahrers. Ihre Rolle ist aber eine andere: Sie ist eindeutig für die Langstrecke ausgelegt. Auf der Straße und im Gelände fühlt sie sich gleichermaßen zu Hause. Zur Serienausstattung gehören ein größerer 24,8 Liter Tank, erweiterter Windschutz (vorne und seitlich), ein höhenverstellbarer Windschild, ein großer Motorschutz, ein Heckträger aus Aluminium sowie schlauchlose Reifen. Ebenfalls Standard sind eine 12V-Steckdose und Heizgriffe.

Im Modelljahr 2020 wurde sie kleiner, schlanker und niedriger, mit 5 kg Gewichtsersparnis gegenüber dem Vorgängermodell mit 998 cm<sup>3</sup> Motor. Der überarbeitete Motor brachte sieben Prozent mehr Spitzenleistung und ein um sechs Prozent höheres Drehmoment mit mehr Kraft über den gesamten Drehzahlbereich. Es war auch der erste Honda Motor, der bereits die EURO 5 Norm erfüllte. Das vollständig überarbeitete Chassis nutzt einen Hilfsrahmen aus Aluminium. Die Hinterrad-Schwinge aus demselben Material basiert auf jener des Honda Motocross-Bikes CRF450R.

Die Sechs-Achsen Inertial Measurement Unit (IMU) steuert die siebenstufige Honda Selectable Torque Control (HSTC), die dreistufige Wheelie-Control, das Kurven-ABS (mit Offroad-Modus), die Rear Lift Control sowie die Kurvenerkennung des Doppelkupplungsgetriebes (DCT). Vier Fahrmodi stehen zur Verfügung: Urban, Tour, Gravel und Offroad.

Für eine optimale Dämpfung vorne und hinten ist die Africa Twin Adventure Sports mit dem Dämpfungssystem Showa EERA™ (Showa Electronically Equipped Ride Adjustment) erhältlich. Es deckt über die vier vorkonfigurierten Modi Soft, Mid, Hard und Offroad jede Art von Fahrsituation ab. Ergänzend dazu erlaubt der User-Mode individuelle Feinabstimmungen. Die Vorspannung der hinteren Feder kann am stehenden Fahrzeug

eingestellt werden.

Für die perfekte Kontrolle sorgen der schmale Sitzbereich und der hoch positionierte Lenker. Dank Dual-LED-Tagfahrlichtern ist das Bike für andere Verkehrsteilnehmer sehr gut sichtbar und noch sicherer unterwegs. Die Africa Twin Adventure Sports bietet zudem dreistufige Kurvenlichter, die ebenfalls von der IMU gesteuert werden und ihre Lichtkegel automatisch an den Neigungswinkel der Maschine anpassen. Ein Tempomat und Heizgriffe sind serienmäßig an Bord. Über das Vollfarben-Multi-Information-Display (MID) mit 6,5 Zoll TFT-Touchscreen können Africa Twin Adventure Sports Besitzer umfassend auf die vielfältigen Einstellmöglichkeiten des Bikes zugreifen – unter anderem auf die Showa EERA™, auf Apple CarPlay®, die Bluetooth-Konnektivität und auf Android Auto™.

Im Modelljahr 2022 erhält die CRF1100L Africa Twin verfeinerte Einstellungsoptionen für das DCT Doppelkupplungsgetriebe und damit ein noch besseres Handling in den ersten beiden Gangstufen, einen neuen kürzeren einstellbaren Windschild und auffällige neue „Cracked Terrain“ Graphiken.

### 3. Ausstattungsmerkmale

#### 3.1 Styling & Ausstattung

- ***Protektivs Bodywork mit einem neuen kürzeren höhenverstellbaren Windschild***
- ***Neue „Cracked Terrain“ Graphiken***
- ***24,8 Liter Kraftstofftank, Aluminiumeinsätze, Heckträger und Motorschutz***
- ***Tagfahrlicht mit Kurvenlicht***
- ***Tempomat, Heizgriffe und 12V-Steckdose***
- ***Multi-Information-Display (MID) mit 6,5-Zoll-TFT-Touchscreen***
- ***Apple CarPlay® und Android Auto™ erlauben die Smartphone Nutzung über das MID***

Die für die Langstrecke entwickelte Africa Twin Adventure Sports mit ihrer breiten Frontverkleidung schützt ausgezeichnet vor Wind und Wetter und verfügt im Modelljahr 2022 über einen neuen 110 mm kürzeren fünfstufig höhenverstellbaren Windschild, der für verbesserte Sicht sorgt. Die Sitzposition teilt sich die Africa Twin Adventure Sports mit der Africa Twin und sie liegt bei 850 bis 870 mm. Der 1.182 mm hohe Lenker ermöglicht eine aufrechte Sitzposition mit bester Sicht und damit eine gute Kontrolle, im Stand oder im Sitzen.

Die Heckpartie ist schlank und der Sitzbank schmal konturiert, um bei Bedarf den Boden einfacher zu erreichen und damit sich der Fahrer darauf einfacher vor- und zurückbewegen kann. Mit einem Tankvolumen von 24,8 Litern und einem Kraftstoffverbrauch von 4,8 l/100 km (gemäß WMTC) in der DCT Version kommt die Africa Twin Adventure Sports auf eine potenzielle Reichweite von mehr als 500 km. Ein großer Motorschutz, Aluminiumeinsätze und ein Aluminium-Heckträger sind serienmäßig.

Die LED-Doppelscheinwerfer liefern starkes Licht und verfügen über integrierte Tagfahrleuchten sowie ein dreistufiges Kurvenlicht. Letzteres stellt sich – gesteuert von der IMU – automatisch und abhängig von Geschwindigkeit und Neigungswinkel auf Kurven ein, leuchtet diese also optimal aus. Die Tagfahrlichter (DRL) passen sich ebenfalls automatisch der Umgebungshelligkeit an und machen Bike samt Fahrer gut sichtbar.

Das Multi-Information-Display (MID) mit Vollfarben-TFT-Touchscreen in 6,5 Zoll garantiert eine einfache Kontrolle der Systemeinstellungen. Oben links im Bildschirm lassen sich zum Beispiel die verschiedenen Fahrmodi schnell anwählen. Das MID kann dabei individuell konfiguriert werden, etwa um unterschiedliche Informationen zum aktuellen Fahrmodus anzuzeigen. Dabei ist es problemlos mit Handschuhen bedienbar.

Mit integriertem Apple CarPlay® und Android Auto™ lässt sich das Smartphone des Fahrers über den Touchscreen der Africa Twin nutzen. So kann beispielsweise auf Navigations-Apps zugegriffen werden, Anrufe können über das Bluetooth-Headset im Helm gesteuert werden. Das Smartphone selbst wird rechts am MID per USB angeschlossen. iPhone® und Android-Geräte können außerdem kabellos via Bluetooth verbunden werden, bedient wird das Smartphone über Tasten links am Lenker.

Die vorderen und hinteren Blinker verfügen über eine Emergency-Stopp-Signalfunktion. Plötzliche Vollbremsungen aus Geschwindigkeiten von über 50 km/h werden anderen Verkehrsteilnehmern über die Warnblinkfunktion angezeigt. Das Emergency-Stopp-Signal besitzt eine Auto-Cancel Funktion – diese wird nicht durch einen einfachen Timer ausgelöst, sondern mittels Überwachung der unterschiedlichen Rotationsgeschwindigkeiten an Vorder- und Hinterrad. So wird die Warnblinkfunktion situationsabhängig automatisch wieder abgeschaltet. Um Fahrten über lange Strecken angenehmer zu machen, gehört ein Tempomat zur Serienausstattung.

Die CRF1100L Africa Twin Adventure Sports Modelljahr 2022 ist in folgenden Farben erhältlich sein:

Pearl Glare White Tricolour

Matte Ballistic Black Metallic

Neu im Modelljahr 2022 ist das „Cracked Terrain“ Design und überarbeitete Farbvarianten, die jetzt eine neue komplett schwarze Aluminium-Seitenverkleidung sowie einen Gepäckträger aus Aluminium umfassen.

### **3.2 Motor**

- ***1.084 cm<sup>3</sup> Motor als Basis für 75 kW (102 PS) Spitzenleistung und 105 Nm Drehmoment***
- ***Mehrleistung durch neue Zylinderköpfe, Nockenwellensteuerung, Drosselklappen und überarbeitetes Abgassystem im Modelljahr 2020***
- ***Endschalldämpfer mit Exhaust Control Valve (ECV) bieten besten Sound im niedrigen Drehzahlbereich und gute Leistung im hohen Drehzahlbereich***

Die Grundarchitektur des 8-Ventil-Paralleltwin SOHC Motors blieb auch im Modelljahr 2020 unverändert. Der Hubraum steigt von 998 cm<sup>3</sup> auf 1.084 cm<sup>3</sup>. Das ermöglichte eine Leistungssteigerung von 70 kW auf 75 kW (bei 7.500 U/min) sowie ein von 99 Nm auf 105 Nm gewachsenes Drehmoment (bei 6.250 U/min). Dieses Plus macht sich schon ab 2.500 Touren bemerkbar und bringt spürbar mehr Durchzug bis in den oberen Drehzahlbereich hinein.

Um dieses Hubraumplus bei gleicher Bohrung von 92 mm zu erzielen, verlängerte Honda den Hub von 75,1 mm auf 81,5 mm. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 10,1:1. Die Zylinderlaufbuchsen bestehen nun aus Aluminium. In Verbindung mit dem manuellen Schaltgetriebe wiegt der modifizierte Motor im Modelljahr 2020 66,4 kg und damit insgesamt 2,5 kg weniger als vorher. Mit DCT kommt das System auf 74,9 kg und wurde damit 2,2 kg leichter. Dazu beigetragen haben Gewichtseinsparungen beim Getriebe und an weiteren Stellen. Die Zylinderköpfe sowie die Drosselklappen wurden vollständig überarbeitet, letztere verfügen über einen Durchmesser von 46 mm. Bohrung und Zylinderabstände wurden ebenfalls aneinander angepasst, um ein gleichmäßiges Ansaugprofil zu schaffen. Weitere Modifikationen betrafen den Einspritzwinkel und die elektronische Steuereinheit (Electronic Control Unit, ECU). Das ermöglicht es, den Kraftstoff noch direkter in die ebenfalls überarbeiteten Brennräume mit Doppelzündung zu injizieren.

Für das Modelljahr 2020 wurde auch die Ventilsteuerung optimiert sowie der Ventilhub ein- und auslassseitig vergrößert (Einlass: 10,1 mm statt 9,2 mm; Auslass: 9,3 statt 8,6 mm). In Abstimmung mit dem verbesserten Ansaugtakt und der höheren Leistung (und damit dem höheren Gasstrom) verfügte die Auspuffanlage dann über ein variables Abgasventil

(Exhaust Control Valve, ECV). Dieses öffnet sich bei hohen Drehzahlen, ganz ähnlich zu jenem System, das in der CBR1000RR Fireblade verwendet ist. So verbessern sich nicht nur Leistung und Effizienz des Motors bei höheren Drehzahlen; dieser bekommt damit auch einen speziellen, „pulsierenden“ Sound bei niedrigen Drehzahlen.

Der Motor bleibt unverändert. Der Honda Unicam-Ventiltrieb stammt aus dem Wettbewerbs-Motocross-Bike CRF450R, die tief positionierte Nockenwelle trägt zur Kompaktheit des Zylinderkopfes bei. Die Kurbelwelle mit 270°-Hubzapfenversatz und die unregelmäßige Zündfolge werden beibehalten. Das sorgt für das charakteristische Pulsieren des Antriebs und für ein perfektes Feeling der Traktion am Hinterrad.

Konstruktive Details wie ein vertikal geteiltes Kurbelwellengehäuse, eine effizient im Kupplungsgehäuse integrierte Wasserpumpe und ein Thermostat, der im Zylinderkopf sitzt, kennzeichnen die Africa Twin. Die Kurbelwellengehäuse für das manuelle Schaltgetriebe und für DCT unterscheiden sich äußerlich nur minimal. Die Ausgleichswelle des Motors treibt jeweils die Wasser- und Ölpumpe an.

Der Motor hat eine Semi-Trockensumpfschmierung, mit einem Ölreservoir im unteren Teil des Kurbelwellengehäuses. Dies ermöglicht eine flachere Ölwanne und damit eine insgesamt geringe Bauhöhe des Motors. Da die Druckpumpe direkt im Öltank sitzt, entfallen Druckleitungen. Schwingungen zweiter Ordnung werden über die gegenläufigen Kolbenbewegungen ausgeglichen, zweiachsige Ausgleichwellen im Motorgehäuse absorbieren Vibrationen erster Ordnung und Kupplungsschwingungen. .

Die Kupplungsnahe und die Druckplatte aus Aluminium nutzen „Powernocken“ für einfacheres Hochschalten sowie „Slipper-Nocken“ für Herunterunterschalten und Bremsen. Die Kupplung seit dem Modelljahr 2020 hat einen kleineren Durchmesser und eine geringere Federspannung, so dass sich der Kupplungshebel leichter betätigen lässt. Auch die Zahnräder wurden überarbeitet und bestehen aus widerstandsfähigerem Material. Das Sechsgang-Getriebe nutzt dasselbe Design wie die CRF450R um beste Gangwechsel zu garantieren. Ein Quickshifter ist über das Zubehörprogramm erhältlich.

### **3.3 Motor- und Chassis-Elektronik**

- ***IMU-gesteuerte Traktionskontrolle für Offroad-Einsatz***
- ***Dreistufige Wheelie-Control, IMU-unterstützt***
- ***Vier Fahrmodi stehen zur Verfügung: Tour, Urban, Gravel und Offroad***
- ***Zwei User Modes zur individuellen Anpassung***

Die Honda Africa Twin Adventure Sports hat bereits 2018 einen elektronischen Gasgriff (Throttle By Wire, TBW) für eine feinere Dosierung der Motorleistung erhalten, außerdem die Honda Selectable Torque Control (HSTC) für mehr Grip am Hinterrad. Mit dem Modelljahr 2020 wurde das Gesamtsystem stark weiterentwickelt: Seit dem Modelljahr 2020 arbeitet sie mit den Daten der Sechs-Achs-IMU.

Die Honda Selectable Torque Control bietet vier Stufen zur Einstellung der Leistung und drei Stufen zur Einstellung der Motorbremswirkung. Wie bisher verfügt das System also über insgesamt sieben Stufen. Die Wirkung jedes Levels wurde jedoch deutlich verbessert, da die HSTC jetzt Echtzeitdaten (Roll- und Gierwinkel sowie -rate) der IMU verarbeitet. Die Unterschiede der einzelnen Stufen sind nun deutlicher zu spüren, so dass Fahrer beispielsweise das Rutschen des Hinterrads im Offroad-Einsatz optimal dosieren können. Die Traktionskontrolle lässt sich bei Bedarf auch komplett abschalten.

Ein weiteres neues Feature seit dem Modelljahr 2020 ist die Wheelie-Control: Hier liefert die IMU Informationen zum Neigungswinkel des Bikes und kontrolliert die Drehzahl über das TBW-System. Drei Stufen sind wählbar. In Stufe eins ist ein absichtliches Abheben des Vorderrads möglich, ein schnelles Hochreißen wird aber verhindert. Auf Stufe drei wird jeglicher Kontaktverlust des Vorderrads mit dem Untergrund unterbunden. Stufe zwei liegt zwischen den beiden anderen Stufen. Die Wheelie-Control kann ausgeschaltet werden.

Auch die neue Africa Twin Adventure Sports bietet vier voreingestellte Fahrmodi: Tour, Urban, Gravel und Offroad. Diese decken die meisten Fahranforderungen ab. Zwei weitere Fahrmodi lassen sich individuell vom Fahrer definieren. Aber auch die voreingestellten Modi lassen sich variieren – die Honda Selectable Torque Control in sieben Stufen, die Wheelie-Control in drei Stufen (plus Abschalten), und das optionale Doppelkupplungsgetriebe im S-Modus in drei möglichen Schaltmustern.

#### Fahrmodi:

**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 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 1 & 2** bietet dem Fahrer die Wahl zwischen zwei personalisierten, unterschiedlichen Setups. Die Leistungsentfaltung ist jeweils in den Stufen 1 bis 4 einstellbar, die Motorbremse in den Stufen 1 bis 3. HSTC, Wheelie Control und ABS (Onroad/Offroad) Parameter lassen sich ebenfalls einstellen. User 1 startet mit mittlerem Level an Leistung und Motorbremswirkung (2), User 2 nutzt die geringste Leistungsentfaltung (4) und mittlere Motorbremswirkung (3).

### **3.4 Doppelkupplungsgetriebe**

- ***Superschnelle Gangwechsel im manuellen Modus (MT) sowie in den Automatikmodi D und S***
- ***Dreistufiger S-Modus lässt höhere Drehzahlen zu und schaltet früher zurück als der D-Modus: ideal für sportliches Fahren***
- ***G-Switch für spezielle, traktionsoptimierte Offroad-Abstimmung***
- ***Steigungserkennung passt Schaltvorgänge automatisch an***
- ***IMU-gestützte Kurvenerkennung für verbessertes Schalttiming***
- ***Im Modelljahr 2022 bieten überarbeitete Schaltzeitpunkte ein besseres Handling beim Anfahren und in niedrigeren Gangstufen***

Seit der Vorstellung des Honda DCT im Jahr 2009 in der VFR1200F hat Honda allein in Europa bereits mehr als 200.000 Motorräder mit diesem System verkauft. Ein weiterer Beweis für die Beliebtheit des Doppelkupplungsgetriebes: Im Jahr 2020 haben sich bei Modellen mit DCT-Option (inklusive der Africa Twin Version) 47 Prozent der Käufer in Europa für diese Getriebevariante entschieden.

Das einzigartige DCT sorgt für gleichmäßige, nahtlose und superschnelle Gangwechsel und wird für den Fahrer so schnell zum selbstverständlichen Tool. Es verwendet zwei Kupplungen: eine zum Anfahren und für die Gänge eins, drei und fünf, die andere für den zweiten, vierten und sechsten Gang. Für eine kompakte Bauweise sind die beiden Hauptwellen ineinandergesteckt.

Jede Kupplung wird unabhängig von der anderen durch einen eigenen elektrohydraulischen Kreislauf gesteuert. Beim automatischen Schalten wählt das System den jeweils nächsten Gang mithilfe der gerade offenen Kupplung vor. Diese schließt dann elektronisch, während die andere öffnet – der neue Gang steht bereit.

Das Ergebnis ist ein gleichmäßiger und schneller Gangwechsel ohne spürbare Schaltpausen. Auch die Zugkraft und das Drehmoment am Hinterrad wird bei DCT-Gangwechseln nur minimal unterbrochen, die Ruck- und Nickbewegungen der Maschine nahezu eliminiert.

Ein klarer Vorteil ist auch die lange Lebensdauer des Systems, denn es kommt zu keinen unsauberen Schaltungen mehr, welche die Zahnräder schädigen können. Zudem ist das Abwürgen des Motors mit DCT nicht möglich. Im Stadtverkehr fährt sich ein Doppelkupplungs-Bike somit deutlich angenehmer, und sein Fahrer ermüdet nicht so schnell.

Für DCT stehen drei wählbare Betriebsmodi bereit. Im MT-Modus schaltet der Fahrer manuell über Tasten am Lenker (aber ohne zu kuppeln). Der D-Automatikmodus bietet maximale Effizienz und ist ideal für Stadt- und Autobahnfahrten. S-Automatik ermöglicht ein sportlicheres Fahren in drei Stufen. Die ECU lässt den Motor vor dem Hochschalten höher drehen und schaltet für mehr Motorbremswirkung früher zurück.

Auch im D- oder S-Modus kann der Fahrer jederzeit eingreifen, indem er über die Auf- und Ab-Tasten am linken Lenker den gewünschten Gang wählt. Zum passenden Zeitpunkt, je nach Drosselklappenwinkel, Fahrzeuggeschwindigkeit und Gang wechselt das Doppelkupplungsgetriebe 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 Grip und für die Kontrolle über das Bike.

Zudem hat das DCT-System eine Neigungserkennung integriert, die das Schaltverhalten je nach Steigungs- beziehungsweise Gefällewinkel der Straße oder des Geländes optimiert und so beste Kontrolle ermöglicht.

Neu hinzu kam beim Modellwechsel zur CRF1100L Africa Twin die zusätzliche Kurvenerkennung. Das Schaltprogramm passt sich automatisch an, wenn die IMU erkennt, dass das Motorrad in eine Kurve fährt.

Im Modelljahr 2022 wurden die DCT Einstellungen in den ersten beiden Gangstufen weiter optimiert, um ein noch besseres Handling beim Anfahren und bei niedrigen Geschwindigkeiten zu bieten.

### **3.5 Fahrwerk**

- ***Leichter Rahmen mit steifem Aluminium-Hilfsrahmen und leichte und steife CRF450R-Hinterradschwinge für beste Hinterrad-Traktion und Feedback***
- ***Zentrale sechssachsige Inertial Measurement Unit (IMU)***
- ***Kurven-ABS für sicheres Fahrgefühl und mit spezieller Offroad-Einstellung***

Grundlage der guten On- und Offroad-Performance der Africa Twin Adventure Sports ist die Inertial Measurement Unit (IMU) des Typs MM7.10 von Bosch. Zentral in der Maschine positioniert, erfasst die IMU Rollwinkel und -rate, Neigungswinkel und -rate sowie Gierwinkel und -rate in Echtzeit. Sie steuert die Hinterrad-Traktion über TBW und HSTC, die Bremsleistung am Vorderrad über das Kurven-ABS, den Bodenkontakt des Vorderrads durch die Wheelie-Control und den Schlupf des Hinterrads über die Rear-Lift-Control.

Ergänzend dazu überarbeiteten die Entwicklungsingenieure den Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen für das Modelljahr 2020 komplett. Ziel war, die Geländetauglichkeit deutlich zu erhöhen und gleichzeitig die Allround-Eigenschaften auf der Straße zu verbessern. Auch die Steifigkeit des Lenkkopfs wurde erhöht, damit der Fahrer besseres Feedback zu den Gripverhältnissen vorne bekommt. Die schlankeren und geraderen Hauptholme machten außerdem die vordere Querstrebe überflüssig. Ein verschraubter Aluminium-Hilfsrahmen ersetzte die bisherige Stahlkonstruktion. Mit insgesamt nur 195 mm Breite war die neue Lösung um 40 mm schmaler. Das ist entscheidend für besseren Bodenkontakt. Die Monoblock-Hinterradschwinge aus Aluminium basiert auf dem in der CRF450R verwendeten System. Die höhere Steifigkeit verbessert die Traktion am Hinterrad und das Fahrgefühl.

Optional ist die Africa Twin Adventure Sports mit der elektronischen Fahrwerkregelung Showa EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment) vorne und hinten erhältlich. Damit wird die Dämpfung an den ausgewählten Fahrmodus angepasst und so eine individuelle Dämpferabstimmung für jede Situation erzielt. So werden gegensätzliche Anforderungen unter einen Hut gebracht, etwa höherer Fahrkomfort bei niedrigerem Tempo und mehr Stabilität bei hoher Geschwindigkeit.

Die dazu nötigen Informationen erhält Showa EERA™ von Gabelsensoren sowie von der IMU. Für Fahrten auf der Straße stehen die folgenden drei Einstellungen bereit: Soft steht für die geringste Dämpfungskraft und damit ein besonders sensibles Ansprechen, Mid ist als Allround-Einstellung konzipiert und Hard liefert höchste Dämpfungskraft und wird über die Geschwindigkeit der Dämpferkolben gesteuert. Die Einstellung Hard ist für sportliches

Fahren ideal.

Bei der Einstellung Offroad steigt die Dämpfungskraft vorne mit zunehmender Kolbengeschwindigkeit kontinuierlich an. Hinten ist in diesem Fall eine härtere Dämpfung voreingestellt.

Die hintere Federvorspannung kann am stehenden Motorrad elektronisch in vier Standard-Einstellungen justiert werden: 1) Fahrer 2) Fahrer mit Gepäck, 3) Fahrer mit Sozius 4) Fahrer mit Sozius und Gepäck. Eine zusätzliche User-Option ermöglicht die individuelle Feinabstimmung der Dämpfungskraft vorne und hinten sowie die Einstellung der hinteren Federvorspannung in 24 Stufen.

Als Serienausstattung verfügt die Africa Twin Adventure Sports über eine Standard-Federung von Showa. Die 45-mm-Upside-Down-Gabel bietet einen 230 mm langen Federweg für Top-Performance auf und abseits der Straße. Zug- und Druckstufe sind stufenlos einstellbar. Eine obere Gabelbrücke aus Aluminiumguss und eine geschmiedete untere – beide verbunden durch eine hohle Alu-Lenkachse – fixieren die Gabelbeine mit je zwei Schrauben oben und unten.

Die Hinterrad-Dämpfung mit Showa-Dämpfer bietet 220 mm Federweg, eine 45 mm Cartridge und ein Extra-Reservoir für eine anhaltend gute Dämpfung auch in extremem Gelände. Die Federvorspannung kann am Dämpfer eingestellt werden; Zug- und Druckstufe sind ebenfalls anpassbar.

Die Innenplatten des Schwingensagers bestehen aus hochfestem 600-MPa-Stahl, und das obere Querverbindungsrohr dient (via Kugelgelenk) als Befestigungspunkt der Hinterraddämpfung. Dadurch erhält der Fahrer eine bessere Rückmeldung vom Hinterrad.

Um den Bremsdruck über das ABS ideal einzustellen, analysiert die IMU den Neigungswinkel der Maschine in Schräglage, die Verzögerung (über Drehzahlsensoren an Vorder- und Hinterrad) und die Schlupfrate an Vorder- und Hinterrad. Bei plötzlichem Anheben des Hinterrads reguliert sie die Bremskraft so, dass sich die Maschine stabilisiert. Das hintere ABS lässt sich für Offroad-Fahrten deaktivieren, wenn das Motorrad steht.

Am Vorderrad wirken schwimmend gelagerte 310 mm Wave-Doppelscheiben mit 4-Kolben-Radialzangen und Sintermetall-Bremsbelägen. Die 256 mm Wave-Bremsscheibe hinten ist gelocht. Auf die Edelstahl-Speichenräder (21 Zoll vorne; 18 Zoll hinten) sind schlauchlose Reifen in den Dimensionen 90/90-21M/C 54H und 150/70R18 M/C 70H

(Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer AX41T oder Metzeler Karoo Street) aufgezogen. Als Stollenreifen dürfen Continental 90/90-21M/C 54S und 150/70B 18M/C 70Q montiert werden.

Die Bodenfreiheit beträgt 250 mm, der Radstand 1.575 mm. Bei einem Lenkkopfwinkel von 27,5° hat die Gabel 113 mm Nachlauf. Das Gewicht vollgetankt beträgt 238 kg (DCT: 248 kg). Die Showa EERA™ erhöht das Gewicht um 2 kg.

#### 4. Zubehör

Das Angebot an Honda Original Zubehör für die Africa Twin Adventure Sports umfasst ein hochwertiges 42 Liter Topcase und Seitenkoffer aus Aluminium sowie ein 58 Liter fassendes Topcase und Seitenkoffer aus Kunststoff – jeweils inklusive maßgeschneiderter Innentaschen. Für die individuelle Fahrerposition auf dem Bike sind Sitzbankalternativen in zwei zusätzlichen Höhen erhältlich. Die niedrigere deckt den Bereich von 825 bis 845 mm ab, die höhere jenen von 875 bis 895 mm. Weiters werden hoher Windschild, Windabweiser, 4,5 Liter Tanktasche, seitliche Tank Pads, Motorschutzbügel, Schutzbügel, LED-Nebelscheinwerfer und Hauptständer angeboten.

Für mehr Komfort ist das Honda Original Zubehör auch paketweise erhältlich – als Super-Paket und Travel-Paket.

#### 5. Technische Daten

<b>MOTOR</b>	
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-SOHC-Viertakt-Reihenmotor, Unicam-Zylinderkopf, 8 Ventile, 270°-Kurbelwelle
Hubraum (in cm <sup>3</sup> )	1.084
Bohrung & Hub (in mm)	92 x 81,5
Verdichtung	10,1:1
Max. Leistung (kW)	75 kW bei 7.500 U/min
Max. Drehmoment (Nm)	105 Nm bei 6.250 U/min

Geräusch (dB)	73,2 dB (L-urban), 78,9 dB (L-wot) – MT 73,7 dB (L-urban), 79,6 dB (L-wot) – DCT
Ölvolumen (in l)	4,8/4,3 (5,2/4,7 DCT)
<b>KRAFTSTOFFSYSTEM</b>	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Benzineinspritzung
Tankvolumen (in l)	24,8 l
CO <sub>2</sub> g/km	112 (MT) 110 (DCT)
Verbrauch	4,9 l/100 km (20,4 km/l) MT 4,8 l/100 km (20,8 km/l) DCT
<b>ELEKTRONIK</b>	
Starter	Elektrisch
Batteriekapazität	12V-6Ah Lithium-Ionen-Batterie (20 Stunden)
ACG / Lichtmaschinenleistung	0,49 kW / 5,000 U/min
<b>ANTRIEB</b>	
Kupplung	MT: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Anti-Hopping-Kupplung DCT: 2 Kupplungspakete
Getriebe	6-Gang-manuell (optional: 6-Gang-DCT)
<b>RAHMEN</b>	
Typ	Doppelschleifen-Rohrrahmen
<b>CHASSIS</b>	
Abmessungen (L x B x H, in mm)	2.330 x 960 x 1.560 (1.545 mit Windschild in höchster Position)
Radstand (in mm)	1.575
Lenkkopfwinkel	27,5°

Nachlauf (in mm)	113
Sitzhöhe (in mm)	850/870 (niedrige Option: 825 mm; höhere Option: 895)
Bodenfreiheit	250 mm
Leergewicht	238 kg (DCT 248 kg) Mit Showa EERA™ 240 kg (DCT 250 kg)
<b>RADAUFHÄNGUNG</b>	
Vorne	45-mm-Cartridge-Upside-Down-Teleskopgabel von Showa, Federweg 230 mm, voll einstellbar (Federvorspannung, Zug- und Druckstufe)  Optional: Showa EERA™ Showa 45 mm Cartridge USD-Telegabel, Federweg 230 mm, voll einstellbar (Federvorspannung, Zug- und Druckstufe)
Hinten	Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Gasdruckdämpfer, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar, Dämpferzugstufe einstellbar, 220 mm Federweg  Optional: Showa EERA™ Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Gasdruckdämpfer, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar, elektrische Einstellung Dämpferzugstufe, 220 mm Federweg
<b>RÄDER</b>	
Typ vorne	Aluminium-Speichenrad
Typ hinten	Aluminium-Speichenrad
Felgengröße vorne	21M/C x MT 2,15
Felgengröße hinten	18M/C x MT 4,00

Reifen vorne	90/90-21 schlauchlos (Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer/ AX41T Metzeler Karoo Street)
Reifen hinten	150/70-R18 schlauchlos (Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer/ AX41T Metzeler Karoo Street)
<b>BREMSEN</b>	
ABS-System	2 Kanal, IMU unterstützt, ABS-Modi mit On- und Offroad-Einstellung
Typ vorne	310 mm Wave-Doppelscheiben, Aluminiumnabe, schwimmend gelagert, 4- Kolben-Radialzangen, Sintermetall- Bremsbeläge
Typ hinten	256 mm Wave-Bremsscheibe, Einkolben- Bremszange, Sintermetallbeläge. 2- Kanal- ABS hinten abschaltbar
<b>INSTRUMENTE &amp; ELEKTRONIK</b>	
Instrumente	LCD-Tacho, 6,5-Zoll-TFT-Touchscreen Multi Information Display
Sicherheitssystem	Wegfahrsperre, optionaler Alarm
Frontscheinwerfer	LED
Rücklicht	LED
Elektronik	Tagfahrlicht, Bluetooth-Audio, Apple CarPlay®, Android Auto™, USB- Anschluss, automatische Blinkerrückstellung, Tempomat, Notbremssignal, IMU, HSTC, Kurvenlicht, Wheelie-Control

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.