

CRF150R

2009 Informazioni Stampa



Introduzione

La rivoluzionaria CRF150R e la gemella CRF150R2 con cerchi da 19", sono le prime moto "racing" da cross di piccola cilindrata. Equipaggiate con brillanti propulsori 4 tempi (configurazione Unicam) e con sospensioni e telaio "da competizione", le due nuove CRF regalano prestazioni straordinarie, che hanno permesso a tanti piloti di trionfare nelle gare di cross in tutto il mondo. Da sempre la più scattante al "cancello", la CRF150R fa sentire i giovani piloti sicuri di sé, e li prepara da subito a lottare sempre per la vittoria.

Colorazioni

- Extreme Red (con tabella portanumero e fiancattine White)

Caratteristiche Tecniche

Motore/Trasmissione

- Nuovo e grintoso propulsore Unicam 4 tempi 4 valvole, raffreddato a liquido da 149 cm³; l'erogazione risulta così fluida e ben distribuita a tutti i regimi.
- Unità motrice compatta, dal peso di soli 19,8 kg.
- Distribuzione Unicam, con un singolo albero a camme che attiva direttamente le due valvole d'aspirazione in titanio da 26 mm. Invece, le due valvole di scarico, in acciaio da 22,5 mm, sono azionate tramite un bilanciere sdoppiato comandato a rullo. La configurazione Unicam abbina sia la leggerezza di una compatta unità a camma singola che un design ottimale della camera di combustione, per guadagnare rendimento e potenza a tutti i regimi.
- Albero motore in acciaio ad alta resistenza e basso tenore di carbonio, con perni di banco carbocementati per la massima resistenza ai massimi regimi.
- Il pistone, forgiato e ribassato, presenta fasce elastiche più leggere rispetto a quelle convenzionali. L'elevato rapporto di compressione (11,7:1) garantisce un avviamento rapido, la perfetta tenuta della guarnizione del cilindro e tantissima potenza ai massimi regimi.
- La biella presenta un doppio trattamento al carbonio. Il cuscinetto ad aghi sulla testa di biella permette massime prestazioni agli alti regimi e maggiore durata.
- Leggero rivestimento in NiCaSil del cilindro, per un funzionamento più regolare, tale da estendere il ciclo vitale del motore.
- La pipetta della candela è inserita su un tubo d'alluminio posizionato fra i bilancieri delle valvole di scarico, che contribuisce ulteriormente al design compatto della testata.
- Bilanciere con ingranaggio condotto, in grado di ridurre le vibrazioni e comanda la pompa dell'acqua.
- Starter con decompressore automatico comandato da una levetta sul manubrio, molto leggero e compatto, per un facile avviamento a caldo ed a freddo.

- Carburatore Keihin FCR da 32mm, a valvola piatta e quattro rulli di scorrimento; permette di aprire il gas con minor sforzo. Assicura un funzionamento generalmente più fluido, una risposta immediata del motore ed un'ottima guidabilità.
- Il carburatore dispone del sensore TPS (Throttle Position Sensor) che monitorizza la posizione dell'acceleratore, per una risposta sempre lineare dell'accensione.
- I carter motore/trasmissione sono divisi verticalmente e presentano la pompa dell'olio integrata – una innovativa soluzione, che regala alla CRF un peso inferiore rispetto ai propulsori convenzionali.
- Sistema di lubrificazione separata per evitare che l'olio motore venga contaminato dalle impurità provenienti dalla frizione e dal cambio. Riduce inoltre la quantità di olio in circolazione ed elimina la possibile contaminazione dei materiali di frizione e cambio con l'olio del motore, consentendo l'adozione di una pompa di ridotte dimensioni.
- Robusta frizione a sei dischi con ampia superficie, per gestire l'elevata coppia del motore; le molle della frizione sono state accuratamente selezionate per alleggerire l'azione sulla leva.
- Robusto cambio a cinque marce con rapporti ravvicinati.
- Scarico con leggero collettore in acciaio inossidabile e silenziatore in alluminio rigenerabile.
- Due radiatori con design rielaborato per una migliore dissipazione del calore rispetto alle configurazioni convenzionali.

Telaio/Sospensioni

- Leggero telaio in acciaio con elevata resistenza alla tensione, realizzato con travi di ampio diametro ed un elemento trasversale per ottenere eccellenti prestazioni dinamiche e la massima neutralità in traiettoria.
- Telaio sottosella rimovibile, molto robusto.



- Ampie piastre superiori ed inferiori in alluminio della forcella. Sono posizionate anteriormente alla piastra di sterzo, per una maggior stabilità e prestazioni in curva.
- Cuscinetti della testa di sterzo a rulli conici, per una durata superiore nel tempo.
- Forcella rovesciata Showa a cartuccia da 37 mm, con un design che ne migliora la scorrevolezza, la compressione ed il ritorno.
- Forcella completamente regolabile nella compressione e nel ritorno.
- Forcellone in alluminio leggero e rigido con sezione differenziata quadra.
- Sospensione posteriore Pro-Link e monoammortizzatore Showa totalmente regolabile, per una pronta risposta e un controllo perfetto.
- Esclusivo assetto delle sospensioni studiato per il massimo assorbimento delle buche.
- Cerchi robusti ed in grado di contenere il peso complessivo del veicolo.
- Leggeri freni a disco anteriori e posteriori, con pastiglie ad alte prestazioni per un controllo della frenata sempre preciso e sicuro.
- Robusto asse anteriore (15 mm) e posteriore (17 mm), trattato in superficie per una resistenza ed una durata superiori.

Ulteriori Caratteristiche

- I componenti non metallici della moto (copriradiatore, fiancatine, parafango posteriore, base della sella, serbatoio, parafango anteriore e tabella portanumero) sono leggerissimi e caratterizzati da un look sportivissimo.
- L'imbottitura in schiuma della sella segue le linee del serbatoio, per agevolare i movimenti del pilota in azione.
- Rivestimento antiscivolo della sella, per un controllo ottimale del mezzo.

- Voluminosa scatola filtro; filtro in spugna a due fasi, riutilizzabile.
- Pneumatici Dunlop ad alte prestazioni.
- Manubrio rinnovato, per aumentare l'ergonomia della posizione di guida.
- Leva del freno anteriore regolabile e compatta struttura della pompa freno.
- Freno posteriore HRC, uguale in tutto e per tutto a quello delle moto ufficiali, che integra la pompa ed il relativo liquido, eliminando così il serbatoio esterno ed il manicotto separato.
- Manopole "ufficiali" per una migliore "presa" in gara.
- Cavo della frizione in acciaio inossidabile; garantisce una maggior durata ed un'azione più naturale ed efficace.

Dati Tecnici

| Generale | | |
|--------------------------------|---------|--|
| Modello | | CRF150R |
| Mold type | | tipo ED |
| Motore | | |
| Tipo | | Monocilindrico, 4 tempi, 4 valvole, raffreddato a liquido (SOHC) |
| Cilindrata | | 149 cm ³ |
| Alesaggio x corsa | | 66 x 43,7 mm |
| Rapporto di compressione | | 11,7 : 1 |
| Potenza massima | | 16,6 kW / 12.500 min ⁻¹ (95/1/EC) |
| Coppia massima | | 13,6 Nm / 10.000 min ⁻¹ (95/1/EC) |
| Alimentazione | | |
| Carburatore | | Keihin FCR a valvola piatta da 32mm con sensore TPS (Throttle Position Sensor) |
| Capacità serbatoio carburante | | 4,3 litri |
| Impianto elettrico | | |
| Accensione | | A scarica capacitativa (CDI) con anticipo elettronico |
| Avviamento | | A pedale |
| Trasmissione | | |
| Cambio | | A 5 rapporti |
| Riduzione primaria | | 4,117 (70/17) |
| Rapporti del cambio | 1 | 2,214 (31/14) |
| | 2 | 1,647 (28/17) |
| | 3 | 1,318 (29/22) |
| | 4 | 1,105 (21/19) |
| | 5 | 0,956 (22/23) |
| Riduzione finale | | 3,333 (50/15) |
| Trasmissione finale | | Catena #420 |
| Telaio | | |
| Tipo | | A semi-doppia culla, con travi in acciaio |
| Ciclistica | | |
| Dimensioni | (LxLxA) | 1.832 x 770 x 1.133 mm |
| Interasse | | 1.260 mm |
| Inclinazione canotto di sterzo | | 27° 2' |
| Avancorsa | | 78 mm |
| Altezza della sella | | 832 mm |
| Altezza da terra | | 301 mm |
| Peso in ordine di marcia | | 80,3 kg |

| Sospensioni | | |
|-------------|------------|--|
| Tipo | Anteriore | Forcella rovesciata a cartuccia Showa da 37 mm, regolabile nella compressione e nel ritorno; escursione 275 mm |
| | Posteriore | Pro-Link con monoammortizzatore Showa, regolabile nella compressione e nel ritorno; escursione 273 mm |
| Ruote | | |
| Tipo | Anteriore | Mozzi e raggi in alluminio |
| | Posteriore | Mozzi e raggi in alluminio |
| Cerchi | Anteriore | 17 x 1,40 |
| | Posteriore | 14 x 1,60 |
| Pneumatici | Anteriore | 70/100 17 (40M) |
| | Posteriore | 90/100 14 (49M) |
| Freni | | |
| Tipo | Anteriore | Disco idraulico da 220 x 3 mm con pinza a singolo pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato |
| | Posteriore | Disco idraulico da 190 x 3,5 mm con pinza a singolo pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato |