

Presseinformation

Neue CRF250R, Modelljahrgang 2016:

Motor mit mehr Biss, Chassis optimiert

12. Juni 2015

Kurzinfo: Neue Motorteile (Zylinderkopf, Kolben und Pleuel) verhelfen der CRF250R zu mehr Biss. Erzielt wurde die verbesserte Spitzenleistung ohne Einbußen bei Durchzug aus unteren und mittleren Bereichen. Die luftgefederte 48 mm Showa USD Teleskopgabel präsentiert sich aufgewertet, mit verbessertem Ansprechverhalten dank verringertem Losbrechmoment und optimierter Dämpfung. Überarbeitet wurde auch der Hinterradstoßdämpfer.

Inhalt:

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

1. Einleitung

In der MX2-Kategorie wird Ellenbogen an Ellenbogen um jeden Zentimeter gekämpft, unter ambitionierten Freizeit- und Hobby-Crossern ebenso wie auf Profi-Level. Die Honda CRF250R empfiehlt sich dafür erneut als perfekte Maschine, dank praxisgerecht kraftvoller Leistungsentfaltung und einem Chassis, das eine ideale Kombination aus leichtfüßigem Handling und gelungener Geradeauslaufstabilität bietet.

Der Aluminiumrahmen übernimmt die Design-Philosophie zur Zentralisierung der Massen von der großen Schwester CRF450R. Das Motorrad lässt sich damit vorbildlich leicht durch Kehren aller Art steuern und überzeugt auch in Flugphasen nach Sprüngen mit ausgewogenen Qualitäten.

Im 2015er Jahrgang der CRF250R debütierte die luftgefederte SFF-TAC-Teleskopgabel von Showa. SFF steht für „Separate Front Function“, weil Zug- und Druckstufe für die Dämpfung recht und links getrennt untergebracht sind. Triple Air Chamber (TAC) umschreibt eine spezielle Konstruktion mit drei Luftkammern.

Presseinformation

Ebenfalls neu war ein EMSB-Fahrmodi-Wahlschalter (Engine Mode Select Button) am rechten Lenkerende, mit dem sich drei Fahr-Modi über Zündung und Benzineinspritzung aufrufen ließen. Modus 1 (Standard) aktiviert eine Allround-Abstimmung. Modus 2 (smooth) bewirkt ein besonders sanftes Ansprechverhalten. Modus 3 (aggressiv) bewirkt eine direkte Gasannahme, um dem Motor das letzte Quäntchen Power zu entlocken.

Bei Honda sind gewonnene Lorbeeren immer ein Ansporn, sich noch mehr anzustrengen. Die Techniker gaben also auch der 2016er CRF250R wieder eine Fülle technologischer Feinheiten und Verbesserungen mit auf den Weg, die zuvor im HRC MX Team im härtesten WM-Wettbewerbseinsatz auf Herz und Nieren ausprobiert und serienreif entwickelt wurden.

2. Modellübersicht

Die Weiterentwicklung des 2016er Viertelliter-Motocrossers konzentrierte sich auf Modifikationen an Leistungsteilen wie Zylinderkopf, Kolben und Pleuel. Die erfreuliche Folge: mehr Power. Und vor allem: mehr nutzerfreundliche Power. Ebenfalls bemerkenswert: Der Leistungszuwachs im oberen Bereich hat keine einschränkende Wirkung auf die Performance und das Ansprechverhalten in mittleren und unteren Drehbereichen. Der Auspuffkrümmer wurde mit einer zusätzlichen Resonanzkammer bestückt, dazu die Innereien der beiden Schalldämpfer zugunsten optimierten Resonanzverhaltens überarbeitet. Modifikationen wurden auch der Airbox zuteil, die den Luftdurchsatz verbessern helfen.

Die luftgefederte SFF-TAC Teleskopgabel erhielt 5 mm längere Standrohre, dazu wurden die Innereien überarbeitet, was sich positiv auf die Einstellbarkeit, das Ansprechverhalten und das generelle Feeling für den Fahrer auswirkt. Am Hinterradstoßdämpfer wurden ebenfalls die Dämpfungs-Settings angepasst. Weitere Änderungen betreffen den verkleinerten Durchmesser der Umlenkrolle der Antriebskette, sowie die Fußrasten, die nun mit einer effizienteren Selbstreinigung aufwarten.

3. Besondere Merkmale

3.1 Motor

Bohrung und Hub der CRF250R betragen unverändert 76,8 x 53,8 mm. Die Spitzenleistung des Viertakt-Einzyinders mit Unicam-Vierventil-Zylinderkopf beträgt nun 29,4 kW/40 PS bei 11.500

Presseinformation

Umdrehungen (vorher 28 kW/38 PS bei 11.000/min) und das maximale Drehmoment gipfelt bei 27,1 Nm und 9.000/min (zuvor 26,5 Nm bei 8.500/min.).

Der neue Motor performt in allen Bereichen spürbar besser: Weicher und druckvoller aus dem Drehzahlkeller, mit kräftigem Punch im mittleren Bereich und mit steigender Drehzahl dann noch mehr Power bei hohen Drehzahlen. Das Triebwerk lässt sich auch besser und länger ausdrehen, was positiv und wertvoll ist bei Überdrehzahlen in Streckenabschnitten, die eigentlich nach zusätzlichen Schaltmanövern verlangen.

Der beeindruckende Performance-Zuwachs bei Leistung und Drehmoment geht zurück auf intensive Entwicklungsarbeiten, insbesondere am Zylinderkopf, die das HRC Werksteam von Honda auf WM-Niveau geleistet hat. So kommt ein neuer und leichter Kolben zur Anwendung, dazu eine erhöhte Verdichtung von 13,8:1 (bislang 13,5:1). Ein neues, leichteres Pleuel mit spezieller Formgebung ist ebenfalls verbaut.

Einlassseitig unterstützen eine überarbeitete Airbox mit zusätzlichem Luftkanal sowie modifizierte Rohrlängen den Leistungszuwachs. Dabei wurde sowohl am Einlass- als auch am Auslasskanal die Formgebung modifiziert, wobei auch hier Input und Knowhow aus dem HRC Werksteam Anwendung fanden.

Die 25 mm Auslassventile sind beim jüngsten Modelljahrgang aus Titan gefertigt (vorher Stahl), die 30,5 mm Einlassventile sind weiterhin aus Stahl gefertigt. Die Nockenwelle erhielt neu entwickelte Nockenprofile und vergrößern den Ventilhub an Einlass- wie Auslassventilen. Bei den Einlassventilfedern kommen dazu ein neues Material zum Einsatz. Die PGM-FI Benzineinspritzung mit 46 mm Drosselklappen-Gehäuse wurde auf alle Modifikationen der Zylinderkopf-Peripherie sorgfältig neu abgestimmt.

Die Auspuffanlage weist neu eine zusätzliche Resonanzkammer zwischen Motor und Krümmer auf, welche die Fahrbarkeit verbessert. Beide Schalldämpfer am Heck weisen vergrößerte Durchmesser auf, erhielten ein modifiziertes Innenleben sowie neue Verbindungsrohre. Die linke Kühleinheit präsentiert sich vergrößert, um die Hitzeentwicklung auf Grund der Mehrleistung besser zu bewältigen. Der Schaltwalzen-Stopper des Getriebes erhielt eine neue Rollenlagerung, um das Schaltgefühl zu verbessern. Der Durchmesser der Umlenkrollen an der Antriebskette wurde von 38 mm auf 34 mm verringert.

Presseinformation

Der EMSB-Wahlmodi-Schalter (Engine Mode Select Button) erlaubt es, die Motorleistung und die Kraftentfaltung in drei Stufen ebenso rasch wie gezielt auf die Strecke und die Bedürfnisse des Fahrers abzustimmen. Dieses Feature ist für aktive MX-Sportler eine praxiserleichternde Erleichterung. Für Setup-Änderungen am Motor reicht es aus, im Leerlauf bei laufendem Triebwerk den EMSB-Schalter zu betätigen – weniger als eine Sekunde lang –, und schon ist das nächste Mapping mit passender Einstellung für Zündung und Einspritzung aktiviert.

Eine helle, auch bei Sonnenlicht gut sichtbare LED-Kontrollleuchte am Modi-Schalter zeigt an, welche der insgesamt drei Fahrstufen aktiviert ist. Auch die erfolgreiche Änderung des gewünschten Modus wird dem Fahrer angezeigt.

Modus 1 (Standard) bietet eine Allround-Einstellung. Damit passen Kraftentfaltung und Drehmomentverlauf 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 nutzen 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 mit dem „HRC Setting Tool“ weiter nach Belieben modifiziert und so den persönlichen Vorlieben des Fahrers oder der Fahrerinnen angepasst werden.

3.2 Chassis

Die luftgefederte SFF-TAC Teleskopgabel wurde für die CRF250R speziell entwickelt und harmonisiert bestens mit der ausgefeilten Geometrie des bewährten Aluminiumrahmens. Die von Showa gefertigte und voll einstellbare Vorderradführung ist ausgesprochen leicht und spart über ein Kilogramm Gewicht gegenüber konventionellen Modellen. Die moderne Luftgabel, die mit Luftpolstern funktioniert (statt mit herkömmlichen Federn), 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 keine 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 nach Sprüngen, ebenso wie bei harten Bremsmanövern.

Presseinformation

Gleich drei Luftkammern sind im linken Gabelholm untergebracht, um die gewünschte Federungsfunktion beim Ein- wie Ausfedern zu bewerkstelligen. Die sogenannte „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 vor dem oberen oder unteren Anschlag (den Bump Stops) gefragt sind.

Die Gabelbeine blieben äußerlich unverändert, dennoch wurde bei den Innereien Weiterentwicklung betrieben, um das Losbrechmoment bei kurzen Stößen weiter zu minimieren als auch die Charakteristik speziell im mittleren Dämpfungsbereich weiter zu optimieren. Die Modifikationen tragen dazu bei, speziell das Kontrollgefühl in der Phase vor Sprüngen als auch bei der Landung zu verbessern. Sowohl die Zugstufen- als auch die Druckstufen-Dämpfung wurden erhöht, um in der Gesamtcharakteristik besser mit dem überarbeiteten Gabel-Setup zu harmonisieren.

Die Gabelrohre sind 5 mm länger ausgeführt und die mechanischen Innereien und Dichtungen entsprechend adaptiert. Damit wurde gleichzeitig eine Reduzierung der inneren Reibung um 25 Prozent erzielt. Der Fülldruck in der „Outer Cylinder chamber“ beträgt nun 80 kPa (vorher 0 kPa). Hinzugefügt wurde außerdem ein Ventil, um den Luftdruck entsprechend einjustieren zu können. Die „Inner Chamber“ als auch die „Balance Chamber“ sind unter 1.075 kPa Luftdruck gesetzt (vorher 1.200 kPa/1.125 kPa). Für die Dämpfungsabstimmung stehen nun 8 Klicks, bzw. Umdrehungen (vorher 4 Klicks, bzw. Umdrehungen) zur Feinabstimmung zur Verfügung.

Das Setup der Gabel wird durch zwei Faktoren mitbestimmt. Zum einen durch den Luftdruck 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 den oberen Gabelendkappen erhöht oder reduziert werden.

Das Showa Federbein herkömmlicher Bauart ist über ein ProLink Hebelsystem an die Aluminium-Hinterradschwinge angehängt. Die tiefe Einbaulage nahe am Motor unterstützt das Bemühen um Zentralisierung der Massen und wirkt sich positiv auf leichtes Handling aus. Die Federrate der Stoßdämpferfeder wurde etwas härter ausgewählt, speziell in der ersten Ansprechphase. Die Rate der Zugstufendämpfung blieb unverändert, die Rate der

Presseinformation

Druckstufendämpfung jedoch erhöht, allerdings erst ab Mitte der zur Verfügung stehenden Dämpferkolbenbewegung.

Der Hinterrad-Stoßdämpfer ist voll einstellbar. Für die Zugstufendämpfung stehen 17 Klickstufen zur Verfügung. Die Auswahlmöglichkeit für die Dämpfer-Druckstufe ist unterteilt in 13 Stufen im Bereich Low-Speed und 3,5 Umdrehungen für den High-Speed-Bereich. Die ProLink Aufhängung erlaubt stattliche 317 mm Federweg am Hinterrad, die Umlenkhebeln bewirken ein progressives Ansprechverhalten, je mehr das Rad einfedert. Die verwindungssteife Aluminiumschwinge trägt zu Fahrstabilität und bester Traktion selbst auf ausgefahrenem Terrain bei und unterstützt optimalen Vortrieb beim Beschleunigen aus Kurven heraus.

Honda berücksichtigt seit Jahren bei der Rahmenkonstruktion konsequent das Prinzip der zentralisierten Massen, um in Verbindung mit günstiger Schwerpunktlage ein mühelos kontrollierbares Fahrverhalten bei jeder Gangart zu erzielen. Die Chassis-Eckdaten (Lenkkopfwinkel 27,23 Grad, Nachlauf 117 mm und 1.489 mm Radstand) stellen speziell in Kombination mit der neuen luftgefederten Showa Teleskopgabel superbes Handling und stabilen Geradeauslauf auf allen Untergründen sicher. Der Rahmen, der im Vergleich zum Vorjahr unverändert blieb, lässt sich der 6. CRF-Generation zuordnen und ist baugleich mit dem der CRF450R; nur die Unterzüge sind an die Einbaumaße des Viertellitermotors angepasst. Vollgetankt wiegt die CRF250R nur 105,6 Kilogramm.

Das schlanke Bodywork präsentiert sich ergonomisch unverändert perfekt. Jedes Detail, von Tank, Sitz und Seitenteilen bis hin zur Wasserkühler-Anordnung wurde mit Bedacht gestaltet, um dem Fahrer eine optimale Sitzposition sowie gleichzeitig maximale Bewegungsfreiheit anbieten zu können. Im Detail verfeinert wurden auch die Fußrasten sowie deren Anlenkung, um sich weniger leicht mit Dreck oder festem Schlamm zuzusetzen. CRF-Dekors und Graphics in Stil der Werkmaschinen runden die Optik der CRF250R ab. Am Vorderrad verrichtet eine 260 mm Bremsscheibe im Wave-Design mitsamt einer Doppelkolbenbremszange bei Bedarf zuverlässig die Bremsarbeit. Eine Wave-Scheibe mit 240 mm Durchmesser, komplettiert mit einer Einkolbenbremszange, stellt im Hinterrad die Verzögerung sicher. Leichte Aluminium-Speichenräder sind mit Dunlop MX52-Reifen bestückt, vorne in der Dimension 80/100-21 und hinten in der Größe 100/90-19.

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-Ventilsteuerung, 4 Ventile
Hubraum	249 cm ³
Bohrung x Hub	76,8 mm x 53,8 mm
Verdichtung	13,8 : 1
Max. Leistung	29,4 kW (40 PS) / 11.500 min ⁻¹
Max. Drehmoment	27,1 Nm / 9.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
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	
Abmessungen (LxBxH)	2.181 mm x 827 mm x 1.271 mm
Radstand	1.489 mm
Lenkkopfwinkel	27°23'

Presseinformation

Nachlauf	117 mm
Sitzhöhe	951 mm
Bodenfreiheit	322 mm
Gewicht vollgetankt	105,6 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	Luftgefederte Showa 48 mm Upside Down SFF-TAC Teleskopgabel, Federweg 310 mm
Hinten	Showa Federbein, Pro-Link Aufhängung mit Aluminiumschwinge, Federweg 317 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 Scheibenbremse mit Doppelkolbenbremszange
Hinten	240 mm Wave Scheibenbremse mit Einkolbenbremszange

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