

HONDA CRF450RX - 2017

Modellfrissítés: A Honda kínálatában immáron elérhető egy versenykész enduró, a CRF450RX, melynek alapja a minden ízében továbbfejlesztett, 2017-es CRF450R. Az újdonság kifejezetten endurózásra optimalizált felfüggesztéssel, PGM-FI befecskendező-rendszerrel és EMSB üzemmódválasztóval kerül piacra, ezen felül nagyobb űrtartalmú üzemanyagtartály, 18 colos hátsó kerék, valamint szériatartozékként oldaltámasz és önindító teszi még tökéletesebb társá a terepakadályok leküzdésében.



Tartalomjegyzék:

1. Bemutakozás
2. Áttekintés
3. Jellemzők
4. Műszaki adatok

1. Bemutakozás

Megjelent a Honda terepmotor-kínálatának vadonatúj modellje, a versenykész CRF450RX enduró. Műszaki alapjai a névrokon CRF450R-ből származnak: ultramerev váza és erőforrása megegyezik a Honda nyolc év után alapjaiban megújult 450 köbcentiméteres krosszmotorjának alkatrészeivel.

A páratlan műszaki megoldásoknak köszönhetően a CRF450R 2002-es bemutatása után azonnal a kategória etalonjává vált. Művészi szinten teremtett egyensúlyt a pörgős, minden tartományban kiválóan használható erőforrása és az ultramerev váz között, s ez lehetővé tette, hogy a profik és az amatőrök egyaránt a legjobbat hozzák ki önmagukból és motorjukból.

A CRF név mindig is a könnyen kezelhető, ugyanakkor tartós és időtálló motorkerékpár szinonimája volt, amelynek a Honda a régóta tartó népszerűségét köszönheti.

Mindezek tették tökéletes enduroalappá, így a CRF450RX le sem tagadhatná, hogy a legnemesebb MX-modellek erényeit örökölte. Ennek köszönhetően *bármilyen* terepen helytáll – elsőrangú kezelhetőségével könnyedén és elképesztően gyorsan legyűrhetők vele az endurópályák trükkös részei, meghódíthatók a legmeredekebb emelkedők, és a szűk, kanyargós ösvényeken is elemében van.

A CRF450RX nem csak a Honda számára egy igazi különlegesség, hanem az endurovilág motorosainak, versenyzőinek is. Elődeihez mérten sokkal látványosabb jelenség, egészen más érzés is használni, illetve – csakúgy, mint a CRF450R – feltűnően gyors.

Mikio Uchiyama a 2017-es CRF450RX projektvezetője így nyilatkozott a motorról:

„A CRF450RX egy vegytiszta, versenykész enduró, amelyhez foghatót a Honda még soha nem készített. A motor a CRF450R vadonatúj, megnövelt csúcsteljesítményű erőforrását használja, és az „RX” kivitel készítése közben nem voltunk hajlandók fikarcnyit sem feláldozni ebből, így egy valódi újdonságot kínálunk a hozzáértő motorosoknak a világ minden táján. Győzelemre született, és megállja a helyét a legádázabb versenyeken is!”

2. Áttekintés

A 2017-es CRF450R már a kezdetektől a tengerentúli és az európai MX csapatok közvetlen visszajelzései alapján épült, és ennek is köszönhetően 11%-kal jobb teljesítmény/tömeg aránnyal büszkélkedhet, mint az elődmodell, s bár a CRF450RX főbb alkatrészeit tekintve megegyezik vele, ám olyan lényeges különbségek találhatók közöttük, melyek az RX-et egy valóban kompromisszummentes enduróvá teszik.

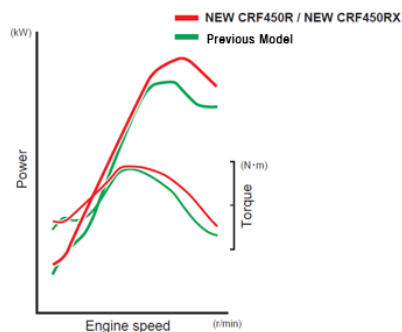
Az első és a hátsó felfüggesztés kevésbé kemény hangolású, csillapítása és rugózása is eltér a krosszmodellétől. Ezen felül szabványos, 18 colos hátsó kerék, praktikus oldaltámasz, illetve nagyobb hatótávot biztosító, 8,5 l-es ürtartalmú üzemanyagtartály található az RX-en.

A CRF450RX erőleadása – a PGM-FI gyújtásvezérlési módjának köszönhetően – jóval kifinomultabb a CRF450R-nél, ami váratlan helyzetekben is nagyban megkönnyíti a motor irányítását. Hasonlóan a CRF450R-hez az EMSB (Engine Mode Select Button - üzemmódválasztó-gomb) háromféle választási lehetőséget kínál a vezetőknek: Az egyes üzemmód a befecskendezés és gyújtás módosításával kiegyensúlyozott gázreakciót és nyomatékleadást biztosít, míg a kettes visszafogottabb, könnyebben kezelhető reakcióival segíti a motorozást. Mindközül a hármas a „leghegyesebb”, közvetlen és agresszív válaszokat adva a legkisebb gázadásra is. Az erőforrás kapcsán fontos megjegyezni, hogy az önindító az alapfelszereltség része lett.

3. Jellemzők

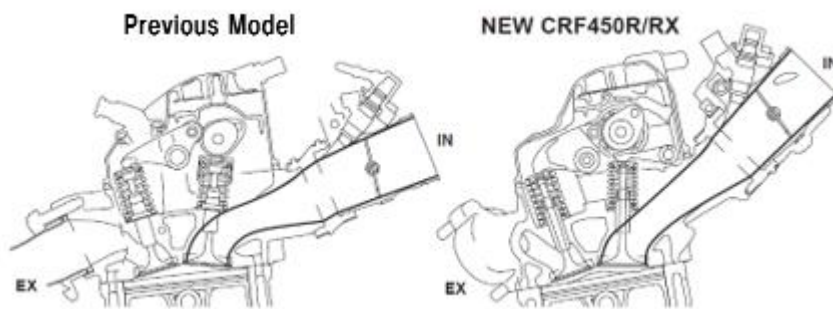
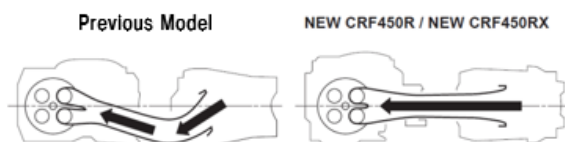
3.1 Erőforrás

A CRF450RX 449 köbcentiméteres hajtóműve műszakilag megegyezik az új CRF450R-rel, melynek legnagyobb forgatónyomatéka 11%-kal nőtt, miközben megmaradt a védjegyének számító progresszív erő- és nyomatékleadás a teljes fordulatszámtartományban. A 96 x 62,1 mm-es furatú, illetve löketű, négyütemű egyhengeres sűrítési aránya 13,5 : 1.

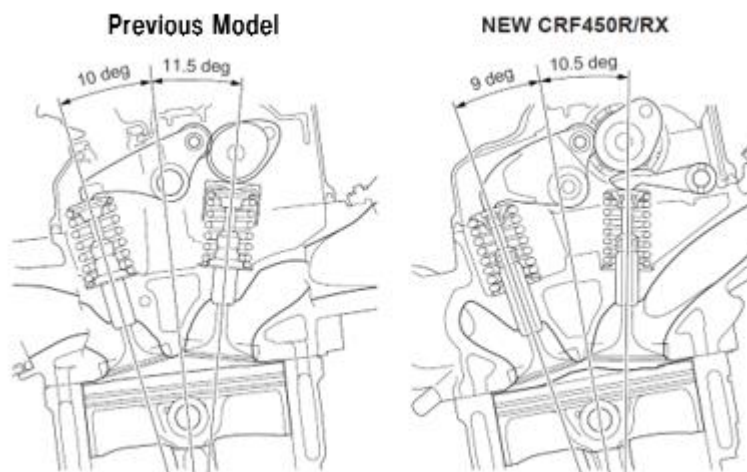


A négszelepes Unicam hengerfej szívóoldali szelepei szelephimbákkal, jelentősen megnövelt, 10 mm-es szelepemeléssel üzemelnek, míg kipufogóoldalon 8,8 mm a szelepemelkedés. A 38 mm-es átmérőjű szívószelepek és a speciális szelepfészkek egyenletes gázáramlást biztosítanak minden helyzetben.

Straight port image



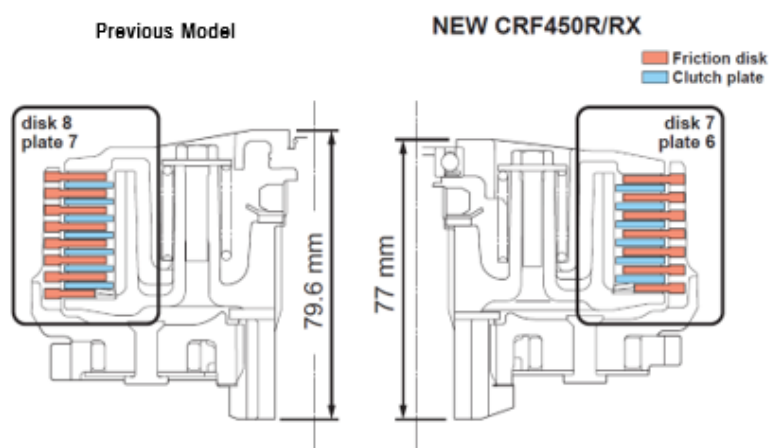
A szeleprugók ovális keresztmetszetűek, ami csökkenti magasságukat, ennek köszönhetően a hengerfej még kompaktabb lett. Az égés hatékonyságát jelentősen megnöveli a sík felületű dugattyú, valamint a szűk szelepszögek, ami szívoldalon 9°-ot, míg a kipufogóoldalon 10°-ot jelent. Az olajfűvókák furatait kettőről négyre növelték, hogy hatékonyabban csökkentsék a dugattyú hőmérsékletét, ezáltal a magasabb sűrítési viszonyból fakadó hőterhelés is csekélyebb lett. A dugattyú és a szelephimba DLC (gyémántszerű karbon) bevonata a tartósság és kopásállóság növelése mellett a súrlódási veszteségeket is jelentősen mérsékli.



A korábbi kettő helyet egyetlen tartályból áramlik a kenőanyag, így az olajteknő kapacitása az elődmodell 1390 köbcentiméterével szemben 1250 köbcentiméterre csökkent.

Az erőforrásban egy ún. öblítőszivattyú szolgál az olaj keringetésére, mely hatékonyabb kenést biztosít, csekély keringési veszteséggel óvva a motor és az erőátvitel alkatrészeit. A csupán 1250 köbcentiméteres olajteknő egyébként a tengelykapcsoló és a váltó kenését is ellátja.

A kompakt felépítésű tengelykapcsoló hét surlódótárcsát tartalmaz, míg a közöttük elhelyezkedő hat kuplungtárcsa különleges sűrűdóbevonattal lett ellátva. A 2 mm-es vastagságú kuplungtárcsa hőelosztási képessége kiváló, a rezgésgátló rugók segítségével pedig biztos kapcsolási érzetet nyújtanak. Az ötfokozatú sebességváltó áttételei megegyeznek a CRF450R-rel, de a kihajtás különböző – elől 13, hátul pedig 50 fogas lánckerék került fel a testvérmodell 13 és 49 fogas kialakításával szemben.

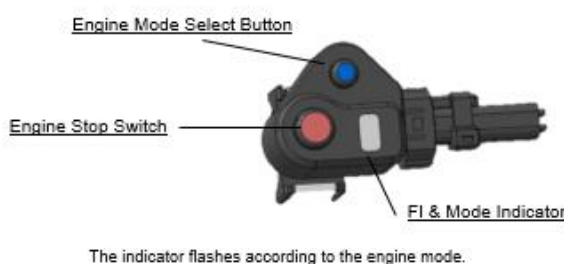


A kezelőszervek, valamint a kijelzők egyszerűsödtek, és a kormány bal oldalán kaptak helyet. Az EFI-, illetve az EMSB-visszajelző, az üzemmódválasztó-gomb, valamint a szériafelszereltséghez tartozó önindító gombja is itt található. Ez utóbbi segítségével a sziklás, extrém pályákon is idővesztés nélkül, rendkívül könnyen újraindítható a lefulladt motor.



A Honda EMSB rendszere a vezető utasítása alapján azonnal meg tudja változtatni a motor teljesítményleadását. Álló helyzetben, alapjáraton egyszerűen a gombot megnyomva másodpercek alatt kiválasztható a pilóta igényeinek megfelelő beállítás.

A gomb lenyomásakor a beépített LED villanásaival (Egy villanás: 1. üzemmód, két villanás: 2. üzemmód stb.) gyors visszajelzést ad az aktuális beállításról. Minden új üzemmód kiválasztásakor ugyanígy kap visszajelzést a motoros.



The indicator flashes according to the engine mode.

Az első üzemmódra lineáris teljesítményleadás jellemző, ezáltal széles körben jól használható legkülönbözőbb körülmények között is. A kettes üzemmód csökkenti a teljesítményt (különösen a verseny közben elfáradó motorosoknak hasznos ez az üzemmód), miközben a harmadik a lehető legközvetlenebb gázreakciót biztosítja – ez egyébként a CRF450R alapértelmezett (1. üzemmód) karakteréhez áll közelebb.

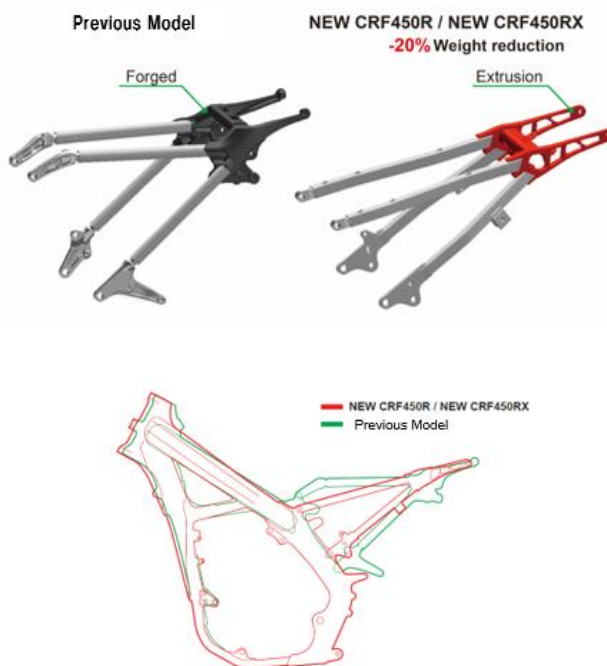
A CRF450RX teljes értékű versenymotorként rendszeres karbantartást igényel. A szervizintervallumok egyértelműek: az olaj- és olajsűrőcsere, valamint a szelepek ellenőrzése és tisztítása 15 üzemóránként esedékes. Az erőforrás teljes szétszerelése és felújítása azonban hosszú távú használat után sem szükséges.

3.2 Váz

A CRF450RX a 7. generációs CRF alumínium csővázára épül, melyet még kiválóbb fordulékonyság, megnövelt első és hátsó stabilitás, illetve prima úttartás jellemez. Tovább javult a hajtott kerék tapadása, amitől a motor még kiszámíthatóbban viselkedik terepen.

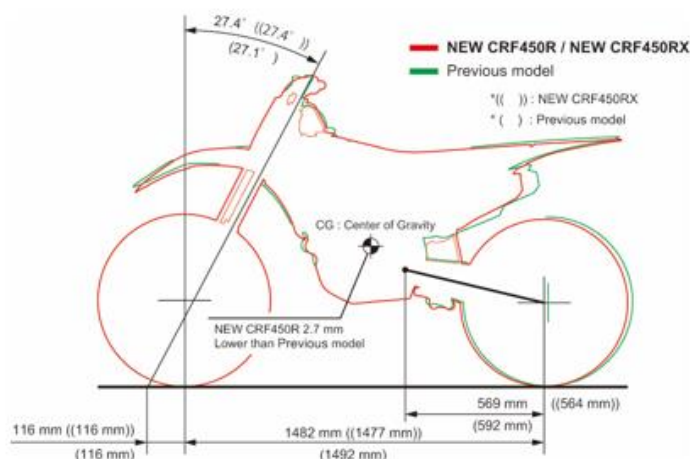


A kúpos vázcsövek merevsége nem változott, ugyanakkor a torziós merevsége 6,8%-kal alacsonyabb, ami érezhetően javítja a motor fordulékonyságát. A váz tömege 9,14 kg, melyből a préselt hátsó segédváz 1045 gramm.



Számos apróbb változtatás fedezhető fel a vázgeometrián a kifutó CRF450R-hez képest, a módosítások mindegyike a jobb kezelhetőséget szolgálja. A súlypont az elődhöz mérten 2,7 mm-rel lejjebb került, a tengelytáv 1482 mm-re változott. Az első tengely és a lengővilla bekötési pontjának távolsága 913 mm, a bekötési pont és a hátsó tengely csupán 569 milliméterre esik egymástól. Ennek eredményeként több súly jut a hátsó kerékre, ami nagyban hozzájárul a kivételesen jó úttartáshoz.

Az ülésmagasság 969 mm, az első villaszög 27,4°, az utánfutás 116 mm. A teljes menetkész tömeg 118 kg.



A CRF450RX egy keskeny, kompakt gép, mely alacsony súlypontjának köszönhetően rendkívül könnyen kezelhető. A hátsó kerék nagyobb terhelése révén a motor laza talajon, gyorsítás közben is remekül irányítható, emellett az első felfüggesztés közvetlenebb visszajelzése is nagyban hozzájárul, hogy a CRF feszített tempó mellett is megőrizi kiváló úttartását.

A Honda endurójában egy minden paraméterében állítható, 49 mm-es csúszószár-átmérőjű, USD-rendszerű, acélrugós Showa első villa kapott helyet, ami tökéletesen megegyezik a cég által a Japán nemzeti MX bajnokság csapatainak is szállított alkatrészszel. Felépítése merőben eltér a korábbi típusokban látottaktól – 25 mm-es átmérőjű belső hengerében egy 14 mm-es szárú rúdhoz csatolt 39 mm-es dugattyú dolgozik.

Ahogy elvárható egy versenyszintű felfüggesztéstől, az első villa – a gyári beállításokkal is – rugalmas, kiszámítható és minden helyzetben helytálló csillapítást biztosít. A CRF450R-hez viszonyítva a CRF450RX villája kevesebb olajjal, lágyabban csillapít, puhább érzetű, ezáltal sokkal inkább alkalmas endurózásra.

A minden paraméterében állítható, szintén Showa gyártmányú hátsó rugóstag az optimális súlyeloszlást és a nagy sebességnél is stabil futást szolgálva a motor függőleges középvonala alá került. Rugóállandója 54 N/mm (CRF450R) helyett 52 N/mm lett, így a csillapítás mértékét is ennek megfelelően csökkentették. A motor kiválóan alkalmazkodik a változatos terepviszonyokhoz, ennek eredményeként mindig könnyedén irányítható. A vékonyabb keresztmetszetű alumínium lengővilla teljes hossza 599 mm, ami 18 mm-rel rövidebb, mint a kifutó CRF450R-é.

A 260 mm-es átmérőjű, hullámos peremű első féktárcsát hatékony hőeloszlás jellemzi, ezáltal – a két-dugattyús féknyeregére épülő rendszer – hatékonysága extrém terhelés mellett is kiváló. Hátul 240 mm-es, szintén hullámos peremű féktárcsa található egy-dugattyús féknyereggel társítva. A pillekönnyű alumínium felnikre közvetlenül kapcsolódnak a küllők, ez a megoldás szintén hozzájárul a rugózatlan tömeg csökkentéséhez. Az első kerék 21 x 1,6 col méretű, míg hátul 18 x 2,15 colos felni található, melyekre gyárilag a Dunlop kifejezetten endurókhoz készített Geomax AT81 típusú abroncsait szerelik 90/90 R21, illetve 120/90 R18 méretben.

A 8,5 literes műanyag üzemanyagtartálynak köszönhetően az átlagos hatótáv 65 kilométer. Hogy a megnövelt méretű tank mellett se változzon a súlyelosztás, a hengerfej bekötési pontja karcsúbb, könnyebb lett, így ellensúlyozza a tartály és az üzemanyag többletsúlyát. A tankot körülölelő új műanyag idomok simább vonalvezetése megkönnyíti a motorosok számára a mozgást a nyeregben. A gép

első traktusa szűk, a hűtőradiátor, illetve az üzemanyagtartály szélessége nem haladja meg a 410 mm-t, továbbá az új első sárvédőt úgy alakították ki, hogy egyfajta légcsatornaként javítsa a motor hűtését.

A kovácsolt alumínium kitámasztó soha nem lesz útban, hiszen a vázhoz magasan, a bal lábtartónál kapcsolódik egy rozsdamentes acél konzollal. A CRF450R-hez hasonlóan itt is az idomokba süllyesztették a grafikai elemeket, majd strapabíró, karcálló fóliaborítással fedték le őket.

4. Műszaki adatok

ERŐFORRÁS	
Motortípus	Folyadékhűtésű, négyütemű, egyhengeres Unicam hengerfejjel
Hengerűrtartalom	449,7 cm ³
Furat × löket	96,0 mm x 62,1 mm
Kompresszióviszony	13,5 : 1
ÜZEMANYAGRENDSZER	
Keverékképzés	PGM-FI üzemanyag-befecskendezés
Üzemanyagtartály űrtartalma	8,5 liter
ELEKTROMOS RENDSZER	
Gyújtás	Tranzistoros
Indítás	Elektromos önindító
ERŐÁTVITEL	
Tengelykapcsoló típusa	Olajfürdős, többtárcsás
Váltó típusa	Ötfokozatú
Kihajtás	Lánc
VÁZ	
Típus	Kettős alumínium csőváz

MÉRETEK ÉS TÖMEG	
Méreték (H×Sz×M)	2,175 mm x 827 mm x 1,274 mm
Tengelytáv	1,477 mm
Villaszög	27° 26'
Utánfutás	116 mm
Ülésmagasság	959 mm
Szabad hasmagasság	328 mm
Saját tömeg	118 kg
FELFÜGGESZTÉS	
Első felfüggesztés	Showa gyártmányú, 49 mm-es csúszoszár-átmérőjű, acélrugós teleszkópok 305 mm rugóúttal
Hátsó felfüggesztés	Pro-Link rendszerhez kapcsolódó, Showa központi rugóstag 133 mm-es rugóúttal. A kerék függőleges mozgási tartománya 312,5 mm
KEREKEK	
Első felni	Alumínium, fűzőtküllős
Hátsó felni	Alumínium, fűzőtküllős
Első abroncs	90/90-21 Dunlop GeoMax AT81
Hátsó abroncs	120/90-18 Dunlop GeoMax AT81
FÉKEK	
Első	260mm-es átmérőjű, hullámos peremű féktárcsa két dugattyús féknyereggel

Hátsó	240 mm-es átmérőjű, hullámos peremű féktárcsa egydugattyús féknyereggel
-------	---

Bármely műszaki jellemző előzetes értesítés nélkül változhat.