

HONDA

Press Information

FOR IMMEDIATE RELEASE

23.május 2018

2019 CRF450L



A Honda új, kettős küldetésű, terepen és közúton egyaránt otthonosan mozgó modellje a CRF450R krosszmotor alapjaira épül. Masszív, kis tömegű, modern futóműelemekhez kapcsolódó vázában fejlett, alacsony fordulaton is roppant erős hajtómű bújik meg, ami éppoly tartós és időtálló, mint a többi alkatrész. Elsőrangú összeszerelési és anyagminőségének köszönhetően egyedülállóan megbízható a CRF450L, és szervizintervallumai is páratlanul hosszúak.

Tartalom:

1. Bevezetés

2. Áttekintés
3. Főbb jellemzők
4. Műszaki adatok

1. Bevezetés

Egy igazán sokoldalú motorkerékpárnak minden helyzetben a legjobbat kell nyújtania. Terepen például alapvető elvárás a kis tömeg, a könnyű kezelhetőség és a kifinomult, minőségi futómű, ahogy az erős, kiszámítható, alacsony fordulatszámokon is nyomatékos hajtómű is elengedhetetlen.

Ezek a tulajdonságok természetesen városban is számtalan előnnyel kecsegtetnek, nem beszélve a karcsú építésmódról, ami legalább annyira hasznos a kocsisorok között, mint a sűrű erdőkben. A megbízhatóság szintén kulcsfontosságú, miként a hosszú szervizintervallumok is a gondtalan, élményekkel teli motorozást szolgálják.

A versenygépek kellőképpen erős alapot adnak a többcélú motorkerékpároknak, de ennél több szükségeltetik a sikerhez. Csökkenteni kell például a kötelező szervizek számát, mert a jármű fenntartása túl nagy terhet ró a hobbimotorosokra. Ezek a pilóták nem vágyak másra, mint megnyomni a gombot, és útnak eredni, minden egyéb csak felesleges nyűg, ami rontja az élményt. Emellett a közúti motorozáshoz szükséges kiegészítőket sem árt igényeikre szabni, hiszen a versenyzésre szánt modellek kezelőszervei sokszor nem elég tartósak és könnyen kezelhetők.

A Honda megértette ezeket az igényeket, ezért olyan motorkerékpárt dolgozott ki, ami közel azonos teljesítményt nyújt, mint a legkeményebb versenygépek, de „normális” szervizintervallumok jellemzik és elsőrangú kiegészítőkkal segíti a közúti motorozást. Az alapokat a legendás CRF450R adta, ebből fejlődött ki az egyedülállóan sokoldalú CRF450L.

Ez egy hamisítatlan, versenypályán tökélyre fejlesztett CRF, ami megjelenését és műszaki megoldásait tekintve egyaránt közel áll krosszra szánt felmenőjéhez, de forgalomba helyezhető és játszva kezelhető a terepes kalandok során. Ennek megfelelően teljes körű szolgáltatást nyújt: amilyen vígan tör előre a földutakon, oly könnyedén gyűri le az aszfaltos szakaszokat. Mindezt a Honda-féle tervezési és összeszerelési minőség koronázza meg, sok-sok boldog, problémamentes kilométert garantálva a szerencsés tulajdonosoknak.

Mr. M. Uchiyama, a 2019-es CRF450L fejlesztésének projektvezetője elmondta:

*„A CRF450L legfőbb erénye, hogy semmihez sem fogható élményt nyújt terepen. Nem véletlenül hasonlít a CRF450R-re – bármilyen akadályt leküzd, és még forgalomba is helyezhető. **Erre utal az L betű is: Legal, azaz legális közúton közlekedni vele.** A koncepció megalkotásakor azt tartottuk szem előtt, hogy a lehető legbarátságosabb legyen, minden szituációban maximális tapadást nyújtson és egyenletesen adja le teljesítményét. És nem utolsó sorban HRC-technikára épül, de nem kell olyan sűrűn karbantartani, mint a versenygépeket.”*

2. Áttekintés

A versenygéptől a kalandmotorig vezető út sok kihívást tartogatott a CRF450L fejlesztéséért felelős mérnököknek. Először is kellett egy gondosan megtervezett erőforrás, ami megfelel a EURO 4-es környezetvédelmi előírásoknak, ugyanakkor futásteljesítmény, használhatóság és motorkarakterisztika terén egyaránt a legmagasabb színvonalat képviseli.

A CRF450R hajtóműve remek kiindulási pontnak bizonyult, ezt addig csiszolták, míg meg nem felelt az új elvárásoknak. A módosításoknak hála csendesebb és kifinomultabb lett, amiben a tovább fejlesztett kipufogórendszernek is jelentős szerepe van. A precízebb működés érdekében a befecskendezést és a gyújtást szabályozó elektronika immáron két oxigénszenzortól kapja jeleket, a motorkompresszió csökkent, a főtengely tömegét pedig megnövelték. Magát a motorerőt hatfokozatú, lábbal kapcsolható váltó továbbítja az – immáron menesztőgumikkal ellátott – 18”-os hátsó kerékre.

Az idomzat egyenesen a CRF450R-ről érkezett, a LED-es világítás azonban „saját”, s bizony igen hatékony, hiszen a fényszóró árasztotta világosság egészen elképesztő. A megnövelt befogadóképességű, titánból készülő üzemanyagtartály nagyobb hatótávolsággal ruházta fel a modellt, és minden közúti motorozáshoz szükséges tartozék alapfelszereltség, beleértve a sebességmérőt és a kürtöt is.

3. Főbb jellemzők

3.1 Erőforrás

- A CRF450R motorján alapszik, de az első „nagyszerviz” csak az első 32.000 km megétele után esedékes
- A károsanyag-kibocsátás megfelel az EURO 4-es előírásoknak, az önindító alapfelszereltség
- A nagyobb tehetetlenségű főtengely javítja a vezethetőséget és a tapadást

- Hatfokozatú váltó

Míg a váz-futómű kettős komolyabb változtatások nélkül kerülhetett át a CRF450R-ből, a 449 cm³-s erőforrás számos módosítást igényelt. Úgy kellett átalakítani a Honda mérnökeinek, hogy megfeleljen az EURO4-es szabályozás károsanyag-kibocsátásra és zajszintre vonatkozó előírásainak, nem mellesleg messzemenőig kiszolgálja a felhasználók igényeit, úgy terepen, mint szilárd burkolatú úton.

Maga a négy szelepes, Unicam motorkonstrukció nem változott, az alkatrészek többsége azonban igen. Nehezebb lett például a fő tengely, így 13 %-kal nőtt tehetetlenségi nyomaték, a motor pedig még nyomatékosabbnak és közvetlenebbnek érződik. Emellett módosították a szelepnitási időt, hogy még nagyobb tartományban legyen erős, illetve nyomatékos a hajtómű, és teljesítményleadása is barátságosabbá váljon. Ráadásul hatfokozatúra cserélték az ötös váltót, hogy egyszerűbb legyen a nagyobb távolságok leküzdése, s új motorburkolatokat dolgoztak ki a mérnökök, hogy még csendesebb legyen a működés.

Mindemellett átalakították az önindítóként is szolgáló generátort, hogy igazodjon a LED-es világítás igényeihez és alacsony fordulatszámon is hatékonyan töltsen a nagy kapacitású akkumulátort.

A 96 mm-es furat és a 62,1 mm-es löket nem változott a CRF450R-hez képest, viszont – a nagyobb futásteljesítményt szem előtt tartva – kettő helyett három dugattyúgyűrűt alkalmaztak. A sűrítési viszony 12,0:1, szemben a CRF450R 13,5:1 értékével. További újdonság az átdolgozott légszűrőház, a két vékony cső helyett egy nagyobb átmérőjűből kialakított kipufogórendszer, valamint az emisszió csökkentését elősegítő légbefúvó rendszer (Air Injection, AI) és a hatékony katalizátor.

A négy szelepes Unicam hengerfej 38 mm átmérőjű szívószelepeit himbás vezérlési rendszer mozgatja, a szelepemelés mértéke a szívóoldalon 7,7, a kipufogóén 6,7 mm. A szeleprugókat ovális keresztmetszetű acélszálból hajtották, a szelepszög a szívóoldalon 9°, a kipufogóén 10,5°.

A kiváló minőségű, állandó kapcsolatot garantáló rugókkal felszerelt tengelykapcsoló fedelét levéve 7 súrlódótárcsát számolhatunk össze, a kopótárcsák pedig 2 mm vastagok, hogy minél gyorsabb legyen a hőleadás. Az első lánckerék 13, a hátsó 51 fogas, a csúcsteljesítmény 24,67 LE, a legnagyobb forgatónyomaték 32 Nm.

A hobbimotorosok elvárásainak megfelelően kifejezetten megbízható és olcsón

üzemeltethető a CRF450L, karbantartásra csak igen ritkán van szükség. Az első nagyszerviz a 32 000. Km-nél esedékes, míg az olajat, valamint a levegő- és az olajsűrőt 1000 km-enként ajánlja cserélni a gyártó.

3.2 Váz és futómű

- A többcélú koncepciónak megfelelően a váz és a futómű kisebb változtatásokkal érkezett a 2018-as CRF450R-ből
- LED-es lámpatestek, megnövelt befogadóképességű üzemanyagtartály, alapáras oldaltámasz
- Ventilátorral kiegészített, nagyobb hűtőradiátor
- A tükrök a CRF450R stílusát idézik

A 2016-ban minden porcikájában áttervezett, illetve tovább fejlesztett CRF450R váza és futóműve kiváló alap volt a CRF450L tervezésekor, csupán kisebb módosításokra volt szükség, hogy sokoldalú, közúton is használható konstrukció születhessen.

Első lépésként kissé távolabbra helyezték egymástól az alumínium hídváz lengővilla-bekötési pontjait, hogy beférjen a hatfokozatú váltó miatt szélesebbé vált erőforrás, majd kormányzárát építettek a villanyakba és poliuretánnal töltötték fel a lengőkart, hogy csökkentsék a zajt. A segédváz azonos az R modellnél alkalmazottal, csupán a hátsó lámpa és a jobb oldalra helyezett kipufogódob felfogatási pontját alakították ki rajta.

A villaszög $28,5^\circ$, az utánfutás 122 mm, a tengelytáv pedig 1500 mm, azaz – a jobb úttartás érdekében – 18 mm-rel nagyobb, mint a CRF450R esetében. A teleszkópok középtengelyét az R és az L változatnál is 22 mm-rel tolták előre a villanyak középtengelyéhez viszonyítva. A nedvestömeg 130,8 kg, az ülés magasság 940 mm.

Elöl 49 mm-es csúszószár-átmérőjű, fordított, acélrugós, állítható rugó-előfeszítésű és nyomócsillapítású Showa teleszkópvilla dolgozik, míg hátul Pro-Link himbarendszerre ültetett, minden paraméterében állítható központi rugóstag jutott szerephez. Az első kerékre 260 mm-es, kétdugattyús féknyereggel társított, hullámos peremű, gyors hőleadású tárcsa került, míg a hátsó keréknél 240 mm-es, szintén hullámos tárcsa és egydugattyús nyereg emészt fel a mozgási energiát.

Hogy enduroabroncsok is felszerelhetők legyenek, a CRF450R 19"-os hátsó kereke helyett 18"-os felnit választottak a mérnökök. Ráadásként menesztógumikat is beszereltek, így az 520-as, tömítésekkel és műanyag védőburkolattal tartósabbá tett lánc rántásai kevésbé befolyásolják a motor viselkedését. Elöl természetesen maradt a 21"-os átmérő, az

viszont különlegesség, hogy a – 80/100 R21, illetve 120/80 R18 méretű abroncsokkal felszerelt –kerekek feketére festve kerülnek a CRF450L alá.

A CRF450L megjelenése szinte teljesen azonos CRF450R-ével, a hátsó sárvédő, a két oldalidom és a haspáncél is megegyezik. Komolyabb eltérés egyebek mellett az üzemanyagtartály alatt figyelhető meg, a hűtőradiátor ugyanis nagyobb, mint az R-en, és ventilátorral egészítették ki a hondások.

Ahogy az egy modern Hondától elvárható, minden lámpa LED-es (az irányjelző és a rendszámtábla-világítás is), a – legális közúti motorozáshoz szükséges – sebességmérő, kürt, féklámpakapcsoló és visszapillantó-tükör pedig az alapfelszereltség része. Míg a CRF450R titán üzemanyagtartályába 6,3 liter üzemanyag fér, a CRF450L gazdája akár 7,6 litert is tankolhat, és feltöltés közben nem kell tartania az üzemanyagbetöltő-nyílás fedelét, ugyanis a komfort jegyében zsanért kapott.

4. Műszaki adatok

ERŐFORRÁS	
Motorkonstrukció	Egyhengeres, folyadékhűtésű, négyütemű, Unicam hengerfej
Összlökettérfogat	449 cm ³
Furat x löket	96,0 mm x 62,1 mm
Sűrítési viszony	12,0:1
ÜZEMANYAG-ELLÁTÓ RENDSZER	
Befecskendező	PGM-FI elektronikus befecskendezés
Üzemanyagtartály kapacitása	7,6 liter
ELEKTROMOS RENDSZER	
Gyújtás	Digitális CDI
Indítás	Önindító
ERŐÁTVITEL	
Tengelykapcsoló	Nedves, többtárcsás

Váltó típusa	Lánc
Szekunder hajtás	Lánc
VÁZ	
Konstrukció	Alumínium duplahídváz
Méreték (H x Sz x M)	2280 x 825 x 1260 mm
Tengelytáv	1500 mm
Villaszög	28,5°
Utánfutás	122 mm
Ülésmagasság	940 mm
Szabad hasmagasság	315 mm
Menetkész tömeg	130,8 kg
FUTÓMŰ	
Elöl	49 mm-es, fordított, acélrugós Showa teleszkópok
Hátul	Showa központi rugóstag Pro-Link himbarendszerrel
KEREKEK	
Elöl	Küllős, alumínium
Hátul	Küllős, alumínium
Gumiabroncs mérete elöl	80/100 R21
Gumiabroncs mérete hátul	120/80 R18
FÉKRENDSZER	
Elöl	260 mm-es, hullámos tárcsa, hidraulikus működtetés
Hátul	240 mm-es, hullámos tárcsa, hidraulikus működtetés