

Presseinformation

3. Juni 2014

Honda CRF250R Modelljahr 2015

Mit Luftgabel und Motor-Setup per Knopfdruck

Innovativ verbessert wurde die CRF250R für die MX2-Klasse. Das Chassis glänzt mit einer schlaue konstruierten 48mm Showa Upside-Down Gabel sowie einer 260 mm Bremsscheibe vorne. Weiters wurde die CRF250R – wie die große Schwester CRF450R – mit einem Fahrmodus-Schalter ausgestattet, der drei Setup-Möglichkeiten bietet. Eine neue Abgasanlage sowie Feinschliff in den Details runden den Modelljahrgang 2015 ab.



Die CRF250R fürs Jahr 2015

Presseinformation

Einleitung

In der hart umkämpften MX2-Kategorie gehört Hondas CRF250R seit Jahren zu den besten Fahrzeugen, die ambitionierte Motocross-Piloten erwerben können. Das Viertakt-Einzyylinderherz überzeugt mit kraftvollem Punch und das moderne Aluminiumchassis mit rasiermesserscharfem Handling. Dank ausgezeichneter Technik, die jedes Jahr weiter verbessert wird und stets zuverlässig funktioniert, liegen MX-Enthusiasten auf der Suche nach einem modernen, konkurrenzfähigen und technisch problemlosen Sportgerät mit der CRF250R genau richtig – mit dem 2015er Jahrgang mehr denn je.

Mit dem Modelljahr 2014 haben die Honda Entwickler die CRF250R mit einem neuen Aluminiumrahmen ausgestattet, wobei die Grundarchitektur wie auch die Philosophie der Massenzentralisierung von der CRF450 abstammten. Die neue CRF250R des Modelljahrgangs 2015 präsentiert sich dank neuer Radführungs-Komponenten und fortschrittlicher Motortechnologie erneut weiter verbessert. So bleibt die MX2-Maschine dem großen Flaggschiff-Schwestermodell entwicklungsstechnisch hart auf den Fersen, was Motocrossern der professionellen Szene ebenso zum Vorteil gereicht wie ambitionierten Freizeit- und Hobby-Crossern.

Modellvorstellung

Die CRF250R des Jahrgangs 2015 wurde mit einer neuen 48mm Showa Luftgabel ausgestattet. Da die MX2-Maschine im Prinzip über den Aluminiumrahmen der hubraumstärkeren CRF450R verfügt, (die ebenfalls mit Luftgabel - allerdings von Kayaba – ausgestattet ist), kann nun auch die 250er CRF mit dem luftgefederten Radführungsteil das konstruktive Potential noch besser ausschöpfen.

Die SFF-AIR-TAC-Luftgabel von Showa ist eine komplette Neukonstruktion. Das Kürzel SFF steht für „Separate Front Function“, weil Zug und Druckstufe für die Dämpfung jeweils rechts und links getrennt in den Gabelholmen untergebracht sind. AIR (Englisch für Luft) steht für die Luftfederung. Triple Air Chamber (TAC) umschreibt die spezielle Konstruktion mit drei Luftkammern, die für das leichtgewichtige MX2-Bike entwickelt wurde. Die luftgefederte Gabel fällt signifikant leichter aus als eine

Presseinformation

herkömmliche Konstruktion mit Stahlfedern. Weitere Technik-Neuheit: Am Showa Dämpfer für das Hinterrad kommt für die Spiralfeder ein neues – noch leichteres und zugleich stärkeres - Material zum Einsatz.

Wie das jüngste CRF450R-Flaggschiff glänzt auch die CRF250R für 2015 mit einem neuen Fahrmodus-Schalter. Dieser EMSB-Switch (Engine Mode Select Button), stellt für Honda einen Durchbruch im Offroad-Sektor dar. Der Schalter auf der rechten Seite des Lenkers steuert drei Fahr-Modi über Zündung und Einspritzung. Modus 1 (Standard) aktiviert eine Allround-Abstimmung. Modus 2 (Smooth) bewirkt ein besonders sanftes Ansprechverhalten. Modus 3 (Aggressive) bewirkt eine aggressiv-direkte Gasannahme und entlockt dem Motor das letzte Quäntchen Power.

Die Twin-Schalldämpfer der CRF250R wurden modifiziert und weisen nun einen vergrößerten Durchmesser auf. Selbstredend wurden PGM-FI Kraftstoffeinspritzung und Zündmappings passend abgestimmt, um optimal mit den neuen Bauteilen zu harmonisieren. Die Folge ist ein nochmals verfeinertes und direkteres Ansprechen über das gesamte Drehzahlband. Weitere nennenswerte Neuerungen sind eine 260 mm Bremsscheibe vorne, frische Graphics sowie die Dunlop MX 52-Bereifung

Fahrwerk

Die SFF-AIR-TAC-Luftgabel wurde für die 2015er CRF250R entwickelt und harmoniert bestens mit der Rahmenkonstruktion aus Aluminium. Die von Showa gefertigte Vorderradführung ist bemerkenswert leicht und spart 1,3 kg Gewicht gegenüber dem Vorgängermodell. Die hochmoderne Gabelneuheit ist selbstverständlich voll einstellbar.

Eine Besonderheit ist, dass im rechten Gabelbein die Dämpfung sowohl der Zug- als auch der Druckstufe untergebracht sind, während auf der linken Seite ausschließlich Luft für Federungszwecke genutzt wird und keinerlei dämpfende Funktion stattfindet. In der Kombination funktionieren beide Gabelholme jedoch gemeinsam und mit bemerkenswerter Ausgewogenheit. Ansprech- und Dämpfungsverhalten überzeugen auf ganzer Linie und bei jeder denkbaren Fahrsituation – auf welligen Abschnitten wie

Presseinformation

im Bereich nach Sprüngen, ebenso wie bei harten Bremsmanövern.

Gleich drei Luftkammern sind im linken Gabelholm untergebracht, um die gewünschte Federungsfunktion beim Ein- wie Ausfedern zu bewerkstelligen. Die so genannte „Balance Chamber“ regelt das initiale Ansprechen sowie die Federung bei langsamen Gabelbewegungen. Die „Inner Chamber“ regelt das Ansprechen im mittleren Bereich. Die „Outer Cylinder Chamber“ tritt in Funktion, wenn die Federwege kurz dem oberen oder unteren Anschlag (den Bump Stops) gefragt sind.

Inwieweit die Gabel vorgespannt ist und im Stand einsinkt, wird durch zwei Faktoren bestimmt. Zum einen durch den Luftdruck in zwei Kammern (Balance- und Inner-Chamber). Zum anderen durch den Ölstand in der Outer Cylinder Chamber. Der Luftdruck kann bei Bedarf unkompliziert über herkömmliche Schrader Ventile auf den oberen Gabelendkappen erhöht oder reduziert werden.

Keine Änderungen erfolgten beim Aluminium-Rahmen der CRF250R. Diese Rahmenkonstruktion der sechsten Generation debütierte in der 2013er CRF450R und fand anschließend bereits im 2014er Modell der CRF250R Verwendung.

Das bei der Konstruktion geschickt umgesetzte Prinzip der zentralisierten Massen sorgt in Verbindung mit günstiger Schwerpunktlage für mühelos kontrollierbares Fahrverhalten bei jeder Gangart. Die im Vergleich zur 450er modifizierten Chassis-Eckdaten (Lenkkopfwinkel 27.23 Grad, Nachlauf 116,7 mm und 1.489 mm Radstand) stellen speziell in Kombination mit der neuen Showa Luftgabel hervorragendes Handling und stabilen Geradeauslauf auf allen Untergründen sicher.

Besonders überzeugend fallen dank der SFF-AIR-TAC-Gabel mit Luftfederung Transparenz und Feeling für den Gripp am Vorderrad aus. Der fahrerische Genuss wird durch das niedrige Gesamtgewicht mitbestimmt, das bei der CRF250R vollgetankt lediglich 105,2 kg beträgt. Die verwindungssteife Aluminium-Schwinge und das bewährte ProLink-Federungssystem tragen ebenfalls zu Fahrstabilität und bester

Presseinformation

Traktion selbst auf ausgefahrenem Terrain bei und sorgen für optimalen Vortrieb beim Beschleunigen aus Kurven heraus.

Die Rahmenunterzüge sind sorgfältig an die Einbaumaße des kompakten CRF-Viertellitermotors angepasst. Auch beim Anbringen selbst eher leichter Anbauteile verfolgten die Honda Ingenieure beharrlich das Prinzip der Massenzentralisierung: Komponenten wie ECU-Steuergerät, Gleichrichter, Kondensator sowie Teile des Kabelbaums fanden ihren Platz im Mittelteil der Maschine im Bereich rund um den Ansaugtrakt. Die leichten Aluminiumkühler sind, was Einbaumaße und Kühlleistung betrifft, ebenfalls an die Anforderungen der 250er MX-Maschine angepasst.

Das herkömmlich konstruierte Showa Federbein ist über ein ProLink-Hebelsystem an die Aluminium-Hinterradschwinge angelenkt. Die tiefe Einbaulage nahe am Motor unterstützt das Bemühen um die Zentralisierung der Massen und wirkt sich positiv auf leichtes Handling aus. Die Stoßdämpferfeder ist aus einem neuartigen Material gefertigt, das trotz gleichbleibender Federrate 220 Gramm Gewicht einspart.

Die japanischen Entwicklungs-Ingenieure haben das ProLink System der CRF250R speziell angepasst. Der Federweg am Hinterrad beträgt stattliche 31,7 Zentimeter. Das voll einstellbare Showa-Federbein verfügt über 17 Stufen bei der Dämpfer-Zugstufe. Bei der Dämpfer-Druckstufe sind im Low-Speed-Bereich 13 Einstellmöglichkeiten gegeben, im High-Speed-Bereich kann die Dämpfung über eine Spanne von 3,5 Umdrehungen einjustiert werden.

Tank, Sitz und Seitenteile präsentieren sich perfekt gestaltet, um dem Fahrer eine optimale Sitzposition sowie gleichzeitig maximale Bewegungsfreiheit zu ermöglichen. Neue CRF-Dekors und Graphics im Stil der Werksmaschinen runden die Optik der CRF250R ab. Weitere Details sind geschwärzte Wasserkühler und eine optimierte Benzinschlauch-Verbindung, die bei Wartungs- und Reinigungsarbeiten von Vorteil ist. Das Tankvolumen beträgt 6,3 Liter.

Presseinformation

Eine große 260 mm-Bremsscheibe im Wave-Design sorgt für optimierte Wärmeabfuhr; eine Zweikolben-Bremszange verzögert dazu ebenso kraft- wie gefühlvoll. Eine Wave-Scheibe mit 240 mm Durchmesser - komplettiert mit einer Einkolben-Bremszange - stellt am Hinterrad die Verzögerung sicher. Neue Gabel-Protektoren und zweiteilig ausgeführte Bremsabdeckungen glänzen in der Farbe Weiß; die Führungen für die Bremsleitungen hingegen sind nun in Schwarz ausgeführt.

Leichte Aluminium-Speichenräder tragen dazu bei, die ungefederten Massen möglichst gering zu halten. Werkseitig verfügt die CRF250R über Dunlop MX52-Reifen, vorne in der Dimension 80/100-21 und hinten in der Größe 100/90-19. Diese Pneus überzeugen auf unterschiedlichsten Untergründen mit perfekter Funktion sowie reichlich Traktion und bieten dazu neben perfekter Eigendämpfung eine stabile Karkasse sowie überzeugende Haltbarkeit.

Motor

Bereits für das Modelljahr 2014 wurde das MX2-Triebwerk mit 249 ccm Hubraum mit neuem Zylinderkopf, modifizierten Einlasskanälen sowie geänderter Verdichtung (13.5:1) erfolgreich überarbeitet. Für 2015 konzentrierten sich die Entwickler der HRC Motorsportabteilung auf möglichst einfach zu bewerkstellende Setup-Änderungen der Motorcharakteristik, weil in der Praxis je nach Fahrerpräferenz, Streckentyp und Wettereinflüssen stets Anpassungen nötig sind. Auch den Punkten Abgasanlagen-Effizienz und Ansprechverhalten beim Gasaufziehen wurde entwicklungs-technische Aufmerksamkeit zuteil.

Grundsätzlich gehört der Vierventil-Unicam-Einzylindermotor (Bohrung 76,8 mm, Hub 53,8 mm, 30,5 mm Titan-Einlaßventile, 25 mm Stahl-Auslaßventile) hinsichtlich Power, Drehfreude, Leistungsentfaltung und Zuverlässigkeit zweifellos zu den Besten am Markt. Deshalb wertet Honda die CRF250R für den Modelljahrgang 2015 mit einem im MX-Bereich innovativen Fahrmodus-Schalter auf, der es erlaubt, Motorleistung und Kraftentfaltung in drei Stufen ebenso rasch wie gezielt auf die Strecke und die Bedürfnisse des Fahrers abzustimmen.

Presseinformation

Der Fahrmodus-Schalter EMSB (Engine Mode Select Button) verspricht speziell für die breite Masse der aktiven MX-Sportler eine praxisgerechte Erleichterung. Anstatt die Maschine für einen Event auf Verdacht abzustimmen oder für das Feintuning einen Laptop mitzunehmen und vor Ort einzusetzen, wird alles einfacher. Für Setup-Änderungen am Motor reicht es, im Leerlauf bei laufendem Triebwerk den EMSB-Schalter zu drücken – weniger als eine Sekunde lang – und schon ist das nächste Mapping mit passender Einstellung für Zündung und Einspritzung aktiviert.

Eine helle, bei Sonnenlicht gut sichtbare LED-Kontrollleuchte am Modus-Schalter zeigt über Leuchtintervalle an, welche der insgesamt drei Fahrstufen aufgerufen wird. Auch der dann jeweils aktivierte Modus wird dem Fahrer angezeigt.

Modus 1 (Standard) bietet eine Allround-Einstellung. Kraftentfaltung und Drehmomentverlauf passen für die meisten Strecken, Fahrstile und Untergründe. Modus 2 (Smooth) ist für glatte, regendurchweichte Strecken gedacht und eignet sich für gefühlvollen Gasgriffumgang und sanfte Leistungsentfaltung, mit der sich auch das letzte Quäntchen Traktion noch aufspüren lässt. Modus 3 (Aggressive) schickt die Leistung ungezügelt in vollem Umfang an das Hinterrad und eignet sich besonders für tiefe Böden und sandige Untergründe. Modus 2 und Modus 3 können weiterhin mit dem bereits bekannten „HRC Setting Tool“ nach Belieben modifiziert und so den persönlichen Vorlieben des Fahrers oder der Fahrerin angepasst werden.

Dazu kann die CRF250R mit verbessertem, frisch spontanem Ansprechverhalten begeistern, und zwar sowohl bei niedrigen wie mittleren Drehzahlen als auch im oberen Bereich. Erreicht wurde dies durch Modifikationen an der Auslass-Seite wie auch auf der Einlass-Seite. Das Abgassystem mit zwei Schalldämpfern wurde überarbeitet. Der Durchmesser des rechten Auspuffs wuchs von 22 auf 23,8 mm, der linke wurde im Durchmesser von 23,4 auf 26,6 mm vergrößert.

Die duale PGM-FI Kraftstoffeinspritzung bezieht die Ansaugluft aus einer 450er Airbox, allerdings über speziell für die CRF250R bemessene Ansaug- und Luftzufuhr-Kanäle. Auch das Mapping von Zündung und Einspritzung ist exakt auf die zugeschnittene Ansaugtrakt-Peripherie und die neue Auspuffanlage abgestimmt. Dazu passend wird

Presseinformation

auf eine Gaszug-Rückholfeder mit verringerter Zugkraft gesetzt, um die Betätigung einfacher zu gestalten. Mit der FIM-konformen Abgasanlage erreicht die CRF250R ihre Maximalleistung von 28 kW (38,1 PS) bei 11.000 Touren. Das maximale Drehmoment beträgt stattliche 26,5 Nm bei 8.500 Umdrehungen pro Minute.

Presseinformation

Technische Daten Honda CRF250R

MOTOR

Typ	Flüssigkeitsgekühlt, Viertakt-Einzylinder, Unicam-Ventiltrieb, 4 Ventile
Hubraum	249 ccm
Bohrung x Hub	76,8 mm x 53,8 mm
Verdichtung	13.5 : 1
Max. Leistung	28 kW (38,1 PS) / 11.000min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	26,5 Nm / 8.500min ⁻¹ (95/1/EC)
Ölmenge	Motor 0,85 Liter / Getriebe 0,75 Liter

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	6,3 Liter

ELEKTRIK

Zündung	Transistorzündung
Starter	Kickstarter

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung	Mehrscheiben
Getriebe	5 Gänge
Endantrieb	Kette

FAHRWERK

Rahmentyp	Aluminium Twin Tube
Abmessungen (LxBxH)	2.181 mm x 827 mm x 1.271 mm

Presseinformation

Radstand	1.489 mm
Lenkkopfwinkel	27 °23 '
Nachlauf	116,7 mm
Sitzhöhe	951 mm
Bodenfreiheit	322 mm
Gewicht vollgetankt	105,2 kg
Radaufhängung	Vorne 48 mm Ø Showa Upside-Down SFF-AIR-TAC Gabel (Federweg 310 mm) Hinten Showa Federbein, ProLink-Aluminiumschwinge (Federweg 317 mm)
Räder	Vorne/hinten Aluminium-Speichenfelgen
Reifen	Vorne 80/100-21 Dunlop MX52F Hinten 100/90-19 Dunlop MX52
Bremsen	Vorne eine 260 mm Ø Wave-Einscheibenbremse Hinten eine 240 mm Ø Wave-Einscheibenbremse

Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen. Änderungen von technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfanges vorbehalten.

Weitere Informationen im Internet unter www.honda.at sowie bei allen Honda Motorrad Vertragshändlern.