

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

01 décembre 2020

21YM HONDA CRF300 RALLY



Plus de capacité de moteur pour la mini-moto d'aventure de Honda. Grâce à une admission d'air redessinée, un contrôle amélioré des cames d'admission et un nouveau système d'échappement, le nouveau modèle démarre avec plus de puissance et beaucoup plus de couple sur toute la plage de régime. Le rapport de vitesse globalement plus court est complété par une 6ème vitesse plus longue, tandis qu'un embrayage à glissement assisté permet un meilleur contrôle de la roue arrière. La maniabilité est portée à un nouveau niveau grâce au nouveau bras oscillant et au cadre plus flexible, à une garde au sol et un débattement de suspension plus importants, et à une position de conduite révisée sur tout type de terrain. Le réservoir de carburant plus grand élargit le rayon, le siège est maintenant monté en caoutchouc et également plus bas. En outre, il existe désormais des inserts en caoutchouc pour les repose-pieds. Le guidon est stabilisé par des poids supplémentaires. Les clignotants sont maintenant montés de manière flexible

afin qu'ils ne se cassent pas si facilement en cas de chute. L'ensemble est complété par un écran LCD facile à lire. Le poids à vide est réduit de 4 kg à 153 kg.

Prix: CHF 7'470.-

Dispo: Fin Janvier 2021

Contenu :

1 Introduction

2 Aperçu du modèle

3 Caractéristiques de l'équipement

4 Accessoires

5 Données techniques

1. Introduction

Une moto polyvalente comme la CRF300 Rallye brille sur tous les terrains : grâce à ses proportions élancées et à son excellente maniabilité, elle glisse facilement dans la circulation dense de la ville, tandis que la suspension, la garde au sol et la hauteur de la selle promettent beaucoup de plaisir et de confort sur les hors pistes. La CRF ouvre de toutes nouvelles possibilités, indépendamment des compétences de son propriétaire.

La CRF250 RALLY, dont l'ADN stylistique descend directement du HRC CRF450 RALLY Dakar, était basé sur la CRF250L. Lors de son lancement en 2017, elle a défini un segment complètement nouveau. La machine donnait l'impression qu'elle pouvait être prête à participer à la prochaine étape dans le désert, et était également le meilleur choix pour les pilotes qui préfèrent une moto d'aventure légère et facile à manier.

En 2021, la CRF300L* et la CRF300 RALLY feront leurs débuts. Elle est plus légère, plus puissante et encore mieux équipée. Que vous souhaitiez faire le tour du monde avec elle ou juste le prochain bloc - la CRF300 RALLY est prête à partir.

* Voir le dossier de presse séparé pour la CRF300L.

2. Aperçu des modèles

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.

La CRF se distingue par un carénage robuste qui accueille le réservoir de carburant, qui a été porté à 12,8 l, et par une assise large et confortable. Les phares asymétriques à double LED et le nouvel affichage à cristaux liquides complètent le look. La position des sièges a été optimisée afin d'affiner encore le maniement en ville et hors route.

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, le châssis de la CRF300 RALLY permet d'économiser 4 kg, le poids à l'état humide est maintenant de 153 kg. Le cadre en acier à double boucle est entièrement nouveau et contribue à la réduction de poids de 2,15 kg. Le cadre est conçu pour avoir 25% de rigidité latérale en moins. Cela améliore la sensation de conduite et le retour d'information de la roue avant et arrière vers le conducteur.

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 296 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.

La roue avant de 21 pouces et la roue arrière de 18 pouces augmentent la stabilité sur les terrains accidentés et permettent de monter des pneus tout-terrain spécifiques si nécessaire.

3.3 Stylisme et équipement

- **Carénage plus léger et plus mince avec un réservoir de carburant plus grand de 12,8 litres**
- **Siège plus large pour plus de confort, désormais monté sur caoutchouc et 5 mm plus bas**
- **Affichage LC encore plus lisible**

La CRF300 RALLY a été conçue pour défier toutes les adversités. Son style est une expression de la fonction. Dérivée de la CRF450 RALLY, le Flyscreen, les carénages supérieur et inférieur et les panneaux latéraux protègent efficacement le cavalier des éléments. Les protège-mains offrent une protection supplémentaire pour les mains ainsi que pour le levier de frein et d'embrayage. Une plaque de protection fixe le dessous de la machine ; le levier de vitesse est muni d'une goupille de pliage.

La nouvelle CRF met en valeur son héritage de motocross, surtout à l'arrière. Le support de plaque d'immatriculation est nettement plus petit, ce qui permet d'économiser un poids énorme de 300 g. Une réduction supplémentaire de 110 g est obtenue grâce à la nouvelle garde boue avant agressive. Le volume du réservoir de carburant augmente de 2,7 l pour atteindre 12,8 l. Avec une consommation de 3,1 l/100 km en mode WMTC, une autonomie

potentielle de plus de 410 km est possible.

Le siège est monté sur caoutchouc pour le confort et les repose-pieds sont maintenant également équipés d'inserts en caoutchouc. La hauteur du siège est de 890 mm, soit 10 mm de plus que la CRF300L mais 5 mm de moins que son prédécesseur. Le siège a le même profil étroit à l'avant que la CRF300L, mais il est plus large de 20 mm sur toute la surface du siège pour plus de confort sur les longues scènes.

La position de conduite légèrement différente offre plus de contrôle : le guidon a été déplacé un peu plus en arrière et les repose-pieds ont été abaissés et également déplacés vers l'arrière. Cela facilite le déplacement, même avec de lourdes bottes tout-terrain. De plus, le guidon de la CRF300 RALLY est stabilisée par des poids pour minimiser les vibrations. Autre nouveauté : la position latérale. Il a maintenant une surface de contact 10 % plus grande et maintenant aussi pliable.

Un écran LCD, repensé et 70 gr plus léger qu'auparavant, affiche de grands chiffres noirs sur fond blanc, pour une lisibilité instantanée. Les chiffres du compteur de vitesse sont également 6 mm plus grands, à 23 mm. On trouvera sur cet écran les indications de rapport engagé, la consommation instantanée, la consommation moyenne, la vitesse moyenne, un chronomètre et un compte-tours.

Accessoires

Les accessoires sur mesure pour la CRF300 RALLY comprennent un top case de 38 litres et des portes bagages.

Moteur

Type	Monocylindre double ACT à refroidissement liquide
Cylindrée	286 cm ³
Alésage x Course	76,0 x 63,0 mm
Rapport volumétrique	10,7 à 1
Puissance maxi.	20,1 kW à 8 500 tr/min (27,3 ch) (95/1/EC)
Couple maxi.	26,6 Nm à 6 500 tr/min (95/1/EC)
Émissions sonores	NC
Capacité d'huile	1,8 litre

Alimentation

Carburant	Injection électronique PGM-FI
Capacité de carburant	12,8 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 920 x 1 415 mm

Empattement 1 455 mm

Angle de chasse 27.5°

Traînée 109 mm

Hauteur de selle 890 mm

Garde au sol 275 mm

Poids en ordre de marche 153 kg

Rayon de braquage 2,2 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 296 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.*