

Honda CRF450R e CRF250R 2015 **PREGI** ● Ciclistiche al top e nuove forcelle

DIFETTI ● Setting delle forcelle complicato

Prezzo da 7.490 €

PROVA MOTOCROSS

BINGO!

Le nuove CRF fanno centro. La ciclistica era già il pezzo forte, ora riceve forcelle sempre ad aria ma riviste e più efficaci (ma complicate da regolare). Balzo in avanti per i motori Unicam, ora con tre mappe e prestazioni al top (soprattutto il 450 con testata HRC). Ciliegina sulla torta i prezzi più bassi

di Andrea Perfetti

Foto di Zep, Felix Garcia, Ula Serra





Due motori, tre mappe

Entrambi i modelli - CRF250R e CRF450R - ricevono l'Engine Mode Select Button, ovvero un tasto che permette di scegliere fra tre diverse mappature che modificano in modo evidente l'erogazione del motore. Il pulsante è posto sul lato destro del manubrio e consente di cambiare facilmente mappa grazie alla luce a LED che, col suo lampeggio, indica la selezione scelta. La modalità 1 è quella standard (un lampeggio LED); la modalità 2 addolcisce l'erogazione per rendere più efficace la guida sui terreni a scarsa aderenza (due lampeggi), mentre la 3 offre la massima prontezza nella risposta del propulsore (tre lampeggi). La nuova grafica per le sovrastrutture e gli inediti pneumatici Dunlop MX52 completano le novità 2015 delle CRF da cross.

Honda CRF450R

La Honda CRF450R ha una nuova testata, molto simile a quella studiata dal mitico reparto HRC per la moto ufficiale 2014, con condotti di

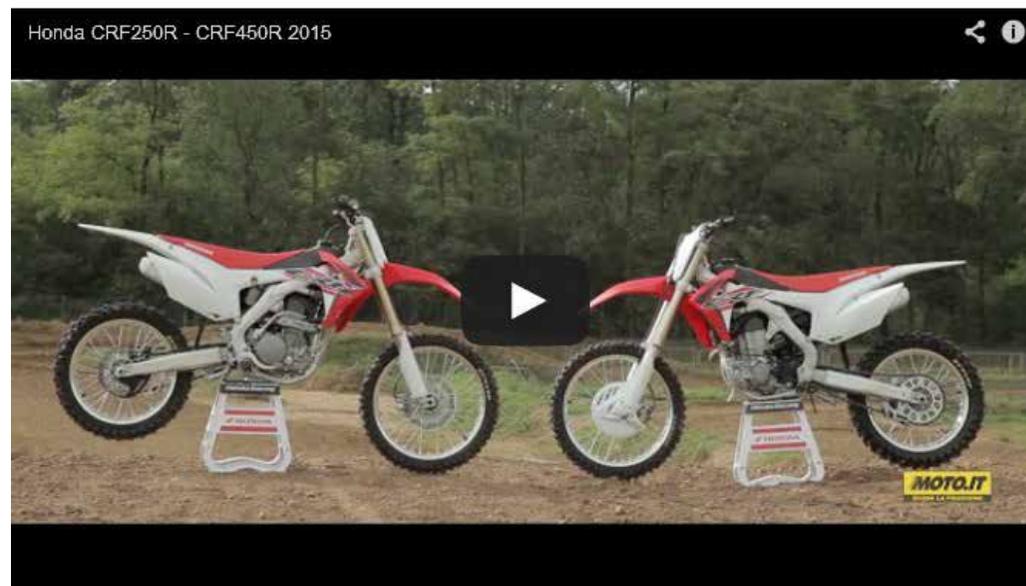
scarico riposizionati a destra invece che a sinistra. Questa soluzione consente l'uso di un collettore di scarico più corto (si elimina il giro attorno al telaio) e un doppio terminale di scarico dal diametro interno più generoso. Il tutto è studiato per offrire più potenza, che ora è di 53,7 cv a 9.000 giri, con una coppia massima di 48 Nm a 7.000 giri. L'architettura del motore è invariata, alesaggio e corsa sono pari a 96x62,1 mm con valvole di aspirazione da 36 mm e valvole di scarico da 31 mm, il rapporto di compressione è di 12,5:1. Il corpo farfallato da 46 mm impiega una molla di ritorno ridisegnata per un'azione più leggera. Altre modifiche di dettaglio del motore comprendono uno spessore maggiore per le zone stressate del carter sinistro, l'impiego di un nuovo pistone che ora ha lo stesso trattamento termico già utilizzato sulla 250, nonché la realizzazione di tutti gli ingranaggi delle marce (eccetto la prima) con un acciaio diverso, che migliora la resistenza. È incrementata anche la resa del radiatore. Sulla 450 debutta la nuova forcella

Le Honda CRF sono da anni sinonimo di prestazioni facili, adatte a tutti. Dall'amatore in su, fino all'agonista. Alcuni ci vincono le gare, anche di alto livello. Altri - e sono tantissimi - se le godono ogni weekend sulle piste di tutta Italia. Merito di telai in alluminio bilanciati alla perfezione, che rendono un gioco il controllo in aria della moto e permettono di curvare con una facilità disarmante anche dove non c'è un bell'appoggio a fare da sponda. Un bell'aiuto arriva poi dai motori Unicam, che privilegiano da sempre la curva di coppia e la spinta ai bassi e medi regimi rispetto alla potenza massima. Nelle versioni 2015, che abbiamo provato al Ciglione di Malpensa, abbiamo ritrovato nella loro purezza tutti questi elementi,

ma una bella sorpresa è arrivata dallo stato di salute dei motori 4 tempi del colosso giapponese. Ora dispongono di tre mappe e, soprattutto impiegando quella più aggressiva, sfoderano una cavalleria e una progressione sconosciuta ai modelli precedenti.

Certo non dovete aspettarvi motori rivoluzionati, ma si può dire che il salto in avanti c'è e si sente, soprattutto col mono 450.

Ma facciamo un passo indietro e scopriamo come cambiano le moto, perché ci sono sostanziali interventi anche sulla forcella di entrambi i modelli e su altri dettagli. Un nota di colore: i modelli 2015 sono immediatamente riconoscibili per i pararadiatori neri, mentre le protezioni degli steli della forcella sono bianche (prima erano bianco/trasparenti).





Kayaba PSF2 di seconda generazione da 48 mm, migliorata nella scorrevolezza - soprattutto nei passaggi fra compressione ed estensione - e alleggerita nelle masse non sospese attraverso l'adozione di una diversa cartuccia con pistone da 32 mm. Le regolazioni dell'idraulica ora sono integrate nei tappi della forcella, mentre il precarico è affidato a una valvola ad aria.

Il sistema di lubrificazione distribuisce il fluido tra le sezioni interne ed esterne nella fase di compressione tramite una valvola di non ritorno, riducendo il rischio di fughe d'aria e mantenendo lubrificato l'insieme. Compressione ed estensione sono regolabili sia alle alte che alle basse velocità. La corsa rimane di 310 mm come in precedenza. Novità anche per l'impianto frenante, con un disco freno anteriore a margherita da 260 mm che migliora potenza, prontezza e raffreddamento. Il peso con la benzina è di 111 kg, il serbatoio ospita sempre 6,3 litri di benzina.

Honda CRF 250R

La novità principale per il modello 2015 della CRF250R è la forcella pneumatica Showa con steli da 48 mm. Questa modernissima unità si contraddistingue per la separazione delle funzioni tra i due steli e per la presenza della tripla camera (SFF-AIR-TAC) progettata in esclusiva per la classe 250, più leggera rispetto a analoghe unità con molla in acciaio. Ha le funzioni di compressione e estensione separate sui gambali destro e sinistro. La forcella SFF-AIR-TAC pesa oltre 1 chilo meno dell'unità montata sul model year 2014. Le tre camere sono utilizzate dal gambale sinistro: la camera di bilanciamento viene utilizzata nella posizione statica e alle basse velocità; quella interna per la corsa intermedia e quella esterna quando la forcella è vicina al fondo corsa. Il SAG statico e il precarico si modificano regolando la pressione dell'aria nelle camere interna e di bilanciamento mediante una





valvola Schrader posta sul fodero del gambale, e modificando il volume d'olio nella camera esterna. Come vedremo poi durante la prova, il comportamento è eccellente; è invece decisamente complesso intervenire sui setting per cambiare le tarature. Vi consigliamo quindi di mettere nel cassetto l'improvvisazione (che in passato ha creato tanti mostri anche con le forcelle di vecchia generazione), e di affidarvi ai manuali di uso e di manutenzione del costruttore. Le nuove forcelle ad aria, non sono quelle della Honda, funzionano bene, ma non amano manipolazioni fatte a casaccio. È alleggerita anche la molla del mono posteriore, in coerenza con quanto fatto all'avantreno, per equilibrare una ciclistica già riconosciuta come lo stato dell'arte da moltissimi utenti. Il doppio terminale di scarico è stato

rivisto; come per la 450 abbiamo un diametro interno maggiorato che determina una miglior risposta all'acceleratore ai regimi bassi e medi. Il motore Unicam a quattro valvole con alesaggio e corsa di 76,8 x 53,8 mm, valvole di aspirazione in titanio da 30,5 mm e valvole di scarico in acciaio da 25 mm, nel 2015 riceve le tre mappe selezionabili dal manubrio. Il corpo farfallato da 46 mm utilizza una molla di ritorno più leggera, la potenza massima è di 38,1 cv a 11.000 giri, con una coppia massima di 26,5 Nm a 8.500 giri. La CRF250R pesa 105,4 kg con 6,3 litri di benzina e tutti gli oli (che restano separati per cambio e motore come sulla 450; 0,85 l per il motore e 0,75 l per la trasmissione). Completa il quadro il freno a disco wave anteriore da 260 mm identico a quello della sorella maggiore.

La prova a Malpensa

Iniziamo il nostro test sulla pista del Ciglione in sella alla leggera e agile CRF250R. La duemzzo giapponese conferma le ottime doti del telaio in alluminio. È perfettamente bilanciata nei salti, rapidissima nei cambi di direzione e sicura nelle curve dove manca l'appoggio. La sua ciclistica è ancora oggi il punto di riferimento per la categoria, tanto più che la forcella Showa evidenzia un comportamento davvero eccezionale. Pare dura a partire quando si guida senza forzare il ritmo, ma è sufficiente insistere col gas e affrontare le buche e le rampe con decisione per constatare come il suo funzionamento sia perfetto in tutte le situazioni incontrate a Malpensa. È ottima la scorrevolezza come pure la progressione, mentre è necessario abituarti alle regolazioni

separate dei due steli. Quindi un consiglio: quando mettete mano ai vari setting, affidatevi al chiaro manuale di uso della Honda. Il motore Unicam unisce le doti apprezzate della pienezza in basso con una capacità di crescere in allungo che lo vede migliorarsi di anno in anno. La versione 2015 ci pare infatti più efficace soprattutto nei cambi di marcia in fuorigiri, quando aggancia senza esitazione il rapporto superiore e inizia immediatamente a crescere. Ce ne siamo accorti sulle salite della pista lombarda, qui la piccola CRF è stata davvero immediata e performante: nel passaggio terza/quarta il monocilindrico non perde un giro e anzi manifesta un'ottima accelerazione. Il suo allungo non è ancora al livello di alcuni propulsori bialbero, ma la sua coppia a metà è ancora insuperata e rende la guida in pista





facile, poco stancante. E decisamente divertente! La mappatura 3 permette di ottenere la risposta migliore dal motore, mentre la standard e la due si rivelano adatte ai terreni con scarsa aderenza. Ben altro impegno – e braccia allenate – richiede la CRF450R. Sia perché siamo in sella a una moto della classe MXGP sia perché nel 2015 la quattromezzo Honda vede il debutto di un motore che per certi versi le fa voltare pagina rispetto al passato. Ci spieghiamo meglio. Con le mappe 1 e 2 ritroviamo il carattere progressivo e lineare della CRF che conosciamo tutti. Con la mappa 3 e l'adozione della nuova testata di derivazione HRC il discorso cambia parecchio. La CRF450R diventa immediata nella risposta, scarica in pochissimi metri quantità industriali di coppia e di cavalli. Se esageri con la marcia corta, non c'è verso, vince lei e ti ritrovi con le braccia allungate e il fiato corto dopo due giri. Se invece inserisci il rapporto lungo e la fai correre, ottieni prestazioni incredibili. Ottimo anche in questo caso il bilanciamento del telaio, mentre la forcella evidenzia un comportamento nel complesso valido, pur non raggiungendo la scorrevolezza dell'unità impiegata sulla 250. Ottima la trazione in uscita dalle curve e come sempre di riferimento la frenata dell'impianto Nissin, che dà tutta la potenza che serve alla leva con la massima dosabilità. Il distributore ufficiale per l'Italia RedMoto ha ridotto il prezzo al pubblico delle nuove CRF 250R e CRF 450R rispettivamente di 1.375 e 1.175 euro. L'arrivo delle moto è previsto per la prima settimana di settembre (CRF 250R) e per la prima settimana di ottobre (CRF 450R).

Honda CRF 250R 2015 7.490 euro
Honda CRF 450R 2015 7.890 euro

Special Thanks to:

Alessandro Puzar e Lorenzo Resta
 Alex Salvini



SCHEDA TECNICA

Honda CRF 450 RF 7.890 Euro
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 449,7 cc
Disposizione cilindri: Verticale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: P
Potenza: 53,7 cv (39,5 kW) / 9000 giri
Coppia: 4,89 kgm (48 Nm) / 7000 giri
Marce: 5
Freni: D-D
Misure freni: 260-240 mm
Misure cerchi (ant./post.): 21" / 19"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 111 kg
Lunghezza: 2191 mm
Larghezza: 827 mm
Altezza sella: 953 mm
Capacità serbatoio: 6,4 l
Segmento: Cross

ABBIGLIAMENTO

Casco Airoh Terminator 2.1
Completo Alpinestars
Guanti Alpinestars
Stivali TCX Pro 2.1

SCHEDA TECNICA

Honda CRF 250 RF 7.490 Euro
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 249,4 cc
Disposizione cilindri: Verticale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: P
Potenza: 38,1 cv (28 kW) / 11000 giri
Coppia: 2,7 kgm (26,5 Nm) / 8500 giri
Marce: 5
Freni: D-D
Misure freni: 260-240 mm
Misure cerchi (ant./post.): 21" / 19"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 105,2 kg
Lunghezza: 2181 mm
Larghezza: 827 mm
Altezza sella: 951 mm
Capacità serbatoio: 6,3 l
Segmento: Cross