

**DA**  
WO DER WINTER AUFHÖRT

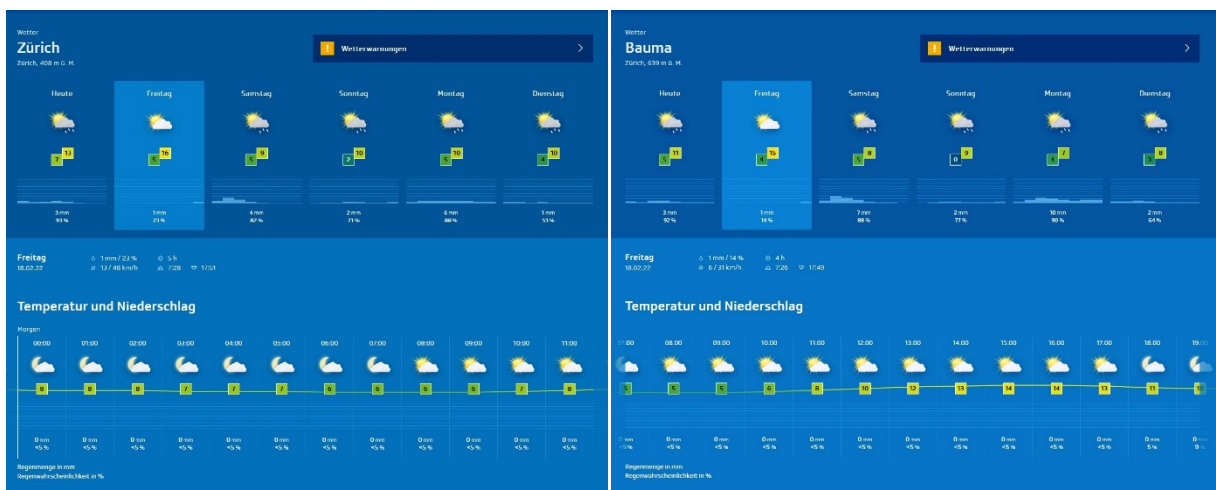
**SAVE  
THE 14.-19.02.2022  
DATE**

**HONDA NT1100  
EXCLUSIVE WEEK**

**SCHWEIZER PREMIERE  
NEUE HONDA NT1100  
BEI IHREM HONDA-HÄNDLER**

**HONDA**

Anlässlich der Einladung von Honda (Schweiz) zur Test-Week kontaktierte ich Ivan Eberle von Honda-Keller, ob er nur eine Maschine habe zum Anschauen oder auch zum Fahren. Als er die Probefahrtsmöglichkeit bejahte, schaute ich sofort im Wetterbericht nach, wann die beste Gelegenheit in der Woche 7 wäre: Und, welch ein Glück, in der Temperaturkurve ging es am Freitag steil nach oben mit Tagestemperaturen zwischen 15 (Mittelland) und 18 Grad (Basel/Wallis).



Ein Bericht von Urs Tobler, Töff-Fahrlehrer und seit 1974 mit Honda-Motorrädern unterwegs.



Da meine Motorräder über den Winter jeweils längere Zeit unbenutzt bleiben, nahm ich die Chance wahr, die Honda ST1100 Pan European (Jg. 1997) wieder mal hervorzunehmen und begab mich auf den kleineren Strassen in Richtung Bauma: Unterwegs traf ich auf Ortschaften wie Freudwil, Sommerau, Isikon oder Dürstelen. Kurz vor zwei Uhr traf ich in Bauma ein, unterwegs hatte ich noch meine Lüftungsschlitze öffnen müssen, weil es mir in meiner Winterausrüstung zu heiss wurde.

Da sich ein weiterer Interessent telefonisch für 2 Uhr angemeldet hatte, liess ich ihm den Vorsprung: So übernahm ich etwa um 14.40 Uhr den Töff und machte mich auf «meine Testrunde», wie ich sie damals bereits mit der Africa Twin zurückgelegt hatte. Damals hatte mich gestört, dass das DCT-Getriebe in den Kurven hochgeschaltet hatte, ansonsten war ich (wie immer) begeistert: Es macht richtig Spass, den Töff fahren zu lassen und ihm den Anteil des Schaltens abzugeben. Noch heute wundere ich mich, weshalb kein anderer Hersteller sich dieser Technik angenommen hat. Denn das DCT, von Honda «Dual Clutch Transmission» genannt, als Doppelkupplungsgetriebe bekannt, ist in der 4. Generation, wie es sich auf der 2021er-Africa Twin und nun auf der 2022er NT1100 findet, konkurrenzlos auf dem Markt: Ob es hoch- oder runterschaltet, es gibt nie einen Ruck, die Übergänge sind sanft und je nach Gasstellung bzw. Mode schalten die Gänge früher oder später. In der 50er-Zone fährt sie automatisch im 5. Gang, schaltet also vom 6. Gang zurück, damit der Motor nicht untertourig bewegt wird. Die



einzige kitze-kleine Kritik, die ich noch anbringen kann, ist das leichte Schütteln bei tiefer Geschwindigkeit, wenn es leicht bergauf geht. Dies war in der Situation nach dem Rest. Löwen (Leue-Ruedi, sei gegrüsst!), wo man die Strecke nach Blitterswil leicht ansteigend fährt, dies war im Drive-Mode, im Sport-Mode fuhr er diese Geschwindigkeit im 4. Gang.



Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung riss ich jeweils das Gas richtiggehend auf, um zu schauen, wie das Getriebe schaltet: Es ist, wieder je nach Gaststellung, ein Kick-down-Effekt, indem das Getriebe zwei, drei Gänge tiefer ansetzt, um maximal zu beschleunigen. Im normalen Fahren wird man einfach weniger stark Gas geben und dann wird im Drive-Modus im hohen Gang Schubartig, wie es das Wort sagt, «artig» beschleunigt, bis man (viel zu schnell ...) das legale Ausserortstempo erreicht.



Nun zu meinen Fahreindrücken: Mit dem Windschutz (die Scheibe stand in der höchsten Stellung) merkt man vom gefahrenen Tempo überhaupt nichts: Ruck-zack ist man jenseits der Legalität, vor allem nach einem Überholmanöver ausserorts. Vor starken Kurven muss der Tacho konsultiert werden, denn (auf jeden Fall ich) ich hatte kein Geschwindigkeitsempfinden, so leichtfüssig war diese Tourenmaschine unterwegs. Ich fühlte mich gut aufgehoben: Sitzbank, Lenker und Fussraster passten mit meiner Körpergrösse perfekt, obwohl ich eine Beinlänge wie dies normalerweise Personen mit einer Körpergrösse 1.90 habe. Ich war etwas faul und benützte oft nur die Vorderbremse, d.h. für das Fusspedal hätte ich meinen Fuss anheben müssen. Dies ist wohl dem engeren Winkel meiner etwas überlangen Beine zu verdanken. Da der Motor, vor allem bergab, exzellent bremst, war ich trotz forschem Tempo mit wenig Bremsmanövern konfrontiert. Auch dies ist einer der Vorzüge des raffinierten DCT-Getriebes, welches den Bremsbedarf durch den Motor inklusive mit Zurückschaltmanövern mit Ausgleichsgas zwischen den Gängen sanftweich überträgt. Das war das beste DCT, das ich je gefahren bin.

In den Unterlagen von Honda wird das Gewicht des DCT-Modells mit 248 Kilogramm vollgetankt (inkl. 20 Liter Benzin) angegeben, ohne DCT ist sie 10 Kilos leichter. Aus dem Testbericht von 1000PS konnte ich entnehmen, dass die Koffer je Seite mit 6 Kilos Extragewicht zuschlagen, das Topcase, welches in der Vollausstattung montiert war, wird wahrscheinlich weitere 8-10 Kilos wiegen. Vom Gewicht konnte ich überhaupt nichts merken, weder im Fahr- noch im Schiebetrieb: Ich errichte leicht den Boden und, im Gegensatz zur früheren grossen Varadero, fühlte sie sich total leicht an. Einlenken auch in engste Kurven, wie sie auf dem Weg nach Sternenberg vorkommen, ist weder mit Arbeit noch mit Nachdruck verbunden, sie fährt einfach – vom Gewicht spürt man überhaupt nichts. Das war für mich eine Offenbarung: Dies ist bestimmt der Gewichtsverteilung des Zweizylindermotors zu verdanken, der zusammen mit den kleineren 17 Zoll-(Strassen-)Rädern in wenig spektakulären Grössen (vorne 120, hinten 180 Millimeter breit) eine hervorragende Balance ergibt. Die Bremsen sind zupackend,

aber kaum aggressiv. Die Schräglagenfreiheit ist im 1-Personen-Betrieb ohne Tadel, drei Mal streifte ich in nach aussen abfallenden Rechtskurven, in Linkskurven kam ich nie ans Limit. Dank den warmen Temperaturen hatte ich volles Vertrauen in den Reifengrip und wurde nicht enttäuscht.

Als ich die erste Runde absolviert hatte, nach etwa 20 Minuten Fahrt, realisierte ich, dass ich die ganze Runde im Drive gefahren war: Wie konnte ich die Maschine beurteilen, wenn ich nicht ein einziges Mal den Mode gewechselt hatte. So bog ich nach dem Bahngeleise nicht links, sondern nach rechts ab für eine zweite Runde. Diese absolvierte ich komplett im Sport-Mode. Die Maschine fuhr in den kleineren Gängen hochtouriger und war deshalb lauter. Sie war immer aggressiv am Gas und reagierte immer heftig auf jeden Gaswechsel, was überhaupt nicht meinem Fahrstil entspricht. Wahrscheinlich war ich auch etwas schneller unterwegs, weil in den tieferen Gängen natürlich bei jedem Gasgeben sofort eine heftige Beschleunigung resultierte. Auch im Sportmodus waren alle Gangwechsel beim Hoch- und Runterschalten absolut stossfrei, d.h. es waren keine Schläge zu spüren: Eine Kupplung wird ausgekuppelt, je weniger Eingriff sie hat, desto mehr Eingriff hat die andere – das Zusammenspiel sitzt perfekt innert Sekundenbruchteilen. Ein Geniestreich ihrer Erbauer, die bereits auf 12 Jahre Erfahrung bei -zig verschiedenen Honda-Modellen zurückschauen. Ich bin fest davon überzeugt, dass diese Technik extra für die GoldWing entwickelt wurde und alle kleineren Maschinen dazu dienten, diese Technik für den 1800er-Sechszylinder-Motor vorzubereiten. Der Sportmodus war mir zu laut, zu aggressiv, da ich normalerweise nicht im Rennmodus unterwegs bin.

Glücklich und zufrieden bog ich diesmal nach den Barrieren beim Bahnhof in Bauma nach links ab und brachte die NT1100 unbeschadet zurück: Das ist keine Selbstverständlichkeit, denn 1982 machte ich ebenfalls eine Probefahrt mit einem neuen Honda-Modell, der VF750S, einer der ersten Vierzylinder-V-Modelle, welche allerdings etwas weiter ging: Hans Keller sagte mir bei der Abfahrt, dass er keine Zeit hätte, mich zusammenzulesen – das meinte er bestimmt spasseshalber – und oberhalb von Urnäsch kam ich auf Splitt-übersäter Strasse ins Rutschen und landete in einem Pfosten. Die Schulter war ausgekugelt, ein Mittelhandknochen war in Brüche gegangen, ans Weiterfahren war nicht zu denken. Das war glaub ich der letzte Strassensturz in meiner Karriere, abgesehen von einem kleinen Ausrutscher bei tiefer Geschwindigkeit auf nassem Kuhfladen mit meiner Aspencade selig vor etwa 3, 4 Jahren ohne Folgen für mich und Maschine: Den Holzpfosten, der mir auf dem Weg ins Gras begegnete, musste der Bauer ersetzen: Er war ja auch derjenige, der keine Anstalten machte, die mit Kuhfladen übersäte Fahrbahn zu reinigen. Das war direkt vor Sebi's Haustüre, bzw. auf der letzten Kurve vor seinem Hof. Was mich dieser Sturz in Urnäsch auch gelehrt hat, ist in der Privathaftpflicht-Versicherungspolice genau hinzusehen, was im Kleingedruckten steht: Versichert waren Unfälle beim Gebrauch von Motorwagen, nicht von Motorfahrzeugen. Die Reparatur, die 3500 Franken gekostet hat, zahlte ich aus meinem eigenen Sack – das war zu dieser Zeit ein Monatsgehalt. Das hat mich noch mehr geschmerzt, als die kaputte Schulter und die kaputte Hand: «Zürich»-versichert ...

Die neue NT1100 von Honda ist eine tolle Tourenmaschine für all jene, die nicht ein Motorrad mit dem Prestige einer GoldWing brauchen, auch kein Adventure-Bike im Stil einer Africa Twin oder einer BMW GS, da man ja sowieso kaum je auf nicht-asphaltierter Strasse unterwegs ist, wo diese grossen Strassenenduros kaum Vorteile besitzen. Sie ist in der Version mit Koffern und TopCase voll touren-tauglich, hat serienmässig einen Hauptständer und einen Haufen Features, wie Griffheizung, Tempomat, ABS, TCS usw. die «nice to have» sind, aber nicht den grossen Haufen an Elektronik, wie sie in dieser Klasse inzwischen von allen Herstellern, von Ducati bis Triumph geboten wird. Bestimmt wird es später auch noch eine (teurere) Version geben, mit elektronischem Fahrwerk usw. Die jetzige Version ist gut und preiswert, auf alle Fälle für das Gebotene nicht teuer. Und, da sie auf der Technik der bisherigen Africa Twin (wie auch der 1100er-Rebel) aufgebaut ist, kann man ohne irgendwelche Zweifel auch eine aus der ersten Serie kaufen.

---

Eine Bemerkung: Per Zufall bin ich auf «Varahannes» gestossen, als ich einmal im Internet Erfahrungsberichte studierte. Hannes heisst so, weil er ,mit seiner Honda Varadero 1000 bereits über 700'000 Kilometer gefahren ist. Honda hat ihm 2016 eine neue Honda Africa Twin mit DCT zur Verfügung gestellt, mit der er bereits über 400'000 Kilometer gefahren ist – ohne technische Probleme!



Fahrtenbuch Africa Twin 2021:

[http://www.varahannes.at/index\\_htm\\_files/Fahrtenbuch-2021.pdf](http://www.varahannes.at/index_htm_files/Fahrtenbuch-2021.pdf)

6.3.2019 - 1000 PS 200'000 km

<https://www.youtube.com/watch?v=xqSM110ID-4>

4.10.2020 1000 PS 300'000 km

<https://www.youtube.com/watch?v=-rY3rkRleus>

1.9.2017 1000 PS 100'000 km

<https://www.youtube.com/watch?v=qfLORXI8CBY>

kurz vor 200'00 km Fahrscenen, im Regen super, Vorfahrerin mit Fahrfehlern falsche Linienwahl

<https://www.youtube.com/watch?v=G6iHQrUk8dU>

Spitzkehren Video

<https://www.youtube.com/watch?v=0QXeI18x3D8>