

# Presseinformation

23. Mai 2018

## Honda CRF450L (Neumodell)



Die neue CRF450L ist ein zulassungsfähiges Motorrad für einen breiten Einsatzbereich, das Honda auf Basis des CRF450R Motocrossers entwickelt hat. Der Motor glänzt mit reichlich Kraft bereits aus niedrigen Drehzahlen heraus. Das stabile, leichte und wohl ausgewogene Chassis ist auf reichlich Vortrieb bei gleichzeitig maximalem Grip ausgelegt. Robuste und hochwertige Auslegung unterstützen im Einklang mit längeren Wartungsintervallen das Fahrvergnügen.

### Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungs-Merkmale
4. Technische Daten

#### **Honda Deutschland**

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Hanauer Landstraße 222 - 224 • 60314 Frankfurt am Main  
Telefon 069-8309-557 • Fax 069-8309-839 • E-Mail: erik.mertens@honda-eu.com  
www.hondanews.eu/de • [Facebook: Honda Deutschland Motorrad](#)

# Presseinformation

## 1. Einleitung

Sogenannte Dual-Purpose-Motorräder (Mehrzweck-Motorräder) sollen möglichst universell einsetzbar sein. Für ambitionierte Offroad-Ausflüge sind möglichst wenig Gewicht, hochwertige Federelemente sowie leichtfüßiges Handling gefragt, um auch bei härterer Gangart ein sicheres und gut kontrollierbares Fahrverhalten zu gewährleisten. Motorseitig sind dafür nutzerfreundliche Leistung und mühelose Drehmoment-Entfaltung gefragt, um auf jedem Untergrund ein gutes Feeling für die Gripverhältnisse entfalten zu können.

Neben allen Attributen für Offroad-Fahrspaß sind gleichzeitig Eigenschaften gefordert, die den Umgang bei innerstädtischen Einsätzen erleichtern: schlanke Silhouette und einfaches Handling, um leichtfüßig im Verkehr mitzuschwimmen; gut ansprechende Federung, um Asphaltunebenheiten aller Art möglich lässig wegzustecken sowie durchzugstarkes Beschleunigen in unteren Gängen, um nach Ampelstarts im dichten Verkehr unverzüglich die Nase vorne zu halten. Zum Anforderungskatalog gehören ebenso mechanische Zuverlässigkeit und natürlich möglichst lange Service-Intervalle.

Für einen solchen Spagat können Wettbewerbsmaschinen eine solide Basis sein. Allerdings sind etliche Aspekte mit zu berücksichtigen. Technik, die kompromisslos für Renneinsätze ausgelegt ist, bedingt entsprechend intensiven Wartungsaufwand, der Enduro- und Freizeit-Offroad-Fahrern nicht so einfach zugemutet werden kann, weil viele einfach auf den Starterknopf drücken und ohne großes Kopfzerbrechen die nächste Ausfahrt in Angriff nehmen wollen. Darüber hinaus sollten natürlich weitere Bauteile mit an Bord sein, die für den Straßenverkehr unerlässlich sind, also Scheinwerfer, Rücklicht, Blinker, Zündschloss, Rückspiegel.

Vor diesem Hintergrund lautete die Zielsetzung, auf Basis einer wettbewerbstaughlichen Maschine eine an den entscheidenden Stellen modifizierte Dual-Purpose- bzw. Enduro-Maschine mit höchster Alltagstauglichkeit abzuleiten. So wurde aus dem kompromisslosen Motocrosser CRF450R die für kombinierte Asphalt/Offroad-Einsätze ausgelegte CRF450L entwickelt.

# Presseinformation

Die neue Kreation glänzt mit CRF-typischer Performance auf hohem Niveau, bringt jedoch für die Straßenzulassung alles Notwendige mit, um im Straßenverkehr wie auch bei Offroad-Abenteuern kernigen Fahrspaß erleben zu können. Der CRF450L fehlt es an nichts, was sich Performance-orientierte Endurofahrer wünschen. Dank typisch problemloser Technik können Kunden davon ausgehen, diese zulassungsfähige Offroad-Honda über viele Jahre ohne größeren Service-Aufwand genießen zu können.

## **Mr. M. Uchiyama, Projektleiter der CRF450L, Modelljahrgang 2019:**

*“Bei der CRF450L dreht sich alles um maximalen Fahrspaß auf unbefestigten Terrain. Das Bike ähnelt optisch der CRF450R, weil es von dieser tatsächlich abstammt; es ist allerdings uneingeschränkt zulassungsfähig und für lustvolles Fahren über unbefestigte Wege ideal geeignet. Deshalb die Modellbezeichnung, bei der das L für »legal« steht. Konstruktiv im Vordergrund standen leichtes Handling und lineare Kraftentfaltung, die es dem Fahrer erlaubt, das Potential auf jedem Terrain und wechselndem Gripniveau problemfrei auszukosten. Dazu werden bewährte HRC-Technik und praxisgerechte Service-Intervalle für hohe Alltagstauglichkeit erfolgreich vereint.“*

## **2. Modellübersicht**

Die Transformierung vom Wettbewerbsgerät zum pflegeleichten Freizeit-Offroader bedingte einige Entwicklungsarbeit. Legale Straßenzulassung erforderte die Erfüllung der Euro4-Emissionsnorm, auch die Leistungsentfaltung, die Zuverlässigkeit wie auch die generelle Benutzerfreundlichkeit wollten sichergestellt sein, was natürlich einiges an zusätzlichem Aufwand erforderte.

Grundsätzlich stellt das neue Bike noch eine CRF450R dar; allerdings eine, die sowohl mechanisch am Chassis wie auch am Motor Änderungen erfuhr und mit einem neuen Auspuff auch deutlich leiser auftritt. Zwei Lambda-Sensoren steuern die Kennfelder für die Benzinzufuhr über die Einspritzdüsen als auch die Zündkennfelder. Um die

# Presseinformation

Fahrbarkeit zu verbessern, wurde dazu das Kompressionsverhältnis gesenkt und die Kurbelwellen-Schwungmasse erhöht. Das 6-Ganggetriebe wurde für Straßeneinsätze länger übersetzt, die Federung für das 18-Zoll-Hinterrad modifiziert.

Einige Kunststoffteile der CRF450L wurden direkt von der CRF450R übernommen, neu hinzugefügt dazu Scheinwerfer, Rücklicht und Blinkanlage, und zwar durchweg mit LED-Lichttechnik bestückt. Auch Tachometer und Hupe schmücken jetzt zusätzlich die Cockpitausstattung. Vergrößert wurde ebenfalls das Volumen des weiterhin aus Titan gefertigten Tanks, um eine größere Reichweite zu gewährleisten.

## **3. Ausstattungs-Merkmale**

### **3.1 Motor**

- ***Basiert auf der CRF450R, erster großer Service erst nach 32.000 km***
- ***Erfüllt die EURO4-Norm***
- ***Elektrostarter serienmäßig***
- ***Mehr Kurbelwellen-Schwungmasse optimiert Fahrbarkeit und Traktion***
- ***6-Ganggetriebe***

Der Aufwand, das Chassis von der MX-Spezifikation der CRF450R auf die avisierten Dual-Purpose-Einsätze der CRF450L umzukonstruieren, war mit vergleichsweise überschaubarem Aufwand zu bewerkstelligen. Der 449-cm<sup>3</sup>-Einzylindermotor erforderte hingegen deutlich mehr Aufmerksamkeit von den Honda-Ingenieuren. Schließlich galt es, die Abgas- und Lärmschutzvorschriften von EURO4 zu erfüllen und gleichzeitig das Triebwerk mit Blick auf die Performance so zu überarbeiten, dass es für eine Vielzahl von Fahrern in unterschiedlichen Situationen sowohl auf Asphalt als auch im Gelände problemlos einsetzbar bleibt.

Auch wenn die grundlegende Konstruktion des Vierventil-Unicam-Triebwerks unverändert blieb, wurden doch viele Details geändert, um die Funktion und die

---

# Presseinformation

Charakteristik an die breiter gefassten Einsatzbereiche anzupassen. Die Kurbelwellen-Schwungmasse wurde um 13 % erhöht, um die Leistungsabgabe kontrollierbarer zu gestalten, dazu die Ventilsteuerzeiten modifiziert, um eine sanftere Kraft- und Drehmoment-Entfaltung zu erzielen. Das Getriebe verfügt jetzt über 6 statt bisher 5 Gänge, die Gangstufen wurden dazu länger abgestimmt. Die Motorseitendeckel rechts wie links erhielten zusätzliche Abdeckungen, um die Geräusch-Emissionen noch effizienter abzuschirmen.

Eine stärkere Lichtmaschine liefert mehr Strom, um den zusätzlichen Bedarf aller elektrischen Verbraucher an Bord abzudecken. Die Batterie verfügt über eine höhere Kapazität und wird nun auch dauerhaft bei niedrigeren Drehzahlen mit Strom geladen.

Bohrung und Hub des Einzylinder Motors blieben unverändert: 96 mm x 62,1 mm. Dafür verfügt der Kolben des L-Modells neu über drei Kolbenringe (bisher zwei), um die Zuverlässigkeit zu verbessern. Das Verdichtungsverhältnis beträgt nun 12 : 1 (vorher 13,5 : 1). Die Airbox präsentiert sich neugestaltet, ein einzelner großvolumiger Auspuffdämpfer ersetzt das bisherige System der CFR450R mit zwei kurzen Schalldämpfern. Eine Lambda-Sonde regelt den Katalysator; im Verbund mit einer speziellen Frischluftzuführung werden eine optimierte Verbrennung sowie möglichst saubere Abgasemissionen erzielt.

Der moderne Vierventil-Unicam-Zylinderkopf verfügt über einen Gabel-Kipphebel an den Einlassventilen. Der Einlass-Ventilhub beträgt 7,7 mm, der Auslass-Ventilhub 6,7 mm. Der Einlassventil-Durchmesser misst 38 mm. Die Ventildfedern weisen einen ovalen Querschnitt auf. Der Ventilwinkel beträgt 9 Grad auf der Einlass-Seite und auslassseitig 10,5 Grad.

Die Kupplung ist aus sieben Reibscheiben und 2 mm dicken Druckscheiben aufgebaut, um die entstehende Wärme effizient abführen zu können. Die gewählte Federstärke kombiniert leichte Bedienkräfte mit sicherem Kraftschluss. Das motorseitige Ritzel weist 13 Zähne auf, das hintere Kettenrad 51 Zähne.

## Presseinformation

Die Spitzenleistung beträgt 25 PS (18,4 kW), das maximale Drehmoment 32 Nm. Für Hobby- und Freizeit-Offroadfahrer sind die Zuverlässigkeit sowie die Bemessung der Wartungsintervalle besonders wichtig. Diesbezüglich wirken sich das Design und die Verarbeitungsqualität der CRF450L besonders positiv aus. Luftfilteröl und Ölfilter sollten alle 1.000 km gewechselt werden, eine umfassende Motorrevision steht erst nach 32.000 km an.

### 3.2 Chassis



- **Chassiskonstruktion angelehnt an CRF450R, mit gezielten Modifikationen**
- **LED-Lichttechnik rundum, vergrößertes Tankvolumen, Seitenständer**
- **Größerer Kühler plus zusätzlichem Lüfterrad**
- **Styling angelehnt an das der CRF450R**

#### Honda Deutschland

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Hanauer Landstraße 222 - 224 • 60314 Frankfurt am Main  
Telefon 069-8309-557 • Fax 069-8309-839 • E-Mail: erik.mertens@honda-eu.com  
www.hondanews.eu/de • [Facebook: Honda Deutschland Motorrad](#)

---

# Presseinformation

Das moderne Aluminium-Chassis der CRF450R wurde zuletzt für den Modelljahrgang 2016 grundlegend überarbeitet. Dank gezielter Modifikationen konnte dieses Konstrukt für den breiteren Einsatzzweck der zulassungsfähigen CRF450L angepasst werden.

Dafür wurde zunächst die Schwingenaufnahme verbreitert, um das breitere Motorgehäuse aufzunehmen, welches für das neue 6-Ganggetriebe notwendig war. Der Lenkkopf wurde modifiziert, um ein für den Straßenbetrieb benötigtes Lenkschloss aufzunehmen. In den Hohlraum der Aluminiumschwinge ist Urethan-Schaum eingespritzt, was die Geräuschbildung der ablaufenden Räder unterdrücken hilft. Der separate Hilfsrahmen blieb grundsätzlich unverändert, hinzugefügt wurden jedoch Befestigungspunkte für das Rücklicht sowie den Auspuffschalldämpfer auf der rechten Fahrzeugseite.

Lenkkopfwinkel und Nachlauf sind mit 28,5 Grad/122 mm bemessen, der Radstand wurde um 18 mm auf 1.500 mm vergrößert, was die Geradeauslauf-Stabilität verbessern hilft. Der Gabelversatz beträgt beim R- wie beim L- Modell 22 mm. Vollgetankt wiegt die CRF450L lediglich 130,8 kg, die Sitzhöhe beträgt 940 mm.

Die 49 mm-Showa-Stahlfeder-USD-Gabel, bei der Federvorspannung und Druckstufendämpfung einstellbar sind, wird hinten von einem voll einstellbaren Showa-Federbein ergänzt, das über eine Pro-Link-Hebelumlenkung angelenkt ist. Das Vorderrad wird mittels einer 260 mm Wave-Bremsscheibe in Kombination mit einer Doppelkolben-Bremsszange verzögert. Das Hinterrad ist mit einer 240 mm Wave-Bremsscheibe sowie einer Einkolbenbremsszange bestückt.

Während die CRF450R über ein 19 Zoll-Hinterrad verfügt, wurde bei der CRF450L ein 18 Zoll-Reifen verbaut (passend für gängige Enduro-Reifendimensionen), dazu sind zusätzliche Gummi-Ruckdämpfer an der Kettenradaufnahme integriert, um die über die Kette eingeleiteten Kräfte schonender aufzunehmen. Eine 520er O-Ring-Kette wird durch einen Kunststoff-Kettenschutz zusätzlich abgedeckt. Das Vorderrad ist 21 Zoll groß, beide Aluminiumfelgen sind schwarz eloxiert. Aufgezogen sind Reifen der Dimensionen 80/100-21 (vorne) und 120/80-18 (hinten).

# Presseinformation

Optisch lehnt sich das Design der CRF450L sichtlich an das der CRF450R an. Übernommene Gleichteile sind hinterer Kotflügel, seitliche Kunststoff-Partien sowie die Motorschutzplatte aus Aluminium. Die seitlichen Kühlerverkleidungen nehmen vergrößerte Kühler sowie einen elektrischen Ventilator auf. Die komplette Lichtanlage (Scheinwerfer, Rücklicht sowie Blinker) glänzt mit LED-Lichttechnik. Zusätzlich verbaut sind Tachometer, Hupe, Bremslichtschalter und Spiegel, um die Vorschriften für eine Straßenzulassung zu erfüllen. Ein Seitenständer komplettiert die Serienausstattung. Die CRF450L ist mit einem 7,6 Liter großen Titan-Kraftstofftank ausgestattet (R-Modell 6,3 Liter), was für ein Plus von 1,3 Litern sorgt. Dazu kommt statt der geschraubten Ausführung ein mechanisch einrastender Tankdeckel zum Einsatz.

Voraussichtliche Verfügbarkeit: Oktober 2018

## 4. Technische Daten

<b>MOTOR</b>	
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, Viertakt-Einzylinder, Unicam, SOHC
Hubraum	449 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	96 mm x 62,1 mm
Verdichtung	12 :1
Max. Leistung	25 PS (16 kW)
Max. Drehmoment	32 Nm
<b>KRAFTSTOFFSYSTEM</b>	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	7,6 Liter
<b>ELEKTRIK</b>	
Starter	E-Starter
Zündung	Digital CDI
<b>ANTRIEB</b>	
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe	6 Gänge
Endantrieb	Kette
<b>RAHMEN</b>	
Typ	Aluminium Twin Tube
<b>CHASSIS</b>	
Abmessungen (L x B x H)	2.280 x 825 x 1.260 mm
Radstand	1.500 mm
Lenkkopfwinkel	28,5 °

# Presseinformation

Nachlauf	122 mm
Sitzhöhe	940 mm
Bodenfreiheit	315 mm
Gewicht vollgetankt	130,8 kg
<b>RADAUFHÄNGUNG</b>	
vorne	49 mm Ø Showa USD-Telegabel mit Stahlfedern
hinten	Aluminiumschwinge mit Showa Stoßdämpfer und Pro-Link-Umlenkung
<b>RÄDER</b>	
Felgen v/h	Speichenräder
Reifengröße vorne	80/100-21
Reifengröße hinten	120/80-18
<b>BREMSEN</b>	
Bremse vorne	Eine Scheibe
Bremse hinten	Eine Scheibe
<b>INSTRUMENTE/ELEKTRIK</b>	
Scheinwerfer/Rücklicht/Blinker	LED
Rücklicht / Blinker	LED / LED

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.