

Presseinformation

24. Juli 2015

Erste Daten und Fakten:

Neue Honda CRF1000L Africa Twin für 2016

- Erste Details zur Technik des kommenden Adventure-Bikes von Honda
- Neu entwickelter 1000er Parallel-Twin mit 70kW (95 PS) Leistung und 98 Nm Drehmoment
- Kompakter Motor in leichtem Chassis für hohen Touring-Komfort und überzeugende Offroad-Qualitäten, in Verbindung mit Alltagstauglichkeit und agilem Handling
- Optional mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT) mit erweiterten Funktionalitäten, dazu abschaltbares ABS und HSTC-Multimode für optimale Traktion, on- wie offroad
- Vier Farben zur Auswahl, u.a. „CRF Rally“ sowie „Tricolour“
- Erste Fotos (Studio und Action)



Frankfurt – Honda stellt erste technische Details der CRF1000L Africa Twin vor, die bereits Ende 2015 in Europa bei den Honda Motorrad-Händlern eintreffen wird. Wie der legendäre Vorgänger soll auch die CRF1000L Africa Twin mit moderner Technik, breitbandigen Qualitäten und stets zuverlässiger Funktion im Alltagseinsatz überzeugen. Kraftvolles Zweizylinder-Triebwerk, fein ausgewogenes Fahrwerk und optimales Handling erlauben mit dem Adventure-Bike auf Asphalt- wie bei Offroad-Einsätzen inspirierend grenzenloses Fahrvergnügen.

Presseinformation

Im Laufe der Entwicklung der CRF1000L Africa Twin hatten alle Beteiligten immer auch die frühere XRV750 Africa Twin im Kopf, deren Qualitäten bis heute eine positive Aura umgibt – hinsichtlich alltagstauglichem Gesamtkonzept, universeller Einsetzbarkeit oder überzeugend ausgewogenem Handling. Auch Verarbeitungsqualität, Zuverlässigkeit und kultige Ausstrahlung sind bis zum heutigen Tage gegenwärtig. Insofern lässt sich also durchaus von einer Vorbildfunktion sprechen.

Breitbandige Allround-Qualitäten und Eignung als Multitool gründen auf einem Triebwerk, das schmal, leicht und raumsparend baut und dessen Charakter für lustvolle Touren auf Asphalt wie für engagierte Offroad-Ausflüge geeignet ist – und alle denkbaren Einsatzmöglichkeiten dazwischen. Deshalb ist der Motor der CRF1000L Africa Twin als Parallel-Twin mit 1000 cm³ Hubraum konzipiert. Um kompakte Abmessungen im Bereich der Zylinderköpfe zu ermöglichen, wurde auf die Vierventil-Unicam-Bauweise (wie bei den CRF250R/450R-Crossern bzw. den VFR1200F- und Crosstourer-Modellen) zurückgegriffen. 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.

Das neue Herz der Africa Twin glänzt mit schöner Laufkultur, kraftvoller und linearer Leistungs- und Drehmomententfaltung über das gesamte Drehzahlband und produziert einen angenehm dumpfen Sound. Eine Pleuellwelle mit 270-Grad-Kröpfung unterstützt die charakterstarke Auslegung ebenso wie eine gute Traktion. Zwei Ausgleichswellen helfen unerwünschte Vibrationen im Zaum zu halten und die gefällige Laufkultur zu unterstützen.

Die dank Unicam-Technik moderate Bauhöhe des Motors erlaubt eine Einbaulage, die dem Packaging des Gesamtfahrzeugs wie auch der Bodenfreiheit zu Gute kommt, was für Abenteuer-Enduros von Bedeutung ist, weil 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. Das raumsparende Design des Pleuellgehäuses, insbesondere beim Gehäuseunterteil, trägt zu kompakten Motorabmessungen mit bei.

Präzises Feeling beim Gangwechsel, stets sicheres Einrasten und beste Bedienbarkeit zeichnen das Sechsganggetriebe aus. Die Kupplung lässt sich schön 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.

Presseinformation



Das Chassis der CRF1000L Africa Twin macht überall eine ausgezeichnete Figur, beim lustvollen Kurvenschwingen wie beim engagierten Offroad-Ausflug. Sitzposition, Handling und Komfort erfüllen alle Ansprüche, auf ausgedehnten Touren wie auf dem täglichen Weg zur Arbeitsstelle.

Ein leichter Stahlrahmen sorgt für die notwendige Stabilität bei jedweder Gangart und gewährleistet gleichzeitig Agilität und ausgewogene Balance im kurvigen Geläuf. Dies gilt solo wie zu zweit oder mit Gepäck. Zentralisierung der Massen wird bei Honda auch bei Abenteuer-Enduros praktiziert. So wurde die Batterie gewichtstechnisch optimiert in der Nähe des hinteren Zylinderkopfes positioniert, um günstige Gewichtsverteilung und leichtfüßiges Handling zu unterstützen.

Eine stabile und voll einstellbare Upside-Down Teleskopgabel von Showa glänzt mit langen Federwegen, die Bremsanlage ist mit radial verschraubten Nissin Vierkolbenzangen und schwimmend gelagerten 310 mm Wave-Bremsscheiben bestückt. Beim Showa Hinterraddämpfer der ProLink Aufhängung kann die Federvorspannung praxisgerecht über einen Drehknopf eingestellt werden. Wie die Dakar Rally-Schwester ist auch die CRF1000L Africa Twin mit 21/18-Zoll-Größen und Speichenrädern bestückt. Vorne ist die Reifendimension 90/90-21 aufgezogen, auf das Hinterrad ein 150/70-18-Pneu.

Presseinformation



Das Design-Motto folgt der Prämisse „Unlimited Adventure“. Das robuste, aber optisch leichte Bodywork präsentiert sich knapp geschnitten und ergonomisch optimiert, um das leichtfüßige Handling und perfektes Kontrollgefühl zu optimieren. Dazu offeriert der Vorderbau ausreichenden Wetterschutz bei jedem Wetter. 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 großer 18,8 Liter Benzintank sorgt für tourenfreundliche Reichweiten bis über 400 Kilometer.

Um für alle Eventualitäten auf Asphalt wie bei Offroad-Ausflügen gerüstet zu sein, hat Honda die neue Africa Twin mit moderner Elektronik ausgestattet. Das Honda Selectable Torque Control System (HSTC) offeriert drei Setup-Möglichkeiten, dazu kann das ABS am Hinterrad speziell für Fahren auf losem Untergrund abgeschaltet werden. Die CRF1000L Africa Twin wird in vier Farben lieferbar sein: CRF Rally, Tricolour, Silber und Schwarz. Es wird verschiedene Varianten der Africa Twin geben, die Preise beginnen mit der Standard (ohne ABS und HSTC) bei ca. 12.100 Euro.

Doppelkupplungsgetriebe DCT fürs Abenteuer

Hondas einzigartiges Doppelkupplungsgetriebe wird optional auch mit der CRF1000L Africa Twin angeboten. Motorgehäuse und Getriebe fallen bei der DCT-Version genauso schlank aus wie bei der Version mit herkömmlichem Schaltgetriebe.

Im manuellen Modus (MT) bleibt es dem Fahrer überlassen, die Gangwahl über Drucktasten am linken Lenkerende zu bestimmen. Im AT-Modus kann zwischen zwei Gangstufen (D und S) gewählt werden. D stellt einen optimalen Kompromiss aus komfortbetonter Allround-Fahrweise und günstigem

Presseinformation

Benzinverbrauch dar. Beim S-Modus für sportliche Fahrweise stehen neu insgesamt gleich drei Wahlmöglichkeiten offen: S1, S2 und S3.

Honda hat das DCT der CRF1000L Africa Twin selbstredend auch für Offroad-Einsätze abgestimmt. Dafür sind neue Funktionen und speziell abgestimmte Setups hinzugefügt worden. Am rechten Lenkerende ist eine G-Drucktaste hinzugefügt worden. Bei der Aktivierung dieses Schalters in jedem Riding Mode werden entsprechend Traktion, Schlupfverhalten und Gangwechsel-Steuerung optimiert. Eine weitere neue DCT-Funktionalität ist die Einbeziehung des Steigungswinkels. Kraftübertragung und Gangwechselsteuerung werden zum Beispiel bei Auf- und Abfahrten der Maschine erkannt und berücksichtigt und entsprechend optimiert eingesteuert, um dem Fahrer die Kontrolle zu erleichtern.



Presseinformation

Technische Daten der CRF1000L Africa Twin

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, Parallel-Zweizylinder-Viertakt, 8 Ventile, Uni-Cam, 270° Kurbelwelle
Hubraum	998 cm ³
Bohrung x Hub	92 x 75,1 mm
Verdichtung	n.a.
Max. Leistung	70 kW (95 PS) bei 7.500/min
Max. Drehmoment	98 Nm bei 6.000/min
Motoröl	1,7 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Benzineinspritzung
Tankinhalt	18,8 Liter
ELEKTRIK	
Starter	E-Starter
Batteriekapazität	k.A.
Lichtmaschinenleistung	k.A.
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Anti-Hopping-Funktion

Presseinformation

Getriebe	6 Gänge / DCT mit Onroad/Offroad-Modi
Endantrieb	O-Ring-Kette
RAHMEN	
Typ	Stahlrahmen
CHASSIS	
Abmessungen (LxBxH)	2.335 x 875 x 1.475 mm (STD), 2.335 x 930 x 1.475 mm (ABS/DCT)
Radstand	1.575 mm
Lenkkopfwinkel	k.A.
Nachlauf	k.A.
Sitzhöhe (standard, low)	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 kg DCT)
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	Upside-Down Teleskopgabel
Hinten	ProLink Stoßdämpfer
RÄDER	
Vorne	Speichenrad mit Aluminiumfelgenbett
Hinten	Speichenrad mit Aluminiumfelgenbett
Felgenreiße vorn	21 MC x MT2.15
Felgenreiße hinten	18 MC x MT4.00

Presseinformation

Reifengröße vorne	90/90-R21, mit Schlauch
Reifengröße hinten	150/70-R18, mit Schlauch
BREMSEN	
ABS Bauart	ABS & DCT-Modell mit 2-Kanal-ABS, Hinterrad-ABS abschaltbar / STD ohne ABS
Vorne	310 mm Doppelscheibenbremse, hydraulisch betätigt, Radial-Vierkolben- Bremszange, Sinterbremsbeläge
Hinten	256 mm Scheibenbremse, hydraulisch betätigt, Zweikolben-Bremszange, Sinterbremsbeläge, DCT mit Parkbremse
INSTRUMENTE & ELEKTRIK	
Instrumente	k.A.
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	LED

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