
Vorstellung Honda Africa Twin: Bereit für noch mehr Abenteuer

Von Ralf Bielefeldt

Abenteuer hoch zwei: Honda stellt seinem Erfolgs-Bike Africa Twin einen Offroad-Langstrecken-Ableger zur Seite. Die wichtigsten Zutaten: größerer Tank, längere Federwege und mehr Bodenfreiheit.

„True Adventure“ lautete der Projektname, den Hondas Entwicklungsabteilung für die Neuauflage seiner Africa Twin erkoren hatte. 2016 kam die hochbeinige Reise-Enduro nach zwölf Jahren Baureihen-Abstinenz wieder auf den Markt. Und seitdem ist die CRF1000L eine einzige Erfolgsstory. Reihenweise Siege bei den einschlägigen Fachzeitschriften und Leserwahlen, mehr als 51 000 verkaufte Einheiten weltweit, fast die Hälfte davon mit dem Doppelkupplungsgetriebe DCT, das dem Fahrer zuverlässig und präzise die Schaltarbeit abnimmt, so gewünscht. Pünktlich zum Start der Saison 2018 gibt es jetzt die erste Modellpflege für die Africa Twin – und nach Vorbild der Hauptwettbewerber eine weitere Variante: die Adventure Sports.

Die Machart der „Abenteuer“-Baureihenerweiterung ist seit langem bekannt von BMW und KTM: Von (fast) allem ein bisschen mehr, ist die Devise. Bei der Honda steigt das Tankvolumen von 18,8 auf 24,2 Liter, das ermöglicht Reichweiten von mehr als 500 Kilometern, legt man den offiziellen Durchschnittsverbrauch von 4,7 l/100 km zu Grunde. 20 Millimeter mehr Bodenfreiheit bescheren der Adventure Sports 270 mm Abstand vom Rahmen bis zum Boden, die Sitzhöhe beträgt üppige 900 mm beziehungsweise 920 mm, je nach dem, wie man die verstellbare Sitzbank einstellt. Auf der Basis-Africa-Twin sind es moderate 850 bzw. 870 mm.

Radstand und Höhe legen ebenfalls leicht zu. Das liegt nicht zuletzt an der leicht veränderten Fahrwerksgeometrie: Der Federweg vorn misst bei der Adventure Sports 252 mm und damit 22 mm mehr als bei der klassischen Africa Twin, hinten an der Aluminiumschwinge sind es 240 statt 220 mm. In beiden Maschinen kommt eine voll einstellbare Upside-Down-Gabel von Showa zum Einsatz. Das heißt: Federvorspannung, Dämpferzug- und Dämpferdruck-Stufe kann der Fahrer nach Belieben selbst variieren. Der Standrohrdurchmesser beträgt jeweils vertrauensenerweckende 45 mm. Auch die Felgengröße ist identisch: 21 Zoll vorn, 18 Zoll hinten, in beiden Fällen mit Edelstahlspeichen. So soll das sein bei echten Offroad-Bikes.

Den bewährten, höchst kultiviert laufenden Parallel-Twin hat Honda mit sinnvollem Feintuning upgegradet. Leichte Modifikationen an der Airbox beispielsweise und der um 20 mm verlängerte Ansaugkanal verbessern das Ansprechverhalten bei mittleren Touren. Die überarbeitete Abgasanlage sorgt für satteren Sound und optimierte Leistungsabgabe. Wichtigste Neuerung ist der elektronische Gasgriff. Durch die „Throttle by wire“-Technologie verfügt die Honda Africa Twin über drei Riding-Modes zur Anpassung der Motorcharakteristik. Tour (Langstrecke), Urban (Stadt) und Gravel (Schotter) lauten die Bezeichnungen. Hinzu kommt ein „User“-Modus für individuelle Einstellungen. Hier kann sich der Fahrer seinen „Best of“-Mix aus Motorleistung, Motorbremse und Traktion komponieren.

Im Zusammenspiel mit der jetzt sieben statt bislang drei Stufen bietenden Traktionskontrolle – „Honda Selectable Torque Control System“ (HSTC) getauft – ergeben sich so zahlreiche Feinabstimmungsmöglichkeiten. Level 1 steht für aggressive Offroad-

Fahrweise mit Stollenreifen, Level 7 für maximale Sicherheit bei moderater Fahrweise auf nassem oder glattem Untergrund. Ganz ausschalten lässt sich das System auch. Aber das empfiehlt sich nur bei wirklich hartem Gelände-Einsatz und echten Könnern. Die dürfen sich auch über den seitlich leicht abgeflachten Rahmen freuen. Beim Fahren im Stehen und auf längeren Strecken drückte es gern mal im oberen Wadenbereich. Das ist jetzt vorbei. Für verbesserten Stand sorgen auch die breiteren, mit Stahl verstärkten Fußrasten. Erstaunlich guten Windschutz auf langen Strecken bietet der große Windschild. Bei der Adventure Sports ist die Scheibe noch einmal 80 mm höher, was das Fahren noch ruhiger und zugfreier macht. Heizgriffe und Bordsteckdose sind hier Serie.

Das sechsstufige DCT-Getriebe mit Schaltwippen, ein Alleinstellungsmerkmal von Honda, beherrscht seine Arbeit nach wie vor nahezu perfekt. Eine siebte Gangstufe wie beim DCT der neuen Honda Gold Wing vermisst hier sicherlich keiner. Der „G“-Modus des DCT aktiviert eine spezielle Geländeeinstellung für Gangwechselsteuerung und Traktionskontrolle. Wer vorwiegend offroad unterwegs ist, sollte dennoch zum 6-Gang-Schaltgetriebe mit Quickshifter greifen. Die Gänge rasten auch ohne Kupplung sehr sauber und schnell ein. Das gibt einem letztlich das Gefühl von etwas mehr Kontrolle, wenn es auf schwierigem Geläuf darauf ankommt.

230 Kilogramm bringt die Africa Twin vollgetankt auf die Waage. Die Adventure Sports kommt auf 243 Kilogramm. Mit DCT sind es jeweils zehn Kilo mehr. Die Preise inklusive Voll-LED-Licht starten bei 12 975 Euro, zuzüglich Überführung werden es 13 290 Euro. Soll die Africa Twin in den Mehrfarblackierungen „Pearl Glare White“ (Tricolor) oder "Grand Prix Red" glänzen, werden 300 Euro Aufpreis fällig. Die Adventure Sports gibt es ab 14 575 Euro zzgl. Überführung. Der Aufpreis für DCT beträgt 1100 Euro. (ampnet/rbi)

Daten Honda CRF1000L Africa Twin Adventure Sports

Motor: Parallel-Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt

Hubraum: 998 ccm

Leistung: 70 kW / 95 PS bei 7500 U/min

Max. Drehmoment: 98 Nm bei 7500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,8

Getriebe: 6-Gang-Schalt- oder -Doppelkupplungsgetriebe (DCT/automatisiert oder per Tasten geschaltet)

Antrieb: Kette

Tankinhalt: 24,2 Liter

Sitzhöhe: 900/920 mm

Lenkerbreite: 930 mm

Bodenfreiheit: 270 mm

Radstand: 1580 mm

Gewicht: 243/253 kg (vollgetankt/DCT)

Normverbrauch: 4,7 l/100 km

CO₂-Emissionen: 109 g/km (Euro 4)

Preis: ab 14 890 Euro (inkl. NK)

Bilder zum Artikel



Honda Africa Twin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Africa Twin Adventure Sports.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda
