

# 2005 CR125R TISKOVÁ INFORMACE 2005

## Novinky

- Nový sací trakt skříně motoru a šestidílný jazýčkový ventil přinášejí více efektivní proudění vzduchu a zlepšenou ovladatelnost.
- Přepracovaný válec a hlava válce pro zlepšený výkon.
- Nová konstrukce klikové hřídele pro zlepšený výkon.
- Nový píst je osazen klínovým pístním kroužkem pro zlepšené těsnění.
- Nové silnější lamely jazýčkového ventilu pro lepší odezvu z volnoběžných otáček.
- Přepracované proudění chladicí kapaliny přispívající k lepšímu chlazení motoru a zvýšení výkonu motoru.
- Nový výfukový RC ventil změněný z pohonu elektrickým motorem na mechanický pohon pro lepší těsnění a zlepšenou výkonovou charakteristiku.
- Karburátor je osazen tryskami nové specifikace odpovídající novým charakteristikám motoru.
- Nová osa řadících vidliček, řadící vidličky a řadící bubínek zajišťují lepší řazení a delší životnost.
- Nový elektronický výkonový ventil pro optimální časování a zlepšený výkon v celém rozsahu otáček.
- Tlustší jádro chladiče (z 24mm na 28mm) zlepšuje chladicí kapacitu pro zvládnutí extra výkonu.
- Váha rotoru alternátoru je zvýšena pro lepší průběh výkonu.
- Nová převrácená vidlice Kayaba je osazena dvou-komorovou konfigurací s kompresním přídatným válcem dodávajícím kontrolovanější funkci tlumení souběžně s plynulejší jízdou.
- Nové uložení přední osy pro lepší funkci vidlice a zatáčivost.
- Nová kyvná vidlice tvořená dvěma osami, dvojitým zkosením a velkou příčnou sekcí tvořenou odlitkem je lehčí a pevnější.
- Nový zadní náboj kola je pevnější a lehčí.
- Nová závodní grafika Hondy.

## Motor / Převodové ústrojí

- Nový kapalinou chlazený dvoudobý jednoválcový motor, vrtání 54 x 54,5mm a kompresní poměr 8,6:1.
- Pracovní plocha válce je opatřena vrstvou NiCaSil® snižující tření a tím také zahřívání mající v důsledku zlepšení celkového výkonu.
- Drážka pístního kroužku je anodizována pro zvýšení odolnosti.
- Sací hrdlo vzduchu je formované pro přímější proudění, přispívající tak k lepšímu výkonu motoru v nízkých otáčkách.
- Pěnové těsnění mezi sacím hrdlem a komorou sání přináší lepší těsnící funkci.
- Karburátor Mikuni TMX 38mm se snímačem polohy škrtkové klapky (TPS).

- Karbonový šestidílný jazýčkový ventil s pomocnými jazýčky je navrženo pro lepší výkon v nízkých a vysokých otáčkách.
- Výfuková přívěra typu RC má novou rotační konstrukci, je mechanicky ovládaná pro plynulejší přenos výkonu z nízkých do středních otáček. Přepřacovaná výfuková klapka má větší přesah pro minimalizaci úniku výfukových plynů mezi klapkou a válcem.
- Příruba výfuku je navržena pro zlepšenou dodávku výkonu v nízkých a maximálních otáčkách. Nová expanzní komora zlepšuje výkon a jeho průběh.
- Nový čtyřpólový alternátor produkuje vysokonapěťovou jiskru v celém spektru otáček při malém magnetickém odporu umožňujícím volnější vytáčení motoru.
- Digitální řídicí jednotka zapalování CPU je osazena 16ti bitovým procesorem pro okamžitou kalkulaci dat a mimořádně přesné časování zapalování.
- Osm spojkových lamel poskytuje nutnou činnou plochu pro přenos kroutícího momentu motoru, zatímco pečlivě dimenzované spojkové pružiny dávají lehké ovládání na páčce spojky.
- Dvojitý chladič umožnil umístění motoru vpřed a poskytuje výraznou chladičí kapacitu.
- Ocelové soukolí pohonu vodního čerpadla a ocelová hřídel nožního startování zlepšují spolehlivost.
- Sekundární převodový poměr 13T/51T je v souladu s výkonovou charakteristikou motoru pro silnou akceleraci.
- Odolná pěti-stupňová převodovka s blízko odstupňovanými převodovými poměry je garantem stabilního výkonu v náročných závodních podmínkách.
- Systém nožního startování zabírá do primárního převodu umožňující tak start při zařazeném jakémkoliv převodovém stupni.

### **Podvozek / Odpružení**

- Třetí generace dvojitého páteřového rámu z hliníkové slitiny má vysoké odlitky úchyty kyvné vidlice, které v součinnosti s tenkými páteřovými nosníky tvoří úzký celkový profil rámu pro maximální komfort jezdce a jedinečnou manévrovací schopnost.
- Částečně dvojitý kolébkový design je osazen jednou zkosenou trubkou většího průměru směřující dolů. K této trubce jsou uchyceny dvě výztuhy čtvercového profilu sloužící jako opora motoru. Kovaná hlava řízení z hliníkové slitiny poskytuje kompaktní a extrémně pevný úchytný bod páteřových nosníků a spodní rámové trubky.
- Nová převrácená vidlice Kayaba je osazena dvou-komorovou konfigurací s kompresním přídavným válcem dodávajícím kontrolovanější funkci tlumení. Vnitřní plocha vnějších trubek přední vidlice je honována pro zachycení tenké olejové vrstvy pro snížení tření s pouzdry vidlice.
- Systém zadního odpružení Pro-Link® je vybaven plně seřiditelným tlumičem Kayaba dávajícím zdvih zadního kola 320mm. Pružící jednotka je dále vybavena odděleným seřizováním nízko rychlostního kompresního útlumu (18 pozic), vysoko rychlostního kompresního útlumu (2 otáčky) a 30-ti polohovým expanzním útlumem. Seřizovače jsou umístěny soustředně se šroubem umístěným uprostřed matky.
- Přední a zadní ráfek kola je vybaven lehkými hliníkovými niplemi výpletu pro snížení neodpružené hmotnosti.

- Přední kolo průměru 20“ z volitelné výbavy zlepšuje trakci v zatáčkách a přispívá k jezdeckému komfortu.
- Přední a zadní brzdový kotouč je velkého průměru 240mm je vpředu zastavován kompaktním dvoupístkovým brzdovým třmenem a vzadu jednopístkovým třmenem pro optimální brzdovou kontrolu.
- Lehký zadní brzdový systém má integrovaný hlavní brzdový válec a nádobku brzdové kapaliny, čímž se uspoří oddělená nádobka a hadička.

### **Obecné novinky**

- Sedlo kopíruje tvar palivové nádrže, garantující tak plynulý posun jezdce a jeho zvýšenou mobilitu a komfort.
- Protiskluzový potah sedla zvyšuje jezdeckou kontrolu.
- Široké, stupačky z nerezové ocele s vroubkováním mají samočisticí funkci, odolávají korozi, garantují vítečnou oporu a jsou také sklápěcí pro extra světlou výšku.
- Vroubkovaný pedál zadní brzdy, řadící páčka a sklápěcí špička řadící páčky jsou vyrobeny z lehké hliníkové slitiny.
- Seřiditelná páčka přední brzdy dává optimální kontrolu.
- Rychlo-seřizovač spojky.
- Řídítka Renthal (971 Bend) z hliníkové slitiny jsou pružně uchycena pro snížení únavy jezdce a zlepšení komfortu.
- Držáky řídítek nabízejí tři rozdílné pozice: standardní držák CR125R umísťuje řídítka 3mm dozadu, ale může být otočen o 180° čímž se řídítka posunou o 6mm dopředu. Volitelný držák z CR250R nabízí neutrální pozici. Tyto tři polohy odpovídají jezdeckým preferencím.
- Rukojeti řídítek továrního typu přispívají dále k jezdeckému komfortu.
- Kryt předního brzdového kotouče chrání kotouč a brzdový třmen před poškozením.
- Odnímatelný podsedlový rám umožňuje lehkou údržbu.
- Přední pneumatika Dunlop D742 a zadní pneumatika D756 poskytují optimální trakci a zatáčivost.
- Umyvatelný dvoustupňový pěnový filtr zajišťuje optimální ochranu motoru a lehkou údržbu.
- Tlumič výfuku s vyměnitelnou výplní je koncipován pro maximální výkon a minimální hluk.
- Spojkové lanko je vyrobeno z nerezové ocele pro dlouhou životnost.

## TECHNICKÁ SPECIFIKACE CR125R (typ ED)

### Motor

Typ	Kapalinou chlazený dvoudobý jednoválec s přívěrou výfuku RC
Zdvihový objem	124,8 ccm
Vrtání x zdvih	54 x 54,5 mm
Kompresní poměr	8,6 : 1
Max. výkon	31,3 kW / 11 500 ot. za min (95/1/EC)
Max. kroutící moment	21,2 Nm / 10 000 ot. za min (95/1/EC)
Karburátor	Mikuni 38 mm TMX se snímačem polohy škrťací klapky (TPS)
Sání	Čtyřdílný jazýčkový ventil se sáním do skříně motoru
Zapalování	Digitální elektronické zapalování s 3D mapou a elektronickým řízením předstihu
Spouštění motoru	Nožní

### Přenos výkonu

Převodovka	5 rychlostí,
Poměr primárního převodu	3,150 (63/20)
Jednotlivé převodové poměry	1. 2,308 (30/13) 2. 1,867 (28/15) 3. 1,529 (26/17) 4. 1,294 (22/17) 5. 1,130 (26/23)
Poměr sekundárního převodu	4,000 (52/13)
Sekundární převod	#520 válečkový řetěz

### Podvozek

Rám	Částečně dvojitý kolébkový/páteřový rám z hliníkové slitiny
Rozměry (D x Š x V)	2 160 x 821 x 1 282 mm
Rozvor	1 468 mm
Úhel řízení	25°46´
Závlek kola	102 mm
Výška sedla	954 mm
Světlá výška	352 mm
Objem palivové nádrže	7,7 litrů
Hmotnost bez náplní	88,7 kg
Pohotovostní hmotnost	97,6 kg

### Odpružení

Odpružení přední	46 mm převrácená dvou-komorová teleskop. vidlice Kayaba s předsunutou osou, nastavitelným kompresním (20 poloh)/expanzním (18 poloh) útlumem, zdvih 305 mm
------------------	--

zadní	Pro-Link, jedna pružící jednotka Kayaba seřiditelný kompresní útlum nízká rychlost (18 poloh) a vysoká rychlost (2-otáčky) / expanzní útlum (30 poloh), zdvih osy 320 mm
-------	--

## Kola

Typ ráfků	přední	21 x 1,60 hliníkový ráfek/drátěný výplet
	zadní	19 x 1,85 hliníkový ráfek/drátěný výplet
Pneumatiky	přední	80/100 – 21 51M
	zadní	100/90 – 19 57M

## Brzdy

Brzdy	přední	Kotoučová s průměrem kotouče 240 x 4,5mm s dvoupístkovým brzdovým třmenem a destičkami ze spékaného kovu
	zadní	Kotoučová s průměrem kotouče 240 x 4,5mm s jednopístkovým brzdovým třmenem a destičkami ze spékaného kovu

Veškeré údaje podléhají případným změnám bez předchozího oznámení.