

Presseinformation

Trickreiche CRF250R für Jahrgang 2015: **Mit Luftgabel und Motor-Setup per Knopfdruck**

Frankfurt, 3. Juni 2014

Kurzinfo: Innovativ verbessert rollt die CRF250R für die MX2-Klasse zu den Honda-Händlern. Das Chassis glänzt mit einer trickreich konstruierten 48mm Showa Upside-Down Teleskopgabel sowie einer 260 mm Bremsscheibe vorne. Der Motor wurde – wie bei der großen Schwester CRF450R – mit einem Fahrmodi-Schalter bestückt, der drei Setup-Möglichkeiten bietet. Eine neue Abgasanlage sowie Feinschliff in Details runden den Modelljahrgang 2015 ab.



Die CRF250R fürs 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

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

Zum Modelljahr 2014 hatten 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 entwicklungs-technisch hart auf den Fersen, was Motocrossern der professionellen Szene ebenso zum Vorteil gereicht wie ambitionierten Freizeit- und Hobby-Crossern.

2. Modellübersicht

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 eine Luftgabel hat, allerdings von Kayaba), 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 recht 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

Presseinformation

entwickelt wurde. Die luftgefederte Gabel fällt signifikant leichter aus als eine herkömmliche Konstruktion mit Stahlfedern. Weitere Technik-Neuheit: Am Showa Dämpfer für das Hinterrad kommt für die Spiralfeder ein Material zum Einsatz, welches leichter und stärker ist.

Wie das jüngste CRF450R-Flaggschiff glänzt auch die CRF250R für 2015 mit einem neuen Fahrmodi-Wahlschalter. 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 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 Benzineinspritzung und Zündmappings passend abgestimmt, um optimal mit den neuen Bauteilen zu harmonisieren. 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

3. Besondere Merkmale

3.1 Chassis

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

Eine Besonderheit ist, dass im rechten Gabelbein die Dämpfung sowohl der Zug- als auch der Druckstufe untergebracht ist, während auf der linken Seite ausschließlich Luft für Federungszwecke genutzt wird und keinerlei dämpfende Funktion stattfindet. In der

Presseinformation

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 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 Fülldruck in zwei Kammern (Balance- und Inner-Chamber). Zum anderen durch den Ölstand in der Outer Cylinder Chamber. Der Fülldruck kann bei Bedarf unkompliziert über herkömmliche Schrader Ventile auf der oberen Gabelendkappe erhöht oder reduziert werden.

Keine Änderungen wurden dem Aluminium-Rahmen der CRF250R zuteil. Dieses Rahmenkonstrukt 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', Nachlauf 116,7 mm und 1.489 mm Radstand) stellen speziell in Kombination mit der neuen Showa Luftgabel superbes Handling und stabilen Geradeauslauf auf allen Untergründen sicher.

Besonders überzeugend fallen dank der SFF-AIR-TAC-Gabel mit Luftfederung Transparenz und Feeling für den Griff am Vorderrad aus. Fahrerisches Wohlgefühl wird durch das niedrige Gesamtgewicht mitbestimmt, das bei der CRF250R vollgetankt

Presseinformation

lediglich 105,2 kg beträgt. Die verwindungssteife Aluminium-Schwinge und das bewährte ProLink Federungssystem tragen ebenfalls zu Fahrstabilität und bester 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 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 einsparen hilft.

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 in Stil der Werkmaschinen runden die Optik der CRF250R 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 vorteilhaft zur Geltung kommt. Das

Presseinformation

Tankvolumen beträgt 6,3 Liter.

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 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 möglichst gering zu halten. Aufgezogen sind Dunlop MX52-Reifen, vorne in der Dimension 80/100-21 und hinten in der Größe 100/90-19. Diese Pneu überzeugen auf vielen Untergründen mit perfekter Funktion und reichlich Traktion und bieten dazu neben perfekter Eigendämpfung eine stabile Karkasse sowie überzeugende Haltbarkeit.

3.2 Motor

Bereits für das Modelljahr 2014 wurde das MX2-Triebwerk mit 249 cm³ Hubraum erfolgreich überarbeitet, mit neuem Zylinderkopf, modifizierten Einlasskanälen sowie geänderter Verdichtung (13.5:1). Für 2015 konzentrierten sich die Entwickler der HRC Rennabteilung auf möglichst einfach zu bewerkstellende Setup-Änderungen der Motorcharakteristik, weil in der Praxis je nach Fahrerpräferenz, Streckentyp und Wettereinflüssen stets Anpassungen gefragt sind. Auch den Punkten Abgasanlagen-Effizienz und Ansprechverhalten beim Gasaufziehen wurde entwicklungstechnische Aufmerksamkeit zuteil.

Grundsätzlich gehört der einzigartige, gewichtssenkende Vierventil-Unicam-Einzyliermotor (Bohrung 76,8 mm, Hub 53,8 mm, 30,5 mm Titan-Einlassventile, 25 mm Stahl-Auslassventile) punkto Power, Drehfreude, Leistungsentfaltung und Zuverlässigkeit zweifellos mit zum Besten am Markt. Deshalb wertet Honda die CRF250R für den Modelljahrgang 2015 mit einem im MX-Bereich innovativen Fahrmodi-Schalter auf, der es erlaubt, Motorleistung und Kraftentfaltung in drei Stufen

Presseinformation

ebenso rasch wie gezielt auf die Strecke und die Bedürfnisse des Fahrers abzustimmen.

Der Wahlmodi-Schalter EMSB (Engine Mode Select Button) verspricht speziell für die breite Masse der aktiven MX-Sportler eine praxisgerechte Erleichterung. Anstatt die Maschine für ein Event auf Verdacht abzustimmen oder für das Feintuning ein Laptop mitzunehmen und vor Ort einzusetzen, wird alles einfacher. Für Setup-Änderungen am Motor reicht es, im Leerlauf bei laufendem Triebwerk den EMSB-Schalterknopf 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 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 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, zackig spontanem Ansprechverhalten begeistern, und zwar sowohl bei niedrigen wie mittleren Drehzahlen sowie im oberen Bereich. Erreicht wurde dies durch Modifikationen an der Auslassseite wie auch auf der Einlassseite. Das Abgassystem mit zwei Schalldämpfern wurde überarbeitet. Der Durchmesser des rechten Auspuffs wuchs von 22 auf 23,8 mm, der linke Dämpfer wurde im Durchmesser von 23,4 auf 26,6 mm vergrößert.

Presseinformation

Die duale PGM-FI Benzineinspritzung 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 wurde die Gaszug-Rückholfeder gegen ein Exemplar mit verringerter Zugkraft getauscht, um die Betätigung müheloser zu gestalten. Mit der FIM-konformen Abgasanlage produziert 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.

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	Flüssigkeitsgekühlt, Viertakt-Einzylinder, Unicam-Ventiltrieb, 4 Ventile
Hubraum	249 cm ³
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 Benzineinspritzung
Tankinhalt	6,3 Liter
ELEKTRIK	
Zündung	Transistorzündung
Starter	Kickstarter
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Kupplung	Mehrscheiben
Getriebe	5 Gänge
Rndantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Aluminium Twin Tube
CHASSIS	

Presseinformation

Abmessungen (LxBxH)	2.181 mm x 827 mm x 1.271 mm
Radstand	1.489 mm
Lenkkopfwinkel	27 °23'
Nachlauf	116,7 mm
Sitzhöhe	951 mm
Bodenfreiheit	322 mm
Gewicht vollgetankt	105,2 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	Showa 48 mm Upside-Down SFF-AIR-TAC Teleskopgabel (Federweg 310 mm)
Hinten	Showa Federbein, ProLink-Aluminiumschwinge (Federweg 318 mm)
RÄDER	
Felge vorne	Aluminium-Speichenrad
Felge hinten	Aluminium-Speichenrad
Reifen vorne	80/100-21 Dunlop MX52F
Reifen 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.