

Presseinformation

16. Mai 2013

HONDA CRF250R **Der neue MX2-Crosser für 2014**

Kurzinfo: Ein neues Chassis mit optimierter Gewichtsverteilung ergänzt Motor- und Fahrwerk-Updates. Entwicklungsziele waren: Leichtere Fahrbarkeit und müheloses Handling sowohl in Kurven als auch bei weiten Sprüngen, um Performance und Fahrvergnügen zu verbessern.



Die neue CRF250R für 2014

Inhalt:

1. Einführung
2. Modell-Übersicht
3. Besondere Merkmale
4. Technische Daten

1. Einführung

Die Honda CRF250R des Modelljahrgangs 2013 war eine Weiterentwicklung jener Maschine, mit der 2012 beide amerikanischen Supercross Lites Championships (West und East) gewonnen werden konnten. Gegen starke Konkurrenz zu bestehen, war nur möglich auf Grund der überragenden Qualität der CRF250R, deren Kombination aus Leistung, Fahrverhalten und Agilität es ihren Fahrern erlaubte, eine elektrisierend schnelle Gangart anzuschlagen.

Honda Deutschland

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

Presseinformation

Für das Modelljahr 2014 haben Hondas Ingenieure anstatt evolutionärer Feinarbeit größere Entwicklungsschritte in die Tat umgesetzt, indem sie das Aluminiumchassis des hubraumstarken Schwestermodells CRF450R adaptierten. Dazu wurden sowohl die Antriebseinheit als auch die PGM-FI Kraftstoffeinspritzung und die Auspuffanlage überarbeitet, um punkto Leistung, Drehmoment und Ansprechverhalten weitere Verbesserungen zu erzielen; weiterhin wurde an vielen Stellen Gewicht eingespart.



Noch müheloser zu fahren als bislang: die CRF250R

2. Modell-Übersicht

Wichtigste Neuerung der neuen CRF250R ist die Verwendung des Aluminiumrahmens der CRF450R, den diese für das Modelljahr 2013 erhielt. Die spezielle Konstruktion bewirkt eine niedrigere Schwerpunktlage, die dazu führt, die Trägheit bei Richtungsänderungen zu reduzieren und das Handling zu optimieren. Die gesteigerte Manövrierfähigkeit erleichtert Fahrmanöver sowohl am Boden wie auch nach Sprüngen in der Luft. Zu modifizierten Innereien der 48mm Showa Upside-Down Teleskopgabel spendierten die Entwickler ein neues Showa Federbein, auch Aluminiumschwinge und ProLink Aufhängung präsentieren sich überarbeitet.

Das 250er Einzylinder-Triebwerk, obwohl in der Praxis bereits unübertrefflich nutzerfreundlich und mit kraftvollem Schub aus allen Drehzahlagen gesegnet, konnte in der Leistungsentfaltung nochmals verbessert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, nahmen die Entwickler etliche Updates vor. Verbessert wurden die PGM-FI Kraftstoffeinspritzung sowie die Durchströmung im Zylinderkopf. Sowohl auf der Einlass- wie auf der Auslassseite konnten Verbesserungen zur Steigerung der Effizienz erzielt werden.

Punkto Perfektion glänzt die neue CRF250R auf atemberaubendem Level: Sie ist stark, leicht sowie perfekt ausbalanciert und deshalb angenehm mühelos am Limit zu

Honda Deutschland

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

Presseinformation

beherrschen. Die Techniker von Honda haben einmal mehr den ultimativen Viertelliter-Motocrosser auf die Räder gestellt – eine überzeugend begeisternde MX-Fahrmaschine sowohl für Profis als auch für engagierte Hobbyfahrer.

3. Besondere Merkmale

3.1 Chassis

Bevor die Techniker von HRC die sechste Generation des Motocross-Aluminiumrahmens konstruktiv in Angriff nahmen, wurde ein Anforderungs-Katalog erstellt. Angestrebt wurden verbesserte Traktion vorne und hinten, mehr Feeling für den je nach Strecke zur Verfügung stehenden Griplevel, optimierte Stabilität bei hohem Tempo als auch bei Bremsmanövern sowie ein leichtes, agileres Handling bei Richtungswechseln sowie Kurvenmanövern aller Art. Erklärte Zielsetzung war, punkto Handling und Fahrverhalten der CRF250R in jeder Hinsicht neue Maßstäbe zu setzen.

Der neue Aluminiumrahmen wurde im Vorjahr für das Schwestermodell CRF450R konstruiert und findet im Modelljahr 2014 nun auch in der CRF250R Verwendung. Dessen Gewicht beträgt lediglich 9,35 kg. Die seitlichen Rahmenprofile sind niedriger mit dem Lenkkopfrohr verschweißt; statt oben treffen diese eher mittig auf den Lenkkopf. Diese innovative Bauweise trägt zur Schwerpunktabenkung bei. Ebenso ist die Elastizität der Gesamtkonstruktion zu Gunsten verbesserter Vorderrad-Traktion ausgeführt, was wiederum höheren Kurvenspeed ermöglicht.

Dazu bewirken 27,23 Grad Lenkkopfwinkel, 116,7 mm Radstand und 1.489 mm Nachlauf eine Chassisgeometrie, die ein leicht beherrschbares Fahrverhalten sicherstellt. Viel Augenmerk galt einem optimalen Gefühl für das Vorderrad, um gesteigerte Traktion und präzises Einlenken bestmöglich nutzbar zu gestalten. In Kombination mit dem niedrigeren Schwerpunkt geraten Richtungswechsel und Einlenkmanöver für den Fahrer müheloser und einfacher, was Kraft sparen und Kondition schonen hilft. Das Gewicht der CRF250R beträgt fahrfertig vollgetankt lediglich 105,7 kg.

Zwei Rahmenunterzüge umschließen den Motor der CRF250R auf der Unterseite. Die Platzierung sämtlicher Anbauteile trägt zur gewünschten Zentralisierung der Massen bei, die sich positiv auf Handling und leichtfüßiges Fahrverhalten auswirkt. Komponenten wie ECU-Steuereinheit, Kondensator, Regler und Kabelbaum sind gewichtsparend ausgeführt und nahe zum Fahrzeugschwerpunkt gruppiert. Leichtere Wasserkühler, speziell für die CRF250R gefertigt, sind besonders niedrig montiert.

Die obere Halterung des Hinterrad-Stoßdämpfers ist nun um 14,5 mm niedriger im Rahmen platziert. Auch der Showa Dämpfer ist um 14,5 mm kürzer und mit einer neuen Feder ausgestattet; auch Zug- und Druckstufendämpfung wurden neu abgestimmt. Diese Maßnahmen zielen auf eine weitere Massenzentralisierung, die sich in reduzierten Nickbewegungen auswirkt; bei harten Bremsmanövern bleibt das

Presseinformation

Fahrzeug damit stabiler. Die verstärkte Aluminium-Schwinge sorgt für zusätzliche Steifigkeit. Die verwindungssteife Konstruktion trägt ihren Teil zu weiter verbessertem Traktionsverhalten beim Beschleunigen am Kurvenausgang bei.

Die 48 mm Upside-Down Teleskopgabel von Showa wurde mit neuen Kolbeninnereien ausgestattet, diese betragen nun 37 mm im Durchmesser (vorher 35 mm). Dazu gesellt sich eine weiter verbesserte Dämpfung im Low-Speed-Bereich. Die Federrate wurde mit Blick auf die aktuelle Rahmenkonstruktion neu definiert. Zug- und Druckstufen-Dämpfung sind weiterhin in 16 Positionen einstellbar.

Die ProLink-Hinterradaufhängung der CRF250R mit progressiver Hebelumlenkung ermöglicht 313 mm Federweg. Der Showa-Stoßdämpfer ist voll einstellbar: 17-fach in der Dämpfer-Zugstufe; dazu 13-fach in der Dämpfer-Druckstufe (im Low-Speed-Bereich) und 3,5 Umdrehungen im High Speed-Bereich.

Auch das Bodywork präsentiert sich abgeleitet von der famosen CRF450R und wurde rund um ergonomische und fahraktive Bedürfnisse maßgeschneidert. Kraftstofftank, Sitzbank, Seitenteile sowie Kühlerverkleidungen bieten schlanke Proportionen und glatte, kontinuierliche Übergänge, so dass dem Fahrer eine bestmögliche Sitzposition bei gleichzeitig maximaler Bewegungsfreiheit zur Verfügung steht. Der Tankinhalt beträgt 6,3 Liter.

Im Motocross geht es rau zu. Die Befestigungspunkte aller wesentlichen Bodywork-Teile sind deshalb besonders robust konstruiert. So wird nicht nur gutes Fahrgefühl und beste Beherrschbarkeit ermöglicht. Der Fahrer kann auch bei nicht zimperlichem Zugriff und härterer Fahrweise stets der uneingeschränkten Belastbarkeit seiner CRF vertrauen. Dazu findet sich am Heck eine verstärkte Griffmulde, um die Maschine praxisgerecht rangieren und leichter auf einen Motorständer hieven zu können.

Leichte Reifen in den Dimensionen 80/100-21 vorne und 100/90-19 hinten helfen, die ungefederten Massen niedrig zu halten. Zum Schutz der 240 mm Wave Brems Scheibe mit Doppelkolben-Bremssattel ist eine zweiteilige Abdeckung montiert, die hintere 240 mm Wave Scheibe mitsamt Einkolbenbremssattel ist ebenfalls mit einer Schutzabdeckung versehen.

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

3.2 Motor

Während der CRF Entwicklung richteten die HRC Ingenieure die Aufmerksamkeit speziell auf Bereiche, die die Leistungsfähigkeit und Kraftentfaltung verbessern helfen. Der flüssigkeitsgekühlte 249 cm³ Vierventil- Motor mit einzigartiger Unicam Ventilsteuerung hat immer schon mit seinem breiten Leistungsband über den gesamten Drehzahlbereich beeindruckt - in Verbindung mit klar definierter und angenehm spontaner Gasannahme. Ziel der Entwicklung war, auf diesen Top-

Presseinformation

Qualitäten aufzubauen und die Allround-Fahreigenschaften sowie die Spitzenleistung weiter zu verbessern.

Um den Wirkungsgrad der Verbrennung zu optimieren, wurde die Verdichtung von 13,2:1 auf 13,5:1 erhöht. Gleichzeitig wurde der Zylinderkopf neu gestaltet sowie die Formgebung der Ein- und Auslasskanäle verbessert. Bohrung und Hub mit 76,8 mm x 53,8 mm blieben unangetastet, ebenso der Durchmesser der Titan-Einlassventile (30,5 mm) und der Stahl-Auslassventile (25 mm). Das 5-Ganggetriebe wurde zugunsten höherer Haltbarkeit verbessert. Die Leistung und der Drehmomentverlauf wurde für bessere Fahrbarkeit optimiert.

Wie die 2014er CRF450R ist auch die kleinere Schwester mit einem neuen Mapping für die PGM-FI-Einspritzung sowie mit einer Einspritzdüse ausgestattet, die anders angewinkelt im Drosselklappengehäuse platziert sind. Während die Airbox baugleich mit dem CRF450R-Bauteil bleiben konnte, wurde die Luftzuführung jedoch speziell angepasst. Aufwändig konstruiert sticht dazu die Auspuffanlage mit zwei kurzen Endschalldämpfern ins Auge, die wie bei der CRF450R zu einer verbesserten Zentralisierung der Massen führt.



2014er CRF250R: Mit dem adaptierten Chassis der CRF450R

Presseinformation

4. Technische Daten

Motor

Typ	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder- Viertaktmotor mit Unicam Ventilsteuerung
-----	---

Hubraum	249 cm ³
---------	---------------------

Bohrung × Hub	76.8 mm x 53.8 mm
---------------	-------------------

Verdichtung	13.5 : 1
-------------	----------

Max. Power Output	TBA
-------------------	-----

Max. Torque	TBA
-------------	-----

Kraftstoffsystem

Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
---------------------	--

Tankinhalt	6,3 Liter
------------	-----------

Elektrik

Zündsystem	Digitale Transistorzündung
------------	----------------------------

Starter	Kickstarter
---------	-------------

Honda Deutschland

Presseinformation

Antrieb

Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Endantrieb	Kette

Rahmen

Typ	Aluminium Twin Tube
-----	---------------------

Chassis

Abmessungen (L × B × H)	2.181 mm x 827 mm x 1.271 mm
Radstand	1.489 mm
Lenkkopfwinkel	27°23'
Nachlauf	116,7mm
Sitzhöhe	951 mm
Bodenfreiheit	322 mm
Gewicht vollgetankt	105.7kg

Radaufhängung

Typ	Vorn	48 mm Showa Upside-Down Teleskopgabel
-----	------	---------------------------------------

Honda Deutschland

Presseinformation

Hinten ProLink Aufhängung, Showa
Mono-Stoßdämpfer

Räder

Typ Vorn Aluminium-Speichenfelgen
Hinten Aluminium-Speichenfelgen

Reifengröße Vorn 80/100-21
Hinten 100/90-19

Bremsen

Typ Vorn 240 mm Einscheibenbremse mit
Doppelkolbenbremssattel
Hinten 240 mm Einscheibenbremse mit
Einkolbenbremssattel

Änderungen vorbehalten.