**Honda CRF250R, modelový rok 2019**

Datum vydání: 23. květen 2018

Inovovaný model: *U modelu CRF250R došlo k výraznému posílení točivého momentu v nízkých otáčkách; motor navíc získal 3stupňový systém pro řízení rozjezdu HRC Launch Control a další vylepšení zaměřená na prodloužení jeho životnosti. Seznam novinek završují nový třmen přední brzdy, řídítka Renthal Fatbars (nastavitelná ve 4 směrech) a černé DID ráfky.*

Obsah:

1 Úvod

2 Informace o modelu

3 Hlavní vlastnosti

4 Technické parametry

**1. Úvod**

Honda CRF250R se ukázala jako účinná zbraň pro boj v mimořádně náročné třídě MX2. Je to stroj, který se formou průběžných kroků postupně vyvinul do platformy, ze které dokáže vytěžit maximum jak amatérský MX nadšenec, tak profesionální závodník.

V modelovém roce 2018 udělal model CRF250R obrovský krok vpřed, neboť byl zcela přepracován v souladu s filozofií *„Nejrychlejší na startu“ (angl. Absolute Holeshot)*, jež byla v roce 2017 poprvé uplatněna u modelu CRF450R. Oba modely tak sdílejí rám sedmé generace, revidovanou geometrii a odpružení Showa – plus zcela nový DOHC motor. Díky tomu model CRF250R prokázal své schopnosti v rukách továrních jezdců značky Honda.

Díky přepínatelným mapám motoru a ergonomii zaměřené na jezdce se navíc stále jedná o motokrosový (MX) stroj, který i rekreační jezdec dokáže využít podle svých individuálních schopností.

Ve třídě MX2 však nelze usnout na vavřínech a udržet si náskok před konkurencí je rok od roku náročnější. Pro modelový rok 2019, tj. pouhý jeden rok po rozsáhlé modernizaci, CRF250R získává upravený motor i podvozek, jež dále zlepšují výkon, komfort pro jezdce a výkon brzd.

**2. Informace o modelu**

V této fázi se další vývoj CRF250R zaměřil na posílení točivého momentu motoru v nízkých otáčkách pro rychlejší výjezd z pomalých zatáček. Toho se podařilo dosáhnout díky změnám od těla škrticí klapky až po výfuk.

Navíc se zlepšila životnost motoru, jenž navíc získal 3stupňový systém pro řízení rozjezdu HRC Launch Control, který pomáhá všem kategoriím jezdců – od začátečníka po experta – zařadit se na startu mezi nejrychlejší.

Rám stroje i odpružení Showa zůstaly zachovány, nový třmen přední brzdy však přispívá k účinnějšímu brzdění, zatímco řídítka Renthal Fatbars jsou nyní součástí standardní výbavy. Ráfky DID jsou lakované v černé barvě.

**3. Hlavní vlastnosti**

**3.1 Motor**

* ***Více točivého momentu v nízkých otáčkách bez ztráty špičkového výkonu***
* ***Nové tělo škrticí klapky, hlava válce, sání i výfuk***
* ***3stupňový systém pro řízení rozjezdu HRC Launch Control zlepšuje výkon na startu***
* ***Delší životnost díky olejové trysce pístu s 5 otvory***

Důležitým úkolem pro inženýry pracující na vývoji Hondy CRF250R pro rok 2019 bylo zachovat bezkonkurenční maximální výkon motoru a současně s tím jej posílit v dolních otáčkách, což je důležité pro rychlejší výjezd z pomalých zatáček.

Tohoto cíle se podařilo dosáhnout díky celé řadě inovací počínaje o 2 mm menší (nově 44 mm) škrticí klapkou, jež urychluje proudění vzduchu v nízkých otáčkách. Sací a výfukové otvory mají nový tvar a profil vačky pro zavírání výfukových ventilů byl snížen o 2° – rovněž kvůli zvýšení točivého momentu. Výfukový svod vedený po pravé straně je o 50 mm kratší, což přispívá k zachování hodnoty maximálního výkonu. Snížením výkonu alternátoru se zmenšilo zatížení motoru.

Vrtání a zdvih zůstaly zachovány na hodnotách 79 x 50,9 mm, přičemž válec je předsazen o 4,5 mm kvůli snížení tření. Kompresní poměr dosahuje 13,9:1. Ventily jsou titanové. Sací má průměr 33 mm a výfukový 26 mm. Zdvih ventilů dosahuje 10,5 mm u sacích a 9,5 mm u výfukových ventilů. Jejich úhel je 20,5°. Pružiny ventilů mají oválný průřez; k sacím ventilům vedou rovné symetrické kanály, jež byly zkráceny kvůli dynamice ve vysokých otáčkách.

Píst má konstrukci s žebrovými výztuhami (Bridged Box). Díky jeho tuhosti se tlak vznikající při spalování efektivně převádí na vysoký výstupní výkon. Pro modelový rok 2019 byla olejová tryska pístu se 4 otvory nahrazena tryskou s 5 otvory, čímž došlo ke zlepšení chlazení pístu a k optimalizaci časování zapalování.

Sací olejové čerpadlo snižuje tření a ztráty čerpáním při vysokých otáčkách tím, že olej a vzduch vypouští do klikové skříně a udržuje tak negativní tlak. Olej navíc maže spojku a převodovku, přičemž celkový objem olejové náplně je 1,3 litru. Olejové čerpadlo kombinované s hnacím převodem, olejový filtr i mazací drážky se nacházejí na pravé straně motoru, díky čemuž je proudění oleje motorem krátké a přímé.

Olej pro mazání ventilového rozvodu je veden hlavou válce dovnitř sací a výfukové vačky, odkud přímo vytéká na kluzný povrch vačky vahadla. Pětistupňová převodovka je spojena s koncovým převodem tvořeným 13 zuby vpředu a 48 zuby vzadu.

Ovládací a zobrazovací prvky pro jezdce – tlačítko pro vypnutí motoru, výstraha elektronického vstřikování EFI, tlačítko pro výběr režimu EMSB a LED ukazatel – jsou racionálně seskupeny a umístěny na levé rukojeti.

Novinka pro modelový rok 2019 – systém HRC Launch Control – nabízí každému jezdci to nejlepší pro rychlý start a disponuje 3 režimu, z nichž je možno vybírat:

Úroveň 3 – 8 250 ot./min., blátivé podmínky / začátečník

Úroveň 2 – 8 500 ot./min., suché podmínky / základní

Úroveň 1 – 9 500 ot./min., suché podmínky / expert

Aktivace systému HRC Launch Control je snadná – pro zapnutí stačí smáčknout páčku spojky a stisknout tlačítko Start (vpravo). Je-li zvolena Úroveň 1, LED dioda jednou blikne. Dalším stiskem tlačítka Start (případně jeho podržením o 0,5 s či déle) LED dioda blikne 2x pro Úroveň 2. Opakováním procesu LED dioda blikne třikrát, což indikuje zvolení Úrovně 3.

Tlačítko pro změnu režimu motoru (Engine Mode Select Button – EMSB) mění charakteristiku motoru, přičemž k dispozici jsou tři mapy podle jízdních podmínek nebo preference jezdce: Režim 1 (Standard), Režim 2 (Smooth – hladký) a Režim 3 (Aggressive – agresivní). LED dioda rovněž indikuje zvolený režim.

**3.2 Podvozek**

* ***Nový přední brzdový třmen a hadice zlepšují účinnost brzd***
* ***Řídítka Renthal Fatbar jsou nyní součástí standardní výbavy a umožňují nastavení pozice ve 4 směrech***
* ***DID ráfky kol v černé barvě***
* ***Přepracovaný kryt olejové vany a chrániče vidlice***

Jestliže byla pro modelový rok 2019 hlavní pozornost věnována výkonu motoru v nízkých otáčkách, bylo zapotřebí vylepšit podvozek CRF250R s důrazem na vyšší účinnost brzd.

Nový dvoupístový přední brzdový třmen – opět shodný jako u CRF450R pro rok 2019 – využívá písty o průměrech 30 a 27 mm (u dosavadní verze měly písty průměr 2 x 27 mm). Díky tomu je těleso třmenu lehčí a společně s brzdovou hadicí s nízkou roztažností je dosaženo lepšího brzdného výkonu a pocitu z ovládání brzd. Přední kolo je opatřeno 260mm vlnovitým kotoučem, kterému sekunduje 240mm zadní vlnovitý kotouč opatřený jednopístovým třmenem.

Řídítka Renthal Fatbar zmenšují hmotnost systému řízení a nabízejí optimální komfort; horní objímka nabízí dvě polohy pro upevnění řídítek, díky čemuž lze řídítka posunout o 26 mm vpřed nebo vzad. Pokud se držák otočí o 180 stupňů, lze řídítka posunout o dalších 10 mm od základní polohy, takže jezdec má k dispozici celkem čtyři individuální pozice.

Sklon vidlice a závlek jsou 27,5°/116 mm, rozvor kol činí 1 486 mm. Pohotovostní hmotnost dosahuje 108 kg. Plně nastavitelná 49mm inverzní vidlice Showa s vinutými pružinami je odvozena od „tovární“ vidlice Showa dodávané pro MX závodní týmy v japonském šampionátu; píst má průměr 25 mm, tyč 14 mm a kompresní píst 39 mm. Také zadní tlumič Showa je plně nastavitelný.

Lehké hliníkové ráfky DID s drátěným výpletem jsou nyní lakovány černou barvou; přední ráfek má rozměr 21 x 1,6 palce a zadní 19 x 1,85 palce. Stroj je standardně obut do pneumatik Dunlop GEOMAX MX3S o rozměrech 80/100-21 vpředu a 100/90-19 vzadu.

CRF250R disponuje lehkou titanovou nádrží o objemu 6,3 l. Její hladké plastové okraje usnadňují jezdci pohyb na stroji a úzká přední strana spolu s předním blatníkem účinně směrují proudění vzduchu k chladiči.

Kapotáž je opatřena odolnou fólií s grafickým potiskem, která překrývá velké plochy a chrání je proti poškrábání. Kryt olejové vany motoru byl vylepšen kvůli lepšímu chlazení motoru a nové chrániče vidlice zmenšují riziko poškození stroje kameny.

**4. Technické parametry**

|  |  |
| --- | --- |
| MOTOR |  |
| Typ | Kapalinou chlazený, čtyřtaktní jednoválec DOHC |
| Zdvihový objem | 249,4 cm3 |
| Vrtání × zdvih | 79 mm x 50,9 mm |
| Kompresní poměr | 13,9 : 1 |
| Olejová náplň | 1,3 litru |
| PALIVOVÝ SYSTÉM |  |
| Karburace | Vstřikování paliva |
| Objem palivové nádrže | 6,3 litru |
| ELEKTRICKÁ SOUSTAVA |  |
| Zapalování | Plně tranzistorové |
| Startování | Elektrické |
| HNACÍ ÚSTROJÍ |  |
| Typ spojky | Lamelová, mokrá |
| Typ převodovky | Se stálým záběrem |
| Stálý převod | Řetěz |
| RÁM |  |
| Typ | Zdvojený hliníkový, trubkový |
| PODVOZEK |  |
| Rozměry (D×Š×V) | 2 181 mm x 827 mm x 1 260 mm |
| Rozvor kol | 1 486 mm |
| Úhel přední vidlice | 27,5 stupně |
| Závlek | 116 mm |
| Výška sedla | 957 mm |
| Světlá výška | 327 mm |
| Pohotovostní hmotnost | 107,8 kg |
| ZAVĚŠENÍ KOL |  |
| Typ vpředu | 49mm vidlice Showa s pružinami |
| Typ vzadu | Tlumič Showa spojený se systémem Honda Pro-Link |
| KOLA |  |
| Typ vpředu | Hliníková s drátěným výpletem |
| Typ vzadu | Hliníková s drátěným výpletem |
| Pneumatika vpředu | 80/100-21 Dunlop MX3S |
| Pneumatika vzadu | 100/90-19 Dunlop MX3S |
| BRZDY |  |
| Vpředu | 260mm hydraulická, vlnovitý kotouč |
| Vzadu | 240 mm hydraulická, vlnovitý kotouč |

Veškeré parametry jsou předběžné a mohou být bez předchozího upozornění změněny.