

CRF150R2

2008 Information presse



Introduction

La révolution entamée par Honda dans le domaine du motocross se poursuit aujourd'hui avec le lancement des toutes nouvelles CRF150R et CRF150R2. Équipées du fameux moteur 4 temps 4 soupapes Unicam, d'un cadre compact en tube d'acier et de suspensions ultra-performantes, les petites dernières de la gamme CRF offrent à tous les jeunes pilotes en devenir ce dont ils ont besoin pour progresser et se battre pour la victoire.

Coloris

- Rouge Extrême (avec caches latéraux et plaques à numéros blanches)

Caractéristiques et évolutions

Moteur/Transmission

- Nouveau bloc-moteur monocylindre 4 temps de 149 cm³ à culasse 4 soupapes Unicam et refroidissement liquide, délivrant une puissance importante sur une large plage de régime.
- Poids total du moteur de seulement 19,8 kilogrammes.
- La distribution Unicam fait appel à un arbre à cames cémenté qui actionne directement deux soupapes d'admission de 26 mm de diamètre. Les deux soupapes d'échappement de 22,5 mm de diamètre sont entraînées par deux basculeurs. Ce principe de distribution associe la légèreté et la compacité d'une architecture simple arbre avec une forme optimale de la chambre de combustion pour une puissance élevée à tous les régimes.
- Le vilebrequin est réalisé dans un acier haute résistance à faible teneur en carbone, avec tourillons cémentés pour une résistance optimale lors des utilisations soutenues à pleine charge.
- Le piston forgé et les segments sont plus légers que les éléments conventionnels. Ils autorisent un rapport volumétrique de 11,7 à 1 compression et des régimes élevés tout en garantissant un excellent niveau d'étanchéité dans le cylindre et une puissance importante dans les tours.
- La tête de la bielle à double cémentation repose sur un roulement à aiguille afin d'optimiser les performances et la fiabilité hauts régimes.
- Le traitement NiCaSil du cylindre favorise l'évacuation de la chaleur pour une durée de vie plus importante du moteur.
- Logé entre les deux basculeurs des soupapes d'échappement, le puit de bougie en aluminium participe à la compacité de la culasse.
- Le balancier d'équilibrage commandé par pignons réduit le niveau de vibrations en plus d'entraîner la pompe à eau.

- Léger et compact, le décompresseur automatique intégré est secondé par un décompresseur manuel au guidon pour des démarrages faciles à chaud comme à froid.
- Le carburateur Keihin FCR de 32 mm dispose d'un boisseau plat guidé par 4 rouleaux afin de limiter les efforts et adoucir le fonctionnement de la poignée de gaz.
- Le carburateur dispose également du capteur de position TPS qui permet d'obtenir des réactions linéaires tout au long de la plage de régimes.
- Les carters à plan de joint vertical intègrent la pompe à huile, permettant ainsi une réduction du poids par rapport à un montage conventionnel.
- Le système de lubrification à double carter permet de séparer l'huile destinée à lubrifier l'embrayage et la transmission de celle utilisée pour le vilebrequin, le piston et la distribution. Ceci assure la fourniture d'une huile plus fraîche à l'embrayage et la transmission, permet d'éliminer les risques d'une contamination éventuelle par l'huile moteur, réduit le volume d'huile en circulation et par conséquent, permet de recourir à une pompe plus compacte.
- Les 6 disques garnis offrent une surface de contact amplement suffisante pour transmettre le couple délivré par le moteur tandis que le tarage précisément déterminé des ressorts garantit une grande douceur au levier.
- La transmission dispose de 5 rapports parfaitement adaptés aux caractéristiques du moteur.
- Le système d'échappement fait appel à un collecteur en acier inoxydable ainsi qu'à un silencieux aluminium reconditionnable.
- Les deux radiateurs présentent une surface d'échange modifiée par rapport à des éléments conventionnels afin de favoriser la dissipation de la chaleur dégagée par le moteur.

Châssis/Suspensions

- Léger et rigide, le cadre réalisé en acier haute résistance autorise d'excellentes performances en virage tout en restant parfaitement stable en ligne droite.
- La solide boucle arrière est démontable.
- Réalisés en aluminium, les larges tés de fourches participent à la maniabilité en virage.
- Les roulements à rouleaux de la colonne de direction sont synonymes de longévité.
- La fourche inversée Showa de \varnothing 37 mm à cartouches et axe déporté a été conçue pour limiter les frottements afin d'améliorer le fonctionnement en compression et en détente (réglables).
- Le bras oscillant en aluminium caissonné est à la fois rigide et léger.
- La suspension arrière Pro-Link reçoit un monoamortisseur Showa entièrement réglable pour une efficacité et une maîtrise optimales.
- Les réglages de suspensions ont été spécialement définis pour offrir des caractéristiques d'amortissement idéales.
- Résistantes et légères, les roues participent à la limitation du poids non suspendu.
- Les disques avant et arrière à commande hydraulique sont équipés de plaquettes hautes performances pour des freinages à la fois puissants et précis.
- Les robustes axes de roue (15 mm avant/17 mm arrière) bénéficient d'un traitement de surface pour une résistance et une longévité accrues.

Caractéristiques supplémentaires

- Les éléments d'habillage (écopes de radiateurs, caches latéraux, garde-boue arrière, plaque de selle, réservoir de carburant, garde-boue avant et plaque à numéro avant) profitent d'un dessin racé et dynamique.

- La forme de la selle suit celle du réservoir, facilitant les déplacements du pilote sur la moto et favorisant son confort.
- La housse de selle est antidérapante pour un meilleur contrôle.
- Le boîtier de filtre à air de grande capacité abrite un double élément en mousse lavable.
- La forme du guidon optimise la position du pilote et son confort.
- Le système de frein arrière de type HRC associe le maître-cylindre avec le réservoir de liquide hydraulique, supprimant la durite et le réservoir indépendant.
- Les poignées type « usine » participent au confort de pilotage.
- Le câble d'embrayage est fabriqué en acier inoxydable pour une meilleure longévité et un fonctionnement plus efficace.

Fiche technique

General		
Modèle		CRF150R2
Moteur		
Type		Monocylindre quatre temps, simple ACT Unicam, 4 soupapes, refroidissement liquide
Cylindrée		149 cm ³
Alésage x Course		66 x 43,7 mm
Rapport volumétrique		11,7 à 1
Puissance maxi.		16,6 kW à 12 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.		13,6 Nm à 10 000 tr/min (95/1/EC)
Alimentation		
Carburateur		1 carburateur Keihin FCR à boisseau plat de ø 32 mm avec capteur TPS
Capacité de carburant		4,3 litres
Système électrique		
Allumage		CDI avec avance électronique
Démarrage		Par kick
Transmission		
Boîte		5 rapports
Réduction primaire		4,117 (70/17)
Rapports	1	2,214 (31/14)
	2	1,647 (28/17)
	3	1,318 (29/22)
	4	1,105 (21/19)
	5	0,956 (22/23)
Réduction finale		3,733 (56/15)
Transmission finale		Chaîne au pas de #420
Cadre		
Type		Simple berceau dédoublé en tubes d'acier
Partie cycle		
Dimensions	(LxIxH)	1 900 x 770 x 1 171 mm
Empattement		1 285 mm
Angle de chasse		27° 48'
Trainée		96 mm
Hauteur de selle		866 mm
Garde au sol		336 mm
Poids tous plein faits		82,3 kg
Suspensions		
Type	Avant	Fourche inversée à cartouche et axe déporté ø 37 mm. Réglable en compression et détente. Débattement 241,3 mm
	Arrière	Type Pro-Link avec monoamortisseur réglable en précontrainte, compression et en détente. Débattement 290,5 mm

Roues		
Type	Avant	Jantes en aluminium
	Arrière	Jantes en aluminium
Jantes	Avant	19 x 1,40
	Arrière	16 x 1,85
Pneumatiques	Avant	70/100 19 (42M)
	Arrière	90/100 16 (52M)
Freins		
Type	Avant	Simple disque hydraulique ø 220 x 3 mm avec étrier simple piston et plaquettes frittées
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 190 x 3,5 mm avec étrier simple piston et plaquettes frittées