

FUHRPARKNOTIZEN

MOTORRÄDER UND ZUBEHÖR im intensiven Dauertest

HONDA AFRICA TWIN 1100 DCT

Ausgewählte Dauertester dürfen bei der einmal im Jahr stattfindenden PASS_PARTOUT von roadbookTouren teilnehmen: eine Tour über **3400 KNACKIGE PÄSSE-KILOMETER** in sechs Tagen. Diesmal war die kurz zuvor noch mit Honda-Tourenzubehör und neuen Reifen ausgestattete Africa Twin mit dabei

Deutlich über 100 Alpenpässe mit mehr als 55 000 Höhenmetern einmal großzügig rund ums Montblanc-Massiv – eine lustvolle „Tortour“, die Stärken und Schwächen von Mensch und Maschine schonungslos offenbart. Hier ein Päuschen mit Blick auf den Cormet de Roselend mit vorgelagertem Stausee



MO-InTeam-Mitarbeiter und Hausfreund Ali Métayer mit der Africa Twin bei PASS_PARTOUT von roadbookTouren

Pünktlich zur neuen Reisesaison wurde die Abenteuer-Maschine zum Fulldresser aufgerüstet: Aus dem originalen Honda-Zubehörangebot gab's einen Satz Kunststoffkoffer (988 Euro) mitsamt großem Gepäckträger inklusive Kofferhalter (451 Euro), ein kleines Tankrucksäckchen (118 Euro) sowie einen stabilen Hauptständer (191 Euro).

Der linke Koffer fasst 40 Liter, selbst ein Integralhelm passt hinein, der rechte 30 Liter. Bei abgenommenen Koffern verunstaltet kein extra Träger die Linie der Honda. Das ist elegant gelöst. Kleines optisches Manko: Für die dafür notwendigen Haltetaschen mussten die seitlichen Verkleidungen des ansonsten schlanken Hecks weichen; unten stützen sich die beiden Koffer an den Auslegern der Soziusrasten ab. Leider wird die schöne Hecklinie durch die große, sehr stabile und mit robusten Haltegriffen versehene Gepäckbrücke noch mehr durchbrochen.

Das Ganze wirkt jedoch sehr solide und stabil und zeugt von hoher Qualität. Die Koffer abnehmen und wieder am Fahrzeug anbringen und die Deckel betätigen geht über Hebel-systeme geschmeidig und einfach. Zwei kräftige Knebel sind dazu an jedem Koffer oben angebracht, einer öffnet und schließt den Deckel, der andere dockt die Koffer sehr sicher am Heck an. Die Umlenkungen sind in den Seitenwänden der doppelwandigen Koffer untergebracht, was zwangsweise etwas Stauraum in Anspruch nimmt. Sehr praktisch: Die Schlösser können mit dem Fahrzeugschlüssel gleichgeschlossen werden,

so dass kein weiterer Schlüssel notwendig ist (Honda One-Key-System). Und mit 98 Zentimetern liegt die Fahrzeugbreite unter dem maximal erlaubten Meter.

Vor allem, wenn die beiden Koffer schwer beladen sind, ist es von Vorteil, einen Hauptständer zu haben. Das Motorrad steht senkrecht und stabil, die Koffer lassen sich somit deutlich leichter „einfädeln“ als bei schräg stehendem Fahrzeug. Trotz des langen Ständerhebels ist die Africa Twin allerdings nicht ganz mühelos aufzubocken. Insbesondere wenn sie voll beladen ist, muss das gesamte Körpergewicht zum Hochhebeln eingesetzt werden. Bekanntermaßen ist ein Hauptständer eine große Hilfe beim Ketten schmieren, Reifen wechseln, Gepäck verzurren oder nah an der Wand parken. Merkwürdig, dass heutzutage kaum noch Motorräder serienmäßig damit ausgestattet werden. So freut sich eben der After-Sales-Markt.

Der wirklich putzig kleine Tankrucksack nimmt unter einer taktischen Folie prima ein Handy auf, das so als Navi fungieren kann. Praktisch ist dabei die wasserdichte USB-Ladebuchse im Cockpit der Twin und die Möglichkeit der Kopplung via Android Auto oder Apple CarPlay. Ansonsten passt in das 4,5 Liter fassende Teil eigentlich nur noch das, was man gerne schnell zur Hand haben will, also Geldbeutel, Fotoapparat, gefaltete Landkarte, Zigaretten oder eine leichte Regenjacke. Mit einem größeren Tankrucksack droht bei vollem Lenkeinschlag ungewollter Kontakt mit den Schaltern



der Lenkereinheiten und ein Verstellen des Schalt- oder Fahrmodus, ein Hupen oder Blinken. Gesichert wird der Mini-Tankrucksack vorn mit zwei Steckschnallen zusätzlich zur Magnetbefestigung auf dem Stahltank.

Über die brillanten Tourenereigenschaften der Abenteuer-Enduro gibt es keine Zweifel. Mit ihrer bequemen

Sitzposition ist sie perfekt geeignet für die besondere Herausforderung PASS_PARTOUT, bei der sechs Tage lang in Folge zwischen 270 und 460 Kilometer durch die Alpen vagabundiert wird. Die aufrechte Haltung erlaubt einen entspannten Blick in alle Richtungen. Hilfreich vor allem in den Bergen, wenn man zum Beispiel

vor dem Einlenken in eine enge Bergaufkehre um 180 Grad nach oben oder unten blicken will. Grandios auch der drehmomentstarke Zweizylindermotor sowie das überragende, zwar straffe, aber alles schluckende Fahrwerk.

Bei der Übergabe an unseren MO-InTeam-Kollegen Alexander „Ali“

Ob stehend aufrecht oder freihändig zum Fotografieren, die Africa Twin vermittelt Vertrauen. In den Alpen ist hauptsächlich der Schalt-Modus SI gewählt



Kurzer Halt am Col des Champs. An den Koffern sieht man oben die integrierten Knebel, der rote zum Abnehmen, der schwarze zum Öffnen

Motorräder mit Zentralständer stehen gut austariert. So fällt das Arbeiten daran wesentlich leichter. Zum Beispiel beim Beladen, Putzen, Reifenwechseln und -spannen. Oder beim platzsparend Parken an der Garagenwand



individuellen Einstellbarkeiten findet der Vielfahrer ansonsten eher überflüssig. Im Schnitt saß er während den Etappen bei der Tour rund acht Stunden auf dem Motorrad. Trotz der relativ schmalen Sitzbank gab es keine Probleme am Allerwertesten des 1,85-Meter-Mannes.

Die stabilen und in Fahrt keine Unruhe auslösenden Koffer schließen absolut dicht, obwohl die etwas großen Spaltmaße dies nicht vermuten lassen. Und obwohl während der gesamten Tour der linke, größere Koffer mit schwerem Werkzeug einseitig überladen war, übertrug das System keinen negativen Einfluss aufs Fahrverhalten der Honda. Erst gegen Ende der „Tortour“, als das Reifenprofil sich schon deutlich dem eines Slicks näherte, entstand ein leichtes Lenkerflattern, der sogenannte Shimmy-Effekt in den unteren Geschwindigkeitsbereichen.

Negativ fiel Ali auf, dass sich die gummigelagerten und sehr langen Lenkeraufnahmen ziemlich leicht verwinden und dann der Lenker schräg steht. Das kann bereits beim Rangieren passieren. Abhilfe schafft hier eine durchgehende Verbindung zwischen den beiden Risern, eine übliche Methode bei vielen Offroad-Motorrädern. Auch unter den Fans der Africa Twin ist dieses Problem bekannt.

Für Ali Métayer ist die Honda Africa Twin „der ICE auf zwei Rädern“ und ideal zum schnellen Reisen. Er ist dementsprechend rundum begeistert. Das DCT empfindet er als Komfortsteigerung und hält das Gerede, dass dieses Automatikgetriebe „unspornlich“ sei, für falsch. WMR



Mini-Tankrucksack mit Handy- statt Kartenfach



Die Koffer werden in Halter eingehängt und stützen sich unten ab



Der linke Koffer fasst 40 Liter, es passt ein Integralhelm rein

Honda CRF 1100 L Africa Twin DCT **Modelljahr:** 2021 **im Test seit:** April 2021 **Neupreis:** 16 010 Euro inklusive DCT, Design „Tricolore“ und Nebenkosten **Laufleistung:** 6700 Kilometer **Spritverbrauch:** 4,9 bis 6,1 Liter pro 100 km bei PASS_PARTOUT **gemacht:** Tourenzubehör montiert **geplant:** neue Bereifung, weitere Windschutzscheiben