CRF450RX

Le nec plus ultra

Réinventée, repensée et revigorée afin d'offrir la meilleure moto 450 jamais construite, nous avons apporté des changements majeurs à presque tous les composants. Nous avons donc créé une moto plus légère et plus puissante conçue pour la conduite dynamique et offrant une meilleure maniabilité.

Conception ultime de la conduite hors route

La CRF450RX, l'arme ultime de la conduite hors route, pèse 5 lb de moins grâce à son cadre et à son faux cadre redessinés. L'équilibre de la rigidité du cadre et du bras oscillant est jumelé à la géométrie du châssis plus serrée et à la suspension améliorée pour offrir une performance optimale dans les virages.

Maniabilité améliorée

Pour mieux convenir à une plus grande variété de conditions et offrir plus de confort lors de longs trajets, les capacités d'amortissement et de ressort des suspensions avant et arrière ont été améliorées pour la génération actuelle. Seule la CRF450RX est équipée de ces suspensions.

Réservoir haute capacité en résine

Pour les plus longs parcours en cross-country, la CRF450RX est munie d'un réservoir d'essence de 8 L.

CRF450RX 2022

CRF450RX

CRF450RWE

CRF450RWE

Performance incomparable

Vous voulez une performance et une exclusivité améliorées? La CRF450RWE procure toute la puissance et la maniabilité extraordinaires de la CRF450R, en plus d'une foule d'améliorations haut de gamme, comme une culasse spéciale modifiée à la main, des jantes DID DirtStar LT-X noires, un nouveau système d'échappement Yoshimura® exclusif avec collecteur en titane, un embrayage Hinson, un filtre à air Twin Air, des jambes de fourche abaissées et un arbre d'amortisseur recouverts de nitrure de titane, une chaîne RK au fini or, une unité de commande électronique spécialement réglée, une selle antidérapante conforme aux spécifications d'origine et plus encore.

Culasse modifiée à la main

Pour maximiser la puissance, la culasse de la CRF450RWE est modifiée à la main, comme pour les moteurs de course. Le système d'échappement Yoshimura exclusif avec collecteur en titane, conçu spécialement pour la CRF450RWE, travaille de concert avec les orifices du cylindre pour maximiser la puissance.

Unité de commande électronique spécialement réglée

L'unité de commande électronique est le cerveau d'une moto de course, et celle de la CRF450RWE possède des réglages spéciaux qui ont été améliorés pour lui conférer un avantage sur la concurrence.

CRF450RWE 2022

	CRF150R	CRF150 Expert	CRF250R	CRF250RX	CRF450R	CRF450RX	CRF450RWE
MOTEUR	Monocylindre 4-temps à refroidissement par liquide		Monocylindre à refroidissement par liquide		Monocylindre à 4-temps à refroidissement par liquide		
CYLINDRÉE	150 cm³		249 cm³		450 cm³		
ALÉSAGE ET COURSE	66 mm x 43,7 mm		79,0 mm x 50,9 mm		96 x 62,1 mm		
RAPPORT VOLUMÉTRIQUE	11,7 : 1		13,9 : 1		13,5 : 1		
DISTRIBUTION	Unicam, 4 soupapes		DACT, 4 soupapes		Unicam, 4 soupapes		
ALIMENTATION	Carburateur Keihin de 32 mm à boisseau plat et capteur de position TPS		Injection électronique de carburant PGM-FI, corps de papillon de 44 mm		Injection électronique de carburant PGM-FI, corps de papillon de 46 mm		
TRANSMISSION	À 5 rapports rapprochés		À 5 rapports rapprochés		À 5 rapports rapprochés		
ENTRAÎNEMENT FINAL	Chaîne scellée No 420 à joints toriques; 15T/50T		Chaîne NF 520 à joints toriques; 13T/50T		Chaîne scellée 520; 13T/50T		
SUSPENSION AVANT	Fourche inversée à cartouche Showa de 37 mm entièrement réglable; débattement de 241 mm (9,5 po)	Fourche télescopique inversée Showa de 37 mm à axe déporté, avec réglages de l'amortissement en compression et en détente; débattement de 241 mm (9,5 po)	Fourche télescopique inversée Showa SPG de 49 mm à ressort hélicoïdal, à axe déporté, entièrement réglable; débattement de 273 mm (10,75 po)	Fourche télescopique inversée Showa SPG de 49 mm à ressort hélicoïdal, à axe déporté, entièrement réglable; débattement de 273 mm (10,75 po)	Fourche Showa inversée de 49 mm avec réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 310 mm (12,2 po)	Fourche Showa inversée de 49 mm avec réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 310 mm (12,2 po)	Fourche Showa inversée de 49 mm avec réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 310 mm (12,2 po). (Jambes de fourche recouvertes de nitrure de titane)
SUSPENSION ARRIÈRE	Pro–Link à monoamortisseur Showa entièrement réglable; débattement de 272 mm (10,7 po)	Système Pro-Link® à monoamortisseur Showa entièrement réglable; débattement de 272 mm (10,7 po)	Système Pro-Link® à monoamortisseur Showa, réglage de la précontrainte du ressort, avec réglages en compression et en détente; débattement de 313 mm (12,32 po)	Système Pro-Link® à monoamortisseur Showa, réglage de la précontrainte du ressort, avec réglages en compression et en détente; débattement de 313 mm (12,32 po)	Système Pro-Link® à monoamortisseur Showa avec réglage de la précontrainte du ressort et réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 312 mm (12,3 po)	Système Pro-Link® à monoamortisseur Showa avec réglage de la précontrainte du ressort et réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 312 mm (12,3 po)	Système Pro-Link® à monoamortisseur Showa avec réglage de la précontrainte du ressort et réglages de l'amortissement en compression et en détente, débattement de 312 mm (12,3 po). (Arbre d'amortisseur recouvert de nitrure de titane)
PNEUS	Avant : 70/100-17 Arrière : 90/100-14	Avant : 70/100-19 Arrière : 90/100-16	Avant : 80/100-21 Arrière : 100/90-19	Avant : 90/90-21 Arrière : 110/100-18	Avant : 80/100-21 Arrière : 120/80-19	Avant : 90/90-21 Arrière : 120/90-18	Avant : 80/100-21 Arrière : 120/80-19
FREINS	Avant : Disque de 220 mm Arrière : Disque de 190 mm	Avant : Disque de 220 mm avec étrier simple piston Arrière : Disque de 190 mm avec étrier simple piston	Avant : disque de 260 mm avec étrier double piston Arrière : disque de 240 mm avec étrier simple piston	Avant : disque de 260 mm avec étrier double piston Arrière : disque de 240 mm avec étrier simple piston	Avant : disque de 260 mm, étrier double pistons Arrière : disque de 240 mm	Avant : disque de 260 mm, étrier double pistons Arrière : disque de 240 mm	Avant : disque de 260 mm, étrier double pistons Arrière : disque de 240 mm
GARDE AU SOL	302 mm (11,9 po)	336 mm (13,2 po)	333 mm (13,1 po)	335 mm (13,2 po)	336 mm (13,2 po)	336 mm (13,2 po)	336 mm (13,2 po)
HAUTEUR DE SELLE	833 mm (32,8 po)	866 mm (34,1 po)	960 mm (37,8 po)	965 mm (38 po)	965 mm (38 po)	965 mm (38 po)	965 mm (38 po)
EMPATTEMENT	1 260 mm (49,6 po)	1 285 mm (50,6 po)	1 476 mm (58,1 po)	1 475 mm (58,1 po)	1 481 mm (58,3 po)	1 477 mm (58,1 po)	1 481 mm (58,3 po)
POIDS À VIDE	84 kg (185 lb.) *	84,8 kg (187 lb.)*	104 kg (229 lb.)*	108 kg (238 lb.)*	111 kg (244 lb.)*	114 kg (251 lb.)*	111 kg (244 lb.)*
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR	4,1 litres	4,3 litres	6,4 litres	7,9 litres	6,3 litres	8 litres	6,3 litres
COLORIS	Rouge extrême						

* incluant les liquides requis et un réservoir plein — prête à utiliser

Pourquoi Honda?

Il est dans notre nature même d'aller de l'avant, puisque c'est ce qui nous pousse à chercher constamment de nouvelles idées. Ainsi, nous demeurons à l'avant-garde de l'innovation et de la performance. Le véritable savoir-faire est le résultat de l'expertise et de la passion qui s'unissent pour créer quelque chose qui se voit, se ressent et fonctionne d'une manière qui révèle un souci du détail sans compromis. Nous réalisons des tests approfondis et des réglages minutieux à chaque étape de notre processus d'ingénierie afin que le résultat final soit optimisé pour offrir l'expérience la plus emballante et la plus confortable possible. Honda met tout en œuvre pour améliorer la performance de tous les produits que nous développons, depuis la base jusqu'au sommet; des circuits jusqu'à la rue; sur route et hors route. Nous fabriquons des produits pour ceux qui recherchent vraiment une performance éprouvée, sans sacrifier la fiabilité qui accompagne toujours le nom de Honda.

Honda Motorcycles Canada @HondaMotoCA

FPO FSC

CRFBROCHEN

MD/MC – Marques déposées ou de commerce de Honda Canada Inc. ou utilisées sous autorisation légale de Honda Motor Co. Ltd. ou de tiers.

Conduire une motocyclette peut comporter des dangers. Pour votre sécurité, portez toujours un casque, de la protection pour les yeux et des vêtements protecteurs chaque fois que vous roulez. Ne conduisez jamais sous l'influence de drogues ou d'alcool. Ne tentez jamais d'effectuer des cascades. Inspectez votre véhicule avant de l'utiliser et respectez le manuel du propriétaire. Respectez toujours les lois et les règlements en matière de conduite hors route. Respectez les droits des autres. Ne roulez pas sur des terrains privés sans la permission du propriétaire. Respectez les droits des autres lorsque vous conduisez. Certaines des caractéristiques et technologies décrites dans cette brochure comportent des limitations. Consultez le manuel du propriétaire pour les détails complets. Les caractéristiques, illustrations et équipements représentés dans cette brochure sont basés sur les dernières informations disponibles au moment de la publication. Les caractéristiques peuvent être modifiées sans préavis. Toutes les caractéristiques indiquées dans cette brochure ne s'appliquent qu'aux modèles vendus et enregistrés au Canada par un concessionnaire autorisé. Certains des modèles ou des accessoires peuvent différer légèrement des illustrations. Certains des ou tous les accessoires montrés peuvent ne pas être de série, mais plutôt offerts en option à coût supplémentaire. Les photographies représentent des pilotes professionnels sur circuit fermé. Visitez honda.ca pour plus d'informations sur la sécurité.

© Honda Canada Inc., 2021. Tous droits réservés.

CRF450R

*Ressentez la puissance**

La puissance de pointe à plus de 5 000 tr/min a été considérablement augmentée sur la CRF450R. Ajoutez-y un couple supérieur à bas régime grâce à un boîtier de filtre à air plus grand qui alimente un nouveau corps de papillon de 46 mm, conçu pour améliorer l'efficacité de l'admission et tirer parti de la vaporisation latente dans les orifices d'admission. L'angle de l'injecteur a également été modifié de façon importante : il est passé de 30 à 60 degrés. Il peut ainsi pulvériser le carburant jusqu'au papillon, ce qui améliore l'efficacité de l'admission, l'accélération et le refroidissement de la charge.

*Embrayage hydraulique**

Un puissant moteur exige un embrayage robuste. C'est pour cette raison que cette moto est munie d'un embrayage hydraulique assurant des changements de vitesse efficaces. La suppression du câble améliore la constance et la maîtrise du levier, en réduisant l'effort d'utilisation de 10 %. La capacité d'embrayage a été augmentée de 27 % et l'embrayage est muni d'un plateau et d'un ressort supplémentaires pour maximiser le transfert de puissance et la durabilité. Pour couronner le tout, le glissement de l'embrayage a été réduit de 85 % à la puissance de pointe.

*Système de contrôle de couple (HSTC) signé Honda**

Le système de contrôle de couple (HSTC) signé Honda réduit au minimum le patinage de la roue arrière (afin d'optimiser la poussée) et améliore la traction. Il n'utilise pas de capteurs de vitesse des roues et, surtout, il offre un meilleur contrôle de l'accélérateur tout en gérant la puissance. Le calage de l'allumage et le système d'injection programmée de carburant se règlent lorsque le taux du changement de régime dépasse une valeur préétablie. Trois options (niveaux de 1 à 3 et désactivés) permettent de tirer le meilleur de votre moto, quelle que soit la résistance à la traction.

*Commande de changement des rapports de la HRC**

Il s'agit d'un programme spécial d'unité de commande électronique : appuyez sur le sélecteur de mode, maintenez l'accélérateur ouvert, libérez l'embrayage et laissez la moto s'occuper du reste. Vous serez en tête dès le premier virage.

*Sélection du mode moteur**

Ce simple bouton monté sur le guidon vous permet de sélectionner la puissance du moteur avec le pouce. Il permet de choisir entre trois réglages : normal, confort et agressif, selon les conditions de la piste.

**Également une caractéristique de la CRF450RX/RWE.*

/ CRF450R CONT.

*Cadre robuste et léger**

En se basant sur les conseils de Honda Racing Corporation (HRC), le cadre double-poutre en aluminium a été complètement redessiné afin d'alléger la moto et d'améliorer ses performances dans les virages. Il est beaucoup plus léger que son prédécesseur, grâce à son cadre plus étroit et à son faux cadre redessiné. La dynamique du châssis est également nouvelle – alors que la rigidité en torsion est maintenue, la rigidité latérale a été réduite de 20 % pour augmenter la vitesse, la traction et la précision de la direction en virage. Le bras oscillant en aluminium offre un nouvel équilibre de la rigidité adapté au cadre, avec des bras et un point de pivotement plus courts et un rapport révisé pour le système Pro-Link®.

*Orifices d'échappement ovales**

D'importants changements ont été apportés aux orifices d'échappement du moteur de 450 cm³ à culasse Unicam. À l'instar de la CBR1000RR-R Fireblade, les orifices d'échappement sont ovales plutôt que ronds pour offrir une efficacité accrue, et la conception à échappement double du modèle précédent a été remplacée par un tuyau échappement avec silencieux, afin d'alléger la moto de 1,24 kg (2,7 lb). Afin d'améliorer l'ergonomie, le tuyau d'échappement est 74 mm plus près de la ligne centrale.

*Selle allégée et ergonomie améliorée**

La selle, abaissée de 10 mm à l'arrière et plus courte et plus légère, offre une plus grande liberté de mouvement. Elle est également plus facile à installer et à retirer. Dans l'ensemble, la moto a été amincie de 70 mm pour offrir une maniabilité encore plus souple.

CRF450R 2022

CRF450R SERIES 2022

**Également une caractéristique de la CRF450RX/RWE.*

/ CRF250R

*Caractéristiques et améliorations intéressantes**

L'augmentation importante de la puissance de pointe (supérieure à 5 000 tr/min) s'accompagne d'un couple supérieur à bas régime grâce à un boîtier de filtre à air plus grand alimentant un corps de papillon de 46 mm. Cela permet d'améliorer l'efficacité de l'admission et de mieux utiliser la vaporisation latente dans les orifices d'admission. L'angle de l'injecteur a été modifié de façon importante : il est passé de 30 à 60 degrés. Il peut ainsi pulvériser du carburant jusqu'au papillon, ce qui améliore l'efficacité de l'admission, l'accélération et le refroidissement de la charge.

*Excellente centralisation de masse**

Le moteur de 150 cm3 est doté d'un régime ultra élevé et d'une conception unique à quatre soupapes. Sa conception Unicam lui confère un format très compact et une excellente centralisation des masses pour des changements de direction sans effort au sol ou des changements d'altitude dans les airs. Suivez le sentier ou régnez-y, en toute confiance.

CRF250R 2022

CRF250 SERIES 2022

**Également une caractéristique de la CRF250RX.*

/ CRF250R

*Couple accru**

Un couple accru à bas régime facilite les sorties de virage. Nos ingénieurs ont donc modifié la forme du piston et de la bielle et optimisé le calage des soupapes. Cela a permis d'améliorer la constance de la combustion et l'efficacité de l'échappement à bas régime. La conception à calotte interne en pont du piston comprend une structure de renfort entre la jupe et les coussinets d'axe, ce qui procure un régime maximal élevé. Couple élevé à bas régime et grande puissance à haut régime. Une formule gagnante.

*Transmission améliorée**

La transmission améliorée de la CRF250R est plus robuste et légère. Le nouveau réglage des rapports et la rigidité accrue de l'arbre intermédiaire réduisent le frottement lors des passages entre la deuxième et la troisième vitesse. De plus, le poids du tambour de changement de vitesse a été réduit en partageant sa rainure de plomb et en agrandissant le trou. Pour offrir une puissance optimale à chaque rapport, la boîte de vitesses et l'unité de commande électronique communiquent entre eux au moyen de la cartographie des variables importantes du moteur.

*Embrayage amélioré**

Les principaux changements apportés à l'embrayage de la CRF250R pour 2022 améliorent considérablement sa durabilité. Le neuvième disque d'embrayage (l'ancien modèle en avait huit), le ressort supplémentaire dans la chambre d'amortissement, le centre d'embrayage plus rigide et la lubrification améliorée s'ajoutent à d'autres améliorations pour rehausser la résistance et la performance de l'embrayage.

*Plus gros boîtier de filtre à air**

En augmentant la capacité du boîtier de filtre à air de 78 %, en modifiant la forme et la position du filtre à air et en augmentant l'angle d'inclinaison des injecteurs de carburant de 30 à 60 degrés, les ingénieurs ont réussi à augmenter le couple à bas régime et à améliorer le refroidissement du moteur avec un meilleur débit d'air. En effectuant deux pulvérisations par course d'admission, le système d'injection favorise l'atomisation du carburant en évitant le poids ou la complexité d'un second injecteur. Une meilleure atomisation du carburant se traduit par une puissance accrue à régime moyen ou supérieur – vous le sentirez dès votre premier essai.

**Également une caractéristique de la CRF250RX.*

CRF250RX 2022

/ CRF250RX

Protection des mains

Les nouveaux protège-jointures offrent une protection supplémentaire contre les pierres et les branches.

Réservoir de carburant plus étroit

Pour les longues pistes cross-country, le réservoir en résine de la CRF250RX peut contenir 8,5 litres. De plus, celui du modèle 2022 est plus étroit, ce qui améliore la maniabilité.

Court bras oscillant

La CRF250RX est également équipée d'un plus gros radiateur avec de plus nombreuses ailettes dont l'angle favorise le débit d'air.

Allure confort

La jonction siège/réservoir plate de la CRF250RX facilite les mouvements vers l'avant et l'arrière sur la moto afin de rehausser la maîtrise du conducteur.

/ CRF150R / EXPERT

Excellente centralisation de masse

Le moteur de 150 cm³ est doté d'un régime ultra élevé et sa conception unique à quatre soupapes Unicam lui confère un format très compact et une excellente centralisation des masses pour des changements de direction sans effort au sol ou des changements d'altitude dans les airs. Suivez le sentier ou régnez-y, en toute confiance.

La puissance quand vous la voulez

Un piston à jupe courte et un volant moteur léger font en sorte que le moteur monte rapidement dans les tours, sans attendre que la puissance soit atteinte.

Stabilité de la température de fonctionnement du moteur

Le refroidissement par liquide et la chemise de cylindre Nikasil prolongent la durée de vie du moteur. Le radiateur en aluminium du système de refroidissement, par son faible poids, allège le moteur et en stabilise la température de fonctionnement, peu importe l'intensité de votre conduite.

Moins de changements de vitesse, plus de plaisir

Le vaste pouvoir de puissance à quatre-temps permet à la CRF150RB d'utiliser une boîte à cinq vitesses pour réduire les changements de vitesse et vous permettre de vous concentrer sur votre conduite.

Accélération plus immédiate

Le carburateur FCR de 32 mm à boisseau plat est muni d'une pompe d'accélération pour une accélération plus immédiate. Profitez de l'avantage du quatre-temps pour réaliser des départs canons.

Démarrage facile, même à froid

Bien que le moteur à quatre temps réduise les risques de calage, il est agréable de savoir qu'un système de décompression automatique facilite le démarrage, à chaud comme à froid.

Puissance maximale

Le système numérique d'allumage à décharge de condensateur sans entretien comprend un capteur de position du papillon visant à adapter la courbe d'allumage pour fournir une puissance maximale chaque fois que vous accélérez.

Durabilité accrue et contrôle maximal

L'embrayage robuste est doté de plaques de friction solides pour une durabilité accrue et réduit l'effort requis pour activer le levier, pour un contrôle maximal.

Excellent Performance

Un cadre d'acier léger à haute résistance avec des tubes de grand diamètre offre une excellente performance dans les virages et vous permet de garder la trajectoire malgré les bosses.

Confort de conduite et traction

La fourche avant inversée Showa de type cartouche de 37 mm offre des options de compression et de détente réglables. La conception à faible friction de la fourche sera particulièrement appréciée puisqu'elle aide la roue avant à suivre les petites irrégularités de la surface sans perte de traction.

CRF150R 2022

CRF150R EXPERT 2022

CRF150 SERIES 2022