

Presseinformation

2. Mai 2012

Honda CRF250L

Attraktiv, vielfältig, leicht, sparsam



Ab Sommer 2012 in Deutschland: Honda CRF250L

Offenbach – Die Honda CRF250L ist eine attraktive, alltagstaugliche Enduro, die in zweierlei Hinsicht glänzt: mit pfiffiger Mobilität und leichtem Handling bei Asphalt-Einsatz sowie mit purem Offroad-Spaß bei Ausflügen in leichtes Gelände. Die Neuentwicklung treibt ein moderner, flüssigkeitsgekühlter 249 cm³-DOHC-Einzylinder-Motor an. Der Stahlrohrrahmen ist mit Upside-Down-Gabel sowie Pro-Link Hinterradaufhängung und Aluminiumschwinge ausgestattet. Honda schließt damit an seine Enduro-Tradition an, die in den 70er und 80er Jahren mit der XL250S, das erste Großserien-Motorrad mit Vierventilkopf, begann und mit der XL-Familie erfolgreich fortgesetzt wurde.

Presseinformation

Die günstig kalkulierte CRF250L bietet ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis und überzeugt dazu mit niedrigen Betriebskosten. Der Verkauf in Deutschland startet Anfang August 2012.

Das Wichtigste auf einen Blick

- alltagstaugliche Enduro mit attraktiver Optik der Honda CRF-Motocrosser
- wendig und agil im City-Alltag, robust und überzeugend bei Offroad-Ausflügen
- schmal, leicht und unkompliziert zu beherrschen
- günstiger Preis

- Motor basiert auf speziell abgestimmtem Triebwerk der CBR250R
- flüssigkeitsgekühlt, DOHC-Vierventil-Einzylinder, 249 cm³ Hubraum
- moderner, reibungsarm konstruierter Einzylinder, laufruhig und sparsam
- Leistung 17 kW (23 PS) bei 8.500/min
- elektronische PGM FI-Einspritzung,
- Abgasreinigung mit geregelttem Katalysator und Sekundär-Luftsystem (Euro 3)

- Besonderheiten: Kurbelwelle gleitgelagert, Kolben mit Molybdänbeschichtung, 4 mm Kurbelwellen-Offset, Ventiltrieb mit Rollen-Schlepphebel

- Doppelschleifen-Stahlrahmen aus Oval- und Rundrohren, Heckrahmen angeschraubt
- 43 mm Upside-Down-Telegabel, Schwinge aus Aluminiumguss
- Zentralfederbein mit Pro-Link Hebelanlenkung
- 21 Zoll Vorderrad, 18 Zoll Hinterrad, Aluminium-Speichenfelgen
- komfortable Federwege (v./h. 250/240 mm)

- Doppelsitzbank, Sitzhöhe 875 mm
- Tankinhalt 7,7 Liter

Presseinformation

- komplett ausgestattet: Elektrostarter, digitales Cockpit, H4-Scheinwerfer, MX-Lenker mit Querstrebe, Motorschutz, gelochte Wave-Bremsscheiben, gripfreundliche Fußrasten, abschließbarer Tankdeckel, Stiftschrauben zur Befestigung von Gepäckgummis.

Entwicklungsvorgaben

Ziel der Honda-Ingenieure war, für alle Märkte weltweit eine moderne, leicht fahrbare Enduro der 250er Klasse zu schaffen, die sowohl im alltäglichen Straßeneinsatz als auch bei Freizeit-Ausfahrten über Feldwege, Schotter und in leichtem Gelände überzeugt. Neben fortschrittlicher Motortechnik standen für sicheres Fahrverhalten on- wie offroad sorgfältig abgestimmte Radführungen und Federelemente mit langen Federwegen im Lastenheft. Breitbandig universelle Alltagstauglichkeit, verbunden mit sportlich-dynamischer Optik, angelehnt an die CRF-Motocross-Modelle, sowie komplette Ausstattung gehörten ebenso zu den Entwicklungsvorgaben wie ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis für den Kunden.

Motor

Der Einzylinder entstammt der 2011 eingeführten CBR250R. Der hochmoderne DOHC-Viertventiler vereint sportliche Leistung, angenehme Kraftentfaltung und Laufkultur mit geringem Verbrauch. Begradigter Ansaugtrakt zur Airbox, verringerter Drosselklappendurchmesser (um 2 auf 36 mm) und passend abgestimmter Auspuff tragen zur optimierten Charakteristik für breitbandigen Enduro-Einsatz bei. Überarbeitet für den Einsatz in der CRF250L präsentieren sich ebenso Kupplung und Sechsganggetriebe, dazu wurden Ölpumpe und Gehäuseentlüftung modifiziert.

Das konsequent auf Leichtlauf und geringen Benzinverbrauch optimierte Triebwerk ist überquadratisch ausgelegt (Bohrung/Hub 76x55 mm) und entsprechend drehfreudig. Gleichwohl erfolgt die Leistungsabgabe füllig und

Presseinformation

homogen, wozu sorgfältig gewählte Ventilsteuerzeiten und eine gezielt abgestimmte PGM-FI Kraftstoffeinspritzung beitragen. Geregelter Katalysator (sitzt im Dämpfer der Abgasanlage) sowie Sekundärluftsystem bewirken geringstmögliche Emissionen (Euro 3) und vorbildliche Umweltfreundlichkeit.

Weitere technisch bemerkenswerte Details: Eine Balancerwelle gleicht Vibrationen aus und treibt gleichzeitig die Wasserpumpe an. Die Pleuellager rotiert in Gleitlagern, was wesentlich zur Laufruhe beiträgt. Ein Kugellager stützt die Pleuellager als drittes Lager zur Pleuellager auf der linken Seite ab. Weitere Maßnahmen zur Reibungsminimierung: Das Pleuellager ist streifenweise mit einer Molybdänbeschichtung versehen. Über Rollenschlepphebel (ein Novum in einem Pleuellager-Motorradmotor) werden die Pleuellager betätigt. Im Pleuellager-Pleuellagerfuß ist ein Pleuellager verbaut, das den Vorteil hoher Reibungsarmut bietet und ebenfalls zur erstrebten Verbrauchreduzierung beiträgt.

Eine Iridium-Zündkerze glänzt mit der vierfachen Lebensdauer eines herkömmlichen Funkenspenders. Zur Verbesserung der Standfestigkeit trägt auch der spezielle Versatz der Pleuellager bei. Diese haben die Pleuellager-Konstrukteure um 4 mm in Relation zur Pleuellagerlaufbuchse in Fahrtrichtung versetzt. Durch diesen konstruktiven Trick wird der Verschleiß an Pleuellagerlaufbahn und Pleuellagerwand reduziert.

Luftfilterkasten

Der Luftfilterkasten am Ende des begradigten Einlaßtraktes hat ein Volumen von 5,7 Litern und findet im Rahmendreieck Platz. Das schräg angeordnete Papier-Viskose-Filterelement kann bei Service-Arbeiten entnommen werden, ohne dass angesammelte Schmutzpartikel den sauberen Teil verunreinigen.

Presseinformation

Abgasanlage

Die Auspuffanlage ist auf die gewünscht harmonische Leistungsentfaltung der CRF250L abgestimmt, verläuft optimal integriert in die schlanke Linienführung der Maschine und mündet am Heck auf der rechten Fahrzeugseite. Der geregelte Katalysator ist im Endschalldämpfer integriert. Kühllende Luft tritt über den Schlitz in der Kunststoffabdeckung ein und strömt zwischen Dämpfer und Hitzeschild hindurch.

Wasserkühler

Neben dem Tank ist linksseitig der Wasserkühler platziert. Ein elektrischer Lüfter, der sich bei Bedarf zuschaltet, hält die Kühlmitteltemperatur auch bei hitzigen Konditionen (z.B. bei längerem Stopp and Go-Verkehr) im grünen Bereich. Eine schützende Lamellen-Abdeckung auf der Vorderseite trägt dazu bei, bei Offroad-Betrieb Dreck und Schmutz abzuhalten. Die Kühlleistung des Wasserkühlers beträgt 10,7 kW.

Rahmen

Ein neu konstruierter Stahlrohrrahmen erfüllt die Anforderungen, die punkto Steifigkeit, Raumökonomie und Bodenfreiheit an eine multifunktionale Enduro gestellt sind. Die Doppelschleifen-Konstruktion setzt sich aus verschweißten Segmenten zusammen – oben ovale Rohre, unten Rundrohre, und im mittleren Teil um die Schwingenaufnahme wiederum verschweißte Ovalrohre mit größerem Durchmesser. Vom Steuerkopf bis auf etwa halbe Motorhöhe versteift ein zentrales Trägerelement das Bauteil.

Die Rahmengenometrie begünstigt ausgewogen sicheres Fahrverhalten und leichtes Handling sowohl bei Asphalt- als auch bei Gelände-Einsätzen. Der Radstand beträgt 1.445 mm, der Lenkkopfwinkel 27,6 Grad und der Nachlauf 113 mm. Der angeschraubte Heckrahmen ist aus Stahlrundrohren gefertigt, die Festigkeit auf Zweipersonenbetrieb plus 5 kg Gepäckkapazität ausgelegt.

Presseinformation

Upside-Down-Gabel

Eine Upside-Down-Gabel von Showa mit 43 mm Gleitrohrdurchmesser führt das Vorderrad, der Federweg beträgt stattliche 250 mm. Aluminium-Gabelbrücken mit Doppelklemmung sorgen für Stabilität. Federrate und Dämpfungscharakteristik decken einen weiten Bereich bei Straßeneinsatz wie auch Offroad-Betrieb ab.

Pro-Link Hinterrad-Federung

Der sorgfältig abgestimmte Monoshock-Stoßdämpfer von Showa bewirkt über das Pro-Link Hebelsystem bei einfederndem Hinterrad ein progressives Ansprechen. Der Federweg an der Radachse beträgt 240 mm.

Aluminiumschwinge

Die Hinterradschwinge ist zur Verringerung der ungefederten Massen als Gussaluminium-Konstruktion gefertigt. Die Befestigungsaugen, an denen der Stoßdämpfer über die Pro-Link Hebel angelenkt ist, sind auf der Querverstrebung platziert. Zur Verstärkung sind in diesem Bereich Aluminiumprofile als versteifende Rippen integriert. Ein schönes Detail sind die Aluminium-Kettenspanner.

Scheibenbremsen vorne und hinten

Die gelochte Wave-Scheibenbremse im Vorderrad misst 256 mm im Durchmesser, wird von einer Doppelkolben-Bremszange beaufschlagt und überzeugt mit kraftvoller, bestens dosierbarer Verzögerung. Das Design des Scheibenadapters mit hohem Selbstreinigungseffekt wurde von den CRF-Crossern übernommen. In Hinterrad verzögert zuverlässig eine Wave-Einscheibenbremse mit einer Einkolben-Bremszange.

Presseinformation

Speichenfelgen und Bereifung

Speichenfelgen, deren Elastizität bei Offroad-Einsatz die Stöße absorbieren, zieren die CRF250L. Das Felgenkranzmaterial ist Aluminium, was Gewicht sparen und ungefederte Massen reduzieren hilft. Die Felgen sind mit Stollenreifen bestückt, die auch bei Straßenbetrieb Abrollkomfort und reichlich Haftvermögen bieten. Das 21-Zoll-Vorderrad sorgt für sichere Vorderradführung, der Niederquerschnitt-Hinterradpneu in der Dimension 120/80-18 stellt beste Traktion sicher.

Digitale Cockpit-Anzeige

Das digitale Anzeigeinstrument ist ablesefreundlich im Blickfeld positioniert. Der LCD-Tachometer wird flankiert von Tankuhr, Zeituhr, Kilometerstand-Anzeige, zwei Tripmetern und diversen Kontroll-Leuchten. Die Helligkeit des Displays ist regelbar. Die Bedienknöpfe sind ergonomisch gestaltet und auch mit Handschuhen gut zu bedienen.

Frontscheinwerfer

Den leuchtstarken H4-Scheinwerfer (60/55 Watt) nimmt eine schlank gezeichnete Lampenverkleidung aus Kunststoff auf, die wie ein Startnummernschild nach oben hochgezogen ausläuft und so gleichzeitig eine Windschild-Funktion mit übernimmt.

Tank

Der Kraftstofftank der CRF250F bietet 7,7 Liter Fassungsvermögen auf. Das Reservoir ist am hinteren Ende zusammen mit Seitenverkleidung sowie Sitzbank so gestaltet, dass komfortable Sitzhaltung und perfekter Knieschluss im Sitzen wie bei in den Rasten stehender Fahrweise möglich ist.

Presseinformation

Sitzbank und Lenker

Die aufrechte Sitzposition auf der schlanken Doppelsitzbank und entspannter Kniewinkel tragen zum Fahrvergnügen bei. Der breite Lenker mit Verstärkungsstrebe gestattet ein gutes Kontrollgefühl und unterstützt das leichte Handling.

Leichte Bedienung, enger Wendekreis

Ergonomische Hebel und moderne Schalterarmaturen kommen leichter Bedienung entgegen. Bestens ausbalanciertes Handling, enger Wendekreis und beste Übersicht über das Verkehrsgeschehen unterstützen die Manövrierbarkeit.

Ausstattung

Der Schalldämpfer der Abgasanlage ist rechtsseitig montiert. Auf der linken Seite ist der Deckel der Werkzeugbox als Teil der seitlichen Kunststoffverkleidung ausgebildet. Ein stabiler Motorschutz sorgt bei Offroad-Einsätzen für zusätzliche Protektion. Abrutschfeste und groß dimensionierte Fußrasten mit gezackten Auflagen bieten sicheren Halt. Das Lenkschloss ist zwecks Diebstahlschutz mit verstärkten Anschlägen versehen. Vier Stiftschrauben erleichtern die Befestigung von Gepäckgummis im hinteren Bereich der Sitzbank.

Farben

Die CRF250L ist in der Saison 2012 in einer Farbe erhältlich – Winning Red.

Info zur Historie

Der Trend, von Asphalt auf staubige Wege oder ins Gelände abzubiegen, fand in den 60er Jahren von Amerika nach Europa. Nach leichten und mittelschweren Straßenmodellen mit hochgelegtem Auspuff, sogenannten

Presseinformation

Scramblern, folgte in Deutschland als erste grobstollig bereifte Enduro von Honda die SL125.

Mit der XL250 (mit aufwendigem Vierventil-Zylinderkopf, damals weltweit einzigartig) wurde 1973 das erste Viertelliter-Bike importiert, die sich beachtlicher Popularität erfreute. Später hauchte eine XL-Enduro-Baureihe mit Pro-Link Aufhängung diesem Marktsegment erfolgreich neues Leben ein.

Danach folgte als Enduro mit Funbike-Einschlag ein NX-Modell mit 250 Kubikzentimeter, 1986 die Transalp, schließlich 1988 die Dominator mit 650 Kubikzentimeter, beide neue, abenteuerorientierte Konzepte: die weltweit ersten verkleideten Enduros.

Heute bedient Honda in mehreren Hubraumklassen mit der CRF-R-Modellreihe engagierte Motocrosser. Mit der CRF250L wird das Spektrum ausgeweitet in den Bereich der Alltags- und Gelegenheits-Offroad-Fahrer. Diese Enduro ist für Kunden, die mit einer leichten und attraktiven Maschine auf Asphalt als auch bei Ausflügen über Feldwege und in leichtes Gelände nach unbeschwertem Fahrspaß trachten.

Presseinformation

Technische Daten – Honda CRF250L (ED-Typ)

MOTOR

Typ	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-DOHC-Viertaktmotor, 4 Ventile
Abgasreinigung	geregelter Katalysator (Euro 3)
Hubraum	249 cm ³
Bohrung x Hab	76 mm x 55 mm
Verdichtung	10,7 : 1
Nennleistung	17 kW (23 PS) / 8.500min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment	22 Nm / 7.000min ⁻¹ (95/1/EC)

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappen-Ø	36 mm
Luftfilter	Papier-Viskose-Filter
Tankinhalt	7,7 Liter

ELEKTRIK

Zündung	digitale Transistorzündung
Zündkerze	NGK SIMR8A9 (Iridium)
Starter	E-Starter
Batterie	12 V, 6 Ah
Scheinwerfer	12 V, 60/55 W

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Betätigung	über Seilzug
Gangzahl	6 Gänge

Presseinformation

Primärübersetzung	2.807
Gangstufen	1 3.333
	2 2.117
	3 1.571
	4 1.304
	5 1.115
	6 0.962

Endübersetzung	2.857
Endantrieb	Kette

FAHRWERK

Rahmentyp	Stahlrohrrahmen
Abmessungen (LxBxH)	2.195 mm x 815 mm x 1.195 mm
Radstand	1.445 mm
Lenkkopfwinkel	27,6 °
Nachlauf	113 mm
Wenderadius	2,3 m
Sitzhöhe	875 mm
Bodenfreiheit	255 mm
Gewicht vollgetankt	144 kg

Radaufhängung	Vorne 43 mm Ø Showa Upside-Down-Gabel, Federweg 250 mm Hinten Aluminiumguss- Zweiarmschwinge mit Pro-Link Aufhängung, Showa Mono- Stoßdämpfer, Federweg 240 mm
---------------	---

Presseinformation

Räder	Vorne Speichenfelgen, Hinten Speichenfelgen,
Felgengrösse	Vorne 21 x 1.60 Hinten 18 x 2.15
Reifengrösse	Vorne 3.00-21 51P Hinten 120/80-18 62P
Bremsen	Vorne eine Scheibe, 256 mm Ø, Doppelkolben-Bremszange Hinten eine Scheibe, 220 mm Ø, Einkolben-Bremszange

Weitere Informationen im Internet unter www.honda.de sowie bei allen Honda Motorrad Vertragshändlern.