**Honda CRF250R, modelový rok 2019**

Dátum vydania: 23.5.2018

Inovovaný model: *Pri modeli CRF250R došlo k výraznému posilneniu krútiaceho momentu v nízkych otáčkach; motor navyše získal 3-stupňový systém na riadenie rozjazdu HRC Launch Control a ďalšie vylepšenia zamerané na predĺženie jeho životnosti. Zoznam noviniek završujú nový strmeň prednej brzdy, riadidlá Renthal Fatbars (nastaviteľné v 4 smeroch) a čierne DID ráfiky.*

Obsah:

1 Úvod

2 Informácie o modeli

3 Hlavné vlastnosti

4 Technické parametre

**1. Úvod**

Honda CRF250R sa ukázala ako účinná zbraň na boj v mimoriadne náročnej triede MX2. Je to stroj, ktorý sa formou priebežných krokov postupne vyvinul do platformy, z ktorej dokáže vyťažiť maximum tak amatérsky MX nadšenec, ako aj profesionálny pretekár.

V modelovom roku 2018 urobil model CRF250R obrovský krok vpred, pretože bol celkom prepracovaný v súlade s filozofiou *„Najrýchlejší na štarte“ (angl. Absolute Holeshot)*, ktorá sa v roku 2017 prvýkrát uplatnila pri modeli CRF450R. Oba modely tak zdieľajú rám siedmej generácie, revidovanú geometriu a odpruženie Showa – plus celkom nový DOHC motor. Vďaka tomu model CRF250R preukázal svoje schopnosti v rukách továrenských jazdcov značky Honda.

Vďaka prepínateľným mapám motora a ergonómii zameranej na jazdca navyše stále ide o motokrosový (MX) stroj, ktorý aj rekreačný jazdec dokáže využiť podľa svojich individuálnych schopností.

V triede MX2 však nie je možné zaspať na vavrínoch a udržať si náskok pred konkurenciou je každý rok náročnejšie. Pre modelový rok 2019, t. j. iba jeden rok po rozsiahlej modernizácii, CRF250R získava upravený motor aj podvozok, ktoré ďalej zlepšujú výkon, komfort pre jazdca a výkon bŕzd.

**2. Informácie o modeli**

V tejto fáze sa ďalší vývoj CRF250R zameral na posilnenie krútiaceho momentu motora v nízkych otáčkach pre rýchlejší výjazd z pomalých zákrut.. To sa podarilo dosiahnuť vďaka zmenám od tela škrtiacej klapky až po výfuk.

Navyše sa zlepšila životnosť motora, ktorý navyše získal 3-stupňový systém na riadenie rozjazdu HRC Launch Control, ktorý pomáha všetkým kategóriám jazdcov – od začiatočníka po experta – zaradiť sa na štarte medzi najrýchlejších.

Rám stroja aj odpruženie Showa zostali zachované, nový strmeň prednej brzdy však prispieva k účinnejšiemu brzdeniu, zatiaľ čo riadidlá Renthal Fatbars sú teraz súčasťou štandardnej výbavy. Ráfiky DID sú lakované v čiernej farbe.

**3. Hlavné vlastnosti**

**3.1 Motor**

* ***Viac krútiaceho momentu v nízkych otáčkach bez straty špičkového výkonu***
* ***Nové telo škrtiacej klapky, hlava valca, nasávanie aj výfuk***
* ***3-stupňový systém na riadenie rozjazdu HRC Launch Control zlepšuje výkon na štarte***
* ***Dlhšia životnosť vďaka olejovej dýze piesta s 5 otvormi***

Dôležitou úlohou pre inžinierov pracujúcich na vývoji Hondy CRF250R pre rok 2019 bolo zachovať bezkonkurenčný maximálny výkon motora a súčasne s tým ho posilniť v nižších otáčkach, čo je dôležité pre rýchlejší výjazd z pomalých zákrut.

Tento cieľ sa podarilo dosiahnuť vďaka celému radu inovácií počínajúc o 2 mm menšou (novo 44 mm) škrtiacou klapkou, ktorá urýchľuje prúdenie vzduchu v nízkych otáčkach. Nasávacie a výfukové otvory majú nový tvar a profil vačky pre zatváranie výfukových ventilov bol znížený o 2° – tiež kvôli zvýšeniu krútiaceho momentu. Výfukový zvod vedený po pravej strane je o 50 mm kratší, čo prispieva k zachovaniu hodnoty maximálneho výkonu. Znížením výkonu alternátora sa zmenšilo zaťaženie motora.

Vŕtanie a zdvih zostali zachované na hodnotách 79 × 50,9 mm, pričom valec je predsadený o 4,5 mm kvôli zníženiu trenia. Kompresný pomer dosahuje 13,9:1. Ventily sú titánové. Nasávací má priemer 33 mm a výfukový 26 mm. Zdvih ventilov dosahuje 10,5 mm pri nasávacích a 9,5 mm pri výfukových ventiloch. Ich uhol je 20,5°. Pružiny ventilov majú oválny prierez; k nasávacím ventilom vedú rovné symetrické kanály, ktoré boli skrátené kvôli dynamike vo vysokých otáčkach.

Piest má konštrukciu s rebrovými výstuhami (Bridged Box). Vďaka jeho tuhosti sa tlak vznikajúci pri spaľovaní efektívne prevádza na vysoký výstupný výkon. Pre modelový rok 2019 bola olejová dýza piesta so 4 otvormi nahradená dýzou s 5 otvormi, čím došlo k zlepšeniu chladenia piesta a k optimalizácii časovania zapaľovania.

Nasávacie olejové čerpadlo znižuje trenie a straty čerpaním pri vysokých otáčkach tým, že olej a vzduch vypúšťa do kľukovej skrine a udržuje tak negatívny tlak. Olej navyše maže spojku a prevodovku, pričom celkový objem olejovej náplne je 1,3 litra. Olejové čerpadlo kombinované s hnacím prevodom, olejový filter aj mazacie drážky sa nachádzajú na pravej strane motora, vďaka čomu je prúdenie oleja motorom krátke a priame.

Olej na mazanie ventilového rozvodu je vedený hlavou valca dovnútra nasávacej a výfukovej vačky, odkiaľ priamo vyteká na klzný povrch vačky vahadla. Päťstupňová prevodovka je spojená s koncovým prevodom tvoreným 13 zubmi vpredu a 48 zubmi vzadu.

Ovládacie a zobrazovacie prvky pre jazdca – tlačidlo na vypnutie motora, výstraha elektronického vstrekovania EFI, tlačidlo na výber režimu EMSB a LED ukazovateľ – sú racionálne zoskupené a umiestnené na ľavej rukoväti.

Novinka pre modelový rok 2019 – systém HRC Launch Control – ponúka každému jazdcovi to najlepšie pre rýchly štart a disponuje 3 režimami, z ktorých je možné vyberať:

Úroveň 3 – 8 250 ot./min., blatisté podmienky/začiatočník

Úroveň 2 – 8 500 ot./min., suché podmienky/základné

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

Aktivácia systému HRC Launch Control je jednoduchá – na zapnutie stačí stlačiť páčku spojky a stlačiť tlačidlo Štart (vpravo). Ak je zvolená Úroveň 1, LED dióda raz blikne. Ďalším stlačením tlačidla Štart (prípadne jeho podržaním o 0,5 s či dlhšie) LED dióda blikne 2× pre Úroveň 2. Opakovaním procesu LED dióda blikne trikrát, čo indikuje zvolenie Úrovne 3.

Tlačidlo na zmenu režimu motora (Engine Mode Select Button – EMSB) mení charakteristiku motora, pričom k dispozícii sú tri mapy podľa jazdných podmienok alebo preferencie jazdca: Režim 1 (Standard), Režim 2 (Smooth – hladký) a Režim 3 (Aggressive – agresívny). LED dióda tiež indikuje zvolený režim.

**3.2 Podvozok**

* ***Nový predný brzdový strmeň a hadica zlepšujú účinnosť bŕzd***
* ***Riadidlá Renthal Fatbar sú teraz súčasťou štandardnej výbavy a umožňujú nastavenie pozície v 4 smeroch***
* ***DID ráfiky kolies v čiernej farbe***
* ***Prepracovaný kryt olejovej vane a chrániča vidlice***

Ak sa pre modelový rok 2019 hlavná pozornosť venovala výkonu motora v nízkych otáčkach, bolo potrebné vylepšiť podvozok CRF250R s dôrazom na vyššiu účinnosť bŕzd.

Nový dvojpiestový predný brzdový strmeň – opäť zhodný ako pri CRF450R pre rok 2019 – využíva piesty s priemermi 30 a 27 mm (pri doterajšej verzii mali piesty priemer 2 × 27 mm). Vďaka tomu je teleso strmeňa ľahšie a spoločne s brzdovou hadicou s nízkou rozťažnosťou sa dosiahne lepší brzdový výkon a pocit z ovládania bŕzd. Predné koleso je vybavené 260 mm vlnovitým kotúčom, ktorému sekunduje 240 mm zadný vlnovitý kotúč vybavený jednopiestovým strmeňom.

Riadidlá Renthal Fatbar zmenšujú hmotnosť systému riadenia a ponúkajú optimálny komfort; horná objímka ponúka dve polohy na upevnenie riadidiel, vďaka čomu je možné riadidlá posunúť o 26 mm vpred alebo vzad. Pokiaľ sa držiak otočí o 180 stupňov, je možné riadidlá posunúť o ďalších 10 mm od základnej polohy, takže jazdec má k dispozícii celkovo štyri individuálne pozície.

Sklon vidlice a závlek sú 27,5°/116 mm, rázvor kolies je 1 486 mm. Pohotovostná hmotnosť dosahuje 108 kg. Plne nastaviteľná 49 mm inverzná vidlica Showa s vinutými pružinami je odvodená od „továrenskej“ vidlice Showa dodávanej pre MX pretekárske tímy v japonskom šampionáte; piest má priemer 25 mm, tyč 14 mm a kompresný piest 39 mm. Tiež zadný tlmič Showa je plne nastaviteľný.

Ľahké hliníkové ráfiky DID s drôteným výpletom sú teraz lakované čiernou farbou; predný ráfik má rozmer 21 × 1,6 palca a zadný 19 x 1,85 palca. Stroj je štandardne obutý do pneumatík Dunlop GEOMAX MX3S s rozmermi 80/100-21 vpredu a 100/90-19 vzadu.

CRF250R disponuje ľahkou titánovou nádržou s objemom 6,3 l. Jej hladké plastové okraje uľahčujú jazdcovi pohyb na stroji a úzka predná strana spolu s predným blatníkom účinne smerujú prúdenie vzduchu k chladiču.

Kapotáž je vybavená odolnou fóliou s grafickou potlačou, ktorá prekrýva veľké plochy a chráni ich proti poškriabaniu. Kryt olejovej vane motora bol vylepšený kvôli lepšiemu chladeniu motora a nové chrániče vidlice zmenšujú riziko poškodenia stroja kameňmi.

**4. Technické parametre**

|  |  |
| --- | --- |
| MOTOR |  |
| Typ | Kvapalinou chladený, štvortaktný jednovalec DOHC |
| Zdvihový objem | 249,4 cm3 |
| Vŕtanie × zdvih | 79 mm × 50,9 mm |
| Kompresný pomer | 13,9:1 |
| Olejová náplň | 1,3 litra |
| PALIVOVÝ SYSTÉM |  |
| Karburácia | Vstrekovanie paliva |
| Objem palivovej nádrže | 6,3 litra |
| ELEKTRICKÁ SÚSTAVA |  |
| Zapaľovanie | Plne tranzistorové |
| Štartovanie | Elektrické |
| HNACIE ÚSTROJENSTVO |  |
| Typ spojky | Lamelová, mokrá |
| Typ prevodovky | So stálym záberom |
| Stály prevod | Reťaz |
| RÁM |  |
| Typ | Zdvojený hliníkový, rúrkový |
| PODVOZOK |  |
| Rozmery (D × Š × V) | 2 181 mm × 827 mm × 1 260 mm |
| Rázvor kolies | 1 486 mm |
| Uhol prednej vidlice | 27,5 stupňa |
| Závlek | 116 mm |
| Výška sedla | 957 mm |
| Svetlá výška | 327 mm |
| Pohotovostná hmotnosť | 107,8 kg |
| ZAVESENIE KOLIES |  |
| Typ vpredu | 49 mm vidlica Showa s pružinami |
| Typ vzadu | Tlmič Showa spojený so systémom Honda Pro-Link |
| KOLESÁ |  |
| Typ vpredu | Hliníkové s drôteným výpletom |
| Typ vzadu | Hliníkové s drôteným výpletom |
| Pneumatika vpredu | 80/100-21 Dunlop MX3S |
| Pneumatika vzadu | 100/90-19 Dunlop MX3S |
| BRZDY |  |
| Vpredu | 260 mm hydraulická, vlnovitý kotúč |
| Vzadu | 240 mm hydraulická, vlnovitý kotúč |

Všetky parametre sú predbežné a môžu sa bez predchádzajúceho upozornenia zmeniť.