**HONDA CRF300L, MODELOVÝ ROK 2021**

Dátum vydania: 01. decembra 2020

Základné informácie o modeli: *Zväčšený zdvihový objem obľúbeného univerzálneho stroja značky Honda, revidované nasávanie, časovanie nasávacej vačky a výfukový systém poskytujú tomuto modelu vyšší maximálny výkon a výrazne viac krútiaceho momentu v celom rozsahu otáčok. Kratšie prevodové stupne sú doplnené dlhým 6. stupňom, zatiaľ čo pomocná klzná spojka umožňuje isté ovládanie prenosu sily na zadné koleso. Ovládateľnosť v akomkoľvek teréne bola vylepšená vďaka novému kyvnému ramenu a rámu pružnejšiemu smerom do strán, vyššej svetlej výške, dlhším zdvihom odpruženia a novej pozícii za riadidlami. Vylepšenie pre rok 2021 završuje výrazná nová kapotáž a grafika, stroj je tiež vybavený ostrým LCD prístrojovým panelom. Pohotovostná hmotnosť sa znížila o 4 kg na 142 kg, čo viedlo k 13% zlepšeniu hmotnostného výkonu.*

Obsah:

1 Úvod

2 Informácie o modeli

3 Hlavné vlastnosti

4 Príslušenstvo

5 Technické parametre

**1. Úvod**

Esencia viacúčelových motocyklov je už dlhý čas neoddeliteľnou súčasťou DNA značky Honda. Už na konci 70. rokov minulého storočia bol predstavený stroj XL250S, ktorý ponúkal vynikajúce jazdné vlastnosti na ceste a zároveň prvotriedne výkony v teréne. Celý rad XL, ktorý po ňom nasledoval, sa stal legendou a ukázal, že kombináciou úsporného a ľahko použiteľného štvortaktného jednovalca s vhodným rámom je možné vytvoriť motocykel, ktorý by bol praktický, variabilný a – ako zistili jazdci na celom svete – mimoriadne zábavný.

O vytvorení nového viacúčelového stroja viedli pred viac ako dekádou pracovníci výskumného a vývojového centra značky Honda dlhé diskusie. Pri začatí vývoja tohto modelu sa mohli konštruktéri oprieť o dlhú históriu značky v oblasti terénnych pretekov a offroadových strojov.

Najprv sa zamerali na potreby zákazníkov. Zatiaľ čo niektorí jazdci trvajú na výkonoch terénnych pretekárskych strojov, mnohí ďalší oceňujú predovšetkým ľahké použitie, praktickosť a pohodlie. Pre každodenné jazdy v mestskom prostredí potrebujú odolný a praktický stroj s atraktívnym off-road vzhľadom. Keď ale príde víkend, chceli mať možnosť vydať sa kamkoľvek – po ceste aj mimo nej.

Vývojári značky Honda na nový viacúčelový stroj vždy nazerali z globálnej perspektívy. Okrem výkonného a úsporného motora musel disponovať dostatočne silným rámom so zodpovedajúcimi schopnosťami. Musel byť dostupný, a pritom ponúkať vysokú kvalitu a prvotriednu hodnotu za vydané peniaze, pričom dôraz sa kládol predovšetkým na nízke celkové prevádzkové náklady.

Presne takým strojom bol model CRF250L, ktorý bol v Európe predstavený v roku 2012.

A konštruktéri značky Honda sa trafili do čierneho. Model CRF250L sa ukázal byť vhodnou základnou platformou, ktorá je spoločne s verziou RALLY\* konzistentne predajným úspechom na celom svete.

Čas však plynie a na scénu pre rok 2021 vstupuje nová Honda CRF300L – ľahšia, výkonnejšia a s celým radom drobných vylepšení. Pritom vo všetkých ohľadoch zostáva univerzálnym viacúčelovým motocyklom, akým bol aj model CRF250L. Len je opäť o niečo lepší.

\* Pozrite samostatnú tlačovú správu týkajúcu sa CRF300 RALLY.

**2. Informácie o modeli**

Vďaka zdvihovému objemu 286 cm3 teraz nový motor modelu CRF300L dosahuje o 10 % vyšší výkon (20,1 kW pri 8 500 ot./min.) a o 18 % vyšší krútiaci moment (26,6 Nm pri 6 500 ot./min.). Došlo k úprave časovania nasávacej vačky a nasávací aj výfukový systém boli prepracované s dôrazom na výrazne väčší krútiaci moment a výkon v stredných otáčkach. Prevodové pomery 1. až 5. rýchlostného stupňa sú kratšie, čo má za následok lepšiu dynamiku, zatiaľ čo prevodový pomer 6. rýchlostného stupňa je dlhší pre uvoľnenejšiu jazdu vyššou rýchlosťou. Pomocná klzná spojka teraz zlepšuje prenos sily na zadné koleso pri prudkom podraďovaní a ovládanie spojkovej páčky je o 20 % ľahšie.

Hlavnú zásluhu na redukcii hmotnosti o plné 4 kg majú predovšetkým prepracovaný oceľový rám, hliníkové kyvné rameno a spodný bod upevnenia vidlice. Pri všetkých týchto prvkoch bola navyše revidovaná tuhosť so zreteľom na spätnú väzbu a pocit kontroly. Zodpovedajúcim spôsobom bola upravená aj geometria riadenia spoločne s dlhšími zdvihmi predného aj zadného odpruženia a vyššou svetlou výškou.

Ostro rezaná kapotáž ukrýva užšiu nádrž a sedadlo, pred jazdcom sa nachádza nový LCD prístrojový panel. Pozícia jazdca bola upravená s dôrazom na ľahšie riadenie, ktoré je dôležité nielen pri jazde v teréne, ale aj pri manévrovaní v mestskej premávke.

**3. Hlavné vlastnosti**

**3.1 Motor**

* ***Motor so zväčšeným zdvihovým objemom 286 cm3 sa posilnil o 1,9 kW a o 4 Nm***
* ***Revidované prevodové pomery pre lepšiu akceleráciu aj uvoľnenú jazdu***
* ***Pomocná klzná spojka s o 20 % ľahším ovládaním páčky***

O 14 % väčší zdvihový objem jednovalcového kvapalinou chladeného DOHC motora (z 250 cm3 na 286 cm3) sa podarilo dosiahnuť predĺžením zdvihu na 63 mm oproti pôvodným 55 mm. Zachované zostalo vŕtanie 76 mm aj kompresný pomer 10,7:1. Maximálny výkon 20,1 kW motor dosahuje pri 8 500 ot./min., krútiaci moment vrcholí hodnotou 26,6 Nm pri 6 500 ot./min. (nárast z 18,2 kW pri 8 500 ot./min. a 22,6 Nm pri 6 750 ot./min.). Vylepšenie výkonu a krútiaceho momentu motora však najlepšie ilustrujú krivky z dynamometra: nový motor je výrazne silnejší v celom rozmedzí nad 2000 ot./min.

Pre vyhladenie sily motora a pre lepší rozjazd aj akceleráciu boli prevodové pomery 1. až 5. rýchlostného stupňa skrátené, zatiaľ čo pri 6. rýchlostnom stupni je prevodový pomer dlhší, čo umožňuje príjemnejšiu jazdu po hlavných cestách. Využitím pomocnej klznej spojky sa znížila sila potrebná na ovládanie páčky o 20 % a zároveň sa odbúralo „odskakovanie“ zadného kolesa pri rýchlom podraďovaní, čo je prospešné pre lepšiu kontrolu nad strojom na ceste aj v teréne. Maximálna rýchlosť pre jazdu na diaľnici vzrástla zo 129 km/h na 132 km/h.

Revidované časovanie nasávacej vačky sa zamerali na posilnenie odozvy motora v nízkych a stredných otáčkach, ktoré sa pri jazde v meste a v teréne využívajú najčastejšie. K rovnakému cieľu prispeli tiež nový vzduchový filter, výfukový zvod (o 660 g ľahší ako predchádzajúci typ), koncovka výfuku a časovanie zapaľovania. Účinnosť spaľovania aj ekologické parametre ďalej zlepšujú irídiová sviečka spolu s presným meraním množstva paliva v systéme vstrekovania PGM-FI.

Konštrukcia motora využíva posunutý valec, ktorý znižuje vnútorné straty trením, a piest vyrobený zo špeciálneho materiálu, ktorý je vybavený molybdénovým povlakom. Olejové čerpadlo je vybavené interným odľahčovacím zariadením, ktoré bráni zavzdušneniu oleja. Kľukový čap využíva polené nalisované kovové ložisko, zatiaľ čo v kľukovom ložisku je použité liatinové puzdro. K ďalšiemu zníženiu vibrácií prispieva primárny vyvažovací hriadeľ.

Chladiaca sústava je tvorená 12,7 kW chladičom umiestneným na ľavej strane stroja, ktorý je chránený polypropylénovou mriežkou tvarovanou tak, aby zlepšovala prúdenie vzduchu. Chladiaci ventilátor s tenkým vodiacim krúžkom slúži na zaistenie nízkej teploty aj pri nízkych rýchlostiach – napríklad pri jazde v hustej premávke či pri jazde v teréne.

Motor modelu CRF300L po novom spĺňa emisnú normu EURO5.

**3.2 Podvozok**

* ***Lepšia ovládateľnosť a agilita na každom povrchu vďaka širokej škále vylepšení***
* ***Významná úspora hmotnosti vďaka novému rámu a kyvnému ramenu***
* ***Revidované vyváženie tuhosti a väčšia svetlá výška***
* ***Predné aj zadné odpruženie s dlhším zdvihom***

Vďaka novému podvozku sa hmotnosť modelu CRF300L podarilo znížiť o plné 4 kilogramy. Pohotovostná hmotnosť tak má teraz 142 kg. Rám tvorený oceľovou semi-dvojitou kolískou je celkom nový a k celkovému úbytku hmotnosti prispieva plnými 2,15 kg. Pre lepšiu ovládateľnosť a pre zaistenie trakcie oboch kolies bola vyladená jeho pružnosť, takže rám sa novo vyznačuje o 25 % nižšou bočnou tuhosťou.

To sa podarilo dosiahnuť znížením šírky (-30 mm) hlavnej zvislej rúrky, spodnými rúrkami s menším priemerom (25,4 mm oproti doterajším 28,6 mm) a zúžením centrálnej výstužnej rúrky o 20 mm.

Vyvážený celok doplňuje jednodielne kyvné rameno z hliníkovej zliatiny, ktoré je nielen o 550 g ľahšie, ale vyznačuje sa navyše o 23 % menšou bočnou tuhosťou. V priestore za upevňovacím čapom je o 15 mm užší a jeho hladký prierez prispieva k dosiahnutiu rovnomerného ohybu. Na nastavenie reťaze slúži prvok z extrudovaného hliníka. Oceľový spodný bod na upevnenie vidlice použitý pri predchádzajúcej konštrukcii bol nahradený hliníkovým, čím sa ušetrilo 730 g v mieste vysoko nad ťažiskom stroja, a zároveň sa tak zrýchlila odozva riadenia.

Zdvih 43 mm inverznej vidlice Showa sa zvýšil o 10 mm na 260 mm, hmota pružín a nastavenie tlmenia boli upravené so zreteľom na presnú kontrolu v širokom rozmedzí terénov a rýchlostí. Zadné odpruženie Pro-Link teraz ponúka zdvih 260 mm (oproti 240 mm); a jednoduchý tlmič Showa.

Svetlá výška vzrástla z 255 na 285 mm a rám aj motor sú vďaka úpravám spodnej časti rámu, kľukovej skrini a otvoru na vypúšťanie oleja posadené o 20 mm vyššie. Sklon prednej vidlice a závlek novo dosahujú 27,5°/109 mm (oproti 27,6°/113 mm) a rázvor kolies narástol o 10 mm na 1455 mm. Polomer otáčania je 2,3 m.

Predné koleso je vybavené jedným 256 mm brzdovým kotúčom spojeným s dvojpiestovým strmeňom, na zadnom kolese sa nachádza 220 mm kotúč s jednopiestovým strmeňom; rovnako ako pri pretekárskych modeloch CRF má zadný hlavný brzdový valec novú ľahkú integrovanú konštrukciu. Kotúče majú vlnovitý okraj, ktorý bol takisto prevzatý priamo z CRF250R/CRF450R, a vyznačujú sa výnimočnou samočistiacou schopnosťou aj v nepriaznivých podmienkach. 2-kanálový systém ABS je súčasťou štandardnej výbavy.

K ďalšiemu zníženiu hmotnosti prispievajú ľahké hliníkové ráfiky; pre rok 2021 bol alumitový povrch vyhladený do lesklej podoby. Terénne pneumatiky v štýle enduro (vpredu 80/100-21 51P, vzadu 120/80-18 62P) zaisťujú trakciu v rôznych jazdných situáciách.

21-palcové predné koleso a 18-palcové zadné koleso zvyšujú stabilitu v ťažšom teréne a v prípade potreby umožňujú obutie špeciálnych terénnych pneumatík. Použitím obrábanej zadnej rozety a skrutiek s rozmerom M8 (namiesto M10) a dutej osi zadného kolesa pomohlo ušetriť 240 g, respektíve 160 g.

**3.3 Vzhľad a výbava**

* ***Ľahšia a štíhlejšia kapotáž inšpirovaná pretekárskymi strojmi CRF***
* ***Revidovaná pozícia jazdca prispieva k prirodzenej kontrole***
* ***Lepšie čitateľný pozitívny LCD displej***

Vďaka ešte väčšej inšpirácii pretekárskymi strojmi CRF je model CRF300L odetý do novej kapotáže s výraznou grafikou. 7,8-litrová nádrž je o 190 g ľahšia a štíhlejšia ako jej predchodca, čo spoločne s užšou prednou časťou sedadla uľahčuje pohyb jazdca smerom vpred. Tiež nosič evidenčného čísla bol výrazne zmenšený, čo predstavuje úsporu ďalších 300 g, pričom predný blatník agresívneho tvaru je taktiež ľahší.

Pre ľahšiu ovládateľnosť došlo k miernemu pozmeneniu pozície jazdca: riadidlá boli mierne posunuté smerom vzad, zatiaľ čo stúpačky sa nachádzajú nižšie a viac vzadu, čím jazdcovi uľahčujú radenie v ťažkých offroadových topánkach. Sedadlo sa nachádza o 5 mm vyššie (v 880 mm), a zaisťuje tak prirodzene vzpriamený „oporný trojuholník jazdca“. Tiež bočný stojan bol upravený, jeho (novo) sklopná oporná časť má o 10 % väčšiu plochu.

Prepracovaný o 70 g ľahší LCD displej zobrazuje jazdcovi čierne číslice na jasnom bielom pozadí, čím je zaručená ich dobrá čitateľnosť. Číslice ukazovateľa rýchlosti sú navyše o 6 mm väčšie (23 mm). Zobrazované údaje zahŕňajú informáciu o zaradenom rýchlostnom stupni, dojazd na palivo v nádrži a spotrebu, priemernú rýchlosť, stopky a otáčkomer.

**4. Príslušenstvo**

Príslušenstvo navrhnuté špeciálne pre CRF300L zahŕňa 38-litrový vrchný kufor, zadný nosič s držiakmi a ochranný kryt vane motora.

**5. Technické parametre**

|  |  |
| --- | --- |
| **MOTOR** |   |
| Typ | Kvapalinou chladený jednovalec DOHC |
| Zdvihový objem (cm³) | 286 cm3 |
| Počet ventilov na valec | 4 |
| Vŕtanie × zdvih (mm): | 76,0 × 63,0 |
| Kompresný pomer | 10,7:1 |
| Maximálny výkon | 20,1 kW/8 500 ot./min. |
| Max. krútiaci moment | 26,6 Nm/6 500 ot./min. |
| Olejová náplň | 1,8 l |
| **PALIVOVÝ SYSTÉM** |  |
| Karburácia | Elektronické vstrekovanie paliva PGM-FI |
| Objem palivovej nádrže | 7,8 l |
| Spotreba paliva | 3,1 l/100 km |
| Emisie CO2 podľa WMTC | 73 g/km |
| **ELEKTRICKÁ SÚSTAVA** |  |
| Kapacita batérie | 12 V – 7 Ah |
| **HNACIE ÚSTROJENSTVO** |  |
| Typ spojky | Mokrá lamelová, pomocná klzná spojka |
| Typ prevodovky | 6-stupňová |
| Stály prevod | Reťaz |
| **RÁM** |  |
| Typ | Oceľová semi-dvojitá kolíska |
| **PODVOZOK** |  |
| Rozmery (D × Š × V) | 2 230 × 820 × 1 200 mm |
| Rázvor kolies | 1 455 mm |
| Záklon rejdového čapu | 27,5° |
| Závlek | 109 mm |
| Výška sedadla | 880 mm |
| Svetlá výška | 285 mm |
| Pohotovostná hmotnosť | 142 kg |
| Polomer otáčania | 2,3 m |
| **ZAVESENIE KOLIES** |  |
| Typ vpredu | 43 mm inverzná teleskopická vidlica |
| Typ vzadu | Prolink |
| **KOLESÁ** |  |
| Predné koleso | Hliníkové s drôteným výpletom |
| Zadné koleso | Hliníkové s drôteným výpletom |
| Pneumatika vpredu | 80/100-21M/C 51P |
| Pneumatika vzadu | 120/80-18M/C 62P |
| **BRZDY** |  |
| Systém ABS, Typ | 2-kanálový systém ABS |
| Brzdy vpredu | Kotúč s rozmermi 256 mm × 3,5 mm s dvojpiestovým strmeňom |
| Brzdy vzadu | Kotúč s rozmermi 220 mm × 4,5 mm s jednopiestovým strmeňom |
| **PRÍSTROJE A ELEKTRONIKA** |  |
| Prístrojový panel | LCD |
| Svetlomet | Žiarovka |
| Zadné svetlo | Žiarovka |

Všetky parametre sú predbežné a môžu sa bez predchádzajúceho upozornenia zmeniť

Upozornenie: Uvedené hodnoty sú výsledky namerané spoločnosťou Honda pri štandardných skúšobných podmienkach stanovených WMTC. Skúšky sa vykonávajú na rovnej vozovke so štandardnou verziou vozidla, s jedným jazdcom a bez dodatočnej voliteľnej výbavy. Skutočná spotreba paliva sa môže líšiť v závislosti od spôsobu jazdy, údržby vášho stroja, poveternostných podmienok, stavu vozovky, tlaku pneumatík, inštalovaného príslušenstva, nákladu, hmotnosti jazdca a spolujazdca a ďalších faktorov.