

# Sednu každému!



Přesně toto heslo je klíčem k zamilování si nové Hondy CRF250R 2014. Dokáže být hodná a hravá, ale také se umí proměnit v nástroj jak z pekelné dílny.

**Petr Záruba**, petr.zaruba@cmn.cz  
foto: Honda

**P**o skončení MX GP v Lokti byli nejváženější motocykloví novináři z celé Evropy pozváni na zdejší trať, na evropské představení nového modelu Honda CRF250R 2014. Na takto velké testování jsem byl poprvé pozváný i já, což byla pro mě jako vůbec nejmladšího redaktora velká čest a ještě dnes z toho nespím. Význam tohoto testu podtrhla i přítomnost Yasuhiro Yokoyamy, šéfkonstruktéra všech céerefek od roku 1998, nebo mechaniků z továrního týmu Honda Racing v MS. Tahle parta profíků se o nás a o motorky starala celý den. A to víte, když jste v rukách odborníků, hnedle máte z jízdy úplně jiný požitek.

## Co je nového?

Novinky na CRF250R 2014 jsou evidentní na první pohled. Kvůli snižování nákladů se i Honda – stejně jako všechny ostatní fabriky – přiklonila k trendu stejných dvěpádů i čtyřpádů, aby využili co nejvíce společných komponentů. Nejzásadnější změnou je nový rám, který je převzatý a trochu upravený ze čtyřpádu. Rám vyztužili v oblasti krku, aby omezili jeho průhyb v této oblasti, a dle slov hlavního konstruktéra se nyní rám nekroucí a je stabilnější jak na roletách, tak v zatáčkách. Také úchyt zadního tlumiče se posunul o trochu níže, samotný tlumič je pak fyzicky menší.

Protože stabilita a centralizace hmoty je dnes klíčová, vrátila

se Honda k systému dvou výfuků pro lepší vyvážení motorky. Předělaný je i podsedlový rám, který je o něco kratší. Motor zůstává stále jednoválcový, je přepracovaný píst, který má vyšší kompresi, a inženýři si hlavně pohráli se vstříkovaním. To je nasměrované víc do válce, pro co nejpřímější cestu směsí. Honda také používá unikátní systém vstříku, který do jednoho otevření ventilu vstříkne palivo hned dvakrát, což pomáhá lepší odezvě plynu. Těmito změnami vyhladili obě charakteristiky motoru, výkonovou i momentovou, takže motor má daleko plynulejší záťah s větší silou. Podvozek zůstal až na pár detailů stejný jako u předchozího modelu. Honda nakonec na dvěpáde nechala standardní dvoukomorové Showy (dostaly větší vnitřní pístky), i přesto, že na čtyřpáde jsou už použity vzduchové vidlice.

## V hvězdě společnosti

Užráno dosahovaly teploty 30°C, před námi byly čtyři 15minutové jízdy, a tak jsem si říkal, že to dnes bude spíše test pilotů, kdo to v tomhle vedru vydrží. Vydrželi to nakonec všichni, a až ke konci dne jsem zjistil, že s námi jezdil například dvojnásobný mistr světa MX Jean Michel Bayle (který pak jezdil i MS silničních motocyklů) nebo Sam Sunderland, účastník Dakarů v týmu HRC Honda. Chvilí jsme na trati viděli i Jevgenije Bobryševa, a když po něm máte vyjet na trať, připadáte si jak prvňáček...

A jaká tedy je CRF250R? První jízdu jsem si dal s továrním

nastavením – tlumiče na 75 kg, palivová mapa dělaná spíše na větší krouťák. Jak jsem vyhopnul na sedlo, okamžitě jsem cítil, že jsem na Hondě. Pod zadkem typicky měkké sedlo a dokonalá ergonomie, která sama vybízí ke správnému držení těla. Vyndávám startpáku a startuji a startuji a startuji. Buď na to jdu špatně, anebo to ve vedru trochu hůř chytá. Koukám kolem a italský kolega je už také trochu opocený. Po nastar-

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Honda CRF250R

#### model 2014

|               |                             |
|---------------|-----------------------------|
| Objem         | <b>249 cm³</b>              |
| Výkon         | <b>28 kW/37,5 k@11 000</b>  |
| Točivý moment | <b>26,4 Nm@8500</b>         |
| Hmotnost      | <b>106,2 kg</b> (prvovozní) |

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4, vrtání × zdvih 76,8 × 53,8 mm, kompresní poměr 13,5:1, vstříkování, pětistupňová převodovka, lanková vícelamelová spojka v olejové lázni, nožní startér

**Podvozek:** hliníkový kolébkový rám, vpředu stavitelná USD vidlice Showa Ø 48 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem s přepákováním, brzdy Nissin vpředu kotouč Ø 240 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 80/100-21, vzadu 100/90-19

**Parametry:** délka 2181 mm, šířka 827 mm, výška 1271 mm, rozvor 1489 mm, úhel řízení 27,4°, stopa 116,7 mm, sedlo 951 mm, světlá výška 322 mm, nádrž 6,3 l

tování mě ale okamžitě uchvátila spojka. Takhle měkkou a citlivou lankovou spojku jsem ještě nezažil. Nejlepší spojky dle mého názoru má Husaberg a KTM na svých endurech, jenomže ty jsou hydraulické. Ale tahle, to je opravdové pošušná-níčko.

## Standardní nastavení

Rozjízdim se a po seznámení s trati dávám první ostrá kola. A jsem velmi překvapen, jak dvěpáde odpovídá. Motor je opravdu velmi kulatý a hodný, má podobný průběh jako čtyřpáde. Když si náhodou zapomenou v zatáčce vyšší kvalita, jednoválec se krásně sebere a maže dál. To mě hodně překvapilo, protože každá jiná dvěpáde se prostě musí točit na plno a ještě ji nahore podpořit laďákem, aby jela. Ovšem na nové CRF je veškerá síla posunuta do středních otáček.

Já jsem zvyklý dvěpáde prostě točit a jezdit ve vyšších otáčkách, tady jsem se pohyboval od půlky do tři čtvrtě plynu, což mi až tak moc nevyhovovalo. Až jsem si dokonce říkal, co by se muselo s tímhle motorem udělat pro závodní použití. Nicméně s tímto standardním nastavením bude spokojeno 70 % jezdců krajských přeborů a lidí, co si chtějí vyloženě jízdu užít.

**Setkání s Yasuhiro Yokoyamou ve mně zanechalo silný zážitek. Je to fajn chlapík**



**Ve vzduchu je jako doma**



**CRF jede v kolejších samo**



**Nechal jsem si přenastavit palivovou mapu i pérování a z hodného stroje se stala brutálně závodní věc**



vat, a ne mít od motoru vytahané ruce.

No nic, valím do zatáček. Brzdy jsou asi ještě trochu syrové, protože od přední jsem čekal trochu víc účinku, ale řekl bych, že je to spíše tou novotou, páč na dvoupístkovém Nissinu nemůže být nic špatně. Zadní brzda je naopak zase krásně citelná, pěkně citlivě brzdí. Pak to posílám do první koleje a jen kroutim hlavou. Vždyť já tu ani nemusím být! Ta motorka si tam vjede úplně sama a s lehkostí pírkou opět vypluje ven. Skvělá ovladatelnost se projevuje i na výjezdech z plochých zatáček bez kolejí, kde je potřeba korigovat směr driftem, tam mi motorka předává dostatek informací, abych věděl, kolik plynu si ještě mohu dovolit.

Tedy první dojem z jízdy jsem měl takový, že motorka je hodná, má okamžitou odezvu na plyn a ve středních otáčkách funguje fantasticky. Hodnotil bych to tedy jako hezké svezení. Jenže já chtěl víc.

## Ladění

Po výborném italském obědku jsem si říkal: „Človče, máš tu ty nejlepší lidi z celého světa na ladění motorky a jsou ochotni ti ukázat, co ta motorka umí. Využij toho!“ A tak jsem nejprve zašel za motoráři, aby mi asi v půl vteřině přenastavili palivovou mapu. Říkal jsem jim, že potřebuji, aby měl motor víc síly ve vyšších otáčkách. Dál jsem zašel za lidmi od tlumičů, aby mi přenastavili zadní tlumič, protože mě boule při dobrždování hodně kopaly na zadek. Ostatní nastavení pérování bylo v pořádku, jelikož s výstrojí vážím 68 kg. Ale trochu těžší jezdci si

stěžovali, že je na ně pérování měkké, a všichni přitvrzovali předpětí pružiny.

Vyjíždím tedy na další jízdu, zatáhnou za plyn, a to, co jsem cítil, bylo neuvěřitelné. Motorka obrátila o 180° a já si říkám, jestli pořád sedím na tom samém stroji. Z toho hodného motoru se stala brutálně závodní věc, která jde za plynem jako vztekla a jede až do smrtelných otáček. Sakra, to je nádhra. Byl jsem také zvědavý, jestli stejné dobré bude i pérování. Jdu tedy z plných na brzdy a najednou stojím už v zatáčce. A kdeže to byla ta boule? Vůbec nic jsem nezažnamenal, jel jsem jako po dálnici a žádná boule mě už netrápila. Řekl bych, že se dokonce i o hodně zlepšila trakce.

## Sobrovským potenciálem

Na tomto testování jsem pochopil, že motokros může vypadat úplně jinak, když je kolem vás parta profíků, kterým můžete dát dostatečné informace, jakým směrem chcete motorku posunout. Sériové nastavení CRF je opravdu sametové. Skvěle se na ní povoží každý a myslím, že hodně lidem přinese veliký úsměv přes celý obličej. A ti, co budou po první jízdě trochu zklamání, ti si mohou koupit Honda kabel a Honda software a trochu si pohrát s nastavením. Pak bude CRF250R vyhovovat úplně všem, protože v ten okamžik máte z Hondy závodníka, kterého není třeba dále ladit. Je to opravdu hodně dobrá motorka s obrovským potenciálem uspět!

**Za pozvání na testování děkujeme firmě Honda Motor Europe ČR.**

**Přesně víte, kolik dát plynu**

