

HONDA CRF250 RALLY

Data del comunicato stampa: 7 novembre 2016

Caratteristiche modello: *il sogno di guidare tutti i giorni una moto ispirata alla Dakar, la competizione motociclistica più dura del mondo, è realtà. La CRF250 Rally nasce come 'tuttofare' per gli spostamenti quotidiani, le gite del fine settimana e i viaggi avventura. Piccola nella cilindrata ma generosa nei contenuti, vanta sospensioni ad escursione maggiorata, freni potenziati, grande autonomia (serbatoio da 10,1 litri e consumi di 33,3 km/l nel ciclo medio WMTC), ABS a due canali, ottima protezione aerodinamica e luci a LED. La CRF250 Rally è omologata Euro4.*



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
 - 3.1. Stile ed equipaggiamento
 - 3.2. Telaio e ciclistica
 - 3.3. Motore
4. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Se la rinnovata CRF250L rappresenta l'ideale *dual-purpose* per chi a una moto facile, pratica e brillante chiede anche consumi ridotti e capacità di adattarsi a ogni percorso, la nuova CRF250 Rally va intesa come una piccola moto per grandi avventure. Alta nell'impostazione, compatta nelle forme ma al tempo stesso "maxi" nei contenuti, ha il fascino della moto pronta ad affrontare qualsiasi viaggio, a qualsiasi latitudine, su qualsiasi percorso.

Il suo DNA deriva direttamente da quello della CRF450 Rally del Team HRC, di cui riprende lo spirito estremo portando sul mercato delle piccole cilindrato qualcosa di veramente nuovo e davvero affascinante. Con la nuova CRF250 Rally non c'è bisogno di essere un pilota di fuoristrada per sentirsi pronti a partire per una tappa nel deserto, perché è leggera, facile da guidare, affidabile, brillante e assolutamente inarrestabile.

Il globo non ha confini, decidi la partenza, dove arrivare spetta a te.

Mr. Eiji Sugiyama, Large Project Leader (LPL) 17YM CRF250 RALLY

"Il segmento delle moto rally-replica è per noi assolutamente stimolante e lo affrontiamo con lo stesso approccio umano e la stessa visione globale che serve al Team HRC per competere alla Dakar. Incrementare le potenzialità 'adventure' della CRF250L e aprire nuove opportunità, sia ai giovani piloti che ai più esperti, era un nostro obiettivo primario. Con la CRF250 Rally abbiamo quindi realizzato una moto del tutto simile nell'aspetto alla CRF450 Rally costruita dalla HRC, ma piacevole da guidare sia su strada che in fuoristrada, per le gite del fine settimana o per i lunghi viaggi, con in più la facilità di guida e la praticità necessarie per gli spostamenti quotidiani. Una moto che porta lo spirito dei rally-raid in ogni occasione di guida."

2. Panoramica del modello

La CRF250 Rally si basa tecnicamente sulla *dual-purpose* CRF250L, ma vanta un allestimento tecnico ed estetico che la rendono una moto di piccola cilindrata veramente esclusiva. Lo stile si basa sulla CRF450 Rally del Team HRC, tanto che a prima vista le differenze estetiche sono davvero poche. Il frontale con cupolino trasparente, i fari minimalisti a LED, i convogliatori protesi ad abbracciare la forcella, l'attillata zona mediana, la coda con le ampie tabelle portanumero, l'enorme paracoppa e la strumentazione rialzata e verticale, fanno della nuova CRF250 Rally una giovane moto da sogno per gli amanti del fuoristrada di tutte le età.

Il capiente serbatoio carburante offre un'autonomia elevata e il cruscotto digitale fornisce tutte le informazioni necessarie al pilota per tenere sotto controllo la moto. Le sospensioni a lunga escursione e l'elevata luce a terra massimizzano le capacità in fuoristrada, anche grazie all'impianto frenante sicuro e ben modulabile dotato di ABS a due canali. Il motore Euro 4 da 250 cc regala un'erogazione brillante a tutti regimi, con generosi valori di potenza per affrontare anche i tracciati più impervi.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

Fin dal primo sguardo la CRF250 Rally ispira avventure sulle lunghe distanze. La protezione aerodinamica e la perfetta visibilità anteriore sono garantiti dall'ampio cupolino trasparente, mentre i generosi convogliatori laterali coprono efficacemente le gambe del pilota. La zona mediana è snella per massimizzare il controllo della moto con le gambe. La coda è slanciata, con ampi fianchetti portanumero che simulano i grandi serbatoi aggiuntivi della CRF450 Rally che corre alla Dakar. C'è un pratico vano portaoggetti sotto al fianchetto sinistro e la leva del cambio ha la testa snodata per evitare le rotture in caso di caduta. Gli ampi paramani proteggono dal vento e dallo sporco. Il grande paracoppa evita danni quando si affrontano i percorsi offroad più impegnativi. La sella è a 895 mm da terra (+20 mm rispetto alla CRF250L).

L'impianto luci è sofisticato ed efficiente. Il gruppo ottico anteriore a LED, asimmetrico, rende lo "sguardo" della CRF250 Rally inconfondibile. Il gruppo ottico posteriore è inserito nello sfaccettato gruppo paraspruzzi più portatarga. Gli indicatori di direzione sono a LED. La posizione del cruscotto digitale replica quella delle moto da rally professionali: alta e verticale, sospesa dietro al cupolino, offre al pilota un'immediata visualizzazione delle informazioni anche guidando in piedi sulle pedane.

Non esistono lunghi viaggi senza grande autonomia. Ecco perché la CRF250 Rally ha un serbatoio da 10,1 litri (compresa la riserva da 1,6 litri), che con gli efficienti consumi di 33,3 km/l (ciclo medio WMTC) permettono percorrenze superiori ai 300 km con un pieno di benzina. Il tappo del serbatoio è incernierato per la massima praticità.

La CRF250 Rally è disponibile nella sola livrea *Extreme Red*, totalmente ispirata alla CRF450 Rally del Team HRC.

3.2 Telaio e ciclistica

Il telaio della CRF250 Rally è in acciaio ed è composto da due travi discendenti (a sezione ovale) e da una semi-doppia culla inferiore. L'interasse di 1.455 mm è associato a un'inclinazione del canotto di sterzo di 28,1°, per un'avancorsa di 114 mm e un'altezza da terra di ben 270 mm (+15 mm rispetto alla CRF250L). La sella è posta a 895 mm e il peso con il pieno di benzina è di appena 157 kg.

La forcella Showa a steli rovesciati da 43 mm ha un'escursione di ben 250 mm e per aumentare la luce a terra è più lunga di 50mm rispetto a quella della CRF250L. Rigida e leggera, prevede lo smorzamento elastico su un lato e quello idraulico sull'altro, con set-up dedicato per questo modello che aspira alle avventure sulle lunghe distanze. Il perno ruota anteriore da 17 mm assicura la necessaria rigidità e un'ottima precisione di guida.

L'ammortizzatore posteriore con leveraggio Pro-Link e cilindro del pistone da 40 mm determina un'escursione ruota ragguardevole, pari a 265 mm (+25 mm rispetto alla CRF250L, grazie ad un diverso snodo triangolare del leveraggio), ed ha un coefficiente elastico della molla dedicato per uniformarsi all'assetto della CRF250 Rally.

Il forcellone è di tipo pressofuso monoblocco in alluminio, una struttura che consente la realizzazione di forme complesse e l'ottimale bilanciamento fra rigidità e flessibilità riducendo al contempo le masse non sospese. Il registro tendicatena è realizzato in alluminio estruso.

Rispetto alla CRF250L, il disco freno anteriore della CRF250 Rally è maggiorato e di tipo flottante, misura infatti 296 mm e su di esso agisce una pinza Nissin a due pistoncini. L'ABS a due canali è di serie.

I cerchi in alluminio con raggi in acciaio misurano 21" all'anteriore e 18" al posteriore, come si conviene ad una vera enduro, e montano pneumatici tassellati dal disegno adatto a circolare con sicurezza anche su strada, oltre a rendere reperibili coperture specialistiche per chi intende affrontare il fuoristrada impegnativo. Utile in questo contesto il pedale del cambio con snodo pieghevole.

3.2 Motore

Il motore monocilindrico bialbero (DOHC) a 4 valvole da 250 cc (76 x 55 mm) con raffreddamento a liquido garantisce un'estrema regolarità di erogazione. La potenza massima è pari a 24,8 CV (18,2 kW) a 8.500 giri/min, mentre la coppia massima è di 22,6 Nm a 6.750 giri/min. Si tratta dello stesso propulsore in dotazione alla CRF250L 2017.

L'estrema efficienza di aspirazione, alimentazione e scarico è il frutto di un'attenta progettazione. Il sistema di iniezione elettronica PGM-FI prevede un corpo farfallato da 38 mm che riceve l'aria da un airbox dotato di condotto diretto. Il terminale di scarico ha diametro di 115 mm e prevede due camere per un ottimale silenziamento e un piacevole sound. Ospita il catalizzatore e si avvale di un collettore di grandi dimensioni rispetto alla cilindrata che permette al motore di "respirare" in modo efficiente, aumentandone il "tiro" a tutti i regimi.

Per realizzare un perfetto mix tra affidabilità, potenza e consumi ridotti, il motore della CRF250 Rally sfrutta un bilanciante a rullo per la distribuzione, estremamente compatto ed efficiente grazie al basso attrito, contribuendo così a realizzare una testata compatta. Per ridurre le perdite interne dovute all'attrito, il cilindro è di tipo disassato e il pistone è realizzato con un materiale speciale e un rivestimento al molibdeno. La pompa dell'olio è dotata di una struttura di sfianto interna che impedisce l'aerazione dell'olio non in pressione.

Questo vivace monocilindrico ha diverse peculiarità. Il perno di banco sfrutta un semicuscinetto metallico inserito a pressione, mentre i cuscinetti dell'albero motore utilizzano bronzine in ghisa. Il vantaggio è un peso ridotto e un funzionamento del motore fluido, al contempo aumenta la rigidità del carter e si riducono al minimo gli effetti dell'espansione termica. Un contralbero di bilanciamento primario riduce ulteriormente le vibrazioni, mentre il cambio a sei rapporti e la frizione, rinforzati, sono progettati per far fronte alle sollecitazioni della guida in fuoristrada, anche nelle condizioni più severe.

L'impianto di raffreddamento utilizza un radiatore ad alta efficienza da 10,7 kW, montato sul lato sinistro della moto e protetto da una griglia in polipropilene con convogliatore d'aria per garantire un cospicuo flusso d'aria ad ogni andatura. Una ventola di raffreddamento con termostato, montata su un solido supporto, mantiene sempre la temperatura di esercizio al giusto livello, perfino nel traffico più congestionato e nei passaggi off-road più difficili.

La nuova CRF250 Rally è omologata Euro 4.

4. Caratteristiche tecniche Honda CRF250 Rally

| | |
|--|---|
| MOTORE | |
| Tipo | 4T, monocilindrico, bialbero a 4 valvole, raffreddato a liquido, Euro 4 |
| Cilindrata | 250 cc |
| Alesaggio × Corsa | 76 x 55 mm |
| Rapporto di compressione | 10,7 : 1 |
| Potenza massima | 24,8 CV (18,2 kW) a 8.500 giri/min |
| Coppia massima | 22,6 Nm a 6.750 giri/min |
| Capacità totale olio | 1,8 litri |
| ALIMENTAZIONE | |
| Tipo | Iniezione elettronica PGM-FI |
| Capacità serbatoio benzina | 10,1 litri |
| Consumi | 33,3 km/l (ciclo medio WMTC) |
| IMPIANTO ELETTRICO | |
| Avviamento | Elettrico |
| Capacità batteria | 12V-7AH |
| Uscita ACG | 324 W a 5.000 giri/min |
| TRASMISSIONE | |
| Frizione | Multidisco in bagno d'olio |
| Cambio | 6 marce |
| Trasmissione finale | A catena |
| TELAIO | |
| Tipo | Perimetrale semi-doppia culla in acciaio |
| DIMENSIONI E PESO | |
| Dimensioni (LxLxA) | 2.210 x 900 x 1.425 mm |
| Interasse | 1.455 mm |
| Inclinazione cannotto di sterzo | 28,1° |
| Avancorsa | 114 mm |
| Altezza sella | 895 mm |
| Altezza da terra | 270 mm |
| Peso in ordine di marcia e con il pieno di benzina | 157 kg |
| Raggio di sterzata | 2,3 m |

| | |
|-----------------------|---|
| SOSPENSIONI | |
| Anteriore | Forcella a steli rovesciati da 43 mm |
| Posteriore | Forcellone in alluminio con ammortizzatore (diametro pistone 40 mm) e architettura Pro-Link |
| RUOTE | |
| Anteriore | In alluminio, a raggi (21"x1.60") |
| Posteriore | In alluminio, a raggi (18"x2.15") |
| PNEUMATICI | |
| Anteriore | 3.00-21 51P |
| Posteriore | 120/80-18M/C 62P |
| FRENI | |
| Anteriore | Disco wave da 296 mm con pinza a 2 pistoncini, ABS |
| Posteriore | Disco wave da 220 mm con pinza a pistoncino singolo, ABS |
| STRUMENTAZIONE | |
| Tipo | Digitale |

Tutte le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate secondo gli standard del ciclo WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni «base» della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori.