

Press kit per CRF250X 2011

CRF250X 2011

La CRF250X – con il suo spirito avventuroso e dinamico – unisce leggerezza, forza, potenza versatile e massima maneggevolezza in una dirt bike tra le più sofisticate dell'universo off-road. Esaltata dalle riviste di settore e da piloti dilettanti ed esperti di tutto il mondo, la stupenda CRF250X offre il comodo avviamento a pulsante elettrico, fari tipo enduro per avventurarsi anche dopo il tramonto e la versatilità prestazionale di una regina del cross adatta a qualsiasi pilota. Il modello 2011 della CRF250X si distingue per una nuova grafica di ispirazione Honda Racing.

Vuoi lottare per la prima posizione anche nelle gare più infuocate? O ti "basta" fare salti pazzeschi, volare nel fuoristrada e divertirti come non mai? La CRF250X ti offre una combinazione vincente di totale maneggevolezza e assoluta affidabilità, con un dinamismo che ti farà divertire ogni oltre limite su qualunque tracciato fuoristrada.

Colorazioni

Extreme Red (con tabella portanumero, fiancattine e parafango posteriore White)

Caratteristiche principali

Novità per il 2011

- Nuova grafica di ispirazione Honda Racing.

Motore/Trasmissione

- Potente motore con distribuzione Unicam da 249 cm³ a 4 tempi 4 valvole con raffreddamento a liquido e avviamento elettrico, progettato per un'erogazione di potenza ben distribuita su tutti i regimi e per un controllo ottimale.
- Pulsante di avviamento elettrico per una messa in moto istantanea in tutte le condizioni.
- Innovativo meccanismo Honda di distribuzione Unicam che presenta sia la leggerezza di un compatto design a camma singola, sia una forma ottimale della camera di combustione per massimizzare la potenza a tutti i regimi.
- Meccanismo della distribuzione Unicam con albero a camme singolo carbocementato che attua direttamente le due valvole in titanio da 31 mm dell'aspirazione. Il lobo centrale dello scarico dell'albero a camme attua due valvole di scarico da 26 mm tramite un bilanciere sdoppiato a bassa frizione.
- L'avviamento elettrico aziona il lato frizione dell'albero motore per fornire una lubrificazione perfetta agli ingranaggi di avviamento, rendendo possibili dimensioni ridotte del motore grazie a un albero corto e resistente.
- Coperchio dell'alternatore, coperchio della frizione e testata in magnesio per una riduzione complessiva del peso.
- Pistone forgiato con rapporto di compressione 12 : 1 più leggero rispetto ai design convenzionali, per una risposta più pronta, una buona tenuta del cilindro e la necessaria potenza agli alti regimi.
- Carburatore Keihin FCR da 37 mm a quattro rulli di scorrimento, per un minore sforzo nel dare gas. Garantisce un funzionamento generalmente più fluido, una risposta immediata del motore e un'ottima guidabilità.
- Il carburatore dispone del sensore TPS (Throttle Position Sensor) che segnala la posizione della valvola a farfalla, per una risposta sempre lineare dell'accensione.

- Sistema di lubrificazione a doppia mandata che separa il flusso dell'olio diretto all'albero motore, pistone e distribuzione dal flusso dell'olio diretto alla frizione e al cambio. Garantisce inoltre una quantità di olio costante in circolazione, evita la possibile contaminazione dell'olio motore da residui del materiale di attrito della frizione e del cambio, consentendo l'uso di una pompa di piccole dimensioni.
- Sistema di scarico con leggero collettore in acciaio inossidabile e silenziatore in alluminio con parafiamma, per una totale conformità con le normative locali antincendio ed inquinamento acustico .
- Doppio radiatore con design rielaborato per una migliore dissipazione del calore rispetto alle configurazioni convenzionali e compatta vaschetta di recupero del refrigerante.
- Contralbero di equilibratura, al contempo riduce le vibrazioni ed aziona la pompa dell'acqua.
- Frizione a otto dischi con ampia superficie per gestire la forte coppia del motore, con molle della frizione accuratamente selezionate per rendere leggero l'azionamento della leva.
- Nuova catena sigillata con T-ring approssimativamente 1,6 mm più stretta e più robusta rispetto alle catene tradizionali.
- Durevole cambio a 5 velocità con innesto facile e rapporti lunghi.

Telaio/Sospensioni

- Nuovo telaio a doppio trave in alluminio di quarta generazione derivato dalla serie delle competitive CR Honda da motocross.
- Telaio a semi doppia culla provvisto di tubo discendente rastremato di ampio diametro per una rigidità ottimale, con due robuste barre a sezione scatolata, montate sulla base per sostenere il motore. La piastra di sterzo in alluminio forgiato garantisce un supporto compatto e resistente per le travi del telaio e il tubo discendente di supporto motore.
- Le sottili travi del telaio e le piastre del perno del forcellone si uniscono per creare una stretta sezione incrociata che migliora il comfort del pilota e la manovrabilità.
- Sospensioni messe a punto per competizioni off-road.
- Leggera forcella a cartuccia da 47 mm rovesciata Showa a doppia camera con

tamponi in alluminio derivati da quelli della CRF250R, con regolazioni specifiche per il modello CRF250X. La forcella ha un'escursione di 280 mm, regolazione del ritorno e della compressione su 16 posizioni e molle più rigide per un'azione migliore a livello intermedio. Superfici interne dei gambali forcella anteriore rivestite con lo stesso trattamento delle moto ufficiali da gara per minimizzare l'attrito.

- Sospensione posteriore con Pro-Link ed ammortizzatore posteriore Showa interamente regolabile con assetto ottimizzato ed escursione della ruota di 312 mm, regolazioni della compressione separate per basse velocità (13 posizioni) e le alte velocità (3,5 giri) e regolazione del ritorno su 17 posizioni.

- Pistone dell'ammortizzatore posteriore di grande diametro (50 mm) per prestazioni sempre ottimali anche nelle condizioni più difficili.

- Forcellone a doppio asse e forma rastremata con ampio rinforzo longitudinale in alluminio pressofuso per garantire resistenza e leggerezza.

- Ruota anteriore con asse di grande diametro e supporti maggiorati per una rigidità ottimale.

- Ruota posteriore da 18" con mozzo posteriore e tiraggi HRC leggeri in alluminio come quelli delle moto da gara ufficiali del tipo CRF250R per una riduzione delle masse non sospese ed una protezione superiore per evitare lo sgonfiamento del pneumatico.

- Asse posteriore da 25 mm e cuscinetti di ampio diametro assicurano rigidità e robustezza ottimali sui tracciati tortuosi.

- Compatta pinza del freno anteriore a doppio pistoncino, realizzati in alluminio anodizzato e dischi alleggeriti da 240 mm del tipo utilizzato sulle moto ufficiali per una riduzione delle masse non sospese e migliorare la manovrabilità della moto.

- Freno posteriore HRC derivato dalle moto ufficiali da gara integra la pompa freno e la vaschetta del fluido in un'unica unità compatta e leggera.

- Pneumatico anteriore Dunlop 742FA per un'azione sterzante e trazione migliorate.

Ulteriori caratteristiche

- Tutti i componenti in plastica della carrozzeria (inclusi copertura radiatore, fiancate, parafrangente posteriore, base della sella, serbatoio del carburante, parafrangente anteriore e piastra portanumero) sono leggeri e di design sottile e aggressivo.

- Ampia capacità di 7,3 litri del serbatoio carburante
- Faro anteriore con potente lampada alogena da 35 watt provvisto di lenti dal design innovativo per un'illuminazione ad ampio raggio.
- Contachilometri da gara a tre cifre azzerabile di facile lettura.
- Accattivante luce posteriore a LED integrata al parafango posteriore.
- Posizione di guida ergonomica ottimizzata grazie al posizionamento delle gambe del pilota nel punto più rastremato del telaio, per un comfort e una manovrabilità ancora superiori.
- Pedale del freno posteriore e leva del cambio in alluminio leggero studiati per un perfetto adattamento alla posizione di guida.
- Ampie pedane poggiapiedi in acciaio inossidabile autopulenti e antiruggine che garantiscono un appoggio sicuro e pieghevoli per lasciare il massimo spazio da terra.
- Attacchi in gomma per le barre del manubrio Renthal (bend 971) in alluminio per un maggiore comfort e un minore affaticamento del pilota.
- Supporti delle barre del manubrio con due diverse posizioni di attacco per adeguarsi alle esigenze del pilota.
- Manopole del manubrio ufficiali da competizione per una migliore tenuta in gara.
- Leva freno anteriore regolabile.
- Frizione a regolazione rapida.
- Guida catena realizzata in materiale robusto, per una migliore resistenza all'usura che estende il ciclo vitale di oltre cinque volte rispetto ai materiali tradizionali.
- Copertura del freno a disco anteriore per una migliore protezione del disco e della pinza da eventuali danni.
- Telaio posteriore rimovibile per una facile manutenzione del mezzo.
- Comodo cavalletto laterale.
- Facile accesso al filtro dell'aria in schiuma di uretano lavabile e a doppio stadio per una protezione ottimale del motore ed una facile manutenzione.
- Controlli comodi e resistenti e dispositivi di fissaggio di alta qualità.
- Cavo della frizione in acciaio inossidabile per un ciclo vitale prolungato.

Caratteristiche tecniche

CRF250X (tipo ED)

MOTORE

| | |
|--------------------------|--|
| Configurazione | 4 tempi, monocilindrico, 4 valvole, raffreddato a liquido (SOHC) |
| Cilindrata | 249cm ³ |
| Alesaggio × Corsa | 78 × 52,2mm |
| Rapporto di compressione | 12,9 : 1 |
| Potenza massima | 21,9kW a 9.000min ⁻¹ (95/1/EC) |
| Coppia massima | 24,2kW a 8.000min ⁻¹ (95/1/EC) |

ALIMENTAZIONE

| | |
|-------------------------------|---|
| Iniezione | Carburatore Keihin FCR a valvola piatta da 37 mm con sensore TPS (Throttle Position Sensor) |
| Capacità serbatoio carburante | 7,3 litri (compresi 1,6 litri di riserva) |

IMPIANTO ELETTRICO

| | |
|------------|--|
| Accensione | A scarica capacitiva con controllo computerizzato digitale con anticipo elettronico e bobina di accensione |
| Avviamento | Elettrico / A pedale |

TRASMISSIONE

| | |
|---------------------|---|
| Cambio | A 5 rapporti |
| Riduzione primaria | 3.611 (65/18) |
| Rapporti del cambio | 1 2.384 (31/13) 2 1.750 (28/16) 3 1.333 (28/21) 4 1.041 (25/24) 5 0.814 (22/27) |
| Riduzione finale | 3.786 (53/14) |
| Trasmissione finale | Catena #520 sigillata con T-ring |

TELAIO

| | |
|----------------|----------------------------------|
| Configurazione | A semi-doppio trave in alluminio |
|----------------|----------------------------------|

CICLISTICA

| | |
|-----------------------------|-----------------------|
| Dimensioni (LxLxA) | 2.174 x 827 x 1.261mm |
| Interasse | 1.481mm |
| Inclinazione canotto sterzo | 27° 54' |
| Avancorsa | 118mm |
| Altezza sella | 958mm |
| Altezza da terra | 346mm |
| Peso in ordine di marcia | 115kg |

SOSPENSIONI

| | | |
|----------------|------------|--|
| Configurazione | Anteriore | Forcella rovesciata del tipo a cartuccia da 47 mm Showa a doppia camera con regolazione della compressione e del ritorno (16 posizioni), escursione 280mm |
| | Posteriore | Pro-Link con monoammortizzatore Showa, regolazione della compressione regolabile per bassa velocità (13 posizioni) e per alta velocità (3,5 giri) e regolazione del ritorno (17 posizioni), escursione 313mm |

RUOTE

| | | |
|----------------|------------|----------------------------|
| Configurazione | Anteriore | Mozzi e raggi in alluminio |
| | Posteriore | Mozzi e raggi in alluminio |
| Cerchi | Anteriore | 21 x 1,60 |
| | Posteriore | 18 x 2.15 |
| Pneumatici | Anteriore | 90/90-21 M/C 54R |
| | Posteriore | 120/90-18 M/C 65R |

FRENI

| | | |
|----------------|------------|---|
| Configurazione | Anteriore | Disco idraulico da 240 × 3 mm con pinza a due pistoncini e pastiglie in metallo sinterizzato |
| | Posteriore | Disco idraulico da 240 × 4mm con pinza a singolo pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato |

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.