

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

01 Dezember 2020

2021 HONDA CRF300L



Die beliebte straßenzulassungsfähige Honda erhält mehr Hubraum. Ein überarbeiteter Lufteinlass sowie verbesserte Einlasssteuerung und eine neue Auspuffanlage verleihen der CRF300L mehr Power und ein wesentlich stärkeres Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich. Die insgesamt kürzere Getriebeübersetzung wird durch einen längeren 6. Gang ergänzt, während eine Anti-Hopping-Kupplung das Hinterrad besser kontrollieren lässt. Das Handling ist durch die neue Schwinge, den flexibleren Rahmen, mehr Bodenfreiheit und Federweg sowie die überarbeitete Fahrposition auf jedem Terrain auf einem neuen Level. Neue Verkleidung und Grafiken sowie eine leicht ablesbare LCD-Instrumentenanzeige runden das Modell-Update 2021 ab. Das Gewicht vollgetankt wurde um 4 kg reduziert und liegt bei nun bei 142 kg, dies entspricht einer Verbesserung des Leistungsgewichts um 13 Prozent.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Honda Original Zubehör
5. Technische Daten

1. Einleitung

Echte Allrounder haben bei Honda eine lange Tradition. In den späten 70er Jahren kam die XL250S auf den Markt – ein Motorrad, das echte Straßentauglichkeit mit hervorragender Geländegängigkeit kombinierte. Die nachfolgende XL-Reihe war legendär – eine nahezu perfekte Verbindung aus sparsamem Einzylinder-Viertaktmotor mit erstklassigen Fahrwerkskomponenten. Entstanden ist ein Motorrad, das gleichermaßen nützlich und vielseitig war und – wie Besitzer in aller Welt bestätigen – jede Menge Spaß bereitet hat.

Vor mehr als einem Jahrzehnt wurden innerhalb der Honda R&D Abteilung zermürbende Diskussionen über die Entwicklung einer neuen und besonders vielseitigen Maschine geführt. Hondas umfangreiche Erfahrungen aus dem Wettbewerb im Offroad-Bereich und aus der Produktion geländetauglicher Motorräder wurden in die Entwicklung des neuen Modells einbezogen.

Die Bedürfnisse der Kunden standen im Mittelpunkt. Während einige Kunden Offroad-Tauglichkeit auf Wettbewerbsniveau suchten, legten viele andere Wert auf Benutzerfreundlichkeit, Praktikabilität und Komfort. Sie suchten ein robustes, praktisches Motorrad mit top aktuellem Offroad-Styling, welches sich unter der Woche für den Einsatz in der Stadt genauso eignete wie an den Wochenenden für Spaß im Gelände.

Hondas Entwicklungsteam betrachtete das neue Modell stets mit einem ganzheitlichen Blick auf die Bedürfnisse der Kunden. Es brauchte nicht nur einen leistungsstarken und sparsamen Motor, auch das Fahrwerk musste ein breites Spektrum abdecken. Zudem musste das Bike erschwinglich sein, eine hohe Qualität aufweisen und ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis bieten. Niedrige Betriebskosten hatten oberste Priorität.

Die CRF250L, die 2012 in Europa auf den Markt kam, sollte genau dieses Motorrad sein.

Die richtige Formel war gefunden. Die CRF250L hat sich als ideale Plattform erwiesen, die nicht nur eine RALLY Version hervorbringt, sondern weltweit konstante Verkaufserfolge erzielt.

Für das Modelljahr 2021 präsentiert sich nun die neue CRF300L – leichter, leistungsstärker und mit einer Reihe von Detail-Verbesserungen. Die CRF300L vereint alle Vorzüge der CRF250L und steigert diese noch.

2. Modellübersicht

Der neue, 286 cm³ große Motor der CRF300L verfügt über 10% mehr Spitzenleistung und 18% mehr Spitzendrehmoment. In Summe bedeutet dies eine Leistung von 27,3 PS (20,1 kW) bei 8.500 U/min sowie ein maximales Drehmoment von 26,6 Nm bei 6.500 U/min. Für das deutliche Plus an Power, vor allem im mittleren Drehzahlbereich, tragen auch die überarbeiteten Einlasssteuerzeiten sowie Lufterlass und Abgasanlage bei. Die Gänge 1 bis 5 sind nun kürzer übersetzt, um das Ansprechverhalten zu verbessern. Dagegen ist der 6. Gang für entspanntes Cruisen bei höheren Geschwindigkeiten länger übersetzt. Durch den Einsatz einer Anti-Hopping-Kupplung gewinnt der Fahrer mehr Kontrolle über das Hinterrad. Zudem konnte der Kraftaufwand für die Bedienung des Kupplungshebels um 20% reduziert werden.

Die Gewichtsreduktion um spürbare 4 kg, wird durch einen neuen Stahlrahmen samt Aluminiumschwinge und die neue untere Gabelbrücke realisiert. Hierdurch erhält das Bike eine wesentlich bessere Steifigkeitsbalance und vermittelt eine hervorragende Rückmeldung an den Fahrer. Die Lenkgeometrie ist auf das neue Chassis mit längeren Federwegen vorne und hinten und eine größere Bodenfreiheit abgestimmt.

Die scharf konturierte Verkleidung wurde mit einem schlankeren Tank und Sitz kombiniert. Zudem gibt es eine neue LCD-Instrumentenanzeige. Die Sitzposition wurde optimiert, um das Handling im Gelände und in der Stadt weiter zu verfeinern.

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Motor

- **Größerer 286 cm³ Motor bringt 2,6 PS (1,9 kW) mehr Leistung und 4 Nm mehr Drehmoment**
- **Überarbeitete Getriebeübersetzungen für bessere Beschleunigung als auch entspannteres Cruisen bei höheren Geschwindigkeiten**
- **Anti-Hopping-Kupplung reduziert den Kraftaufwand am Kupplungshebel um 20 %**

Die Hubraumvergrößerung des flüssigkeitsgekühlten Einzylinder DOHC Motors von 250 auf 286 cm³ kann durch den größeren Hub von 63 statt 55 mm realisiert werden. Die Bohrung von 76 mm bleibt bestehen, ebenso das Verdichtungsverhältnis von 10,7:1. Die Spitzenleistung von 27,3 PS (20,1kW) wird bei 8.500 U/min erreicht, das Spitzendrehmoment beträgt 26,6 Nm bei 6.500 U/min (vorher 24,7 PS (18,2kW) bei 8.500 U/min und 22,6 Nm bei 6.750 U/min). Die Auswertung am Prüfstand spricht für sich: Der neue Motor zeigt ab 2.000 U/min in allen Bereichen deutlich mehr Performance als beim Vorgängermodell.

Um den verbesserten Durchzug des Motors zu nutzen und gleichzeitig Ansprechverhalten und Beschleunigung zu optimieren, sind die Gänge 1-5 kürzer übersetzt. Der 6. Gang ist dagegen für entspanntes Cruisen bei höheren Geschwindigkeiten länger ausgelegt. Die Anti-Hopping-Kupplung reduziert den Kraftaufwand am Kupplungshebel um 20 % und sorgt dafür, dass das Hinterrad beim schnellen Herunterschalten nicht blockiert – für maximale Kontrolle auf der Straße und im Gelände. Die Höchstgeschwindigkeit steigt von 129 auf 132 km/h an.

Einlassseitig sind die Steuerzeiten überarbeitet. Das fördert das Ansprechverhalten speziell im unteren bis mittleren Drehzahlbereich – dem in der Stadt und im Gelände am häufigsten verwendeten Drehzahlbereich. Zudem sind Luftfilter, Abgassystem (660 g leichter als zuvor) und Zündzeitpunkt optimiert. Eine Iridium-Zündkerze und die präzise Kraftstoffeinspritzung durch das PGM-FI-System erhöhen die Verbrennungseffizienz und verbessern die Umweltverträglichkeit.

Ein Offset-Zylinder reduziert interne Reibungsverluste. Der Kolben ist mit einem speziellen Oberflächenmaterial und einer zusätzlichen Molybdänbeschichtung versehen. Die Ölpumpe ist so konstruiert, dass sie Druckausgleich und Gehäuseentlüftung übernehmen kann. Im Bereich des Kurbelwellenzapfens kommt ein geteiltes, eingepresstes Metallager zum Einsatz, während das Kurbelwellenlager über eine Buchse aus Gusseisen verfügt. Eine primäre Ausgleichswelle reduziert weitere Vibrationen.

Das Kühlsystem arbeitet mit einem 12,7 kW starken Kühler, der sich auf der linken Seite des Motorrades befindet und durch einen Polypropylen-Grill mit Umlenklechen – zur Verbesserung des Luftstroms – geschützt ist. Zudem wird ein Lüfter verwendet, der die

Motortemperatur bei niedrigen Geschwindigkeiten, sowohl im Stau als auch bei höherer Belastung im Gelände, stabil hält.

Die CRF300L erfüllt die EURO5-Norm.

3.2 Chassis

- ***Verbessertes Handling und mehr Wendigkeit in jedem Terrain***
- ***Erhebliche Gewichtseinsparung durch neuen Rahmen und Schwinge***
- ***Verbesserte Steifigkeitsbalance für mehr Feedback an den Fahrer***
- ***Fahrwerkskomponenten mit langem Federweg vorne und hinten***

Insgesamt 4 kg Gewicht konnten am Chassis der CRF300L eingespart werden, das Gewicht vollgetankt beträgt nun 142 kg. Der Doppelschleifen-Stahlrahmen ist komplett neu und wiegt 2,15 kg weniger. Der Rahmen ist so konstruiert, dass er 25 % weniger Seitensteifigkeit aufweist. Das verbessert das Fahrgefühl und die Rückmeldung von Vorder- und Hinterrad.

Die Optimierungen werden durch die Verringerung der Breite des Hauptrohres (minus 30 mm) und der Unterzüge (Durchmesser jetzt 25,4 statt 28,6 mm) erreicht. Zusätzlich ist die Breite des zentralen Versteifungsrohrs um 20 mm vermindert.

Die neue einteilige Schwinge aus Aluminiumguss ist nicht nur 550 g leichter, sie weist auch eine um 23 % verringerte Seitensteifigkeit auf. Außerdem ist sie direkt hinter dem Drehpunkt um 15 mm schmaler ausgeführt. Der glatte Querschnitt der Schwinge ermöglicht eine gleichmäßige Auslenkung unter Belastung. Die Kettenspanner bestehen aus gepresstem Aluminium. Die untere Gabelbrücke ist nun aus Aluminium gefertigt, statt wie bisher aus Stahl, was 730 g an Gewicht einspart. Diese Gewichtsreduktion oberhalb des Schwerpunktes der Maschine führt zu agilerem Lenkverhalten.

Die 43 mm Showa Upside-Down Gabel liefert mit 260 mm um 10 mm mehr Federweg als das Vorgängermodell. Zusätzlich wurden Federstärke und Dämpfung überarbeitet, um den Einstellbereich für alle möglichen Fahrbedingungen zu erweitern. Die Pro-Link-Hinterradaufhängung verfügt ebenfalls über einen Federweg von 260 mm. Das Showa Federbein ist als Einrohrkonstruktion ausgeführt.

Die Bodenfreiheit wurde von 255 auf 285 mm erhöht. Rahmen und Motor sitzen nun 20 mm höher, was auf die Überarbeitungen des unteren Rahmenteils und des

Kurbelgehäuses zurückzuführen ist. Lenkkopfwinkel und Nachlauf betragen jetzt 27,5° und 109 mm (von 27,6°/ 113 mm), mit einem 10 mm längeren Radstand von 1.455 mm. Der Wendekreis beträgt 2,3 m.

Das Vorderrad bremst mit einer 296 mm Einscheibenbremse mit Zweikolben-Bremssattel, das Hinterrad mit einer 220 mm Einscheibenbremse mit Einkolben-Bremssattel. Wie bei den CRF Wettbewerbsmaschinen ist der hintere Hauptbremszylinder nun in die Konstruktion integriert, was zusätzlich Gewicht spart. Ebenfalls direkt von der CRF250R/CRF450R abgeleitet sind die Wave-Bremsscheiben, die mit herausragenden Selbstreinigungseigenschaften unter widrigen Bedingungen punkten. Das 2-Kanal-ABS ist serienmäßig.

Die leichten Aluminiumfelgen reduzieren die ungefederten Massen zusätzlich. Beim Modelljahr 2021 wurde die Alumite-Oberfläche poliert, um eine glänzende Oberfläche zu erhalten. Enduro-Reifen mit Blockprofil (vorne 80/100-21 51P und hinten 120/80-18 62P) bieten Traktion in nahezu jeder Fahrsituation.

Das 21-Zoll Vorderrad und das 18-Zoll Hinterrad erhöhen die Stabilität auf unebenem Gelände und ermöglichen bei Bedarf die Montage spezifischer Offroad-Bereifung. Eine weitere Gewichtseinsparung von 400 g hinten bringen Kettenrad, Bolzen und Hinterachse.

3.3 Styling & Equipment

- ***Leichtere, schlankere Verkleidung, inspiriert von den CRF Wettbewerbs-Maschinen***
- ***Überarbeitete Sitzposition fördert die Kontrolle***
- ***LCD-Instrumentenanzeige noch besser lesbar***

Die CRF300L lässt sich nun noch mehr von den CRFs aus dem Rennsport inspirieren und verfügt über stylische neue Verkleidungsteile und Grafiken. Der 7,8 Liter große Kraftstofftank ist 190 g leichter und schlanker als beim Vorgängermodell und wird durch einen schmaleren vorderen Sitzabschnitt ergänzt. Der Kennzeichenhalter ist deutlich kleiner und spart 300 g an Gewicht ein, während der aggressiv geformte vordere Kotflügel ebenfalls leichter wurde.

Um bessere Kontrolle zu ermöglichen, wurde die Sitzposition leicht verändert: Der Lenker wurde etwas weiter nach hinten verlagert und die Fußrasten sind abgesenkt und ebenfalls nach hinten versetzt. Das erleichtert das Schalten auch mit schweren Offroad-Stiefeln. Die Sitzhöhe wurde um 5 mm auf 880 mm erhöht, um eine natürlich aufrechte

Fahrposition zu erhalten. Ebenfalls erneuert wurde der Seitenständer – er verfügt über eine 10% größere und jetzt auch klappbare Standfläche.

Eine neu gestaltete, 70 g leichtere LCD-Instrumentenanzeige mit großen schwarzen Ziffern auf einem scharfen weißen Display überzeugt mit hervorragender Lesbarkeit. Die Zahlen des Tachos sind mit 23 mm um ganze 6 mm größer. Das Display beinhaltet eine Ganganzeige, den Kilometerstand, Verbrauch und Durchschnittsgeschwindigkeit. Zudem umfasst es eine Stoppuhr und einen Drehzahlmesser.

4. **Honda Original Zubehör**

Das maßgeschneiderte Zubehör für die CRF300L umfasst ein 38 Liter großes Topcase und Gepäckträgerhalterungen sowie eine Motorschutzplatte.

5. **Technische Daten**

| | |
|----------------------|---|
| MOTOR | |
| Typ | Flüssigkeitsgekühlt, Einzylinder, DOHC |
| Hubraum | 286 cm ³ |
| Ventile pro Zylinder | 4 |
| Bohrung x Hub | 76 mm x 63 mm |
| Verdichtung | 10,7:1 |
| Max. Leistung | 27,3 PS (20,1 kW) bei 8.500 U/min |
| Max. Drehmoment | 26,6 Nm bei 6.500 U/min |
| Motoröl-Inhalt | 1,8 Liter |
| KRAFTSTOFFSYSTEM | |
| Gemischaufbereitung | PGM-FI elektronische Kraftstoffeinspritzung |
| Tankinhalt | 7,8 Liter |
| Verbrauch | 3,1 L/100 km |

| | |
|-----------------------------------|--|
| CO ₂ Emissionen (WMTC) | 73 g/km |
| ELEKTRIK | |
| Batteriekapazität | 12V-7AH |
| ANTRIEB | |
| Kupplung | Mehrscheiben im Ölbad, Anti-Hopping-Kupplung |
| Getriebe | 6 Gänge |
| Endantrieb | Kette |
| RAHMEN | |
| Typ | Doppelschleifen-Stahlrahmen |
| CHASSIS | |
| Abmessungen (L x B x H) | 2.230 mm x 820 mm x 1.200 mm |
| Radstand | 1.455 mm |
| Lenkkopfwinkel | 27,5° |
| Nachlauf | 109 mm |
| Sitzhöhe | 880 mm |
| Bodenfreiheit | 285 mm |
| Gewicht vollgetankt | 142 kg |
| Wendekreis | 2,3 m |
| RADAUFHÄNGUNG | |
| Vorne | 43 mm USD Telegabel |
| Hinten | Prolink System |
| RÄDER | |
| Felgen vorne und hinten | Aluminium Speichenräder |
| Reifengröße vorne | 80/100-21M/C 51 P |
| Reifengröße hinten | 120/80-18M/C 62P |

| | |
|--------------------------------|---|
| BREMSEN | |
| ABS-System | 2-Kanal-ABS |
| Bremse vorne | 256 mm x 3,5 mm Einscheibenbremse mit Zweikolben-Bremszange |
| Bremse hinten | 220 mm x 4,5 mm Einscheibenbremse mit Einzelkolben-Bremszange |
| INSTRUMENTE/ELEKTRIK | |
| Instrumente | LCD |
| Scheinwerfer/Rücklicht/Blinker | Glühbirne |

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

** Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstraßen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.