**HONDA CRF300L, MODELOVÝ ROK 2021**

Datum vydání: 1. prosince 2020

Základní informace o modelu: *Zvětšený zdvihový objem oblíbeného univerzálního stroje značky Honda, revidované sání, časování sací vačky a výfukový systém poskytují tomuto modelu vyšší maximální výkon a výrazně více točivého momentu v celém rozsahu otáček. Kratší převodové stupně jsou doplněny dlouhým 6. stupněm, zatímco pomocná kluzná spojka umožňuje jisté ovládání přenosu síly na zadní kolo. Ovladatelnost v jakémkoliv terénu byla vylepšena díky novému kyvnému rameni a rámu pružnějšímu směrem do stran, vyšší světlé výšce, delším zdvihům odpružení a nové pozici za řídítky. Vylepšení pro rok 2021 završuje výrazná nová kapotáž a grafika, stroj je také opatřen ostrým LCD přístrojovým panelem. Pohotovostní hmotnost se snížila o 4 kg na 142 kg, což znamená 13% zlepšení poměru výkonu oproti váze.*

Obsah:

1 Úvod

2 Informace o modelu

3 Hlavní vlastnosti

4 Příslušenství

5 Technické parametry

**1. Úvod**

Esence víceúčelových motocyklů je již dlouhou dobu nedílnou součástí DNA značky Honda. Již na konci 70. let minulého století byl představen stroj XL250S, který nabízel vynikající jízdní vlastnosti na silnici a zároveň prvotřídní výkony v terénu. Celá řada XL, která po něm následovala, se stala legendou a ukázala, že kombinací úsporného a snadno použitelného čtyřtaktního jednoválce s vhodným rámem lze vytvořit motocykl, který by byl praktický, variabilní a - jak zjistili jezdci na celém světě - mimořádně zábavný.

O vytvoření nového víceúčelového stroje vedli před více než dekádou pracovníci výzkumného a vývojového centra značky Honda dlouhé diskuse. Při zahájení vývoje tohoto modelu se mohli konstruktéři opřít o dlouhou historii značky v oblasti terénních závodů a offroadových strojů.

Nejprve se zaměřili na potřeby zákazníků. Zatímco někteří jezdci trvají na výkonech terénních závodních strojů, mnozí další oceňují především snadné použití, praktičnost a pohodlí. Pro každodenní jízdy v městském prostředí potřebují odolný a praktický stroj s atraktivním off-road vzhledem. Když ale přijde víkend, chtěli mít možnost vydat se kamkoliv - po silnici i mimo ni.

Vývojáři značky Honda na nový víceúčelový stroj vždy nahlíželi z globální perspektivy. Kromě výkonného a úsporného motoru musel disponovat dostatečně silným rámem s odpovídajícími schopnostmi. Musel být dostupný, a přitom nabízet vysokou kvalitu a prvotřídní hodnotu za vydané peníze, přičemž důraz byl kladem především na nízké celkové provozní náklady.

Přesně takovým strojem byl model CRF250L, jenž byl v Evropě představen v roce 2012.

A konstruktéři značky Honda se trefili do černého. Model CRF250L se ukázal být vhodnou základní platformou, jež je společně s verzí RALLY\* konzistentně prodejním úspěchem na celém světě.

Čas však plyne a na scénu pro rok 2021 vstupuje nová Honda CRF300L – lehčí, výkonnější a s celou řadou drobných vylepšení. Přitom ve všech ohledech zůstává univerzálním víceúčelovým motocyklem, jakým byl i model CRF250L. Jen je opět o něco lepší.

\*Viz samostatná tisková zpráva týkající se CRF300 RALLY.

**2. Informace o modelu**

Díky zdvihovému objemu 286 cm3 nyní nový motor modelu CRF300L dosahuje o 10 % vyššího výkonu (20,1 kW při 8 500 ot./min.) a o 18 % vyššího točivého momentu (26,6 Nm při 6 500 ot./min.). Došlo k úpravě časování sací vačky a sací i výfukový systém byly přepracovány s důrazem na výrazně větší točivý moment a výkon ve středních otáčkách. Převodové poměry 1. až 5. rychlostního stupně jsou kratší, což má za následek lepší dynamiku, zatímco převodový poměr 6. rychlostního stupně je delší pro uvolněnější jízdu vyšší rychlostí. Pomocná kluzná spojka nyní zlepšuje přenos síly na zadní kolo při prudkém podřazování a ovládání spojkové páčky je o 20 % lehčí.

Hlavní zásluhu na redukci hmotnosti o plné 4 kg mají především přepracovaný ocelový rám, hliníkové kyvné rameno a spodní bod upevnění vidlice. U všech těchto prvků byla navíc revidována tuhost s ohledem na zpětnou vazbu a pocit kontroly. Odpovídajícím způsobem byla upravena i geometrie řízení společně s delšími zdvihy předního i zadního odpružení a vyšší světlou výškou.

Ostře řezaná kapotáž ukrývá užší nádrž a sedlo, před jezdcem se nachází nový LCD přístrojový panel. Pozice jezdce byla upravena s důrazem na lehčí řízení, jež je důležité nejen při jízdě v terénu, ale i při manévrování v městském provozu.

**3. Hlavní vlastnosti**

**3.1 Motor**

* ***Motor se zvětšeným zdvihovým objemem 286 cm3 posílil o 1,9 kW a o 4 Nm***
* ***Revidované převodové poměry pro lepší akceleraci i uvolněnou jízdu***
* ***Pomocná kluzná spojka s o 20 % lehčím ovládáním páčky***

O 14 % většího zdvihového objemu jednoválcového kapalinou chlazeného DOHC motoru (z 250 cm3 na 286 cm3) se podařilo dosáhnout prodloužením zdvihu na 63 mm oproti původním 55 mm. Zachováno zůstalo vrtání 76 mm i kompresní poměr 10,7:1. Maximálního výkonu 20,1 kW motor dosahuje při 8 500 ot./min., točivý moment vrcholí hodnotou 26,6 Nm při 6 500 ot./min. (nárůst z 18,2 kW při 8 500 ot./min. a 22,6 Nm při 6 750 ot./min.). Vylepšení výkonu a točivého momentu motoru však nejlépe ilustrují křivky z dynamometru: nový motor je výrazně silnější v celém rozmezí nad 2000 ot./min.

Pro vyhlazení síly motoru a pro lepší rozjezd i akceleraci byly převodové poměry 1. až 5. rychlostního stupně zkráceny, zatímco u 6. rychlostního stupně je převodový poměr delší, což umožňuje příjemnější jízdu po hlavních silnicích. Využitím pomocné kluzné spojky se snížila síla potřebná k ovládání páčky o 20 % a zároveň se odbouralo „odskakování“ zadního kola při rychlém podřazování, což je prospěšné pro lepší kontrolu nad strojem na silnici i v terénu. Maximální rychlost pro jízdu na dálnici vzrostla ze 129 km/h na 132 km/h .

Revidované časování sací vačky se zaměřily na posílení odezvy motoru v nízkých a středních otáčkách, které jsou při jízdě ve městě a v terénu využívány nejčastěji. Ke stejnému cíli přispěly také nový vzduchový filtr, výfukový svod (o 660 g lehčí než předchozí typ), koncovka výfuku a časování zapalování. Účinnost spalování i ekologické parametry dále zlepšují iridiová svíčka spolu s přesným měřením množství paliva v systému vstřikování PGM-FI.

Konstrukce motoru využívá posunutý válec, který snižuje vnitřní ztráty třením, a píst vyrobený ze speciálního materiálu, jenž je opatřen molybdenovým povlakem. Olejové čerpadlo je vybaveno interním odlehčovacím zařízením, které brání zavzdušnění oleje. Klikový čep využívá půlené nalisované kovové ložisko, zatímco v klikovém ložisku je použito litinové pouzdro. K dalšímu snížení vibrací přispívá primární vyvažovací hřídel.

Chladicí soustava je tvořena 12,7 kW chladičem umístěným na levé straně stroje, který je chráněn polypropylenovou mřížkou tvarovanou tak, aby zlepšovala proudění vzduchu. Chladicí ventilátor s tenkým vodicím kroužkem slouží k zajištění nízké teploty i při nízkých rychlostech - například při jízdě v hustém provozu či při jízdě v terénu.

Motor modelu CRF300L nově splňuje emisní normu EURO5.

**3.2 Podvozek**

* ***Lepší ovladatelnost a agilita na každém povrchu díky široké škále vylepšení***
* ***Významná úspora hmotnosti díky novému rámu a kyvnému rameni***
* ***Revidované vyvážení tuhosti a větší světlá výška***
* ***Přední i zadní odpružení s delším zdvihem***

Díky novému podvozku se hmotnost modelu CRF300L podařilo snížit o plné 4 kilogramy. Pohotovostní hmotnost tak nyní činí 142 kg. Rám tvořený ocelovou semi-dvojitou kolébkou je zcela nový a k celkovému úbytku hmotnosti přispívá plnými 2,15 kg. Pro lepší ovladatelnost a pro zajištění trakce obou kol byla vyladěna jeho pružnost, takže rám se nově vyznačuje o 25 % nižší boční tuhostí.

Toho se podařilo dosáhnout snížením šířky hlavní svislé trubky, spodními trubkami s menším průměrem (25,4 mm oproti dosavadním 28,6 mm) a zúžením centrální výztužné trubky.

Vyvážený celek doplňuje jednodílné kyvné rameno z hliníkové slitiny, které je nejen o 550 g lehčí, ale vyznačuje se navíc o 23 % menší boční tuhostí. V prostoru za upevňovacím čepem je o 15 mm užší a jeho hladký průřez přispívá k dosažení rovnoměrného ohybu. Pro nastavení řetězu slouží prvek z extrudovaného hliníku. Ocelový spodní bod pro upevnění vidlice použitý u předchozí konstrukce byl nahrazen hliníkovým, čímž se ušetřilo 730 g v místě vysoko nad těžištěm stroje, a zároveň se tak zrychlila odezva řízení.

Zdvih 43mm inverzní vidlice Showa se zvýšil o 10 mm na 260 mm, hmota pružin a nastavení tlumení byly upraveny s ohledem na přesnou kontrolu v širokém rozmezí terénů a rychlostí. Zadní odpružení Pro-Link nyní nabízí zdvih 260 mm (oproti 240 mm) a tlumič Showa.

Světlá výška vzrostla z 255 na 285 mm a rám i motor jsou díky úpravám spodní části rámu, klikové skříni a otvoru pro vypouštění oleje posazeny o 20 mm výše. Sklon přední vidlice a závlek nově dosahují 27,5°/109 mm (oproti 27,6°/113 mm) a rozvor kol narostl o 10 mm na 1455 mm. Poloměr otáčení činí 2,3 m.

Přední kolo je opatřeno jedním 256 mm brzdovým kotoučem spojeným s dvoupístovým třmenem, na zadním kole se nachází 220mm kotouč s jednopístovým třmenem; stejně jako u závodních modelů CRF má zadní hlavní brzdový válec novou lehkou integrovanou konstrukci. Kotouče mají vlnovitý okraj, který byl rovněž převzat přímo z CRF250R / CRF450R, a vyznačují se výjimečnou samočisticí schopností i v nepříznivých podmínkách. 2kanálový systém ABS je součástí standardní výbavy.

K dalšímu snížení hmotnosti přispívají lehké hliníkové ráfky; pro rok 2021 byl alumitový povrch vyleštěn do snadno udržovatelné lesklé podoby. Terénní pneumatiky ve stylu enduro (vpředu 80/100-21 51P, vzadu 120/80-18 62P) zajišťují trakci v různých jízdních situacích.

21palcové přední kolo a 18palcové zadní kolo zvyšují stabilitu v těžším terénu a v případě potřeby umožňují obutí speciálních terénních pneumatik. Použitím obráběné zadní rozety a šroubů o rozměru M8 (namísto M10) a duté osy zadního kola pomohlo ušetřit 240 g, respektive 160 g.

**3.3 Vzhled a výbava**

* ***Lehčí a štíhlejší kapotáž inspirovaná závodními stroji CRF***
* ***Revidovaná pozice jezdce přispívá k přirozené kontrole***
* ***Lépe čitelný pozitivní LCD displej***

Díky ještě větší inspiraci závodními stroji CRF je model CRF300L oděn do nové kapotáže s výraznou grafikou. 7,8litrová nádrž je o 190 g lehčí a štíhlejší než její předchůdce, což společně s užší přední částí sedla usnadňuje pohyb jezdce směrem vpřed.Také nosič registrační značky byl výrazně zmenšen, což představuje úsporu dalších 300 g.

Pro snazší ovladatelnost došlo k mírnému pozměnění pozice jezdce: řídítka byla mírně posunuta směrem vzad, zatímco stupačky se nacházejí níže a více vzadu, čímž jezdci usnadňují řazení v těžkých offroadových botách. Sedlo se nachází o 5 mm výše (v 880 mm), a zajišťuje tak přirozeně vzpřímený „opěrný trojúhelník jezdce“. Také boční stojan byl upraven, jeho (nově) sklopná opěrná část má o 10 % větší plochu.

Přepracovaný o 70 g lehčí LCD displej zobrazuje jezdci černé číslice na jasném bílém pozadí, čímž je zaručena jejich dobrá čitelnost. Číslice ukazatele rychlosti jsou navíc o 6 mm větší (23 mm). Zobrazované údaje zahrnují informaci o zařazeném rychlostním stupni, dojezd na palivo v nádrži a spotřebu, průměrnou rychlost, stopky a otáčkoměr.

**4. Příslušenství**

Příslušenství navržené speciálně pro CRF300L zahrnuje 38litrový vrchní kufr, zadní nosič s úchyty a ochranný kryt vany motoru.

**5. Technické parametry**

|  |  |
| --- | --- |
| **MOTOR** |  |
| Typ | Kapalinou chlazený jednoválec DOHC |
| Zdvihový objem (cm³) | 286 cm3 |
| Počet ventilů na válec | 4 |
| Vrtání × zdvih (mm): | 76,0 x 63,0 |
| Kompresní poměr | 10,7:1 |
| Maximální výkon | 20,1 kW / 8 500 ot./min. |
| Max. točivý moment | 26,6 Nm / 6 500 ot./min. |
| Olejová náplň | 1,8 l |
| **PALIVOVÝ SYSTÉM** |  |
| Karburace | Elektronické vstřikování paliva PGM-FI |
| Objem palivové nádrže | 7,8 l |
| Spotřeba paliva | 3,1 l/100 km |
| Emise CO2 dle WMTC | 73 g/km |
| **ELEKTRICKÁ SOUSTAVA** |  |
| Kapacita baterie | 12 V - 7 AH |
| **HNACÍ ÚSTROJÍ** |  |
| Typ spojky | Mokrá lamelová, pomocná kluzná spojka |
| Typ převodovky | 6stupňová |
| Stálý převod | Řetěz |
| **RÁM** |  |
| Typ | Ocelová semi-dvojitá kolébka |
| **PODVOZEK** |  |
| Rozměry (DxŠxV) | 2 230 x 820 x 1 200 mm |
| Rozvor kol | 1 455 mm |
| Záklon rejdového čepu | 27,5° |
| Závlek | 109 mm |
| Výška sedla | 880 mm |
| Světlá výška | 285 mm |
| Pohotovostní hmotnost | 142 kg |
| Poloměr otáčení | 2,3 m |
| **ZAVĚŠENÍ KOL** |  |
| Typ vpředu | 43mm inverzní teleskopická vidlice |
| Typ vzadu | Prolink |
| **KOLA** |  |
| Přední kolo | Hliníková s drátěným výpletem |
| Zadní kolo | Hliníková s drátěným výpletem |
| Pneumatika vpředu | 80/100-21M/C 51P |
| Pneumatika vzadu | 120/80-18M/C 62P |
| **BRZDY** |  |
| Systém ABS, Typ | 2kanálový systém ABS |
| Brzdy vpředu | Kotouč o rozměrech 256 mm x 3,5 mm s dvoupístovým třmenem |
| Brzdy vzadu | Kotouč o rozměrech 220 mm x 4,5 mm s jednopístovým třmenem |
| **PŘÍSTROJE A ELEKTRONIKA** |  |
| Přístrojový panel | LCD |
| Světlomet | Žárovka |
| Zadní světlo | Žárovka |

Veškeré parametry jsou předběžné a mohou být bez předchozího upozornění změněny

Upozornění: Uvedené hodnoty jsou výsledky naměřené společností Honda při standardních zkušebních podmínkách stanovených WMTC. Zkoušky se provádí na rovné vozovce se standardní verzí vozidla, s jedním jezdcem a bez dodatečné volitelné výbavy. Skutečná spotřeba paliva se může lišit v závislosti na způsobu jízdy, údržbě vašeho stroje, povětrnostních podmínkách, stavu vozovky, tlaku pneumatik, instalovaném příslušenství, nákladu, hmotnosti jezdce a spolujezdce a dalších faktorech.