

Presseinformation

16. Oktober 2015

Neumodell für 2016:

Honda CRF1000L Africa Twin

Die CRF1000L Africa Twin bringt alles mit, um an die Erfolgsstory des einstigen Vorgängers anzuschließen. Die innovative Enduro mit kompaktem Paralleltwin im leichten Chassis verknüpft hohen Touring-Komfort und überzeugende Offroad-Qualitäten in Verbindung mit Alltagstauglichkeit und agilem Handling. Sie eignet sich ebenso für Abenteuer-Reisen als auch für tägliche Fahrten zur Arbeit oder erholsame Spritztouren am Wochenende. Drei Africa Twin-Versionen stehen zur Auswahl. Einmal das „pure“ Standardbike ohne ABS und ohne Fahrhilfen, die zweite Variante mit einem ABS-System, das für Offroad-Betrieb am Hinterrad abschaltbar ist, und der regelbaren Traktionskontrolle „Honda Selectable Torque Control“ (HSTC) und schließlich noch mit Hondas einzigartigem DCT-Doppelkupplungsgetriebe, plus HSTC sowie dem (deaktivierbaren) ABS-System.

Inhalt:

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

1. Einleitung

Wie die legendäre Vorgängerin überzeugt auch die neue CRF1000L Africa Twin mit moderner Technik, breitbandigen Qualitäten und stets zuverlässiger Funktion im Alltagseinsatz. Kraftvoller Zweizylindermotor mit angenehmer Laufkultur, ausgewogenes Fahrwerk und optimales Handling erlauben mit dem Adventure-Bike auf Asphalt- wie bei Offroad-Einsätzen inspirierend grenzenloses Fahrvergnügen.

Bei der Entwicklung der CRF1000L Africa Twin hatten alle Beteiligten stets auch die frühere Honda XR750 Africa Twin im Hinterkopf, deren Qualitäten – hinsichtlich alltagstauglichem Gesamtkonzept,

Presseinformation

universeller Einsetzbarkeit und überzeugendem Handling – bis heute eine positive Aura umgibt. Auch Verarbeitungsqualität, Zuverlässigkeit und Ausstrahlung sind bis heute gegenwärtig. Selbst wenn keine Bauteile des Vorgängers für die neue Konstruktion übernommen wurden, der typische Africa Twin-Spirit ist mit an Bord. Das beruhigende Feeling, qualitativ die denkbar beste Wahl getroffen zu haben, fährt auf der CRF1000L wie selbstverständlich mit – auch wenn es dafür keine Ersatzteilnummer gibt.

Mr. Y. Hasegawa, Projektleiter der CRF1000L Africa Twin:

„Als wir mit den Arbeiten an der neuen Afrika Twin begannen, hatten wir klare Zielsetzungen vor Augen. Eine hubraumstarke Adventure-Enduro, deren ausgewogener Charakter für genüssliche Touren auf Asphalt wie für engagierte Offroad-Ausflüge geeignet ist, dazu mit praxisgerechter Vielfältigkeit und hoher Alltagstauglichkeit überzeugt. Die legendären Qualitäten der früheren Africa Twin waren in der Entwicklungsphase immer gegenwärtig und bei Entscheidungsfindungen auch sehr wertvoll. Nach vielen Monaten Forschung, Entwicklung, und Konstruktion sowie intensiven Testfahrten wartet die CRF1000L nun als Adventure-Enduro mit multifunktionellen Eigenschaften auf. Die neue Africa Twin überzeugt auf jedem Terrain dank vielfältiger Qualitäten und trägt ihren Namen zweifellos zu Recht.“

2. Modellübersicht

Breitbandige Allround-Qualitäten erfordern ein Triebwerk, das schmal, leicht und platzsparend baut und die Fahrfreude unterstützt. Bei einer Enduro sollte der Charakter für ausgedehnte Touren ebenso passen wie für Offroad-Ausflüge. Deshalb ist die neue Africa Twin als Parallel-Twin mit 998 Kubikzentimeter Hubraum konzipiert, dem dank konstruktiver Feinheiten die angenehm pulsierende Laufkultur eines V-Twins eingepflegt wurde.

Um kompakte Abmessungen im Bereich der Zylinderköpfe zu ermöglichen, wurde auf die Vierventil-Unicam-Bauweise (wie bei den CRF250R/450R-Crossern bzw. den VFR1200- und Crosstourer-Modellen) zurück gegriffen. Damit wird zu praxistauglicher Leistungsausbeute und mechanischer Zuverlässigkeit eine raumsparende Bauweise ermöglicht, weil nur eine Nockenwelle (statt zwei bei DOHC-Bauweise) zum Einsatz kommt. Eine Doppelzündung sorgt dazu für stabile und saubere Verbrennung.

Presseinformation

Das neu entwickelte Viertakt-Zweizylinderherz der Africa Twin glänzt mit sanft pulsierender Laufkultur, kraftvoll linearer Leistungs- und Drehmomententfaltung über das gesamte Drehzahlband und produziert einen angenehmen Sound. Eine Kurbelwelle mit 270-Grad-Kröpfung unterstützt die charakterstarke Auslegung ebenso wie eine exzellente Traktion am Hinterrad. Zwei Ausgleichswellen helfen dabei, unerwünschte Vibrationen im Zaum zu halten und die Laufkultur zu unterstützen.

Die dank der Unicam-Technik moderate Bauhöhe des Motors erlaubt eine Einbaulage, die dem Packaging des Gesamtfahrzeugs wie auch der Bodenfreiheit (stattliche 250 mm) zu Gute kommt, was von Bedeutung ist, weil sämtliche Komponenten und Anbauteile nicht nur auf die Ästhetik, sondern auch auf die Fahrdynamik Auswirkungen haben. Die Wasserpumpe ist geschützt im Gehäuse auf der Kupplungsseite integriert und wird über eine der Ausgleichswellen mit angetrieben, ebenso wie die Pumpe für den Ölkreislauf. Auch das raumsparende Design des Kurbelgehäuses trägt zu kompakten Abmessungen bei.

Präzises Feeling beim Gangwechsel, sicheres Einrasten und beste Bedienbarkeit zeichnen das Sechsganggetriebe aus, dessen Schaltklauenkonstruktion den MX-Modellen CRF250R/450R entlehnt wurde. Die Kupplung lässt sich ebenfalls leicht und feinfühlig bedienen. Dazu haben die Honda-Ingenieure einen Anti-Hopping-Mechanismus integriert, damit bei engagiertem Einsatz der Motorbremse oder sportlichem Herunterschalten ein Stempeln des Hinterrads erst gar nicht auftritt.

Honda bietet die neue Africa Twin in drei Versionen an. Das Standardmodell für Puristen wird ohne ABS und ohne elektronische Fahrhilfen offeriert. Für Kaufinteressenten, die sich moderne Assistenzsysteme wünschen, ist die CRF1000L mit ABS und Traktionskontrolle lieferbar. Das „Honda Selectable Torque Control“ System (HSTC) offeriert vier Setup-Einstellungen (Level 1, 2, 3 und Aus) für die Traktionskontrolle, dazu kann das ABS am Hinterrad speziell für Offroad-Fahren auf losem Untergrund deaktiviert werden, damit der Fahrer nach Bedarf das Hinterrad blockieren kann. Die dritte Africa Twin-Variante schließlich kommt vollausgestattet mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe, HSTC und (abschaltbarem) ABS.

Ein Doppelkupplungsgetriebe wird im Motorradsektor einzig und allein von Honda angeboten. Im MT-Fahrmodus (Manual Transmission) bleibt es dem Fahrer überlassen, die Gangwahl manuell über Tasten 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

Presseinformation

Benzinverbrauch dar. Beim S-Modus für sportliche Fahrweise stehen drei Wahlmöglichkeiten für das automatisierte Schaltverhalten offen: S1, S2 und S3.

Honda hat das DCT der CRF1000L Africa Twin selbstredend auch für Offroad-Einsätze speziell abgestimmt. Dafür kamen neue Funktionen und spezielle Abstimmungen hinzu. Am rechten Lenkerende ist nun eine G-Taste hinzugefügt. Bei deren Aktivierung in jedem Fahrmodus werden Traktion, Schlupfverhalten und Gangwechsel-Steuerung für Offroad-Erfordernisse optimiert. So werden von der Steuerungs-Software auch Auf- und Abfahrten der Maschine erkannt und berücksichtigt, um dem Fahrer die Kontrolle zu erleichtern.

Die neue Africa Twin glänzt beim Kurvenschwingen auf Asphaltstraßen ebenso wie beim engagierten Offroad-Ausflug. Sitzposition, Handling und Komfort erfüllen alle Ansprüche, auf Touren wie auf dem täglichen Weg zur Arbeit. Ein neu konstruierter Stahlrahmen sorgt für die notwendige Stabilität bei jeder Gangart und gewährleistet Agilität und ausgewogene Balance. Dies gilt solo wie zu zweit bei Kurvenfahrten als auch mit Gepäck. Das Prinzip der Zentralisierung der Massen wird bei Honda auch bei hubraumstarken Enduros praktiziert. Dies erfolgt durch die optimale Einbaulage des kompakten Triebwerks. Zusätzlich wurde die Batterie in der Nähe des hinteren Zylinderkopfes positioniert, um eine günstige Gewichtsverteilung und damit ein einfaches Handling zu unterstützen.

Die Showa Upside-Down Teleskopgabel ist voll einstellbar, die Bremsanlage ist mit radial verschraubten, im Detail verbesserten Nissin Vierkolbenzangen und schwimmend gelagerten 310 mm Wave-Bremsscheiben bestückt. Beim Showa-Hinterraddämpfer der ProLink-Aufhängung kann die Federvorspannung praxisgerecht rasch und einfach über einen Drehknopf eingestellt werden. Zusätzlich sind Zug- und Druckstufe der Dämpfung einstellbar. Wie die Dakar Rally-Schwester ist auch die neue CRF1000L Africa Twin mit Speichenrädern, vorne 21 Zoll und hinten 18 Zoll, bestückt. Vorne ist die Reifendimension 90/90-21 aufgezogen, auf dem Hinterrad die Dimension 150/70-18. Das Design-Motto der Enduro-Maschine lautete „Unlimited Adventure“. Das robuste, aber optisch leichte Bodywork präsentiert sich knapp geschnitten und ergonomisch optimiert, um das Handling zu unterstützen und ein perfektes Kontrollgefühl zu ermöglichen. Zu aufrecht komfortabler Sitzposition bietet der Vorderbau ausreichend Wetterschutz, ohne den Fahrer übermäßig zu isolieren. Doppelscheinwerfer mit moderner LED-Lichttechnik erlauben neben bester Ausleuchtung bei Nachtfahrten einen markanten optischen Auftritt. Die Sitzhöhe lässt sich variabel über einen Bereich von 20 mm einstellen, 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.

Presseinformation

3. Ausstattungs-Merkmale

3.1 Motor

Kompakt, leicht und kraftvoll: Der neue Paralleltwin der CRF1000L Africa Twin leistet 95 PS (70 kW) bei 7.500 Touren, das maximale Drehmoment beträgt 98 Nm bei 6.000/min. Die Kurbelwelle weist eine 270° Kröpfung auf, weitere Merkmale sind Unicam-Ventil-Zylinderköpfe und Trockensumpfschmierung. Das Motorgehäuse für Modelle mit 6-Gang-Schaltgetriebe bzw. DCT-Doppelkupplung ist identisch, lediglich die seitlichen Deckel mit den DCT-Steuer-elementen sind unterschiedlich ausgeführt.

Bei der Entwicklung der CRF1000L Africa Twin wurde zwei Eigenschaften besondere Aufmerksamkeit gewidmet – besten Tourerqualitäten, die auch im alltäglichen Einsatz überzeugen, sowie kraftvoller Durchzugscharakteristik, die besonders müheloses Fahren ermöglicht und ein beruhigend gutes Feeling bei Fahrer und Beifahrer bewirkt. Diese Entwicklungsziele führten zu einer großartigen Allround-Enduro, die sich für jeden Einsatzzweck eignet und dabei jede Menge Fahrspaß bereitet.

Der Paralleltwin mit 998 ccm Hubraum ermöglicht eine optimale Balance hinsichtlich Power, Drehmoment und kompakten Abmessungen, weil bereits bei der Konstruktion wichtige Aspekte wie Leichtbau, Zentralisierung der Massen und tiefe Schwerpunktlage mit berücksichtigt werden konnten. Bei der Konzeption floss auch Know-how der Werks-Crosser CRF250R/450R sowie der 450er Dakar-Rally Maschine mit ein, um sowohl Abmessungen und Gewicht nahe am möglichen Minimum zu halten. So fällt der Zweizylinder der CRF1000L in der Baulänge genauso kurz aus wie etwa ein CBR500R-Motor.

Die Africa Twin glänzt mit 95 PS (70 kW) Leistung bei 7.500 Touren und 98 Nm Drehmoment bei 6.000 Umdrehungen pro Minute. Die Konstruktion erlaubt eine linear ansteigende Leistungskurve mit zunehmend ansteigendem Drehmomentverlauf. Folge ist eine Leistungscharakteristik mit angenehmer Kraftentfaltung im unteren und mittleren Bereich, mit dauerhaft mühelosem Punch bei höheren Drehzahlen.

Ein Einliter-V-Twin wäre zu lang ausgefallen, um beim Packaging der Gesamtkonstruktion die gestellten Anforderungen zu erfüllen. Ein kurzes, kompaktes Triebwerk ist konstruktiv notwendig, wenn für offroadtaugliche Bikes reichlich Bodenfreiheit angestrebt wird. Beim (vertikal geteilten) CRF1000L-Motorgehäuse ist erstmals bei einer Honda der Öltank direkt im Motorgehäuse

Presseinformation

untergebracht. Die Wasserpumpe findet in der Kupplung Platz (erstmalig bei einem Motorradmotor), der Thermostat für den Kühlkreislauf ist im Zylinderkopf integriert.

Vorteile dieser konstruktiven Lösungen sind: verkürzte Leitungen, cleanes Gehäuse-Design, das Einsparen von Gewicht sowie etlicher Schraubverbindungen. Wasser- und Ölpumpe werden über eine der Balancerwellen angetrieben. Die Varianten mit 6-Gang-Schaltgetriebe wie auch mit DCT-Doppelkupplung verfügen über das gleiche Motorgehäuse, nur an den Deckeln mit zusätzlichen DCT-Steureinheiten sind optisch Unterschiede zu erkennen.

Der CRF1000L-Twin weist eine innovative 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 direkt im Öltank, dadurch entfallen diverse Leitungen für Zu- und Abgang des Schmiermittels, was zudem Raum und Gewicht sparen hilft.

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. Spezielle Zündfolge und Kurbelwellenkröpfung bewirken eine pulsierende V-Twin-Laufcharakteristik. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 10:1.

Hondas SOHC Unicam-Ventiltrieb stammt aus den CRF250/450R-Motocrossern. Die vergleichsweise tief positionierte Nockenwelle trägt mit zu kompakten Abmessungen bei, was den Konstrukteuren Freiheiten bei der Anordnung der Ventilwinkel und somit einer idealen Brennraumgestaltung verschaffte. So konnte das Zylinderkopfdesign nicht nur leicht und kompakt ausfallen, die Auswirkungen reichen über niedrige Schwerpunktlage bis hin zur gewünscht positiven Zentralisierung der Massen. Die Einlassventile messen 36,5 mm im Durchmesser und die Auslassventile 31 mm. Die Power-Pulse-Zündfolge des einstigen XRV Africa Twin-Triebwerks verhalf zu exzellenter Traktion und gutem Feedback. Um dem Parallel-Twin der neuen Afrika Twin ein vergleichbares Laufverhalten anzuerziehen, entschieden sich die Honda-Techniker für eine 270 Grad-Kurbelwellen-Kröpfung sowie eine angepasste Zündfolge. Dank der konstruktiven Tricks produziert der Parallel-Twin nun die gewünschte Laufkultur eines V-Twins.

Vibrationen zweiter Ordnung werden über die gegenläufige Bewegung der Kolben in den Zylinderlaufbahnen aufgefangen, die Absorption primärer Vibrationen besorgen zwei Ausgleichswellen im Motorgehäuse. Die vordere Balancerwelle rotiert mit zwei Ausgleichsgewichteb, die hintere mit nur einem Ausgleichsgewicht, um Gewicht zu sparen.

Presseinformation

Bohrung und Hub betragen 92 x 75,1 mm. Abmessungen und Strukturfestigkeit der Kolben wurden mittels CAE-Berechnungen optimiert; die Kolbenhemden dazu mit einer reibungsmindernden Beschichtung versehen. Ebenfalls beschichtet präsentieren sich die verwendeten Kolbenbolzen, dazu wurden die Pleuel mit einem Spezialverfahren (Palphos M1-A) veredelt.

Der Kupplungskorb (aus Aluminium) löst die Druckplatte über eine spezielle Konstruktion aus, um müheloses Schalten und gefühlvolle Schalthebel-Betätigung zu unterstützen; schräge Anlaufampen wiederum optimieren Downshift-Manöver im Schiebebetrieb bei gleichzeitigem Geschwindigkeitsabbau. Optimiert wurde nicht nur das erforderliche Spiel zwischen den Kupplungsbelägen und den Reibplatten, sondern auch zwischen den Belagscheiben sowie dem Kupplungskorb.

Neu konstruiert präsentiert sich das Sechsganggetriebe mit speziellen Schaltklauen für die Gangstufen Eins, Zwei, Drei und Vier. Die Kupplung ist nicht nur kompakter, sondern gegenüber herkömmlicher Bauart auch um 500 Gramm leichter ausgeführt. Das Primärtrieb-Zahnrad weist auf der Lagerseite mehrere Ölsicken auf, die zusätzlich eine optimale Ölversorgung der Motorinnereien über die Zentrifugalkräfte sicher stellen.

Das Design der Schaltwalze ist identisch mit jenem der CRF250/450R-Crosser, womit exakte, sichere Schaltmanöver gewährleistet sind. Um ein möglichst gutes Feeling für Antriebskräfte und Hinterradtraktion zu gewährleisten, wurden die elastischen Dämpferelemente zwischen Kettenrad und Felge in Größe und Form optimiert.

Die eng am Fahrzeug anliegende Abgasanlage unterstützt das Bemühen um üppige Bodenfreiheit und optimiert die Laufcharakteristik des Parallel-Twins. Aufwändiges und eigens patentiertes Sound-Engineering über mehrere Expansionskammern stellt eine wohltuende Klangkulisse sicher. Die zweite Expansionskammer unterstützt den angenehm pulsierenden Lauf des Parallel-Twins bei höheren Drehzahlen, während eine dritte Expansionskammer den tieftönigen Schlag des großvolumigen Zweizylinders akzentuiert.

Das „Honda Selectable Torque Control“ System (HSTC) bietet vier Setup-Einstellungen (Level 1, 2, 3 und Aus) für die Traction Control. Mit numerisch ansteigender Einstellung werden Traktionskontrolle und ABS in ihrer Wirkung zurückgenommen. In der Einstellung »Aus« wird das ABS am Hinterrad

Presseinformation

speziell für Offroad-Fahren auf losem Untergrund komplett abgeschaltet, damit der Fahrer nach Bedarf das Hinterrad blockieren lassen kann.

Das DCT-Doppelkupplungsgetriebe stellt im **S**-Modus für sportliche Fahrweise drei Programme für das automatisierte Schaltverhalten zur Auswahl. Im **S**-Modus erkennt das System notwendiges früheres Herunterschalten sowie höheres Ausdrehen der einzelnen Gangstufen. Sollte zusätzlich über jederzeit mögliche manuelle Schaltmanöver ein Gangwechsel angeregt werden (zum Beispiel beim Herunterschalten vor Überholmanövern) kehrt das System über eine intelligente Memory-Funktion anschließend in den vorher gewählten **S**-Automatikmodus zurück. Gewählter Modus und eingelegte Gangstufe werden dem Fahrer im Cockpit angezeigt.

Honda hat das DCT der neuen Africa Twin auch mit Blick auf Offroad-Einsätze optimiert. Das adaptive System erlaubt bei geschlossenem oder halb geöffnetem Gasgriff ein angepasst weiches Ausrücken oder Eingreifen der Kupplung sowie sanfte Gangwechsel. Zusätzlich lässt sich eine spezielle Offroad-Abstimmung aktivieren. Am rechten Lenkerende ist dafür eine **G**-Drucktaste vorhanden. Bei der Aktivierung der **G**-Funktion wird die Traktion über angepasstes Schlupfverhalten und die Gangwechsel-Steuerung in jedem Riding-Mode für Offroad-Erfordernisse optimiert. Die intelligente DCT-Steuerungs-Software erkennt auch steile Auf- und Abfahrten, wodurch dem Fahrer die Kontrolle zusätzlich erleichtert wird.

3.2 Chassis

Voll einstellbare Showa-Federelemente sind zusammen mit dem Stahlrahmen verbaut, dessen Konstruktion mit Unterzügen auf der Vorderseite auf Stabilität und optimales Handling ausgerichtet ist. Die Radgrößen vorne und hinten betragen 21 und 18 Zoll, schwimmend gelagerte Wave-Bremsscheiben mit 310 mm Durchmesser sind mit radial montierten Nissin Vierkolbenzangen kombiniert. Dunlopreifen in der Dimension 90/90-21 und 150/70-18 bieten im Alltagseinsatz überzeugende Performance.

Das Lastenheft bei der Kreation des Fahrwerks für die CRF1000L Africa Twin umfasste folgende Anforderungen: überzeugende Offroad-Tauglichkeit in Verbindung mit exzellenten Eigenschaften und makelloser Stabilität bei Straßenbetrieb, das Ganze sowohl im Solo- als auch im Sozusbetrieb sowie bei reichlicher Gepäckzuladung.

Presseinformation

Dafür konstruierten die Honda-Entwicklungstechniker einen neuen Stahlrahmen mit zwei Unterzügen, die bis zur Vorderseite des Motors herunter reichen. Die Konstruktion ist angelehnt an jene des CRF450R Rally-Bikes, dazu ist das Triebwerk an insgesamt sechs Punkten über Halteplatten mit dem Rohrgestell verschraubt. Optimal ausbalanciert, mit hoher Stabilität und exakt berechnetem Flexverhalten trägt das Africa Twin-Rückgrat zu sicherem und mühelosem Fahrverhalten bei jeder Gangart und auf jedem Terrain bei.

Dank kompakter Bauweise von Motor und Rahmen beträgt die offroadtaugliche Bodenfreiheit stattliche 250 mm. Der Radstand misst 1575 mm, Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen 27,5 Grad und 113 mm. Der leichte und stabile Heckrahmen ist auf eine Gepäckzuladung von 30 Kilo ausgelegt. Das Trockengewicht der Africa Twin in der Standardversion beträgt 208 kg, fahrfertig vollgetankt mit 18,8 Litern Benzin werden daraus 228 kg, wobei die Vorderrad/Hinterradlast zu 49,1 bzw. 50,9 % verteilt ist. Die Sitzhöhe beträgt 870 mm (wie übrigens auch beim Vorgänger XRV750 Africa Twin), kann jedoch mit einfachen Handgriffen um 20 mm abgesenkt werden.

Im Fahrbetrieb gefällt die neue Africa Twin durch Ausgewogenheit und gefälliges Handling. Im Vergleich zur XRV750 erlaubt der kompakte Parallel-Twin, den Abstand von der Schwingarm-Achse zum Vorderrad um 8 mm kürzer zu bemessen (jetzt 931 mm), während die Schwinge um 20 mm länger ausfällt. Zur idealen Gewichtsverteilung trägt auch die nahe zum hinteren Zylinder platzierte Batterie bei, wodurch Stabilität und Traktionsverhalten positiv beeinflusst werden, in Einklang mit angenehm mühelosen Handling. Auch der enge Wendekreis von nur 2,6 Metern erweist sich als hilfreich, im dichten Stadtverkehr ebenso wie auf engen oder verschlungenen Offroad-Passagen.

Der neue Motor der CRF1000L bietet 25 % mehr Hubraum und rund 50 % mehr Leistung als der Vorgänger, gleichwohl fällt das Gesamtgewicht leichter aus. Vorteilhaft wirken sich auch schlanke Dimensionen und Abmessungen um den Tank und im Sitzbereich aus, die eine angenehme Sitzposition und beste Beweglichkeit bei stehender Offroad-Fahrweise zur Folge haben und eine sichere Beherrschbarkeit im Fahrbetrieb ermöglichen.

Die 45 mm Showa Upside-Down Teleskopgabel mit Cartridge-Dämpfung und 230 mm Federweg überzeugt mit erstklassigem Fahrverhalten und hohem Federungskomfort. Die Allround-Grundabstimmung mit langen Federwegen und moderaten Dämpfungskennlinien sind perfekt breitbandig auf Allround-Ansprüche abgestimmt. Zusätzlich erlaubt die Gabel jedoch individuelle Einstellungen an Federvorspannung, Dampferzug- und Dämpferdruckstufe.

Presseinformation

Die Gabel weist vorversetzte Achsaufnahmen auf. Die obere Gabelbrücke ist aus Aluminium gefertigt, die untere aus Gussmaterial und der Lenkschaft aus hohlem Aluminiumrohr. Die Gabelbrückenklammer wird oben wie unten über Doppelverschraubungen bewerkstelligt.

Dank gewichtsoptimierender Maßnahmen (wie hohl ausgeführte Bauteile bzw. dünneren Wandstärken) wiegt die 45 mm Upside-Down-Gabel der neuen Africa Twin inklusive der Gabelbrücken insgesamt 860 Gramm weniger als die komplette 43 mm Gabel (in klassischer Rightside-Up-Bauart) der früheren XR750 Africa Twin.

Präzise Vorderradführung und reichlich Bodenfreiheit rundet ein Hinterraddämpfer mit generösen 220 mm Federweg ab. Der obere Aufhängungspunkt ist relativ niedrig angeordnet, wiederum mit Blick auf eine das Handling begünstigende Zentralisierung der Massen. Wie bei den CRF-Motocrossern sind die Druckzylinder mit 46 mm bemessen, um auch bei hoher Belastung im Offroadbetrieb ein optimales Dämpfungsverhalten zu gewährleisten. Die Federvorspannung kann praxisgerecht über ein Handrad eingestellt werden, dazu lassen sich Zugstufen- und Druckstufen-Dämpfung separat wunschgemäß über einen breiten Bereich anpassen.

Die trapezförmige Aluminium-Gussschwinge ist auf der rechten Seite ausgespart, um Raum für die Auspuffanlage zu schaffen für eine möglichst enge Rohrführung; damit wird ausreichend Schräglagenfreiheit gewährleistet. Für die Pro-Link-Hebeleien am Hinterradstoßdämpfer wird hochfestes, geschmiedetes Aluminium verwendet. Die Schwinge wird über zwei hohlgebohrte 17 mm-Schrauben befestigt, jeweils rechts und links am Rahmen als auch mit der Motorgehäuse-Rückseite.

Die CRF1000L Africa Twin rollt auf den gleichen Radgrößen wie die 450er Rally-CRF: mit 21 Zoll-Vorderrad und 18 Zoll-Hinterrad. In diesen Größen werden von etlichen Herstellern offroadtaugliche Reifen angeboten, was die Auswahl bei Ersatzfragen problemlos gestaltet. Die Felgenmaulbreite vorne misst 2,15 Zoll, hinten 4,00 Zoll. Die Radachsen vorne und hinten (mit 20 mm Ø) sind hohlgebohrt, was Gewicht sparen hilft. Das Vorderrad ist herkömmlich eingespeicht. Die Speichen im Hinterrad zur linken Seite der Nabe sind tangential versetzt, während die zur rechten Nabenseite herkömmlich gerade verlaufen. Diese Anordnung dient dazu, die Steifigkeit zu verbessern.

Neu sind schlanke, zweiteilige Nissin Vierkolben-Bremssättel mit Sintermetall-Belägen, die radial mit den Gabelfüßen verschraubt sind und auf 310 mm große Wave-Bremsscheiben (die schwimmend gelagert sind) zugreifen. Die Zweischeiben-Anlage, die im wesentlichen auch in der Rally-CRF zum Einsatz kam, verzögert nicht nur vorzüglich im Gelände wie bei Asphalt-Einsatz, auch die feine

Presseinformation

Dosierbarkeit überzeugt auf ganzer Linie. Eine konstruktive Besonderheit ist, dass die Bremsbeläge nicht über übliche Bremsbelagstifte über den Halteblechen fixiert werden, sondern über einen zentralen Querbügel; eine Lösung die eleganter und auch leichter ausfällt. Erwähnenswert sind weiterhin die Adapter für die Bremsscheiben, die erstmals bei einer Serien-Honda aus Aluminium gefertigt sind und ebenfalls zur Gewichtsersparnis beitragen.

Die Hinterradbremse mit einer 256 mm-Wave-Scheibe bestand in den CRF-Rallyebikes ihre Bewährungsprobe, für den Einsatz in der Serien-Africa Twin wurden Formgebung und Lochmuster weiter angepasst und optimiert. Für engagierte Offroad-Einsätze kann die ABS-Funktion der Bremse am Hinterrad sinnvollerweise abgeschaltet werden, damit das Rad bei Bedarf bewusst überbremst und blockiert werden kann.

Dunlop-Reifen in den Dimensionen 90/90-21 und 150/70-18 sind in der Erstausrüstung auf den Speichenfelgen montiert. Die spezielle Laufflächenmischung und das grobstollige Profil bieten auf Asphalt wie im Gelände hinsichtlich Grip und Traktion einen überzeugenden Performance-Kompromiss.

Presseinformation

3.3 Styling & Ausstattung

Das optisch leichte Bodywork gewährleistet praxisgerecht ausreichenden Windschutz. Ein LCD-Display im Rallye-Stil mit übereinander platzierten Infos lässt sich besonders gut ablesen. Komplette und funktionelle Ausstattung mit ergonomisch designten, neuen Schalterarmaturen, Aluminium-Fat-Bar-Lenker sowie LED-Lichttechnik rundum.

Das Design wurde unter dem Motto „Unlimited Adventure“ entwickelt. Das robuste, aber optisch leichte Bodywork präsentiert sich knapp geschnitten und ergonomisch optimiert, um das leichtfüßige Handling und perfektes Kontrollgefühl zu optimieren. Die Sitzhöhe lässt sich variabel über einen Bereich von 20 mm einstellen, von 850 bis 870 mm. Ein 18,8 Liter großer Benzintank sorgt dank moderatem Verbrauch für tourenfreundliche Reichweiten bis über 400 Kilometer. Doppelscheinwerfer schmücken die Enduro (wie bereits die erste Africa Twin), jedoch mit zeitgemäß moderner LED-Lichttechnik. Neben hervorragend heller Ausleuchtung bei Nachtfahrten gewährleistet das Tagfahrlicht mit einem Twin-Ring-Lichtbogen zu dem markanten optischen Auftritt perfekte Visibilität für entgegenkommende Verkehrsteilnehmer.

Das Ensemble aus Verkleidung und Windschutzscheibe stellt praxisgerechten Schutz vor Wind und Wetter sicher, ohne dass die Maschine optisch einem opulenten Raddampfer gleicht. Der Fahrwind wird effizient über den Helm und die Schultern des tief sitzenden Fahrers hinweg geleitet. Wer mehr Windschutz wünscht, findet im Honda Zubehör-Angebot einen größeren Tourenschirm, der 90 mm höher und 30 mm breiter ausgeführt ist.

Auch die Luftzufuhr zum Motor präsentiert sich sorgfältig durchdacht. Zusätzlich Luftein- und Auslässe sowie Leitbleche lenken den Fahrtwind unter das Bodywork zur Airbox für die Gemischaufbereitung. Eine effiziente Durchströmung mit Kühlluft wird weiterhin durch Öffnungen um den Frontspoiler sowie im vorderen und im hinteren Bereich von Verkleidung und Bodywork sicher gestellt.

Das Dashboard im Cockpit mit übereinander angeordneten Anzeigen wie bei Rally-Maschinen bietet optimale Ablesbarkeit. Der obere Bereich des LCD-Displays zeigt Infos an zu Fahrgeschwindigkeit, Motordrehzahl und Tankinhalt. Im unteren Bereich finden sich Uhrzeit, Gangstufe, gewählter HSTC-Modus, Kilometerzähler und Tripmeter. Über eine Drucktaste lassen sich die jeweils gewünschten Infos aufrufen. Bei Maschinen mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe werden zusätzliche Infos zu **D-** und **S-**Modus sowie zum Offroad-**G-**Setup dargestellt.

Presseinformation

Die Schaltereinheiten wurden überarbeitet, um dem Fahrer die Bedienung und die Kontrolle zu erleichtern. Die aufrufbaren Funktionen des Dashboards werden über einen Schalter an der linken Armatur gesteuert. Der Schalter für die HSTC Traction Control ist ebenfalls linksseitig angeordnet, jedoch näher an die Armatur herangerückt. Die rechte Armaturenseite nimmt den Elektrostarterknopf und den Schalter für die Warnblinkanlagen-Funktion der Blinker auf. Die Blinker sind mit LED-Technik (ausser Standard-Version) ausgestattet.

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. Die rechte Schaltereinheit ist mit dem **AT/MT-Wählschalter** (DCT-/DCT-Manuell) und dazu mit dem **N-D-S-Modus-Schalter** (Neutral, Drive, Sport) bestückt.

Die zusätzliche Parkbremse der Africa Twin mit DCT wird über einen Hebelmechanismus am Lenker links betätigt. Je nach Beladung der Maschine kann mehr oder weniger starke Bremskraft auf das stehende oder parkende Fahrzeug ausgeübt werden. Gelöst wird die Parkbremse durch erneuten Druck auf den Hebelmechanismus.

Ein konifizierter Aluminium-Lenker bietet die notwendige Stabilität und sieht dazu attraktiv aus. Der Lenker ist aus einer neuen, hochfesten Legierung gefertigt und 50 % leichter als ein vergleichbarer konventioneller Lenker aus Stahl – und stabiler dazu.

Die Lenkerklemmen sind über Gummielemente befestigt, um die Vibrationen speziell bei Offroad-Einsätzen zu minimieren. Gewichte in den Lenkerenden unterdrücken auf langen Touren ebenfalls auf Dauer störende Schwingungen. Solide Handprotektoren aus Kunststoff sind dazu serienmäßig montiert.

Die CRF1000L Africa Twin wird in Österreich in drei Farbvarianten angeboten:

CRF Rally

Tricolor

Matt Ballistic Black Metallic

Die Farbvariante CRF Rally nimmt die rote Farbgebung (Extreme Red/Victory Red Stripes) der CRF-Wüstenrenner auf. Die Tricolor-Option ist eine Hommage an die Lackierung der ersten Africa Twin,

Presseinformation

deren Farben und Dekorgestaltung hier eine Wiederkehr mit der neuen Africa Twin feiern; Lenker und Felgen sind dazu goldfarben ausgeführt.

4. Zubehör

Original Honda Zubehör wird für die Honda CRF1000L Africa Twin in umfassender Auswahl angeboten, unter anderem Heizgriffe, Seitenkoffer, Topcase, getönter Windschirm, höherer/breiterer Windschirm, zusätzliche Windabweiser, Beifahrer-Komfort-Zubehör, DCT-Fußschalthebel, 12 Volt-Sockel, Nebel-Zusatzscheinwerfer plus Schutzbügel, Felgendekor, Alarmanlage.

Presseinformation

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, Parallel-Zweizylinder- Viertakt, Uni-Cam, 270° Kurbelwelle
Hubraum	998 ccm
Bohrung x Hub	92 x 75,1 mm
Verdichtung	10:1
Max. Leistung	70 kW (95 PS) bei 7.500/min (95/1/EC)
Max. Drehmoment	98 Nm bei 6.000/min (95/1/EC)
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	18,8 Liter
Verbrauch	MT: 21,7 km/l (WMTC) DCT: 21,8 km/l (WMTC)
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Kupplung	MT: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, mit Anti-Hopping-Funktion DCT: zwei Mehrscheibenkupplungen im Ölbad, elektro-hydraulisch betätigt
Getriebe	6 Gänge / DCT
Endantrieb	O-Ring-Kette
Traktionskontrolle* (HSTC)	3 Stufen + abschaltbares Hinterrad-ABS (*bei ABS-/DCT-Modellen, nicht STD)
RAHMEN	
Typ	Stahl-Untertzugrahmen, unten offen
CHASSIS	
Abmessungen (LxBxH)	2.335 x 875 x 1.475 mm (STD), 2.335 x 930

Presseinformation

	x 1.475 mm (ABS/DCT)
Radstand	1.575 mm
Sitzhöhe (normal/tief)	870/850 mm
Bodenfreiheit	250 mm
Gewicht leer	208 kg (STD), 212 kg (ABS), 222 kg (DCT)
Gewicht vollgetankt	228 kg (STD), 232 kg (ABS), 242 (DCT)
Wendekreis	2,6 m
RADAUFHÄNGUNG	
Federung vorne	Showa 45 mm Cartridge Upside-Down Telegabel, Federvorspannung, Zugstufen- und Druckstufen-Dämpfung einstellbar, Federweg 230 mm
Federung hinten	Aluminiumschwinge, Pro-Link Hebelumlenkung, Gasdruckdämpfer, Federvorspannung über Handrad einstellbar, Zugstufen- und Druckstufen-Dämpfung einstellbar, Federweg 220 mm
RÄDER	
Vorne	Speichenrad mit Aluminiumfelgenbett
Hinten	Speichenrad mit Aluminiumfelgenbett
Felgenreiße vorne	21 x 2.15
Felgenreiße hinten	18 x 4.00
Reifengröße vorne	90/90-21, mit Schlauch
Reifengröße hinten	150/70-18, mit Schlauch
BREMSEN	
ABS Bauart	ABS & DCT-Modell mit 2-Kanal-ABS, Hinterrad-ABS abschaltbar / STD ohne ABS
Vorne	310 mm Wave-Doppelscheibenbremse, Radial-Vierkolben-Bremszange,

Presseinformation

	Sinterbremsbeläge
Hinten	256 mm Wave-Scheibenbremse, Einkolben-Bremszange, Sinterbremsbeläge, DCT plus Parkbremse
INSTRUMENTE & ELEKTRIK	
Instrumente	Rally-Style-LCD-Display mit Tacho, Drehzahlmesser, Benzinuhr, Ganganzeige, Zeituhr, km-Zähler, Tages-km-Zähler und Kontroll-Leuchten
Scheinwerfer	Dual-LED (Abblend-/Fernlicht)
Rücklicht	LED
Blinker	ABS/DCT: LED (STD mit Glühbirne)

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