



Motorrad

ABENTEUER

enduro**abenteuer**

Deutschland
5,30 €
Österreich 5,90 €
Schweiz 10,50 sfr
BeNeLux 6,30 €
Frankreich 7,30 €
Italien 7,30 €
Spanien 7,30 €
Portugal (cont.) 7,30 €
Griechenland 7,60 €

HONDA CRF 1000 L AFRICA TWIN

VÜRDIGER NACHFOLGER?

TEST: KOMPAKT-KAMERAS



6 Motivfänger im Kleinformat

WEGS IN EUROPA

Skandinavien: Nordische Schönheit
Portugal: Abseits der Norm

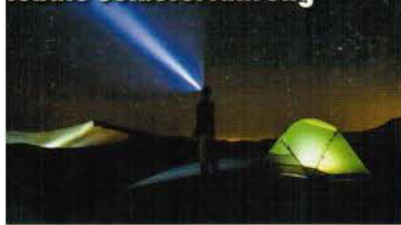
TESTET & AUSGERÜSTET

Wissenswertes für den Offroadeinsatz
Aufblasbare Zelte



FERNWEG ABENTEUER

WELTREISE
Globale Selbsterfahrung



SÜDAFRIKA
Touren ganz unten



PROTEKTORENJACKEN
Was können die Schutzzonen?





AFRICA TWIN 2.0

DAS LANGE WARTEN HAT EIN ENDE: DIE ERSTEN CRF 1000 L STEHEN IN DIESEN TAGEN SCHON BEI DEN HÄNDLERN UND ZUM TEIL BEREITS IN HEIMISCHEN GARAGEN. ABER WIRD DIE »NEUE« DEM LEGENDÄREN RUF GERECHT? WIR HABEN UNS IN SÜDAFRIKA EINEN ERSTEN EINDRUCK VERSCHAFFT.

Die maximal großen Fußstapfen einer Legende auszufüllen, ist eine schwierige Aufgabe. Lange sah es so aus, als hätte Honda das Interesse an dieser Mission bezüglich einer Africa-Twin-Nachfolge verloren. Dann, über ein Jahrzehnt, nachdem die Twin vom Markt verschwunden war, rieselten verhalten Informationen aus Tokio in die Welt. Von einer Neuauflage des wüsten Dauerläufers war die Rede, und spätestens als die rot beflügelten Japaner – ebenfalls nach langer Abstinenz – wieder mit einem Werksteam bei der Dakar antraten, nahm man ihre Ambitionen ernst und fasste gleichzeitig neuen Mut, dass die potentielle Enduro diesen Namen auch zu Recht tragen wird.

Nach zwei Tagen im Sattel der drahtig und schmal wirkenden CRF 1000 L steht fest, dass man in der Entwicklungsabteilung konzeptionell alles richtig gemacht hat. Die neue AT ist kein überfetteter Hochsitz-Tourer, sondern wird dem Anspruch an ein Motorrad gewordenen Schweizer Messer gerecht. Eines für fast alles, vom Brötchen holen bis zur Weltumrundung. Mit ihren Vorfahren hat die Neue lediglich die Gene gemeinsam, dafür stecken Technik und Know-how der Werks-Crosser und des Dakar-Renners, aber auch ein für eine

Reise-Enduro atypisches Doppelkuppplungsgetriebe im Stahlrahmen.

Für Fahrer der verkleideten Honda-V-Zwo-Enduros früherer Jahrgänge kommen an Bord der Africa Twin nach dem Druck auf den Anlasser akustische Heimatgefühle auf. Der kompakte Reihen-Twin böllert den Beat der Ahnen aus dem voluminösen ovalen Endtopf. Die 270°-Kurbelwelle und eine unregelmäßige Zündfolge machen's möglich. Aus 998 Kubik schöpft der Motor 95 PS bei 7500/min und 98 Nm bei 6000/min, offenbart eine zwar lineare, jedoch keineswegs langweilige Kraftentfaltung. Vor allem im unteren bis mittleren Drehzahlbereich fühlt sich die Africa Twin kraftvoll und agil an. Die Gasannahme ist sehr sauber und direkt, was man sicherlich der Entscheidung gegen eine Ride-by-Wire-Drosselklappensteuerung zuschreiben kann. »Keep it simple« war die Antwort von Projektleiter Tetsuya Kudo auf die Frage, warum man hier auf konventionelle Technik setzt.

Weder Lastwechselreaktionen noch Vibrationen sind auf den langen Geraden ins eigentliche Zielgebiet festzustellen. Dafür eine selbst mit Crosshelm nahezu verwirbelungsfreie Unterbringung hinter dem nicht einstellbaren, aber gut hinterströmten, steil aufragenden

den Windschild und eine entspannte, aber nicht passive Sitzposition auf der straffen, verstellbaren Sitzbank, deren Schrittbohlenlänge mich mit 1,75 m selbst in der höheren Position von 870 mm sicheren Bodenkontakt aufnehmen lässt.

Auf dem ruppigen Asphalt des Bain's Kloof Pass lassen wir es fliegen und werfen die Hondas von Schräglage zu Schräglage. Das voll einstellbare Fahrwerk, das auf den langen Geraden und schnellen Abschnitten der Gravel Roads eben noch mit hervorragendem Geradeauslauf und Stabilität bis Tacho 200 glänzte, zeigt hier Handlichkeit und Nehmerqualitäten ohne nennenswerte Komforteinbußen. Das Setup erscheint als guter Kompromiss aus Stabilität und Komfort.

Bei späten Bremsmanövern mit der kräftig zupackenden, aber auch auf losem Untergrund fein dosierbaren Bremsanlage taucht die Showa-Cartridge-Gabel tief ein, hält aber noch genügend Reserven für holprige Einlenkpunkte bereit. Zwar sind die Kreiselkräfte des 21-Zoll-Vorderrads spürbar, trotzdem fühlt sich die Africa Twin handlich an, lässt sich bereitwillig in Schräglagen bringen und stellt sich bei Korrekturbremungen kaum auf. Die Dunlop-Trailmax-Erstbereifung ist bei gemäßigttem Tempo und auf Schotter eine gute Wahl, zeigt in tiefen Schräglagen aber eine Tendenz zum »in die Kurve kippen« und zu leichten Rutschern.

Viel Freude im Kurven-Mäander bereitet das Triebwerk, lässt sich grundsätzlich untertourig fahren, zeigt aber vor allem mit entsprechender Gangwahl seinen druckvollen Charakter. Bei der Konstruktion legte man besonderen Wert auf eine kompakte Bauweise. So ist beispielsweise die Wasserpumpe ins Kupplungs- und der Öltank samt Pumpe ins Kurbelgehäuse integriert. Die kompakte und leichte Unicam-Ventilsteuerung stammt aus den CRF-Crossmodellen und trägt ebenfalls zu einer niedrigen Einbauhöhe des Reihen-Motors bei. Dadurch kann eine Bodenfreiheit von satten 250 mm realisiert werden. Schwere Bauteile wie die Batterie und das ABS-Modul sind unmittelbar hinter der Zylinderbank verstaut.

Ob man dem Honda-typisch präzisen Schaltgetriebe oder dem optionalen DCT den Vortritt gibt, liegt im Auge des Betrachters – beides funktioniert ausgezeichnet. Favorisierte Modi mit Letztgenanntem sind auf den bergig-kurvigen

ZUBEHÖR

Da sowohl Honda als natürlich auch sämtliche Größen der Zubehör-Hersteller eine große Bandbreite an optionalem Zubehör anbieten, haben wir der Thematik im Folgenden ein paar zusätzliche Seiten gewidmet. Die hier gezeigte Twin ist mit der Firmen-eigenen Ausstattung behangen, die teilweise in Ausstattungs-Paketen angeboten wird. Damit lässt sich der Preis der AT natürlich deutlich in die Höhe treiben, wobei die Basis-Variante – vom Koffersystem mal abgesehen – eigentlich schon alles mitbringt, was sich das Reise-Enduristen Herz wünscht. **Mehr Zubehör auf Seite 24**



Fotos/Illustrationen: Honda

TRAKTION

Die feinfühlig arbeitende Traktionskontrolle, die – außer bei der sehr abgespeckten Basis-Version – serienmäßig an Bord ist, wusste vor allem im Gelände zu überzeugen. Drei unterschiedliche Modi sind wählbar, bei Bedarf kann das System aber auch deaktiviert werden. Die Wheelspin-Toleranz reicht von »zum ersten Mal auf Schotter«, bis zu »ambitioniert driften«.



ERGONOMIE

An Bord der Africa Twin kommen schnell Heimatgefühle auf – alles fügt sich unmittelbar zu einem schlüssigen Ganzen. Der Lenker liegt stehend, wie auch sitzend gut in der Hand, die höhenverstellbare Sitzbank fängt selbst nach einem ganzen Tag im Sattel nicht an zu zwicken. Wegen der schmalen Taille ist ein sicherer Bodenkontakt auch für Fahrer unter 180 cm gegeben. Als sehr gut hat sich der Windschild erwiesen: Obwohl nicht verstellbar, wird der Fahrtwind effektiv vom Fahrer abgehalten, ohne dass es hinter der Scheibe – selbst mit Crosshelm – turbulent zugeht.

FAHRWERK

Die Showa Federelemente mit vorne 230 mm und hinten 220 mm Federweg hat sich als guter Kompromiss aus Stabilität und Komfort herausgestellt – das gilt sowohl bei On- als auch Offroad-Etappen. Selbst im ruppigen Gelände, muss das komplett einstellbare Fahrwerk nicht nachjustiert werden. Erst als tiefe Auswaschungen quer zur Piste plötzlich aus der Staubfahne der Vorausfahrenden auftauchten, kam die Twin an ihre Grenzen – aber sie ist ja auch keine Rallye-Maschine. Übrigens kommt die Honda ohne Lenkungsämpfer an der 45mm-USD-Cartridge-USD Gabel aus.

MOTOR

Was Leistung und Kraftentfaltung angeht, hat Honda mit dem kompakten 998 Kubik Reihen-Twin für den erdachten Einsatzzweck alles richtig gemacht. Auf der Straße fühlt man sich selten untermotorisiert, profitiert vom kraftvollen Antritt und der Elastizität des sehr kultivierten Motors. Auch im Gelände ist die Leistung sehr dosierbar abrufbar. Stoisch wühlt sich die Honda durch den Tiefsand, lässt sich aber auch in kniffligen, langsamen Passagen nicht lumpen. Lineare Leistungsentfaltung ohne Langeweile.

BREMSEN

Gut dosierbar und angemessen kräftig zupackend zeigt sich die Bremsanlage der CRF. Das ABS am Hinterrad kann abgeschaltet werden, an der Front regelt das Assistenz-System aber auch im Gelände angemessen spät, so dass dadurch in den meisten Situationen kein Nachteil entsteht. Einziger Wermutstropfen: Wenn der Motor neu gestartet wird, muss das System erneut deaktiviert werden.

Landstraßen S1 bis S3, wobei »3« wie ein ständiger Kickdown agiert: drehzahlgerig und im Zweifel lieber einen Gang niedriger. Auf der Ganganzeige im digitalen Cockpit sind hauptsächlich die Ziffern eins bis drei präsent, der vierte Gang ist ein selten gesehener Gast, fünf und sechs

**NACH DEM DRUCK AUF DEN
ANLASSER KOMMEN AKUSTISCHE
HEIMATGEFÜHLE AUF**

wahre Exoten. Wem das zu hektisch ist, der kann mit S1 oder S2 – auch während der Fahrt – ein weniger aggressives Verhalten des Doppelkupplungsgetriebes einstellen. Der D-Modus ist deutlich gemüthlicher und schaltet tendenziell früh hoch. Zusätzlich kann auf Knopfdruck – beispielsweise bei Überholvorgängen – in die automatisierte Gangwahl eingegriffen oder gleich der manuelle Modus ausgewählt werden.

Am zweiten Fahrtag zeigt sich, was sich während des vorangegangenen Ausritts auf den breiten Gravel Roads und ruppigen Passstraßen bereits abzeichnete: Das voll einstellbare Showa-Fahrwerk der Twin vermittelt auch im Gelände absolutes Vertrauen. Unbeeindruckt von Auswaschungen, teils losem, teils tieferem Schotter, losem Geröll und Sandpassagen zieht die Honda ihre Spur durch die Landschaft. Erst im tiefen Sand kommt Bewegung in die Fuhre, wobei die AT hier von ihrem günstigen Schwerpunkt und der offenbar ausgewogenen Gewichtsverteilung profitiert.

In den Rasten stehend, weit nach hinten gelehnt, verlieren selbst tief verspurte Sandpisten ihren Schrecken. Fettes Schlagloch in der Staubfahne der Vorausfahrenden übersehen? Macht nix, das steckt die 45-mm-Cartridge-USD-Gabel ebenso unbeeindruckt weg wie das hebelangelenkte Federbein. Einen großen Stein mit dem Vorderrad getroffen? Selbst bei hoher Geschwindigkeit kaum ein Grund zur Beunruhigung. Erst wenn

man mit gespanntem Gashahn tiefe Querrillen oder Absätze erwischt, merkt man, dass jetzt fahrwerksseitig nicht mehr viele Reserven zur Verfügung stehen. Aber irgendwann sind ja bei solchen Manövern physikalische Grenzen gesetzt.

Honda verzichtet übrigens bewusst auf die Verwendung eines Lenkungsdämpfers und verweist auf die Nehmerqualitäten des Stahl-Unterzugrahmens, der sich offenbar auch beim Dakar-Werksrenner bewährt hat. Der Motor ist an sechs Punkten mit verhältnismäßig dünnen M6-Schrauben befestigt, was laut der anwesenden Mitarbeiter für ein perfektes Verhältnis von Stabilität und – vor allem im Offroad-Bereich erforderlicher – Flexibilität sorgt. Tatsächlich scheint das theoretische Konzept in der Praxis aufzugehen.

Die erste Offroad-Runde fahre ich mit konventionellem Schaltgetriebe. Der Schalthebel ist wie schon am Vortag per Gewindestange und Kontermuttern mit wenigen Handgriffen an die Cross-Stiefel angepasst. Hinterrad-ABS aus, die Traktionskontrolle auf die spät eingreifende



Stufe eins, und ab geht die Post – jetzt übrigens auf Conti TKC 80 Reifen. Ergonomisch gibt es auch beim Fahren im Stehen nichts auszusetzen. Mit 175 cm habe ich für den Geländetag lediglich die niedrigere Stufe der etwas fummelig verstellbaren Sitzbank gewählt. Die Bewegungsfreiheit an Bord ist dank der schmalen Silhouette vorbildlich, auf den gezackten Fußrasten mit Gummiüberzug steht es sich trotz der relativ kleinen Oberfläche vorzüglich.

Gerade im Gelände setzt sich die lineare Kraftentfaltung der 1000er optimal in Szene. Motorleistung, Leistungseinsatz und die Traktionskontrolle harmonisieren tiptopp miteinander. Hat man erst Vertrauen gefasst, kann mit viel Wheelspin am Hinterrad gefahren werden. Überdreibt man, fängt die Traktionskontrolle das Heck meist sehr geschmeidig ein. Vor allem auf Stufe eins hat der Fahrer via Gashand viel Freiheit zum Driften, ohne von der Elektronik frühzeitig eingefangen zu werden.

Wenn das ausbrechende Hinterrad für Unbehagen sorgt, sollte Stufe zwei oder drei per Schalter an der linken Lenkerarmatur – auch während der Fahrt – gewählt werden. Ambitionierte Fahrer können komplett auf den Schlupfassistenten verzichten. Der Eingriff erfolgt zunächst an der Zündung, bei erhöhtem Regelbedarf zusätzlich via Einspritzung. Beim nächsten Motorstart müssen die präferierten Einstellungen übrigens erneut vorgenommen werden, was zunächst etwas nervig, aber andererseits der Sicherheit dienlich und darüber hinaus sehr schnell erledigt ist. Ideal wäre, wenn man ein persönliches Setup hinterlegen könnte.

Mit einem Finger an der leichtgängigen Kupplung kann die Leistung im Bedarfsfall reguliert werden, ohne gleich den Gang wechseln zu müssen – sehr angenehm in engen Kurven und kniffligen Passagen. Andererseits lässt das Getriebe auch bei unsauberem, weil hektischen Gangwechseln keine Präzision vermissen. Die Anti-Hopping-Kupplung hilft beim schnellen Runtersteppen der Gänge zusätzlich, das Hinterrad im Zaum zu halten. Doch der positive Eindruck wird nach dem Wechsel auf eine DCT-be-stückte CRF noch mal getoppt. Das Doppelkupplungsgetriebe funktionierte ja schon auf der Straße sehr gut, spielt



■ Perfektes Testgelände: Honda ließ sich während der Präsentation nicht lumpen und schickte uns nicht nur auf planierte Gravel-Roads. ■ Geröll, Tiefsand und Wasserdurchfahrten standen neben schnellen Pistenabschnitten ebenfalls auf der Agenda.

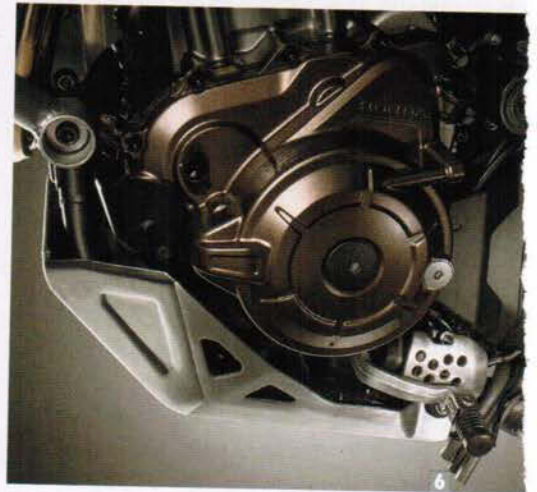
seine wahren Stärken meiner Meinung nach jedoch erst offroad richtig aus.

Gegenüber dem bisher im Crosstourer und den NC-Modellen verbauten DCT verfügt das der Africa Twin wie gesagt über eine feinere Abstufung im Sport-Modus. Obwohl die Gangwechsel sowohl in den S-Modi als auch im eher tourenorientierten D-Modus schon sehr fix und reibungslos umgesetzt werden, hat Honda die DCT-Twin zusätzlich mit einen Gelände-Modus, ausgestattet, in dem die automatisierten Gangwechsel noch ein wenig knackiger und direkter vonstatten gehen. Bei der Aktivierung wird automatisch das ABS am Hinterrad ausgeschaltet. Außerdem erkennt das DCT im G-Modus mittels Gasgriffstellung, Motordrehzahl, Geschwindigkeit und Gangstufe, ob die Africa Twin gerade hügelauflauf- oder -abwärts unterwegs ist

und passt die Gänge entsprechend an. Der Fahrer bekommt davon vor allem in langsamen Bergab-Passagen etwas zu spüren, denn die Twin rollt nicht einfach den Hang herunter, sondern sorgt für eine angemessene Motorbremswirkung.

DAS SETUP ERSCHEINT ALS GÜTER KOMPROMISS AUS STABILITÄT UND KOMFORT

Die Kraftschlussunterbrechung ist generell kaum spürbar und das Ansprechverhalten sehr direkt. Wer das Getriebe-Kommando nicht vollständig aus der Hand geben möchte, hat auch im G-Modus immer die Möglichkeit, per Taster hoch und runter zu schalten oder gleich



■ Die Bedienelemente der Africa Twin sind selbsterklärend und auch während der Fahrt gut erreichbar. ■ Sportlicher Look: Die kompakte, schmale Front wirkt nicht zu wuchtig und bietet ausreichenden Schutz. Zur Lichtausbeute können wir noch keine Aussage machen. ■ Das hebelangelnte Showa-Federbein ist voll einstellbar und macht schon im Serien-Trim ein sehr gutes Job. ■ Kräftig und gut dosierbar: Die Nissin-Bremsanlage überzeugt on- und offroad. ■ Auch die 45mm-USD-Cartridge Gabel aus dem Hause Showa ist voll einstellbar. ■ Der 998 Kubik Reihen-Twin baut sehr kompakt und zeigt kaum Schläuche oder Leitungen. ■ Optional: Sturzbügel und Zusatzscheinwerfer aus dem Honda-Zubehör. ■ Schlank aber bequem: Die höhenverstellbare Sitzbank hinterließ auf rund 400 km einen sehr positiven Eindruck. ■ Auch eine hohe Scheibe wird von Honda angeboten. Wie sich diese Variante in der Praxis bewährt, muss noch getestet werden.



in den manuellen Betrieb zu wechseln. Zudem kann die DCT-Variante auch mit Fußschalthebel geordert werden, was im Fahrbetrieb einer Blipper-Funktion nahe kommt – mit dem Unterschied, dass man selbst beim Anfahren und Anhalten nicht kuppelt.

Da Schaltvorgänge mit DCT optional sind und man sich gar nicht um die Kupplung kümmern muss, kann man sich deutlich besser aufs Gelände konzentrieren, was einem Gewinn an Fahrfreude, aber auch Sicherheit gleichkommt. Selbst im D-Modus kämpft sich die Honda noch wacker, wenn auch mit verminderter Motordrehzahl durchs Gelände. Wenn die Gashand über Sieg oder Niederlage im Sand entscheidend ist, sind jedoch die S-Modi oder der manuelle Eingriff erste Wahl.

Insgesamt wirkt die CRF – mit oder ohne DCT – erheblich leichter, als es

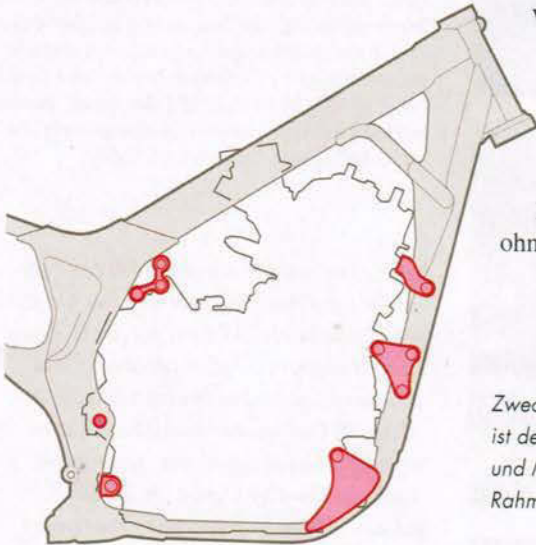
die reinen Daten vermuten lassen. Das Mehrgewicht der DCT-Version von 10 kg ist mir übrigens weder auf der Straße noch im Gelände aufgefallen – ebenso die minimal unterschiedlichen Übersetzungsverhältnisse.

Was war sonst noch? Positiv hervorzuheben ist der mit 2,60 m sehr geringe Wendekreis und der entsprechend große Lenkeinschlag. Einen kleinen Dorn im Auge stellt der Ausleger der auspuffseitigen Soziusfußraste dar, der – bedingt durch den Endtopf – leicht exponiert absteht und sich gerne an der Oberkante der Cross-Stiefel verfängt, wenn man den rechten Fuß nicht rechtzeitig auf die Fußraste stellt. Das sind zugegebenermaßen feine Haare in der ansonsten äußerst bekömmlichen Suppe.

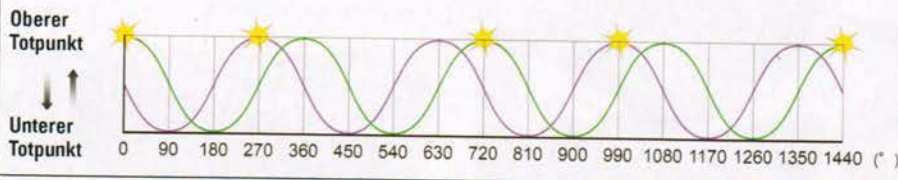
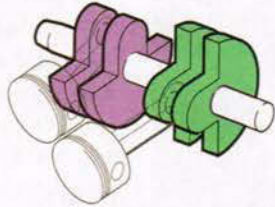
Mit ihren 18,8 Liter Tankvolumen sollen mit der Twin Reichweiten jenseits von 400 km realisierbar sein, was für einen niedrigen Verbrauch spräche. Genaue Werte werden wir demnächst im Testbetrieb ermitteln.

Mit Erscheinen dieses Heftes stehen die ersten CRF 1000 L schon bei den Händlern bereit. Die Preise reichen von 11.805 Euro für das Basismodell ohne Assistenz-Systeme, Motorschutz

Zwecks guter Flex-/Steifigkeitsbilanz ist der Motor über sechs Punkte und M6-Verschraubungen mit dem Rahmen verbunden.



ZÜNDFOLGE DER 270°-KURBELWELLE



Über die 270°-Kurbelwelle wird eine unregelmäßige Zündfolge wie bei einem V2 generiert. Das kommt der Traktion ebenso wie dem Feedback in der Gashand entgegen.

und Handprotektoren bis zu 13.525 Euro für die voll ausgestattete DCT-Variante. 12.405 Euro sind fällig für das manuelle Getriebe mit ABS und Traktionskontrolle – jeweils inklusive der Überführungs-

DER POSITIVE EINDRUCK WIRD NACH DEM WECHSEL AUF DCT NOCHMAL GETOPPT

kosten. Neben unterschiedlichen Ausstattungspaketen (siehe nächste Seite) bietet Honda die Africa Twin in Rot, Schwarz und Silber an. Die Tricolor-Lackierung kostet 300 Euro extra. *Alan Klee*

TECHNISCHE DATEN

Honda CRF 1000 L Africa Twin

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Reihen-Zweizylinder-Viertakter, 998 ccm, Bohrung x Hub 92 x 75,1 mm, vier Ventile, eine oben liegende Nockenwelle, Zünd- und Einspritz-Elektronik, Trockensumpfschmierung, Leistung 70 kW (95 PS) bei 7.500/min, max. Drehmoment 98 Nm bei 6.000/min

Kraftübertragung: mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, Hinterradantrieb über O-Ring-Kette, DCT optional

Fahrwerk: Stahl-Brückenrahmen mit Unterzug, vorn Upside-down-Gabel Ø 45 mm, Federvorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung einstellbar, hinten hebelangelntes Zentralfederbein, Zug- und Druckstufendämpfung, Federvorspannung einstellbar, Federwege v./h. 230/220 mm

Räder/Bremsen: Speichenräder, Alufelgen, v./h. 90/90-21, 150/70-18, vorn Doppelscheibe 310 mm mit Vierkolben-Radialsätteln, hinten Einzelscheibe 256 mm mit Einkolben-Sattel, ABS und Traktionskontrolle optional

Maße/Gewichte: Radstand 1.575 mm, Lenkwinkel 62,5 Grad, Nachlauf 113 mm, Gewicht vollgetankt 228 kg (Std.), 232 kg (ABS, TC), 242 kg (DCT, ABS, TC), Sitzhöhe 850-870 mm, Bodenfreiheit 250 mm, Tank 18,8 Liter

Preise/Garantie/Inspektion:

Preise: 11.805 € (Std.), 12.405 € (ABS), 13.525 € (DCT); Garantie: 2 Jahre; Inspektion: alle 12.000 km.

DRUM UND DRAN FÜR UNTERWEGS

DIE NEUE AFRICA TWIN IST NOCH NICHT SO RICHTIG AUF DEM MARKT, DA PRÄSENTIEREN ZAHLREICHE ZUBEHÖR-ANBIETER SCHON EIN UMFANGREICHES PROGRAMM AN SINNVOLLEN ACCESSOIRES FÜR KLEINERE UND GRÖßERE UNTERNEHMUNGEN.

Da bleiben kaum Wünsche offen: Unmittelbar nach der Präsentation der CRF 1000 L arbeitet die Zubehörindustrie an vielen nützlichen Dingen. Honda selbst bietet ein breites Spektrum für die Africa Twin an. Ganz vorne auf der Wunschliste dürften Gepäcklösungen stehen, denn ohne Koffer, Topcase & Co. sieht eine Reiseenduro irgendwie nackt aus. So haben sich die Anbieter vor allem zu diesem Thema Gedanken gemacht.

HONDA



Honda bietet für die Africa Twin ein umfangreiches Sortiment an Zubehör an, das unterwegs gute Dienste leisten soll. Das Angebot reicht von verschiedenen Sitzhöhen, über eine Griffheizung, bis hin zum kompletten Kofferset. Einiges an Euro lässt sich sparen, wenn man sich direkt für ein werksseitiges Zubehör-Paket entscheidet. Die Zusammenstellung der Sets reicht vom Travel-Paket für 1.400 € (35 l Topcase, Koffersatz, Windscheibe, Hauptständer) bis zum Rundum-Touring-Paket (Travel Paket plus Griffheizung, 12V Steckdose, Nebellampen inkl. Dekorrahmen, Windabweisersatz oben und unten, Sozialsfußrasten) für 3.150 €.

Ein Hauptständer erleichtert die Wartungsarbeiten und den Reifenwechsel. Das Original von Honda kostet 219 €. Bei der DCT-Ausführung schlägt der Fußschalthebel für das Schalten im manuellen Modus mit 445 € zu Buche. Das Topcase fasst 35 l und kann einen Crosshelm aufnehmen. Kostenpunkt 439 € mit One-Key Option. Der Dekorrahmen soll der Twin ein noch robusteres Outfit verleihen, für 535 € extra. Der Rahmen gehört auch zum Front LED Nebellampen-Satz, den es komplett für 996 € gibt. Die Koffer gibt es in den Ausführungen 30 l (links) und 40 l (rechts). Sie können mit je 5 kg beladen werden, Preis 645 €. Eine Scheibe gegen den Winddruck für 142 €. Gegen kalte Finger hilft die Griffheizung, die es inkl. Montagesatz für 338 € gibt. Die Alarmanlage mit Wegfahrsperrung und Bewegungsmelder kostet inkl. Montagesatz 638 €.



AFRICAN QUEENS



Wenn es um die Africa Twin geht, dann darf AfricanQueens natürlich nicht fehlen.

Der Twin-Spezialist hat sich einige Gedanken zum neuen Modell gemacht und beschränkt sich beim Zubehör nicht allein auf Gepäcklösungen und Sturzbügel. Ein Novum dürften die Schalldämpfer von Termignoni und AfricanQueens selbst sein, die neben Gewichtsreduzierung auch mehr Leistung versprechen. In Kombination dazu bietet AfricanQueens in Kürze eine Krümmeranlage aus Edelstahl an. Auch Seitentanks (links und rechts) aus GFK mit je 6 l sind in Vorbereitung. www.africanqueens.de



Der Edelstahldämpfer von Termignoni kostet 790€, kommt mit einer Titanhülle und wiegt 2 kg weniger als das Original. Der »Doppio Sport« von AfricanQueens spart sogar 3 kg Gewicht und ist für 499€ zu haben. Für beide Anlagen gibt es eine EG Betriebserlaubnis. Die Lenkerstrebe bietet neben der Optik noch einige Montagemöglichkeiten, Preis 22,90€. Schützt vor Angriffen beim Offroadfahren: das handgearbeitete Lampengitter für 70€. Für den symmetrischen Kofferträger gibt es die Koffervarianten 31 l, 38 l und 45 l; das Koffersystem gibt's ab 840€. Der Sturzbügel für die Verkleidung kostet 189€, die Schutzstrebe für den Motor (unten links) ist für 90€ zu haben. Den Adventure Sportkrümmer wird es in Kürze geben.

GIVI



Die universelle Koffertasche eignet sich auch für die Africa Twin und erhöht das 48 l Volumen des »Trekker Outback« noch einmal um 15 l. Der Preis: 78€. Das Kofferset »Trekker Outback« hat Givi an den Zweizylinder angepasst. Die Aluboxen gibt es einmal in der Version 37 l und 48 l zum Preis von 756€. Das Topcase fast 58 l und kostet 417€. Passt genau auf den Twin Tank und ist 100 % wasserdicht: Den Tankrucksack bietet Givi für knapp 168€ an. Zur Zeit noch ein Prototyp: Die Scheibe soll optimal vor Fahrtwind schützen und für ca. 120€ ab Juni erhältlich sein. Ebenso universell wie die Koffertasche ist auch die Handytasche, die mit Halter für 49,90€ angeboten wird.

Der italienische Zubehörhersteller Givi hat ein Reisepaket für die Africa Twin geschnürt und seine Ideen zu dieser Reiseenduro kürzlich auf der Motorradmesse in Verona vorgestellt. Ohne Frage, der Fokus der Italiener lag bei der Entwicklung auf Gepäcklösungen und Fahrkomfort. Besonders interessant dürfte der Tankrucksack sein, der passgenau auf die Tankform der 1000er zugeschnitten und zudem 100% wasserdicht ist.

www.givi.de



HEPCO & BECKER

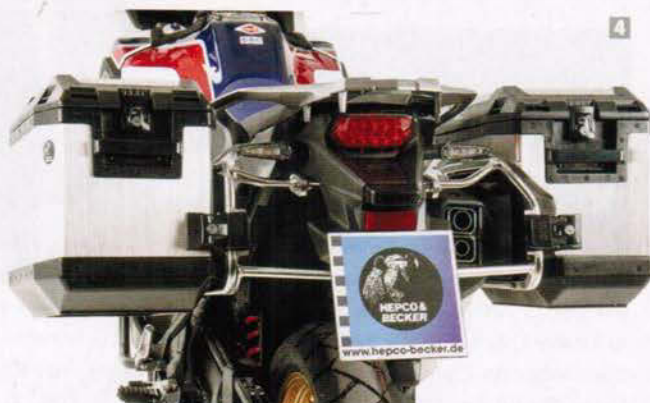


1 Auch Hepco & Becker bietet ein Lampenschutzgitter für die Africa Twin an. Das nützliche Zubehör für Ritte abseits des Asphalt kostet 110,50 €. 2 Der Tankschutzbügel ist aus Edelstahl und kostet 259 €, passend dazu gibt es für 198,50 € einen stabilen Motorschutzbügel (unten), der die Seitendeckel der Africa Twin vor Sturzeinflüssen schützt. 3 Die Handprotektoren sind nicht nur Dekoration, sondern erfüllen auch Sicherheitsaspekte. Der Zubehörspezialist aus Pirmasens hat für die neue Reiseenduro von Honda einen neuen Griffschutz entworfen. Kostenpunkt 119 €. 4 Als adventuretauglich qualifiziert Hepco & Becker das Gepäcksystem »Cutout«. Am Träger können ein 37 l und ein 40 l Koffer aus einem Verbund aus Aluminium und Kunststoff montiert werden. Der Träger ist aus Edelstahl. Der »Cutout«-Träger und das »Xplore Cutout«-Kofferset schlagen mit 1.099 € zu Buche.



3 Auch Gepäckexperte Hepco & Becker hat einige Produkte der neuen Africa Twin gewidmet und dabei den Schwerpunkt auf die Erhöhung des Reisekomforts gelegt. Zum Repertoire gehören neben den Gepäcksystemen robuste Tank- und Motorschutzbügel sowie eine Motorschutzplatte.

www.hepco-becker.de



SW-MOTECH



Vom Zubehör-Spezialist SW-Motech aus Rauschenberg gibt es für die Honda CRF 1000 L Africa Twin neben den hier vorgestellten Anbauteilen noch weiteres Zubehör im Angebot: So zum Beispiel Hauptständer, Motorschutz, Schutzbügel, Gepäckträger »ALU-RACK«, Gepäckträger »STEEL-RACK«, eine Seitenständerfuß-Verbreiterung, einen »Quick-Lock«-Kofferträger, einen Bremsflüssigkeitsbehälter-Schutz sowie einen Kettenschutz. Die aktuellen Bilder zu den einzelnen Produkten und die entsprechenden Preise lagen bei Redaktionsschluss allerdings noch nicht vor.

www.sw-motech.de

1 Eine Lenkererhöhung entlastet Schultern und Handgelenke, bei SW-Motech für 49,95 € zu haben. 2 Über die Tankringe »Quick-Lock« (14,95 €) und »Quick-Lock EVO« (29,95 €) lassen sich insgesamt acht verschiedene Tankrucksäcke (ab 69,95 €) fixieren. 3 Verbesserte »Rücksichtnahme« verspricht die Spiegelverlängerung von SW-Motech für 49,95 €. 4 Das Universal-GPS-Halter-Kit »Navi Case Pro L/M« kostet 59,95 €. 5 Neben verschiedenen Tankrucksäcken gibt es insgesamt zwölf Hecktaschen, mit einem Volumen zwischen 8 und 62 Litern, ab 39,95 €.