

HONDA CRF450R 2016

Data comunicato stampa: 12 giugno 2015

Aggiornamenti modello: la CRF450R presenta una nuova forcella KYB ad aria (Pneumatic Spring Fork) rivisitata con steli da 48 mm, modificata nelle dimensioni, nella rigidità dei foderi e nei controlli di smorzamento, oltre che nella gamma di regolazioni, ora ancora più accurate. Analogamente, l'ammortizzatore KYB è caratterizzato da nuovi valori di smorzamento e da una maggiore possibilità di regolazione, con il rapporto Pro-Link ottimizzato. Piccole modifiche alla geometria dello sterzo si combinano con le prestazioni aggiornate delle sospensioni per migliorare il controllo, la stabilità e facilità d'uso, tutte caratteristiche derivate dalle moto da gara del Team HRC.



Sommario:

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

1. Introduzione

Fin dalla sua introduzione nel 2002 la Honda CRF450R ha coniugato la fruibilità della potenza al massimo controllo, definendo il concetto di "equilibrio" dal punto di vista del pilota. Permettendo sia ai professionisti che agli amatori di trarre contemporaneamente il meglio da sé e dalla moto, si è imposta come modello di riferimento per affidabilità, prestazioni globali e qualità costruttiva.

Oggetto di un'evoluzione continua, modello dopo modello, frutto del costante impegno nelle competizioni mondiali ai massimi livelli, nel 2013 la CRF450R ha ricevuto un nuovissimo telaio caratterizzato dalla massima centralizzazione delle masse, modellato intorno alla forcella rovesciata KYB ad aria, un'importante passaggio evolutivo concepito per aiutare i piloti a curvare con il minimo sforzo, sia a terra sia in aria durante i salti.

La CRF450R 2014 è stata caratterizzata da una serie di modifiche alle sospensioni, con un aumento significativo delle prestazioni del motore agli alti regimi, grazie all'adozione di parti sviluppate dal Team HRC. Le modifiche apportate sulla CRF450R 2015 offrivano sensazioni del tutto simili alla versione Factory impiegata nel mondiale MX1 e, in Europa, la domanda ha ampiamente superato l'offerta. Praticamente tutti i modelli prodotti sono stati venduti con grande anticipo. Per la CRF450R 2016 gli aggiornamenti sono incentrati sulle sospensioni e sulle modifiche alla geometria dello sterzo – sempre messi a punto e realizzati grazie all'esperienza maturata sul campo dal Team HRC.

2. Panoramica del modello

Avendo praticamente ridefinito, fin dalla sua introduzione, il punto di riferimento per il feeling sull'avantreno, la nuova forcella KYB ad aria Pneumatic Spring Fork (PSF2) con steli da 48 mm, è stata rivisitata per migliorare il controllo, la stabilità e il bilanciamento tra la sospensione anteriore e posteriore; la corsa rimane invariata ma la forcella risulta ora più lunga, con una maggiore rigidità dei foderi.

Entrambi i livelli di smorzamento in compressione e in estensione sono più costanti per mantenere il controllo del punto di massima compressione, mentre la gamma di regolazioni è stata ampliata. Anche l'ammortizzatore posteriore ha un maggiore smorzamento in estensione nella fase medio-alta della sua corsa ed è stato introdotto un nuovo rapporto Pro-Link. Il nuovo ammortizzatore è dotato anche di una gamma più ampia di regolazioni.

Il nuovo assetto delle sospensioni ha comportato piccole modifiche alla geometria dello sterzo che complessivamente sono state introdotte per migliorare il controllo, la sensibilità e la facilità d'uso dal punto di vista del pilota. Altri aggiornamenti includono un nuovo design del supporto delle pedane e una catena di trasmissione più leggera.

Con le novità introdotte nel 2015 la CRF450R ha ricevuto un'erogazione di potenza migliorata e una eccellente trazione della ruota posteriore fin dai regimi più bassi, con la potenza massima aumentata grazie all'adozione di una nuova testa, un nuovo sistema di scarico e una messa a punto ottimale del sistema di iniezione PGM-FI Dual Fuel, il tutto con specifiche HRC. Inoltre l'introduzione del pulsante di selezione delle mappature (EMSB) Honda situato sul lato destro del manubrio, ha consentito ai piloti di scegliere fra 3 diverse modalità di guida. La modalità 1 per una combinazione standard di mappe di accensione e di iniezione di carburante, la modalità 2 per un controllo dell'accelerazione dolce e lineare e la modalità 3 aggressiva, reattiva e dedicata all'espressione costante della massima potenza. Considerati gli ottimi riscontri del pubblico sia in termini di efficacia che di prestazioni assolute, sulla CRF450R 2016 il motore è rimasto invariato.

3. Caratteristiche principali

3.1 Telaio

Il telaio a semi-doppio trave in alluminio di sesta generazione da 9,35 kg è stato modellato sin dall'inizio intorno alla forcella KYB PSF da 48 mm e agisce in sinergia con le migliorate performance delle sospensioni (rispetto alla tradizionale forcella con molle in acciaio) per offrire un'eccellente aderenza dello pneumatico anteriore e una straordinaria agilità in curva.

La forcella ad aria di seconda generazione (PSF2) presentava particolari vantaggi nelle transizioni direzionali dalla fase di compressione alla fase di estensione. Per migliorare la gestione, il bilanciamento delle sospensioni e la stabilità, la forcella è ora più lunga di 5 mm (la corsa rimane invariata a 310 mm) e presenta una maggiore

rigidità dei foderi esterni aumentando il diametro a 54mm (53,5mm nel modello precedente) proprio sotto la piastra superiore.

Entrambe le forze di smorzamento in compressione e in estensione sono state aumentate per ottenere un maggior controllo sulle frenate brusche o in fase di atterraggio e la gamma di regolazioni è stata incrementata da 4 clic a 8 clic. Tutti i registri sono integrati sui tappi della forcella, in Alumite, con smorzamento separato per alte e basse velocità in compressione e in estensione sul lato sinistro e sul lato destro di ciascun tappo. Il precarico viene regolato tramite una valvola dell'aria Schrader.

Il compatto ammortizzatore posteriore KYB offre un maggior smorzamento in estensione e uno smorzamento lievemente più basso in compressione, oltre al nuovo rapporto di leveraggio Pro-Link. La corsa è di 133,5mm, con un'escursione totale di 315mm. I registri dello smorzamento alte/basse velocità in compressione ed estensione, sono posizionati sopra il serbatoio del gas per un facile accesso.

Le modifiche alla lunghezza della forcella unitamente al nuovo Pro-Link, combinati insieme costituiscono una piccola – ma importante – modifica alla geometria dello sterzo. L'inclinazione del canotto di sterzo passa così da 27,07° a 27,15°, con un'avancorsa aumentata di 1 mm, per raggiungere 117mm. Il peso in ordine di marcia rimane di 110,6 kg.

La disposizione razionale dei componenti intorno al telaio contribuisce alla centralizzazione delle masse. Tutti i componenti elettrici, la centralina, il condensatore, il regolatore e il cablaggio, sono leggeri e disposti in posizione centrale sotto il corpo farfallato.

Le sovrastrutture della CRF450R sono coerenti con l'etica Honda definita MM (*Man maximum / Machine minimum*: "prima l'uomo, poi la macchina"), ossia con l'idea di una moto costruita principalmente sulle esigenze del pilota. L'ergonomia di guida ottimale è il cuore della progettazione della CRF450R.

A tal fine, i fianchetti, i convogliatori, la sella e il serbatoio hanno forme snelle e affusolate che offrono al pilota grande libertà e flessibilità nei movimenti. Le grafiche CRF e la cura dei dettagli rispecchiano alla perfezione lo stile Factory. Le griglie dei radiatori sono nere in un'area particolarmente difficile da pulire. Il tubo flessibile del carburante semplificato, agevola la pulizia e la manutenzione; la capacità del serbatoio è di 6,4 litri.

Il disco freno a margherita da 260mm migliora la dissipazione del calore e offre una maggiore potenza frenante oltre a una grande reattività, anche grazie alla pinza a doppio pistoncino che agisce su di esso; sul posteriore è montato un disco a margherita di 240 mm con pinza a singolo pistoncino.

I leggeri cerchi in alluminio, con mozzi a montaggio diretto dei raggi, riducono il peso non sospeso; l'anteriore è da 21"x1,6" mentre al posteriore c'è un 19"x2,5", entrambi con pneumatici Dunlop MX52F/MX52

3.2 Motore

La CRF450R 2016 utilizza esattamente le stesse specifiche del motore da 449 cc del modello 2015. La particolare attenzione riservata dal Team HRC nello sviluppo del propulsore ha prodotto una maggiore potenza e coppia ai regimi bassi, con un'erogazione di potenza fluida e lineare ai regimi medi, oltre a un'aumentata potenza massima e a un allungo superiore. Queste migliorie hanno offerto e offrono tuttora al pilota la sicurezza necessaria per aprire prima il gas, mantenerlo aperto per più tempo in qualsiasi punto dei tracciati e ridurre l'uso del cambio potendo insistere più a lungo con la stessa marcia.

Le misure di alesaggio e corsa sono di 96 x 62,1mm, con valvole di aspirazione da 36 mm e valvole di scarico da 31 mm. Il rapporto di compressione è di 12.5 : 1, la potenza massima è di 39,5 kW (53,7 CV) a 9.000 giri/min con una coppia massima di 48 Nm a 7.000 giri/min.

Le spettacolari prestazioni della CRF450R sono frutto della testata Unicam a 4 valvole di ultima generazione e dell'evoluto sistema di scarico. La testata gode delle specifiche HRC messe a punto per la moto factory ed è caratterizzata da condotti di scarico che si aprono verso destra anziché verso sinistra. Ciò consente l'uso di un collettore di scarico più corto e ottimizzato che non gira intorno alla trave discendente del telaio. I doppi terminali di scarico sono caratterizzati da un largo diametro interno. Il sistema di iniezione PGM-FI Dual Fuel è mappato coerentemente con la grande efficienza del motore. Il corpo farfallato da 46 mm, impiega una molla di ritorno morbida per un'azione leggera che riduce l'affaticamento.

Per garantire una maggiore durata, tutte le marce eccetto la prima sono costruite in nichel cromo molibdeno. Questo materiale è più resistente del 10% rispetto all'acciaio cromo molibdeno (SCM, Steel Chrome Molybdenum), senza il minimo compromesso in termini di peso. Tra le novità del modello 2016, il diametro dei rullini della catena di trasmissione ridotto da 38 a 34 mm.

Ciò che rende il motore della CRF450R facile da utilizzare non è semplicemente un'erogazione fluida di potenza e di coppia; il componente essenziale che consente al pilota di adattare in modo completo e istantaneo la moto alle sue esigenze è il pulsante di selezione delle mappe (EMSB).

Questa soluzione rappresenta una vera e propria svolta per gli amatori che, invece di regolare la moto durante la settimana sperando che le condizioni non cambino nel corso del weekend, potranno semplicemente fermarsi con il motore al minimo e selezionare la mappa successiva nella sequenza tenendo brevemente premuto il pulsante (meno di un secondo).

Con una rapida pressione del pulsante, un LED ad alta visibilità integrato e una serie di lampeggi consecutivi segnalano la mappa in uso. Se viene selezionata un'altra mappa, la nuova scelta è sempre confermata al pilota attraverso i lampeggi.

La modalità 1 utilizza la combinazione standard delle mappe di accensione e iniezione di carburante per offrire un'erogazione bilanciata di potenza e coppia. La modalità 2 è stata progettata per fondi sdruciolevoli e fangosi e offre un controllo assoluto dell'accelerazione in modo da gestire agevolmente anche l'ultimo impulso di trazione. La modalità 3 offre una erogazione della potenza massima, aggressiva, decisa e reattiva ai regimi alti, per percorrere ad esempio tratti di sabbia soffice. Le modalità 2 e 3 possono essere ulteriormente personalizzate con l'hardware e il software di mappatura "HRC setting tool" esistenti.

5. Caratteristiche tecniche Honda CRF450R 2016

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico 4T, raffreddato a liquido, 4 valvole Unicam
Cilindrata	449,7 cc
Alesaggio x corsa	96 x 62,1mm
Rapporto di compressione	12,5 : 1
Potenza massima	39,5 kW (53,7 CV) @ 9.000 giri/min
Coppia massima	48 Nm @ 7.000 giri/min
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI Dual Fuel
Capacità serbatoio	6,3 litri
IMPIANTO ELETTRICO	
Accensione	Elettronica transistorizzata
Avviamento	A pedale
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	5 marce, sempre in presa
Trasmissione finale	A catena
TELAIO	
Tipo	Doppio trave in alluminio
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	2.194 x 827 x 1.274 mm
Interasse	1.494 mm
Inclinazione canotto	27 °15'

Avancorsa	117 mm
Altezza sella	955 mm
Altezza da terra	332 mm
Peso in ordine di marcia con il pieno	110,6 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella Kayaba PFS2 con steli da 48 mm (escursione 310 mm)
Posteriore	Ammortizzatore Kayaba con Honda Pro-Link (escursione 315 mm, corsa 133,5 mm)
RUOTE	
Anteriore	A raggi, cerchi e mozzi in alluminio
Posteriore	A raggi, cerchi e mozzi in alluminio
PNEUMATICI	
Anteriore	80/100-21" Dunlop MX52F
Posteriore	100/90-19" Dunlop MX52
FRENI	
Anteriore	Disco wave da 260 mm, pinza a 2 pistoncini
Posteriore	Disco wave da 240 mm, pinza a 1 pist.

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e possono cambiare senza preavviso.