

Presseinformation

Verbessert für 2015: Honda CRF450R Stärker und Motor-Setup per Knopfdruck

Frankfurt, 3. Juni 2014

Neumodell für 2015: Hondas MX-Flaggschiff wurde für 2015 mit einem neuen Fahrmodi-Schalter ausgestattet, der es erlaubt, Motorleistung und Kraftentfaltung in drei Stufen gezielt auf die Strecke und die Bedürfnisse des Fahrers abzustimmen. Ein Zylinderkopf nach HRC-Spezifikation und ein neuer Auspuff tragen zu gesteigerter Performance bei. Leichtere Kayaba PSF2-Luftfederelemente der zweiten Generation sowie eine neue 260 mm Bremsscheibe vorne werben das Chassis auf.



Die CRF450R für das Jahr 2015

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Besondere Merkmale
4. Technische Daten

Honda Deutschland

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Hanauer Landstraße 222 - 224 • 60314 Frankfurt am Main
Telefon 069-8309-323 • Fax 069-8309-839 • E-Mail: oliver.franz@honda-eu.com
www.hondanews.eu • [Facebook: Honda Deutschland Motorrad](#)

Presseinformation

1. Einleitung

Die Honda CRF450R gilt seit ihrer Modelleinführung im Jahre 2002 als Paradebeispiel für ein kraftvolles Big-Bore-Motocross-Sportgerät, das sich dennoch ausgewogen und vergleichsweise leicht beherrschen lässt. In den Händen erfahrener Hobby-Rennfahrer wie auch professioneller Piloten entpuppte sich der rote Renner des weltgrößten Motorradherstellers deshalb als stets erstklassige Wahl – gekonnt und mit Liebe zum Detail konstruiert, erstklassig verarbeitet, unübertroffen zuverlässig und mit allem gesegnet, was Offroad-Enthusiasten sich für maximale Performance und jede Menge Fahrspaß wünschen. Wer sich im MX-Sport für eine Honda entscheidet, trifft nicht nur technisch eine fortschrittliche Wahl und geht damit auch generell auf Nummer Sicher. Schließlich sollen bei der Ausübung des Freizeitsports nicht technische Komplikationen den Spaß verderben, sondern der Fahrspaß und das Erlebnis im Vordergrund stehen.

Anerkennung und Respekt, die der hubraumstarken CRF weltweit entgegen gebracht werden, beruhen auch auf dem nimmermüden Bemühen der Honda Techniker, die Maschine jedes Jahr weiter zu optimieren und zu verbessern. Das dies möglich ist, hängt mit dem sportlichen Engagement des Team Honda Racing zusammen. Clevere Ideen und technische Verbesserungen, die an der Wettbewerbsfront der Motocross-WM ihre Bewährungsprobe bestanden haben, fließen unverzüglich in die Serienfertigung ein. So konnte die CRF450R bereits für den Modelljahrgang 2013 mit einem neuen Aluminiumrahmen, der das Prinzip der Massenzentralisierung weiter optimiert, verbessert werden, im Zusammenspiel mit einer neuen, luftgefederten Upside-Down Teleskopgabel von Kayaba. Diese Neuerungen hatten Anteil daran, dass mit der Maschine noch müheloser schnellere Rundenzeiten möglich waren. Das leichtere Handling trug nicht nur zu verbesserter Wendigkeit in Kurven und Anliegern bei, sondern auch zu optimierter Beherrschbarkeit in den Flugphasen nach Sprüngen.

Know-how aus dem Rennsport trug dazu bei, das weiter entwickelte Modell für 2014 erneut an Fahrwerk und Motor zu verbessern. Weitere Verfeinerungen, die in der Summe aller Details signifikant große Fortschritte ermöglichen, wurden für den Modelljahrgang 2015 umgesetzt. So stellt die neue CRF450R, wie vom Honda Händler

Presseinformation

an den Kunden ausgeliefert wird, ein begeisternd konkurrenzfähiges Motocross-Werkzeug dar, das mehr als je zuvor an offizielle MX1-Werksmaschinen heranreicht.

2. Modellübersicht

Verbessert am 2015er Jahrgang präsentieren sich Kraft- und Drehmomententfaltung des 449 cm³-Viertakt-Einzylinders. Dabei wurde besonderer Wert auf optimierte Nutzbarkeit der Leistung gelegt sowie auf verbesserte Traktion bereits aus niedrigen Drehzahlen. Gleichzeitig können CRF450-Piloten künftig eine höhere Spitzenleistung abrufen. Dafür sorgen ein neuer, nach HRC-Spezifikationen überarbeiteter Zylinderkopf, optimierte Mappings für die PGM-FI Benzineinspritzung sowie ein neuer Auspuffkrümmer und ein neuer Endtopf. Modifikationen an Motorgehäuse, Kolben sowie Detailverbesserungen am Getriebe verbessern die Zuverlässigkeit. Neue Kühler tragen dazu bei, den Temperaturhaushalt effizienter als bisher zu gestalten.

Hand in Hand mit dem Feintuning am Triebwerk wurde die CRF450R mit einem Fahrmodi-Wahlschalter ausgestattet. Dieser EMSB-Switch (Engine Mode Select Button), stellt für Honda einen Durchbruch im Offroad-Sektor dar. Der Schalter am rechten Lenkerende 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 sehr direkte Gasannahme und entlockt dem Motor das letzte Quäntchen Power.

Vor zwei Jahren schrieb Honda mit der luftgefederten KYB-Gabel das Kapitel für optimales Vorderrad-Feeling neu. Mit der nunmehr verbauten PSF2-Gabel – PSF steht für Pneumatic Spring Forks – ist ein weiterer Schritt für feinfühliges Fahrzeugkontrollen gelungen. Bei der neuen Gabel konnte die innere Reibung um etwa 10 Prozent verbessert werden, was zu weiter verbessertem Ansprechverhalten beiträgt. Die Druckstufen-Dämpfung kann getrennt für die Bereiche Low-Speed und High-Speed eingestellt werden. Die Einstellschrauben sind wie die der Zugstufe am oberen Ende

Presseinformation

der Gabelrohre positioniert und gut zugänglich. Auch am Hinterrad-Federbein sind die Einsteller nun noch leichter für Setup-Verfeinerungen zu erreichen..

Am Vorderrad ersetzt eine neu designte Bremsscheibe mit 260 mm Durchmesser das bisherige 240 mm-Exemplar. Aluminium-Brückenrahmen mit seitlichen Unterzügen und die ProLink Hinterrad-Aluminiumschwinge blieben unverändert. Neue Graphics und Dunlop MX 52-Bereifung runden die Überarbeitung der CRF450R, Jahrgang 2015, ab, die mehr denn je an die offiziellen MX1-Werksmaschinen von Honda heranreicht.

3. Besondere Merkmale

3.1 Motor

Das von engagierten Entwicklern erneut verbesserte Triebwerk glänzt mit mehr Power. Gleichzeitig wird kräftigeres Drehmoment aus niedrigen Drehzahlen sowie im mittleren Bereich geboten. Die Kraftentfaltung erfolgt weich und linear und lässt sich feinfühlig dosieren. Dazu steht im oberen Bereich dank gesteigerter Drehfreude und höherer Spitzendrehzahl mehr Leistung zur Verfügung. CRF-Piloten fällt es somit leichter, aus Kurven früh ans Gas zu gehen, druckvoll zu beschleunigen und bei hohen Drehzahlen die volle Leistung auszuspielen. Zusätzliche Drehfreude und weiter gespreiztes Drehzahlband erlauben, auf das eine oder andere Schaltmanöver zu verzichten. Die Spitzenleistung der CRF450R konnte um 0,9 kW (1,2 PS) auf 39,5 kW (54 PS) bei 9.000 Touren gesteigert werden. Das maximale Drehmoment entfaltet das Viertakt-Einzyylinderherz mit 48 Nm bei 7.000 Umdrehungen pro Minute.

Die gesteigerte Motorperformance ist in erster Linie auf die Änderungen am einzigartigen, gewichtssenkenden 4-Ventil-Unicam-Zylinderkopf zurückzuführen. Dieser ist nun nach jener HRC-Spezifikation gefertigt, die auch das HRC Team in der MX1-WM-Saison 2014 einsetzt. Zu erkennen ist das neue Bauteil an den Auslässen, die nun rechtsseitig am Zylinderkopf angebracht sind, statt bisher auf der linken Seite.

Presseinformation

Dies erlaubt eine geänderte Führung des Auspuffkrümmers, der nun nicht mehr um den Rahmen herumreicht. So konnte die Länge des Krümmers um 320 mm verkürzt werden. Dazu weisen die Twin-Schalldämpfer der Auspuffanlage einen vergrößerten Durchmesser auf. Weiterhin wurde die PGM-FI Benzineinspritzung der CRF450R entsprechend neu abgestimmt, um optimal mit den Änderungen und neuen Bauteilen zu harmonisieren.

Mit dem Wahlmodi-Schalter EMSB ist Honda ein wichtiger Schritt im Offroad-Sektor gelungen, speziell für die breite Masse der aktiven MX-Sportler. Anstatt die Maschine für ein Event auf Verdacht abzustimmen oder für das Feintuning ein Laptop mitzunehmen und vor Ort einzusetzen, wird alles einfacher. Bei Setup-Änderungen am Motor reicht es, im Leerlauf bei laufendem Triebwerk den Schalterknopf weniger als eine Sekunde zu drücken – schon ist das nächste Mapping mit passender Einstellung für Zündung und Einspritz-Mapping aktiviert.

Eine helle, bei Sonnenlicht gut sichtbare LED-Kontrollleuchte am Modi-Schalterknopf 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 damit 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 aufspüren lässt. Modus 3 (Aggressive) schickt die Leistung ungezügelt in vollem Umfang ans 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 den persönlichen Vorlieben des Fahrers oder der Fahrerin angepasst werden.

Bei Aufbau und technischen Motor-Eckdaten gibt es keine Änderungen. Die Werte für Bohrung und Hub betragen 96 mm x 62,1 mm. Die Einlassventile messen 36 mm im Durchmesser, die Auslassventile 31 mm. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 12.5:1,

Presseinformation

die Drosselklappen der PGM-FI Benzineinspritzung bringen es auf 46 mm Ø. Lediglich die Gaszug-Rückholfeder wurde gegen ein Exemplar mit verringerter Zugkraft getauscht, um die Betätigung leichter und müheloser zu gestalten.

Weitere Detailmodifikationen tragen dazu bei, die Zuverlässigkeit zu verbessern. So wurde die linke Kurbelgehäusehälfte im Bereich der Kurbelwelle mit dickeren Wandstärken versehen, ebenso präsentiert sich der Getriebeausgang verstärkt. Kolben-Änderungen, die eine höhere thermische Belastung zulassen, gehen einher mit Schaltbox-Modifikationen. Alle Getriebezahnräder (außer für den ersten Gang) sind nun aus besonders widerstandsfähigem Nickel-Chrom-Molybdänstahl gefertigt.

Dieser neue Spezialstahl, der von Honda selbst entwickelt wurde, weist um 10 Prozent höhere Festigkeitswerte auf als herkömmlich veredelte SCM-Stahllegierungen, ohne damit gewichtstechnisch Nachteile zu verbinden. Dafür haben die Honda Techniker an anderer Stelle minimal aufgestockt: 20 Gramm mehr bei der Lichtmaschinen-Schwungmasse sorgen für 4.5 Prozent mehr Schwungmasse – von 7,75 kg/cm² auf 8,1 kg/cm² – und verbessertes Feeling beim schwungvollen Auskosten des Drehmoments.

Die geänderte Krümmerführung bedingte, die Wasserkühler rechts und links zu tauschen. So findet der etwas größere Kühler nun auf der linken Seite Platz. In diesem Zusammenhang nennenswert ist eine Änderung bei der Kühlerkonstruktion: Die Kühlerlamellen wurden näher zusammen gerückt (3,5 mm Zwischenraum statt vorher 3,75 mm), wodurch sich die mit Kühlluft beaufschlagte Oberfläche vergrößert und die Kühlleistung insgesamt verbessert werden konnte.

3.2 Chassis

Der leichte und stabile Aluminiumrahmen mit doppelten Motorunterzügen wiegt nur 9,35 Kilogramm. Aus historischer Sicht ist der Rahmen der CRF der inzwischen sechsten Generation zuzuordnen. Die Konstruktion wurde gezielt auf die Verwendung einer 48 mm Kayaba PSF-Luftgabel abgestimmt und optimiert, um die Vorteile, die

Presseinformation

diese luftgefederte Radführung bietet (verglichen mit einer Gabel mit herkömmlichen Stahlfedern) ausnutzen zu können. Die überlegene Performance zeigt sich vor allem beim vorzüglichen seitlichen Gripp sowie beim Kurvenverhalten.

Die luftgefederte Kayaba PSF2-Gabel ist nun in der zweiten Entwicklungsgeneration angekommen. Der Fortschritt wird beim direkten Übergang und Ansprechen von Druck- auf Zugstufen-Dämpfung besonders spürbar. Jedes Gabelbein ist mit einer überarbeiteten „Upright“-Cartridge mit 32 mm-Kolben bestückt. Diese spezielle Bauweise hilft, die ungefederten Massen gering zu halten. Das Dämpfungssystem ist so ausgelegt, dass sich Druck und Gegendruck gegenseitig ausbalancieren; so wird die Verwendung einiger Dichtmaterialien hinfällig. Die neue Konstruktion trägt dazu bei, die innere Reibung um 10 Prozent zu reduzieren, neben verbesserter Funktion und überlegenem Ansprechverhalten.

Die Konstruktion der PSF2-Gabel ist so ausgelegt, dass das Gabelöl als Schmiermittel zwischen den bewegten Teilen der Luftkammern fungiert. Während der Kompression beugt ein Ventil möglichem Überdruck vor, so wird drohenden Luftlecks vorgebeugt und gleichzeitig das Dichtungsmaterial geschmiert. Der Federweg der PSF2-Gabel beträgt unverändert 310 mm.

Praxisgerecht ist, dass alle Einsteller auf der Gabeloberseite platziert sind. Die Einsteller für High/Low-Speed der Druckstufe und für High/Low-Speed der Zugstufe sind übersichtlich jeweils rechts und links auf hübsch gestalteten Verschlussstopfen angeordnet. Die Vorspannung (bzw. die Füllung) der Luftfederung wird über ein Schrader Luftventil eingestellt.

Das bei der Konstruktion konsequent umgesetzte Prinzip der zentralisierten Massen sorgt in Verbindung mit günstiger Schwerpunktlage für leichtfüßig kontrollierbares Handling sowie stabilen Geradeauslauf bei jedem Tempo. Die Chassis-Eckdaten (Lenkkopfwinkel 27°40' Grad, Nachlauf 116 mm und 1.492 mm Radstand) stellen rasiermesserscharfes Handling und perfekte Traktion auf allen Untergründen sicher.

Presseinformation

Fahrerisches Wohlgefühl wird auch durch ein niedriges Gesamtgewicht mitbestimmt, welches bei der CRF450R vollgetankt lediglich 111 kg beträgt.

Die stabile und verwindungssteife Aluminiumschwinge und das bewährte ProLink Federungssystem tragen ebenfalls zur Fahrstabilität selbst auf schwierigem ausgefahrenem Terrain bei und sorgen allzeit für optimale Vortrieb beim Beschleunigen aus Kurvenpassagen.

Die Schwinge ist mit einem Kayaba-Federbein bestückt. Optimale Positionierung und geringes Gewicht sind der Schlüssel, dass die CRF450R auch bei zügiger Gangart um die Fahrzeug-Längsachse ruhig und bestens beherrschbar bleibt. Auch bei harten Bremsmanövern wirkt sich die Stabilität positiv aus. Wie bei der PSF2-Gabel finden sich die Einsteller des Federbeins – High/Low-Speed der Dämpfer-Druckstufe sowie die Zugstufe – gut zugänglich über dem Reservoir-Behälter. Der Stoßdämpfer-Federweg am Hinterrad beträgt 315 mm.

Auch beim Anbringen selbst eher leichter Anbauteile verfolgten die Honda Ingenieure 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.

Das Bodywork der 2015er CRF450R führt die bewährte Minimum/Maximum-Philosophie von Honda fort. Formgebung und Anordnung aller Komponenten sind ausschließlich funktionellen Aspekten unterworfen, damit der Fahrer sich garantiert wohl und zu jeder Phase bestens aufgehoben fühlt. Sorgfältig ausgearbeitete und optimale Ergonomie zählt zu den Grundfesten der CRF-Motocross-Familie.

Tank, Sitz und Seitenteile präsentieren sich perfekt gestaltet, um dem Fahrer unter allen Umständen eine optimale Sitzposition sowie maximale Bewegungsfreiheit zu ermöglichen. Neue CRF-Dekors und Graphics in Stil der Werkmaschinen runden das perfektionierte CRF-Flaggschiff ab. Weitere Details sind geschwärmte Wasserkühler (praktisch in Bereichen, die nicht so leicht zu reinigen sind) und eine optimierte Benzinschlauch-Verbindung, die bei Wartungs- und Reinigungsarbeiten erleichtert.

Presseinformation

Das Tankvolumen beträgt 6,4 Liter.

Eine größere 260 mm Bremsscheibe im Wave-Design sorgt für optimierte Wärmeabfuhr; eine Doppelkolbenbremszange verzögert ebenso kraft- wie gefühlvoll. Eine 240 mm Wave-Bremsscheibe, komplettiert mit einer Einkolbenbremszange, stellt im 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 gering zu halten und das Fahrverhalten zu optimieren. Die vordere Felge misst 21 x 1,6 Zoll, die hintere 19 x 2,5 Zoll. Aufgezogen in der Erstausrüstung sind Dunlop MX52F/MX52-Reifen, die unter allen Umständen mit perfekter Funktion und reichlich Traktion überzeugen, dazu perfekte Eigendämpfung, stabile Karkasse und überzeugende Haltbarkeit bieten.

Unverändert bleibt der einzigartige HPSD-Lenkungsdämpfer (Honda Progressive Steering Damper), der für optimierte Lenkpräzision bei gleichzeitig überragender Stabilität sorgt.

Presseinformation

4. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Einzylinder, Unicam-Ventiltrieb, 4 Ventile
Hubraum	449,7 cm ³
Bohrung × Hub	96 mm x 62,1 mm
Verdichtung	12,5 : 1
Max. Leistung	39,5 kW (54 PS) / 9.000min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	48,0 Nm / 7.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Benzineinspritzung
Tankinhalt	6,4 Liter
ELEKTRIK	
Starter	Kickstarter
Zündung	Transistorzündung
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe	5 Gänge
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Aluminium Twin Tube
CHASSIS	

Presseinformation

Abmessungen (LxBxH)	2.188 x 827 x 1.271 mm
Radstand	1.492 mm
Lenkkopfwinkel	27°40'
Nachlauf	114 mm
Sitzhöhe	952 mm
Bodenfreiheit	329 mm
Gewicht vollgetankt	111 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	Kayaba 48mm PSF2 Upside-Down Teleskopgabel, 310 mm Federweg
Hinten	ProLink Schwinge, Kayaba-Mono- Federbein, 315 mm Federweg
RÄDER	
Felgen	Aluminium-Speichenräder
Reifengrösse vorne	80/100-21 Dunlop MX52F
Reifengrösse hinten	100/90-19 Dunlop MX52
BREMSEN	
Vorne	260 mm Wave Einscheibenbremse
Hinten	240 mm Wave Einscheibenbremse

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten. Weitere Informationen im Internet unter www.honda.de sowie bei allen Honda Motorrad Vertragshändlern.