

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

21 Oktober 2021

2022 HONDA NT1100



Frankfurt am Main - Mit der NT1100 feiert eine neue Tourenmaschine von Honda ihr Debüt. Das Zweizylinderherz entstammt der Africa Twin und ist optional auch mit DCT-Doppelkupplung lieferbar. Das Stahlrohr-Chassis mitsamt Upside-Down-Gabel und Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Umlenkung ist auf Straßenbetrieb abgestimmt. Niedrige Sitzhöhe und müheloses Handling prägen das fahraktive Allroundtalent. Eine Verkleidung mit 5-fach höhen- und winkelverstellbare Scheibe sorgt für Wetterschutz. Die Serienausstattung umfasst Heizgriffe, Tempomat, Seitenkoffer, Gepäckträger und Hauptständer. Die Fahrsicherheit unterstützen die Fahrmodi Urban, Tour und Rain sowie zwei User-Modi. Vorne verzögert eine Doppelscheibenbremse mit Radial-Vierkolben-Zangen. Ein 6,5-Zoll-TFT-Touchscreen rundet den Premium-Anspruch inklusive Apple CarPlay®- und Android Auto®-Konnektivität ab.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Zubehör
5. Technische Daten

1. Einleitung

Im Motorraduniversum voller Adventure-Bikes klafft eine Lücke. Und zwar für jene Fahrer, die sich ausreichend Leistung, müheloses Handling, Langstreckenkomfort und grundsätzlich moderne Technologie wünschen, aber nicht unbedingt den optischen Auftritt oder die Ausmaße typischer ADV-Bikes. Die sich im Wesentlichen eine unkomplizierte Tourenmaschine mit dynamisch-souveräner Leistungsabgabe vorstellen, die den Alltag effizient bewältigt und auch beladen auf ausgedehnten, lustvollen Touren brilliert.

Das NT1100 ist genau diese Sorte Motorrad. Eine neue Art von Honda Tourer, der das Zeug hat, erfahrene wie auch jüngere Kunden anzusprechen und vielleicht auch den einen oder anderen Enthusiasten an ähnliche Bikes der Honda-Historie erinnert. Mit dem adaptierten Rahmen und dem bewährten Zweizylinder-Triebwerk der CRF1100L Africa Twin ist bereits eine überzeugende Performance als Basis gewährleistet. Gleichzeitig werden die NT1100 etliche Features und Funktionen auf, die die Attraktivität weiter erhöhen.

Koji Kiyono, Projektleiter der neuen NT1100:

„Bei Honda haben wir immer auch Motorräder gebaut für Käufer, die sich eine eher traditionelle Tourenmaschine wünschen. Nicht umsonst erfreuten Bikes wie Pan European und Deauville über viele Jahre eine treue Anhängerschaft. Als es nun galt, eine neue tourentaugliche Maschine zu kreieren, strebten wir nach einer Lösung, die bei Tourenfahrern Anklang findet, aber gleichzeitig auch Kunden jeden Alters und anderer Präferenzen anspricht, die ein modernes, gleichzeitig vielseitiges Bike suchen. So haben wir die neue NT1100 entwickelt, die ein fortschrittlich schlankes Triebwerk im fahrspaßorientierten Chassis mit modernen Technologien und frischem, eigenständigem Design verknüpft. Wir hoffen natürlich, dass zahlreiche Käufer an der neuen NT1000 Gefallen finden und deren Möglichkeiten mit maximaler Zufriedenheit ausschöpfen.“

2. Modellübersicht

Komfortabel, agil, lustvoll und funktionell überzeugend. So lässt sich die NT1100 kurz und knapp umschreiben. Das Design-Konzept kombiniert eine effizient schützende Verkleidung mit einer auf Touren zugeschnittenen Sitzposition. Höhe und Anstellwinkel der Windscheibe sind 5-fach einstellbar, dazu schützen zusätzliche Windabweiser vor Fahrtwind. Ein 6,5-Zoll-TFT-Touchscreen mit bestens ablesbarem Display bietet zusätzlich Apple CarPlay®- und Android Auto®-Konnektivität. Beheizte Griffe, Packtaschen, Hauptständer und Tempomat komplettieren die großzügige

Serienausstattung.

Der Stahlrahmen der NT1100 verknüpft einen vergleichsweise kurzen Radstand mit handlingfreundlicher Lenkgeometrie. Die vordere Radführung übernimmt eine 43 mm-Upside-Down-Telegabel von Showa, während das Hinterrad über eine Aluminiumschwinge und ein Showa-Einzelfederbein mit Pro-Link-Umlenkung verfügt. Die Federvorspannung hinten kann bei Bedarf über ein Handrad einjustiert werden. Die Doppelscheibenbremse ist mit 310 mm-Scheiben und Vierkolben-Radialbremssätteln bestückt. Bei der Bereifung sind die gängigen Dimensionen 120/70-17 vorne und 180/55-17 hinten aufgezogen.

Der Zweizylindermotor aus der Africa Twin entzückt mit tourenfreundlicher Power, reichlich Durchzug sowie charakterstarker Laufkultur. Modifikationen am Einlaßtrakt sowie der Abgasanlage unterstützen zusätzlich die druckvolle Beschleunigung sowie einen angenehmen Sound bei niedrigen Drehzahlen. Die Leistung geht dabei in keinsten Weise zu Lasten des Verbrauchs. 20 Liter-Tank sowie die vorbildliche Verbrennungseffizienz ermöglichen eine praxisgerechte Reichweite von 400 km.

Die elektronische Ausstattung umfasst zu drei Fahrmodis (Urban, Tour, Rain) und zwei frei konfigurierbaren User-Fahrmodis eine 3-stufige HSTC-Traktionskontrolle, Wheelie Control, LED-Lichttechnik rundum, selbstrückstellende Blinker sowie ein Rücklicht mit Notbrems-Signalfunktion. Gleichzeitig zur Variante mit fußgeschalteter Sechsgang-Schaltbox ist die NT1000 optional auch mit Honda's einzigartigem Doppelkupplungsgetriebe (DCT) erhältlich.

3. **Ausstattungsmerkmale**

3.1 Styling & Ausstattung

- ***Verkleidung mit exzellenter aerodynamischer Performance***
- ***5-fach höhen- und winkelverstellbare Windscheibe, zusätzliche Deflektoren***
- ***Seitenkoffer, Heizgriffe und Tempomat serienmäßig***
- ***6,5 Zoll TFT Touchscreen inklusive Apple CarPlay®, Android Auto® und Bluetooth-Konnektivität***
- ***Hauptständer, USB-Anschluss und 12 Volt-Steckdose***

Die NT1100 wurde als fahrdynamisch agiles Motorrad konzipiert, welches mit effizientem Wetterschutz sowie lässig-komfortabler Ergonomie glänzt und auch auf langen Touren-Etappen reichlich Fahrfreude erlaubt. Dynamische Eleganz ist das bestimmende Merkmal der Designsprache der NT1100. Selbstredend geht es bei der Gestaltung auch immer um die Funktion – mit dem Ziel, beim Fahren die Erlebnisqualität zu steigern.

Das Verkleidungs-Windschild bietet eine 5-stufige Höhen- und Winkelverstellung, die Differenz zwischen hoher und niedriger Position beträgt 164 mm. Tief eingestellt, strömt die Luft um die Schultern; hoch eingestellt wird die Luft über den Helm des Fahrers gelenkt. Obere und untere Deflektoren bewirken zusätzlich Wind- und Wetterschutz um Arme und Unterkörper. Heizgriffe gehören ebenso zur Serienausstattung wie der Tempomat.

Der Fahrer wird in die Maschine integriert, umhüllt vom Schutz der Verkleidung. Eine breite und bestens gepolsterte Sitzbank bietet reichlich Platz für Fahrer und Beifahrer; die Sitzhöhe beträgt 820 mm. Der Gepäckträger ist mit einem Haltegriff für den Beifahrer versehen.

Der Endschalldämpfer verläuft flach, um das Gepäckvolumen zu maximieren. Die serienmäßigen Seitenkoffer sind abnehmbar. Das Koffervolumen beträgt 33 Liter links und 32 Liter rechts. Die Gepäckschlucker sind mit Bedacht für Fahrten im Stadtverkehr schlank gehalten und messen an der breitesten Stelle lediglich 901 mm.

Der 6,5 Zoll-TFT-Touchscreen bietet drei Auswahlmöglichkeiten für die Bildschirmanzeige. GOLD zeigt numerische Informationen sowie Modi-Angaben an. SILVER fokussiert auf Tacho und Drehzahlmesser, BRONZE nur auf den Drehzahlmesser. Die Hintergrundfarbe lässt zu einer Standardeinstellung die Wahl zwischen Schwarz oder Weiß. Apple CarPlay®, Android Auto® und Bluetooth-Konnektivität ermöglichen über das Display den Zugriff auf Smartphone-Funktionen.

Abgerundet wird die Premium-Ausstattung durch LED-Lichttechnik rundum (inklusive Tagfahrlicht), selbstrückstellende Blinker und ein Rücklicht mit Notbrems-Signalfunktion. Die Funktionalität wird durch den Hauptständer, einen USB-Anschluss sowie eine 12 Volt-Steckdose noch gesteigert.

Die neue NT1100 ist in drei Farbvarianten erhältlich:

Matte Iridium Gray Metallic

Pearl Glare White

Graphite Black

3.2 Fahrwerk

- ***Als Basis dient der Stahlrahmen der CRF1100L mit Aluminium-Heck***
- ***Auf Fahrfreude und agiles Handling ausgelegte Fahrwerksgeometrie***
- ***Showa Upside-Down-Telegabel, Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Federbein***
- ***310 mm-Doppelscheibenbremse mit Radial-Vierkolben-Bremszangen***

Die NT1100 ist ein neues Modell, die tragende Struktur jedoch bewährt und robust; der Stahl-Hauptrahmen und das angeschraubte Aluminium-Heck stammen von der Africa Twin CRF1100L. Um der dynamischen Allroundbestimmung der NT1100 gerecht zu werden, wurde das Rahmenwerk der geländetaugliche Schwester durch eine straßenorientierte Auslegung mit angepasster Lenkgeometrie adaptiert.

Die 43 mm-Upside-Down-Gabel von Showa ist bei Federvorspannung sowie Zugstufen-Dämpfung einstellbar und verfügt über 150 mm Federweg. Auch der Showa-Stoßdämpfer der Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Umlenkung verfügt über 150 mm Federweg. Um das Fahren mit Sozius und/oder Gepäck zu erleichtern, lässt sich die Federvorspannung hydraulisch über ein Handdrehrad anpassen.

Die Aluminium-Gussräder mit hohlen Naben verfügen über ein sich kreuzendes Speichendesign. Aufgezogen sind moderne Radialreifen der Dimensionen 120/70-17 vorne und 180/55-17 hinten. Der Radstand misst 1.535 mm, Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen 26,5°/108 mm, die Bodenfreiheit 175 mm. Das Leergewicht für die NT1100 mit Schaltgetriebe beläuft sich auf 238 kg, die DCT-Variante wiegt 248 kg.

Zwei 310 mm-Bremsscheiben vorne werden von Radial-Vierkolben-Bremssätteln beaufschlagt. Die hintere 256 mm-Scheibe ist mit einem Einkolbensattel bestückt. Ein Zweikanal-ABS schützt vor unliebsamen Überraschungen bei beherzten Bremsmanövern auf tückischem Untergrund.

3.3 Motor

- ***Parallel-Zweizylindermotor mit 1.084 cm³ Hubraum aus der Africa Twin***
- ***75 kW/102 PS Leistung und 104 Nm Drehmoment***
- ***Angenehme Leistungsentfaltung, starker Durchzug, pulsierende Laufkultur***

Der 1.084 cm³ große SOHC 8-Ventil-Parallel-Zweizylindermotor der NT1100 entstammt der CRF1100L Africa Twin, mit 75 kW (102 PS) bei 7.250 U/min und 104 Nm max. Drehmoment bei 6.250 U/min. Das Kompressionsverhältnis ist mit 10,1:1 identisch. Besondere Merkmale sind die 270 Grad-Kurbelwellenkröpfung sowie das ungleichmäßige Zündintervall; beides trägt zur angenehm pulsierenden Laufkultur bei.

Die PGM-FI Kraftstoffeinspritzung bereitet das zündfähige Gemisch auf, für perfektes Motormanagement sorgt ein elektronischer Gasgriff (Throttle By Wire/TBW). Die Motorabstimmung unterscheidet sich jedoch spürbar von der der Africa Twin. Die Länge der Lufteinlass-Kanäle wurde optimiert, auch die Schalldämpfer-Innereien wurden modifiziert, um das niederfrequente Pulsieren noch angenehmer zu gestalten. Insgesamt passt die Motorcharakteristik perfekt zu den vielfältigen Aufgaben, für die die NT1100 gebaut wurde.

Das Kurbelgehäuse des Parallel-Twins ist vertikal geteilt. Die Wasserpumpe ist im Gehäuse auf der Kupplungsseite integriert, der Thermostat platzsparend am Zylinderkopf positioniert. Die Gehäuseteile für das manuelle Sechsgang-Schaltgetriebe und für DCT unterscheiden sich äußerlich nur minimal. Die beiden Ausgleichswellen des Motors treiben sowohl die Wasser- als auch die Ölpumpe mit an.

Ein feinfühlig arbeitender Kurbelwellensensor verwaltet die Fehlzündungserkennung, was für die Einhaltung von EURO 5 sowie die exakte Funktion aller Onboard-Diagnosen wichtig ist. Darüber hinaus erlauben LAF-Sensoren (Linear Air Flow) im Ansaugsystem eine präzise Messung der Luft/Kraftstoff-Anteile, die für die Einhaltung der Emissionen nach strengen Euro 5 Regularien ebenfalls von Bedeutung sind.

3.4 Motor-Elektronik

- ***Drei Fahrmodi (Urban, Rain, Tour) plus zwei User-Fahrmodi***

- ***In drei Stufen regelbare HSTC-Traktionskontrolle***
- ***Dreistufig einstellbare Wheelie-Control***

Motorleistung, HSTC-Traktionskontrolle und Wheelie-Control werden über den elektronischen Gasgriff (TBW) je nach gewähltem Fahrmodus verwaltet und eingesteuert. Drei vorkonfigurierte Fahrmodi (Urban, Rain, Tour) stehen zur Auswahl, die eine Vielzahl von Fahrbedingungen abdecken. Für die frei wählbaren User-Fahrmodi lassen sich Leistung und Motorbremse in drei Stufen bestimmen, wobei Stufe 1 das jeweilige Maximum darstellt. Für die HSTC-Traktionskontrolle sowie die Wheelie Control sind ebenfalls drei Stufen anwählbar, wobei Level 3 die höchste Interventionsstufe darstellt.

Die Betriebsartenwahl erfolgt über die linke Lenkerarmatur. Eine Anzeige im TFT-Display wird aktiviert, wenn die HSTC-Traktionskontrolle aktiviert ist.

Urban als Standard-Modus bietet eine universell geeignete Einstellung für Leistungsentfaltung und Motorbremse.

RAIN reduziert die Motorleistung und die Motorbremsung für zusätzliche Sicherheit auf nassem oder rutschigem Asphalt.

TOUR verbindet maximale Leistungsentfaltung mit mittlerer Motorbremse und eignet sich für Touren mit Sozius und Gepäck, auch wenn z.B. kraftvolles Beschleunigen gefragt ist.

USER 1 and 2 lässt zwei personalisierte Setups zu. Die konfigurierbaren User-Modi werden automatisch gespeichert und müssen nicht ständig neu eingestellt werden, wenn die Zündung nach Stopps wieder eingeschaltet wird.

3.5 Doppelkupplungsgetriebe (DCT)

- ***Mit DCT sind Gangwechsel automatisiert (AT) sowie manuell (MT) möglich***
- ***Der dreistufige S-Modus lässt höhere Drehzahlen zu und schaltet früher zurück; ideal für dynamisch sportliches Fahren***

Honda hat in Europa bereits über 200.000 Motorräder mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT steht für Dual Clutch Transmission) verkauft. 2009 debütierte das System in der VFR1200F.

Die Akzeptanz der DCT-Technik, die im Motorradsektor nur Honda anbietet, ist hoch. Bei den Modellen, die optional mit Doppelkupplungsgetriebe erhältlich sind, zogen im Jahr 2020 53 % der Kunden diese Ausstattung einem herkömmlichen Schaltgetriebe vor.

Das Doppelkupplungsgetriebe erleichtert das Fahren, indem es automatisiert die Gangwechsel ausführt. Auch die dosierte Betätigung der Kupplung zum Anfahren übernimmt die elektronisch-hydraulische Steuerung. Deswegen findet sich an DCT-Hondas kein Kupplungshebel. Einfaches Drehen am Gasgriff, nachdem ein Fahrmodus aktiviert ist, reicht aus, um loszufahren. Die einfache Bedienung wird für User rasch zur angenehmen Selbstverständlichkeit, auf die nurmehr ungern verzichtet wird.

Technisch verwendet das DCT-System zwei Kupplungen: Eine zum Anfahren und für die

Gänge eins, drei und fünf, die andere für den zweiten, vierten und sechsten Gang. Jede Kupplung wird durch einen elektronisch-hydraulischen Kreislauf gesteuert. Beim automatisierten Schalten wählt das System den jeweils nächsten Gang mit Hilfe der gerade offenen Kupplung vor. Während diese elektronisch schliesst, öffnet gleichzeitig die andere – so dass der neu gewählte Gang ohne Zugkraftunterbrechung eingreifen kann.

Resultat sind sanfte, schnelle Gangwechsel ohne spürbare Schaltpausen. Die Zugkraft am Hinterrad wird bei DCT-Gangwechseln nur minimal unterbrochen, was die Ruck- und Nickbewegungen der Maschine nahezu eliminiert. Ein weiterer Benefit ist die potentiell erhöhte Lebensdauer, weil grob oder nachlässig ausgeführte Schaltvorgänge, die die Zahnräder schädigen können, systembedingt ausgeschlossen sind. Auch Abwürgen ist mit DCT nicht möglich, da kein Kupplungshebel zu betätigen ist. Speziell im Stadtverkehr fährt sich ein Doppelkupplungs-Bike angenehm mühelos und erlaubt es dem Fahrer, seine Aufmerksamkeit voll und ganz dem Verkehrsgeschehen zu widmen.

DCT gestattet mehrere Betriebsmodi. Der D-Automatikmodus bietet Allround-Effizienz und eignet sich für Stadt- und Autobahn. S-Automatik unterstützt sportliches Fahren in drei Stufen. Die ECU-Steuereinheit lässt den Motor vor dem Hochschalten etwas höher drehen und schaltet für mehr Motorbremswirkung früher zurück. Die bevorzugte Auswahl im dreistufigen S-Automatikmodus kann auch gespeichert werden. Im MT-Modus schaltet der Fahrer die Gänge manuell über Tasten für Daumen und Zeigefinger an der linken Armatur.

4. Zubehör

Das Angebot an Honda Originalzubehör für die NT1100 umfasst zu einem Quickshifter mit Autoblipper-Funktion sowie Aluminium-Panelen für das Topcase drei vorkonfigurierte Ausstattungspakete, wobei alle Teile auch einzeln erhältlich sind:

URBAN-PAKET

50 Liter Topcase mit Innentasche und Komfort-Rückenlehne, 4,5 Liter Tankrucksack.

TOURING-PAKET

Fahrer-/Sozius-Komfortsitze, Komfort-Soziusfußrasten und Nebelscheinwerfer.

TRAVEL-PAKET

50 Liter Topcase mit Innentasche und Komfort-Rückenlehne, 4,5 Liter Tankrucksack, Fahrer-/Sozius-Komfortsitze, Komfort-Soziusfußrasten und Nebelscheinwerfer.

5 Technische Daten

| MOTOR | |
|--------------|---|
| Typ | Flüssigkeitsgekühlt, Zweizylinder SOHC Viertakt-Reihenmotor, Unicam-Zylinderkopf, 8 Ventile, 270° Kurbelwelle, Euro 5 |

| | |
|----------------------------|--|
| Hubraum | 1.084 cm ³ |
| Bohrung x Hub | 92 mm x 81,5 mm |
| Verdichtung | 10,1:1 |
| Max. Leistung | 75 kW (102 PS) bei 7.500 U/min |
| Max. Drehmoment | 104 Nm bei 6.250 U/min |
| Geräuschemission | MT: konstante Vorbeifahrt 73,6 dB, Beschleunigung unter Vollgas 78,4 dB / DCT: konstante Vorbeifahrt 73,9 dB, Beschleunigung unter Vollgas 78,3 dB |
| Ölvolumen | 4,8 Liter MT 5,2 Liter DCT |
| KRAFTSTOFFSYSTEM | |
| Gemischaufbereitung | PGM-FI Kraftstoffeinspritzung |
| Tankinhalt | 20,4 Liter |
| CO ₂ Emissionen | 116 g/km MT 116 g/km DCT |
| Verbrauch** | 5 Liter/100km (20 km pro Liter) |
| ELEKTRIK | |
| Batterie | 12 Volt / 11,2 Ah |
| ANTRIEB | |
| Kupplung | MT: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Anti-Hopping-Kupplung DCT: 2 Mehrscheiben-Kupplungspakete |
| Getriebe MT/DCT | 6 Gänge manuell / 6 Gänge elektronisch-hydraulisch gesteuert |
| Endantrieb | Kette |
| RAHMEN | |
| Typ | Stahlrohrrahmen |
| FAHRWERK | |

| | |
|-------------------------------------|--|
| Abmessungen L/B/H | 2.240 mm x 865 mm x 1.360 mm (Scheibe in unterer Position) |
| Radstand | 1.535 mm |
| Lenkkopfwinkel | 26,5° |
| Nachlauf | 108 mm |
| Sitzhöhe | 820 mm |
| Bodenfreiheit | 175 mm |
| Gewicht vollgetankt | 238 kg 248 kg (DCT) |
| RADAUFHÄNGUNG | |
| Vorne | 43 mm SFF-BP Upside-Down-Telegabel von Showa, Federvorspannung einstellbar, Federweg 150 mm |
| Hinten | Aluminiumschwinge, Pro-Link-Aufhängung, Gasdruck-Stoßdämpfer von Showa, Federvorspannung über Handdrehrad einstellbar, Federweg 150 mm |
| RÄDER | |
| Felge vorne | Aluminium-Gussrad |
| Felge hinten | Aluminium-Gussrad |
| Reifen vorne | 120/70R17 M/C |
| Reifen hinten | 180/55R17 M/C |
| BREMSEN | |
| ABS | 2 Kanal ABS |
| Vorne | Doppelscheibenbremse, 310 mm Ø Scheiben, schwimmend gelagert, Radial-Vierkolben-Bremszangen |
| Hinten | Einkolben-Bremszange, Einfachscheibe mit 256 mm Ø |
| INSTRUMENTE & ELEKTRONIK | |
| Instrumente | 6,5 Zoll TFT Touchscreen, Multi-Information-Display mit LCD-Tacho |
| Diebstahlsicherung | HISS-Wegfahrsperre |

| | |
|---------------------|---|
| Frontscheinwerfer | LED mit DRL-Tagfahrlicht |
| Rücklicht | LED |
| Konnektivität | Apple CarPlay & Android Auto |
| USB-Anschluss | ja |
| 12V Bordsteckdose | ja |
| Blinkerrückstellung | Automatisch |
| Quickshifter | optional |
| Tempomat | serienmäßig |
| Weitere Features | 5 Fahrmodi (Tour, Urban, Rain, 2x User) |

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.

** Bitte beachten: Diese Angaben entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden 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.