



2020

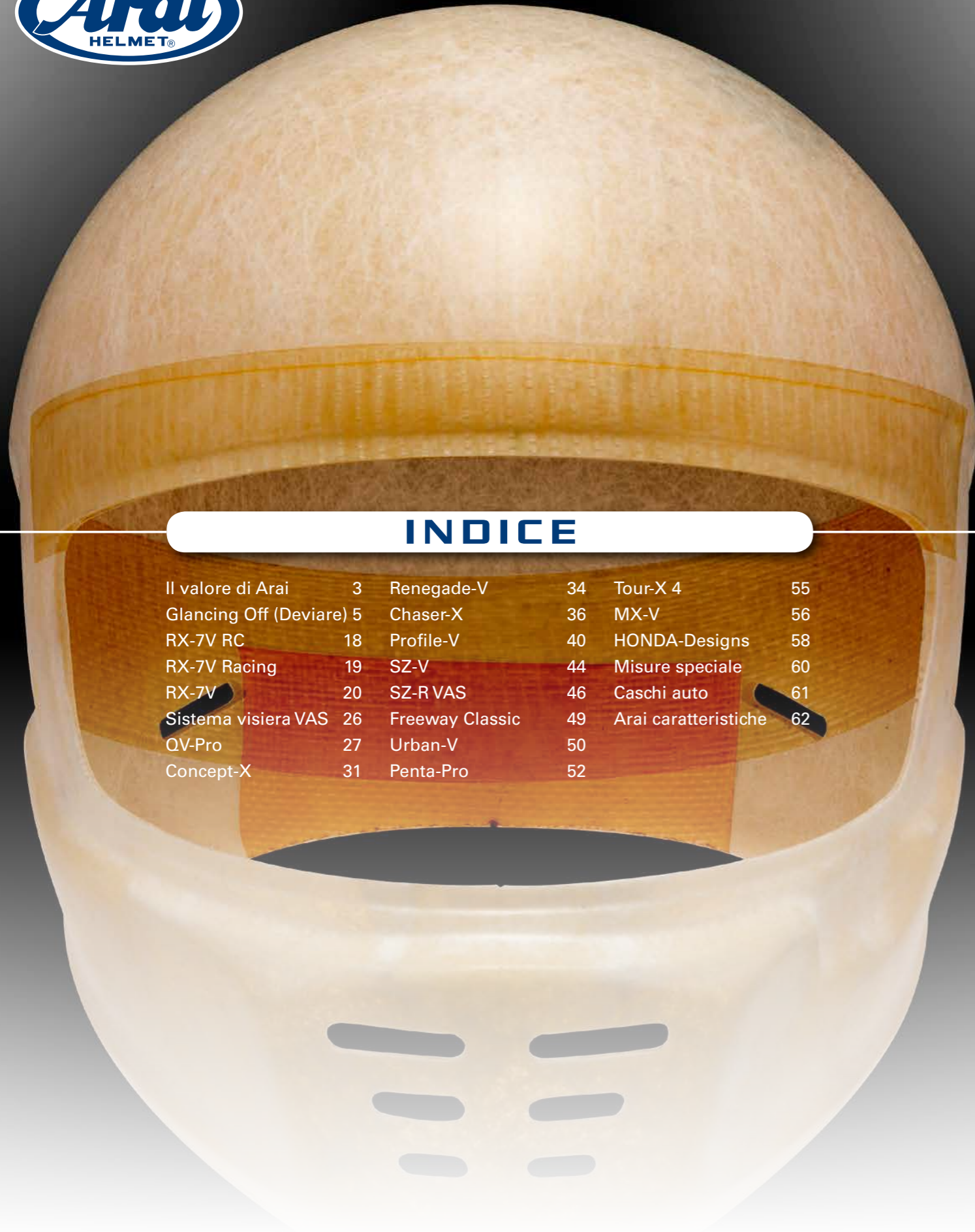
COLLEZIONE

EICMA EDITION

There is a difference

ARAIHELMET.IT

Nessun casco può proteggere chi lo indossa da tutti gli impatti prevedibili. Niente può sostituire una guida prudente. © 2019 Arai Helmet (Europe) B.V.



INDICE

Il valore di Arai	3	Renegade-V	34	Tour-X 4	55
Glancing Off (Deviare)	5	Chaser-X	36	MX-V	56
RX-7V RC	18	Profile-V	40	HONDA-Designs	58
RX-7V Racing	19	SZ-V	44	Misure speciale	60
RX-7V	20	SZ-R VAS	46	Caschi auto	61
Sistema visiera VAS	26	Freeway Classic	49	Arai caratteristiche	62
QV-Pro	27	Urban-V	50		
Concept-X	31	Penta-Pro	52		

IL VALORE DI ARAI

Quando pensate a come un casco protegge la testa, se pensate all'assorbimento dell'impatto, avete ragione, ma solo parzialmente.

Esiste infatti un limite alla quantità di energia che un casco è in grado di assorbire. A questo proposito, vale la pena notare che la velocità, nei test di impatto per l'"assorbimento" dei principali standard di sicurezza, è inferiore a 28 km/h.

Poiché l'energia cinetica aumenta proporzionalmente al quadrato della velocità, la quantità di energia coinvolta in un incidente reale può essere molto più elevata rispetto al livello che un qualsiasi casco è in grado di assorbire.

Tuttavia,

La funzione principale di un casco, per quanto riguarda la protezione della testa durante un forte impatto, non è solo quella di "assorbire".

Poiché molti impatti sono decentrati o hanno un'angolazione particolare, la quantità di energia che entra può essere ridotta se il casco è in grado di scivolare sugli ostacoli evitando parte di questa energia.

Questo aumenta la possibilità che l'energia che entra nel casco rientri nel limite che il livello di "assorbimento" è in grado di gestire. In Arai, questa proprietà viene definita "Glancing off".

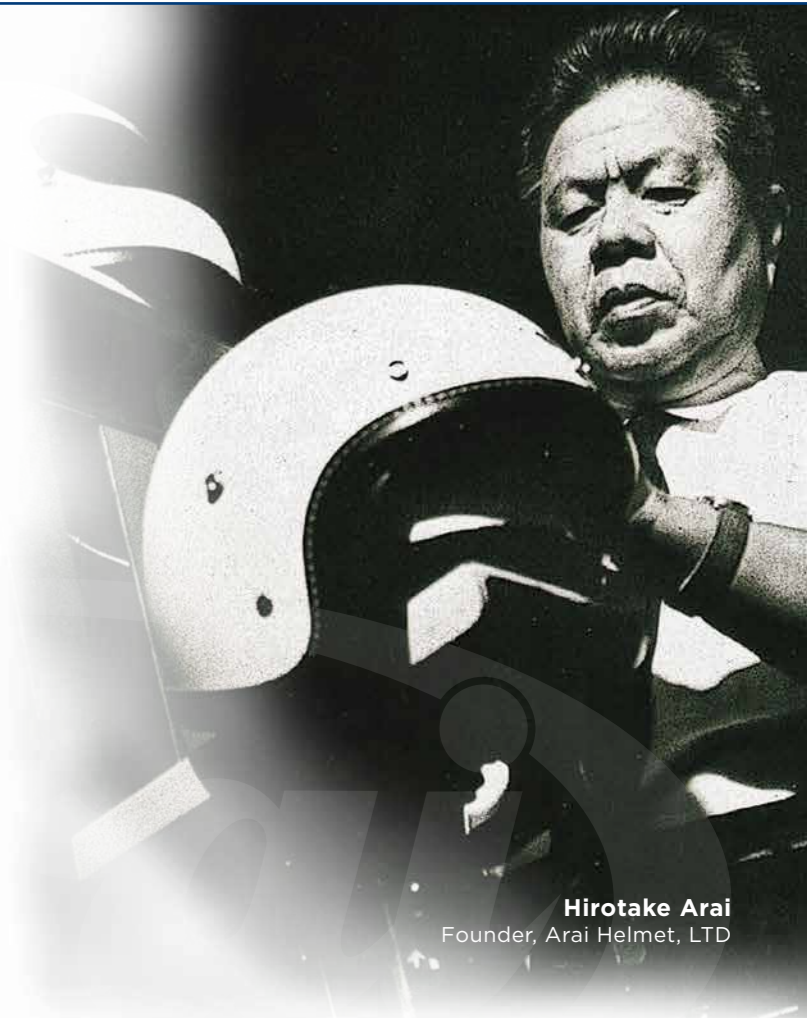
Sapevate che Arai è una delle poche aziende al mondo che considera lo "scivolamento" molto importante?

Essendo spesso testimone di scene di questo tipo, Arai ha iniziato a ritenere che "scivolare", ossia disperdere l'energia di un impatto, sia fondamentale per una migliore protezione della testa da parte del casco e da sempre lavora per aumentare costantemente il proprio livello.

Anche se non esistono storico o articoli relativi allo "scivolamento", ne abbiamo studiato i principi e le funzioni attraverso le nostre esperienze e abbiamo lavorato per migliorarne l'efficacia.

La base per il "Glancing off" è sicuramente una "calotta più tonda, liscia e resistente", ma quando si tratta di progettare la struttura su queste basi, non esiste una soluzione semplice o la bacchetta magica. Gli incidenti reali sono troppo imprevedibili.

Sapete cosa ha fatto concretamente Arai per aumentare il livello di performance dello "scivolamento"?



Hirotake Arai
Founder, Arai Helmet, LTD

In Arai siamo orgogliosi di lavorare per la protezione dei nostri amici motociclisti e riteniamo sia diventata una parte importante della nostra esistenza, ma la natura imprevedibile degli incidenti può mettere in difficoltà anche i nostri caschi.

Per questo, ci impegniamo per migliorare ogni aspetto della capacità di protezione dei caschi, seppur minimo, e riteniamo che ci sia sempre spazio per i miglioramenti nascosti nei moltissimi dettagli dello "scivolamento", anche se non sappiamo quanti vantaggi apporterà ciascun miglioramento.

L'accumulo, la realizzazione e l'evoluzione di diversi sviluppi, per il miglioramento del "Glancing Off", sono ciò che ha caratterizzato in tutti questi anni la differenza Arai.

Oggi, per molte persone nel mondo, la performance di protezione dimostrata da Arai è differente da quella degli altri costruttori.

Un vecchio adagio recita: "L'intero può essere molto meglio della somma delle sue parti". Se si considerano alcune performance estreme dimostrate da Arai, è possibile affermare che tale adagio sia in parte vero.

Anche se molte di quelle parti possono non essere ben visibili o possono sembrare solo un elemento di marketing, contribuiscono alla costante ricerca del miglioramento della performance. Siamo convinti che sia questo il modo per migliorare la protezione della testa in caso di incidenti gravi e imprevedibili.

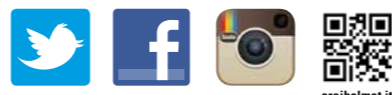
Sappiamo che nessuno e niente è perfetto, per questo riteniamo che il nostro impegno valga tutti i costi aggiuntivi che comporta, specialmente se si considera che ciò che cerchiamo di proteggere è inestimabile.



Michio Arai
Owner and CEO of ARAI HELMET, LTD.

Avviso importante: Arai si riserva il diritto di modificare modelli, specifiche, colori, design e dimensioni senza preavviso. Nessun diritto può essere ottenuto da questo catalogo. Si noti che i colori stampati non sono mai completamente fedeli ai colori reali. I colori del casco mostrati sono il più precisi possibile e sono soggetti a limitazioni del processo di stampa. Nessuna parte di questo opuscolo può essere riprodotta senza il permesso scritto dell'editore.

Tutti i diritti riservati. Le fotografie e le informazioni contenute sono protette da diritto d'autore. Non tutti i modelli sono disponibili in tutti i mercati. Alcuni caschi in questa brochure sono mostrati con visiere colorate. Le visiere colorate vengono utilizzate al posto delle visiere chiare standard esclusivamente per scopi pubblicitari e sono disponibili presso i concessionari Arai. Per informazioni più aggiornate visitare: www.berracing.it / www.araihelmet.it



DEVIARE

In caso di impatto, si produce energia e il ruolo di un casco è di gestire in modo adeguato l'energia di impatto" per proteggere la testa del motociclista.

Generalmente tale gestione avviene tramite l'assorbimento dell'energia di impatto proteggendo la testa. La calotta esterna si deforma, le cellule della calotta interna in EPS si rompono e grazie a tale distruzione si riesce a gestire l'energia di impatto convertendola in calore. La verità, tuttavia, è che anche il miglior casco ha dei limiti oggettivi per quanto riguarda la quantità di energia che è in grado di gestire.

D'altra parte, il casco non solo assorbe energia, ma in caso di incidente, quando la testa del motociclista subisce numerosi impatti ma viene comunque protetta dal casco, ci accorgiamo che la gestione dell'energia avviene grazie ad un altro fattore estremamente importante.

Si tratta della capacità del casco di scivolare su eventuali ostacoli. Molte persone probabilmente non se ne rendono nemmeno conto, ma nel momento in cui un casco subisce un impatto, deve essere in grado di scivolare deviando l'energia di impatto che altrimenti potrebbe venire interamente trasferita alla testa del motociclista. Quindi, se l'energia viene deviata efficacemente dal casco, la testa al suo interno può essere protetta anche in caso di energie di gran lunga più elevate di quelle che la sola calotta in EPS sarebbe in grado di assorbire.

Anche negli incidenti più impressionanti, abbiamo sempre osservato che la capacità del casco di scivolare e l'assorbimento dell'energia sono due fattori complementari che lavorano di concerto per massimizzare la protezione della testa del pilota.

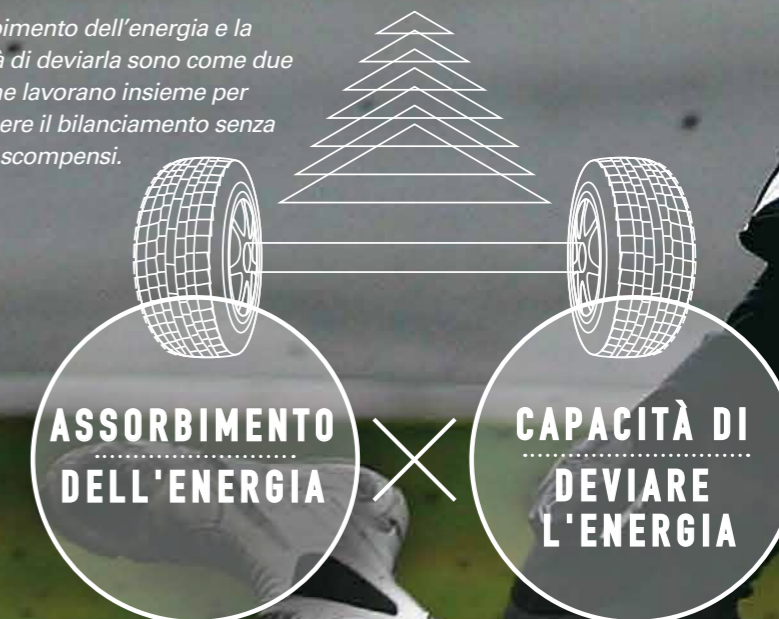
Questo è vero per ogni tipo di casco.



Tutti i caschi proteggono la testa del pilota deviando ed assorbendo l'energia di un impatto.

MOVIMENTO IN AVANTI

L'assorbimento dell'energia e la capacità di deviarla sono come due ruote che lavorano insieme per mantenere il bilanciamento senza errori o scompensi.



COME PUÒ UN CASCO PROTEGGERE LA TUA TESTA?

La protezione della testa può essere definita come la gestione dell'energia di un impatto. Ma gestione non significa solo assorbimento.



Ecco il momento dell'impatto. Il motociclista si irrigidisce e il casco entra in contatto con il terreno. Possiamo immaginare cosa deve fare il casco ora.

Si parla di "assorbimento dell'energia" quando un ostacolo entra in collisione con il casco e l'energia dell'impatto entra nel casco. Noi la chiamiamo "energia di impatto".

L'assorbimento di un impatto e la capacità di deviare energia: un sodalizio invisibile

A causa della quantità di spazio limitata presente tra la calotta esterna e la testa del motociclista necessaria per gestire l'impatto, ci sarà sempre un limite alla quantità di energia che un casco è in grado di assorbire a prescindere dalla tecnica di costruzione utilizzata (vedi "Il limite della capacità di assorbimento"). E su una moto è lecito aspettarsi impatti che superano di gran lunga questo limite.

Ecco perché la capacità di deviare energia è cruciale nella gestione di un impatto.

I caschi Arai riescono a garantire risultati di assoluta eccellenza grazie all'utilizzo di una calotta estremamente resistente, liscia ed arrotondata deviando la maggior parte dell'energia senza farla "entrare all'interno del casco".

Nonostante ciò, le principali Omologazioni si concentrano soprattutto sull'assorbimento dell'impatto e non si preoccupano della capacità del casco di deviare energia o di generare forze



Nel caso di un impatto, normalmente il casco riceve un urto da un angolo obliquo, piuttosto che da un angolo di 90 gradi. Nel momento in cui il casco colpisce un angolo obliquo l'ostacolo supera il punto di impatto scivolando.

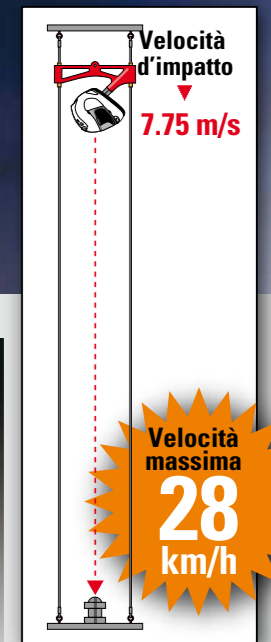
ze rotazionali. La capacità di un casco di deviare energia è infatti una sinergia di diversi fattori che lavorano insieme e non esiste un modo univoco per colpire un casco in modo da testare questa proprietà. Esiste un test per collaudare la resistenza alla penetrazione della calotta, ma poiché è difficile individuare standard precisi per la forma della calotta relativamente alla capacità di scivolare, non abbiamo alcuna definizione oggettiva per tale proprietà. Tutti i caschi utilizzano più o meno questa capacità, ma a causa della difficoltà nell'individuare le differenze in termini

oggettivi, molte omologazioni semplicemente non hanno una definizione per questa proprietà. Oltre al superamento delle omologazioni vigenti, Arai si impegna costantemente per migliorare la capacità di deviare energia dei propri modelli per aumentare il livello di protezione del pilota.



Il test di penetrazione prevede che un cuneo metallico appuntito del peso di 3 Kg venga lasciato cadere sul casco da un'altezza di 3 metri. Il test assicura che la calotta sia in grado di resistere ad impatti con eventuali ostacoli o con la superficie stradale.

Per quanto riguarda le forze coinvolte, convertendo l'energia dell'Omologazione più rigida al mondo, si raggiungeranno solo 27,9 km/h (o 7,75 m/s).



DEVIARE

Il limite della capacità di assorbimento

L'ENERGIA DI IMPATTO

La quantità di energia durante un incidente può essere espressa come distanza e forza, dove la distanza è lo spazio fisico tra la superficie della calotta del casco e la testa del motociclista, o in altre parole, lo spessore del casco. A prescindere dal materiale utilizzato per la costruzione, nessun casco è in grado di proteggerci da qualunque tipo di impatto.

Energia di impatto



Illustrazione

Vogliamo essere i migliori al mondo

Per quanto riguarda la protezione della testa, Arai ha come unico obiettivo quello di produrre caschi superiori a tutti gli altri e anche oggi continua coerentemente con questa filosofia. Ne abbiamo avuto conferma in molti casi di incidente avvenuti nell'arco di decenni e continuiamo costantemente a migliorare la protezione passo dopo passo. Perché questo è il nostro background, sappiamo che un casco liscio è cruciale in fase di

impatto, ecco perché questa filosofia costruttiva è alla base del nostro approccio. La protezione della testa è il nostro unico obiettivo e ci impegniamo costantemente per massimizzare la capacità di deviare ed assorbire l'energia dei nostri caschi. Questa è la differenza Arai.



L'obiettivo di Arai è migliorare costantemente il livello di protezione dei propri caschi. La capacità di deviare l'energia e di rimbalzare su eventuali ostacoli svolge un ruolo fondamentale ai fini del miglioramento della performance durante l'impatto.

La realtà può andare ben oltre le nostre aspettative. E purtroppo sappiamo che ci sono dei limiti alla nostra capacità. Ma non vogliamo dover ammettere che con un altro casco sarebbe potuta andare diversamente. Per questo, continuiamo a lavorare con orgoglio, per offrirti un livello di protezione superiore rispetto ad ogni altro casco al mondo.



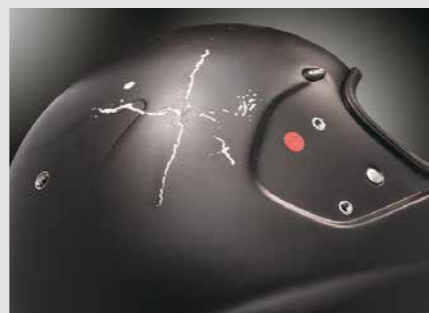
DEVIARE

Gli impatti lasciano il segno

L'ENERGIA DI IMPATTO

Il test relativo all'assorbimento dell'impatto è molto importante in sede di Omologazione. Misura oggettivamente l'impatto quando il casco entra in collisione con un ostacolo. In caso di impatto perpendicolare, vengono lasciati dei solchi "a raggiera" sul casco. Gli impatti, tuttavia, possono provenire da angolazioni differenti e i solchi lasciati si sviluppano orizzontalmente dal punto di impatto. *Vedi esempi di impatto.

Solchi dovuti all'impatto causato da un incidine emisferica durante un test di caduta



**Deviare l'energia di impatto,
un'evoluzione infinita.** Ogni giorno alla ricerca di costanti miglioramenti Presentazione di una parte della sfida.

+ L'EVOLUZIONE
+ GLANCING
+ O F F +

Tanti piccoli, costanti miglioramenti che uniti, massimizzano la capacità del casco di deviare ed assorbire energia.

La Forma

La capacità di un casco di scivolare, non può essere quantificata adeguatamente durante un test. Negli incidenti reali, un impatto può provenire da diverse angolazioni e a qualsiasi velocità rendendo le caratteristiche di ogni impatto completamente imprevedibili. Inoltre, l'esatta velocità e angolazione di un

impatto non potranno mai essere replicate al 100%. Per quando riguarda quindi la capacità di un casco di deviare energia e scivolare su eventuali ostacoli, possiamo solo sperimentare costantemente diverse soluzioni in grado di apportare un miglioramento costante per cercare di far fronte ad ogni possibilità.

La Forma

Un'evoluzione che non si arresta mai

Dai segni osservati sui caschi negli incidenti reali, possiamo notare quando il casco è stato in grado di scivolare sugli ostacoli senza impuntarsi grazie alla sua superficie liscia. Possiamo quindi dedurre la sua capacità di deviare energia. Ecco perchè la forma dei caschi Arai è e sarà sempre la più tondeggiate e liscia possibile.

Abbiamo mantenuto la stessa forma base sin dall'inizio perché riteniamo che questa contribuisce a ridurre l'energia di impatto meglio rispetto ad una calotta con spigoli o bordi che potrebbero generare impuntamenti e rotazioni. I nostri caschi sono stati sviluppati partendo da una palla di cannone fino ad arrivare alla forma ovale, per uniformare meglio l'intera superficie esterna. L'attuale forma a uovo segue inoltre

l'evoluzione natura che l'ha selezionata come forma ideale per proteggere la vita. Arai è passata alla forma a uovo con l'idea di proteggere il più possibile la testa del motociclista dagli impatti del Mondo Reale.



Il sistema casco si è evoluto per dissipare al meglio l'energia di impatto grazie alla sua superficie arrotondata che lo aiuta a superare. Eventuali ostacoli minimizzando le forze rotazionali.

1

LA FORMA

Deviare l'energia di impatto, un'evoluzione infinita

R75

Dato che i nostri caschi sono progettati per non presentare spigoli o protrusioni sulla superficie della calotta, i componenti aerodinamici e le prese d'aria che mantengono il comfort del motociclista sono progettati per staccarsi in caso di impatto. Il nostro Standard autoimposto denominato R75, prevede infatti che la calotta non abbia mai un raggio inferiore a 75 mm, nell'area di protezione della testa specificata dalle Omologazioni.



VISIERA VAS

Progettata per una maggiore funzionalità, ma soprattutto per rendere la calotta ancora più liscia e resistente, il Sistema Visiera VAS (Variable Axis System) massimizza ulteriormente la capacità del casco di deviare energia e di rimbalzare su eventuali ostacoli.



La resistenza della calotta è molto importante per massimizzare la capacità di deviare energia del casco. Nel Mondo Reale, se la calotta si deforma o si distrugge completamente, non sarà

più in grado di scivolare e genererà un impuntamento. Non potendo più deviare energia scivolando, questa potrà raggiungere la testa del motociclista.

Resistenza

Poiché abbiamo deciso di essere i numero uno al mondo per quanto riguarda la protezione, lavoriamo ogni giorno per aumentare la resistenza e per ridurre il peso delle nostre calotte apportando costanti miglioramenti sempre fedeli alla filosofia Arai. Questo ha portato allo sviluppo di nuove procedure che ci hanno permesso di realizzare le calotte in cLc (Complex Laminated Construction) che coniugano resistenza e leggerezza. Nonostante il costo delle fibre utilizzate sia 6 volte maggiore rispetto alla fibra di vetro convenzionale, Arai le utilizza comunque per realizzare un casco ancora più resistente e leggero. Per irrobustire ulteriormente i bordi della calotta, questi vengono dotati di un ulteriore strato in Super Fibra che rinforza queste zone come per i cerchi di una botte. Anche le formule delle resine impiegate per la produzione delle calotte vengono costantemente implementate per permetterci di massimizzare resistenza e leggerezza.



Tra le fibre ad elevata resistenza vengono inserite speciali fibre elastiche leggere, ossia il cLc (Complex Laminated Construction) che ci consente di ridurre il peso della calotta del 20% rispetto alla realizzazione con un solo tipo di fibra, senza compromettere in alcun modo la rigidità e la resistenza della calotta.



La parte inferiore della calotta è dotata di una fascia in super fibra che rinforza la calotta in uno dei punti più deboli del casco. Questa speciale fascia impedisce la propagazione di eventuali crepe che dovessero formarsi in caso di grosso impatto migliorando la capacità del casco di deviare energia e di rimbalzare su eventuali ostacoli.

+ L'EVOLUZIONE
+ GLANCING
+ O F F +

Resistenza

Deviare l'energia di impatto, un'evoluzione infinita.

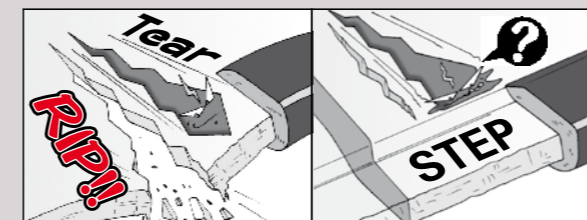
2

RESISTENZA

La ricerca continua dei materiali più resistenti e delle procedure più all'avanguardia nell'ambito della Sicurezza

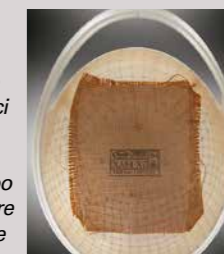
HYPER RIDGE

Nella parte inferiore della calotta è presente rinforzo tridimensionale "Hyper-Ridge"® progettato per impedire la propagazione di eventuali crepe che dovessero formarsi in caso di impatto.



UNA FIBRA SPECIALE

Nei modelli top di gamma Arai, abbiamo inserito nella parte superiore della calotta lo stesso materiale che si trova nei giubbotti antiproiettile. È una fibra molto costosa ma estremamente efficace per garantire la resistenza, ridurre il peso e abbassare il centro di gravità del casco affaticando meno il collo del motociclista. L'evoluzione di una calotta Arai prevede qualcosa di più dei soli miglioramenti nella costruzione, dei materiali impiegati e delle tecniche di produzione. Con il nostro costante impegno ricerchiamo il massimo della resistenza servendoci di ogni componente della calotta. La forma, e tutti gli elementi che la compongono hanno tutti l'unico scopo di massimizzare la capacità di scivolare e la resistenza del casco. Forma segue sempre funzione.



Calotta interna

Devviare l'energia di impatto, un'evoluzione infinita.

in EPS

+ L'EVOLUZIONE
GLANCING
 O F F
 +

Calotta interna

Anche se la capacità del casco di scivolare è cruciale, da sola non è sufficiente a proteggere la testa del motociclista. Per riuscire a superare anche lo standard di sicurezza più severo del mondo è necessaria la gestione dell'energia di impatto "tramite assorbimento". Normalmente in fase di test, quando un casco con una calotta esterna "debole" riceve un impatto o colpisce un ostacolo la calotta in EPS si deforma. Se la superficie di impatto è ristretta, l'energia di impatto sarà più concentrata e per conseguenza, lo spessore dell'EPS dovrà naturalmente essere più spesso. Anche se questo facilita il superamento delle Omologazioni, se si adotta una calotta in EPS più spessa solo nei punti necessari (i test vengono effettuati solo su alcuni punti fissi), si avrà una distorsione della forma della calotta esterna che non sarà più "liscia e rotonda", facendo perdere al casco la capacità di scivolare senza generare rotazioni e di devviare energia. La calotta interna in EPS a densità differenziate in un unico pezzo è un'esclusiva mondiale Arai ed è caratterizzata da sezioni la cui compattezza varia a seconda della posizione. In questo modo si mantiene la massima capacità di assorbimento possibile. La calotta interna in EPS a densità differenziate in unico pezzo (molto più soffice di una calotta in EPS standard) ci permette inoltre di utilizzare calotte esterne estremamente rigide e resistenti aumentando la capacità del casco di devviare energia e di scivolare senza generare pericolosi impuntamenti o rotazioni.



La forma della testa utilizzata nei test di Omologazione è piuttosto squadrata, quindi l'EPS posizionato "nei quattro angoli" risulta essere più sottile. Negli ultimi anni si può anche notare una tendenza a realizzare anche la calotta esterna con la stessa forma squadrata.



La calotta interna in EPS a densità differenziate 1PMDL brevettata da Arai è unica nel suo genere e offre un'incredibile capacità di assorbimento grazie ad anni di sperimentazione e messa a punto. In base alla misura del casco e della calotta infatti, variano le densità ed il posizionamento delle stesse permettendoci di offrirvi il massimo della protezione oggi disponibile a prescindere dalla vostra taglia.

3

LA CALOTTA INTERNA

Anni di esperienze e di test, una costante ricerca della performance

Le calotte interne utilizzate da altri produttori di caschi possono avere densità multiple, ma sono realizzati con diversi pezzi di EPS o utilizzano un tipo di rivestimento diverso dall'EPS.

Tutti questi produttori sono in grado di gestire l'energia di impatto riscontrabile nei test di Omologazione standard, dove i punti di impatto sono prefissati e dove non è possibile ap-

prezzare la vera capacità di assorbimento del casco. Gestire un impatto nel Mondo Reale è molto più difficile dal momento che l'impatto può provenire da qualsiasi direzione.

Utilizzare una calotta in EPS a densità differenziate in un unico pezzo, non ci saranno i punti deboli causati dalle giunzioni tra le diverse densità e l'energia di impatto può essere quindi gestita più efficacemente.

Le nostre esperienze sugli incidenti del Mondo Reale, confermano l'efficacia della combinazione di calotta esterna rigida e resistente/calotta interna soffice a densità differenziate.

Questo tipo di combinazione inoltre, permette ottime performance di assorbimento anche in caso di impatto laterale, grazie alla capacità del casco di devviare energia.

In definitiva, la calotta interna 1PMD è la soluzione ideale per la gestione dell'energia di impatto, in quanto è in grado di gestire l'energia proveniente da qualsiasi direzione e di gestire l'assorbimento a prescindere dall'imprevedibilità dell'impatto.



La capacità del casco di scivolare, insieme alla gestione ed all'assorbimento dell'energia sono aspetti cruciali per la protezione del motociclista.

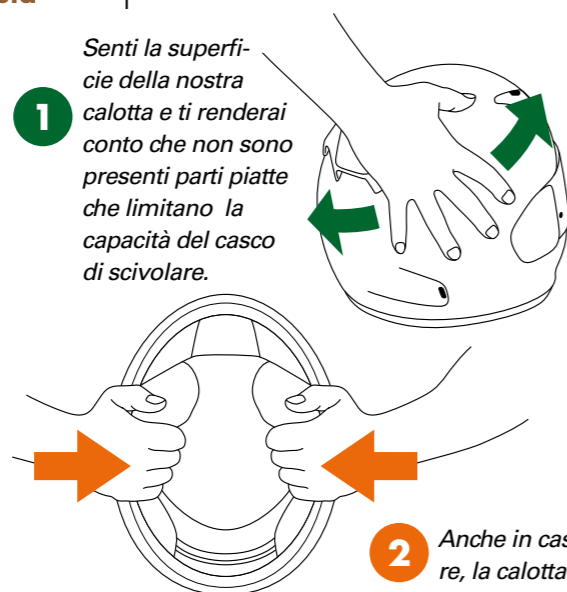
Il Dovere di proteggere

Un casco non in grado di gestire l'energia di un impatto sarebbe completamente inutile. Durante un incidente, un casco è in grado di proteggere la testa del motociclista grazie alla gestione di due diversi aspetti: "la capacità del casco di scivolare e deviare energia" e "l'assorbimento dell'impatto". Mentre l'assorbimento dell'impatto può essere misurato con criteri oggettivi, non è così per la capacità del casco di "scivolare" ma questo aspetto, rimane comunque cruciale in caso di incidente dal momento che come sappiamo, questi possono avvenire a velocità ben più elevate di quelle osservate nei test. Gli incidenti del Mondo Reale spesso implicano velocità di impatto (e conseguenti livelli di energia) che non possono essere gestiti nemmeno dal miglior casco esistente. In caso di incidente quindi, l'obiettivo principale è impedire all'energia di impatto di raggiungere la testa deviandola prima ancora di doverla assorbire. possibile evitare gran parte di questa energia ma la forma della calotta ha un ruolo fondamentale affinché questo possa avvenire dal momento che gli incidenti del Mondo Reale possono essere molto più gravi rispetto a quelli riprodotti in sede di test.

Verifica personalmente presso il tuo rivenditore di fiducia

Arai continua la sua ricerca della massima performance anche attraverso la forma delle sue calotte. La capacità del casco di scivolare tuttavia non può essere verificata con un semplice certificato. Sentila tu stesso passando le mani sul tuo Arai, dove ogni particolare (dalle prese d'aria alla forma della calotta) è pensato per massimizzare

Prova tu stesso



1 *Senti la superficie della nostra calotta e ti renderai conto che non sono presenti parti piatte che limitano la capacità del casco di scivolare.*

la capacità del casco di scivolare e deviare l'energia di impatto. Provare per credere. Una conformazione omogenea ed uniformemente rotonda, è solida e difficile da deformare ed offre la migliori performance per quanto riguarda la deviazione dell'energia di impatto e la capacità di scivolare del casco.

2 *Anche in caso di pressione sulla parte inferiore, la calotta non deve perdere la sua forma liscia e rotonda.*

Costanti miglioramenti

La costante ricerca di una Protezione Superiore

Massimizzare la protezione del motociclista attraverso l'acquisizione costante di molteplici miglioramenti.

Guidare una moto può essere considerato uno sport che prevede la gestione di rischi calcolati. I rischi ci sono. Arai è composto da un gruppo di persone votato alla protezione della testa del motociclista e che ritiene che il casco abbia la nobile responsabilità di salvare potenzialmente la vita a qualcuno. Il nostro obiettivo è cercare di migliorare la capacità di protezione del casco in caso di incidente, visto che anche noi amiamo le moto, e di continuare ad accumulare tali miglioramenti.

L'energia scaturita dagli incidenti reali però sono spesso enormemente superiori a quelle generate in fase di test quindi anche se realizziamo i caschi con il nostro obiettivo in mente, sappiamo purtroppo che esiste un limite alla capacità di protezione. Ecco perché in Arai rimaniamo determinati nel perseguire la ricerca di una Protezione Superiore e non perdiamo mai l'orgoglio per ciò che facciamo.

Cosa possiamo fare per gestire meglio gli impatti in caso di incidente?

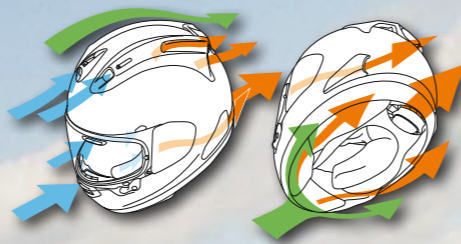
Non esiste una risposta semplice a questa domanda.

Da oltre 60 anni, continuiamo dritti sulla nostra strada alla ricerca di qualunque elemento che possa esserci utile, uno alla volta, accumulando anche i più piccoli miglioramenti senza mai fermarci.

Siamo orgogliosi di aver creato un marchio che ha ricevuto il riconoscimento di molti nel mondo e che oggi affermano che "Il livello di protezione Arai è differente".

Ventilazione

Il nuovo sistema di ventilazione che combina le inedite prese d'aria ai Diffusers completamente riprogettati, garantisce il mantenimento di una temperatura ottimale, in qualsiasi condizione di utilizzo. La presa d'aria frontale - ridisegnata - garantisce un flusso d'aria in ingresso superiore dell'11% rispetto alla precedente generazione e grazie al nuovo sistema di apertura/chiusura è ancora più semplice da azionare. I nuovi Diffuser sono stati allungati di 20mm e sono in grado di immettere il 19% di aria in più, lavorando di concerto con l'Air Wing per stabilizzare il casco alle alte velocità. Il sottogola removibile contribuisce ad eliminare le turbolenze e grazie all'effetto Venturi, massimizza l'apporto di aria fresca alla presa d'aria mentoniera.



RX-7V RC
Carbon

RX-7V RC



Senza dubbio l'Arai RX-7V RC rappresenta il massimo nel campo della tecnologia dei caschi. Accuratamente costruito a mano da esperti artigiani per realizzare un casco straordinario nel quale sono presenti tutto il know-how, l'esperienza e gli anni di sviluppo e ricerca di Arai. Dalla tecnologia VAS (Sistema ad asse variabile) che offre un'area sulla calotta molto più larga e liscia sopra la linea di test SNELL migliorando notevolmente l'importante proprietà di rimbalzo del casco, agli strati di preziosa fibra di carbonio meticolosamente applicati, tutto concorre alla creazione di un casco realmente eccezionale.



RC-Shell

Visiera VAS V MV

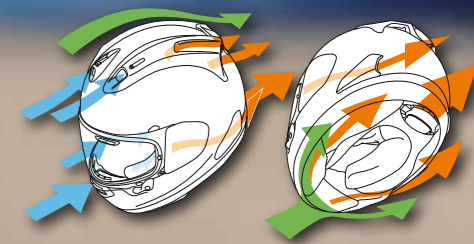
Sottogola

Rivestimento
Material Antimicrobica

Interni per un
comfort totale

Ventilazione

I motociclisti amano la capacità dell'RX-7V di mantenerli freschi, anche durante le gare più calde. Ci siamo quindi dovuti assicurare che il kit aerodinamico dell'RX-7V Racing non avesse alcun impatto sull'efficienza di induzione dei doppi diffusori. E infatti è così. Come l'RX-7V, il sistema con canali di ventilazione permette all'aria di entrare dalle prese nella zona dell'apertura visiera e passare attraverso un canale dedicato fino agli estrattori laterali, mentre la mentoniera blocca l'ingresso dell'aria e la preleva dall'area attorno alla bocca.



RX-7V Racing
White

RX-7V RACING



Nella produzione di un RX-7V, Arai mette tutta la propria competenza, in materia di caschi da competizione motociclistica, per realizzare il migliore. La forma della calotta R75 è rotonda, liscia e resistente per migliorare l'importantissima capacità di rimbalzo. Sistema VAS. Una calzata impareggiabile. Ventilazione che mantiene fresco il motociclista. L'RX-7V Racing va un passo oltre con un livello in più di tecnologia. Aerodinamicità. L'RX-7V Racing adotta un kit omologato FIM per rendere più fluido il passaggio dell'aria tra la parte posteriore del casco e la gobba aerodinamica sulla tuta del motociclista, nella posizione accovacciata durante la corsa. È un nuovo design, con un airwing fisso e più efficiente dal punto di vista aerodinamico rispetto ai prototipi sviluppati nelle stagioni precedenti dai migliori piloti di Arai. Più la velocità è elevata e più si nota l'effetto. Gli altri particolari dell'RX-7V Racing sono meno evidenti, ma tutti hanno come obiettivo il raggiungimento dei limiti estremi durante le gare; per chi misura la performance massima e i tempi di giro in frazioni. Approfittatene.



Spoiler posteriore

Visiera 2D con perni
staccabili

Sottogola

Rivestimento
Material Antimicrobica

Air Wing
non regolabile

Taglie disponibili: XS-XL

Taglie disponibili: tbc

Photos: Henk Keulemans

Ventilazione

Il nuovo sistema di ventilazione che combina le inedite prese d'aria ai Diffusers completamente riprogettati, garantisce il mantenimento di una temperatura ottimale, in qualsiasi condizione di utilizzo. La presa d'aria frontale - ridisegnata - garantisce un flusso d'aria in ingresso superiore dell'11% rispetto alla precedente generazione e grazie al nuovo sistema di apertura/chiusura è ancora più semplice da azionare. I nuovi Diffuser sono stati allungati di 20mm e sono in grado di immettere il 19% di aria in più, lavorando di concerto con l'Air Wing per stabilizzare il casco alle alte velocità. Il sottogola removibile contribuisce ad eliminare le turbolenze e grazie all'effetto Venturi, massimizza l'apporto di aria fresca alla presa d'aria mentoniera.



Photos: Henk Keulemans

RX-7V



L'RX-7V rappresenta il massimo della conoscenza, competenza e know-how di Arai nella tecnologia di produzione dei caschi. Con una calotta esterna completamente nuova in PB-SNC², il rivoluzionario sistema visiera VAS ("Variable Axis System" - Sistema ad asse variabile) ed un'area notevolmente più liscia nella zona delle tempie, l'RX-7V è il nuovo punto di riferimento nel campo dei caschi di alta gamma. Dal nuovo rivestimento material antimicrobica con spessore ancora più ridotto, alle nuove prese d'aria, diffuser implementate, ai nuovi canali di ventilazione integrati, ogni particolare mostra l'attenzione ai dettagli tipica di Arai. Arai ha continuamente migliorato la proprietà capacità dei propri caschi di scivolare imparando dagli scenari del Mondo Reale. Grazie alla nuova calotta più resistente e liscia, ed al sistema VAS, l'RX-7V è il casco che più si avvicina alla forma della calotta ideale.



PB SNC² Outer Shell

VAS V MV Visor

Chin curtain

Antimicrobial liner material

Full support interior



RX-7V Black

RX-7V White

RX-7V Frost Black

RX-7V Diamond White

RX-7V Diamond Black



RX-7V Maze Red

RX-7V Maze Black (matt)

LA COSTANTE RICERCA DI UNA PROTEZIONE SUPERIORE

Taglie disponibili: XS-XXXL



RX-7V
Sword Blue



RX-7V
Sword Red



RX-7V
Dyno Fluor Yellow



RX-7V
Pedrosa Spirit Gold



RX-7V
Pedrosa Spirit Blue



RX-7V
Leon Haslam



RX-7V
Hayden Laguna



RX-7V
Spencer 40th Red



RX-7V
Viñales 12 (matt)



RX-7V
Hayden WSBK



RX-7V
Doohan TT



RX-7V
Van der Mark (matt)



RX-7V
Doohan Jubilee



RX-7V
Kiyonari (matt)



RX-7V
Rea Green



RX-7V
Schwantz Design



RX-7V
Honda HRC

RX-7V
Honda RC30



RX-7V
Honda CB Red



RX-7V
Honda CB Grey (matt)

RX-7V
Honda CB Black



RX-7V
Honda CBR Silver



RX-7V
Honda CBR Red



RX-7V
Honda CBR Blue



UNA FILOSOFIA DOVE LA FORMA SEGUE DAVVERO LA FUNZIONE. E DOVE LA PERFORMANCE NON E MAI SECONDA ALLE LOGICHE DEL PROFITTO

LA COSTANTE RICERCA DI UNA PROTEZIONE SUPERIORE

L'energia di impatto può essere dispersa se la testa continua a scivolare.

La struttura base della testa umana può essere divisa grossomodo in tre componenti: cuoio capelluto, cranio e cervello. Il ruolo di un casco è ridurre al minimo e gestire gli le energie che potrebbero danneggiare il cervello. Gli standard dei test di impatto in laboratorio, sono leggermente diversi tra loro, ma generalmente tutti definiscono i livelli minimi di assorbimento che un casco deve garantire. Il casco viene testato lasciandolo cadere, con una testa di acciaio al suo interno, da un'altezza predeterminata, sopra un'incudine di acciaio. Gli accelerometri all'interno della "falsa testa" misurano le forze G sostenute durante questi impatti, per verificare la capacità di assorbimento di un determinato casco. Standard come Snell fissano i criteri del test a livelli piuttosto elevati per poter ottenere la certificazione.

re rispetto a quella registrata durante un test di caduta. Nessun casco, a prescindere dalla marca, può sopportare una tale energia.

E' per questo che Arai ritiene che la capacità di scivolare di un casco sia fondamentale per deviare e disperdere l'energia di un impatto impedendo alla testa di impuntarsi. E' per gestire l'energia generata da impatti più estremi rispetto a quelli degli standard e superiori anche a quelle gestibili direttamente da un casco, che Arai, da sempre, ha cercato di realizzare calotte le più resistenti, lisce e rotonde possibile.

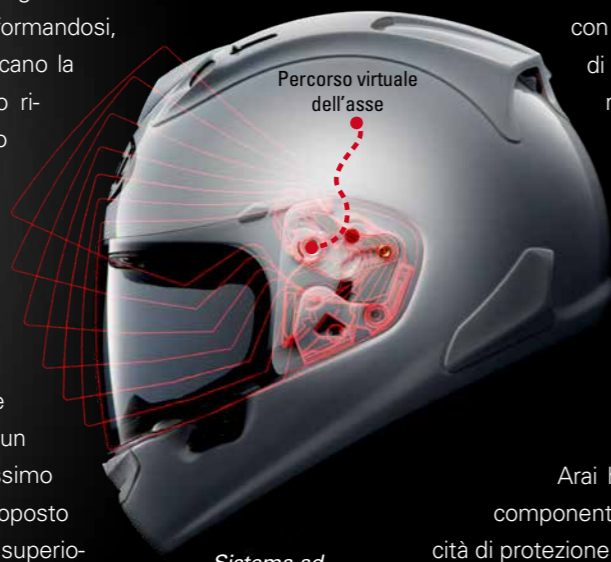


EVOLUZIONE DELL'RX-7V:

Il primo sistema di protezione al mondo ad avvicinarsi così tanto alla forma di calotta ideale.

In caso di impatto, il casco agisce come una sorta di paraurti, la calotta esterna devia e disperde l'energia mentre la calotta interna in polistirolo, la assorbe deformandosi, assorbendo l'impatto. I test che verificano la capacità di assorbimento di un casco richiesti dagli standard però, sono molto diversi rispetto agli incidenti che potenzialmente, potrebbero avvenire nel Mondo Reale dove le circostanze di un impatto sono imprevedibili

L'energia cinetica di un oggetto in movimento aumenta in proporzione al quadrato della velocità. Quindi, un motociclista che viaggia al limite massimo consentito su strada, può essere sottoposto ad un'energia cinetica fino a 10 volte superiore



Sistema ad asse variabile (VAS)

Tuttavia, anche in Arai esistono dei limiti. Un casco può essere liscio e rotondo solo fino ad un certo punto, a causa delle restrizioni meccaniche create dal meccanismo visiera a perno singolo. La geometria dei sistemi visiera attuali richiede che il perno, sia situato in alto. Il punto in cui è posizionato il perno quindi rientra nell'area di test indicata dallo standard, come si vede grazie alle linee di test nella zona delle tempie a sinistra ed a destra.

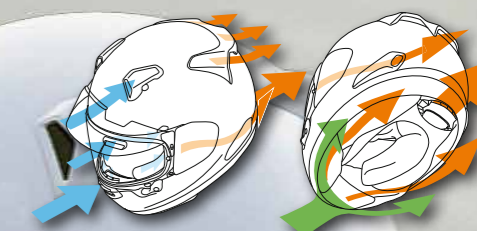
La visiera è agganciata al casco con un meccanismo di montaggio a pivot. Per fare in modo che il "passaggio" tra visiera e calotta sia il più graduale possibile, l'area della calotta dove è alloggiato questo meccanismo deve presentare un incavo o un avvallamento. I sistemi visiera attuali, hanno una parte del meccanismo all'interno dell'area di test e non consentono alla calotta di mantenere una superficie curva liscia e continua.

VAS è un sistema visiera completamente nuovo con un meccanismo ideato con l'unico scopo di ridurre al minimo questa intrusione nell'area di test, consentendo alla parte della calotta lungo la linea di test sulle tempie di essere più liscia e resistente. Questa nuova calotta, è la prima della nuova generazione, che ha l'obiettivo di migliorare ulteriormente la nostra missione originale.

Grazie alla sua decennale esperienza nel Mondo Reale su strada e su pista, Arai ha sviluppato un casco formato da tanti componenti che interagiscono e migliorano la capacità di protezione complessiva del sistema casco.

Ventilazione ottimizzata

Il sistema di ventilazione del QV-PRO è stato appositamente sviluppato per garantire un livello di comfort ai vertici della categoria anche a chi indossa il casco per intere giornate. I fori delle prese aria sono più grandi per massimizzare i flussi d'aria in immissione ed emissione, ed i pulsanti di apertura/chiusura, sono ancora più comodi da azionare, anche con i guanti. Grazie a queste caratteristiche, QV-PRO è il compagno di avventure ideale per tutti i motociclisti amanti dello Sport/Touring.



QV-PRO



Il QV-PRO può essere definito senza alcun dubbio il miglior casco del segmento sport-touring. È caratterizzato dall'avanzata tecnologia del nuovo sistema visiera VAS, montato anche sul nuovo RX-7V con il quale condivide anche la calotta esterna, ma ha diffusori, prese d'aria e condotti integrati differenti. Questa calotta la più resistente, liscia e rotonda possibile, offre una calzata ad "ovale intermedio" e massimizza la capacità del casco di scivolare su eventuali ostacoli, caratteristica necessaria per garantire performance di assorbimento superiori in caso di impatti nel Mondo Reale. Il QV-PRO è il secondo modello della collezione dotato del sistema visiera VAS (Variable Axis System) che consente di avere un'area la più resistente e liscia possibile anche nella zona delle tempie. Fin dall'inizio, il QV-PRO è stato progettato per essere il miglior casco in termini di versatilità, offrendo il massimo della tecnologia oggi disponibile in termini di componenti (gli stessi dell'RX-7V), ma considerando anche le esigenze del vasto segmento sport-touring. Il QV-PRO è dotato di visiera PSS di serie, la soluzione ideale per ogni condizione atmosferica contro appannamento, formazione di condensa e riverbero del sole.



Callota in PB-cLc²



VAS V MV PRO Shade system



Sistema "Peel Away" 5mm



Rivestimento Material Antimicrobica



Tasche altoparlanti

Taglie disponibili: XS-XXXL



QV-PRO
Frost Black



QV-PRO
Diamond White



QV-PRO
Triple Black (matt)



QV-PRO
Diamond Black



QV-PRO
Fluor Yellow



QV-PRO
Carve Red



QV-PRO
Carve Black



QV-PRO
Diverge Blue (matt)



QV-PRO
Honda Gold Wing Blue



QV-PRO
Honda Gold Wing Red



QV-PRO
Honda Gold Wing Grey (matt)



QV-PRO
Drone Fluor Yellow (matt)



QV-PRO
Drone Black (matt)

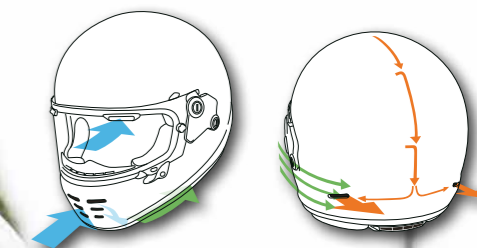


QV-PRO
Drone Red



Ventilazione

La calotta esterna liscia del Concept-X nasconde un segreto: il sistema di ventilazione interno Arai. L'aria fresca entra dalle prese sulla visiera e viene diretta attraverso il rivestimento interno fino ai fori di estrazione nella zona superiore. Ciò avviene tramite un canale multi-livello nascosto all'interno del rivestimento in EPS, grazie alla pressione negativa indotta dall'effetto Venturi creato dagli sfoghi laterali e dell'estrattore nel paranuca. Davanti, le sei fessure a griglia si chiudono per disapparare le visiera e si aprono per far entrare il flusso d'aria.



CONCEPT-X



Il modello Concept-X sarà disponibile con visiera VAS V MV e NUOVO inserto Pinlock XLT.

Gli anni '80. Le moto naked. Un atteggiamento che vi faceva sentire diversi da tutti gli altri. Vi presentiamo il Concept-X. Questo casco, che richiama lo stile semplice ma aggressivo di quel periodo, nasce dal cuore del dipartimento R&D di Arai. Ai tecnici piaceva il look, ma solo quello. Ora, vogliono mantenere il vecchio aspetto grintoso, che si abbina perfettamente al loro stile e alla loro moto, ma vogliono aggiungere la moderna performance Arai.

La semplicità selvaggia del Concept-X è solo apparenza, non fatevi trarre in inganno, anche se lo stile vintage potrebbe distrarvi, il casco ha dovuto superare i severi test interni di Arai. Sotto il look aggressivo, quindi, troverete una calotta resistente e leggera in PB e-CLC, con una forma liscia e arrotondata, rinforzata con la fascia periferica brevettata di Arai, per scivolare sulle superfici e rimbalzare sugli ostacoli. Il sistema visiera VAS-VC, con il suo look meccanico retrò, migliora ulteriormente la capacità di scivolare abbassando i perni visiera per massimizzare l'uniformità della forma della calotta superiore. Nonostante la concessione al passato, il Concept-X è per molti versi un casco del presente. Pronto per una generazione di motociclisti moderni che vogliono un "vecchio stile nuovo", ma con la performance e il comfort che solo Arai può offrire.



Callota in PB e-CLC



VAS V MV Visiera



Interno sostituibile



Sistema di ventilazione integrato



Sistema di rilascio di emergenza (ERS)

UNA FILOSOFIA DOVE LA FORMA SEGUE DAVVERO LA FUNZIONE, E DOVE LA PERFORMANCE NON E MAI SECONDA ALLE LOGICHE DEL PROFITTO

Taglie disponibili: XS-XXL



CONCEPT-X
White



CONCEPT-X
Black



CONCEPT-X
Pinston (matt)



CONCEPT-X
Frost Black

CONCEPT-X
Modern Grey



CONCEPT-X
HA Blue



CONCEPT-X
HA Green



CONCEPT-X
HA Yellow



CONCEPT-X
Sports Red



CONCEPT-X
Number White



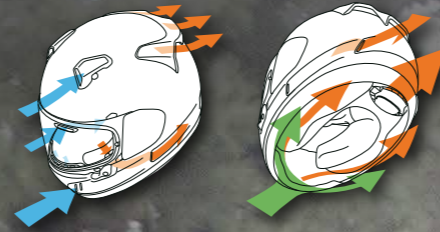
CONCEPT-X
Number Blue



CONCEPT-X
Number Brown

Ventilazione

Quattro prese d'aria regolabili sulla mentoniera, quattro estrattori laterali, i canali di ventilazione posti dietro i guanciali e le esclusive prese d'aria superiori caratterizzano il sistema di ventilazione. Insieme creano un ricircolo interno estremamente efficiente, offrendo un'eccellente ventilazione e rendendo il casco molto confortevole anche dopo ore di utilizzo. L'elemento chiave di questa elevata performance sono i condotti laterali che estraggono l'aria calda e forzano così l'ingresso di aria fresca dall'esterno.



RENEGADE-V



Le linee della mentoniera sono state scolpite per conferire un look deciso ed unico, che ricorda la "maschera squadrata" di un giocatore di rugby o di un maestro di arti marziali in piena forma. Le quattro prese d'aria della mentoniera unite ai quattro estrattori laterali, creano un flusso d'aria interno estremamente efficace, garantendo un'eccellente ventilazione e rendendo il casco sempre confortevole. L'elemento chiave di questa elevata performance sono i condotti laterali all'interno della mentoniera che estraggono l'aria calda e sono collegati direttamente all'interno del casco tramite canali posti dietro i guanciali.

Il Renegade-V è un casco dal look aggressivo, uno stile sicuramente apprezzato dai piloti del segmento Café Racer, Custom e Cruiser ed ovviamente, come tutti i modelli Arai, il Renegade-V supera tutti gli standard di sicurezza interni Arai prima dell'omologazione obbligatoria ECE.



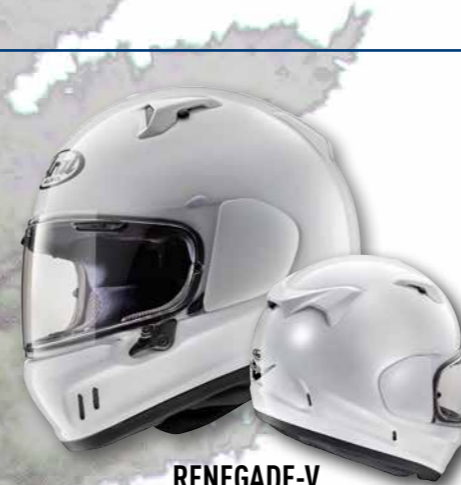
Ventilazione efficace

Calotta in SFL²

Sistema ad asse variabile (VAS)

Rivestimento Material Antimicrobica

Tasche altoparlanti



RENEGADE-V White



RENEGADE-V Black



RENEGADE-V Frost Black



RENEGADE-V Frost Gun Metallic



RENEGADE-V Modern Grey



RENEGADE-V Diablo Red (matt)



RENEGADE-V Outline Red



RENEGADE-V Outline Black (matt)



RENEGADE-V Shelby Black



RENEGADE-V Shelby Fluor Yellow
(Sono previste piccole modifiche al design)

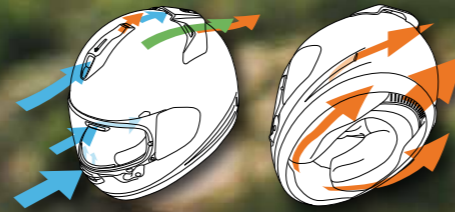


RENEGADE-V Dragon

LA COSTANTE RICERCA DI UNA PROTEZIONE SUPERIORE

Ventilazione

Chaser-X vanta un sistema di ventilazione realizzato appositamente per questo modello, riconoscibile grazie alla presa d'aria frontale con doppia apertura, una in immissione ed una in emissione. La grande quantità di aria immessa all'interno del casco, viene estratta tramite le due prese d'aria posteriori mentre l'umidità è espulsa attraverso gli air channel laterali.



CHASER-X



Il Chaser-X è il terzo casco Arai che utilizza la nuova tecnologia VAS (Sistema ad asse variabile) che offre un'area sulla calotta molto più larga e liscia sopra la linea di test SNELL migliorando notevolmente l'importante proprietà di rimbalzo del casco. Il Chaser-X inoltre utilizza un sistema di ventilazione completamente nuovo derivato dal modello RX-7V, immediatamente riconoscibile dalla grande presa d'aria singola sulla parte superiore del casco. Questo ottimo sistema di aerazione deriva dal sistema diffuser dell'RX-7V. L'interno sostituibile è rivestito in tessuto antimicrobico. Il Chaser-X è dotato di FCS (Sistema di contorno facciale) e di un mini sottomento fisso e non retrattile. Anche la presa d'aria sulla mentoniera è una novità, mentre il sistema di blocco visiera sviluppato per la Formula Uno è lo stesso utilizzato per l'RX-7V. Tutti i caschi Chaser-X sono dotati di visiera Max Vision standard con lente Pinlock inserita separatamente nella confezione.



Sistema ad asse variabile (VAS)



Nuovo calotta



Rivestimento Material Antimicrobica



Sistema blocco visiera



Sistema di contorno facciale (FCS)



CHASER-X
Diamond White

CHASER-X
Diamond Black

CHASER-X
Frost Black

CHASER-X
Edwards Legend Yellow

CHASER-X
Edwards Legend White

CHASER-X
Schwartz '95

CHASER-X
League UK

CHASER-X
League Italy

CHASER-X
Doohan TT

LA COSTANTE RICERCA DI UNA PROTEZIONE SUPERIORE



CHASER-X
Maverick GP (matt)



CHASER-X
Classic TT



CHASER-X
Hutchy TT



CHASER-X
Gene Red



CHASER-X
Gene Blue



CHASER-X
Gene Fluor Yellow (matt)



CHASER-X
Hayden



CHASER-X
Cliff Black (matt)



CHASER-X
Cliff White



CHASER-X
Spine White (matt)



CHASER-X
Spine Fluor Yellow



CHASER-X
Spine Fluor Red



CHASER-X
Sensation Yellow (matt)



CHASER-X
Sensation Red (matt)



CHASER-X
Pace Red



CHASER-X
Escape Red (matt)



CHASER-X
Escape Fluor Yellow (matt)

Ventilazione

La ventilazione è garantita da ben 11 prese d'aria con 5 punti di immissione e 6 di emissione. Le due prese d'aria superiori in ingresso, due Brow Vents e la presa d'aria mentoniera a 3 posizioni garantiscono l'ingresso costante di aria fresca all'interno della calotta mentre le prese d'aria posteriori (tre superiori e due laterali) generano una zona di bassa pressione che forza l'estrazione dell'aria calda dall'interno del casco. L'utilizzo di speciali spugne assorbenti minimizza il rumore generato dal sistema di ventilazione e la presa d'aria alloggiata sul neck-pad aumenta ulteriormente il volume di aria calda estratta.



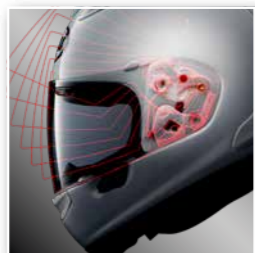
PROFILE-V



Profile-V è un modello completamente inedito per Arai e grazie al suo look aggressivo ed originale, al livello di Protezione che è in grado di offrire ed alle caratteristiche tecniche esclusive, rappresenta la soluzione ideale per chi vuole entrare a far parte della Famiglia Arai. Come ogni altro casco realizzato da Arai, Profile-V è dotato di una calotta esterna estremamente rigida e resistente, progettata per deviare l'energia di eventuali impatti dovuti ad ostacoli e per impedire la creazione di pericolose forze rotazionali; la calotta interna è invece realizzata in EPS a densità differenziate in un unico pezzo (esclusiva mondiale Arai) per assorbire ed immagazzinare l'energia d'impatto. Grazie al nuovo sistema visiera VAS (Variable Axis System) siamo riusciti a rendere la sostituzione della visiera ancora più agevole avvicinando sempre più la forma di Profile-Va quella della calotta perfetta, ancora più liscia e resistente nella zona delle tempie e più ampia nella zona inferiore, per rendere la calzata e la rimozione del casco, ancora più agevole. Profile-V è dotato di due prese d'aria in immissione nella parte superiore della calotta, due prese d'aria Brow Vent integrate nella visiera, di una presa d'aria mentoniera a tre posizioni e di cinque estrattori. È dotato di serie di visiera VAS Max Vision Pinlock Ready il cui meccanismo di apertura e bloccaggio, è stato ereditato direttamente dalla Formula1 e può montare Pro Shade System; I guanciali e parte della calottina interna sono removibili, lavabili, personalizzabili e prevedono l'alloggiamento di un sistema intercom. La tua esperienza Arai comincia da qui.



Callota in PB e-LC



Sistema ad asse variabile (VAS)



Area mentoniera ampliata di 5 mm



Guanciali removibili, calottina semi removibile



Sistema di contorno facciale (FCS)



PROFILE-V White

PROFILE-V Black

PROFILE-V Frost Black

PROFILE-V Modern Grey

PROFILE-V Tube Red (matt)

PROFILE-V Tube FluorYellow (matt)

PROFILE-V Copy Black (matt)

PROFILE-V Copy Fluor (matt)

PROFILE-V Bend White

PROFILE-V Bend Red

PROFILE-V Bend Yellow

LA COSTANTE RICERCA DI UNA PROTEZIONE SUPERIORE

Taglie disponibili: XS-XXL



PROFILE-V
Impulse White



PROFILE-V
Impulse Red



PROFILE-V
Impulse Yellow



PROFILE-V
Patch White (matt)



PROFILE-V
Patch Red (matt)



PROFILE-V
Patch Fluor Yellow (matt)



PROFILE-V
Rock Red



PROFILE-V
Rock Blue



PROFILE-V
Rock Multi



AVAILABLE SOON



Ventilazione

Le doppie prese d'aria frontali lavorano insieme alle doppie prese d'aria superiori dirigendo prima l'aria fresca all'interno dell'SZ-V e poi verso i doppi estrattori posteriori.



SZ-V
White

SZ-V
Frost Black

SZ-V



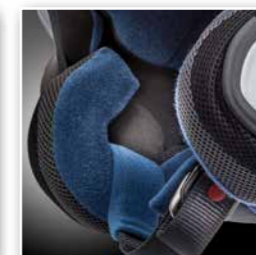
Per alcuni motociclisti la città è la loro casa. La attraversano con disinvoltura, sia per lavoro che per piacere. Scelgono il mezzo migliore per questo - lo scooter o la moto - e sono ugualmente meticolosi con la scelta degli accessori. Funzionalità, flessibilità e utilizzo quotidiano sono caratteristiche chiave e il nostro nuovo SZ-V è stato creato pensando alle alte aspettative dell'utilizzatore urbano professionista. Nonostante il look discreto dell'SZ-V trasudi estremo fascino (ovviamente), la sua calotta esterna resistente e leggera, progettata con il sistema VAS che abbassa i perni di montaggio della visiera, è creata principalmente per offrire la massima protezione in termini di assorbimento dell'energia di impatto e capacità di rimbalzo, seguendo il criterio R75 che garantisce una forma liscia e arrotondata. Il rivestimento interno, monopezzo più morbido a multi-densità in EPS, supporta la calotta nel dissipare l'energia senza essere ingombrante. L'SZ-V è progettato per alloggiare comodamente un sistema di comunicazione sull'esterno della calotta senza alcuna compromissione del rivestimento in EPS.



Interno



Alloggio per sistema intercom



Tasche altoparlanti



Prese d'aria frontali

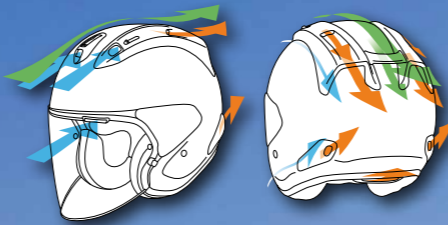
UNA FILOSOFIA DOVE LA FORMA SEGUE DAVVERO LA FUNZIONE, E DOVE LA PERFORMANCE NON E MAI SECONDA ALLE LOGICHE DEL PROFITTO

Nota: Sistema Intercom non incluso

Taglie disponibili: XS-XXL

Ventilazione

Il nuovo sistema di ventilazione che combina le inedite prese d'aria ai Diffusers completamente riprogettati, garantisce il mantenimento di una temperatura ottimale, in qualsiasi condizione di utilizzo. La presa d'aria frontale – ridisegnata – garantisce un flusso d'aria in ingresso superiore dell'11% rispetto alla precedente generazione e grazie al nuovo sistema di apertura/chiusura è ancora più semplice da azionare. I nuovi Diffuser sono stati allungati di 20mm e sono in grado di immettere il 19% di aria in più, lavorando di concerto con l'Air Wing per stabilizzare il casco alle alte velocità.



SZ-R VAS

Aperto per qualsiasi viaggio il modello SZ-R VAS è il nuovo casco jet sviluppato da Arai, con una calotta completamente riprogettata che integra il nostro nuovo sistema visiera VAS, migliorando la capacità del casco di scivolare su eventuali ostacoli e massimizzando quindi il livello di protezione in un'area del casco da sempre critica. Grazie alla nuova forma della visiera (ancora più aerodinamica), alla possibilità di installare PRO Shade System, alla tecnologia Diffuser ereditata da RX-7V e dei nuovi interni, che migliorano adattamento e comfort, SZ-R VAS fissa un nuovo riferimento nel segmento. È inoltre predisposto per l'alloggiamento di un interfono e per l'utilizzo con gli occhiali.



SZ-R VAS
Diamond White

SZ-R VAS
Diamond Black



SZ-R VAS
Frost White

SZ-R VAS
Frost Black



SZ-R VAS
Modern Grey

SZ-R VAS
Frost Gun Metallic

Taglie disponibili: XS-XXL



Calotta in PB-cLc²



Posizione dei supporti esterni



Multiple-densità calotta interno in EPS



Rivestimento Material Antimicrobica



PRO Shade System (opzione)

LA COSTANTE RICERCA DI UNA PROTEZIONE SUPERIORE



SZ-R VAS
Oriental 2



SZ-R VAS
Mimetic (matt)



SZ-R VAS
Harada Tour White



SZ-R VAS
Harada Tour Black



SZ-R VAS
Pedrosa Spirit



SZ-R VAS
Disc White

(PRO Shade System - opzione)



UNA FILOSOFIA DOVE LA FORMA SEGUE DAVVERO LA FUNZIONE. E DOVE LA PERFORMANCE NON E MAI SECONDA ALLE LOGICHE DEL PROFITTO



FREEWAY CLASSIC
Black



FREEWAY CLASSIC
Frost Black

FREEWAY CLASSIC

Il Freeway-classic è caratterizzato da tutte le funzioni fondamentali di un casco per chi desidera rilassarsi e godere appieno del mondo che lo circonda.



Interni con dettagli in
eco-pelle



Guanciali interni
intercambiabili



Fascia per occhiali



Taglie disponibili: XXL - XS

Ventilazione

L'aria entra da tre canali posizionati nella parte frontale, scorre attraverso la calotta assorbendo il calore per fuoriuscire dal sistema di estrazione ad effetto Venturi alloggiato sul Neck-Pad.



URBAN-V

Per essere cool e sempre fresco. Il nuovo Open Face Arai Urban-V combina il design e lo stile di un casco vintage, con il livello di protezione all'avanguardia, il comfort e la ventilazione che ti aspetti da Arai. Nessun dettaglio è stato lasciato al caso, come le finiture in eco-pelle con cuciture a vista ed i classici interni ricamati, ma dotato di caratteristiche tecniche moderne in grado di assicurare il massimo in termini di protezione e comfort, come una calotta esterna più resistente e un sistema di ventilazione non visibile, integrato all'interno della calotta.



Calotta in PB-cLc²



Sistema di ventilazione integrato



Calottina interna ottimizzata per la ventilazione



Canali in ingresso integrati negli interni



Estrattore ad effetto Venturi



URBAN-V Frost Black



URBAN-V Black



URBAN-V Modern Grey



URBAN-V Frost Gun Metallic



URBAN-V Blitz Black (matt)



URBAN-V Blitz Copper (matt)



URBAN-V Blitz White



URBAN-V Era Blue (matt)



URBAN-V Era Black (matt)



URBAN-V Era Brown (matt)

LA COSTANTE RICERCA DI UNA PROTEZIONE SUPERIORE

Taglie disponibili: XS-XXL

Ventilazione

I diffusori estremamente semplici da azionare creano un effetto Venturi sul retro. Doppio ingresso per un maggiore flusso dell'aria ed una minore rumorosità. La presa d'aria sotto il frontino, raccoglie e forza l'aria fresca all'interno del casco. La presa d'aria installata sulla mentoniera è regolabile e controlla il flusso dell'aria in ingresso nella zona del mento. Il filtro installato all'interno della presa d'aria mentoniera evita l'ingresso di detriti all'interno del casco in condizioni di strada polverosa. Ventilazione frontale, prese d'aria laterali inferiori ed estractore sulla nuca.



Photo: Wunderlich



3 configurations

TOUR-X4

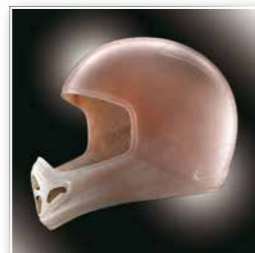
Il Tour-X 4 è uno dei caschi più versatili mai creati: avventura, grand touring o fuoristrada, e senza frontino parasole è ideale anche per una moto da strada! Qualunque sia la condizione di guida, il Tour-X 4 è pronto a tutto. Può essere utilizzato senza visiera con occhiali, senza frontino ma con visiera, o in qualsiasi altro modo preferiate.



Innovative peak



5mm "Peel Away"



CFL Outer shell



Replaceable interior



FCS (Facial Contour System)



TOUR-X4
Honda Africa Twin 2018



TOUR-X4
Break Orange (matt)



TOUR-X4
Break Blue



TOUR-X4
Vision Grey (matt)



TOUR-X4
Vision Red (matt)



TOUR-X4
Black



TOUR-X4
White



TOUR-X4
Frost Black



TOUR-X4
Depart Grey (matt)

TOUR-X4
Depart Blue

TOUR-X4
Depart Blue Metallic

TOUR-X4
Depart Gun Metallic

TOUR-X4
Depart Red Metallic

TOUR-X4
Cover White (matt)

TOUR-X4
Cover Blue (matt)

TOUR-X4
Cover FluorYellow (matt)

UNA FILOSOFIA DOVE LA FORMA SEGUE DAVVERO LA FUNZIONE. E DOVE LA PERFORMANCE NON E MAI SECONDA ALLE LOGICHE DEL PROFITTO



PENTA PRO
White + rock guard

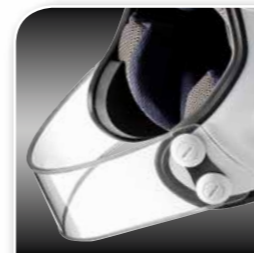
PENTA PRO
Black + rock guard

PENTA PRO
White

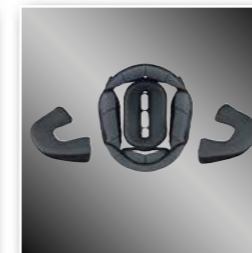
PENTA PRO
Black

PENTA PRO

Grazie alla sua leggerezza, comodità di calzata e sistema di aerazione, il Penta è da tempo il preferito dai piloti professionisti e appassionati. La nuova versione PRO aggiungerà maggiore sicurezza a questo modello molto popolare. Il nuovo casco da trial Penta PRO offre una barra all'altezza del mento trasparente e leggera per una maggiore protezione. Grazie al suo design intelligente, questa barra protettiva riduce al minimo l'ostruzione dell'area della visuale. È realizzata in policarbonato molto resistente e offre maggiore protezione in caso di impatto provocato per esempio dal manubrio. La FIM raccomanda vivamente una protezione aggiuntiva a livello del mento per i piloti di trial e, entro il 2018, la renderà obbligatoria per i piloti Junior fino a 16 anni di età. Inoltre la FIM ha stabilito che non sono consentite protezioni di altre marche o di terze parti come quelle dei produttori di accessori.



Mentoniera trasparente, removibile



Guanciali removibili



Frontino



Prese d'aria più larghe



Ventilazione

I diffusori sono semplici da azionare e creano un effetto Venturi sul retro. Presa centrale superiore per un maggiore flusso d'aria. La presa d'aria sotto il frontino devia e forza l'aria fresca nel casco. La chiusura della presa d'aria sulla mentoniera evita l'ingresso di detriti all'interno del casco in condizioni di strada polverosa. Ventilazione regolabile e prese d'aria laterali più basse.



Photo: Simon Cuddy



MX-V

L'MX-V è l'evoluzione dell'apprezzatissimo modello VX-3. In questo casco sono racchiusi anni di esperienza. La scelta perfetta per MX, enduro e utilizzo fuoristrada. Come in ogni altro casco Arai, la forma semplice e anatomica della calotta si basa sul concetto R75. L'assenza di spigoli esagerati o sporgenze sulla calotta non è sinonimo di mancanza di creatività, ma un impegno per mantenere l'integrità della stessa con performance ottimali in caso di impatti nel Mondo Reale.



Taglie disponibili: XS-XXL



Frontino



Presca d'aria mentoniera



Calotta esterna in ScLc



Rivestimento Dry-Cool®



Guide per l'elastico degli occhiali



MX-V Frost Black



MX-V White



MX-V Hayden



MX-V Combat



MX-V Machine



MX-V Sprint



MX-V Pure

LA COSTANTE RICERCA DI UNA PROTEZIONE SUPERIORE



RX-7V
Honda HRC



RX-7V
Honda RC30



TOUR-X4
Honda Africa Twin 2018



RX-7V
Honda CB Red



RX-7V
Honda CB Grey (matt)



RX-7V
Honda CB Black



QV-PRO
Honda Gold Wing Blue



QV-PRO
Honda Gold Wing Red



QV-PRO
Honda Gold Wing Grey (matt)



RX-7V
Honda CBR Silver



RX-7V
Honda CBR Red



RX-7V
Honda CBR Blue



CT-F
Honda Gold Wing Red



CT-F
Honda Gold Wing Grey (matt)



CT-F
Honda Gold Wing Blue



SZ-LIGHT
(XXS)

ASTRO-LIGHT
(XXXS-XXS)

X-Tend
(XS-XXXL)

VX-PRO JUNIOR
(XXS)

RX-7V
(XS-XXXL)

QV-PRO
(XS-XXXL)

MISURE SPECIALE

Arai offre una misura di calotta esterna per ogni due taglie di casco sulla maggior parte dei modelli, arrivando fino a cinque misure di calotta su alcuni di questi, rispetto ad altri che a fatica riescono a raggiungere solo tre misure di calotta. Il vantaggio di utilizzare molte misure di calotta esterna è che il rivestimento interno e la calotta esterna possono mantenere una dimensione la più vicina possibile alla dimensione della testa, invece di imbottire una calotta esterna troppo larga per la sua misura reale, evitando la necessità di imbottire troppo una calotta larga per una testa piccola o assottigliare il rivestimento interno di una calotta piccola per una testa grande. In entrambi i casi il risultato è un casco non proporzionato per all'utilizzatore, creando un effetto piuttosto strano. Arai inoltre dispone di misure "estreme" dalla XXXS (Astro- Light) fino alla XXXL (Quantum-ST PRO) offrendo così un casco che calza perfettamente su quasi ogni testa, oltre alle molte parti interne modificabili. E quando anche queste misure non sono sufficienti, gli artigiani di Arai sono in grado di modificare un singolo casco in base a richieste specifiche per una personalizzazione completa. I modelli nella nostra gamma di misure aggiuntive sono disponibili in tinta unita.

UNA FILOSOFIA DOVE LA FORMA SEGUE DAVVERO LA FUNZIONE. E DOVE LA PERFORMANCE NON È MAI SECONDA ALLE LOGICHE DEL PROFITTO



GP-6S

GP-6 PED

GP-5W

GP-J3

SK-6

CK-6

CASCHI AUTO

Pronto a tutto. Arai è all'avanguardia da molti anni nel settore delle auto da corsa e oggi molti dei maggiori campioni mondiali, dalla Formula 1 alla WTCC, indossano i nostri caschi.

LA COSTANTE RICERCA DI UNA PROTEZIONE SUPERIORE

Cinque ispezioni

Ciascun casco Arai viene sottoposto a cinque diversi controlli di qualità. Dopo la realizzazione del casco, dopo la verniciatura e la grafica, dopo l'assemblaggio e due ispezioni nel corso del processo.



Interno lavabile

L'interno di prima qualità dei caschi Arai può essere lavato facilmente, senza essere rimosso, con sapone delicato e acqua tiepida.



Realizzati a mano

Possono essere necessari fino a cinque anni ai nostri esperti per ottenere la certificazione per realizzare una calotta Arai. Ogni calotta può richiedere fino a 27 fasi di lavoro e per creare un casco Arai sono necessarie circa 18 ore.



Comfort per tutto il giorno

Il comfort per tutto il giorno è assicurato dalle diverse forme e tipi di calzata dell'interno Arai insieme ai migliori materiali di rivestimento e all'ampio sistema di ventilazione. E grazie al perfetto bilanciamento e distribuzione del peso, si ha quasi l'impressione di non indossare il casco.



Test di penetrazione

Tutti i caschi Arai vengono sottoposti al test di penetrazione, nonostante la normativa europea non lo richieda. Il test di penetrazione di Arai prevede che un cuneo da 3kg venga lasciato cadere sul casco da un'altezza di 3 metri.



Cinturino con anello a doppia D

Gli anelli piatti e a D si adattano perfettamente al mento. Nessuna parte mobile, nessun problema di corrosione e basta tirare la linguetta per slacciare il cinturino.



Calotta esterna rigida, calotta interna morbida

La calotta esterna liscia dei caschi Arai è progettata per scivolare senza opporre inutili resistenze. Costruiamo il casco in modo che non provochi eccessive decelerazioni. Per questo tutte le prese d'aria e i condotti sono progettati per staccarsi in caso d'impatto.



Calotta esterna più rigida, calotta interna più morbida

Arai utilizza una calotta esterna più rigida per dissipare le forze in caso di impatto e una calotta interna più morbida per assorbire l'energia residua. La calotta interna in EPS a densità differenziata è realizzata con una tecnologia esclusiva che combina da tre a cinque differenti densità in un unico elemento.



Forma anatomica

La forma anatomica della calotta esterna di un casco Arai garantisce un aspetto più naturale, una migliore tenuta e adattamento alla forma naturale della testa per un maggiore comfort e vestibilità e per ridurre i disturbi generati da turbolenze provocate dall'aria.



Garanzia limitata di 5 anni

Tutti i caschi Arai sono coperti da una garanzia per difetti di fabbricazione e dei materiali valida unicamente nei confronti dell'acquirente originario e per prodotti della misura corretta, per un periodo di 5 anni dalla data di primo utilizzo, ma non oltre 7 anni dalla data di produzione.



Calotta esterna diversa ogni due taglie

A differenza di altri produttori, Arai offre una misura di calotta esterna diversa ogni due taglie di casco per la maggior parte dei modelli. Insieme alle diverse forme di calotta esterna per i diversi modelli è praticamente impossibile non trovare quello adatto a voi.



Standard interno Arai

Questo casco è progettato per soddisfare il severo standard interno Arai, oltre alle omologazioni obbligatorie come la ECE 22-05.



RIEPILOGO DELLE CARATTERISTICHE

	RX-7V RC	RX-7V	RX-7V Racing	QV-PRO	Concept-X	Renegade-V	Chaser-X	Profile-V	SZ-RVAS	SZ-V*	CTF	Freeway-Classic	Urban-V	Penta PRO	Tour-X 4	MX-V	Astro-Light	SZ-Light	VX-Pro Junior
Costruzione	RC	PB-SNC ²	PB-SNC ³	PB-eLc ²	PB-eLc	SFL ²	SFL ³	PB-eLc	PB-eLc ²	tbc	SFL	SFL	PB-eLc ²	SFL	SFL	ScLc	ScLc	SFL	SFL
Sistema ad asse variabile (VAS)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•									
Ventilazione																			
Free Flow System (FFS) – Sistema flusso libero	•	•	•	•	•	•	•												
Brow Vent laterali	•	•	•																
Doppio canale di ventilazione interno						•													
Sistema di ventilazione integrato					•								•						
Ventilazione frontale																			
Presse d'aria centrale superiore	•	•	•						•								•		
Presse d'aria centrale superiore - immissione ed emissione								•											
Doppio ingresso				•		•		•		•	•				•		•	•	
Sistema diffusor	•	•	•						•										
Presse d'aria frontali** standard					•			•	•	•					•		•	•	
Presse d'aria frontali estese alla zona tempie**	•	•	•	•	•						•								
Foro di ventilazione a tre posizioni sulla mentoniera	•	•	•	•				•	•						•		•		
Chiusure interne della presa d'aria sulla mentoniera					•	•									•		•		
Canali in ingresso integrati negli interni													•						
Ventilazione posteriore																			
Scarico aria collo	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•				•		•		
Sfogo aria posteriore monopezzo				•		•	•	•			•						•		•
Scarico aria posteriore a tre pezzi rimovibile																			
Diffusori rimovibili															•				
Scarichi aria posteriori														•				•	
Scarichi aria laterali	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•				•	•	•	•	•
Estrattore ad effetto Venturi													•						
Aerodinamica																			
Spoiler nella zona mento	•	•	•	•											•				
Spoiler mento fisso					•	•	•												
Sistema Air Wing® brevettato regolabile**	•	•																	
Sistema Air Wing® brevettato non regolabile**				•					•										
Spoiler posteriore			•																
Visier																			
Visiera VAS Max Vision con funzione De-Mist	•	•		•	•	•	•	•											
Visiera 2D con perni staccabili			•																
Nuovo sistema blocco visiera	•	•	•	•	•	•	•	•											
PRO Shade System**	option	option	option	•	option	option	option	option	option	option									
Lente Pinlock	•	•	•	•	•	•	•	option	option	option					•		•		
Interno																			
Interni in materiale antibatterico	•	•	•	•	•	•	•		•				•						
Rivestimento Dry-Cool®**															•	•			
Guanciali interni intercambiabili	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Interno sostituibile	•	•	•	•	•	•	•		•					•	•	•	•	•	•
Guanciali rimovibili, calottina semi rimovibile															•	•			
Rivestimento sottogola sostituibile	•	•	•	•	•	•	•		•						•	•			•
Paranuca sostituibile	•	•	•	•	•	•	•		•							•			
Tasche altoparlanti	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			•						
Sistema di contorno facciale (FCS)	•	•	•	•	•	•	•	•			•				•	•			
Paraorecchie/Guanciali "Peel Away" da 5mm	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•				•	•			
5mm di imbottitura "Peel Off" rimovibile sulle tempie	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•									
Imbottitura centrale sottile per maggiore spazio nell'area frontale	•	•	•	•	•	•	•	•											
Guanciali water resistant									•	•									
Alloggiamento per gli occhiali									•										
Calottina interna ottimizzata per la ventilazione													•						
Comfort																			
Sistema di rilascio di emergenza (ERS)	•	•	•	•	•	•	•								•	•			
Mascherina interna	•	•	•	•	•	•	•	•											
Sottogola	•	•	option	•		•													
Rimozione dello sporco																•			
Area mentoniera ampliata di 5 mm									•										
Alloggio per sistema intercom										•									
Omologazione (ECE 22-05)																			
SNELL M2010/2015	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
FIM FRHPhe-01			•																
Misure																			
Misura XXXS-XXS																			XXS
Misura XS-XXL	XS-XL	XS-XXXL	tbc	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	XXS

** Rinnovato e offerto in esclusiva da Arai

* Le specifiche sono soggette a variazioni.



Model Shown: Concept-X

Avviso importante: Arai si riserva il diritto di modificare modelli, specifiche, colori, design e dimensioni senza preavviso. Nessun diritto può essere ottenuto da questo catalogo. Si noti che i colori stampati non sono mai completamente fedeli ai colori reali. I colori del casco mostrati sono il più precisi possibile e sono soggetti a limitazioni del processo di stampa. Nessuna parte di questo opuscolo può essere riprodotta senza il permesso scritto dell'editore.

Tutti i diritti riservati. Le fotografie e le informazioni contenute sono protette da diritto d'autore. Non sono disponibili in tutti i mercati. Alcuni caschi in questa brochure sono mostrati con visiere colorate. Le vengono utilizzate al posto delle visiere chiare standard esclusivamente per scopi pubblicitari e sono presso i concessionari Arai. Per informazioni più aggiornate visitare:

www.berracing.it - www.araihelmet.it



araihelmet.eu



araihelmet.it

UNA FILOSOFIA DOVE LA FORMA SEGUE DAVVERO LA FUNZIONE, E DOVE LA PERFORMANCE NON È MAI SECONDA ALLE LOGICHE DEL PROFITTO