

€ 4,25

MOTOPLUS



WIN
DEZE SUZUKI SV650!



REPORTAGE
MADE IN NL: EUROPA'S
SNELSTE DRAGRACER



PREVIEW
DAKAR
2016



TECHNIEK
HOET
EN-

PRIMEURTEST AFRICA TWIN



MODELLEN OVERZICHT 2016

ALLE MOTOREN EN ALLE PRIJZEN

- +++ VERGELIJKING HD FAT BOY S & MG CALIFORNIA 1400 CUSTOM
- +++ REIZEN KERST IN METZ +++ FABRIEKSBEZOEK STADLER
- +++ REPORTAGE MOTOPLUS IN SPAANSE KAWA Z800-CUP
- +++ VERGELIJKINGSTEST YAMAHA XT660R & SWM RS650R
- +++ EERSTE TEST MV AGUSTA F4 1000RC

P911262



NIEUW AV

Tussen 1989 en 2003 produceerde Honda de Africa Twin, een motorfiets die het avontuur belichaamde. Terwijl het echte adventure-segment nog uitgevonden moest worden, zag je jezelf met de Africa Twin zomaar een wereldreis maken: dwars door ruige woestijnen en onherbergzame gebieden. Maar waar andere merken zich sinds begin deze eeuw juist vol op de adventure-bikes hebben gestort, haakte Honda af en hun machines als de Varadero, Crossrunner en Crosstourer waren voor het ruige werk te luxe en te straatgericht. Maar in 2016 pakt Honda de draad weer op met de nieuwe CRF1000L Africa Twin. MotoPlus kon er in Zuid-Afrika al kennis mee maken. | Tekst: Eric Bulsink, Foto's: Honda |



ONTUUR

De originele Honda Africa Twin zag in 1989 het levenslicht als XRV650 en werd vanaf 1991 als XRV750 aangeboden. De machine was tot 2003 zo ongeveer het meest sportieve en avontuurlijke wat er werd aangeboden op de ontluikende allroad-markt. Hij leunde qua techniek en design op de fameuze Dakar-machines waarmee Cyril Neveu (1986 en 1987), Edi Orioli (1988) en Gilles Lalay (1989) de toen nog Afrikaanse monsterrally van Parijs naar Dakar in Senegal wonnen. Honda stopte echter met de deelname met een fabrieksteam in de Dakar Rally; dat pakte men twee jaar geleden weer op met de CRF450 Rally, een speciale rallymachine gebaseerd op de CRF450R crossmotor, aangezien er tegenwoordig enkel nog 450cc éencilinders mogen starten in de rally. In de komende Dakar Rally starten met name Joan Barreda en Paulo Gonçalves als favorieten op deze Honda CRF450 Rally.

En dertien jaar na dato wordt nu ook de Africa Twin nieuw leven ingeblazen als echte adventure-bike. Daarbij heeft Honda het gevoel van die oer-machine uit de jaren 1989-2003 weer oarmrd, want bij de ontwikkeling stond de oude machine centraal. Terecht, want die groeide uit tot een icoon van zijn tijd. De nieuwe Africa Twin kreeg de typeaanduiding CRF1000L mee en een goed verstaander kan daar naast de cilinderinhoud van (bijna) 1.000 cc twee dingen uit destilleren. CRF is

de lopende benaming van de Honda-crossmotoren. Met de CRF250R werd de Sloveen Tim Gajser enkele maanden geleden wereldkampioen motorcross en met diezelfde machine haalde onze landgenoot Nick Kouwenberg de Europese motorcrossstitel binnen. Door dit CRF nu dus op de nieuwe Africa Twin te plakken, claimt Honda dus op voorhand in elk geval veel terreinvaardigheid voor hun nieuwe adventure-machine.

De L achter de cilinderinhoud verraadt dat men volkomen tegen de verwachtingen in niet heeft gekozen voor een V-twin-motorblok, zoals de Africa Twin vroeger had (en zoals ook de Transalp bijvoorbeeld heeft), maar dat er een nieuwe tweecilinder lijnmotor is ontwikkeld, ook wel paralleltwin genaamd. Die keuze schijnt al in een vroeg ontwikkelingsstadium gemaakt te zijn, simpelweg omdat een paralleltwin met beide cilinders naast elkaar compacter is dan een V-twin. Om de machine wel een V-twin-karakter mee te geven, kreeg hij een krukas met 270° verzette kruktappen, zodat hij wel het vonkinterval en motorkarakter van een V-twin kreeg. Twee balansassen houden de trillingen in toom.

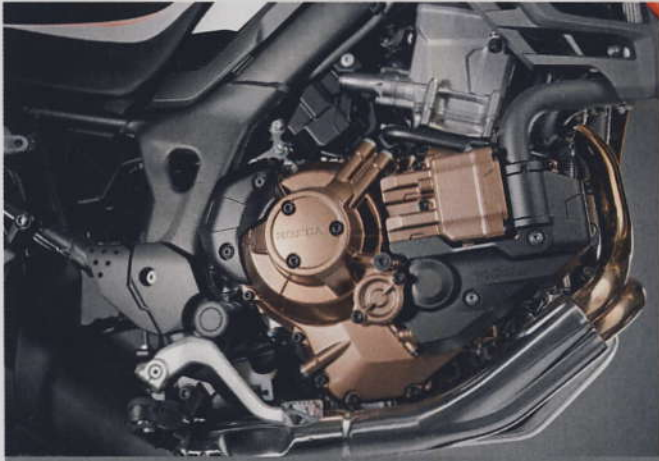
De cilinderkoppen leenden het Unicam-principe van de CRF-crossmotoren: de enkele nokkenas bedient de twee inlaatkleppen per cilinder direct, en met tuimelaars worden vanaf deze nokkenas de twee uitlaatkleppen in elke cilinder bediend. Een hele mooie en compacte constructie, die zich in de motorcross bewezen heeft.

Een hoogvlieger qua vermogen en prestaties is de Africa Twin in het verleden nooit geweest: ook ruim 20 jaar geleden was 62 pk weinig indrukwekkend, ook al kon de oer-Africa Twin er werkelijk alles mee en bleek je nooit vermogen tekort te komen.

Het lijkt erop dat men zich dat laatste bij de ontwikkeling goed heeft gerealiseerd: Honda heeft zich duidelijk niet gericht op de superbikes onder de allroads, zoals de KTM 1190 en Ducati Multistrada, die een brute 150 tot 160 pk onder de tank hebben, maar net als bij de oude Africa Twin was het Honda duidelijk weer te doen om bruikbaar vermogen met een hele lineaire afgifte: het nieuwe model wordt opgegeven voor 70 kW (95,2 pk) bij 7.500 tpm, waarbij de koppelkromme zeer vlak verloopt. Met andere woorden: het maximale koppel is dan wel 98 Nm bij 6.000 tpm, maar tussen de 2.500 en 8.000 toeren heb je gevoelsmatig steeds bijna de volle trekkracht beschikbaar en dat maakt het blok heel soep en voorspelbaar.

Qua transmissie kun je op de nieuwe Africa Twin kiezen tussen een normale zesbak en Honda's automatische DCT-bak. Deze DCT biedt Honda inmiddels op negen modellen aan en wereldwijd blijkt momenteel 48% van de kopers van deze modellen te kiezen voor de DCT-versie, met de Crosstourer en NC-serie voorop. Nu wordt de DCT continu doorontwikkeld en op de nieuwe Africa Twin zit de modernste versie met geperfectioneerde software plus een hellingsensor, waardoor hij bergop juist verder doortrekt in toeren voordat hij schakelt, en bergaf juist wat vlotter terugschakelt voor meer motorrem. Naast de manuele schakelmogelijkheid (met flippers op het stuur of met een optionele versnellings-

EERSTE TEST HONDA CRF1000L AFRICA TWIN



De CRF1000L is tegen alle verwachtingen in niet uitgerust met een V-twin-blok, maar met een parallel-twin. Dit is de versie met DCT-transmissie.



Vanuit de buddyseat heb je uitzicht op het verticale, rally-achtige digitale dashboard.



Mooie wave-schijven, radiale klauwen en een groot 21-inch wiel voor het betere terreinvermogen.

pook) kun je nu kiezen uit vier automatic-standen (van normaal tot heel sportief, waarbij hij in elke versnelling bijna tot het rode gebied doortrekt). Daarnaast is er nog een zogenaamde G-knop op het dashboard, waarmee je de reactietijd van het aangrijpen van de koppeling verkleint. In plaats van mooi soepel aangrijpen werkt de automatische koppeling dan veel directer, alsof je eigenhandig een gewone versnellingsbak zonder koppeling in een andere versnelling schopt. Kortom: op deze manier kun je kiezen uit 80 verschillende schakelmodi, daar moet er toch een bij zitten die past bij jouw rijstijl. Bovendien kun je als rijder de DCT altijd overrulen met de flippers, waarna de draad gewoon weer automatisch opgepakt wordt. Het nieuwe en zeer compacte motorblok zit in een stalen frame, dat trouwens wel het uiterlijk heeft van een aluminium exemplaar. Vreemd genoeg zit er geen aangeschroefd achterframe op, maar vormt dat één geheel met het hoofdframe. Dat zal ongetwijfeld te maken hebben met de belastbaarheid van de achterkant (denk aan een duopassagier, aluminium koffers en bagage), maar bij een stevige valpartij is dit wel kwetsbaarder.

Al is staal natuurlijk wel weer veel makkelijker te repareren, wáár ter wereld je ook bent... De Showa-vering is voor en achter volledig instelbaar en heeft forse veerwegen van 230 mm voor en 220 mm achter. Ook op de remmen is niet bespaard, met voor zelfs mooie radiale remtangen en forse wave-remschijven. Opmerkelijk is dat de Africa Twin ook leverbaar wordt zonder ABS, volgens Honda omdat daar juist bij dit model vraag naar is. Kies je wel voor ABS, dan krijg je een geavanceerd systeem van Honda, niet voor niets één van de voortrekkers op dit vlak. Met een druk op de knop kun je bovendien het ABS op het achterwiel uitschakelen voor het echte terreingebruik, zodat je dus met een blokkerend achterwiel een steile helling af kunt roetsjen, of de motor op een gravelpad al slippend de bocht in kunt remmen. Bij het ABS hoort trouwens ook een in drie standen instelbare (plus volledig uit te schakelen) tractiecontrole, die het motorvermogen knijpt door de beide gaskleppen iets

te sluiten als het achterwiel teveel doorspielt. De eerste tegenvaller komt in Zuid-Afrika - waar we de kans kregen om twee dagen met de nieuwe Africa Twin op pad te gaan - dan ook al na een paar kilometer. Op het eerste beste gravelpad blijkt die tractiecontrole zo subliem te werken dat je in stand 1 het gas in elke bocht helemaal open kunt zetten, waar je met een perfecte powerslide driftend de bocht uitkomt. Dertig jaar op geoefend en het blijkt zo'n stukje elektronica het veel beter te kunnen. En bedankt Honda...

De Africa Twin CRF1000L blijkt op-en-top een Honda, want het is opstappen en wegrijden. De zitpositie is uitstekend, waarbij de motor tussen de benen lekker stevig aanvoelt. Ook staand op de voetsteunen pak je hij precies en kun je de motor goed tussen je onderbenen klemmen, voor het betere offroad-werk. De buddyseat is overigens in twee hoogtes op de motor te plaatsen en v



wie dat niet voldoende is, is er optioneel een hogere en een lagere buddyseat leverbaar. Het is even zoeken naar de bediening van alle elektronische systemen en wegwijs worden op het bijzonder informatieve dashboard (dat helaas in de brandende Afrikaanse zon bij 37 °C soms wat minder goed afleesbaar is), maar dan ben je er ook helemaal klaar voor. Het motorblok draait opvallend mooi en soepel, zonder dat er enige (vermoeiende) motortrilling te bespeuren is. Het vermogen komt er heel gedoseerd uit, je hoeft nooit bang te zijn dat de Honda je zomaar de baas wordt. Wat dat betreft is de nieuwe Africa Twin echt 100% een opvolger van zijn voorganger. Die had ook zo'n mooi lineair vermogen. Die Africa Twin-fans van weleer zullen dan ook zeker niet teleurgesteld worden.

Door de soepele motorloop en het feit dat er over het gehele toereengebied trekkracht aanwezig is, laat de CRF1000L zich kinderlijk eenvoudig berijden. Hij doet exact wat je als bestuurder wilt en een draai aan het gas is op elk moment genoeg om trekkracht aan het achterwiel te genereren. De keerzijde van zo'n vlakke vermogensafgifte is wel dat de 'wow-factor' een beetje ontbreekt. Omdat het zo soepeltjes gaat, voel je niet zo goed dat het best hard gaat. Je rijdt dus vaak harder dan je denkt met de Africa Twin, maar de motor geeft niet die indruk. Het motorblok is heel erg lief en de geoefende rijder of zeer sportief ingestelde rijder zal wellicht ook wel wat 'bite' missen. De 95 paardenkrachten zijn zo mooi uitgesmeerd, dat je niet het gevoel hebt dat ze staan te trappelen om aan het werk te gaan. Je mist een beetje het dartele en frivole. Of misschien wel het stoute, angstaanjagende. Want dat laatste is de nieuwe Africa Twin helemaal vreemd; hij eet onder alle omstandigheden uit je hand. Maar zoals gezegd, het is ook meer een gevoelskwesitie, want in de praktijk rij je met de Africa Twin héél makkelijk héél >

INTERVIEW CHRÉTIEN BERGER VAN HONDA BENELUX

Honda Nederland heeft een reorganisatie achter de rug en kreeg een Benelux-entiteit die vanuit Brussel wordt aangestuurd. Het merk viel daardoor met name in Nederland qua verkopen terug. De Nederlander Chrétien Berger is sinds begin dit jaar verantwoordelijk voor de Honda-motorfietsen. MotoPlus sprak met hem.

■ **Honda Nederland heeft dus een reorganisatie achter de rug, waarbij de Benelux voortaan door één centrale importeur wordt bediend. Hoe is de stand van zaken op dat gebied?**

■ "Reorganiseren en opnieuw opstarten is altijd een lastig proces. Deze weg is twee jaar geleden ingeslagen en er is dus veel veranderd. Het duurt dan ook even voor alles op zijn plaats valt, maar inmiddels hebben we op alle fronten de stijgende lijn weer te pakken. In België zijn we nog altijd de absolute nummer één. Dat komt ook door onze historie; België was het eerste Europese land waar Honda ooit begon en is gevoelsmatig een beetje de Europese thuisbasis van Honda. Bovendien is de 125 cc-klasse heel erg groot in België en juist daarin heeft Honda een stuk of tien modellen. Maar Nederland is inderdaad andere koek. Door de reorganisatie hebben we in ons land aan het begin van het seizoen achterstand opgelopen en zakten we naar de vijfde plaats qua verkopen. Maar sinds een maand of vier is ons team compleet en kunnen we de dealers weer alle ondersteuning bieden. We zijn nu met een inhaalslag bezig en winnen rap marktaandeel terug. Dat zijn we als grootste motormerk ter wereld natuurlijk ook aan onze stand verplicht. En zonder dat ik daarover nu al veel kan zeggen, durf ik wel te stellen dat de toekomst er voor ons prima uitziet, met een prachtige line-up voor de komende jaren! Er gaat namelijk echt weer wat gebeuren bij Honda!"

■ **Wat nu al gebeurt is natuurlijk de komst van de nieuwe Africa Twin, één van de speerpunten van Honda in 2016. Wat onderscheidt deze machine van andere allroads?**

■ "De Africa Twin geeft vooral een nieuwe richting aan. Ik zie het als het eerste nieuwe model van Honda dat teruggaat naar de basis, naar de core van Honda. En altijd staat het plezier in het motorrijden voorop. We hebben heel goed naar onze historie gekeken. Wat heeft de Africa Twin ruim 20 jaar geleden op de kaart gezet? Niet zijn vermogen of zijn topsnelheid, maar wel zijn rijplezier, zijn rijgemak, zijn onovertroffen handelbaarheid. Dat zijn dus de punten waarin ook deze nieuwe machine moest uitblinken. Je hebt tegenwoordig heel veel allroads, maar deze kan écht alles, het is zonder twijfel de meest allround machine die er te koop is. Eentje die alles kan wat zijn bestuurder wil. Wij zijn ervan overtuigd dat iedereen die ermee gaat rijden onder de indruk zal zijn. Er is echt veel werk gemaakt van deze nieuwe Africa Twin; de on/off-markt zoals wij dat noemen is tegenwoordig - samen met de naked bikes - voor een fabrikant van zware motoren het meest belangrijke segment. Daarin wil je als Honda dus nadrukkelijk aanwezig zijn. En dat zijn we, want naast

de nieuwe Africa Twin hebben we natuurlijk ook nog een vernieuwde Crosstourer en een vernieuwde NC750X. Die laatste is voor ons ook een zeer belangrijk model."

■ **De nieuwe Africa Twin wordt ook leverbaar met Honda's unieke automatisch schakelende DCT-transmissie. Past dat wel bij elkaar?**

■ "Zeker weten. Ook de DCT is continu in ontwikkeling en heeft enorme stappen gemaakt. De nieuwste versie op de Africa Twin zal iedereen verbazen, daar ben ik van overtuigd. Bovendien past de DCT naadloos bij Honda's filosofie: mensen optimaal laten genieten van het motorrijden. Je geen zorgen hoeven te maken over het schakelen en maximaal plezier hebben van het rijden. Maar we beseffen ook dat de motorrijder ondanks de pure hightech-systemen van de laatste jaren toch best traditioneel ingesteld is. Hij zal gestimuleerd moeten worden om de DCT te proberen, vandaar dat we komend jaar weer met de DCT-toer door Nederland gaan, zodat iedereen het eens geheel vrijblijvend mag uitproberen. Mensen laten voelen wat het inhoudt en hoeveel plezier het kan geven als je je helemaal geen zorgen meer hoeft te maken over het schakelen. Vrijwel iedereen die ermee gaat rijden komt enthousiast terug, dat is voor ons het beste bewijs dat DCT een nuttig systeem is, óók op de nieuwe Africa Twin. Daar zit de allernieuwste generatie DCT op; zelfs ervaren zandhazen gaan daarmee overstap, zeker weten!"

■ **Honda is heel prominent aanwezig in de motorsport, van MotoGP tot rally en van trial tot motocross. Toch lijkt jullie imago niet super-sportief, eerder behoudend en keurig netjes.**

■ "Honda is inderdaad zéér aanwezig in alle takken van motorsport. En met succes, want kijk alle lijstjes er maar op na: Honda is in veel takken van sport het merk met de meeste overwinningen en de meeste kampioenschappen. Onze prestaties in de motorsport zijn overweldigend en in alle disciplines is Honda op technisch gebied toonaangevend, daar twijfelt helemaal niemand aan. Of we het nu over de Dakar Rally hebben of over trial-rijden, of over motocross of - uiteraard - de MotoGP: op een Honda zit je goed! Maar we dragen dat sportieve succes gewoon wat minder uit op onze straatmotoren. Op straat telt voor Honda vooral het probleemloze rijplezier en het onbezorgd genieten. Maar achter de schermen speelt de sport wel een hele grote rol bij de ontwikkeling van onze nieuwe motoren. Zoals de huidige Dakar-rallymachines op sommige punten weer model stonden voor de nieuwe Africa Twin. Dat is precies de manier waarop Honda zijn sportsuccessen vertaalt naar de gewone weg."





Op alle fronten is er veel aandacht voor de nieuwe Africa Twin besteed, toe met de mooie koplampen aan toe.

hard, zonder dat je het idee hebt dat het de motor of zijn bestuurder moeite kost. In een mum van tijd zit je op 175 km/uur en ook de 200-grens slecht je zonder enig probleem. Maar daarboven wordt het toch sprokkelen: het Autobahn-racen is gevoelsmatig het minst geëigende werkgebied van deze zeer breed inzetbare nieuwe Africa Twin. Al ligt dat laatste dan absoluut niet aan de zitpositie en de windbescherming, want die zijn beide uit de kunst. En als we het over Autobahn-racen hebben: ook de rechtuitstabiliteit van deze nieuwe Honda is fenomenaal. Ook volgas rechthout blijft hij superstabiel als op rails rijden. Die stabiliteit - mede te danken aan het feit dat het motorblok op zes punten vastzit aan het frame en er dus één

stijf geheel van maakt - is subliem, zonder dat hiervoor trouwens een stuurdemper nodig was, of zonder dat de voorvork onderuit moest zakken voor veel naloop. Integendeel: in het betere stuurwerk laat de Africa Twin zich moeiteloos insturen en omgooien in snelle bochtencombinaties, waarvan ze er in de binnenlanden van Zuid-Afrika heel veel hebben, wat een motorparadijs! En door de lekkere stuurgeometrie stuur je de nieuwe Africa Twin zonder enige moeite en kun je hem bijvoorbeeld heel makkelijk keren op de weg. De Africa Twin wordt standaard geleverd op Dunlop Trailmax-banden en die zijn toch behoorlijk straat-georiënteerd. Daar voldoen ze heel erg goed, maar ook op de vele gravelwegen rijden ze heel behoorlijk. Op de tweede testdag - waarin we meer offroad reden - waren er Conti TKC80's gemonteerd voor meer grip in het terrein en op de stenen.

Opmerkelijk is trouwens dat Honda de Africa Twin weer binnenbanden toepast: er zijn dus normale gespaakte wielen gemonteerd en in de originele Dunlop-banden zitten binnenbanden. Reden hiervoor is dat dit in het terrein veel beter werkt omdat de tubeless banden en velgen daar erg kwetsbaar zijn. Het eerste dat elke avonturier doet die met zijn allroad het serieuze terrein in gaat, is binnenbanden monteren in de oorspronkelijke tubeless banden. En dat heeft Honda nu dus al voor je gedaan. Naast dat dit in het terrein veel minder kwetsbaar is, kun je een lekke binnenband ook vrij eenvoudig zelf repareren als je onderweg bent op wereldreis. Of lanen en verlaten onverharde bergpas in de Alpen of Pyreneeën staat...

De gewone versnellingsbak schakelt erg goed: licht en zeer trefzeker. Maar de meeste aandacht ging toch uit naar de DC-versie, juist omdat Honda er nieuwe, aangepaste software voor heeft ontwikkeld. Sinds drie jaar dat de DCT nu op de markt is, er bijna continu een doorontwikkeling geweest en deze laatste uitvoering mag zonder meer bijzonder geslaagd genoemd worden. De eerdere die-hards zullen het actieve van zelf schakelen

HISTORIE HONDA AFRICA TWIN

De eerste Honda Africa Twin verscheen in 1989 op de markt. Het was een soort civiele rallymachine, afgeleid van de NXR750 waarmee Cyril Neveu (1986 en 1987), Edi Orioli (1988) en Gilles Lalay (1989) de oer-Dakar-rally van Parijs naar Dakar in Senegal wonnen. Die XRV650 Africa Twin had een water-

gekoelde 642cc V-twin die 50 pk leverde. De machine woog 192 kg en had een 24-liter tank. Twee jaar na de introductie volgde een update naar 750 cc. De XRV750 Africa Twin leverde 59 pk, maar was met zijn 210 kilo ook een stuk zwaarder geworden. In 1993 volgde andermaal een forse update, waarbij

de cilinderinhoud van de XRV750 ongewijzigd bleef, maar het blok met zijn 62 pk weer iets sterker werd. Bovendien kreeg de motor een nieuw frame, een ander uiterlijk en een lager gewicht, want hij woog nu 202 kilo. Deze XRV750 Africa Twin bleef tot 2003 in vrijwel onveranderde vorm op de markt.



**NXR750
Rothmans**



**XRV650
Africa Twin**



**XRV750
Africa Twin**



De veervoorspanning achter is in een handomdraai aan te passen.



Alle schakelaars zijn mooi gerangschikt in de stuurarmaturen.



De G-knop verkort de DCT-reactietijd zodat je wat bruter schakelt en koppelt.



was in de Pyreneeën en moest concluderen dat die echt veel makkelijker reed dan zijn 150 pk sterke broertje, de 1190R Adventure.

We hebben er in mijn ogen veel te lang op moeten wachten (welk merk heeft inmiddels geen 'adventure-bike'?), maar de herintroductie van de Honda Africa Twin CRF1000L is in mijn ogen toch zeer geslaagd. Bij de ontwikkeling zijn weloverwogen keuzes gemaakt (denk bijvoorbeeld aan het gebruik van binnenbanden). Dat geeft maar aan dat niets vanzelfsprekend was, alleen dat de machine een waardige opvolger zou moeten worden van het icoon uit het einde van de vorige eeuw. En dat is gelukt: de Africa Twin CRF1000L is klaar voor het nieuwe avontuur. De machine rijdt geweldig, stuurt scherp en snaarstrak, is fraai afgewerkt en biedt de laatste stand der techniek. Het motorblok slaat echt geen klap verkeerd en doet zijn werk zeer gecontroleerd. Misschien wel ietsje te, waardoor hij niet aanvoelt als een levendige spring-in-'t-veld. Maar eerlijk is eerlijk: zijn succesvolle voorganger had exact datzelfde karaktertrekje. Juist door die totale controlebaarheid is deze nieuwe Africa Twin een hele echte Honda: alles werkt subliem, alles zit op de goede plaats en het is ook nog eens hufferproof. Hiermee kun je werkelijk iedereen met een gerust hart een rondje om de wereld sturen! En bovendien is de prijs van de nieuwe Africa Twin behoorlijk scherp: € 14.890,- voor de versie met ABS en tractiecontrole. De basisversie, dus zonder ABS en tractiecontrole, kost € 1.000,- minder, maar zal in Nederland - met name door het ontbreken van ABS - waarschijnlijk geen alternatief zijn. <

wellicht missen, maar over het algemeen kun je zeggen dat de DCT het leven van motorrijders makkelijker maakt. Dat merken we bijvoorbeeld op een slingerende bergweg: op de manueel geschakelde machine moet je ook een deel van je gedachten bij het schakelen houden en zeker in bergachtige gebieden vaak toch een keer meer terugschakelen dan je van plan was. Met de DCT wordt je dat helemaal uit handen genomen en kun je jezelf concentreren op het rijden, sturen, gasgeven en remmen. Zeker met de DCT in de S2-stand, blijkt dit heel goed overeen te komen met het schakelgedrag van een sportieve rijder. Hooguit inremmend in een bocht overruledde ik hem nog wel eens door een keer extra terug te schakelen bij het insturen, zodat de motor iets kwieker de bocht uitkwam. En ook in het terrein blijkt de DCT de rijder te ontlasten. Zeker met het fijne ABS en tractiecontrole is het een kwestie van goed insturen en het gas erop zetten, waarna de techniek je aan alle kanten assisteert. Omdat je in elk geval één

ding minder aan je hoofd hebt (eigenlijk twee: koppelen en schakelen), kun je je meer focussen op het rijden zelf. Opmerkelijk was wel dat het benzineverbruik met de schakelbak net tegen de 1 op 20 lag (echte praktijkcijfers met een stevig tempo op berg- en gravelwegen), terwijl de DCT-versie in de S2-stand 1 op 18 opleverde. Met de DCT in de 'normale' drive-stand zou dat volgens Honda overigens een lager verbruik moeten opleveren dan dat je zelf haalt met een voetgeschakelde bak. Met zijn bijna 19-liter tank zou de actieradius dus onder normale omstandigheden meer dan 400 kilometer bedragen. In het terrein komen trouwens ook vooral de compacte bouw van de machine, het mooi gecentreerde en laag geplaatste zwaartepunt en het lage gewicht goed naar voren. Daardoor is de Africa Twin heel mooi te controleren en soepel te rijden. En daar blijken die 95 pk ook meer dan voldoende, iets wat ik eerder dit jaar ook al eens schreef toen ik een week met de eveneens 95 pk sterke KTM 1050 Adventure onderweg



De standaarduitvoering van de nieuwe Africa Twin wordt geleverd in zilvergrijs en zwart, de ABS/DCT-versies zijn er in de CRF-rallykleur (rood/wit/zwart) of in HRC-tricolore (rood/wit/blauw).

TECHNISCHE GEGEVENS HONDA CRF1000L AFRICA TWIN

■ **MOTOR** watergekoelde tweecilinder-lijn-motor met 270°-krukas en twee balansassen, Unicam OHC-cilinderkoppen, ketting-aangedreven nokkenassen, vier kleppen per cilinder, wet-sump-smering, EFI-injectie, hydraulisch bediende natte multiplaatkoppeling (met remkoppelbegrenzer) en zesversnellingsbak of automatische Dual Clutch-transmissie met zes versnellingen, viervoudig instelbare HSTC-koppelbegrenzer, O-ring-ketting.
Boring x slag 92,0 x 75,1 mm
Cilinderinhoud 998 cc

Compressieverhouding 10,0 : 1
Maximum vermogen 70 kW (95,2 pk) bij 7.500 tpm
Maximum koppel 98 Nm bij 6.000 tpm

■ **RIJWIELGEDEELTE** stalen dubbel wiegframe, instelbare Showa upside-down-telescoop Ø 45 mm, aluminium achtervork met ProLink-systeem en instelbare monoschokdemper, voor twee 310-mm schijven met radiale vierzuiger klauwen, achter 256-mm schijf met eenzuiger klauw, uitschakelbaar ABS.

Gespaakte wielen 2.15 x 21; 4.00 x 18
Bandmaten 90/90-21; 150/70-18
Banden op testmotor Dunlop Trailmax

■ **MATEN EN GEWICHTEN** wielbasis 1.575 mm, balhoofdhoek 62,5°, naloop 113 mm, veerweg v/a 230/220 mm, zithoogte 850/870 mm, rijklaar gewicht volgetankt 228 kg, tankinhoud 18,8 l.
Service-interval 12.000 km
Garantie 2 jaar
Kleuren standaardversie: zilver en zwart.
Kleuren ABS/DCT-versies: CRF-rally (rood/wit/

zwart) of HRC-tricolore (rood/wit/blauw).
Originele accessoires: o.a. zijkoffers, topkoffer, hoge ruit, winddeflectors, DCT-schakelpedaal, verwarmde handvatten, 12-volt stopcontact, mistlampen, valbeugel, alarm.
Prijs NL standaard: € 13.890,-;
ABS/TC: € 14.890,-; **DCT/ABS/TC:** € 16.190,-.
Prijs B standaard: € 12.325,-;
ABS/TC: € 13.135,-; **DCT/ABS/TC:** € 14.325,-.

■ **INFO** www.honda.nl of www.honda.be