

HONDA CRF250L 2017

Data del comunicato stampa: 7 novembre 2016

Aggiornamenti modello: con un nuovo look derivato dalla specialistica CRF450R, la versatile e brillante nuova CRF250L ha un motore con più coppia e potenza rispetto al modello precedente grazie ai sistemi di aspirazione e scarico riprogettati. Il 2017 porta una strumentazione aggiornata con contagiri, l'omologazione Euro4. L'ABS a due canali è di serie.



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

Una versatile moto da enduro di 250 cc è in grado di adattarsi a svariati scenari. È a proprio agio nel traffico urbano – grazie alle dimensioni compatte, al peso ridotto e all'eccezionale manovrabilità – ed allo stesso tempo, con le sospensioni a lunga escursione, la sella bassa e la rassicurante tenuta di strada, diverte sia su asfalto che in fuoristrada. Una moto così offre tante nuove opportunità di svago e utilizzo agli amanti delle due ruote, indipendentemente dall'esperienza del pilota.

La Honda CRF250L, lanciata in Europa nel corso del 2012, rispecchia perfettamente questa categoria, in grado di attrarre i motociclisti più esperti, che la usano spesso come seconda moto, e di avvicinare alle due ruote i piloti più giovani, che scelgono questo modello come alternativa originale allo scooter e per ampliare i propri orizzonti ai percorsi *offroad*.

E siccome per una moto tuttotfare lo stile è importante, la CRF250L cattura gli sguardi con il suo look ispirato alla specialistica CRF450R.

Mr. Eiji Sugiyama, Large Project Leader (LPL) 17YM CRF250L

"La CRF250L è un modello globale che ha avuto un grande successo in tutto il mondo. L'obiettivo del suo aggiornamento consisteva nel migliorarne le prestazioni offrendo nuove opportunità sia ai motociclisti giovani che agli esperti, indipendentemente dal tipo di percorso da affrontare. A tal fine, abbiamo aumentato la potenza, impreziosito il look e migliorato la sicurezza. Consapevoli del fatto che per molti la CRF250L rappresenta l'inizio della propria avventura su due ruote, la nuova CRF250L è un modello accessibile, affidabile e divertente da guidare per chiunque."

2. Panoramica del modello

La CRF250L è una moto da enduro davvero versatile. Rispetto al modello introdotto sul mercato per la prima volta nel 2012, il resistente telaio in acciaio a semi-doppia culla, la forcella a steli rovesciati Showa da 43 mm e la sospensione posteriore Honda Pro-Link, sono invariati, mentre dal punto di vista estetico è immediatamente riconoscibile grazie al look del tutto simile alla nuova strepitosa CRF450R 2017. Tra le altre novità, la strumentazione con contagiri.

Il motore da 250 cc presenta valori di coppia e potenza massima migliorati, grazie ai sistemi di aspirazione, alimentazione e scarico aggiornati e resi più efficienti. La nuova CRF250L è omologata Euro4.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

La CRF250L è una moto estremamente versatile, concepita per adattarsi a ogni tipo di utilizzo. La carrozzeria snella è utile non solo nel traffico urbano ma anche in fuoristrada, perché la sella prolungata fin sopra al serbatoio consente al motociclista di trasferire il proprio peso liberamente.

Il nuovo cruscotto digitale comprende ora anche il contagiri a barre, oltre al tachimetro, all'indicatore del livello benzina e all'orologio. Il nuovo design della coda, composta dallo slanciato parafango, dalla nuova luce posteriore con indicatori di direzione più piccoli e dal portatarga minimalista, conferisce al look della CRF250L una grinta inaspettata.

Il profondo aggiornamento della CRF250L ha portato importanti benefici anche dal punto di vista dell'autonomia e dei consumi. Il serbatoio della benzina è infatti leggermente più grande, ora da 7,8 litri (compresa la riserva di 1,8 litri) e grazie all'efficienza migliorata, il consumo medio è di ben 33,3 km/l nel ciclo medio WMTC, che permette alla guizzante enduro Honda di percorrere oltre 250 km con un pieno di carburante.

L'unica colorazione disponibile per la CRF250L 2017 è l'evocativo *Extreme Red*, tipico dei modelli Honda da competizione.

3.2 Telaio e ciclistica

Il telaio della CRF250L è in acciaio e ricalca il layout di quello in alluminio delle CRF-R dato che è composto da due travi discendenti (a sezione ovale) e da una semi-doppia culla inferiore. L'interasse di 1.445 mm è associato a un'inclinazione del canotto di sterzo di 27,6°, per un'avancorsa di 113 mm e un'altezza da terra di ben 255 mm. La sella è posta a 875 mm e il peso con il pieno di benzina è di soli 146 kg.

La forcella Showa a steli rovesciati da 43 mm ha un'escursione di ben 250 mm. Rigida e leggera, prevede lo smorzamento elastico su un lato e quello idraulico sull'altro. Il perno ruota anteriore da 17 mm (+2 mm) migliora la rigidità e la precisione di guida. L'ammortizzatore posteriore con leveraggio Pro-Link e cilindro del pistone da 40 mm determina un'escursione ruota ragguardevole, pari a 240 mm.

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.

Il freno anteriore prevede un disco wave da 256 mm con pinza a due pistoncini, mentre il freno posteriore è dotato di un disco wave da 220 mm morso da una pinza a singolo pistoncino. 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.

3.3 Motore

Il motore monocilindrico bialbero (DOHC) a 4 valvole da 250 cc (76 x 55 mm) con raffreddamento a liquido presenta per il 2017 valori più elevati di coppia (+0,6 Nm) e di potenza (+1,7 CV), mantenendo 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.

Le prestazioni migliorate derivano dalle novità relative ad aspirazione, alimentazione e scarico. Il sistema di iniezione elettronica PGM-FI prevede un nuovo corpo farfallato da 38 mm (era da 36 mm sul modello precedente) 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 senza sacrificio per la piacevolezza del sound. Ospita il catalizzatore e si avvale di un collettore maggiorato che permette al motore di "respirare" in modo più efficiente, aumentandone il "tiro" a tutti i regimi. C'è un vantaggio anche in termini di peso, dato che l'impianto pesa 450 grammi meno del precedente.

Per realizzare un perfetto mix tra affidabilità, potenza e consumi ridotti, il motore della CRF250L sfrutta un bilanciante a rullo per la distribuzione, estremamente compatto ed efficiente grazie al basso attrito, contribuendo così a realizzare una testata più 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 sfiato 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 gestionato e nei passaggi off-road più difficili.

La nuova CRF250L 2017 è omologata Euro 4.

4. Caratteristiche tecniche Honda CRF250L 2017

MOTORE	
Tipo	4T, monocilindrico, bialbero a 4 valvole, raffreddato a liquido, Euro4
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	7,8 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)	2.195 x 815 x 1.195 mm
Interasse	1.445 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27,6°
Avancorsa	113 mm
Altezza sella	875 mm
Altezza da terra	255 mm
Peso in ordine di marcia e con il pieno di benzina	146 kg
Raggio di sterzata	2,3 m

SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella a steli rovesciati da 43 mm
Posteriore	Forcellone in alluminio con monoammortizzatore (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 256 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.