

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

01 Dezember 2020

2021 HONDA CRF300 RALLY



Hondas kleines Adventure Bike erhält mehr Hubraum. Überarbeiteter Lufteinlass, verbesserte Einlasssteuerung und eine neue Auspuffanlage verleihen der CRF300 RALLY 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. Der größere Kraftstofftank erweitert den Radius, der Sitz ist jetzt gummigelagert, die Sitzhöhe niedriger und die Fußrasten erhalten Gummieinlagen. Der Lenker wird mit zusätzlichen Gewichten stabilisiert und die Blinker sind nun flexibel montiert. Eine leicht ablesbare LCD-Instrumentenanzeige rundet das Gesamtpaket ab. Das Gewicht

vollgetankt wurde um 4 kg reduziert und liegt bei 153 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

Ein vielseitiges Motorrad wie die CRF300 Rally bewährt sich auf jedem Terrain: Dank schlanker Proportionen und in Kombination mit einem hervorragenden Handling, gleitet sie leicht durch den dichten Stadtverkehr, während Federung, Bodenfreiheit und Sitzhöhe eine Menge Spaß und Komfort auf rauen Pisten versprechen. Die CRF eröffnet völlig neue Möglichkeiten, egal wieviel Erfahrung der Fahrer mitbringt.

Bereits die CRF250 RALLY (basierend auf der CRF250L), deren Styling-DNA direkt von der HRC CRF450 RALLY Dakar stammte, definierte zu ihrer Markteinführung im Jahr 2017 ein völlig neues Segment. Sie schien nicht nur für die nächste Wüstenetappe bereit, sondern bot auch Fahrern, die ein leichtes, einfach zu handhabendes Bike bevorzugen, einen echten Abenteuer Vorgeschmack.

Im Modelljahr 2021 feiern die CRF300 RALLY wie auch die CRF300L* ihr Debüt – leichter, leistungsstärker und mit noch mehr Ausstattung. Egal ob man mit ihr die Welt oder nur den nächsten Block umrunden will – die CRF300 RALLY ist startklar.

* Siehe separate Pressemappe zur CRF300L

2. Modellübersicht

Der neue, 286 cm³ große Motor der CRF300 RALLY verfügt über 10% mehr Spitzenleistung und 18% mehr Spitzendrehmoment. In Summe ergibt das 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 Lufteinlass 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 die Anti-Hopping-Kupplung hat 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 Gabel der CRF verfügt nun über einen 10 mm längeren Federweg. Die Lenkgeometrie ist auf das neue Chassis abgestimmt.

Die CRF300 RALLY verfügt über eine robuste Verkleidung mit einem bequemen, breiten Sitz und einen auf 12,8 Liter vergrößerten Kraftstofftank. Unverwechselbare asymmetrische Doppel-LED-Scheinwerfer und die neue LCD-Instrumentenanzeige runden den Look ab. Die Sitzposition wurde optimiert, um das Handling im Gelände sowie 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 um 14 % von 250 auf 286 cm³ wird durch den größeren Hub von 63 statt 55 mm realisiert. Die Bohrung bleibt unverändert bei 76 mm, 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 135 km/h an.

Einlassseitig wurden 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 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 Metalllager 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 Umlenkblechen – 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 CRF300 RALLY 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 CRF300 RALLY eingespart werden, das Gewicht vollgetankt beträgt nun 153 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 wurde 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 eine Einrohrkonstruktion.

Die Bodenfreiheit wurde von 270 auf 275 mm erhöht, 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.

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 mit größerem 12,8 Liter Tank***
- ***Breiterer Sitz für mehr Komfort, jetzt gummigelagert und 10 mm niedriger***
- ***LCD-Instrumentenanzeige noch besser lesbar***

Die CRF300 RALLY wurde entwickelt, um allen Widrigkeiten zu trotzen. Ihr Styling ist ein Ausdruck der Funktion. Abgeleitet von der CRF450 RALLY, schützen Screen, obere und untere Verkleidung sowie die Seitenverkleidungen den Fahrer. Handprotektoren bieten zusätzlichen Schutz, sowohl für die Hände als auch für den Brems- und Kupplungshebel. Ein Motorschutz sichert die Unterseite der Maschine ab; der Schalthebel verfügt über einen klappbaren Pin.

Die neue CRF300 RALLY bringt ihre MX-Anleihen vor allem am Heck voll zur Geltung. Der Kennzeichenhalter ist deutlich kleiner, was 300 g Gewicht einspart. Eine weitere Reduktion bringt der neu geformte vordere Kotflügel. Der Kraftstofftank wächst im Volumen um 2,7 auf 12,8 Liter. Bei einem Verbrauch von 3,1 L/100 km im WMTC-Modus ist eine potenzielle Reichweite von über 410 km möglich.

Der Sitz ist aus Komfortgründen gummigelagert und auch die Fußrasten sind jetzt mit Gummieinlagen versehen. Die Sitzhöhe beträgt 885 mm und ist damit 5 mm höher als bei der CRF300L, aber 10 mm niedriger als beim Vorgängermodell. Der Sitz weist im vorderen Bereich das gleiche schmale Profil auf wie die CRF300L, ist aber über die gesamte Sitzfläche 20 mm breiter – für mehr Komfort auf längeren Etappen.

Mehr Kontrolle bietet die leicht veränderte Fahrposition: 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. Zudem ist der Lenker der CRF300 RALLY mit Gewichten stabilisiert, um Vibrationen zu minimieren. 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. Die CRF300 RALLY verfügt über einen kompakten, asymmetrischen Doppel-LED-Scheinwerfer und über ein Rücklicht mit Glühbirne. Die Blinker leuchten mit LEDs und sind jetzt flexibel montiert.

4. Honda Original Zubehör

Das maßgeschneiderte Zubehör für die CRF300 RALLY umfasst ein 38 Liter großes Topcase und Gepäckträgerhalterungen.

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	12,8 Liter
Verbrauch	3,1 L/100 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 920 mm x 1.415 mm
Radstand	1.455 mm
Lenkkopfwinkel	27,5°
Nachlauf	109 mm
Sitzhöhe	885 mm
Bodenfreiheit	275 mm
Gewicht vollgetankt	153 kg
Wendekreis	2,3 m
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	43 mm USD-Telegabel
Hinten	Pro-Link System
RÄDER	
Felgen vorne und hinten	Aluminium-Speichenräder
Reifengröße vorne	80/100-21M/C 51P
Reifengröße hinten	120/80-18M/C 62P
BREMSEN	

ABS System	2-Kanal-ABS
Bremse vorne	296 mm x 3,5 mm Einscheibenbremse mit Zweikolben-Bremszange
Bremse hinten	220 mm x 4,5 mm Einscheibenbremse mit Einkolben-Bremszange
INSTRUMENTE & ELEKTRONIK	
Instrumente	LCD
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	LED

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.