

Presseinformation

Adventure auf die leichte Tour: 2017 Honda CRF250 RALLY

07. November 2016

Als leichtes Adventure-Bike vereint die neue CRF250 RALLY mühelosen Fahrspaß mit universellen Go-anywhere-Qualitäten. Moderne Einzylinder-Technik stellt ansehnliche Fahrleistungen sicher, verbunden mit praxisgerechtem Durchzug. Unbeschwertes Handling, ausgefeilter Wetterschutz, lange Federwege und ein ABS, das für Offroad-Trips am Hinterrad abschaltbar ist, überzeugen im Alltag wie auf Touren, egal wohin die Unternehmungslust führt.



Inhalt:

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

Eine 250er Enduro ist universell einsetzbar und deckt viele Einsatzbereiche ab. Leichtes Handling, aufrechte Sitzposition und schlanke Bauweise ermöglichen geschmeidiges Manövrieren und Durchkommen im Stadtverkehr. Elastische Motorleistung, lange Federwege und reichlich Bodenfreiheit sind ein Vergnügen bei Offroad-Ausflügen. Motorradfahren bietet viele Facetten – spezieller Adventure-Bike-

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](#)

1/6

Presseinformation

Bonus ist, keinem praktischen Vergnügen und keiner abenteuerlichen Herausforderung aus dem Weg zu gehen, sondern überall ans Ziel zu kommen.

Mit ihrem unverwechselbaren Design-Auftritt, der direkt von dem Honda Dakar-Werksbiker, der CRF450 RALLY, abstammt, stellt die neue CRF250 RALLY etwas komplett Neues am Motorradmarkt dar. Ein leichtes 250er Bike mit der Anmutung eines wüstentauglichen Renners, welches alle, die Motorradabenteuer auf die leichte Tour auskosten wollen, zu erlebnisreichen Ausfahrten einlädt. Ob einmal rund um die Welt oder mal eben um die Häuser, die CRF250 RALLY kann alles, was es dafür braucht.

Mr Eiji Sugiyama, Large Project Leader (LPL) 17YM CRF250 RALLY

»Eine Rally-Replica auf die Räder zu stellen, hat uns sehr begeistert. Alle Aspekte, die bei Honda´s Dakar-Rally-Projekt mit hineinspielen, technisch wie auf menschlicher Ebene, und die unfassbare Herausforderung für alle Involvierten, waren motivierend. Ziel war es, auf dem Potential der CRF250L mit frischem Denken aufzubauen und unternehmungslustigen Kunden jedweden Alters etwas anzubieten, das den Horizont erweitert und neue Möglichkeiten eröffnet. Die CRF250 RALLY ähnelt der CRF450 RALLY des HRC-Teams wie aus dem Gesicht geschnitten, ist leicht und onroad wie offroad lustvoll zu fahren, am Wochenende ebenso wie auf bequemer Tour oder im Alltag. Ein Bike, das den Abenteuer-Spirit auf jeder Ausfahrt verspüren lässt.«

Honda CRF250 RALLY – Weekend Adventure!

2. Modellübersicht

Die CRF250 RALLY baut auf der CRF250L als Basis auf, etliche Modifikationen führen jedoch zu einer innovativen Maschine, die es in dieser Art am Markt bisher nicht gab. Das Styling ist inspiriert von Honda´s Dakar-Werksmaschine, der vom HRC-Team eingesetzten CRF450 RALLY. Markante Frontverkleidung, hohes Windschild und seitliche Kühlerverkleidung erlauben reichlich Windschutz, im übrigen zeigt das Bike typischen Offroad-Style. Der asymmetrische Scheinwerfer ist mit LED-Lichttechnik bestückt, ebenso die Blinker rundum.

Der Benzintank gestattet einen beachtlichen Aktionsradius. Ein neues Digital-Dashboard im Cockpit liefert praxisgerechte Informationen, inklusive Drehzahlmesser und Tankuhr. Lange Federwege und üppige Bodenfreiheit weiten das Offroad-Potential aus, auch über größere Distanzen. Dazu wurden eine größere Scheibenbremse vorne und ein ABS spendiert, das für Offroad-Einsätze am Hinterrad abgeschaltet werden kann. Dem Euro4-tauglichen Einzylinder-Triebwerk hauchten die Honda-Techniker gleichzeitig mehr Durchzugskraft und mehr Spitzenleistung ein (als bei der CRF-L). Den Zuwachs ermöglichen trickreiche Änderungen an PGM-FI Einspritzung und Drosselklappe, dazu ein neues Airbox-Verbindungsrohr sowie eine neue Auspuffanlage mit leichtem Dämpfer und voluminöserem Krümmer.

Presseinformation

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Styling & Equipment

Das Design der CRF250 RALLY ist konsequent zweckorientiert. Ziel ist, dem Fahrer auf langen Etappen ein Maximum an Protektion zu bieten. Das Bodywork wurde abgeleitet von der CRF450 RALLY des HRC Werks-Teams, komplett mit »Floating Screen«, oberer und unterer Verkleidung sowie den Seitenteilen, die ausgelegt sind, dem Fahrer Schutz vor den Elementen zu bieten, egal ob er Feldwege, Tiefebenen, Bachläufe, die Wüste oder ein Gebirge quert. Handschalen komplettieren die Schutzfunktion; für die Hände sowie bei Ausrutschern für Brems- und Kupplungshebel.

Hinter der Verkleidung ist die CRF250 RALLY offroadtypisch zweckmäßig und schlank gestaltet. Das Bodywork, der Übergang zwischen Tank und Sitzbank sowie das Arrangement der Seitenteile sind auf perfekte Ergonomie in sitzender wie stehender Körperhaltung ausgerichtet. Ein Motorschutz bewahrt die Unterseite bei harter Gangart vor Schäden. Der Schalthebel ist mit einem klappbaren Auftritt versehen. Die Sitzhöhe beträgt 895 mm, 20 Millimeter mehr als bei der CRF250L.

Der asymmetrische Scheinwerfer ist mit LED-Lichttechnik bestückt. Rücklicht, LED-Blinker und Kennzeichenhalter sind extra wenig ausladend ausgeführt, um ein Hängenbleiben bei engen Offroad-Passagen auszuschließen. Ein gut ablesbares Digital-Dashboard informiert mit Drehzahlmesser, Tachometer, Benzinuhr und Zeituhr.

Der 10,1 Liter-Tank (inklusive 1,6 Liter Reserve) erlaubt dank sparsamem Verbrauch Reichweiten über 320 Kilometer. Mit einem Liter Benzin legt die CRF250 RALLY nach WMTC-Messmodus 33,3 Kilometer pro Liter Kraftstoff zurück, was umgerechnet einem Verbrauch von 3 Liter auf 100 Kilometern entspricht. Praktisches Detail: Der Tankverschluss ist klappbar ausgeführt.

Die CRF250L ist in der Farbe »Honda Extreme Red« erhältlich, mit attraktiven schwarzen und weißen Dekors, im Look der HRC-Werksmaschinen.

3.2 Chassis

Der Rahmen der CRF250 Rally, eine Doppelschleifen-Konstruktion aus Stahl, ist aus ovalen und runden Rohren mit verschiedenen Durchmesser komponiert. Der Heckrahmen ist verschraubt. Der Radstand beträgt 1.445 mm, der Lenkkopfwinkel 28,1 Grad, der Nachlauf 114 mm, die Bodenfreiheit 270 mm. Die Sitzhöhe misst 895 mm (20 mm mehr als bei der CRF-L), fahrfertig vollgetankt zeigt die Waage 157 kg an.

Eine neue Showa 43 mm Upside-Down-Gabel bietet 250 mm Federweg wie die CRF-L-Schwester, verfügt jedoch über 50 mm mehr Baulänge. Leicht und stabil ausgeführt sieht die Konstruktion der Gabelholme auf der einen Seite die Federung vor, auf der anderen die Dämpfung. Federrate und Dämpfung sind mit Blick auf die Einsatzfelder

Presseinformation

der CRF250 Rally speziell ausgesucht und abgestimmt. Die Vorderachse ist auf 17 mm Durchmesser vergrößert (plus 2 mm), um Stabilität und Vorderradgefühl zu optimieren.

Die ProLink-Hinterradfederung bietet 265 mm Federweg an der Radachse, 25 mm mehr als bei der CRF-L. Auch das progressive Hebelsystem ist geändert und für mehr Komfort ausgelegt. Der Showa Monoshock-Stoßdämpfer (mit 40 mm Zylinder-Durchmesser) ist ohne Zusatzbehälter konstruiert. Die speziell versteifte Hinterradschwinge ist zur Verringerung der ungefederten Massen als Gussaluminium-Konstruktion gefertigt. Ein schönes Detail sind die Aluminium-Kettenspanner.

Für Extra-Verzögerungs-Potential ist im Vorderrad eine gelochte und schwimmend gelagerte Wave-Scheibenbremse mit 296 mm Durchmesser verbaut, die von einer Doppelkolben-Bremszange beaufschlagt wird. Beim serienmäßigen Zweikanal-ABS lässt sich die Regelfunktion am Hinterrad abschalten lässt, damit dieses gezielt im Offroadbetrieb blockiert werden kann.

Schwarze, stylische Alumite Aluminium-Speichenfelgen (vorne 21 Zoll/hinten 18 Zoll) zeichnen die CRF250 Rally aus und sind mit grobstolligen Enduroreifen bestückt, in den Dimensionen 3.00-21 51P (vorne) und 120/80-18M/C 62P (hinten).

3.2 Motor

Der moderne, flüssigkeitsgekühlte 250er Viertakt-Einzylinder der CRF250 Rally vereint kraftvollen Durchzug aus niedrigen Drehzahlen mit hoher Spitzenleistung bei gleichzeitig linearer Kraftentfaltung. Die Leistung beträgt 25 PS (18,2 kW) bei 8.500 Touren, das maximale Drehmoment 22,6 Nm bei 6.750/min.

Die PGM-FI-Einspritzung mit 38 mm-Drosselklappe führt dem Motor das Gas-Luft-Gemisch zu, wobei die Ansaugluft über direkte Zuführung der Airbox bezogen wird. Der Schalldämpfer, der auch den Katalysator aufnimmt, weist 115 mm Durchmesser auf und verfügt über ein Zweikammersystem. Ein Krümmer mit vergrößertem Rohrdurchmesser hilft dem Motor besser zu atmen und mehr Leistung zu entwickeln.

Für den Ventiltrieb im kompakten DOHC-Vierventil-Zylinderkopf kommen moderne Rollenschlepphebel zum Einsatz. Bohrung und Hub betragen 76 x 55 mm. Zur Reibungsreduzierung ist das Kolbenhemd streifenweise mit Molybdän beschichtet. Zusätzlich trägt ein trickreicher Kurbelwellenversatz dazu bei, den Verschleiß an Zylinderlaufbahn und Kolbenwand zu reduzieren. Der Ölpumpe kommt die Aufgabe von Druckausgleich und Gehäuseentlüftung zu, was die Umwelt weiter schonen hilft.

Das Motorgehäuse ist horizontal geteilt. Eine Balancerwelle gleicht Vibrationen aus und treibt gleichzeitig die Wasserpumpe an. Die Kurbelwelle rotiert in Gleitlagern, was wesentlich zur Laufruhe beiträgt. Ein Kugellager stützt die Welle als drittes Lager zur Lichtmaschine auf der linken Seite ab. Im Kurbelwellen-Pleuefuß ist ein Rollenlager verbaut, das den Vorteil hoher Reibungsarmut bietet und zum erstrebt niedrigen Verbrauch mit beiträgt.

Presseinformation

Sechsgang-Schaltbox und Kupplung sind mit Blick auf Offroad-Einsatz verstärkt ausgeführt. Der Wasserkühler ist linksseitig platziert, ein elektrischer Lüfter schaltet sich bei Bedarf zu. Eine Lamellen-Abdeckung auf der Kühler-Vorderseite trägt dazu bei, bei Offroad-Betrieb Dreck und Schmutz abzuhalten.

Der Motor der CRF250 Rally erfüllt die Euro4-Abgasnorm.

4. Technische Daten

MOTOR	
Typ	DOHC-Einzyylinder, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	250 cm ³
Ventile pro Zylinder	4
Bohrung × Hub	76,0 x 55,0 mm
Verdichtung	10,7 : 1
Leistung	25 PS (18,2 kW) 8.500/min
Max. Drehmoment	22,6 Nm bei 6.750/min
Motoröl-Füllmenge	1,8 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektronische Einspritzung
Tankinhalt	10,1 Liter
Verbrauch	33,3 km pro Liter (WMTC-Meßmodus)
ELEKTRIK	
Starter	E-Starter
Batteriekapazität	12V-7AH
Lichtmaschine	324 W / 5000/min
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe	6 Gänge
Endantrieb	Kette
RAHMEN	
Typ	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
CHASSIS	
Dimensionen (LxBxH)	2.210 x 900 x 1.425 mm

Presseinformation

Radstand	1.445 mm
Lenkkopfwinkel	28,1°
Nachlauf	114 mm
Sitzhöhe	895 mm
Bodenfreiheit	270 mm
Gewicht fahrfertig vollgetankt	157 kg
Wendekreis	2,3 m
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	43 mm Ø Showa Upside Down Telegabel, Federweg 250 mm
Hinten	Aluminiumguss-Zweiarmschwinge mit ProLink-Umlenkhebel, Showa Mono-Stoßdämpfer, Federweg 265 mm
RÄDER	
vorne	Aluminium-Speichenfelge, 21 Zoll
hinten	Aluminium-Speichenfelge, 18 Zoll
Reifengröße vorne	3.00-21 51P
Reifengröße hinten	120/80-18M/C 62P
BREMSEN	
ABS	2 Kanal
Bremse vorne	eine Scheibe, 256 mm Ø, Doppelkolben-Bremszange
Bremse hinten	eine Scheibe, 220 mm, Einkolben-Bremszange
AUSSTATTUNG	
Instrumente	Digital-Cockpit
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	Glühbirne

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.