

## HONDA CRF250R 2018

Data del comunicato stampa: 31 luglio 2017

Aggiornamenti modello: *la Honda CRF250R monta un nuovo motore bialbero (DOHC) con ben il 9% di potenza massima in più su un arco di giri più ampio e con maggiore allungo. È inoltre dotata di avviamento elettrico di serie e dello stesso telaio con focus sulla centralizzazione delle masse della CRF450R, compresa la forcella a steli rovesciati Showa da 49 mm con molle in acciaio.*



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Caratteristiche tecniche

## **1. Introduzione**

Quando si parla di competizioni, nel motocross non c'è classe più combattuta della MX2. È qui che la Honda CRF250R ha dimostrato tutta la sua competitività, evolvendosi anno dopo anno fino a diventare il modello di riferimento, sia per i piloti amatori che per i professionisti.

Con il modello 2018 la CRF250R fa un passo avanti generazionale, un'evoluzione che diventa rivoluzione, perché migliora le performance sotto tutti i punti di vista. Con il telaio in alluminio di settima generazione – lo stesso della sorella maggiore 450 – le nuove geometrie della ciclistica e le sospensioni Showa, la nuova CRF250R non teme rivali su nessun circuito e su qualsiasi tipo di fondo, grazie anche al potentissimo nuovo motore bialbero.

Era necessaria una così profonda riprogettazione? La risposta è sì, perché i piloti più esigenti sono costantemente alla ricerca di maggiore potenza e la nuova CRF250R è stata progettata per essere la più performante moto da cross 250 di sempre.

Allo stesso tempo, grazie alle mappature del motore modificabili e all'ergonomia incentrata sulle esigenze del pilota, resta comunque in grado di adattarsi perfettamente ai diversi livelli di abilità dei piloti amatoriali. Ma dal punto di vista della potenza e della maneggevolezza, le prestazioni della CRF250R 2018 sono state migliorate tenendo conto di un solo obiettivo: offrire una moto vincente ai piloti in grado di farlo.

### **Mikio Uchiyama, Large Project Leader (LPL) 18YM CRF250R:**

*“La nuova CRF250R è stata riprogettata per guadagnare senza esitazioni l'holeshot e offrire sul giro prestazioni del motore notevolmente migliorate. Abbiamo sostituito l'unità Unicam con un nuovissimo motore DOHC in grado di girare a regimi decisamente più elevati. L'utilizzo dello stesso telaio della CRF450R migliora la maneggevolezza e la trazione della ruota posteriore. Sviluppata con il coinvolgimento diretto del team HRC, la CRF250R 2018 è una moto da cross competitiva e affidabile, in una parola, formidabile”.*

### **CRF250R 2018 – “ABSOLUTE HOLESHOT”!**



## **2. Panoramica del modello**

La CRF250R 2018 è decisamente più performante del modello 2017, con un miglioramento del rapporto potenza/peso (kW/Kg) del 5%. Nei test di accelerazione in parallelo, la nuova CRF250R è più rapida del 3% da 0 a 10 metri e del 3,6% sui 30 metri. Si tratta in pratica di circa mezza moto e di una moto intera rispettivamente.

Il nuovo motore bialbero (DOHC) ha misure di alesaggio e corsa di tipo “superquadro”, con valvole di dimensioni maggiori e una configurazione aggiornata del sistema di aspirazione/scarico, offre il 9% di potenza in più su una estesa gamma di giri ed un limitatore posto più alto. Al cancelletto di partenza, e un giro dopo l'altro, la CRF250R 2018 è stata progettata per avvantaggiarsi giro dopo giro e migliorare drasticamente i riscontri del cronometro.

Il nuovo telaio della CRF250R 2018, caratterizzato da una centralizzazione delle masse ottimale e identico a quello della CRF450R, consente al pilota di sfruttare al massimo la potenza extra, grazie alle sue caratteristiche strutturali e al baricentro basso che assicurano una eccezionale trazione della ruota posteriore. Inoltre, la nuova CRF250R utilizza la stessa forcella Showa da 49 mm con molle in acciaio della CRF450R, completamente regolabile e sensibile con precisione alle scelte di set-up del pilota.

Come sulla CRF450R, le plastiche della CRF250R sono armoniosamente aerodinamiche e con forme lisce, ergonomicamente studiate per offrire al pilota la massima libertà di movimento. Presentano inoltre grafiche antigraffio ottenute con la tecnica dell'inserimento della pellicola, per un look nitido e una finitura durevole.

Come la CRF450R 2018, la nuova CRF250R è dotata di serie dell'avviamento elettrico.



### **3. Caratteristiche principali**

#### **3.1 Motore**

Il motore DOHC della CRF250R 2018 nasce da un foglio bianco. È stato creato con il focus sulla potenza massima per enfatizzare accelerazione e prestazioni assolute, con in più la capacità di continuare a spingere senza esitazioni in fuorigiri, tra una curva e l'altra, salto dopo salto. Vanta il 9% di potenza in più, ed è in grado di mantenere il picco su un intervallo di oltre 2.000 giri/min. Inoltre, il limitatore è ora 900 giri/min più in alto, per spingere le performance a limiti inimmaginabili.

Il grafico del banco prova parla da solo. A partire da 8.500 giri/min, il nuovo motore di 249,4 cc semplicemente decolla rispetto al modello precedente, continuando a esprimere potenza e coppia al salire dei giri.

Fondamentali per l'aumento delle prestazioni – determinato da un flusso dei gas notevolmente superiore – sono le misure di alesaggio e corsa di 79x50,9 mm, con un disassamento del cilindro di 4,5 mm per ridurre l'attrito (i valori precedenti erano di 76,8x53,8 mm e 4 mm di offset). Con un alesaggio maggiorato e una corsa ridotta si configura un motore decisamente più 'superquadro', che permette di adottare valvole in titanio di dimensioni maggiori: 33 mm all'aspirazione (con forma a imbuto per ridurre la resistenza) e 26 mm allo scarico (le precedenti misuravano rispettivamente 30,5 e 25 mm).

Anche l'alzata è aumentata: sull'aspirazione è pari a 10,5 mm e sullo scarico 9,5 mm (precedenti: 9,2 mm / 8,4 mm), con un angolo tra le valvole più compatto, ora di 20,5° (era 21,5°). I bilancieri sono muniti di rivestimento in carbonio diamantato (DLC) e di un nano-film ultra resistente, che garantisce eccezionale resistenza all'usura e corretta lubrificazione. Le molle delle valvole presentano ora una sezione ovale. All'alimentazione provvede l'iniezione elettronica Honda PGM-FI, con corpo farfallato da 46 mm, tramite condotti discendenti rettilinei simmetrici più corti per migliorare la reattività della risposta in accelerazione.

Il nuovo motore è dotato di due condotti di scarico, ognuno con il proprio collettore, con raggio di curvatura graduale per rendere più fluido il flusso dei gas. I due terminali sono stati avvicinati di 24 mm al centro della moto per aumentare la centralizzazione delle masse.

Il rapporto di compressione è leggermente aumentato (da 13.8:1 a 13.9:1), mentre il pistone presenta ora un design di tipo "bridged-box" (più affidabile agli altissimi regimi), una novità assoluta per una moto da cross Honda. La maggiore rigidità del pistone converte in modo più efficiente la pressione di combustione in potenza, in maniera che, nonostante l'aumento dell'alesaggio, il pistone non debba sopportare nessuna massa supplementare. I fori dei getti d'olio per la lubrificazione del pistone passano da due a quattro, per ridurre gli attriti e massimizzare il raffreddamento.

Il nuovo albero motore con sezione ad H è più leggero di 350 g ma presenta la stessa massa inerziale, per mantenere una risposta consistente, elevata resistenza e rigidità. Per rendere il motore il più compatto possibile, è stata ridotta di 0,5 mm la distanza tra l'albero motore e il contralbero di bilanciamento, e di 1 mm la distanza tra l'albero motore e gli ingranaggi della trasmissione primaria. La catena di distribuzione è ora situata sulla destra, al fine di ridurre la distanza tra l'albero motore e la massa dell'alternatore.

Il nuovo motore della CRF250R è munito di avviamento elettrico, che sostituisce il pedale di avviamento. Ubicato in posizione centrale (la nuova forma del basamento assicura che tutte le masse inerziali siano più vicine al centro di gravità, per una maggiore maneggevolezza), il motore dirige la frizione unidirezionale e l'ingranaggio di rinvio tramite un limitatore di coppia con inserimento a pressione. La batteria agli ioni di litio è compatta e pesa solo 0,65 kg. L'aggiunta dell'avviamento elettrico ha aumentato il peso del motore di solo 1 kg.

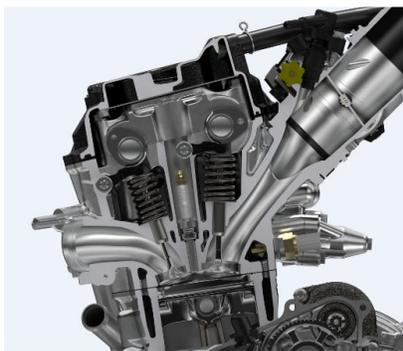
Un sistema con pompa di recupero riduce l'attrito e le perdite di "pompaggio" ai regimi elevati, scaricando l'olio e l'aria nel basamento e mantenendo la pressione negativa. L'olio motore lubrifica anche la frizione e il cambio. La capacità totale dell'olio è ora di soli 1.250 cm<sup>3</sup>, una riduzione apprezzabile rispetto ai valori precedenti di 850 cm<sup>3</sup> per il motore e 750 cm<sup>3</sup> per il cambio (1.600 cm<sup>3</sup> in totale).

L'ingranaggio conduttore combinato della pompa dell'olio, il filtro dell'olio e il passaggio dell'olio sono tutti situati sul lato destro del motore. Il percorso dell'olio attorno al motore è stato semplificato e accorciato, mentre la lubrificazione del sistema di distribuzione viene incanalata attraverso la testata verso la parte interna delle camme di aspirazione e di scarico, alimentando direttamente la superficie di scorrimento della camma e del bilanciere. I manicotti dell'acqua presentano un peso ridotto e uno spessore delle pareti passato da 4 a 3 mm.

Sebbene presenti le stesse dimensioni del modello precedente, la parte esterna della frizione è munita di una campana rivisitata, che assicura uniformità di rendimento negli usi estremi, anche grazie all'utilizzo di un materiale di attrito diverso sui due dischi esterni. Anche l'alloggiamento della leva della frizione è stato rivisitato ed è ora più semplice e leggero. Il cambio a 5 marce, fabbricato con un nuovo acciaio altamente resistente, è più leggero di 200 grammi, ed usa rapporti leggermente più corti in prima e in seconda marcia, mentre il rapporto di trasmissione finale presenta un dente in meno (48T) sulla corona.

L'interruttore di arresto motore e il pulsante di selezione mappe motore (EMSB, Engine Mode Select Button) sono situati in un piccolo alloggiamento sul lato sinistro del manubrio. Sono disponibili tre mappe, in grado di adattarsi alle condizioni di guida e alle preferenze del pilota: Mode 1 (Standard), Mode 2 (Smooth) e Mode 3 (Aggressive). Una piccola spia indica la modalità selezionata.

Il pulsante di avviamento è situato sul lato destro del manubrio. Il pattino in resina dell'alloggiamento dell'acceleratore è ora incorporato nel cavo stesso, riducendo il carico, con un dado zigrinato per la regolazione del gioco.



### **3.2 Telaio**

La CRF250R 2018 usa la stessa configurazione del telaio e delle sospensioni dell'attuale CRF450R, con gli stessi obiettivi: creare un connubio tra pilota e moto tale da ricevere un feedback ottimale dal terreno e aumentare aderenza e trazione della ruota posteriore, anche tramite una redistribuzione del peso verso il posteriore associata ad un baricentro più basso.

Con un peso ridotto di 340 grammi rispetto al modello precedente, il telaio in alluminio di settima generazione è caratterizzato da travi discendenti rastremate, che creano un equilibrio ottimale tra rigidità e flessibilità, garantendo un avantreno stabile e una sensazione di precisa direzionalità.

Rispetto al modello precedente, la CRF250R 2018 presenta geometrie della ciclistica inedite: l'interasse è pari a 1.486 mm (-3 mm), mentre la distanza tra il perno forcellone e il perno della ruota posteriore è pari a 573 mm (-15 mm). L'inclinazione del cannotto di sterzo è impostata su 27,5°, con avancorsa di 116 mm. Il centro di gravità è più basso di 1,4 mm.

Il telaietto reggisella è ora in alluminio estruso (al posto dell'alluminio forgiato), ed è più leggero del 20%, migliorando la centralizzazione delle masse. La sella è più alta di 6 mm (957 mm), e la luce a terra aumenta di 5 mm (327 mm). Il peso in ordine di marcia è di 103,3 kg, che diventano 108 kg con il pieno di benzina.

La forcella SFF-TAC-Air Showa del modello precedente è stata sostituita da una forcella a molla elicoidale Showa da 49 mm. Introdotta sull'attuale CRF450R, non è un'evoluzione della precedente forcella da 48 mm, ma una versione del kit Showa per la forcella in dotazione ai team impegnati nel campionato MX giapponese.

Al suo interno, il diametro del cilindro è di 25 mm, quello dell'asta è di 14 mm, e quello del pistone di compressione è di 39 mm. Come è lecito attendersi da una vera e propria sospensione da corsa, l'azione della forcella mantiene sempre perfettamente gestibili i movimenti della ruota anteriore. Ovviamente, è completamente regolabile.

Con un punto di attacco superiore più basso di 39 mm e situato sull'asse centrale della moto, l'ammortizzatore posteriore Showa è collegato, tramite leveraggio Pro-Link, a un forcellone in alluminio più leggero di 220 grammi.

Il disco anteriore a margherita da 260 mm offre un'efficiente dissipazione del calore, ottima potenza frenante e grande sensibilità sulla leva grazie alla pinza freno a due pistoncini; al posteriore c'è un disco a margherita da 240 mm con pinza a pistoncino singolo. I leggeri cerchi in alluminio, con raggi a montaggio diretto, riducono le masse non sospese. Misurano 21x1,6" davanti e 19x1,85" dietro. Gli pneumatici Dunlop GEOMAX MX3S di primo equipaggiamento misurano 80/100-21" e 100/90-19".

La nuova CRF250R 2018 è dotata dello stesso serbatoio in titanio da 6,3 litri della CRF450R che, con 1.039 grammi di peso, è ben 513 grammi più leggero del precedente componente in plastica. Il mezzo chilo di peso in meno contribuisce in modo significativo ad abbassare il baricentro. Dal punto di vista ergonomico, il tappo appiattito e il profilo basso consentono al pilota di spostarsi in avanti facilmente.

Le bellissime plastiche con superfici fluide contribuiscono a facilitare i movimenti del pilota. La sezione frontale è più stretta, e il parafango anteriore dirige il flusso d'aria verso i radiatori in maniera più efficiente. Inoltre, le grafiche stampate con la tecnica dell'inserimento della pellicola, coprono un'ampia zona con caratteristiche antigraffio.

**5. Caratteristiche tecniche Honda CRF250R 2018**

<b>MOTORE</b>	
Tipo	Monocilindrico 4T, raffreddato a liquido, 4 valvole DOHC
Cilindrata	249,4 cc
Alesaggio x corsa	79 x 50,9 mm
Rapporto di compressione	13,9 : 1
Capacità totale olio	1.250 cm <sup>3</sup>
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI, con selezione mappature EMSB
Capacità serbatoio	6,3 litri
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Accensione	Elettronica transistorizzata
Avviamento	Elettrico
<b>TRASMISSIONE</b>	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Tipo di cambio	5 marce, sempre in presa
Trasmissione finale	A catena
<b>TELAIO</b>	
Tipo	Doppio trave in alluminio
<b>CICLISTICA</b>	
Dimensioni (L×L×A)	2.183 x 827 x 1.274 mm
Interasse	1.486 mm

Inclinazione canotto	27,5°
Avancorsa	116 mm
Altezza sella	957 mm
Altezza da terra	327 mm
Peso in o.d.m. con il pieno	108 kg
<b>SOSPENSIONI</b>	
Anteriore	Forcella Showa a steli rovesciati da 49 mm
Posteriore	Monoammortizzatore Pro-Link Showa
<b>RUOTE</b>	
Anteriore	A raggi, cerchi e mozzi in alluminio
Posteriore	A raggi, cerchi e mozzi in alluminio
<b>PNEUMATICI</b>	
Anteriore	80/100-21" Dunlop MX3S
Posteriore	100/90-19" Dunlop MX3S
<b>FRENI</b>	
Anteriore	Disco wave da 260 mm, pinza a due pistoncini
Posteriore	Disco wave da 240 mm, pinza singolo pistoncino

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e possono variare senza preavviso