

Honda CRF250L model 2012

Informacja prasowa:

1 Wstęp

2 Opis modelu

3 Zasadnicze założenia

4 Specyfikacja techniczna



1. Wstęp

Motocykle dual-purpose to DNA Hondy. W latach 70-tych linię tych pojazdów zapoczątkował model XL250S, motocykl stworzony zarówno do jazdy po ulicach, jak i w terenie. Kolejne modele XL cieszyły się niezwykłą popularnością i również stawały się legendą, udowadniając że ekonomiczny, łatwy w użyciu, jednocylindrowy, czterosurowy silnik w stosownej ramie, tworzy uniwersalny pojazd oferujący kierującemu radość z jazdy w niemal każdych warunkach.

Tradycje i wieloletnie doświadczenie Hondy bezpośrednio związane z zawodami off-roadowymi, czy też pojazdami dual-purpose – okazały się niezwykle pożyteczne podczas prac rozwojowych nad nowym modelem i były inspiracją dla całego zespołu przygotowującego ten projekt.

Przy planowaniu Hondy CRF250L na pierwszym miejscu postawiono potrzeby klienta. Łatwość użytkowania, praktyczność czy wygoda, mają być kluczowymi elementami, które dostarczą kierującemu przyjemności z jazdy na co dzień w zatłoczonym mieście oraz weekendowych wypadów w teren.

Założeniem inżynierów Hondy było stworzenie wszechstronnego pojazdu, który doskonale spełniałby wszystkie te oczekiwania. CRF250L został zatem wyposażony nie tylko w mocną, lecz także oszczędną i wytrzymałą jednostkę napędową oraz uniwersalną ramę. Przystępna cena i niskie koszty utrzymania przy zachowaniu niezwykle wysokiej jakości z jakiej, na całym świecie, znana jest marka Honda to niewątpliwe atuty modelu.

Niebagatelną siłą napędową całego projektu oraz motywacją dla inżynierów było skonstruowanie motocykla który pomoże w realizacji marzeń licznej rzeszy miłośników marki Honda.

2. Opis modelu

CRF250L to wszechstronny motocykl do jazdy w najróżniejszych warunkach. Jego wymiary, ergonomia, niska waga, 43 mm widelec upside-down Showa oraz system Pro-link zastosowany w tylnym zawieszeniu, sprawiają że model ten doskonale radzi sobie na nieutwardzonym gruncie, a także w centrum miasta. Pojedynczy cylinder zastosowany w silniku zapewnia odpowiednią ilość mocy i momentu przy niskim zużyciu paliwa. Ostre i dynamiczne linie nadwozia nawiązują do legendarnych sportowych modeli CRF.

Idea która przyświecała zespołowi projektantów to stwierdzenie *“...ekonomiczny i praktyczny na co dzień, a rozrywkowy i porywający w weekendy!”*

3. Zasadnicze założenia

3.1 Silnik

Silnik CRF250L to lekka, kompaktowa, chłodzona cieczą, jednocylindrowa jednostka o pojemności 249 cm³ wyposażona w rozrząd DOHC. Dzięki temu, że moc oddawana jest płynnie w niskich zakresach obrotowych motocykl bardzo dobrze daje się wyczuć kierującemu. Praca krótko skokowego silnika jest również znakomita przy wysokich obrotach. W pełnym zakresie obrotów CRF250L zapewnia ciągłą i jednostajną dostawę mocy.

Stworzenie jednostki o takiej charakterystyce wymagało od konstruktorów wiele wysiłku w zakresie prac nad zasilaniem silnika i układem wydechowym. Wymiary układu dolotowego oraz układu wydechowego zostały idealnie dostosowane do parametrów jednostki napędowej. Nowo zaprojektowany filtr powietrza wraz z pojemnym (5,7 l) airbox'em efektywnie ułatwiają przepływ powietrza.

Mając na uwadze z jednej strony wydajność, a z drugiej - ochronę środowiska, projektantom pracującym nad silnikiem CRF250L udało się stworzyć bardziej kompaktowy układ sterujący zaworami, co pozwoliło na zastosowanie mniejszej głowicy cylindra. Irydowa świeca zapłonowa wraz z precyzyjnym wtryskiem PGM-FI dodatkowo zredukowały zużycie paliwa.

By zredukować straty mocy będące wynikiem tarcia, w silniku CRF250L przesunięto cylinder niesymetrycznie względem osi wału korbowego, zaś do produkcji tłoka zastosowano odporny na ścieranie materiał dodatkowo pokryty warstwą molibdenu. Co więcej pompa olejowa uniemożliwia napowietrzanie wtłaczanego oleju.

Rozwiązania techniczne w silniku pozwoliły na zminimalizowanie jego masy oraz generowane wibracje. Nowa sześciobiegowa skrzynia biegów wraz ze sprzęgłem zostały wzmocnione i zaprojektowane, tak by poradzić sobie z dodatkowymi obciążeniami podczas jazdy w terenie.

Motocykl został wyposażony w chłodnicę o wydajności 10,7 kW, którą przed uszkodzeniami chroni osłona wykonana z polipropylenu. By sprostać wymogom Euro III czujnik O₂ Lambda współpracuje z katalizatorem umieszczonym wewnątrz stożkowego tłumika.

3.2 Podwozie

By stać się pojazdem wszechstronnym CFR250L wymagał zastosowania nowej ramy. Wykonana ze stali kołyskowa konstrukcja bez problemu uniesie ciężar dwóch osób wraz z bagażem. Nad podnóżkami zostały umieszczone osłony zapewniające ochronę przed zarysowaniami.



Rozstaw osi 1445 mm daje doskonałą stabilność i zwrotność. Masa własna motocykla to zaledwie 144 kg. Efektywny, odwrócony 43 mm widelec Showa nawiązuje konstrukcyjnie do sportowej serii CRF. Tylne zawieszenie zostało wyposażone w system Pro-Link o skoku osi 240 mm. Całość zapewnia należyłą sztywność i dzięki zmniejszonej masie nieresorowanej poprawia wycucie podczas jazdy.

Przedni hamulec z pojedynczą tarczą o średnicy 256 mm pracuje z 2-tłoczkowym zaciskiem, tylny z 220 mm tarczą wyposażony jest w zacisk 1-tłoczkowy.

Hamowanie jest doskonale wyczuwalne i skuteczne, a lekkie tarcze typu wave mają właściwości samoczyszczące, pomocne w trudnych warunkach.

Lekkie aluminiowe felgi wpływają na redukcję nieresorowanej masy, a ich wzór został bezpośrednio zaczerpnięty z wytrzymałych kół sportowych CRF250/450R. 21 calowe koło z przodu i 18 calowe tylne poprawia stabilność w trudnym terenie i upodobnia CRF250L do wyczynowych motocykli off-roadowych.

3.3 Wyposażenie/Stylistyka

Cyfrowy panel wskaźników w CRF205L posiada dwa liczniki przebiegu dziennego oraz licznik przebiegu całkowitego wraz z zegarem oraz wskaźnikiem zużycia paliwa.



Stylizacja motocykla CFR 250L wzorowana jest na sportowej serii CRF o zcentralizowanej masie i charakterystycznych trójkątnych proporcjach. Ergonomia była również jednym z istotnych czynników mających wpływ na projekt modelu. Motocykl zapewnia komfort i łatwość prowadzenia w różnych warunkach. Szeroka kierownica z poprzeczką pozwala zająć wygodną, wyprostowaną pozycję, a 45° kąt skrętu umożliwia łatwe manewrowanie w ruchu miejskim.



Wąski zbiornik który pomieści 7,7 litrów paliwa, połączony z wygodną płaską kanapą oferuje maksymalną kontrolę i możliwość zajęcia wygodnej pozycji za kierownicą. Siedzenie na wysokości 875 mm, dzięki szczupłej i zgrabnej sylwetce, nie powinna odstraszać niższych kierowców. Kompaktowa, zamykana skrzynka narzędziowa umieszczona jest przy mocowaniu tylnego błotnika.

4. Specyfikacja techniczna

CRF250L - Specyfikacja	
Silnik	
Typ	chłodzony cieczą, czterosuwowy, czterozaworowy, jednocylindrowy, DOHC
Pojemność skokowa	250 cm ³
Stopień sprężenia	10.7
Moc maksymalna	23,1 KM przy 8500 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	22 Nm przy 7000 obr/min
Zużycie paliwa	3,1 l / 100 km*
Pojemność miski olejowej	1,8 l
Zapłon	tranzystorowy
Kąt wyprzedzenia zapłonu	10°
Maksymalne obroty	10500 obr/min
Rozrusznik	elektryczny
Układ zasilania	wtrysk paliwa PGM-FI
Obroty biegu jałowego	1450±100 obr/min
Średnica x Skok	76,0 x 55,0 mm
Pojemność akumulatora	12V 6Ah (10HR)
Moc alternatora	0.34 kW/5,000 obr/min
Świeca zapłonowa	SIMR8A9 (NGK)
Średnica przepustnicy	36 mm
Przeniesienie napędu	
Sprzęgło	mokre, wielotarczowe
Przełożenie końcowe	łańcuch
Przełożenie wstępne	2.807
Przełożenia biegów	2.857
Skrzynia biegów	6 biegowa o stałym zazębieniu
Podwozie	
Rama	podwójna kołyskowa
Kąt nachylenia główki ramy	27,6°
Wyprzedzenie	113 mm
Promień skrętu	2,3 m
Wymiary i waga	
Masa własna	144 kg
Dopuszczalna ładowność	159 kg
Pojemność zbiornika paliwa	7,7 l
Długość x Szerokość x Wysokość	2195 x 815 x 1195 mm
Rozstaw osi	1445 mm
Wysokość siedzenia	875 mm
Prześwit	255 mm

Koła, zawieszenie i hamulce	
Przedni hamulec	hydrauliczny, tarczowy, 256 mm, zacisk 2-tłoczkowy
Przednie koło	szprychowe (rozmiar obręczy: 21 x 1,60)
Przednia opona	3.00-21 51P
Tylne hamulec	hydrauliczny, tarczowy, 220 mm, zacisk 1-tłoczkowy
Tylne koło	szprychowe (rozmiar obręczy: 18 x 2,15)
Tylna opona	120/80-18 62P
Przednie zawieszenie	odwrócony widelec teleskopowy 43 mm
Skok przedniego zawieszenie	250 mm
Tylne zawieszenie	wahacz wleczony z systemem Pro-link
Skok tylnego zawieszenia	240 mm

Podane wielkości są orientacyjne, a producent zastrzega prawo do ich zmiany bez powiadomienia.

* Uwaga: podane wielkości zostały zmierzone przez firmę Honda w standardowych warunkach badawczych opisanych w WMTC (World Motorcycle Test Cycle). Pomiary wykonywano na hamowni podwoziowej na pojeździe w wersji standardowej, jedynie z kierowcą i bez wyposażenia dodatkowego. Rzeczywiste zużycie paliwa może odbiegać od podanego powyżej zależnie od stylu jazdy, stanu technicznego motocykla, warunków pogodowych i drogowych, ciśnienia powietrza w oponach, zainstalowanego wyposażenia, przewożonego bagażu, wagi kierowcy i pasażera itd.