

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

22 ottobre 2019

HONDA CRF250RX ENDURO 2020



Aggiornamenti al modello: la nuova CRF250RX Enduro 2020 unisce le sensazionali doti di potenza e coppia agli alti regimi ad una spinta più sostenuta anche ai medi regimi. Telaio e forcellone della CRF450RX 2020 forniscono ora la base per la ciclistica, con un nuovo assetto delle sospensioni Showa.

L'omologazione per la circolazione stradale e il relativo allestimento sono come sempre è a cura di RedMoto S.r.l., partner di Honda Motor Europe Ltd Italia per la distribuzione della gamma fuoristrada Honda CRF in Italia.

Sommario:

1. Introduzione

2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Specifiche tecniche
5. Versione Special

1. Introduzione

La decisione di espandere la piattaforma CRF con l'introduzione nel 2019 della CRF250RX trova conferma nella nuova versione CRF250RX Enduro 2020.

Basata sulla CRF250R ma come sempre con ruota posteriore da 18", serbatoio leggermente maggiorato, mappature specifiche e assetto dedicato, la CRF250RX 2020 è la versione enduro. Veloce, agile e maneggevole, è una formidabile moto da gara ma anche una splendida Honda da enduro per tutti gli amanti del fuoristrada.

La nuova CRF250RX 2020 evolve ulteriormente tutti i suoi punti di forza e migliora in tutte le aree. Per il motore, più coppia ai bassi e medi regimi, per la ciclistica, l'adozione di telaio e forcellone della CRF450RX, con assetto delle sospensioni dedicato per sfruttarne tutte le potenzialità.

Come sempre, la versione omologata 'street-legal' per il mercato italiano ed europeo è realizzata da **RedMoto** S.r.l., partner ufficiale di Honda Motor Europe Ltd. Italia per la distribuzione della gamma fuoristrada Honda CRF.

2. Panoramica del modello

La CRF250RX Enduro sfrutta la solida base della sorella da cross dalla quale si differenzia per alcuni elementi fondamentali necessari alla pratica dell'enduro. È quindi dotata di un serbatoio trasparente da 7,3 litri, di ruota posteriore da 18" e set-up delle sospensioni dedicato. Anche le mappature della centralina sono progettate per un'erogazione di potenza più graduale rispetto alle moto da cross. È inoltre presente un cavalletto in alluminio forgiato.

Per il 2020 lo sviluppo del motore bialbero 250 cc si è concentrato sull'aumento della coppia ai bassi e medi regimi. I motoristi Honda hanno raggiunto l'obiettivo, ottenendo tra l'altro ulteriore potenza agli alti regimi, grazie ad una estesa riprogettazione della camera di combustione. Inoltre il rapporto della 2^a marcia è ora più vicino alla 3^a marcia, per ridurre il normale calo di giri del motore in questa cruciale fase di cambiata. Anche le prestazioni della frizione sono state migliorate. Inoltre, l'ottimizzazione di aspirazione e scarico e delle mappature del motore, hanno portato ad ottenere una guida ancora più efficace.

Il telaio e il forcellone della CRF250RX 2020 sono identici a quelli della CRF450RX 2020, elementi entrambi più leggeri ma, soprattutto, che garantiscono un bilanciamento ottimale della rigidità. Questa caratteristica, assieme alle nuove impostazioni di smorzamento della compressione per la forcella e l'ammortizzatore Showa, migliora la stabilità, la percezione di controllo e la precisione di guida nell'affrontare le curve veloci anche sui percorsi più

accidentati.

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

- ***Più coppia ai medi regimi, più potenza agli alti regimi***
- ***Nuovi profili degli alberi a camme e della fasatura delle valvole di scarico***
- ***Nuova conformazione della camera di combustione***
- ***Nuova fasatura di accensione e mappature del sistema Honda PGM-FI dedicate alle singole marce***
- ***Rapporto della 2^a marcia modificato per ridurre il calo di giri nel passaggio alla 3^a marcia***

La CRF250RX Enduro condivide il motore con la sorella da cross 2020, ma presenta mappature di accensione e alimentazione riviste per un'erogazione di potenza graduale e più gestibile sui diversificati fondi tipici dell'enduro.

L'aumento della coppia e della potenza tra i 6 e i 10.000 giri/min era l'obiettivo principale dello sviluppo. A questo incremento è associata la riduzione del "battito" (detonazione) del motore, che riduce le prestazioni, alle forti aperture del gas ai medi regimi.

La potenza massima cresce del 4% e il picco si tocca a 12.000 giri/min, mentre la coppia massima aumenta ben dell'8%, con picco a 10.000 giri/min. Mentre la potenza massima si tocca ben 1.000 giri/min in meno rispetto al precedente modello, il limitatore è stato alzato di 100 giri/min, ora fissato a 14.300 giri/min, per mantenere così la possibilità di usare le singole marce oltre il punto di potenza massima, un toccasana per chi pratica enduro a livello sportivo.

I miglioramenti sono stati ottenuti attraverso un nuovo profilo degli alberi a camme e la rivisitazione dei condotti di aspirazione e scarico, del pistone e della camera di scoppio: le valvole di scarico restano aperte per un tempo più lungo, ma con un minore incrocio con l'apertura delle valvole di aspirazione. Il volume interno dei condotti di scarico passa da 12 cm³ a 12,7 cm³, mentre la nuova forma delle 'nicchie' sul cielo del pistone consente un aumento del volume da 21,7 cm³ a 22,2 cm³. Per una migliore gestione del calore extra generato dalla maggiore potenza il volume del radiatore è stato aumentato.

Altre modifiche includono un aumento del 10% della superficie del filtro dell'aria. Per ridurre il calo di giri nel passaggio dalla 2^a alla 3^a marcia, il rapporto della 2^a è ora 16/28 per un rapporto di 1,75 (rispetto al precedente 15/27, pari a 1,8) mentre la 3^a rimane a 17/25 per un rapporto di 1,47.

Per migliorare la durata, la 3^a e la 4^a marcia hanno ricevuto un nuovo trattamento della superficie. Inoltre, come la CRF450RX, l'aggiunta di un sensore della posizione del cambio consente di utilizzare tre specifiche mappe di accensione per 1^a e 2^a marcia, 3^a e 4^a marcia, e infine per la 5^a. Anche la rigidità delle molle frizione è stata aumentata, portando

ad un incremento delle sue prestazioni del 18%.

L'alesaggio e la corsa rimangono a 79 x 50,9 mm con un disassamento del cilindro di 4,5 mm per ridurre l'attrito nella fase utile; invariato anche il rapporto di compressione di 13,9:1. Le valvole sono in titanio: da 33 mm quelle di aspirazione e 26 mm quelle di scarico. L'alzata delle valvole di aspirazione è di 10,5 mm e quella delle valvole di scarico di 9,5 mm con un angolo di 20,5°. Le molle delle valvole hanno una sezione ovale e le valvole di aspirazione sono alimentate da condotti di discendenti simmetrici rettilinei.

Il pistone presenta sempre un design del tipo *bridged-box*. La maggiore rigidità del pistone consente di trasformare la pressione di combustione in potenza con maggiore efficienza; il getto d'olio del pistone a 5 fori mantiene ottimale il suo raffreddamento e l'efficacia della fasatura di accensione. Una pompa di recupero dell'olio riduce l'attrito e le perdite da pompaggio agli alti regimi, scaricando olio e aria nel basamento per mantenere una pressione negativa. L'olio lubrifica la frizione e il cambio, con una capacità totale di 1,25 litri.

La combinazione di pompa dell'olio e ingranaggio conduttore, il filtro dell'olio e il condotto dell'olio si trovano sul lato destro del motore, al fine di mantenere un percorso dell'olio intorno al motore corto e diretto. La lubrificazione del sistema di distribuzione avviene attraverso la testata verso l'interno degli alberi a camme di aspirazione e scarico, alimentando direttamente la superficie di scorrimento tra camma e bilanciere. Il cambio a 5 marce è associato a una trasmissione finale con catena passo 520.

3.2 Elettronica

- ***Il sistema Launch Control HRC offre 3 opzioni di partenza***
- ***Il sistema di selezione mappature motore (EMSB) offre 3 selezioni***

Il *Launch Control HRC*, introdotto fin dal modello 2019, offre al pilota la migliore opzione per uno scatto da fermo istantaneo. Consente di scegliere tra 3 modalità:

Livello 3: 8.250 giri/min, fondo fangoso / principiante;

Livello 2: 8.500 giri/min, fondo asciutto / amatore;

Livello 1: 9.500 giri/min, fondo asciutto / pilota esperto.

L'attivazione del *Launch Control HRC* è semplice: occorre tirare la frizione e premere il pulsante di avviamento; il LED lampeggia una volta per indicare la selezione del Livello 1; premendo nuovamente il pulsante di avviamento per almeno 5 secondi il LED lampeggia due volte per indicare il Livello 2; ripetendo la procedura il LED lampeggia 3 volte a indicare che è stato selezionato il Livello 3.

Il sistema di selezione mappe motore Honda EMSB (Engine Mode Select Button), consente al pilota di adattare le caratteristiche di erogazione del motore alle condizioni del percorso. A moto ferma, al regime di minimo, la pressione del pulsante per poco meno di un secondo permette di selezionare la mappa in sequenza crescente. Premendo invece rapidamente il pulsante, il LED integrato segnala la mappa in uso con un numero corrispondente di lampeggi (1 lampeggio per modalità 1, ecc.). Ad ogni selezione di

un'altra mappa, la nuova scelta è sempre confermata al pilota con il corrispondente numero di lampeggi.

La mappa 1 (Standard) utilizza la combinazione di default per accensione e iniezione. La mappa 2 (Smooth) offre una risposta dell'acceleratore facile da gestire, adatta ai fondi a bassa aderenza. La mappa 3 (Aggressive) offre una combinazione di potenza e coppia reattiva.

I comandi quali il pulsante di arresto motore, la spia EFI, il pulsante di modalità EMSB e l'indicatore LED, sono raggruppati sul lato sinistro del manubrio.

3.3 Telaio

- ***Nuovo telaio e forcellone, i medesimi della CRF450RX 2020***
- ***Migliore stabilità e precisione in curva***
- ***Assetto sospensioni Showa modificato per una maggiore efficacia in staccata e nelle forti accelerazioni***
- ***Nuovo materiale delle pastiglie freno posteriore migliora efficacia e longevità***

La CRF250RX Enduro 2020 adotta lo stesso telaio in alluminio di settima generazione della CRF450RX 2020, che era stato il frutto di una accurata evoluzione nel 2019. Più leggero (190 g) grazie a un design più sottile attorno alle piastre del perno del forcellone, predilige la rigidità laterale e torsionale con lo scopo di migliorare l'agilità e la direzionalità in curva, aumentando allo stesso tempo anche la rigidità angolare dell'imbardata per massimizzare stabilità e aderenza in curva.

Anche il forcellone in alluminio è identico a quello del modello CRF450RX 2020, con una riduzione del peso di 160 g e un bilanciamento della rigidità calibrato per il telaio. Sono più leggere anche le pedane, con struttura interna a 4 griglie (anziché 6) per eliminare meglio il fango. La batteria è più in basso di 28 mm per migliorare la centralizzazione delle masse.

L'inclinazione del canotto di sterzo è impostata a 27°18' e l'avancorsa a 116 mm, per un interasse di 1.486 mm. Il peso con il pieno è di 111 kg. La forcella rovesciata Showa con steli di 49 mm è del tutto simile a quella 'factory' usata in ambito racing. Il cilindro ha un diametro di 25 mm, l'asta di 14 mm e il pistone di 39 mm.

Per il 2020, con l'obiettivo di migliorare la risposta nelle staccate più intense, il diametro del passaggio principale "B" dell'olio sull'asta è stato diminuito da 2,4 a 1,6 mm, in modo da incrementare la frenatura idraulica alle basse velocità di compressione. Allo stesso modo anche il passaggio principale dell'olio del monoammortizzatore è stato modificato per garantire una maggior frenatura alle basse velocità di compressione, in modo da migliorare il controllo durante le fasi di forte accelerazione.

Il manubrio Renthal Fatbar assicura un ridotto peso del sistema di sterzo ed ha una flessibilità tale da ridurre lo stress di guida. La piastra superiore presenta due posizioni per il supporto che permettono di spostare il manubrio in avanti e indietro di 26 mm. Ruotando il supporto di 180 gradi, il manubrio può essere spostato di altri 10 mm dalla posizione di base, offrendo quindi in totale quattro posizioni di guida. Il paracolpi centrale è di serie.

La pinza freno anteriore ha i due pistoncini di diametro differenziato, 30 e 27 mm, ciò la rende leggera e riduce l'allungamento della corsa negli impieghi più gravosi, garantendo sensibilità e potenza frenante. Il disco anteriore wave è da 260 mm, quello posteriore è da 240 mm, con pinza a singolo pistoncino che ora, sulla CRF250RX Enduro 2020, è dotata di nuove pastiglie più efficaci e durevoli e che permettono di rinunciare alla cover disco posteriore.

I leggeri cerchi in alluminio DID DIRT STAR, con aggressiva finitura nera, presentano raggi a montaggio diretto che riducono le masse non sospese. Misurano 21x1,6" davanti e 18x2,15" dietro. Gli pneumatici Metzeler Six Days Extreme misurano 90/90-21" e 140/80-18".

Il serbatoio da 7,3 litri di colore bianco, permette di controllare a colpo d'occhio il livello del carburante. Le morbide linee delle sovrastrutture aiutano il pilota a muoversi facilmente, mentre la stretta zona frontale e il parafango anteriore convogliano efficacemente l'aria verso il radiatore. La CRF250RX Enduro è anche resistente e perfettamente rifinita, con resistenti grafiche glitterate.

I Metzeler Six Days Extreme, gli stessi che vengono utilizzati dal Team Honda Ufficiale La mascherina portafaro a led si integra perfettamente con le linee filanti della CRF.

Il parafango posteriore racing con integrato il supporto, non solo facilita l'applicazione della targa, ma rende il tutt'uno più resistente agli urti tipici di un utilizzo gravoso.

Il nuovo supporto dell'elastico del cavalletto si integra perfettamente nell'ergonomia della moto

4. Specifiche tecniche CRF250RX Enduro 2020

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico 4T, raffreddato a liquido, 4 valvole DOHC
Cilindrata	249,4 cc
Alesaggio x corsa	79 x 50,9 mm
Rapporto di compressione	13,9 : 1
Capacità totale olio	1.250 cc
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI, con selezione mappature EMSB
Capacità serbatoio	7,3 litri

IMPIANTO ELETTRICO	
Accensione	Digitale CDi
Avviamento	Elettrico
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Tipo di cambio	5 marce, sempre in presa
Trasmissione finale	A catena
TELAIO	
Tipo	Doppio trave in alluminio
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	2.181 x 827 x 1.260 mm
Interasse	1.486 mm
Inclinazione canotto	27°18'
Avancorsa	116 mm
Altezza sella	957 mm
Altezza da terra	327 mm
Peso con il pieno	111 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella Showa a steli rovesciati da 49 mm
Posteriore	Monoammortizzatore Showa con Pro-Link
RUOTE	
Anteriore	A raggi, cerchi e mozzi in alluminio
Posteriore	A raggi, cerchi e mozzi in alluminio
PNEUMATICI	
Anteriore	90/90-21" Metzeler Six Days Extreme
Posteriore	140/80-18" Metzeler Six Days Extreme

FRENI	
Anteriore	Disco wave da 260 mm, pinza a due pistoncini
Posteriore	Disco wave da 240 mm, pinza singolo pistoncino

Tutte le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono essere modificate senza preavviso.

5. Versione Special

Anche per il modello 2020, Honda RedMoto propone una versione special impreziosita di particolari racing molto accattivanti tra i quali troviamo:

- Ruota anteriore Kite con mozzo in alluminio ricavato dal pieno, anodizzato rosso e cerchio Excel anodizzato nero
- Ruota posteriore Kite con mozzo in alluminio ricavato dal pieno, anodizzato rosso e cerchio Excel anodizzato nero
- Piastra paramotore AXP compresa di protezione leveraggio realizzata in polietilene ad alta densità
- Corona Superprox Stealth in bimetallo, mozzo in alluminio e denti in acciaio.
- Piastrine forcella X-Trig Rocs in alluminio ricavati dal pieno e anodizzate rosse
- Riser supporto manubrio in alluminio X-Trig
- Cover sella antiscivolo Blackbird
- Tubi radiatore silicone blu
- Estrattori perni ruota in alluminio ricavati dal pieno e anodizzati rosso
- Tappo pompa freno posteriore in alluminio ricavato dal pieno e anodizzato rosso
- Serbatoio maggiorato pompa freno posteriore in alluminio ricavato dal pieno
- Tirante freno posteriore in alluminio ricavato dal pieno
- Piastrina con cavo di sicurezza per leva freno posteriore
- Impianto elettrico semplificato
- Kit ventola e rinforzi radiatore
- Pompa frizione idraulica Magura
- Kit tappi motore alluminio anodizzati rossi
- Coperchio frizione Rekluse
- Protezioni telaio Vibram con effetto super grip
- Grafica in stile HRC

Come optional su richiesta la moto può essere ulteriormente equipaggiata di:

Frizione Rekluse Core Manual Rinforzata con campana frizione ricavata dal pieno

Frizione Rekluse Radius Cx automatica con campana frizione ricavata dal pieno

Impianto di scarico completo Termignoni Inox con silenziatori in titanio e fondelli in carbonio