

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

30 Juli 2024

2025 HONDA CRF1100L Africa Twin



Modell-Updates:

Die CRF1100L Africa Twin, Hondas dynamisch sportliches Offroad Adventure-Bike setzt, gemeinsam mit der Africa Twin Electronic Suspension, ihre Suche nach neuen Horizonten fort, und wird für das Modelljahr 2025 um upgedatete Grafiken und eine neue Farbkombination erweitert.

Die Basisversion des Bikes ist mit dem Standard Showa Fahrwerk ausgestattet, während die Electronic Suspension Version das elektronisch gesteuerte Showa EERA™ Fahrwerk bietet, sowie Heizgriffe und eine 12V Steckdose. Beide Versionen verfügen über das gleiche Verkleidungsdesign und eine gemeinsame Sitzereinheit, einen 5-fach verstellbaren Windschild sowie schlauchlose Reifen.

Elektronische Features wie die sechssachsige Inertial Measurement Unit (IMU), welche die verschiedenen Fahrmodi und die Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle) steuert, sowie Kurven-ABS, Wheelie-Control und Rear-Lift Control gehören schon länger zur Serienausstattung. Ein USB-Ladeanschluss und ein Tempomat sind auch verfügbar. Die DCT Modelle verfügen ebenso über eine Kurvenerkennungs-Funktion. Der 6,5 Zoll Vollfarben-TFT-Touchscreen mit Apple CarPlay[®], Android Auto[™] und Bluetooth-Konnektivität zählt ebenso zur Serienausstattung. Vier maßgeschneiderte Honda Original Zubehör Pakete – Urban, Rally, Travel und Adventure – sind erhältlich, um die Reisen noch perfekter zu gestalten.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Honda Original 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 Gewicht 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 Abenteurer, die die Welt bereisen, Pendler oder auch Wochenend-Tourenfahrer.

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 cm³ Motors mit größerem Hubraum einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung der Africa Twin. Touring-Komfort, Technologie und Leistungsfähigkeit der neuen CRF1100L Africa Twin Adventure Sports wurden weiter ausgebaut und mit dem optionalen Showa EERA™ (Electronically Equipped Ride Adjustment) Dämpfungssystem ergänzt.

Die CRF1100L Africa Twin wurde grundlegend neu entworfen: Das aggressive und kompakte Design im Rallye-Stil rückte sie noch stärker ins Offroad-Segment. Mehr Leistung, ein höheres Drehmoment und deutlich weniger Gewicht setzten die Tradition dieses Modells fort. Im Modelljahr 2022 erhielt die Africa Twin verfeinerte DCT Einstellungen für ein noch besseres Handling im ersten und zweiten Gang und einen Aluminium Gepäckträger als Serienausstattung.

Im Modelljahr 2024 folgte ein weiterer Entwicklungsschritt mit der neuen Electronic Suspension (ES) Version, welche über das elektronisch geregelte Showa EERA™ Fahrwerk verfügt. Ebenso erhielt die CRF1100L mehr Drehmoment, ein gesteigertes Durchzugsvermögen, weitere Verfeinerungen des DCT-Systems und eine bessere Ausstattung. Technisch unverändert im Modelljahr 2025, setzt die Africa Twin ihren Ruf als großvolumiges On- und Offroad Benchmark-Bike fort.

Seit ihrer Einführung im Jahr 2016, war die Africa Twin das 2. beliebteste Modell in der Adventure Klasse über 1000 cm³, mit über 104.000 verkauften Einheiten in Europa, die den Namen ‚Africa Twin‘ trugen. So beliebt wie sie ist, war sie stets unter den Top 3 verkauften Honda Modellen, in 6 von 8 Kalenderjahren zwischen 2016 und 2023 war sie sogar an erster Stelle.

2. Modellübersicht

Die CRF1100L Africa Twin präsentiert sich weiterhin mit geschärftem Offroad-Fokus, der sich im Look und Feel eines echten Rallye-Bikes zeigt. Im Modelljahr 2024 wurde der Zweizylinder-Reihenmotor mit 1.084cm³ Hubraum gezielt überarbeitet – bei Einlass, Verbrennung und am Auspuffsystem – um mehr Drehmoment bei unteren und mittleren Drehzahlen zu erzeugen. Das maximale Drehmoment konnte um 7 % auf 112 Nm gesteigert werden. Die Spitzenleistung beträgt weiterhin 102 PS bzw. 75 kW.

Künftig stehen zwei Africa Twin Modellversionen zur Verfügung. Die CRF1100L Africa Twin mit herkömmlichem Showa-Fahrwerk sowie die CRF1100L Africa Twin Electronic Suspension Version mit dem elektronisch geregelten Dämpfungssystem (Showa EERA™ Electronically Equipped Ride Adjustment). Sie bietet optimierte und abgestimmte Dämpfungseigenschaften in unterschiedlichen Fahrsituationen, welche über das Display eingestellt werden können. Die Electronic Suspension Version enthält wie das Schwestermodell Africa Twin Adventure Sports auch Heizgriffe sowie eine 12V Steckdose.

Beide Modelle verfügen über einen robusten Stahlrahmen, eine von der CRF450R abgeleitete Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Aufhängung, ausgedehnte Federwege und reichlich Bodenfreiheit. Schlauchlosen Reifen ermöglichen eine einfachere Reparatur auf Touren.

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

Für die perfekte Kontrolle über die Africa Twin sorgen der schmale Sitzbereich und der hoch positionierte Lenker. Dual-LED-Tagfahrlichter machen das Bike für andere Verkehrsteilnehmer sehr gut sichtbar und erhöhen die Sicherheit. Ein Tempomat gehört zur Serienausstattung. Um das Fahren auf längeren Distanzen auf der Straße komfortabler zu gestalten, bietet der an der überarbeiteten Frontverkleidung montierte 5-fach verstellbare Windschild beste Sicht nach vorne sowie erhöhten Windschutz.

Über das Vollfarben-Multi-Information-Display (MID) mit 6,5 Zoll TFT-Touchscreen können Africa Twin Besitzer umfassend auf die vielfältigen Einstellmöglichkeiten des Bikes zugreifen, auf Apple CarPlay® und die Bluetooth-Konnektivität sowie auf Android Auto™.

Die CRF1100L Africa Twin im Modelljahr 2025 wird in den folgenden drei Farbvarianten mit neuen auffälligen Grafiken erhältlich sein:

Grand Prix Red

Matt Ballistic Black Metallic

Pearl Glare White mit ****NEU**** Pearl Hawkseye Blue Metallic Tricolour – nur für die CRF1100L Africa Twin ES Version erhältlich

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Fahrwerk

- ***Optionales elektronisches Showa Electronically Equipped Ride Adjustment (Showa EERA™) Fahrwerk; Standard Showa Federung bleibt ebenso erhältlich;***
- ***Leichter Rahmen mit steifem Aluminium-Hilfsrahmen und leichte und steife CRF450R-Hinterradschwinge für beste Hinterrad-Traktion und Feedback***
- ***Zentrale sechsachsige Inertial Measurement Unit (IMU) und Kurven-ABS bieten ein sicheres Fahrgefühl, mit spezieller Offroad-Einstellung***
- ***21 / 18 Zoll Räder sind mit schlauchlosen Reifen ausgestattet***

Das elektronische Showa EERA™ Fahrwerk wurde speziell für die CRF1100L Africa Twin Electronic Suspension Version entwickelt. Bereits erprobt bei der CRF1100L Africa Twin Adventure Sports, reguliert diese Technik die Dämpfung der Federelemente vorne wie hinten abhängig von Tempo, beanspruchtem Federweg sowie gewähltem Setup. Der Federweg beträgt wie beim Standard Modell 230 mm vorne und 220 mm hinten.

Das EERA™-Fahrwerk passt das Dämpfungsniveau anhand von Informationen aus drei Quellen an: Fahrgeschwindigkeit (festgestellt über die Bordelektronik), fahrsituatives Verhalten des Bikes (erhoben über die IMU) und Gabel-Eintauchverhalten (gemessen über einen Hubsensor). Die EERA™-Steuereinheit nimmt permanent, innerhalb von nur 15 Millisekunden (0,015 Sekunden) nach der Berechnung, gezielte Anpassungen am Dämpfungsverhalten der Federelemente vor.

Die extrem schnelle Verarbeitung der Daten und damit die Flexibilität des Systems ermöglicht die Anpassung der Dämpfung für jede Situation. So werden gegensätzliche Anforderungen unter einen Hut gebracht, etwa höherer Fahrkomfort bei niedrigerem Tempo und mehr Stabilität bei hoher Geschwindigkeit. Ebenso möglich ist eine gewisse Anpassungsfähigkeit, etwa die Abfederung der Landung nach einem Sprung oder die Minimierung des Eintauchens bei starkem Bremsen.

Das Update im Modelljahr 2024 umfasste die Option, die hintere Vorspannung in vier verschiedenen Modi auszuwählen: Fahrer, Fahrer mit Gepäck, Fahrer mit Sozius, und Fahrer mit Sozius und Gepäck – auf Knopfdruck während der Fahrt.

Das Showa EERA™ Setup selbst kann der Fahrer einfach auf dem Bildschirm einstellen und man hat die Wahl zwischen Fahrkomfort bei niedriger Geschwindigkeit, Stabilität bei höherer Geschwindigkeit, sportlicher Leistung auf der Straße oder speziell angepasstem Offroad-Fahrverhalten.

Fünf Einstellungen sind möglich:

Soft bietet eine komfortable, sichere Fahrt auf schlechten Straßen mit vergleichbar geringer Dämpfungskraft.

Sie ist automatisch mit dem Fahrmodus Gravel verknüpft.

Mid liegt zwischen hart und weich und ermöglicht einen angenehm universellen Komfort-Kompromiss in unterschiedlichen Situationen.

Sie ist automatisch mit dem Fahrmodus Urban verknüpft.

Hard ist stabil, reaktionsschnell und bietet die stärkste Dämpfung für Touren zu zweit oder mit voller Beladung.

Sie ist automatisch mit dem Fahrmodus Tour verknüpft.

Offroad sorgt für optimales Offroad-Fahrverhalten, mit allmählich zunehmender Gabeldämpfung im Verhältnis zur Einfederung und strafferer Dämpfung des Hinterrad-Stoßdämpfers.

Diese Einstellung ist automatisch mit dem Offroad-Fahrmodus verknüpft.

USER: Zusätzlich lassen sich Dämpfung und Federvorspannung vorne wie hinten in 24 Stufen über zwei individuell einstellbare User-Modi nach den persönlichen Vorlieben des Fahrers konfigurieren.

Die serienmäßige Showa Dämpfung ist auch erhältlich. Die 45 mm Upside-Down-Gabel von Showa 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. Am Hinterrad sorgen der Showa-Dämpfer mit 220 mm Federweg, eine 46 mm Cartridge USD Telegabel und ein Extra-Reservoir für eine anhaltend gute Dämpfung auch im extremen Gelände. Die Federvorspannung kann am Dämpfer eingestellt werden; Zug- und Druckstufe sind ebenfalls anpassbar.

Die Stärke und Steifigkeit des Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen erhöht die Geländetauglichkeit und verbessert gleichzeitig die Allround-Eigenschaften auf der Straße. Die erhöhte Steifigkeit des Lenkkopfs gibt dem Fahrer besseres Feedback zu den

Gripverhältnissen vorne. Schlanke und gerade Hauptholme machen eine vordere Querstrebe überflüssig. 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 231 kg und bei der ES Version 233 kg (DCT: 242 kg / 244 kg).

Ein verschraubter Aluminium-Hilfsrahmen mit insgesamt nur 195 mm Breite 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. Die Innenplatten des Schwingenlagers (aus hochfestem 600 MPa-Stahl) und das obere Querverbindungsrohr dienen (via Kugelgelenk) als Befestigungspunkt der Hinterraddämpfung. Dadurch erhält der Fahrer eine bessere Rückmeldung vom Hinterrad.

Grundlage der optimalen On- und Offroad-Performance der Africa Twin 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. Sie ist ein integraler Bestandteil des Showa EERA™.

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 verzögern schwimmend gelagerte 310 mm Wave Doppelscheibenbremsen mit (zweiteiligen) Vierkolben-Radialzangen und Sintermetall-Bremsbelägen. Die gelochte Wave Einscheibenbremse hinten misst 256 mm im Durchmesser und ist für optimale Hinterradkontrolle gemacht.

Auf die 21 / 18 Zoll Radkombination (mit Aluminium-Felgen und Edelstahl-Speichen) sind nun schlauchlose Reifen (zuvor mit Schlauch) aufgezogen, um stellenweise Reparaturen auf Tour einfacher zu machen – Metzeler Karoo Street in den Dimensionen 90/90-21 M/C 54H und 150/70-R18 M/C 70H. Es können aber auch Stollenreifen verwendet werden – Michelin Anakee Wild 90/90-21M/C 54R TL und 150/70-18M/C 70R TL sind ebenfalls freigegeben.

3.2 Motor

- **Der 1.084 cm³ große Parallel Twin Motor erzeugt 112 Nm Drehmoment mit einem starken Durchzug bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen**
- **102 PS (75kW) Höchstleistung**
- **Unicam 8 Zylinderköpfe, Semi-Trockensumpfschmierung und Anti-Hopping-Kupplung**

Mit den Updates im Modelljahr 2024, die sich auf die Erhöhung des Drehmoments und den verbesserten Durchzug bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen fokussiert haben, leistet der 1.084 cm³ 8-Ventil Parallel-Zweizylinder Motor 75 kW (102 PS) bei 7.500 U/min mit einem maximalen Drehmoment von 112 Nm bei 5.500 U/min. Die Bohrung beträgt 92 mm bei einem Hub von 81,5 mm. Das Verdichtungsverhältnis 10,5:1.

Die Ansaugkanäle der Airbox messen 35 mm Durchmesser und sind mit langen inneren Zuführungen kombiniert. 46 mm große Drosselklappen versorgen die Einlassöffnungen der Zylinderbank, deren Bohrungs- und Zylinderabstände so aufeinander abgestimmt sind, dass eine gleichmäßige Durchströmung zugunsten homogener Leistungsentfaltung ermöglicht wird. Optimierte Einspritzwinkel und Einstellungen der ECU-Steuereinheit für die Zündung unterstützen einen direkten Sprühstrahl des brennfähigen Gemischs in die Brennkammern mit Doppelzündung.

Der Honda Unicam-Ventiltrieb stammt aus dem Wettbewerbs-Motocross-Bike CRF450R, die tief positionierte Nockenwelle trägt zur Kompaktheit des Zylinderkopfes bei. Einlass- und Auslassventile messen 10,1 mm bzw. 9,3 mm. Die Zylinderlaufbuchsen aus Aluminium sparen Gewicht und die Pleuelstange mit 270°-Hubzapfenversatz und die unregelmäßige Zündfolge sorgen für das charakteristische Pulsieren des Antriebs und für ein perfektes Feeling der Traktion am Hinterrad.

Im Modelljahr 2024 wurden die Pleuelstange mit 270°-Hubzapfenversatz neu gestaltet, die Pleuelstangen verstärkt und 0,4 mm längere Pleuelstangen eingesetzt, welche auch zu einer überarbeiteten Pleuelstangenoberfläche beigetragen haben – für optimale Zündvorgänge und Motorleistung.

Konstruktive Details wie ein horizontal geteiltes Pleuellagergehäuse, eine effizient ins Pleuellagergehäuse integrierte Wasserpumpe und ein Thermostat, der im Zylinderkopf sitzt, kennzeichnen die Africa Twin. Die Pleuellagergehäuse für das manuelle Schaltgetriebe und für das DCT unterscheiden sich nur äußerlich minimal. Die Pleuellagerwelle des Motors treibt jeweils die Wasserpumpe- 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. Das Sechsgang-Getriebe nutzt dasselbe Design wie die CRF450R um beste Gangwechsel zu garantieren.

Die Auspuffanlage wurde im Modelljahr 2024 angepasst, um die Änderungen auf der Einlassseite zu berücksichtigen und das Fahrerlebnis zu verbessern. Sie wurde leichter und verbesserte nicht nur Leistung und Effizienz des Motors bei höheren Drehzahlen; dieser erhielt damit auch einen speziellen, „pulsierenden“ Sound bei niedrigen Drehzahlen. Auch der Sound bei höheren Drehzahlen hört sich nun bassiger an.

3.3 Motor- und Chassis-Elektronik

-

- ***IMU-gesteuerte Traktionskontrolle, ausgerichtet auf Offroad-Einsatz***
- ***Dreistufige Wheelie-Control, IMU-unterstützt***
- ***Vier Fahrmodi: Tour, Urban, Gravel und Offroad***
- ***Zwei User Modi zur individuellen Anpassung***

Die Honda Africa Twin verfügt über einen elektronischen Gasgriff (Throttle By Wire, TBW) für eine feinere Dosierung der Motorleistung, sowie über die Honda Selectable Torque Control (HSTC) für mehr Grip am Hinterrad. Dieses Elektronikpaket arbeitet mit den Daten der Sechs-Achsen-IMU. Die Honda Selectable Torque Control bietet vier Stufen zur Einstellung der Leistung und drei Stufen zur Einstellung der Motorbremswirkung. Das System verfügt also über insgesamt sieben Stufen. Die Wirkung jedes Levels wurde mit den Echtzeitdaten (Roll- und Gierwinkel sowie -rate) der IMU deutlich verbessert. Die Unterschiede der einzelnen Stufen sind 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.

Die Wheelie-Control ist ein weiteres elektronisches Feature: Hier liefert die IMU Informationen zum Neigungswinkel des Bikes und kontrolliert die Drehzahl über das TBW-System. Drei Stufen sind hier 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.

Es gibt 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 (plus Abschalten), 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 bieten 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).

Die Charakteristik der Leistungsentfaltung bleibt über alle Fahrmodi gleich, und ermöglicht gleichzeitig ein geringeres Level an Leistung, abhängig vom Fahrmodus.

Bei niedrigeren Geschwindigkeiten ist die Leistungsentfaltung im 1. und 2. Gang über alle Fahrmodi hinweg gleich, für optimale Kontrolle und Fahrvertrauen.

Die Fahrmodi im Überblick

Fahrmodi	Power	Motorbremse	ABS	G Switch	HSTC	Wheelie Control
TOUR	1	2	onroad	nicht aktiv	einstellbar in 7 Stufen	einstellbar in 3 Stufen
URBAN	2	2				
GRAVEL	4	3	offroad	aktiv	einstellbar in 7 Stufen	einstellbar in 3 Stufen
OFF-ROAD	3	3				
USER 1 & 2	1-4	1-3	einstellbar	einstellbar		

3.4 Doppelkupplungsgetriebe

- **Superschnelle Gangwechsel im manuellen Modus (MT) sowie in den Automatikmodi D und S**
- **Komfortables Handling beim Anfahren und in niedrigeren Gangstufen**
- **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**

Seit der Vorstellung des Honda DCT im Jahr 2009 in der VFR1200F hat Honda allein in Europa bereits mehr als 251.000 Motorräder mit diesem System verkauft. Ein weiterer Beweis für die Beliebtheit des Doppelkupplungsgetriebes: Im Jahr 2023 haben sich bei dem Modell CRF1100L Africa Twin 41 % der Kunden in Europa für die DCT-Version entschieden (63% bei der Africa Twin Adventure Sports).

Im Modelljahr 2024 wurde das DCT der CRF1100L Africa Twin weiterentwickelt, um ein noch natürlicheres sanfteres Kupplungsgefühl vom Start weg und zwischen erstem und zweitem Gang zu gewährleisten. Dies wurde durch eine Optimierung der hydraulischen

Kontrolle erreicht, für ein besser ausbalanciertes Kupplungsgefühl in allen Fahrmodi. Das DCT erhielt auch upgedatete Schaltvorgänge, die der Leistungssteigerung entsprechen.

Das System wurde ebenso angepasst, um das erhöhte Drehmoment zu nutzen und früher herunterzuschalten. Es nutzt auch die Kurvenerkennung. Erkennt die sechssachsige Inertial Measurement Unit (IMU), dass das Motorrad eine Kurve durchfährt, passt sich das Schaltprogramm automatisch an, für ein noch natürlicheres Schaltgefühl.

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 ist für den zweiten, vierten und sechsten Gang zuständig. 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 sind gleichmäßige und schnelle Gangwechsel ohne spürbare Schaltpausen. Auch die Zugkraft und das Drehmoment am Hinterrad werden 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.

Das DCT der Africa Twin ist bestens darauf ausgerichtet ihren Abenteuer- und Offroad-Anspruch zu erfüllen. 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 Steigung beziehungsweise Gefälle der Straße oder des Geländes optimiert und so beste Kontrolle ermöglicht.

3.5 Styling & Ausstattung

- ***5-fach verstellbares Windschild und obere Verkleidung sorgen für besten Fahrkomfort auf der Straße***
- ***Heizgriffe und 12V Steckdose in der Electronic Suspension Version serienmäßig***
- ***Kompaktes Design für den Offroad-Einsatz, mit schmalen Sitz und hohem Lenker***
- ***Multi-Information-Display (MID) mit 6,5 Zoll TFT-Touchscreen, kompatibel mit Apple CarPlay® und Android Auto™***
- ***Bluetooth-Konnektivität, Tempomat und Tagfahrlicht***

Aggressiv und kompakt: Diese beiden Worte beschreiben das Rallye-Design der Africa Twin. Der Grund: Maximale Offroad-Tauglichkeit. Ein 5-fach verstellbares Windschild macht längere Ausfahrten oder berufliches Pendeln in städtischen Gebieten komfortabler. Die Version CRF1100L Africa Twin ES enthält serienmäßig auch Heizgriffe und eine 12V Steckdose für weitere Praktikabilität.

Wie zuvor kann die Sitzhöhe in zwei Stufen eingestellt werden – von 850 bis 870 mm – der Lenker ist für eine aufrechte Sitzposition hoch positioniert. Das garantiert optimale Kontrolle über das Bike und maximalen Komfort - im Stehen und im Sitzen. Die Heckpartie der CRF1100L Africa Twin ist sehr schlank und der Sitz schmal, um bei Bedarf mit den Füßen einfacher den Boden zu erreichen. Ein Gepäckträger aus Aluminium gehört zur Serienausstattung.

Der Tank fasst 18,8 l und ermöglicht eine potenzielle Reichweite von über 380 km, mit einem Kraftstoffverbrauch von 4,9 l / 100 km bei beiden Varianten – MT und DCT (WMTC mode).

Die hoch montierten LED-Doppelscheinwerfer liefern starkes Licht und verfügen über integrierte Tagfahrleuchten, die ihre Intensität automatisch an die Umgebungsbedingungen

anpassen und so die Sicherheit verbessern. Handprotektoren zählen ebenso zur Serienausstattung.

Das Multi-Information-Display (MID) der Africa Twin 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. Auch eine kabellose Bluetooth Verbindung ist möglich, mit der Bedienung 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 und auf Autobahnen angenehmer zu machen, verfügt das Bike über einen serienmäßigen Tempomat.

Eine leichtgewichtige und kompakte Lithium-Ionen-Batterie, die das Konzept der Massenzentralisierung unterstützt, gehört ebenfalls zur Serienausstattung.

4. Zubehör

- ***Umfassende Auswahl an Honda Original Zubehör, von Tankpads bis hin zu perfekt passenden Gepäcklösungen (Koffer/Topcase)***
- ***Alle Zubehör Teile sind über das ganze Modell Line-Up kompatibel und einzeln oder im Paket erhältlich***
- ***Rally-, Adventure-, Urban- und Travel-Paket machen maßgeschneiderte Lösungen einfach***

Bei der CRF1100L Africa Twin, die auf der Straße wie Offroad abenteuerreiche Kilometer

sammelt, ist hochwertiges Zubehör für die Besitzer besonders wichtig. Um den Kundenanforderungen gerecht zu werden, wird das Honda Original Zubehör sorgfältig und passgenau von Ingenieuren in Japan entwickelt, und in den Honda-Zentren auf der ganzen Welt nach höchsten Qualitäts-Standards hergestellt.

Das umfangreiche Honda Original Zubehör Angebot für die CRF1100L Africa Twin lässt keine Wünsche offen. Praktisch und kostengünstig zugleich sind komplette Paket-Angebote. Wer sein Zubehör lieber Stück für Stück zusammenstellen möchte, kann die Zubehör Teile auch einzeln bestellen, sie sind alle über das ganze Modell Line-Up kompatibel. Je nach Zweck stehen vier Zubehör Pakete zur Verfügung.

Rally-Paket

Entwickelt für alle, die die Africa Twin vor allem Offroad nutzen. Das Paket beinhaltet breite Rally-Fußrasten für sicheren Halt und optimierte Kontrolle sowie Schutzbügel für Motor und Kühlerschutzgitter, die bei Ausrutschern das Schlimmste verhindern. Für die Africa Twin mit manuellem Schaltgetriebe ist ein Quickshifter enthalten, während die DCT-Option über einen Fußschalthebel verfügt. Farblich abgestimmte Handschutz-Erweiterungen erweisen sich bei schlechter Witterung sowie in rauen oder engen Offroad-Passagen als nützlich. Dekorative Felgensticker ergänzen das Gesamtbild.

Adventure-Paket

Bereit für lange Distanzen. Die passgenauen sowie robusten Frontschutzbügel schützen die Verkleidung und sind aus 25 mm dickem Edelstahlrohr gefertigt, welches dank spezieller Oberflächenvergütung besonders widerstandsfähig bleibt und leicht zu reinigen ist. Gleichzeitig dient die Konstruktion zur Aufnahme der Nebelscheinwerfer, die für besseren Schutz an höherer Position als beim Vorgängermodell montiert werden. Ein 4,5 Liter Tankrucksack bietet leicht zugänglichen Stauraum, während seitliche Tank-Sticker den Lack vor Knieabrieb schützen und zusätzlichen Halt beim Fahren im Gelände bieten.

Urban-Paket

Erhältlich in zwei Optionen – aus Kunststoff oder Aluminium. Ein 58 Liter Topcase aus Kunststoff mit neuem Design bietet Platz für zwei Integralhelme und wird komplett mit Träger, Sozios-Rückenlehne und Innentasche geliefert. Das 42 Liter Aluminium-Topcase verfügt ebenfalls über einen passenden Träger sowie eine Innentasche. Das Urban-Paket für die CRF1100L Africa Twin im Modelljahr 2024 umfasst weiters neue, leicht montierbare Heizgriffe und eine 12V Steckdose (bei der ES Version bereits serienmäßig verbaut). Ein Hauptständer erlaubt sicheren Stand und vereinfacht praxisgerecht den Hinterradausbau beim Reifenwechsel oder auch die Kettenpflege.

Travel-Paket

Wie das Urban-Paket ist das Travel-Paket in unterschiedlicher Ausführung erhältlich. Die neu designten Seitenkoffer aus Kunststoff bieten links 40 Liter und rechts 30 Liter Volumen, praktische Innentaschen in Einheitsgröße komplettieren den Lieferumfang. Die Aluminiumkoffer (37 Liter links/33 Liter rechts) werden mit (separater) Halterung sowie Innentaschen geliefert. Überarbeitete obere Windabweiser leiten den Fahrtwind über Arme und Schulterbereiche hinweg, neue untere Windabweiser verhelfen zu mehr Komfort auf langen Etappen mit höherem Tempo. Komfort-Soziusfußrasten runden das Travel-Paket ab.

Weiteres Zubehör

Im Vergleich zur Standard Sitz-Variante bietet der Komfort-Fahrersitz eine 8 % vergrößerte Oberfläche und verwendet ein 15 mm dickeres Schaumkissen mit optimierter Dichte, um Ermüdungserscheinungen auf längeren Fahrten vorzubeugen. Der Komfort-Fahrersitz bietet eine Sitzhöhe von 865 bzw. 885 mm und ist in drei Farben erhältlich: Schwarz/Schwarz, Rot/Schwarz und Blau/Schwarz. Die ebenfalls erhältliche niedrige Sitzbank reduziert die Sitzhöhe auf 825 bzw. 845 mm.

Ergänzt wird das Sortiment durch ein 38 Liter Topcase, einen Satz seitlicher Tankpads aus schwarzem Gummi sowie einen SC-Project Slip-on-Schalldämpfer, der in zwei Farben erhältlich ist: Titanium Silver und Matt Black.

5. Technische Daten

MOTOR	
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Parallel Twin Zweizylinder-OHC-Viertakt-Reihenmotor, Unicam-Zylinderkopf, 8 Ventile, 270° Kurbelwelle
Hubraum (in cm ³)	1.084
Bohrung & Hub (in mm)	92 x 81,5 mm
Verdichtung	10,5:1
Max. Leistung (kW bei U/min)	75 bei 7.500 U/min
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	112 bei 5.500 U/min
Geräusch (dB)	75,1 dB (L-urban), 80,1 dB (L-wot) – MT

	75 dB (L-urban), 79,9 dB (L-wot) – DCT
Ölvolumen (in l)	4,8 – MT 5,2 – DCT
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Benzineinspritzung
Tankvolumen (in l)	18,8
CO ₂ g/km	114
Verbrauch	4,9 l/100 km (20,5 km/l) MT 4,9 l/100 km (20,5 km/l) DCT
ELEKTRONIK	
Starter	Elektrisch
Batteriekapazität	12V-6Ah Lithium-Ionen-Batterie (20 Stunden)
ANTRIEB	
Kupplung	MT: Mehrscheibenkupplung im Ölbad Anti-Hopping-Kupplung DCT: 2 Mehrscheibenkupplungspakete
Getriebe	6-Gang-manuell (6-Gang-DCT)
RAHMEN	
Typ	Doppelschleifen-Rohrrahmen
CHASSIS	
Abmessungen (L x B x H, in mm)	2.330 x 960 x 1.485
Radstand (in mm)	1.575
Lenkkopfwinkel	27,5°
Nachlauf (in mm)	113
Sitzhöhe (in mm)	850/870 (niedrige Option: 825 mm; höhere Option: 885)
Bodenfreiheit	250 mm

Leergewicht	231 kg – MT 242 – DCT 233 – ES MT 244 – ES DCT
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	45 mm Cartridge Upside Down-Telegabel von Showa, voll einstellbar (Federvorspannung, Dämpferzug- und Druckstufe), Federweg 230 mm Electronic Suspension Variante: Showa Upside Down Telegabel mit 45 mm Innen-Ø, elektronisch gesteuertes EERATM System, variable Zug- und Druckstufen-Dämpfung, 230 mm Federweg
Hinten	Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Gasdruckdämpfer von Showa, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar, Dämpferzug- und Druckstufe einstellbar, 220 mm Federweg Electronic Suspension Variante: Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Aufhängung und Showa Monodämpfer, elektronisch gesteuertes EERATM System, variable Zug- und Druckstufen-Dämpfung, 220 mm Federweg
RÄDER	
Typ vorne	Aluminium-Speichenrad
Typ hinten	Aluminium-Speichenrad
Felgengröße vorne	21M/C x MT2,15
Felgengröße hinten	18M/C x MT4,00
Reifen vorne	90/90-21M/C 54H, Schlauchreifen

	(Metzeler Karoo Street)
Reifen hinten	150/70R18M/C 70H, Schlauchreifen (Metzeler Karoo Street)
BREMSEN	
ABS-System	2 Kanal, IMU unterstützt, ABS-Modi mit On- und Offroad-Einstellung
Typ vorne	310 mm Wave-Doppelscheibenbremsen, Aluminiumnabe, schwimmend gelagert, 4-Kolben-Radialzangen, Sintermetall-Bremsbeläge
Typ hinten	256 mm Wave-Einscheibenbremse, Einkolben-Bremszange, Sintermetallbeläge
INSTRUMENTE & ELEKTRONIK	
Instrumente	LCD-Tachometer, 6,5 Zoll TFT-Touchscreen Multi Information Display
Sicherheitssystem	Wegfahrsperre, optionaler Alarm
Frontscheinwerfer	LED
Rücklicht	LED
Konnektivität	Bluetooth und Apple CarPlay® / Android Auto® (mit Kabelverbindung)
USB	Ja
12V Steckdose	Ja
Automatische Blinkerrückstellung	Ja
Quickshifter	Optional (nur MT Version)
Tempomat	Ja
Kurvenlicht	Nein
Zusätzliche Funktionen	Emergency Stop Signal, sechsachsige IMU, HSTC und 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.