

Honda CRF250L 2012

Data: 19 aprile 2012

Caratteristiche modello: una enduro "dual-purpose", pronta a tutto sia su strada che in fuoristrada

Contenuti:

- 1 Introduzione
- 2 Panoramica del modello
- 3 Caratteristiche principali
- 4 Scheda tecnica



1. Introduzione

La versatilità è sempre stata alla base del DNA di Honda, soprattutto per le enduro "dual-purpose". Alla fine degli anni '70 nacque la XL250S che univa il piacere di guida di una moto da strada a eccellenti prestazioni in fuoristrada. L'intera gamma XL in seguito divenne leggendaria: il motore 4 tempi monocilindrico, affidabilissimo e brillante, unito a un robustissimo telaio, diede vita a una moto divertente, versatile e pronta a qualsiasi tipo di utilizzo, dagli spostamenti quotidiani al più avventuroso de raid, come testimoniato da tanti motociclisti in tutto il mondo.

Nel reparto R&D Honda i progettisti hanno discusso a lungo su come creare una nuova enduro che fosse perfetta sia su strada che in fuoristrada. La lunga esperienza di Honda nelle competizioni off-road e nella costruzione di enduro specialistiche, ha rappresentato un utile termine di paragone per le prime fasi di sviluppo, ispirando da subito il team di progetto della CRF250L.

Durante la progettazione di questo nuovo modello le esigenze dei clienti sono sempre state al primo posto: alcuni motociclisti richiedono prestazioni off-road da competizione, mentre altri apprezzano caratteristiche quali facilità d'uso, manovrabilità e comodità. Vogliono una moto robusta, pratica e dal look aggressivo, anche per gli spostamenti settimanali in città. Ma quando arriva il weekend serve una moto in grado di affrontare qualsiasi condizione, su strada o in fuoristrada.

Il team di progetto ha quindi sempre considerato la nuova enduro Honda secondo un'ottica globale: una moto rivolta davvero agli appassionati di tutto il mondo. Per questo motivo serviva non solo un motore potente e dalla gestione economica, ma anche un telaio in grado di adattarsi a ogni condizione. La CRF250L doveva offrire prestazioni elevate con un eccellente rapporto qualità-prezzo e con costi di esercizio contenuti.

Ma l'obiettivo più importante che ha spinto gli ingegneri a creare una moto davvero versatile era un altro: progettare un prodotto in grado di avvicinare a Honda il maggior numero di persone per aiutarle a realizzare i propri sogni. Come solo una moto può fare. La CRF250L è tutto questo.

2. Panoramica del modello

La CRF250L è una enduro davvero versatile. Le dimensioni, l'ergonomia, il peso ridotto, la forcella a steli rovesciati Showa a lunga escursione da 43 mm e la sospensione posteriore Honda Pro-Link, la rendono ideale sia per l'uso in città sia sui percorsi più accidentati. Il motore monocilindrico a 4 valvole offre potenza e coppia elevate su un ampio arco di giri e con consumi eccellenti. Lo stile accattivante richiama la leggendaria gamma da competizione CRF e offre l'impareggiabile qualità costruttiva che rende orgogliosi di possedere ogni moto della Casa dell'Ala.

Il concetto che ha ispirato l'intera progettazione è stato: *"Facilitare l'uso quotidiano su strada e rendere più divertenti i weekend in fuoristrada!"*

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

Il motore DOHC (bialbero) da 249 cc monocilindrico con raffreddamento a liquido della CRF250L, è estremamente compatto e leggero. Genera una coppia regolare e costante ai bassi regimi per una migliore trazione e una guida più efficace sui terreni difficili. Le prestazioni agli alti regimi sono garantite grazie alle misure superquadre di alesaggio e corsa (76x55 mm). Il risultato è una potenza equilibrata e perfettamente sfruttabile su tutto l'arco di giri.

Per creare un motore performante ma docile sono stati curati con grande attenzione i sistemi di aspirazione e scarico. Il corpo farfallato e il collettore di scarico hanno diametro e lunghezza ideali. Inoltre, sono stati introdotti un nuovo filtro aria di tipo viscoso e un airbox dalla capacità di 5,7 litri per garantire il massimo flusso d'aria.

Per realizzare un perfetto mix tra affidabilità, potenza e consumi ridotti, il motore della CRF250L sfrutta un nuovo bilanciante a rullo per la distribuzione, estremamente compatto ed efficiente grazie al basso attrito, contribuendo così a realizzare una testata più compatta. La candela all'iridio, unita al preciso dosaggio del carburante garantito dall'impianto di iniezione PGM-FI, garantisce una perfetta efficienza della combustione.

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.

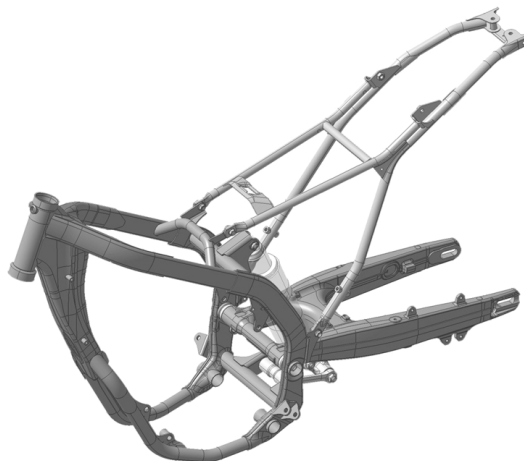
Per la prima volta in un motore monocilindrico da fuoristrada Honda, il perno di banco sfrutta un semicuscinetto metallico inserito a pressione, mentre i cuscinetti dell'albero motore utilizzano bronzine in ghisa. Il nuovo design offre quindi un peso ridotto e assicura un funzionamento del motore più fluido, aumentando al contempo la rigidità del carter e riducendo 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 stati progettati per far fronte alle sollecitazioni della guida in fuoristrada, anche nelle condizioni più estreme.

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 supporto sottile e quindi leggero ma solido, mantiene sempre la temperatura di esercizio al giusto livello, perfino nel traffico più congestionato e nei passaggi off-road più difficili.

Per garantire la conformità alle normative Euro3 sulle emissioni, una sonda Lambda O₂ funziona in combinazione con un impianto di iniezione aria secondario, mentre il catalizzatore è montato all'interno del silenziatore di scarico.

3.2 Ciclistica

La versatilità richiesta alla CRF250L, unita al nuovo motore, ha richiesto lo sviluppo di un telaio innovativo adeguato alle nuove caratteristiche. Realizzato in acciaio con struttura perimetrale in tubi a sezione ovale, prevede una semi-doppia culla che conferisce alla moto la rigidità adeguata alla guida in fuoristrada. Il compatto telaietto reggisella in acciaio in tubi di sezione tonda, è imbullonato al telaio e può sopportare il peso di due adulti più un carico di 5 kg. Le protezioni a fianco delle pedane del pilota evitano graffi al telaio causati da scarpe e stivali.



L'interasse da 1.445 mm, in combinazione con un'inclinazione del canotto di sterzo di 27,6° e un'avancorsa di 113 mm, offre un'eccezionale stabilità e al tempo stesso grande agilità. Il peso della CRF250L in ordine di marcia e con il pieno di benzina (7,7 litri) è di 144 kg.

La forcella Showa a steli rovesciati da 43 mm, rigida e precisa nella risposta, garantisce un perfetto assorbimento delle asperità per l'intera corsa di 250 mm, su qualsiasi terreno e a qualsiasi andatura. Il monoammortizzatore Showa con leveraggio Honda Pro-Link assicura un escursione ruota di 240 mm e un eccellente assorbimento grazie al cilindro con pistone da 40 mm di diametro. 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 singolo da 256 mm con pinza a due pistoncini, mentre il freno posteriore è dotato di un disco da 220 mm morso da una pinza a singolo pistoncino. L'intero impianto frenante è stato ottimizzato per offrire il massimo controllo e una risposta sempre pronta. Il design a margherita dei dischi, ereditato direttamente dalla CRF250R e dalla CRF450R, unito al peso estremamente ridotto, è stato scelto per le ottime capacità autopulenti anche in condizioni estreme.

I cerchi a raggi in alluminio, ereditati dalla CRF250R/CRF450R, contribuiscono a ridurre la massa non sospesa garantendo massima rigidità e leggerezza. Gli pneumatici tassellati da enduro (anteriore: 3,00-21 51P, posteriore: 120/80-18 62P) si adattano perfettamente a qualsiasi situazione. La ruota anteriore da 21" e quella posteriore da 18" aumentano la stabilità in fuoristrada e rendono possibile il montaggio di pneumatici da fuoristrada ancor più specialistici.

3.3 Equipaggiamento/styling

Il quadro strumenti digitale della CRF250L include l'indicatore del livello carburante, l'orologio e il contachilometri con due parziali. La mascherina integra il gruppo ottico anteriore ed eredita lo stile CRF, mentre il gruppo ottico offre un potente fascio luminoso grazie alla lampa H4 da 60 W/55.



Lo stile della CRF250L deve gran parte del suo fascino e raffinatezza alla gamma CRF-R da competizione cui si ispira, specie per quanto riguarda la centralizzazione delle masse e le proporzioni complessive. Poiché deve garantire massime prestazioni, ottima manovrabilità ed elevato comfort in un'ampia varietà di condizioni, anche l'aspetto ergonomico diventa fondamentale. Così il manubrio rinforzato offre una posizione di guida più eretta e rilassata, mentre la sua larghezza e l'angolo di sterzo di 45° su entrambi i lati offrono un vantaggioso raggio di manovra, ideale sia nel traffico più congestionato e sui percorsi stretti e impervi.



L'affusolato serbatoio del carburante da 7,7 litri, insieme alla comoda sella piatta posta ad un'altezza di 875 mm, offre il massimo in termini di controllo e comfort in qualsiasi posizione di guida. Alla base del parafango posteriore, inoltre, è presente un compatto alloggiamento per gli attrezzi con serratura.

4. Dati tecnici

Caratteristiche tecniche - CRF250L (tipo ED)

Motore

Tipo	4T, monocilindrico, DOHC (bialbero), raffreddato a liquido
Cilindrata	250 cc
Rapporto di compressione	10,7 : 1
Potenza massima	17 KW (23,1 CV) a 8.500 giri/min (95/1/CE)
Coppia massima	22 Nm a 7.000 giri/min (95/1/CE)
Consumi	32,1 km/l (ciclo medio WMTC, classe 3-1)
Capacità olio	1,8 L
Accensione	Digitale transistorizzata
Fasatura	10° (a regime minimo)
Limitatore	10.500 giri/min
Avviamento	Elettrico
Alimentazione	Iniezione elettronica programmata (PGM-FI)
Regime minimo	1.450±100 giri/min)
Alesaggio e corsa	76×55 mm
Capacità batteria	12 V 6Ah (10H)
Alternatore ACG	0,34 kW/5.000 giri/min
Tipo candela	SIMR8A9 (NGK)
Diametro corpo farfallato	36 mm

Cambio

Frizione	Lubrificata, multi disco con molle
Trasmissione finale	A catena
Riduzione primaria	2,807
Rapporti del cambio	2,857
Tipo cambio/trasmissione	6 marce sempre in presa

Ciclistica

Tipo telaio	Perimetrale semi-doppia culla in acciaio
Inclinazione canotto di sterzo	27,6°
Avancorsa	113 mm
Raggio di sterzata	2,3 m

Dimensioni e peso

Peso in ordine di marcia e con il pieno di benzina	144 kg
Massima capacità di carico	159 kg
Capacità serbatoio	7,7 L
Lunghezza x Larghezza x Altezza	2.195×0.815×1.195 mm
Interasse	1.445 mm
Altezza della sella	875 mm
Altezza da terra	255 mm

Ruote, sospensioni e freni

Freno anteriore	Disco idraulico da 256 mm con pinza a 2 pistoncini
Ruota anteriore	In alluminio, a raggi (21" x 1,60")
Pneumatico anteriore	3.00-21 51P
Freno posteriore	Disco idraulico da 220 mm con pinza a pistoncino singolo
Ruota posteriore	In alluminio, a raggi (18" x 2,15")
Pneumatico posteriore	120/80-18 62P
Sospensione anteriore	Forcella telescopica a cartuccia a steli rovesciati da 43 mm
Escursione ruota anteriore	250 mm
Sospensione posteriore	Forcellone in alluminio con monoammortizzatore (diametro pistone 40 mm) e architettura Pro-Link)
Escursione ruota posteriore	240 mm

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.