

## HONDA CRF250L - 2017

Sajtóközlemény kiadásának dátuma: 2016.11.07

*Összegzés: A CRF450R új, feltűnő stílusában folytatja pályafutását a sokoldalú, bármilyen szerepkörre alkalmas CRF250L. A 2017-es modellév további újdonsága a - teljesítményt és forgatónyomatékot egyaránt fokozó - új szívó- és kipufogórendszer, az alapáras blokkolásgátló, valamint a szintén új, digitális, üzemanyagszint-mérővel kiegészített műszeregység.*



Tartalom:

1. Bevezetés
2. Gyors áttekintés
3. Főbb jellemzők
4. Műszaki adatok

### **1. Bevezetés**

A negyedliteres, kettős célú motorkerékpárok az élet minden területén helyt állnak. Kis tömegüknek és karcsú építésmódjuknak köszönhetően könnyedén vágunk át a városi dugókon, ugyanakkor fejlett futóművük és nagy hasmagasságuk a terepes szakaszok - élvezetes és kényelmes - leküzdését is lehetővé teszi. Semmi nincs tehát, ami útját állhatná a tulajdonosoknak, a helyváltoztatás szabadsága a kezdőknek és haladóknak egyaránt adott.

E gépek közé tartozik az Európában 2012-ben bemutatott Honda CRF250L, ami az idősebb és a fiatal pilóták körében is igen közkedvelté vált az elmúlt időszakban. Előbbiek könnyű kezelhetőségét értékelik nagyra, s gyakorta másodikként tartják, míg az ifjabb korosztály a robogók stílusos, „menő” alternatíváját látják benne. További előnye, hogy mindkét két vásárlói réteg számára adott a biztonságos terepezés lehetősége, tehát valóban bárhol, bármikor használható járművet tisztelhetünk a modellben.

A negyedliteres CRF-ek családja 2014-ben a CRF250M szupermotóval bővült, 2017-ben pedig érkezik a CRF250 RALLY, ami a kaland sportmotorok legnemesebb erényeit tudhatja magáénak. Formavilága a CRF250R és CRF450R krosszmotorokat idézi, s kimagasló használati értékre lehet büszke, akár csak az új CRF250L.

\*Kérjük, tekintse meg a 2017-es CRF250 RALLY különálló sajtóanyagát is.

**Mr. Eiji Sugiyama, a 2017-es CRF250L fejlesztésének projektvezetője elmondta:**

*„Igyekeztünk meglóvagnálni a kifutó CRF250L sikereit, és olyan utódot alkotni, ami még inkább kiszolgálja az idős és fiatalok igényeit, függetlenül attól, hogy mennyire tudnak motorozni és milyen útfelületen használják gépüket. A módosítások nagyobb teljesítményt és jellegzetesebb megjelenést hoztak, nem mellesleg még praktikusabbá vált a típus, így továbbra is motorosok széles táborának lehet ideális megoldás, beleértve az elnyűhetetlen mindenest, a játékos városi gépet és a barátságos kezdőmotort keresőket is.”*

**Honda CRF250L – Készen áll a közúti és terepes kalandokra!**

**2. Áttekintés**

A bevált, erős acélváz és a nagy rugóutakkal felvértezett Showa futómű nem változott, megújult viszont az idomzat, ami immáron a CRF450R minimalista stílusával nyugtázza a környezetét. Szintén újdonság az alapfelszereltség részeként kínált, hátsó keréken kikapcsolható blokkolásgátló, valamint a fordulatszám- és üzemanyag szint-mérővel kiegészített, digitális műszeregység.

Az erőforrást átdolgozott PGM-FI üzemanyag-befecskendező rendszerrel, új levegőszűrőházzal, illetve szívócsővel és kis tömegű kipufogórendszerrel tették még hatékonyabbá a mérnökök. Munkájuk gyümölcseként a 250 köbcéntis egység nyomatékosabb lett az alsó fordulatszám-tartományban, nőtt a csúcsteljesítménye, károsanyag-kibocsátási értékei pedig megfelelnek az EURO4-es környezetvédelmi előírásoknak.

### **3. Főbb jellemzők**

#### **3.1 Stílus és felszereltség**

A CRF250L igazi, kis hengerűrtartalmú mindenes, amelyet úgy terveztek, hogy esztétikai és műszaki szempontból is a maximumot nyújtsa a tulajdonosoknak. Karcsú felépítése nemcsak urbánus környezetben nagy segítség, hanem terepen is, semmi nem akadályozza ugyanis a pilótát a mozgásban, illetve a terhelésváltásokban.

A gyors, biztonságos előrejutáshoz az új, átgondolt kialakítású, könnyen leolvasható műszeregység is hozzájárul, hiszen minden fontos információt megjelenít a pilóta számára, köztük a sebességet, fordulatszámot és a pontos időt is. Hogy a szűk helyeken minél könnyebb legyen a lavírozás, a hátsó lámpát, a hátsó irányjelzőket és a rendszámkeretet magában foglaló egység jóval kompaktabb, mint az elődmodell esetében - ezzel a motor sérülésének kockázatát is jelentősen csökkentették a tervezők.

A 7,8 literes üzemanyagtartály (ebből 1,8 liter a tartalék) és a 3,00 l/100 km-es (WMTC szabvány szerint) üzemanyag-fogyasztás révén a hatótávolság a 250 kilométert is meghaladhatja, és az ergonómiára sem lehet panasz, tudniillik zsanéros tanksapka került a motorra.

A CRF250L Extreme Red versenyszínen kerül a salonokba, ezt dobják fel a - HRC gépeit idéző - fekete és fehér betétek.

#### **3.2 Váz és futómű**

A CRF250L acélvázat két ovális keresztmetszetű hídelem és egy ipszilonbölcső teszi merevvé. A tengelytáv 1445, az utánfutás 113, a szabad hasmagasság 255 milliméter, míg a villaszöget 27,6 fokban határozták meg a mérnökök. A használatot nagyban megkönnyíti, hogy a tekintélyes szabad hasmagasság dacára az ülés magasság csupán 875 milliméter, a súly pedig mindössze 146 kilogramm.

A 43 mm-es csúszoszár-átmérőjű, fordított Showa teleszkópok könnyűek és merevek, rugóútjuk 250 mm. Érdekesség, hogy míg az egyik teleszkópban a rugó kapott helyet, a másik a csillapításért felelős. Az első kerék két millivel megnövelt átmérőjű, 17 milliméteres tengelye még merevebbé teszi az első felfüggesztést és a könnyebb kezelhetőséghez is hozzájárul, csak úgy, mint a Pro-Link himbarendszerrel társított, egytartályos Showa központi hátsó rugóstag. A 40 millis dugattyúval gyártott egység révén 240 mm-es tartományban mozoghat a kerék, tehát a nagyobb útegyenetlenségek sem okoznak gondot a CRF250L-nek.

A kiváló útfekvést a kúpos, merev, alumíniumból készülő lengővilla is elősegíti, alkalmazásával a rugózatlan tömeget is sikerült alacsonyán tartani. A láncvezető anyagválasztásánál ugyancsak az alacsony súly volt a szempont, így itt is az alumínium mellett döntöttek a gyáriak.

A 256 mm átmérőjű első tárcsa és a kétdugattyús féknyereg már magában is hatékony lassítást garantál, de a rendszer a kétcsatornás, szériafelszereltségként kínált, hátsó keréken kikapcsolható blokkolásgátlóval válik teljessé. Az elöl 21, hátul 18 colos alumíniumfelniken 3.00-21 51P, illetve 120/80-18M/C 62P méretű bütykösgumik feszülnek, s hogy a terepezések során ne legyen letörjön a váltókar, behajtható kivitelt szereltek fel a hondások.

### **3.3 Erőforrás**

A 250 köbcentis, folyadékűtésű, egyhengeres, DOHC-vezérlésű erőforrás nyomatékosabb lett az alsó fordulatszám-tartományban és csúcsteljesítménye is nőtt, mégis megőrizte egyenletes erőleadását, illetve barátságos habitusát. A - 8500-as percnkénti főtengelyfordulatnál jelentkező - maximális teljesítmény 24,8 lóerő, míg a legnagyobb forgatónyomaték eléri a 22,6 Nm-t (6750 f./perc).

A módosított PGM-FI befecskendezéshez 38 milliméter átmérőjű fojtószelepet társítottak, amelyhez - egy összekötőcső segítségével - közvetlenül a levegőszűrőházból érkezik a levegő. Az elődjénél jóval könnyebb, csupán 450 grammos, kétkamrás kipufogódob átmérője 115 milliméter, ebben kapott helyet a katalizátor is. Változtak a leömlők is: nagyobb átmérőjükkel segítik a gázcserét és a teljesítmény is magasabb lett.

Maga a motor himbás vezérléssel készül, furata 76, lökete 55 milliméter. Az eltolt tengely mentén mozgó dugattyú súrlódását speciális anyagból készült felület és molibdén bevonat mérsékeli, az olajszivattyú belső szerkezetét pedig úgy alakították ki, hogy a kenőanyag „átszellőzhessen”.

A főtengelyt félbevágott, préselt siklócsapágyak ölelik körbe a csapágyperselyek pedig öntöttvasból készülnek. Mindemellett csökkent az erőforrás súlya, kifinomultabbá vált a járáskultúra, merevebb lett a forgattyúház és minimális lett a hőingadozásból fakadó méretváltozás.

A finom működés jegyében a hajtómű rezgéseit kiegyensúlyozó-tengely csillapítja, a váltót és a tengelykapcsolót pedig úgy méretezték, hogy a terepes használat jelentette plusz terhelés se okozzon gondot. Úgyszintén az erős igénybevételt figyelembe véve döntöttek a

10,7 kW hőleadású hűtőradiátor és a hatékony hűtőventilátor mellett, ezek kis sebességnél is ideális hőmérsékleten tartják az immáron EURO4-es emissziós besorolású erőforrást.

#### **4. Műszaki adatok**

<b>ERŐFORRÁS</b>	
Motor konstrukció	Egyhengeres, DOHC-vezérlésű, folyadék-hűtésű
Összlökettérfogat (cm <sup>3</sup> )	250
Szelepek száma	4
Furat x löket (mm)	76,0 x 55,0
Sűrítési viszony	10,7:1
Csúcsteljesítmény	18,2 kW (24,8 LE)/8500 f./perc
Legnagyobb forgatónyomaték	22,6 Nm/6750 f./perc
Olajmennyiség	1,8 liter
<b>ÜZEMANYAG-BEFECSKENDEZŐ RENDSZER</b>	
Porlasztás	PGM-FI elektronikus üzemanyag-befecskendező
Üzemanyagtartály befogadóképessége	7,8 liter
Üzemanyag-fogyasztás	3,0 l/100 km
<b>ELEKTRONIKAI RENDSZER</b>	
Indítás	Önindító
Akkumulátor típusa és kapacitása	12 V, 7 Ah
Generátor legnagyobb teljesítménye	324 W/5000 f./perc
<b>ERŐÁTVITEL</b>	
Tengelykapcsoló felépítése	Olajfürdős, többtárcsás
Váltó felépítése	Hatfokozatú
Végáttétel	Lánc
<b>VÁZ</b>	
Motor konstrukció	Acél hídváz
<b>VÁZ ÉS FUTÓMŰ</b>	
Méret (h x sz x m)	2195 mm x 815 mm x 1195 mm
Tengelytáv	1445 mm
Villaszög	27,6°
Utánfutás	113 mm
Ülés magasság	875 mm
Szabad hasmagasság	255 mm
Menetkész tömeg	146 kg
Fordulókör sugara	2,3 m
<b>FELFÜGGESZTÉS</b>	
Elöl	44 mm-es csúszószár-átmérőjű, fordított teleszkópokból összeállított villa

Hátul	Pro-Link himbarendszer, központi rugóstag, alumínium lengővilla
Kerekek és abroncsok	
Felniméret elől	21 col
Felniméret hátul	18 col
Abroncs elől	3.00-21 51P
Abroncs hátul	120/80-14M/C (57P)
<b>FÉKRENDSZER</b>	
ABS típusa	Kétcsatornás
<b>MŰSZEREK ÉS ELEKTRONIKA</b>	
Műszerek	Digitális műszeregység
Fényszóró	Izzós
Hátsó lámpa	Izzós

A műszaki információk tájékoztató jellegűek, a változás jogát fenntartjuk.