

## 2017 HONDA CRF450RX

### Materiały prasowe:

### Informacja o modelu:

*Honda wprowadza do swojego oferty w pełni wyścigową maszynę enduro CRF450RX, powstałą na bazie nowej crossówki CRF450R 17YM, z dostosowanym do specyfikacji enduro zawieszeniem, wtryskiem paliwa PGM-FI, różnymi mapami zapłonu, powiększonym zbiornikiem paliwa, 18-calowym tylną kołem, nóżką boczną i elektrycznym zapłonem w standardzie.*



### Spis treści:

1. Wprowadzenie
2. Opis modelu
3. Podstawowe parametry
4. Specyfikacja techniczna

### **1. Wprowadzenie**

Honda wprowadza do sprzedaży w segmencie off-road całkowicie nowy, w pełni przygotowany do wyścigów motocykl enduro CRF450RX powracając na ten rynek po ośmiu latach przerwy. Nowy model został skonstruowany na bazie CRF450R najnowszej generacji 17YM, wykorzystując jego silnik i zawieszenie.

Honda CRF450R stała się wzorem dla innych motocykli tej kategorii od momentu wprowadzenia w 2002 roku. Zaprojektowano ją w idealnej równowadze pomiędzy silnikiem z jego ekstremalnymi osiąganiami a zawieszeniem, które pozwalało każdemu kierowcy, nawet najbardziej wymagającemu, docenić zalety tego modelu. Motocykl ten zawsze oferował całkowitą kontrolę nad osiąganiami w połączeniu ze stabilnością i poręcznością, z której Honda słynie.

CRF stała się więc idealną platformą do zbudowania sportowego motocykla enduro dając CRF450RX to co najlepsze z crossówki, by współzawodniczyć w wyścigach enduro: lekkość, moc, łatwość w prowadzeniu zarówno na podjazdach jak i na krętych, trudnych sekcjach toru.

CRF450RX to rzeczywiście wyjątkowa maszyna, to nie tylko Honda – to motocykl stworzony, by wygrywać w wyścigach enduro. Jest inna niż konkurencja. I tak jak nowa CRF450R jest niewiarygodnie szybka.

## Mr M.Uchiyama, Dyrektor Projektu (LPL) 17YM CRF450RX:

*“CRF450RX jest kwintesencją wyścigowego motocykla enduro jak nic, co do tej pory miała w ofercie Honda. W pełni wykorzystuje zalety najnowszej CRF450R a dodatkowo dzięki bezkompromisowemu podejściu do projektu całego zespołu R&D, możemy zaoferować całkowicie nową jakość, którą w pełni będą w stanie docenić czołowi światowi kierowcy enduro. Jest stworzona do wygrywania, do prowadzenia już od sygnału startu nawet w najbardziej wymagających zawodach.”*

## 2. Opis modelu

Tegoroczna CRF450R (17YM) została stworzona od podstaw pod dyktando zawodników z cyklu AMA i europejskiego cyklu MX GP, oferuje 11% wzrost stosunku masy do mocy. CRF450RX jest identyczna na prawie wszystkich płaszczyznach ale posiada kilka zmian, które czynią z tego motocykla bezkompromisowe enduro.

Zawieszenie, zarówno przednie jak i tylne, jest mniej sztywne, z lżejszą kompresją i mniejszym napięciem sprężyn. Motocykl posiada standardowo 18 calowe tylne koło, stopkę boczną i 8,5 litrowy zbiornik paliwa w celu zwiększenia zasięgu.

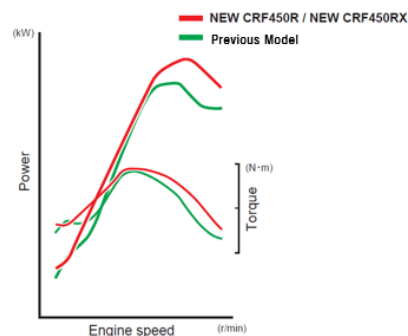
Silnik CRF450RX dostarcza moc i moment obrotowy mniej agresywnie niż w CRF450R dzięki innym mapom zapłonu aby w lepszy sposób dostosować trakcję do różnych nawierzchni. Podobnie jak w CRF450R, przełącznik map daje trzy możliwości: 1- płynna praca w pełnym zakresie; 2- poziom średni daje doskonałe wyczucie manetki gazu; 3- poziom agresywny, pełna moc w całym zakresie, Elektryczny starter jest w standardzie.

## 3. Podstawowe dane

### 3.1 Silnik

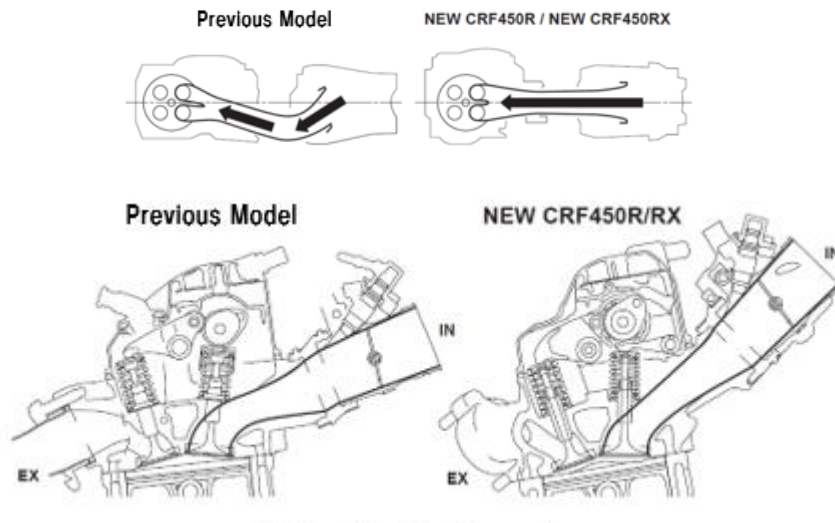
CRF450RX o pojemności 449cc jest ten sam co w nowej CRF450R i dostarcza o 11% więcej mocy w szczytowym zakresie obrotów w porównaniu do modelu 2016, jednocześnie oferując moc i moment obrotowy w sposób liniowy i przyjazny w całym zakresie.

Kompresja wynosi 13,5:1, skok i średnica tłoka 96mm x 62,1mm.

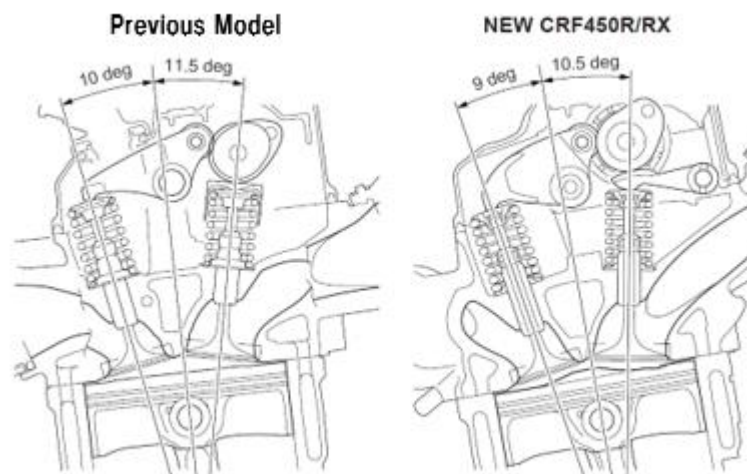


Czterozaworowa głowica Unicam z krzywkami na zaworach wlotowych pozwala na 10mm uchylenie zaworów. Średnica zaworów wynosi 38mm. Zapłon następuje w części dolotowej co znacznie poprawia efektywność spalania.

## Straight port image



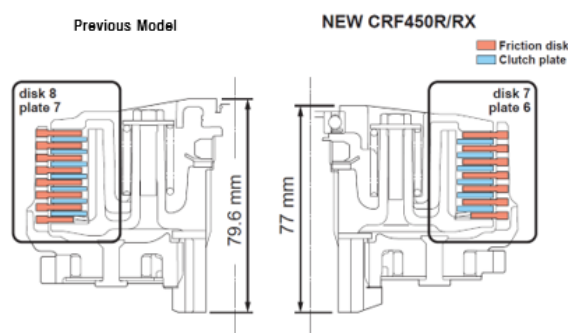
Sprężyny zaworowe są owalne na całej długości co pozwoliło skrócić ich długość a co za tym idzie zmniejszyć rozmiary głowicy. Kąt zaworów wlotowych 9 stopni, wylotowych 10,5 stopnia w połączeniu z przeprojektowaną górną płaszczyzną tłoka zapewniają pełną wydajność procesu spalania. Czterokanałowe olejowe chłodzenie zaworów redukuje temperaturę i poprawia efektywność pracy silnika nawet w wysokich temperaturach generowanych przy zwiększonej kompresji. Zarówno sworzeń tłoka jak i wahacza pokryte są DLC (Diamond-like Carbon), który gwarantuje wspaniałą odporność na ścieranie i trwałość a także redukuje straty wynikające z tarcia.



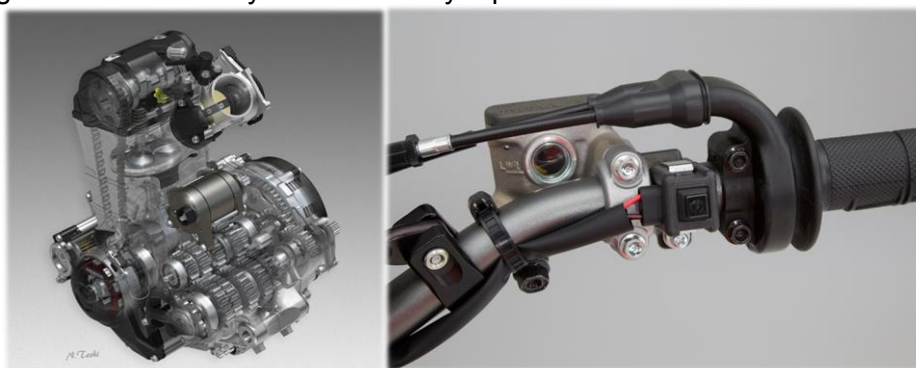
W silniku zastosowano ciśnieniową pompę olejową do sprzęgła i skrzyni biegów, co zredukowało wibracje, zwiększyło efektywność smarowania i zredukowało straty ciśnienia. Pojemność systemu olejowego to 1250 cc, ze wspólną miską dla silnika, sprzęgła i skrzyni biegów.

Sprzęgło posiada siedem tarcz a 6 centralnych zostało pokryte specjalnym materiałem ciernym. Dwu milimetrowe tarcze doskonale odprowadzają temperaturę a sprężyna dociskowa gwarantuje dobrą pracę sprzęgła i jego wycucie przez kierowcę.

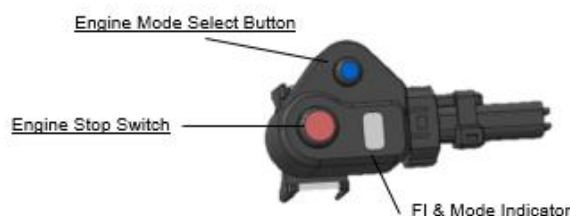
Wszystkie 5 biegów posiada te same przełożenia co w CRF450R ale wykorzystano zmienione zębátky: 13 i 50 zamiast 13 i 49.



Po lewej stronie kierownicy znajduje się panel sterujący: EFI, EMSB (mapy zapłonu), ledowa kontrolka i przycisk start/stop (elektryczny starter jest w standardzie), co znacznie ułatwia restart silnika szczególnie na kamienistym lub nierównym podłożu.



EMSB umożliwia przełączanie map w momencie, gdy motocykl stoi, zapłon jest włączony – wystarczy przytrzymać przycisk aby sekwencyjnie zmieniać ustawienia. Błyśnięcia kontrolki potwierdzają wybór odpowiedniej mapy (np.:1 mignięcie dla mapy 1-) oraz zatwierdzenie zmian.



The indicator flashes according to the engine mode.

- 1- mapa podstawowa, zapewnia najbardziej płynną reakcję na manetkę gazu, czyniąc charakterystykę pracy silnika bardziej przyjazną dla kierowcy i łatwiejszą w kontroli w różnych warunkach.
- 2- mapa średnia, ogranicza moc silnika, użyteczna szczególnie w sytuacjach gdy kierowca jest zmęczony
- 3- mapa sportowa, gwarantuje agresywną charakterystykę pracy, podobna do mapy podstawowej 1- w CRF450R

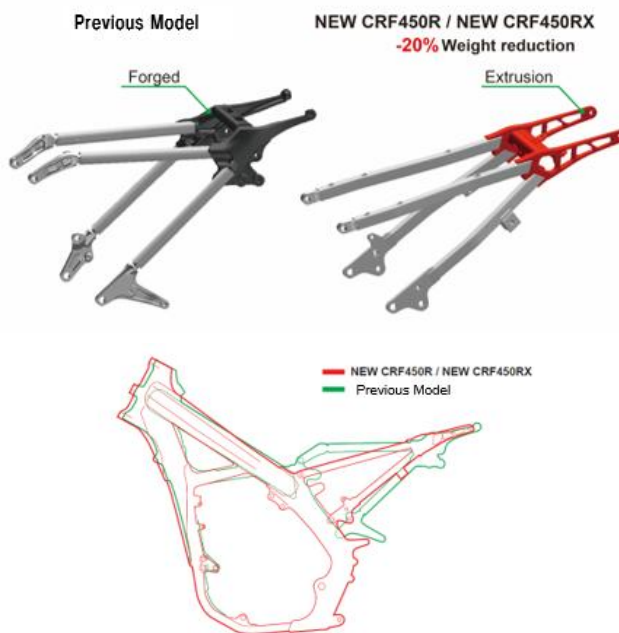
Silnik posiada w pełni sportową charakterystykę i wymaga regularnego serwisowania. Przerwy pomiędzy przeglądami nie są zbyt częste ale wymiana filtra i oleju jest konieczna co 15 godzin. Silnik nie wymaga tak poważnej regulacji i wymian pozostałych elementów, jak to ma miejsce w typowych crossówkach.

### 3.2 Podwozie

CRF450RX wykorzystuje aluminiową ramę 7 generacji zapewniającą lepszą skrętność, poprawioną stabilność i trakcją podczas jazdy. Rama zapewnia również doskonałe wycucie tylnego koła i przyjazność w prowadzeniu motocykla.

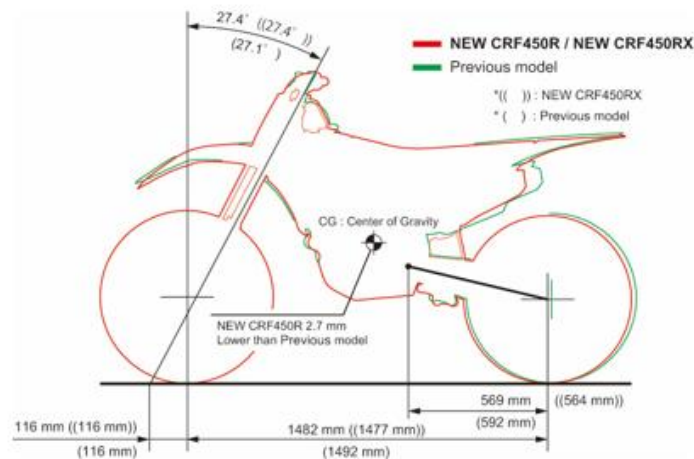


Rama posiada 100% sztywności poprzecznej w porównaniu do poprzedniego modelu ale zredukowaną o 6,8% sztywność skrętną w celu poprawy stabilności i wycucia motocykla w zakrętach. Rama waży 9,14 kg, subframe waży 1,045kg.



Dokonano również wielu mniejszych zmian w geometrii i innych parametrach w porównaniu do CRF450R poprzedniej generacji, które pozytywnie wpływają na właściwości motocykla zarówno w motocrosie jak i w enduro. Środek ciężkości jest 2,7 mm niżej, rozstaw kół wynosi 1482mm. Odległość pomiędzy przednią osią a mocowaniem wahacza wzrósł do 913mm a odległość od mocowania wahacza do tylnej osi 569mm. Dzięki takiej geometrii zwiększa się obciążenie tylnego koła i poprawa jego trakcja.

Wysokość siedziska to 959mm, kąt i wyprzedzenie główki ramy to 27.4°/116mm. Waga całkowita to 118 kg.



CRF450RX to wąska, kompaktowa maszyna, łatwa w obsłudze, z nisko położonym środkiem ciężkości. Tylne opony jest przystosowana do jazdy w ciężkich warunkach, co w połączeniu z bardzo dobrą przyczepnością przedniej opony pozwala jeździć stale na granicy możliwości.

Enduro Hondy wyposażone jest w pełni regulowane 49mm sprężynowe zawieszenie Showa w wersji z fabrycznym kitem sportowym używanym przez wyczynowych kierowców startujących w Mistrzostwach Japonii MX. Średnica cylindra 25mm, trzpień 14mm, zawór kompresji 39mm.

Zgodnie z tym, czego się należy spodziewać po zawieszeniu sportowego motocykla, widelce pracują sprężysto, płynnie i w sposób w pełni kontrolowalny. W porównaniu do CRF450R przednie widelce w CRF450RX potrzebują mniej oleju mają zredukowaną kompresję co przekłada się na większe wyczucie podczas jazdy w terenie.

W pełni regulowane tylne zawieszenie Showa jest zamocowane nisko, w centralnej linii motocykla w celu optymalizacji masy i stabilności przy dużych prędkościach. Siłę ugięcia zmieniono z 54N/mm (CRF450R) do 52N/mm i zredukowano siłę kompresji. Dało to miękkość, płynność i kontrolę nad pracą zawieszenia. Aluminiowy wahacz o długości 599mm jest krótszy o 18mm od wahacza w poprzednim modelu CRF450R a także węższy w środkowej części.

260mm przednia tarcza typu wave pracuje z dwutłoczkowymi zaciskami, tylna tarcza ma 240mm i jednoczłokowy zacisk. Lekka aluminiowa felga z bezpośrednio mocowanymi szprychami pozwala na minimalizację nieamortyzowanej masy. Przednie koło ma wymiary 21 x 1,6 cala, tylne 18 x 2,15 cala. Standardowo motocykl wyposażony jest w opony Dunlop typu enduro Geomax AT81" 90/90-21 z przodu i 120/90-18 z tyłu.

Zasięg zwiększono w porównaniu do CRF450R do ok 65 km dzięki zastosowaniu większego 8,5 litrowego plastikowego zbiornika.

Nowe plastikowe owiewki nadają smukłego kształtu, ułatwiają kierowcy przemieszczanie się i kontrolę nad motocyklem. Przód motocykla jest wąski, szerokość w sekcji chłodnicy to zaledwie 410mm. Kształt owiewek zapewnia doskonały opływ i nawiew powietrza na chłodnicę.

Aluminiowy podnóżek umieszczony jest wysoko i przymocowany do ramy.

Podobnie jak w CRF450R w owiewkach wykorzystano trwałe materiały i grafiki w celu ograniczenia uszkodzeń czy zadrapań podczas jazdy w terenie.

#### 4. Specyfikacja Techniczna

<b>Silnik</b>	
Typ	Chłodzony cieczą, 4-zaworowy, głowica Uni-cam
Pojemność	449.7cc
Średnica i skok cylindra	96.0mm x 62.1mm
Kompresja	13,5 : 1
<b>System paliwowy</b>	
Paliwo	Wtrysk
Zbiornik paliwa	8,5 litra
<b>System elektryczny</b>	
Zapłon	Tranzystor
Starter	Elektryczny
<b>Napęd</b>	
Sprzęgło	Mokre wielotarczowe
Typ transmisji	Stałe zazębienie
Napęd	Łańcuch
<b>Rama</b>	
Typ	Aluminiowa podwójna
<b>Zawieszenie</b>	
Wymiary (Dł×Szer×Wys)	2,175mm x 827mm x 1,274mm
Rozstaw osi	1,477mm
Kąt główki	27° 26'
Wyprzedzenie	116mm
Wysokość siedziska	959mm
Prześwit	328mm

Masa własna	118kg
<b>Zawieszenie</b>	
Przednie	Sprężynowe Showa 49mm (305mm)
Tylne	Pro-Link Showa (skok tłoka 133mm , skok osi 314mm)
<b>Felgi</b>	
Przód	Aluminiowe szprychowe
Tylne	Aluminiowe szprychowe
Opony przednie	90/90-21 Dunlop GeoMax AT81
Opony tylne	120/90-18 Dunlop GeoMax AT81
<b>Hamulce</b>	
Przód	Hydrauliczne, tarcze 260mm typu wave
Tył	Hydrauliczne, tarcze 240mm typu wave

Podana specyfikacja jest orientacyjna i może ulec zmianie.