**HONDA CRF300 RALLY, MODELOVÝ ROK 2021**

Dátum vydania: 01. decembra 2020

Základné informácie o modeli: *Zväčšený zdvihový objem najmenšieho endura značky Honda, revidované nasávanie, časovanie nasávacej vačky a výfukový systém dodávajú 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. Objemnejšia palivová nádrž umožňuje dlhší dojazd; sedlo je teraz pružne upevnené a je umiestnené nižšie, stúpadlá sú vybavené gumovými vložkami. Riadidlá sú vybavené internými závažiami, ukazovatele smeru sú teraz pružne upevnené, a atraktívnym doplnkom je ľahko čitateľný LCD prístrojový displej. Pohotovostná hmotnosť sa znížila o 4 kg na 153 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**

Viacúčelový maloobjemový motocykel obstojí v rôznych situáciách: vďaka nízkej hmotnosti a malej šírke, ktoré sú zárukou skvelej manévrovateľnosti, sa dokáže ľahko preplietať hustou mestskou premávkou, zatiaľ čo jeho odpruženie, výška a poloha sedadla umožňujú zábavnú a pohodlnú jazdu na asfalte aj po nespevnených cestách. Jeho charakter tak jazdcom všetkých úrovní otvára celkom nové možnosti.

Vzhľad stroja vychádza priamo z dakarského pretekárskeho špeciálu HRC CRF450 RALLY a model CRF250 RALLY, vychádzajúci z civilnej verzie CRF250L, tak pri svojom predstavení v roku 2017 priniesol na trh opäť niečo nové. Nielenže podľa vzhľadu bol pripravený zúčastniť sa púštnej rýchlostnej skúšky, ale zároveň ponúkol skutočné dobrodružstvo všetkým jazdcom, ktorí preferujú ľahký a ľahko ovládateľný stroj.

Pre rok 2021 okrem modelu CRF300L\* prichádza tiež verzia CRF300 RALLY. Ľahšia, výkonnejšia a ešte lepšie vybavená na objavovanie nových obzorov – okolo sveta alebo okolo bloku: Honda CRF300 RALLY je pripravená vydať sa na cestu.

\* Pozrite samostatnú tlačovú správu týkajúcu sa CRF300L.

**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. Tomu bola prispôsobená aj geometria riadenia a vidlica sa vyznačuje o 10 mm dlhším zdvihom.

Ostro rezaná kapotáž ukrýva väčšiu 12,8-litrovú palivovú nádrž, komfortné široké sedlo, výrazný asymetrický zdvojený LED svetlomet a 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 135 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, 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 CRF300 RALLY 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 pre lepšiu spätnú väzbu a pocit kontroly nad strojom***
* ***Predné aj zadné odpruženie s dlhým zdvihom***

Vďaka novému podvozku sa hmotnosť modelu CRF300 RALLY podarilo znížiť o plné 4 kilogramy. Pohotovostná hmotnosť tak má teraz 153 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 ponúka zdvih 260 mm.

Svetlá výška vzrástla z 270 na 275 mm vďaka úpravám spodnej časti rámu, kľukovej skrini a otvoru na vypúšťanie oleja. 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.

Predné koleso je vybavené jedným 296 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 ukrýva väčšiu 12,8-litrovú palivovú nádrž***
* ***Širšie sedlo pre lepší komfort, teraz upevnené na gumových držiakoch a o 10 mm nižšie***
* ***Lepšie čitateľný pozitívny LCD displej***

Honda CRF300 RALLY je určená na dlhé cesty a jej vzhľad tomu zodpovedá. Vychádza z dielov použitých pri modeli CRF450 RALLY. „Plávajúci“ štít, horná aj spodná kapotáž a bočné panely účinne chránia jazdca pred poveternostnými vplyvmi. Dodatočnú ochranu poskytujú kryty rukovätí, ktoré chránia nielen ruky, ale aj brzdovú a spojkovú páku. Spodok stroja je vybavený ochranným krytom a radiaca páčka má sklopnú koncovú časť.

Od stredu k zadnej časti sa modernizovaný stroj vyznačuje ostrými motokrosovými proporciami; držiak na upevnenie evidenčného čísla je omnoho menší (úspora 300 g). Objem palivovej nádrže vzrástol o 2,7 litra na 12,8 litra; so zreteľom na spotrebu 3,1 l/100 km (v režime WMTC) je dojazd stroja vyše 410 km.

Sedadlo je pre lepší komfort upevnené pomocou gumových držiakov a tiež stúpačky sú vybavené gumovými vložkami. Sedadlo je umiestnené vo výške 885 mm, čo je o 5 mm viac ako pri CRF300L a o 10 mm menej ako pri predchádzajúcom modeli. Podobne ako jeho súrodenec má vpredu zúžený profil, časť na sedenie je však o 20 mm širšia a poskytuje tak lepší komfort pri dlhších jazdách.

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. Riadidlá modelu CRF300 RALLY sú vybavené internými závažiami pre zníženie vibrácií. Tiež bočný stojan bol upravený, jeho (teraz) 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. Kompaktný asymetrický duálny svetlomet je vybavený LED diódami, ktorým sekunduje zadné svetlo žiarovky. Tiež pružne upevnené ukazovatele smeru tvoria LED diódy.

**4. Príslušenstvo**

Príslušenstvo vytvorené na mieru pre model CRF300 RALLY zahŕňa 38-litrový vrchný kufor, zadný nosič a držiaky.

**5. Technické parametre**

|  |  |
| --- | --- |
| **MOTOR** |   |
| Typ | Kvapalinou chladený jednovalec DOHC |
| Zdvihový objem (cm³) | 286 cm3 |
| Počet ventilov na valec | 4 |
| Vŕtanie × zdvih (mm): | 76 mm × 63 mm |
| 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 | 12,8 l |
| Spotreba paliva | 3,1 l/100 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 × 920 × 1 415 mm |
| Rázvor kolies | 1 455 mm |
| Záklon rejdového čapu | 27,5° |
| Závlek | 109 mm |
| Výška sedadla | 885 mm |
| Svetlá výška | 275 mm |
| Pohotovostná hmotnosť | 153 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 296 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 | LED |
| 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.