

HONDA CRF250R 2013

Data comunicato stampa: 29 maggio 2012

Aggiornamenti modello: *La vincente CRF250R è ulteriormente migliorata con più vigorosi bassi e medi regimi oltre ad un nuovo set-up delle sospensioni.*

Contenuti:

- 1) Introduzione
- 2) Panoramica modello
- 3) Caratteristiche principali
- 4) Accessori
- 5) Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Le moto vincenti non stanno a guardare; anche se la Honda CRF250R ha vinto entrambi i titoli U.S. Supercross Lites nel 2012, l'esperienza accumulata in entrambi i campionati è stata trasferita nello sviluppo del modello 2013.

Grandi miglioramenti nelle performance sono spesso la somma di tanti piccoli dettagli e ciò è tanto più vero nelle competizioni MX riservate alle 250cc, in cui anche il vantaggio derivante dal più piccolo 'upgrade' può avere l'effetto maggiore.

Honda ha così deciso di evolvere con accuratezza la CRF250R in quanto ha dimostrato di essere la più completa e meglio bilanciata quarto di litro per il cross che si possa desiderare per divertirsi o competere sui tracciati offroad.

2. Panoramica modello

I progettisti Honda hanno focalizzato la loro attenzione attorno al motore e alle sospensioni della CRF250R. La risposta del propulsore ai regimi bassi e medi è stata migliorata grazie alla nuova messa a punto del sistema di iniezione elettronica, mentre il monoammortizzatore gode di un nuovo set-up. La forcella ha nuove molle più dure e su entrambi i cerchi sono montati nuovi pneumatici Dunlop che offrono maggior grip. Lo pneumatico posteriore è inoltre più leggero.

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

Il monocilindrico da 249 cc della CRF250R con testata Unicam ha sempre impressionato i piloti di tutti i livelli per la sua grande potenza sempre perfettamente sfruttabile e per la sua grande prontezza di risposta. Le misure di alesaggio e corsa rimangono di 76,8 x 53,8 mm con un rapporto di compressione pari a 13,2:1. Invariate sono anche le valvole di aspirazione in titanio da 30,5 mm e le valvole di scarico in acciaio da 25 mm.

Per una migliorata guidabilità e maggiore trazione in uscita di curva la mappatura del sistema di iniezione è stata rivista per offrire maggiore spinta ai regimi bassi e medi, realizzando anche un piccolo miglioramento nel valore di potenza massima. Per rispettare le norme FIM sulla rumorosità il silenziatore ha ora un nuovo design del *'Triangle Punch'* sul diaframma interno. Grazie a un brevetto Honda, la struttura è molto efficiente nel filtrare i gas tramite la rete di lana di vetro, tanto che agli alti regimi riduce la rumorosità di 2dB senza perdite di potenza.

3.2 Ciclistica

La geometria di sterzo della CRF250R si avvale del telaio in alluminio e del forcellone in alluminio dalle strutture invariate, ma la forcella rovesciata a cartuccia Showa con steli da 48 mm ha nuove molle dalla costante elastica maggiore (da 4,4 a 4,6 kg/cm) per una più precisa maneggevolezza sui tratti più duri dei circuiti. Al suo interno il diametro dei sub-pistoni è cresciuto da 35 a 37 mm, per ottenere una migliore risposta alle basse velocità di frenatura idraulica. La forcella è regolabile sia in estensione che in compressione su 16 posizioni.

Il monoammortizzatore Showa ha ora la regolazione interna che cresce nel diametro di 2 mm (ora 11,5 mm), mentre la guida e la molla migliorano l'assorbimento delle asperità ad alta velocità. Il livello di smorzamento è stato regolato di conseguenza. La sospensione posteriore Pro-Link è caratterizzata da una corsa di 12,3 pollici, con regolazione del precarico e 17 posizioni di regolazione dell'estensione. La regolazione della compressione è separata in basse velocità (13 posizioni) e alte velocità (3,5 giri).

Il nuovo pneumatico anteriore Dunlop MX51 Geomax 80/100-21 vanta una nuova carcassa che migliora direzionalità e feeling con l'avantreno. Il posteriore 100/90-19 MX51 risparmia ben 400g di peso, a tutto vantaggio della riduzione delle masse non sospese, grazie ad una carcassa più leggera che non pregiudica rigidità e grip. A proteggere il disco anteriore wave con pinza a 2 pistoncini c'è lo stesso nuovo copri disco in due pezzi che equipaggia la CRF450R 2013, così come avviene al posteriore.

4. Caratteristiche tecniche - CRF250R (ED-type)

MOTORE

Tipo	a 4 tempi, raffreddato a liquido, con distribuzione monoalbero Unicam a 4 valvole
Cilindrata	249,4 cc
Alessagio x corsa	76,8 x 53,8
Rapporto di compressione	13,2 : 1
Potenza massima	27,9 Kw (38 CV) @ 11.000 giri/min
Coppia massima	26,2 Nm @ 8.500 giri/min

ALIMENTAZIONE

Carburazione	Iniezione elettronica
Capacità serbatoio	5,7 litri

IMPIANTO ELETTRICO

Accensione	Elettronica transistorizzata
Avviamento	A pedale

TRASMISSIONE

Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Trasmissione	5 marce sempre in presa
Riduzione primaria	3,166
Rapporti cambio	
1 ^a	2,357
2 ^a	1,888
3 ^a	1,555
4 ^a	1,333
5 ^a	1,136
Riduzione finale	3.769 (49/13)
Trasmissione finale	A catena

TELAIO

Tipo	Doppio trave in alluminio
------	---------------------------

CICLISTICA

Dimensioni (LxLxA)	2.181 x 827 x 1.271 mm
Interasse	1.489 mm
Inclinazione canotto	27°
Avancorsa	117 mm
Altezza sella	951 mm
Altezza da terra	322 mm
Peso in ordine di marcia	105 kg con il pieno

SOSPENSIONI

Tipo	Ant: Forcella rovesciata da 48 mm, escursione 310 mm, completamente regolabile Post: Monoammortizzatore Pro-link, completamente regolabile, corsa 133 mm
------	---

RUOTE

Tipo	A raggi con cerchi e mozzi in alluminio
Cerchi	Ant: 21 x 1.60 Post: 19 x 1.85
Pneumatici	Ant: 80/100-21 Post: 100/90-19

FRENI

Tipo	Ant: 240 mm con pinza a 2 pistoncini Post: 240mm con pinza a un pistoncino
------	---

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e possono cambiare senza preavviso.