

HONDA CRF250R 2022

Data del comunicato stampa: 30 luglio 2021

Aggiornamenti al modello: la nuova CRF250R è più forte che mai grazie all'adozione della ciclistica Campione del Mondo MXGP, identica a quella della CRF450R 22YM. Il mirato sviluppo della testata garantisce un notevole incremento della coppia a bassi regimi, nuovi radiatori migliorano l'efficienza, la frizione ora ha 9 dischi, mentre il cambio rinforzato presenta rapporti rivisti.



Sommario:

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

1. Introduzione

La classe MX2 è un duro campo di battaglia e la CRF250R di Honda si è sempre dimostrata un'arma affilata. Il mondo delle competizioni ha posto le basi dell'evoluzione costante e continua di questo modello dando la possibilità sia agli amatori che ai piloti professionisti di sfruttare al massimo la propria moto, moto metro dopo metro, giro dopo giro.

Per il modello 2018 la CRF250R aveva beneficiato di una riprogettazione totale secondo la filosofia "Absolute Holeshoot" introdotta dal modello CRF450R del 2017, con cui condivideva il telaio di settima generazione, la geometria perfezionata e le sospensioni Showa. Fu dotata anche del nuovissimo motore DOHC e della possibilità di selezionare 3 modalità di guida. La maneggevolezza da riferimento ha fatto poi apprezzare questo modello in particolar modo ai piloti amatoriali, che ha potuto sfruttare al massimo le proprie capacità in sella alla loro CRF250R.

Con il model year successivo, la CRF250R 2019, arrivò un ulteriore miglioramento della coppia ai bassi regimi, attraverso un ampio sviluppo dell'aspirazione e dello scarico. Fu introdotto l'HRC *Launch Control*, una nuova pinza freno anteriore ed il manubrio Renthal Fatbar regolabile su 4 posizioni. Sul modello 2020/2021 fu adottata la ciclistica della CRF450R e arrivò un ulteriore incremento della potenza ai medi regimi.

Per il modello **2022**, la CRF250R viene completamente rinnovata per renderla *'The Strongest Ever'*, la più forte di sempre. Le modifiche radicali al telaio, ereditate dalla CRF450R, migliorano sia la stabilità che l'agilità. L'aumento della coppia ai bassi regimi consente di sfruttare al meglio il nuovo telaio. La nuova CRF 250R è inoltre la più robusta e affidabile di sempre.

2. Panoramica del modello

Nel 2021, le modifiche introdotte sulla CRF450R si sono focalizzate sulla riduzione della fatica fisica del pilota per consentirgli di aumentare la propria velocità. Questo aiuta non solo i piloti di alto livello, ma anche gli amatori che possono migliorarsi costantemente nella ricerca del giro ottimale.

E ciò che è buono per la 450 è ancora meglio per la 250. La nuova CRF250R, più leggera di 3 kg ma con un forcellone più rigido - combinato alla nuova geometria del telaio più stretta e con una maggiore altezza da terra - mira alle massime prestazioni in curva e alla facilità di guida. A supporto, le sospensioni Showa adottano una nuova taratura, migliorando l'assorbimento delle buche, la trazione e il controllo.

I piloti hanno sempre adorato il picco di potenza agli alti regimi della CRF 250R. Per rendere più omogenea la curva, è aumentata l'efficienza del rendimento di aspirazione e scarico guadagnando potenza ai medi regimi. Grandissima attenzione è stata dedicata anche al miglioramento della precisione della fasatura delle camme ad alto numero di giri, che ne garantisce maggior affidabilità a lungo termine. Una frizione rinforzata a 9 dischi e l'ottimizzazione dei rapporti del cambio, che ne aumenta la longevità, assicurano che il motore sia efficiente in ogni circostanza.

3. Caratteristiche principali

3.1 Telaio e ciclistica

- ***-3 kg di peso, grazie all'esperienza maturata dal Team HRC MXGP, su telaio, forcellone, bilanciamento della rigidità e geometrie, per un migliore inserimento in curva e un'aumentata facilità di guida;***
- ***Forcella Showa da 49 mm con corsa aumentata di 5 mm e piastre più rigide;***
- ***Molle e tarature di compressione ed estensione ottimizzate per forcella e ammortizzatore;***
- ***Nuovo design per sovrastrutture e sella garantiscono più libertà di movimento;***

Dall'esperienza vincente maturata sulla CRF 450R seguono gli aggiornamenti apportati alla CRF250R. Per il modello 2022 la CRF250R viene dotata della stessa ciclistica che ha debuttato nel 2021 sulla nuova CRF450R, moto accuratamente sviluppata da HRC e Tim Gajser, tre volte Campione del Mondo MXGP.

Un motore più performante, un risparmio di peso di 3 kg, le modifiche alla geometria e gli aggiornamenti alle sospensioni, si uniscono per creare un pacchetto che ne garantisce miglior guidabilità e più velocità, giro dopo giro.

Le travi laterali più strette sono 700 g più leggere rispetto alla versione precedente e anche il telaio riprogettato pesa ora 320 g in meno. Anche il comportamento dinamico del telaio è nuovo, con una rigidità torsionale invariata, ma una rigidità laterale ridotta del 20% per incrementare la velocità in curva, la trazione e la precisione dello sterzo. Il forcellone in alluminio presenta un nuovo bilanciamento della rigidità, ottimizzato per adattarsi al telaio, con bracci e punti di ancoraggio più stretti. Anche il rapporto del Pro-Link è stato rivisto.

La piastra superiore e quella inferiore della forcella sono state entrambe ridisegnate per ottenere una maggiore flessibilità ai fini di incrementare la velocità di inserimento in curva e di conseguenza ottenere maggiore sensibilità sul manubrio.

La forcella a molla elicoidale con steli rovesciati Showa da 49 mm, completamente regolabile, è stata sviluppata partendo dall'unità Showa ufficiale utilizzata dai team Honda impegnati nel campionato giapponese. Per ottenere migliori prestazioni in curva ed una percorrenza più fluida, la forcella è stata accuratamente tarata, la corsa è stata aumentata di 5 mm - per raggiungere un'escursione totale di 310 mm - e sono stati inoltre irrigiditi i nuovi piedini.

I passaggi dell'olio del pistone dell'ammortizzatore Showa sono ora più grandi per ottenere una risposta più rapida e un miglior assorbimento delle asperità. La molla è realizzata nell'acciaio più leggero al mondo per consentire una riduzione del peso di 120 g. Anche la progressione del sistema Pro-Link è completamente nuova.

La sella è più corta, più leggera e più bassa di 10 mm nella parte posteriore, per offrire al pilota una maggiore libertà di movimento. Inoltre, è anche molto più facile da rimuovere e rimontare. Anche la manutenzione è ora più semplice, grazie alla riduzione da 6 a 4 - su ciascun lato - del numero di bulloni con testa da 8 mm per il fissaggio delle sovrastrutture. La nuova moto è più stretta di 70 mm (50 mm sul lato sinistro, 20 mm sul lato di scarico), grazie anche ai componenti in plastica più sottili e alla rimozione del coperchio del serbatoio.

Sono diminuiti i valori dell'inclinazione del canotto di sterzo e dell'avancorsa ($27,2^\circ/115$ mm contro i precedenti $27,4^\circ/116$ mm) così come l'interasse (1.477 mm rispetto ai precedenti 1.486 mm). L'altezza da terra è stata aumentata di 6 mm per raggiungere i 333 mm e la piastra forcella inferiore è ora posizionata 5,1 mm più in alto, passando a 927 mm. Il peso a secco è di 104 kg, 3 kg in meno rispetto al modello precedente.

Progettate utilizzando la fluidodinamica computazionale (CFD) ai fini di ottimizzare il flusso dell'aria ai radiatori, i convogliatori sono ora realizzati in un unico pezzo con una ulteriore apertura nella parte inferiore. Anche le griglie del radiatore sono state ottimizzate in funzione del flusso d'aria e pure il serbatoio carburante in titanio con una capacità di 6,3 litri è stato riprogettato.

Il manubrio Renthal Fatbar è montato di serie per garantire un comfort ottimale. La piastra forcella superiore presenta due posizioni per i supporti che permettono di spostare il manubrio in avanti e indietro di 26 mm. Ruotando i supporti di 180 gradi, il manubrio può essere spostato di altri 10 mm dalla posizione di base, offrendo quindi in totale quattro posizioni di guida.

La pinza freno anteriore ha i due pistoncini di diametro differenziato, 30 e 27 mm, ciò la rende leggera e, insieme al tubo freno a limitata espansione volumetrica, riduce l'allungamento della corsa negli impieghi più gravosi, garantendo sensibilità e potenza frenante. Il disco anteriore wave è da 260 mm, quello posteriore è da 240 mm, con pinza a singolo pistoncino.

I leggeri cerchi DID in alluminio con finitura nera danno un look ancor più aggressivo alla nuova CRF250R. Gli pneumatici di serie sono Pirelli MX32 MIDSOF 80/100-21 all'anteriore e 100/90-19 al posteriore, sono appositamente studiati per terreni morbidi.

Una nuova e accattivante veste grafica completamente rossa fa infine da complemento perfetto alle linee incisive e decisamente racing della CRF250R 2022.

3.2 Motore

- ***Lo sviluppo dell'aspirazione, della testa, del condotto e del collettore di scarico rettilinei con nuovo silenziatore singolo, aumentano il rendimento termico offrendo un +10% di potenza e un +15% di coppia;***
- ***Fasatura distribuzione agli alti regimi ottimizzata e lubrificazione della testa migliorata;***
- ***La frizione rinforzata a 9 dischi aumenta la durata e garantisce una sensazione di costante leggerezza sulla leva;***
- ***Rapporti del cambio rivisti migliorano inserimenti e scalate, con nuovo tamburo per rendere gli innesti più morbidi;***
- ***Radiatori più efficienti***

Il motore di 249,4 cc DOHC della CRF250R è sempre stato tra i migliori agli alti regimi; nel 2020 ha ricevuto un significativo aumento della potenza e della coppia ai medi. Aumentare la coppia e la potenza ai bassi pur mantenendo una potenza massima elevata è stato il focus per lo sviluppo del modello 2022 e le curve al banco dimostrano chiaramente questo significativo incremento.

Ora il motore è più rapido a salire di giri e l'erogazione della potenza è regolare e lineare, mentre la coppia risulta più corposa sin dai bassi regimi. Nel complesso si ha un +10% di potenza e +15% di coppia, con la possibilità di insistere sulla stessa marcia da una curva all'altra sfruttando il notevole allungo.

Il risultato complessivo? Un motore robusto e potente, sfruttabile sin dai bassi regimi, che esalta l'agilità del nuovo telaio. La mole di miglioramenti, perfettamente accordati, esaltano le performance di questa straordinaria nuova CRF250R 2022.

La stabilità della combustione a basso numero di giri e l'efficiente dinamica del flusso di gas in ingresso ed in uscita della camera di combustione, sono stati l'obiettivo principale di sviluppo. Modifiche importanti hanno visto la rivisitazione del manicotto e del cornetto di aspirazione, un airbox più grande del 78% (ora di 4,1 litri), un iniettore ruotato a 60° (rispetto ai 30° del precedente) ed un condotto di scarico rettilineo. L'efficienza ed il raffreddamento dell'aspirazione sono migliorati. Anche il filtro dell'aria è ora di più facile accesso.

La parte alta del motore ha subito una miriade di miglioramenti; l'ingranaggio dell'albero a camme di aspirazione è ora inserito per interferenza, risparmiando peso e migliorando notevolmente la precisione di fasatura. Le valvole di aspirazione sono richiamate da una doppia molla (rispetto alla singola del modello precedente) ottenendo maggior controllo agli alti regimi. Il sistema di lubrificazione nelle sedi degli assi a camme è stato modificato, il castelletto di ritegno è ora più rigido ottenendo così una importante riduzione dell'attrito.

La fasatura delle valvole è stata impostata con la massima accuratezza; il riallineamento preciso della posizione dell'albero del bilanciamento contribuisce all'aumento delle prestazioni ad alto numero di giri, mentre il design del pistone e della biella massimizzano l'efficienza. L'alesaggio e la corsa rimangono 79 x 50,9 mm, così come il rapporto di compressione di 13,9:1, con un offset del cilindro di 4,5 mm al fine di ridurre l'attrito. Le valvole di aspirazione da 33 mm e quelle di scarico da 26 mm sono in titanio.

Un singolo silenziatore rimpiazza quello doppio del modello 2021. Il singolo collettore dall'uscita diretta migliora l'espulsione dei gas combusti; le nuove quote dimensionali migliorano la stabilità e l'efficienza della combustione. Il design compatto dell'intero impianto di scarico permette inoltre un risparmio di peso di 1,7 kg rispetto al modello precedente.

Per far fronte al calore aggiuntivo generato da un motore più performante, sono stati modificati l'angolo di fissaggio ed il numero di elementi delle superfici radianti seguendo uno studio dell'analisi dei fluidi (CFD), aumentando la superficie del 2% e la capacità di dissipazione del calore del 6%. I convogliatori ridisegnati, generano un aumento del flusso d'aria all'interno dei radiatori.

Altri interventi aumentano ulteriormente l'affidabilità della CRF250R 2022. L'ingranaggio della pompa dell'acqua è più spesso per contribuire ad una migliore gestione dell'olio ad alta temperatura. Per aumentare il flusso di olio, è stata modificata la pressione alla testata. La lubrificazione ed il raffreddamento della base del pistone sono affidate a un getto a 5 fori. La pompa dell'olio si trova sul lato sinistro del motore mentre il filtro sul lato destro. Il percorso dell'olio intorno al motore è breve e diretto e l'olio lubrifica anche la frizione e la trasmissione, con una capacità totale dell'olio di 1,35 litri.

Anche la trasmissione ha ricevuto importanti attenzioni. Per migliorare la resistenza, la sensazione di innesto e un'azione sulla leva più morbida, la frizione è ora dotata di un disco aggiuntivo (ora 9 dischi) aumentando la superficie di attrito. È stata inoltre aggiunta una molla a tazza all'interno della campana, ottimizzando la lubrificazione, il materiale d'attrito e il rapporto primario. La parte centrale della frizione, più rigida, contribuisce ad aumentare le performance e la durata del 21%. Il carico sulla leva della frizione è stato ridotto del 4%.

Per far fronte al carico applicato dalla nuova frizione, oltre a massimizzare la trazione a qualsiasi regime di giri, il cambio, senza aggiungere peso, presenta un layout rivisto per una maggiore resistenza. I rapporti sono stati modificati con la 1^a più lunga, la 2^a leggermente più corta, la 3^a più lunga e la 4^a e 5^a più corte.

Il nuovo desmo del cambio utilizza una sola forchetta per passare dalla 2^a alla 3^a marcia (anziché due) ed è dotato esclusivamente di 2 piste (anziché 3), aumentando la rigidità e riducendo l'attrito. Il risultato è una sensazione di cambiata più morbida e precisa tra le due marce più utilizzate. Il nuovo tamburo è anche più leggero del 17%. Il sensore della posizione del cambio permette 3 mappe di accensione dedicate, 1^a e 2^a marcia, 3^a e 4^a marcia, 5^a.

3.3 Elettronica

- ***Il sistema Launch Control HRC offre 3 opzioni di partenza***
- ***Il sistema di selezione mappature motore (EMS) offre 3 modalità di guida***

Il *Launch Control* HRC offre al pilota la migliore opzione per uno scatto da fermo istantaneo e consente di scegliere tra 3 modalità:

Livello 3 - 8.250 giri/min, fondo fangoso / principiante;
Livello 2 - 8.500 giri/min, fondo asciutto / amatore;
Livello 1 - 9.500 giri/min, fondo asciutto / pilota esperto.

L'attivazione del *Launch Control* HRC è semplice: occorre tirare la frizione e premere il pulsante di avviamento; il LED lampeggia una volta per indicare la selezione del Livello 1; premendo nuovamente il pulsante di avviamento per almeno 5 secondi il LED lampeggia due volte per indicare il Livello 2; ripetendo la procedura il LED lampeggia 3 volte a indicare che è stato selezionato il Livello 3.

Il sistema di selezione mappe motore Honda EMSB (Engine Mode Select Button) consente al pilota di adattare in modo istantaneo le caratteristiche di erogazione del motore alle condizioni del tracciato. A moto ferma, al regime di minimo, la pressione del pulsante per poco meno di un secondo permette di selezionare la mappa motore in sequenza crescente. Premendo invece il pulsante normalmente, il LED integrato segnala la mappa in uso con un numero corrispondente di lampeggi (1 lampeggio per modalità 1, ecc.).

Ad ogni selezione di un'altra mappa, la nuova scelta è sempre confermata al pilota con il corrispondente numero di lampeggi.

La mappa 1 (Standard) utilizza la combinazione di default per accensione e iniezione. La mappa 2 (Smooth) offre una risposta dell'acceleratore facile da gestire, adatta ai fondi a bassa aderenza. La mappa 3 (Aggressive) è la più sportiva, con una combinazione di potenza e coppia sempre reattiva.

I comandi quali il pulsante di arresto motore, la spia EFI, il pulsante di modalità EMSB e l'indicatore LED, sono raggruppati sul lato sinistro del manubrio.



4. Caratteristiche tecniche Honda CRF250R 2022

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico 4 tempi, raffreddato a liquido, con distribuzione bialbero DOHC a 4 valvole.
Cilindrata	249,4 cc
Alesaggio x Corsa	79 x 50,9 mm
Rapporto di compressione	13,9 : 1
Quantità olio	1,35 L
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI con selezione delle mappature EMSB e <i>launch control</i> .
Capacità serbatoio	6,3 litri
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	5 marce
Finale	Catena
TELAIO	
Tipo	Doppio trave in alluminio di ottava generazione
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	2.177 x 827 x 1.265 mm
Interasse	1.477 mm
Inclinazione Canotto	27,32°
Avancorsa	115 mm
Altezza sella	961 mm
Altezza da terra	333 mm
Peso senza benzina	104 kg

SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella rovesciata SHOWA (Hitachi Astemo, Ltd.) con molle in acciaio, completamente regolabile. Steli da 49 mm, escursione 310 mm
Posteriore	Ammortizzatore Showa (Hitachi Astemo, Ltd.) completamente regolabile con sistema Honda Pro-Link
RUOTE	
Anteriore	A raggi, cerchio e mozzo in alluminio.
Posteriore	A raggi, cerchio e mozzo in alluminio.
Pneumatico anteriore	80/100-21 PIRELLI MX32 MIDSOFT
Pneumatico posteriore	100/90-19 PIRELLI MX32 MIDSOFT
FRENI	
Anteriore	Disco wave da 260 mm, pinza a due pistoncini
Posteriore	Disco wave da 240 mm, pinza a singolo pistoncino

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