

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

01 décembre 2020

21YM HONDA CRF300L



**CRF300L
2021**

Augmentation de cylindrée, modification de l'entrée d'air, du calage de l'arbre à cames d'admission et nouvel échappement pour une augmentation de la puissance et du couple sur toute la plage de régime. Les rapports de boîte de vitesses plus courts sont complétés d'un 6^e rapport plus long, tandis qu'un embrayage à glissement assisté permet un contrôle efficace de la roue arrière. La maniabilité sur tous les terrains est améliorée grâce à un nouveau bras oscillant et un cadre plus flexible latéralement, une garde au sol accrue, des suspensions à débattements plus long et une position de conduite plus ergonomique. Les

nouveaux plastiques et les nouveaux graphiques identifient ces évolutions 2021, en plus d'un nouvel écran LCD. Le poids est réduit de 4 kg (142 kg tous pleins faits), soit une amélioration de 13 % du rapport puissance/poids.

Prix : CHF 5'670.-

Disponibilité: Fin Janvier 2021

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Accessoires
5. Caractéristiques techniques

1. Introduction

L'essence de ce qui fait une vraie moto trail est depuis longtemps dans l'ADN Honda. Déjà, au début des années 1970 sort la XL250S, une moto offrant une véritable facilité d'utilisation sur route avec d'excellentes capacités pour évoluer dans les chemins. Toute la gamme XL qui a suivi est devenue légendaire et a prouvé que la combinaison entre un moteur monocylindre quatre temps économique et facile à utiliser, intégré dans un châssis efficace permettait de créer une moto polyvalente et qui procurait beaucoup de plaisirs à leur guidon.

Il y a plus de dix ans, des discussions ont eu lieu au sein du département R&D Honda quant à la possibilité de développer une toute nouvelle machine dans la catégorie des trails légers. La longue histoire de Honda – en compétition tout-terrain et matière de trails - a été un élément important comme point de départ au développement de cette moto.

Il fallait d'abord s'intéresser aux besoins des clients. Alors que certains motards insistent sur les performances tout-terrain pour une utilisation en compétition, beaucoup d'autres apprécient la facilité d'utilisation, l'aspect pratique et la commodité. Pour les déplacements urbains la semaine, ils voulaient une machine robuste et pratique tout en gardant un style tout-terrain moderne. Mais, pour le week-end, ils souhaitaient pouvoir utiliser une moto orientée vers le loisir pour rouler sur route ou dans les chemins, voir plus.

Cette nouvelle moto a toujours été considérée par son équipe de développement dans une perspective mondiale de commercialisation. Elle avait non seulement besoin d'un moteur puissant et frugal, mais son châssis devait également avoir une large palette d'utilisation et se devait d'être performant. Et elle devait être abordable, offrir un niveau de qualité élevée et un très bon rapport qualité-prix. Un faible coût de fonctionnement et d'entretien faisait partie des priorités.

La CRF250L fut ainsi lancée en Europe en 2012.

Les ingénieurs Honda ont trouvé là une bonne formule. La CRF250L s'est révélée être une plate-forme intéressante qui a donné naissance par la suite à une version « Rallye* », avec un succès commercial constant dans le monde entier.

Fort de ces succès dans bon nombre de régions, la nouvelle CRF300L prend le relais pour 2021 - plus légère, plus puissante et avec bon nombre d'améliorations. C'est en tout point la moto polyvalente par excellence, capable de tout faire comme la CRF250L. Mais en mieux !

2. Caractéristiques principales

Désormais de 286 cm³, le nouveau moteur de la CRF300L produit 10 % de puissance maximale en plus, soit 20,1 kW (27,3 ch) à 8 500 tr/mn et 18 % de couple en plus pour atteindre 26,6 Nm à 6 500 tr/ min. Le calage des cames d'admission a été modifié, ainsi que les systèmes d'admission d'air et d'échappement pour un couple et une puissance en hausse dès les mi-régimes. Les rapports de boîte de vitesses de 1 à 5 sont plus courts, pour une meilleure réponse, tandis que le rapport de 6^e est plus long pour une vitesse de croisière plus détendue. Un embrayage à glissement assisté permet de mieux contrôler le comportement de la roue arrière lors des rétrogradages rapides. Il offre 20 % de force nécessaire en moins au levier pour débrayer.

Un cadre en acier redessiné, un bras oscillant en aluminium et un té de fourche inférieur en aluminium sont des contributeurs majeurs à une perte de poids globale de 4 kg. Cette nouvelle partie cycle présente un équilibre entre rigidité et flexibilité modifié pour accroître la réactivité et le retour d'informations vers le pilote. La géométrie a été ajustée en lien avec de nouvelles suspensions avant/ arrière à débattement plus long et à la garde au sol augmentée.

Les éléments de carénage aux lignes plus saillantes sont complétés par un réservoir et une selle plus étroite sur sa partie avant ainsi qu'un nouvel écran de tableau de bord LCD. La position de conduite a également été modifiée pour favoriser la maniabilité dans les chemins et en ville.

Un seul coloris, rouge, est disponible pour la CRF300L 2021.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Moteur

- ***Cylindrée passée à 286 cm³ avec une augmentation de puissance et de couple de 1,9 kW (2,58 ch) et 4 Nm***
- ***Nouvel étagement des rapports de boîte de vitesses***
- ***Installation d'un embrayage à glissement assisté***

La cylindrée supplémentaire de 14 % pour le moteur monocylindre à DACT à

refroidissement liquide - qui passe de 250 à 286 cm³ - est réalisée par une course de 63 mm, contre 55 mm auparavant. L'alésage reste de 76 mm, alors que le taux de compression est maintenu à 10,7 : 1. La puissance maxi est de 20,1 kW (27,3 ch) est à 8 500 tr/min, pour un couple maximal de 26,6 Nm à 6 500 tr/mn (au lieu de 18,2 kW (24,7 ch) à 8 500 tr/min et 22,6 Nm à 6 750 tr/min). Les courbes de puissance et couple parlent d'elles-mêmes : le nouveau moteur est beaucoup plus puissant, partout, dès 2000 tr/min.

Pour être en phase avec la puissance plus importante du moteur et pour améliorer les reprises et les accélérations, les rapports de démultiplication de 1ère à 5ème sont plus courts, tandis que la 6^e est plus longue pour une vitesse de croisière plus élevée à régime plus faible. L'ajout d'un embrayage à assistance au glissement réduit l'effort nécessaire au levier de 20 %. Ce système permet de limiter les risques de blocage de la roue arrière lors des rétrogradages très rapides - idéal pour le contrôle, sur route ou dans les chemins.

Le diagramme de distribution à l'admission (calage) a été modifié afin d'améliorer spécifiquement la réponse de bas à moyen régime - la plage de régime la plus utilisée en ville ou en tout-terrain. De nombreuses modifications ont été apportées pour rendre la combustion plus efficace. C'est notamment le cas du filtre à air, redessiné, du collecteur d'échappement (660 g plus léger que le modèle précédent), du silencieux, du calage de l'allumage, de la bougie iridium, ainsi qu'un paramétrage précis du dosage de carburant du système d'injection PGM-FI, tout ceci ayant également une action positive d'un point de vue environnemental.

Le moteur utilise un cylindre décalé, réduisant les pertes par frictions internes, tandis que le piston lui-même incorpore un traitement de surface spécial, plus un revêtement en molybdène. La pompe à huile est dotée d'un clapet de décharge interne qui empêche l'aération de l'huile évacuée. Les tourillons de vilebrequin tournent sur des demi-paliers lisses montés à la presse, tandis que la bielle tourne sur le maneton par l'intermédiaire d'une bague. Un arbre d'équilibrage primaire réduit les vibrations.

Le système de refroidissement utilise un radiateur à dégagement de chaleur de 12,7 kW, situé à droite et protégé par une grille en polypropylène pour améliorer la circulation de l'air. Un ventilateur à pâles minces est utilisé pour maintenir des températures constantes à basse vitesse, que ce soit dans le trafic encombré ou en tout-terrain.

Le moteur CRF300L est conforme à la norme Euro5.

3.2 Partie cycle

- ***Maniabilité et agilité améliorées dans toutes les conditions d'utilisations***
- ***Gain de poids significatif sur le nouveau cadre et le bras oscillant***
- ***Modification de la rigidité du cadre et du bras oscillant et augmentation de la garde au sol***
- ***Augmentation du débattement avant et arrière***

Au total, 4 kg ont été gagnés sur la partie cycle de la CRF300L, pour un poids en ordre de marche de 142 kg. Le cadre à berceau dédoublé en acier est complètement nouveau et contribue à hauteur de 2,15 kg à la perte de poids. Tout aussi important, pour favoriser la

sensation de maniabilité et la traction avant/ arrière, son niveau de flexibilité a été défini avec 25 % de rigidité latérale en moins.

Cela a été réalisé avec une réduction du tube du berceau principal et des tubes inférieurs qui passent à 25,4 mm de diamètre (au lieu de 28,6 mm) plus une diminution de largeur de la traverse arrière centrale.

Pour s'accorder aux nouvelles spécifications du cadre, le bras oscillant monobloc en aluminium moulé est non seulement 550 gr plus léger, mais il présente une réduction de 23 % de la rigidité latérale. Il est également 15 mm plus étroit juste derrière le point de pivot. Une pièce en aluminium extrudé est utilisée pour les éléments de réglage de la chaîne. Le té inférieur en acier du modèle précédent a été remplacé par une pièce en aluminium ; cela allège de 730 g une pièce positionnée dans une partie haute par rapport au centre de gravité et favorise la réactivité de la direction.

La fourche inversée Showa de \varnothing 43 mm gagne 10 mm de débattement à 260 mm ; le poids du ressort et les paramètres d'amortissement ont été révisés pour un contrôle précis sur une large gamme de terrains et de vitesses. La suspension arrière à biellette Pro-Link offre désormais un débattement de 260 mm à la roue (contre 240 mm précédemment) grâce à un amortisseur Showa à tube unique.

La garde au sol a été augmentée, de 255 à 285 mm. Le cadre et le moteur sont 20 mm plus haut, grâce aux modifications du berceau du cadre, des carters moteur et du bouchon de vidange. L'angle et la valeur de chasse sont respectivement de 27,5 ° / 109 mm (27,6 ° / 113 mm pour la CRF250L) avec un empattement plus long de 10 mm à 1 455 mm. Le rayon de braquage est de 2,3 m.

Le frein avant utilise un seul disque de \varnothing 256 mm pincé par un étrier à deux pistons. A l'arrière, on trouve un disque de \varnothing 220 mm et un étrier à simple piston. Commun avec les machines de compétition CRF-R, le maître-cylindre arrière est maintenant d'une conception légère et compacte. Les disques présentent un design ondulé - également inspiré des CRF250R/ CRF450R - avec des capacités d'auto-nettoyage exceptionnelles dans des conditions boueuses en tout-terrain. L'ABS à 2 canaux est un équipement de série.

Légères, les jantes en aluminium réduisent davantage la masse non suspendue ; pour 2021, la surface en alumite a été polie pour une finition brillante. Les pneus au profil trail (avant, 80/100-21 51P et arrière 120/80-18 62P) offrent une traction dans un large éventail de situations de conduite.

Les roues de 21 pouces à l'avant et de 18 pouces à l'arrière augmentent la stabilité sur les terrains accidentés et permettent le montage de pneus plus spécifiques tout-terrain si nécessaire. L'utilisation d'une couronne arrière usinée et de boulons M8 (au lieu de M10) plus un axe de roue arrière creux permettent d'économiser respectivement 240 gr et 160 gr.

3.3 Style & Équipement

Couple maxi. 26,6 Nm à 6 500 tr/min (95/1/EC)

Émissions sonores NC

Capacité d'huile 1,8 litre

Alimentation

Carburateur Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 7,8 litres

Consommation (WMTC) 3,1 l/100 km

Système électrique

Allumage Digital avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12 V-7 Ah

Alternateur NC

Transmission

Embrayage Multidisque en bain d'huile

Boîte 6 rapports

Transmission finale Par chaîne

Cadre

Type Simple berceau dédoublé en acier

Partie cycle

Dimensions (L x l x H) 2 230 x 820 x 1 200 mm

Empattement 1 455 mm

Angle de chasse 27.5°

Traînée 109 mm

Hauteur de selle 880 mm

Garde au sol 285 mm

Poids en ordre de marche 142 kg

Rayon de braquage 2,3 m

Suspensions

Type	Avant	Fourche inversée ø 43 mm. Débattement 260 mm
	Arrière	Monoamortisseur avec Prolink. Débattement 260 mm

Roues

Type Jantes aluminium à rayons

Jantes Avant NC

Arrière NC

Pneumatiques Avant 80/100-21M/C 51P

Arrière 120/80-18M/C 62P

Freins

Type Avant Simple disque ø 256 mm avec étrier 2 pistons, ABS

Arrière Simple disque ø 220 mm avec étrier simple piston, ABS

Instrumentation & éclairage

Instrumentation Écran LCD

Sécurité Système antiblocage ABS

Éclairage Avant Simple optique à ampoule

Arrière A ampoule

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.

** Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.*

