

Honda CRF250R 2020



Aggiornamenti al modello: la nuova CRF250R 2020 unisce le sensazionali doti di potenza e coppia agli alti regimi ad una spinta più sostenuta anche ai medi regimi. Telaio e forcellone della CRF450R 2019 forniscono ora la base per la ciclistica, con un nuovo assetto delle sospensioni Showa.

Sommario:

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

1. Introduzione

Non c'è battaglia più serrata di quella cui si assiste nella classe MX2, dove ogni frazione di secondo conta. E la CRF250R di Honda si è sempre dimostrata un'arma estremamente efficace. La competizione ha portato a una moto frutto di un'evoluzione continua, per arrivare a creare una piattaforma da cui i piloti MX, amatoriali e professionisti, possono trarre il massimo vantaggio, ad ogni metro, di ogni giro.

Rinnovata completamente in occasione del modello 2018, la CRF250R ha compiuto un enorme salto prestazionale, sposando appieno la filosofia *Absolute Holeshot* già adottata per il modello di 450cc, con cui condivide il telaio di settima generazione, la geometria della ciclistica e le sospensioni Showa di ultima generazione. L'adozione di un nuovo motore con testata bialbero (DOHC) ed elettronica con mappature selezionabili ha contribuito a farne l'oggetto del desiderio, sia per i piloti più esperti che per gli amatori..

L'anno successivo, la CRF250R 2019 ha ricevuto un potenziamento della coppia ai bassi regimi attraverso un ulteriore sviluppo degli impianti di aspirazione e di scarico. In più, è stato introdotto il *Launch Control HRC*, una nuova pinza freno anteriore e un manubrio Renthal Fatbars regolabile.

La nuova CRF250R 2020 evolve ulteriormente tutti i suoi punti di forza e migliora in tutte le aree. Per il motore, più coppia ai bassi e medi regimi, per la ciclistica, l'adozione di telaio e forcellone della CRF450R 2019.

2. Panoramica del modello

I piloti hanno dimostrato di apprezzare il sostanziale incremento della potenza della CRF250R grazie al motore bialbero. Dopo l'evoluzione del 2019 che ne ha migliorato le caratteristiche di sfruttabilità dell'erogazione, per il 2020 lo sviluppo del motore si è concentrato sull'aumento della coppia ai bassi e medi regimi. I motoristi Honda hanno raggiunto l'obiettivo, ottenendo tra l'altro ulteriore potenza agli alti regimi, grazie ad una estesa riprogettazione della camera di combustione.

Il rapporto della 2^a marcia è ora più vicino alla 3^a marcia, per ridurre il normale calo di giri del motore in questa cruciale fase di cambiata. Anche le prestazioni della frizione sono state migliorate. Inoltre, una cura maniacale nell'ottimizzazione dell'efficienza di aspirazione e scarico e delle mappature del motore, hanno portato al raggiungimento dell'obiettivo globale di una guida ancora efficace.

Per sfruttare al meglio le aumentate prestazioni, il telaio e il forcellone della CRF250R 2020 sono identici a quelli della CRF450R 2019, elementi entrambi più leggeri ma, soprattutto, che garantiscono un bilanciamento ottimale della rigidità. Questa caratteristica, assieme alle nuove impostazioni di smorzamento della compressione per la forcella e l'ammortizzatore Showa, migliora la stabilità, la percezione di controllo e la precisione di guida nell'affrontare le curve veloci anche sui tracciati più accidentati.

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

- ***Più coppia ai medi regimi, più potenza agli alti regimi***

- **Nuovi profili degli alberi a camme e della fasatura delle valvole di scarico**
- **Nuova conformazione della camera di combustione**
- **Nuova fasatura di accensione e mappature del sistema Honda PGM-FI dedicate alle singole marce**
- **Rapporto della 2^a marcia modificato per ridurre il calo di giri nel passaggio alla 3^a marcia**

L'aumento della coppia e della potenza tra i 6 e i 10.000 giri/min era l'obiettivo principale per lo sviluppo della CRF250R 2020. A questo incremento è associata la riduzione del "battito" (detonazione) del motore, che riduce le prestazioni, alle forti aperture del gas ai medi regimi.

La potenza massima cresce del 4% e il picco si tocca a 12.000 giri/min, mentre la coppia massima aumenta ben dell'8%, con picco a 10.000 giri/min. Mentre la potenza massima si tocca ben 1.000 giri/min prima rispetto al precedente modello, il limitatore è stato abbassato di soli 100 giri/min, ora fissato a 14.300 giri/min, per mantenere così il furibondo allungo necessario a non cambiare tra una curva e l'altra.

Ancora più impressionante è il significativo miglioramento ai medi regimi: la coppia a 8.000 giri/min è migliorata ben del 10%, quindi ora la CRF250R unisce la consistente spinta ai bassi regimi e la sensazionale potenza agli alti regimi, con un'erogazione poderosa ai medi regimi.

I miglioramenti sono stati ottenuti attraverso un nuovo profilo degli alberi a camme e la rivisitazione dei condotti di aspirazione e scarico, del pistone e della camera di scoppio: le valvole di scarico restano aperte per un tempo più lungo, ma con un minore incrocio con l'apertura delle valvole di aspirazione. Il volume interno dei condotti di scarico passa da 12 cm³ a 12,7 cm³, mentre la nuova forma delle 'nicchie' sul cielo del pistone consente un aumento del volume da 21,7 cm³ a 22,2 cm³. Per una migliore gestione del calore extra generato dalla maggiore potenza il volume del radiatore è stato aumentato.

Altre modifiche includono un aumento del 10% della superficie del filtro dell'aria e l'eliminazione del risonatore del collettore di scarico rispetto al design precedente. Per ridurre il calo di giri nel passaggio dalla 2^a alla 3^a marcia, il rapporto della 2^a è ora 16/28 per un rapporto di 1,75 (rispetto al precedente 15/27, pari a 1,8) mentre la 3^a rimane a 17/25 per un rapporto di 1,47.

Per migliorare la durata, la 3^a e la 4^a marcia hanno ricevuto un nuovo trattamento della superficie. Inoltre, come la CRF450R 19YM, l'aggiunta di un sensore della posizione del cambio consente di utilizzare tre specifiche mappe di accensione per 1^a e 2^a marcia, 3^a e 4^a marcia, e infine per la 5^a. Anche la rigidità delle molle frizione è stata aumentata, portando ad un incremento delle sue prestazioni del 18%.

L'alesaggio e la corsa rimangono a 79 x 50,9 mm con un disassamento del cilindro di 4,5 mm per ridurre l'attrito nella fase utile; invariato anche il rapporto di compressione di 13,9:1. Le valvole sono in titanio: da 33 mm quelle di aspirazione e 26 mm quelle di scarico. L'alzata delle valvole di aspirazione è di 10,5 mm e quella delle valvole di scarico

di 9,5 mm con un angolo di 20,5°. Le molle delle valvole hanno una sezione ovale e le valvole di aspirazione sono alimentate da condotti di discendenti simmetrici rettilinei.

Il pistone presenta sempre un design del tipo *bridged-box*. La maggiore rigidità del pistone consente di trasformare la pressione di combustione in potenza con maggiore efficienza; il getto d'olio del pistone a 5 fori mantiene ottimale il suo raffreddamento e l'efficacia della fasatura di accensione. Una pompa di recupero dell'olio riduce l'attrito e le perdite da pompaggio agli alti regimi, scaricando olio e aria nel basamento per mantenere una pressione negativa. L'olio lubrifica la frizione e il cambio, con una capacità totale di 1,25 litri.

La combinazione di pompa dell'olio e ingranaggio conduttore, il filtro dell'olio e il condotto dell'olio si trovano sul lato destro del motore, al fine di mantenere un percorso dell'olio intorno al motore corto e diretto. La lubrificazione del sistema di distribuzione avviene attraverso la testata verso l'interno degli alberi a camme di aspirazione e scarico, alimentando direttamente la superficie di scorrimento tra camma e bilanciante.

3.2 Elettronica

- ***Il sistema Launch Control HRC offre 3 opzioni di partenza***
- ***Il sistema di selezione mappature motore (EMSB) offre 3 selezioni***

Il *Launch Control HRC*, introdotto per la prima volta sul modello 2019, offre al pilota la migliore opzione per uno scatto da fermo istantaneo. 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), introdotto sul modello 2018, 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 rapidamente il pulsante, 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.

3.3 Telaio

- ***Nuovo telaio e forcellone, i medesimi della CRF450R 2019***
- ***Migliore stabilità e precisione in curva***
- ***Assetto sospensioni Showa modificato per una maggiore efficacia in staccata e nelle forti accelerazioni***
- ***Nuovo materiale delle pastiglie freno posteriore migliora efficacia e longevità***

La CRF250R 2020 adotta lo stesso telaio in alluminio di settima generazione della CRF450R 2019, che era stato il frutto di una accurata evoluzione. Più leggero (190 g) grazie a un design più sottile attorno alle piastre del perno del forcellone, predilige la rigidità laterale e torsionale con lo scopo di migliorare l'agilità e la direzionalità in curva, aumentando allo stesso tempo la rigidità angolare dell'imbardata con l'obiettivo di massimizzare la stabilità e l'aderenza in tutte le fasi della curva.

Anche il forcellone in alluminio è identico a quello del modello CRF450R 2019, con una riduzione del peso di 160 g e un bilanciamento della rigidità calibrato per il telaio. Sono più leggere anche le nuove pedane, che ora impiegano una struttura interna a 4 griglie (anziché 6) per eliminare meglio il fango. Il vano batteria è ora abbassato di 28 mm per migliorare la centralizzazione delle masse.

L'inclinazione del canotto di sterzo rimane impostata a 27°29' e l'avancorsa a 116 mm, per un interasse di 1.486 mm. Il peso con il pieno è di 108 kg. La forcella rovesciata Showa con steli di 49 mm è del tutto simile a quella 'factory' usata in ambito racing nel campionato motocross giapponese. Per il 2020, con l'obiettivo di migliorare la risposta nelle staccate più intense, il diametro del passaggio principale "B" dell'olio sull'asta è stato diminuito da 2,4 a 1,6 mm, in modo da incrementare la frenatura idraulica alle basse velocità di compressione.

Allo stesso modo anche il passaggio principale dell'olio del monoammortizzatore è stato modificato per garantire una maggior frenatura alle basse velocità di compressione, in modo da migliorare il controllo durante le fasi di forte accelerazione.

La pinza freno anteriore ha i due pistoncini di diametro differenziato, 30 e 27 mm, ciò la rende leggera e 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 che ora, sulla CRF450R 2020, è dotata di nuove guarnizioni di attrito più efficaci e durevoli e che permettono di rinunciare alla cover disco posteriore.

I leggeri cerchi in alluminio, con aggressiva finitura nera, presentano raggi a montaggio diretto che riducono le masse non sospese. Misurano 21x1,6" davanti e 19x1,85" dietro. Gli pneumatici Dunlop GEOMAX MX3S di primo equipaggiamento misurano 80/100-21" e 100/90-19".

Il manubrio Renthal Fatbar assicura un ridotto peso del sistema di sterzo ed ha una flessibilità tale da ridurre lo stress di guida. La piastra superiore presenta due posizioni per il supporto che permettono di spostare il manubrio in avanti e indietro di 26 mm. Ruotando

il supporto di 180 gradi, il manubrio può essere spostato di altri 10 mm dalla posizione di base, offrendo quindi in totale quattro posizioni di guida. Il paracolpi centrale è di serie.

Confermato l'equipaggiamento con un leggerissimo serbatoio in titanio da 6,3 litri. Le morbide linee delle sovrastrutture aiutano il pilota a muoversi facilmente, mentre la stretta zona frontale e il parafrangente anteriore convogliano efficacemente l'aria verso il radiatore. La CRF250R è anche resistente e perfettamente rifinita, con resistenti grafiche stampate con la tecnica dell'inserimento della pellicola che coprono un'ampia zona ed hanno proprietà antigraffio.

Le nuove grafiche 2020, sempre inequivocabilmente "CRF", rendono immediatamente riconoscibile la più famosa moto da cross MX2 del mondo.

4. Specifiche tecniche CRF250R 2020

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico 4T, raffreddato a liquido, 4 valvole DOHC
Cilindrata	249,4 cc
Alesaggio x corsa	79 x 50,9 mm
Rapporto di compressione	13,9 : 1
Capacità totale olio	1,250 cm ³
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI, con selezione mappature EMSB
Capacità serbatoio	6,3 litri
IMPIANTO ELETTRICO	
Accensione	Elettronica transistorizzata
Avviamento	Elettrico
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Tipo di cambio	5 marce, sempre in presa
Trasmissione finale	A catena
TELAIO	

Tipo	Doppio trave in alluminio
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	2.181 x 827 x 1.260 mm
Interasse	1.486 mm
Inclinazione canotto	27°29'
Avancorsa	116 mm
Altezza sella	957 mm
Altezza da terra	327 mm
Peso con il pieno	108 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella Showa a steli rovesciati da 49 mm
Posteriore	Monoammortizzatore Showa con Pro-Link
RUOTE	
Anteriore	A raggi, cerchi e mozzi in alluminio
Posteriore	A raggi, cerchi e mozzi in alluminio
PNEUMATICI	
Anteriore	80/100-21" Dunlop Geomax MX3S
Posteriore	100/90-19" Dunlop Geomax MX3S
FRENI	
Anteriore	Disco wave da 260 mm, pinza a due pistoncini
Posteriore	Disco wave da 240 mm, pinza singolo pistoncino

Tutte le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono essere modificate senza preavviso.