

Presseinformation

24. Mai 2018

Honda CRF450R (Modelljahr 2019)



Die Honda CRF450R Modelljahr 2019 erhält mehr Spitzenleistung, mehr Drehmoment sowie eine verbesserte Leistungsentfaltung über den gesamten Drehzahlbereich. Neu sind auch die dreistufige HRC Launch Control sowie Verbesserungen, die eine optimierte Performance und längere Haltbarkeit ermöglichen. Federelemente mit überarbeiteten Einstellmöglichkeiten, ein neuer konifizierter Renthal Lenker sowie gewichtsparende Updates runden die Modellpflege 2019 ab.

Presseinformation

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Technische Daten

1. Einleitung

Seit dem Verkaufsstart im Jahr 2002 behauptet sich die Honda CRF450R als Referenz in der großen MX-Klasse. Sie bietet kraftvolle Leistung sowie bestes Handling – in Verbindung mit der gewohnten Honda Zuverlässigkeit und Langlebigkeit sorgt die CRF450R sowohl bei Hobbyfahrern als auch Rennprofis für Begeisterung.

Die Honda CRF450R wurde stets weiterentwickelt und optimiert. Das Know-how aus den Motocross-Renneinsätzen der MXGP Teams floss nach und nach in die Produktion der Serienmaschinen ein und verhalf zu etlichen Detailverbesserungen. Das Modelljahr 2017 stand für Revolution statt Evolution und wurde unter dem Motto „Absolute Holeshoot“ rundum erneuert. Die europaweit beliebteste Big-Bore Motocross-Maschine erhielt einen brandneuen Motor und ein komplett überarbeitetes Fahrwerk. Das Ergebnis überzeugte funktionell auf ganzer Linie und setzte erneut Maßstäbe in der Open-Class-Kategorie, motortechnisch ebenso wie hinsichtlich Grip, Fahrwerksverhalten und Traktion.

Für das Modelljahr 2018 wurde die Honda CRF450R dann serienmäßig mit einem Elektrostarter ausgestattet (2017 optional verfügbar).

Die ständig steigenden Anforderungen im Motocross-Bereich erfordern eine stetige Weiterentwicklung und technische Aufrüstung. Auch die besten Motorräder werden Jahr für Jahr weiter verfeinert und optimiert. Die CRF450R erhält für das Modelljahr 2019

Presseinformation

wichtige Updates aus der HRC-Entwicklungsabteilung, die das Bike noch schneller werden lassen.

2. Modellübersicht

Schnellstmöglich vom Start zu kommen, als Erster in die Startkurve einzubiegen sowie blitzschnelle Rundenzeiten zu erzielen war das ultimative Ziel der letzten zwei Jahre. Für das Modelljahr 2019 wurde die absolute Konkurrenzfähigkeit weiter verbessert: Mehr Leistung und ein gesteigertes Drehmoment stehen zur Verfügung, ohne die Fahrbarkeit aus niedrigen Drehzahlen zu beeinträchtigen. Erreicht wurde dies über das optimierte Zusammenspiel einzelner Modifikationen am Zylinderkopf sowie im Einlass- und Auslassbereich

Die dreistufige HRC Launch Control ist ein Feature, das jedem Fahrer hilft, schneller vom Start weg loszulegen, egal ob Einsteiger oder Profi. Spezifische Zündkennfelder verhelfen sensorgesteuert in jedem Gang zu optimaler Beschleunigung. Die PGM-FI Kraftstoffeinspritzung injiziert zweimal pro Arbeitszyklus. Dazu wurde die Kapazität der Ölpumpe erhöht sowie der Kupplungsausrückhebel sowie die Druckplatten überarbeitet.

Der doppelte Aluminiumrahmen wurde nur geringfügig verändert, jedoch durch die Schwinge mit modifiziertem Flex-Verhalten leichter. Auch ein neuer vorderer Bremssattel trägt dazu bei, Gewicht einzusparen. Die 49 mm Showa-USD-Gabel wurde hinsichtlich Ölinhalt, Feder- und Dämpfungs-Abstimmung für ein optimiertes Federungsverhalten überarbeitet. Der Hinterrad-Stoßdämpfer wurde mit einem "Super Finish"-Prozess veredelt und das Übersetzungsverhältnis des Pro-Link-Hebelpaketes optimiert. Auch die Ergonomie für den Fahrer wurde bedacht: Der konifizierte Renthal-Lenker lässt sich auf der Gabelbrücke nun mehrfach verstellen.

Presseinformation

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Motor

- **1.8 kW mehr Leistung und 2 Nm mehr Drehmoment sowie spürbar mehr Durchzug über das gesamte Drehzahlband ab 3.000 Touren**
- **Zylinderkopf, Einlass- und Auslassbereich überarbeitet, optimierte Kennfelder für Zündung und Einspritzung**
- **Dreistufige HRC Launch Control für optimale Starts**
- **Weiter verbesserte Zuverlässigkeit, dank neuer 5-Loch-Düsen für die Kolben-Ölversorgung sowie erhöhter Ölpumpen-Förderkapazität**

Der grundsätzliche Aufbau des 449 Kubik großen Unicam-Einzylinder-Motors ist gleichgeblieben, jedoch wurde auf den Kickstarter verzichtet. Verbesserungen im Detail führten zum Zuwachs bei Leistung und Drehmoment.

Der signifikante Leistungszuwachs – 1,8 kW mehr Leistung bei 9.500/min und 2 Nm mehr Drehmoment bei 7.500/min – wurde nicht auf Kosten eines schwächeren Durchzugs erreicht. Im Gegenteil: Die Leistungs- und Drehmomentkurven des Modelljahrs 2019 übertrumpfen ab 3.000 Touren die Werte des Vormodells; wobei auch die Überdrehfestigkeit nochmals verbessert werden konnte.

Bohrung und Hub des Einzylinders blieben unverändert: 96 mm x 62,1 mm, das Kompressionsverhältnis beträgt 13,5:1. Die Brennraum-Quetschkanten wurden ebenso überarbeitet wie Kolbenschaft, Kolbenringe und Pleuel. Sowohl das rechte als auch das linke Motorgehäuse wurden optimiert, für mehr Festigkeit und reduziertes Gewicht.

Der Luftfilter erhielt eine mehr als doppelt so große Oberfläche. So kann mehr Luft für den Verbrennungsvorgang in den Motor gelangen. Neu programmierte Kennfelder für Kraftstoffeinspritzung und Zündung wurden auf den höheren Luftdurchsatz bei der Verbrennung abgestimmt und das System spritzt nun zweimal pro Arbeitszyklus ein. Um die Thermodynamik zu verbessern, optimiert ein neuer Wasserkühlergrill den Durchsatz und die Effizienz des Kühlsystems. Ein Gangsensor bietet im ersten und zweiten Gang,

Presseinformation

im dritten und vierten Gang und im fünften Gang drei speziell abgestimmte Zündmappings.

Die Rohre der Auspuffanlage sind jetzt unterschiedlich bemessen. Das Teilstück nach dem Krümmer misst auf der rechten Seite 35 mm Durchmesser, auf der linken Seite 42 mm Durchmesser (vorher beide 31,8 mm Ø). Auch die Länge des Auspuffsystems nahm unterschiedlich zu – die Länge des Dämpfers auf der linken Seite nahm um 187 mm zu. Der rechtseitige Dämpfer fällt 98 mm länger aus.

Leistung ist wichtig, aber auch die Zuverlässigkeit zählt zu den Stärken der CRF450R. Um diese weiter zu verbessern, wird der Kolben jetzt von der Unterseite aus einer Öldüse mit 5 Bohrungen (bisher 4) besprüht, was die Innenkühlung weiter optimiert. Auch die Kapazität der Ölpumpe für die Hin- und Rückführung wurde nochmals verbessert. Anstelle einer einzelnen Zuleitung mit 16 mm Ø kommen nun doppelte Ausführungen mit zweimal 12 mm Ø zur Anwendung, was die Schmierstoff-Umwälzung erheblich verstärkt.

Der Kupplungsausrück-Mechanismus wie auch die Kupplungs-Druckplatten wurden zugunsten höherer Haltbarkeit überarbeitet. Der Hinterrad-Kettenantrieb ist mit einem Ritzel mit 13 Zähnen sowie einem überarbeiteten, leichteren Kettenrad mit 49 Zähnen ausgestattet.

Lenkerschalter und Displays sind wie bisher auf der linken Lenkerseite zusammengefasst: Motor-Killswitch, EFI-Einspritzleuchten, Engine Mode Selection Button (EMSB, Fahrmodus-Schalter) und LED-Anzeigen.

Die neue HRC Launch Control für 2019 erleichtert perfekte Startmanöver. Drei Modi stehen zur Auswahl:

Level 3: Startdrehzahl 8.250/min, für schlammige Böden bzw. MX-Einsteiger.

Level 2: Startdrehzahl 8.500/min, Basis-Setting für trockenes Terrain.

Level 1: Startdrehzahl 9.500/min, für trockenes Terrain bzw. Profis.

Presseinformation

Die Aktivierung der HRC Launch Control ist praxisgerecht und einfach: Zum Einschalten die Kupplung ziehen und den Starterknopf (rechts) betätigen. Dann blinkt die LED-Kontrollleuchte für Level 1 einmal auf. Starterknopf nochmals drücken (oder beim Einstieg 0,5 Sekunden länger), dann blinkt die LED-Kontrollleuchte für Level 2 zweimal auf. Starterknopf ein weiteres Mal drücken (oder beim Einstieg länger drücken), dann blinkt die LED-Kontrollleuchte für Level 3 dreimal auf.

Mit dem Fahrmodus-Schalter EMSB (Engine Mode Select Button) lässt sich das Motor-Setup wunschgemäß bestimmen. Im Leerlauf bei laufendem Motor den Schalterknopf weniger als eine Sekunde lang drücken – schon ist das nächste Mapping mit passender Einstellung für Zündung und Einspritzung aktiviert. Die Fahrmodus-Einstellung wird ebenfalls über die LED-Kontrollleuchte am Lenker signalisiert. Wird ein anderes Mapping aufgerufen, wird dies dem Fahrer ebenfalls zur Kontrolle signalisiert.

Modus 1 bietet eine Allround-Einstellung, bei dem Leistung und Entfaltung des Drehmoments für die meisten Strecken, Fahrstile und Untergründe passen. Modus 2 bewirkt eine sanfte, eher traktionsfreundliche Leistungsentfaltung. Modus 3 schickt volle Leistung ans Hinterrad und eignet sich für tiefe Böden und sandige Untergründe. Modus 2 und Modus 3 können weiterhin mit dem „HRC Setting Tool“ nach Belieben modifiziert und den jeweiligen Fahrer-Vorlieben angepasst werden.

Presseinformation

3.2 Chassis



- ***Trockengewicht um knapp ein Kilo reduziert***
- ***Rahmen und Schwinge modifiziert***
- ***Neue Settings für Showa USD-Gabel und Federbein***
- ***Fußrasten und Vorderrad-Bremszylinder überarbeitet***
- ***Konifizierter Renthal Lenker vorne/hinten/oben/unten verstellbar***

Die Zielsetzung bei der Weiterentwicklung der siebenten Generation des CRF450R-Aluminiumrahmens beim Modelljahr 2017 lautete: Ein verbessertes Einlenk- und Kurvenverhalten, eine optimierte Front-End-Stabilität und mehr Traktion sowie ein präziseres Feeling am Hinterrad beim Beschleunigen. Insgesamt gewinnt somit das Gefühl für Grip, Traktion und Handling, welches im Grenzbereich das Sicherheitsgefühl steigert.

Presseinformation

Auch wenn der Fokus beim Modelljahr 2019 eher auf mehr Leistung (sowie weiter verbesserte Kontrolle) lag, wurde auch das Fahrwerk der CRF450R verbessert – noch ausgewogener, noch wendiger und noch präziser beim Durchfahren von Kurven. Das fahrfertige Gesamtgewicht wurde um 0,9 kg gesenkt (auf nunmehr 107,6 kg Trockengewicht und 112,3 kg vollgetankt). Ebenso wurde die Federung vorne und hinten überarbeitet. Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen 27,4 Grad und 116 mm, der Radstand 1.482 mm.

Der Aluminium-Rahmen wurde im Bereich der Schwingenaufnahme schlanker und leichter ausgeführt. Die Schwinge erhielt auch eine modifizierte Form, wurde dazu leichter und niedrigerer Steifigkeitsbalance konstruiert, um ein feineres Gefühl für die Hinterradtraktion zu erhalten. Auch die Steifigkeit der vorderen Motoraufhängungen wurde modifiziert. Neue Fußrasten, deren Verstrebungen innen nur mehr 4 statt bis 6 Felder aufweisen, erreichen 20% Gewichteinsparung und lassen sich leichter von Matsch oder Schlamm befreien.

Die voll einstellbare 49 mm USD Gabel (mit Stahlfedern) ist eine abgeleitete Version jener Showa Factory-Gabel, die von Hondas offiziellem MX-Rennteam auch in der japanischen Meisterschaft verwendet wird.

Beim Modelljahr 2019 wurden sowohl die Federrate als auch die Druck- und die Zugstufen-Einstellungen überarbeitet, sowie das Ölvolumen verändert. Die Kolbenstange am voll einstellbaren Showa-Dämpfer wurde mit einer "Super Finish"-Oberfläche veredelt, die Hubbewegung verbessert und das Ansprechverhalten weiter optimiert. Auch das Pro-Link-System wurde überarbeitet und spricht bei voller Kompression nun etwas weicher an.

Der neue konifizierte Renthal Lenker trägt zum reduzierten Gewicht und besseren Komfort bei. Die obere Gabelbrücke ist mit zwei Aufnahmen versehen, die es erlauben, den Lenker 26 mm weiter hinten oder vorne zu montieren. Wenn die Aufnahmen um 180 Grad gedreht werden, kann der Lenker um weitere 10 mm versetzt werden, so dass insgesamt vier Fahrpositionen einstellbar sind.

Presseinformation

Ein neuer Doppelkolben-Bremssattel für die 260 mm Wave-Scheibenbremse ist mit unterschiedlich großen Kolben (30 und 27 mm Ø) ausgestattet (vorher 2 x 27 mm). Zusammen mit hochfesten Bremsschläuchen werden das Bremsgefühl und die Bremsleistung verbessert. Die 240 mm-Hinterrad-Scheibenbremse verzögert mittels eines Einkolben-Bremssattels.

Die leichten DID-Aluminium-Speichenfelgen sind in Schwarz ausgeführt. Die Vorderradfelge misst 21 x 1,6 Zoll, die Hinterradfelge 19 x 2,15 Zoll. Darauf sind serienmäßig Dunlop MX3SF und MX3S Soft-Terrain-Reifen montiert.

Die CRF450R ist mit einem leichten, 6,3 Liter großen Titantank ausgestattet. Die Ergonomie der Kunststoffteile ermöglicht dem Fahrer maximale Bewegungsfreiheit. Die schmale Silhouette und der aerodynamisch optimierte Front-Kotflügel helfen, den Fahrtwind direkt auf die seitlichen Wasserkühler zu lenken. Beim Modelljahr 2019 wurden die Kühlerabdeckungen nochmals hinsichtlich Luftströmung optimiert. Bei der Verkleidung wird für die Graphics und das Dekor eine Folientechnik angewendet, welche eine schöne kratzfeste Optik mit dauerhaftem Finish verbindet.

4. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, Viertakt-Einzylinder, Unicam
Hubraum	449,7 cm ³
Bohrung x Hub	96 mm x 62,1 mm
Verdichtung	13,5 :1
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	6,3 Liter
ELEKTRIK	

Presseinformation

Starter	E-Starter
Zündung	Transistorzündung
ANTRIEB	
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe	5 Gänge
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Aluminium Twin Tube
CHASSIS	
Abmessungen (L x B x H)	2.183 mm x 827 mm x 1.260 mm
Radstand	1.482 mm
Lenkkopfwinkel	27,4°
Nachlauf	116 mm
Sitzhöhe	960 mm
Bodenfreiheit	328 mm
Gewicht vollgetankt	112,3 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	Showa 49 mm USD-Telegabel
Hinten	Showa Mono-Stoßdämpfer, Aluminiumschwinge, Honda Pro-Link System
RÄDER	
Felgen vorne und hinten	Speichenräder
Reifengröße vorne	80/100-21-51M Dunlop MX3SF
Reifengröße hinten	120/80-19-63M Dunlop MX3S
BREMSEN	
Bremse vorne	Scheibenbremse, 260 mm Ø
Bremse hinten	Scheibenbremse, 240 mm Ø

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.