

FIRST TEST RIDE CRF450R 2017 . PRIMERAS IMPRESIONES.

¿La moto es MEJOR que sus modelos predecesores (2009-2016)? Versión 2009 vs 2017

Motor:

- Motor más lleno y potente . (+ rel compresión, cruce válvulas, etc). Algo menos dócil que antes, pero manajable y divertido. Acelera más contundentemente. Admite mayor sobre-régimen.
- Cambio suave, con relación final más corta, lo cual unido a la mayor potencia permite puntualmente conducir con marchas más largas.
- 3 mapas de potencia con cambio apreciable de comportamiento (en otras motos a veces ni se notan). Tanda 1: mapa 2, tanda 2: mapa 1, tanda 3: mapa 3
- Arranque eléctrico para mí imprescindible desde que lo pruebas. Se conserva el kick como "backup", aunque puede eliminarse totalmente. Cuidado con el montaje del kit de arranque (cable embrague suelto a los 5 min).
- Embrague algo más duro de accionamiento.

Chasis:

- Moto más estrecha, con mayor facilidad de desplazamiento hacia adelante.
- Suspensiones correctas. Hace falta más rodaje para soltarlas y ajustarlas mejor. El muelle de la horquilla es menos seco que el aire y mejor según mi criterio. Demasiado firme la horquilla y algo de exceso de rebote del amortiguador para mi gusto. Vienen con los clicks algo desajustados de fábrica. Se dejan los clicks tal como se especifica en el manual en la segunda tanda (11c 13r front, 3,5 v 12c 10r shock). Con el paso de los minutos las suspensiones se va ablandando y pueden endurecerse en compresión la horquilla y la alta velocidad del shock.
- La moto parece algo menos ágil de meter en los giros cerrados que antes (eje delantero adelantado, falta rodaje la horquilla). Una vez rodada completamente la suspensión se bajarán la barras pos 2 y se disminuirá SAG 10mm (viene a 115 para mi peso) para buscar mejoras en próximas sesiones.
- Frenos: Correctos
- Se ajusta tensión cadena (destensada a los 10 min), se comprueban radios , posición manetas, etc. como rutinas principales del rodaje, dentro del check list realizado.
- No soy capaz de detectar los Kg adicionales de la nueva versión sobre la moto.
- Una vez centrado en la conducción, la adaptación a la HONDA es rápida si estás acostumbrado a ellas.

.....continuará

OBSERVACIONES

-Hay equipos que permiten visualizar los parámetros de la ECU en tiempo real (SOLO DL), además del EFI programer de HONDA para ajustar ECU.

- Es interesante recopilar información sobre la curva real de potencia y sus variaciones con los diferentes mapas.

- El peso de la moto con e-start con los elementos del Kick strarter anulados queda pendiente de contrastar (seguramente será parecido al de la versión standard)- El pesaje que realizamos nos da 2,9 Kg adicionales (sin eliminar arranque manual)

Test: Parc Motor Vallgorguina. Seco. Sol. Duración: 60 min. Fecha 29/03/2017

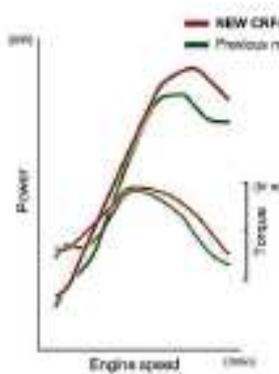
Piloto: J. TERZAN (Intermediate Vet)

Colaboración /Fotos: KIM SUÑOL

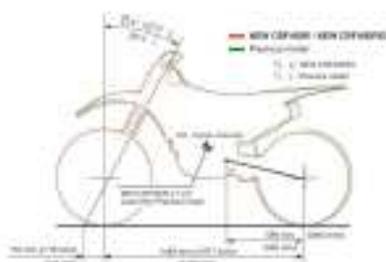
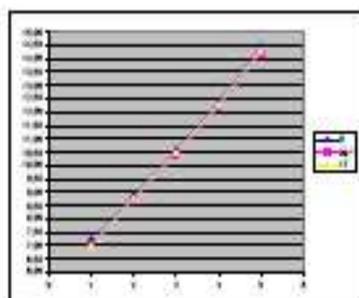
Opiniones ;Aleix Díaz, Josep, Ricardo Tesi



IMG_7547.MOV



* pending on the market with additional map



	CRF450 05	optional	CRF150 17	opción 1	opción 2
Modelo	JH2PE05A38K/02890		JH2PE07A5HK003823		
Power	51 CV		58 CV		
Max Power	449,7cc 96mmx62,1mm		449,7cc 92mmx62,1mm		
cc	0,15 in/0,28 ex	+/-0,02mm	0,13 in/ 0,28 ex	+/-0,03mm	
COMF. INT		12,01		13,5:1	
COMPUET	QGDDA 50i		QGDDA		
MAPS	MAP1 Stock NP		MAP1 Stock MAP2 Mellow MAP3 Aggressive		
EXHAUST	SI		NP		
FORK	KYB 46 mm 310 mm 350 cc+ 211 cc		SHOWA 40 mm 325 mm 350cc+243cc	J	TNT
SWAY BAR	48 N/mm 0 lines	48 N/mm 1 line	50 N/mm 1 line (5mm)	48 N/mm 2 lines	
SHOCK	13c 5r	10c (4C) 5r	11c 13r	15 c 8 r	11c 13r
SALES	SALES	(10 RACE)	TECH		
WHEEL	35 mm		35-40 mm	38 mm	
SHOCK	KYB 520 mm 54 N/mm		SHOWA 314 mm 55 N/mm	54 N/mm	
SHOCK	13c 15r	11c 10r	12c 10r	12 c 7-9 r	12c
WHEEL	1 1/2 out		0 1/2 out	3 1/2 out	1 1/2 out
WHEEL	2,5 7,5		1 a 2,5	4,8 cm	
WHEEL	10,5 cm		10,5 cm	11,4 cm	10,5 cm (HASTA 9,
SHOCK	SILMARSA-05 0,8 mm		SILMARSA-05 0,8 mm		
TECHNICAL					
DRY WEIGHT	45	40	40	45	
WET WEIGHT	53	53	53	53	
WHEEL	5v	5v	5v	5v	
WHEEL	19	19	19	19	
WHEEL	2,739	2,739	2,35	2,35	
WHEEL	13,04	12,70	14,89	15,20	
WHEEL	1,8	1,8	2,13	2,13	
WHEEL	1,47	1,47	1,7	1,7	
WHEEL	1,23	1,23	1,42	1,42	
WHEEL	1,05	1,05	1,21	1,21	
WHEEL	0,9	0,9	1,04	1,04	
WHEEL	800 Chain	800 Chain	800 Chain	800 Chain	
WHEEL	7,25	7,10	8,99	7,14	
WHEEL	8,07	8,89	8,76	8,94	
WHEEL	10,60	10,39	10,49	10,70	
WHEEL	12,42	12,17	12,31	12,58	
WHEEL	14,49	14,20	14,32	14,62	
WHEEL	10,8 (+ 0,8 c) 10W 30	10W 40	11 c/1 10W 30		
WHEEL	240mm 240mm		252mm 240mm		
WHEEL	102,8 Kg		105,5 kg	100,4 kg estab. - requiere	
WHEEL	80/100-21 51M 110/90-19 62M		80/100-21 51M 120/90-19 62M		
WHEEL					
WHEEL	1.273 mm		1.274 mm		
WHEEL	827		827		
WHEEL	2.191 mm		2.183 mm		
WHEEL	1.481 mm		1.482 mm		
WHEEL	26A° 52°		27°		
WHEEL	114,2 mm		116 mm		
WHEEL	954 mm		950 mm		
WHEEL	332 mm				
WHEEL	106,9 kg	100,5 Kg	110,6 kg	114,7 kg estab. 113,5 Kg real peso	
WHEEL	5,7%		6,31		
WHEEL					
WHEEL		117,7		118,7 estab.	

IMPORTANTE

- Existen fotos que indican arrancamiento de orejas de las bieletas de la suspensión trasera en su anclaje al chasis. Interesa contrastar este dato.

Imágenes cedidas. Aunque se desconocen las causas Ojo con ablandar en exceso la suspensión para evitar topes!!

