



RedMoto
MOTOCROSS . ENDURO . SUPERMOTO . TRIAL

HONDA CRF300RX ENDURO 2022



Data del comunicato stampa: Settembre 2021

Aggiornamenti al modello: ; La nuova CRF 300RX Enduro 2022 è ancor più divertente! Grazie alla ciclistica compatta e allo sviluppo del nuovo motore che garantisce un notevole incremento della coppia ai bassi regimi. Nuovi radiatori migliorano l'efficienza, la frizione ora ha 9 dischi, mentre il cambio rinforzato presenta rapporti rivisti. Un nuovo setting delle sospensioni e paramani integrati completano la dotazione di serie.

L'omologazione per la circolazione stradale e il relativo allestimento sono come sempre 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





1. Introduzione

Per il modello 2018 la CRF250R aveva beneficiato di una riprogettazione totale introdotta dal modello CRF450R del 2017, con cui condivideva il telaio di settima generazione, la geometria perfezionata e le sospensioni Showa. Fu dotata anche del nuovissimo motore DOHC e della possibilità di selezionare 3 modalità di guida.

Nello stesso anno fu introdotta la CRF 250RX (da cui poi è derivata la 300RX), dotata delle caratteristiche specifiche per l'enduro che includevano un serbatoio maggiorato, la ruota posteriore da 18", una centralina dedicata e le sospensioni appositamente tarate per la specialità.

Con il model year successivo, arrivò un ulteriore miglioramento della coppia ai bassi regimi, attraverso un ampio sviluppo dell'aspirazione e dello scarico e fu introdotto l'HRC *Launch Control*.

Sul modello 2020 fu adottata la ciclistica della CRF450RX per aumentarne la maneggevolezza e la stabilità e arrivò un ulteriore incremento della potenza ai medi regimi.

2. Panoramica del modello

Più leggera di ben 3 kg, la nuova CRF 300RX Enduro è dotata di una ciclistica completamente nuova, un telaio più stretto e con maggior luce a terra ed un forcellone dalla rigidità torsionale bilanciata a favore delle massime prestazioni in curva in qualsiasi situazione di guida. In supporto alla ciclistica, le nuove sospensioni SHOWA migliorano l'assorbimento degli urti, la trazione e il controllo su tutti i terreni.

Per rendere più omogenea la curva di potenza, sulla nuova CRF 300RX è aumentata l'efficienza del rendimento di aspirazione e scarico guadagnando potenza ai medi regimi.

Grandissima attenzione è stata dedicata anche al miglioramento della precisione della fasatura delle camme ad alto numero di giri, che ne garantisce maggior affidabilità a lungo termine. Una frizione rinforzata a 9 dischi e l'ottimizzazione dei rapporti del cambio, che ne aumenta la longevità, assicurano che il motore sia efficiente in ogni circostanza.

3. Caratteristiche principali

3.1 Telaio e ciclistica

- **-3 kg di peso, grazie all'esperienza maturata dal Team HRC MXGP, su telaio, forcellone, bilanciamento della rigidità e geometrie, per un migliore inserimento in curva e un'aumentata facilità di guida;**
- **Forcella Showa da 49 mm con corsa aumentata di 5 mm e piastre più rigide;**
- **Molle e tarature di compressione ed estensione ottimizzate per forcella e ammortizzatore;**
- **Nuovo design per sovrastrutture e sella garantiscono più libertà di movimento;**

Anche per il 2022, la CRF 300RX Enduro è equipaggiata dello stesso telaio della CRF 250RX Enduro. Un motore più performante, un risparmio di peso di 3 kg, le modifiche alla geometria e gli aggiornamenti alle sospensioni, si uniscono per creare un pacchetto che ne garantisce miglior guidabilità e più velocità, più a lungo.

Le travi laterali più strette sono 700 g più leggere rispetto alla versione precedente e anche il telaio riprogettato pesa ora 320 g in meno. Anche il comportamento dinamico del telaio è nuovo,





con una rigidità torsionale invariata, ma una rigidità laterale ridotta del 20% per incrementare la velocità in curva, la trazione e la precisione dello sterzo. Il forcellone in alluminio presenta un nuovo bilanciamento della rigidità, ottimizzato per adattarsi al telaio, con bracci e punti di ancoraggio più stretti. Anche il rapporto del Pro-Link è stato rivisto.

La piastra superiore e quella inferiore della forcella sono state entrambe ridisegnate per ottenere una maggiore flessibilità ai fini di incrementare la velocità di inserimento in curva e di conseguenza ottenere maggiore sensibilità sul manubrio.

Le sospensioni della CRF300RX Enduro sono appositamente tarate allo scopo. La forcella a molla elicoidale con steli rovesciati Showa da 49 mm, completamente regolabile, è stata sviluppata partendo dall'unità Showa ufficiale utilizzata dai team Honda impegnati nel campionato giapponese. Per ottenere migliori prestazioni in curva ed una percorrenza più fluida, la forcella è stata accuratamente tarata, la corsa è stata aumentata di 5 mm - per raggiungere un'escursione totale di 310 mm - e sono stati inoltre irrigiditi i nuovi piedini.

I passaggi dell'olio del pistone dell'ammortizzatore Showa sono ora più grandi per ottenere una risposta più rapida e un miglior assorbimento delle asperità. La molla è realizzata nell'acciaio più leggero al mondo per consentire una riduzione del peso di 120 g. Anche la progressione del sistema Pro-Link è completamente nuova.

La sella è più corta, più leggera e più bassa di 10 mm nella parte posteriore, per offrire al pilota una maggiore libertà di movimento. Inoltre, è anche molto più facile da rimuovere e rimontare. Anche la manutenzione è ora più semplice, grazie alla riduzione da 6 a 4 - su ciascun lato - del numero di bulloni con testa da 8 mm per il fissaggio delle sovrastrutture. La nuova moto è più stretta di 70 mm (50 mm sul lato sinistro, 20 mm sul lato di scarico), grazie anche ai componenti in plastica più sottili e alla rimozione del coperchio del serbatoio.

Sono diminuiti i valori dell'inclinazione del cannotto di sterzo e dell'avancorsa (27,9°/114 mm contro i precedenti 27,4°/115 mm) così come l'interasse (1.477 mm rispetto ai precedenti 1.486 mm). L'altezza da terra è stata aumentata di 8 mm per raggiungere i 335 mm e la piastra forcella inferiore è ora posizionata 6,1 mm più in alto, passando a 928 mm. Il peso a secco è di 108 kg, 3 kg in meno rispetto al modello precedente.

Progettata utilizzando la fluidodinamica computazionale (CFD) ai fini di ottimizzare il flusso dell'aria ai radiatori, i convogliatori sono ora realizzati in un unico pezzo con una ulteriore apertura nella parte inferiore. Anche le griglie del radiatore sono state ottimizzate in funzione del flusso d'aria e pure il serbatoio carburante in plastica con una capacità di 7,3 litri è stato riprogettato in Italia da RedMoto.

Il manubrio Renthal Fatbar è montato di serie per garantire un comfort ottimale. La piastra forcella superiore presenta due posizioni per i supporti che permettono di spostare il manubrio in avanti e indietro di 26 mm. Ruotando i supporti di 180 gradi, il manubrio può essere spostato di altri 10 mm dalla posizione di base, offrendo quindi in totale quattro posizioni di guida.

I nuovi paramani dal peso di appena 222 g. proteggono il pilota dagli urti accidentali. Il cavalletto laterale in alluminio forgiato è ora più nascosto per ridurre al minimo le interferenze durante la guida. Il nuovo supporto in microfusione dell'elastico del cavalletto si inserisce perfettamente nell'ergonomia della moto.

La pinza freno anteriore ha i due pistoncini di diametro differenziato, 30 e 27 mm, ciò la rende leggera e, insieme al tubo freno a limitata espansione volumetrica, 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.

I leggeri cerchi DID in alluminio con la finitura nera, danno un look ancor più aggressivo alla nuova CRF. Le misure dei cerchi sono 21" x 1.60 all'anteriore e 18" x 2.15 al posteriore. Nella versione 22MY, la ruota posteriore è più robusta e leggera e gli pneumatici Metzeler Six Days Extreme con specifiche da enduro sono montati di serie. Le misure di primo montaggio sono 90/90-21 sull'anteriore e 140/80-18 sul posteriore.

La mascherina portafaro a led si integra perfettamente con le linee filanti della CRF.

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

Una nuova e accattivante veste grafica rossa e blu in stile HRC fa infine da complemento perfetto alle linee più incisive della CRF300RX 22YM.

3.2 Motore

- ***Lo sviluppo dell'aspirazione, della testa, del condotto e del collettore di scarico rettilinei con nuovo silenziatore singolo, aumentano il rendimento termico offrendo un +10% di potenza e un +15% di coppia;***
- ***Fasatura distribuzione agli alti regimi ottimizzata e lubrificazione della testa migliorata;***
- ***La frizione rinforzata a 9 dischi aumenta la durata e garantisce una sensazione di costante leggerezza sulla leva;***
- ***Rapporti del cambio rivisti migliorano inserimenti e scalate, con nuovo tamburo per rendere gli innesti più morbidi;***
- ***Mappatura base della centralina dedicata all'enduro***
- ***Radiatori più efficienti***

Ora il motore è più rapido a salire di giri e l'erogazione della potenza è regolare e lineare, mentre la coppia risulta più corposa sin dai bassi regimi. Nel complesso si ha un +10% di potenza e +15% di coppia, con la possibilità di insistere sulla stessa marcia da una curva all'altra sfruttando il notevole allungo.

Il risultato complessivo? Un motore robusto e potente, sfruttabile sin dai bassi regimi, che esalta l'agilità del nuovo telaio. La mole di miglioramenti, perfettamente accordati, esaltano le performance di questa straordinaria nuova CRF300RX Enduro 2022.

La stabilità della combustione a basso numero di giri e l'efficiente dinamica del flusso di gas in ingresso ed in uscita della camera di combustione, sono stati l'obiettivo principale di sviluppo. Modifiche importanti hanno visto la rivisitazione del manicotto e del cornetto di aspirazione, un airbox più grande del 78% (ora di 4,1 litri), un iniettore ruotato a 60° (rispetto ai 30° del precedente) ed un condotto di scarico rettilineo. L'efficienza ed il raffreddamento dell'aspirazione sono migliorati. Anche il filtro dell'aria è ora di più facile accesso.

La parte alta del motore ha subito una miriade di miglioramenti; l'ingranaggio dell'albero a camme di aspirazione è ora inserito per interferenza, risparmiando peso e migliorando notevolmente la precisione di fasatura. Le valvole di aspirazione sono richiamate da una doppia molla (rispetto alla singola del modello precedente) ottenendo maggior controllo agli alti regimi. Il sistema di lubrificazione nelle sedi degli assi a camme è stato modificato, il castelletto di ritegno è ora più rigido ottenendo così una importante riduzione dell'attrito.





La fasatura delle valvole è stata impostata con la massima accuratezza; il riallineamento preciso della posizione dell'albero del bilanciere contribuisce all'aumento delle prestazioni ad alto numero di giri, mentre il design del pistone e della biella massimizzano l'efficienza. L'alesaggio e la corsa rimangono 86 x 50,9 mm, così come il rapporto di compressione di 13,9:1, con un offset del cilindro di 4,5 mm al fine di ridurre l'attrito. Le valvole di aspirazione da 33 mm e quelle di scarico da 26 mm sono in titanio. Per le migliori prestazioni nell'enduro, le impostazioni dell'iniezione elettronica sono state modificate per una guida più fluida.

Un singolo silenziatore rimpiazza quello doppio del modello 2021. Il singolo collettore dall'uscita diretta migliora l'espulsione dei gas combusti; le nuove quote dimensionali migliorano la stabilità e l'efficienza della combustione. Il design compatto dell'intero impianto di scarico permette inoltre un risparmio di peso di 1,7 kg rispetto al modello precedente.

Per far fronte al calore aggiuntivo generato da un motore più performante, sono stati modificati l'angolo di fissaggio ed il numero di elementi delle superfici radianti seguendo uno studio dell'analisi dei fluidi (CFD), aumentando la superficie del 2% e la capacità di dissipazione del calore del 6%. I convogliatori ridisegnati, generano un aumento del flusso d'aria all'interno dei radiatori.

Altri interventi aumentano ulteriormente l'affidabilità della CRF300RX Enduro 2022. L'ingranaggio della pompa dell'acqua è più spesso per contribuire ad una migliore gestione dell'olio ad alta temperatura. Per aumentare il flusso di olio, è stata modificata la pressione alla testata. La lubrificazione ed il raffreddamento della base del pistone sono affidate a un getto a 5 fori. La pompa dell'olio si trova sul lato sinistro del motore mentre il filtro sul lato destro. Il percorso dell'olio intorno al motore è breve e diretto e l'olio lubrifica anche la frizione e la trasmissione, con una capacità totale dell'olio di 1,35 litri.

Anche la trasmissione ha ricevuto importanti attenzioni. Per migliorare la resistenza, la sensazione di innesto e un'azione sulla leva più morbida, la frizione è ora dotata di un disco aggiuntivo (ora 9 dischi) aumentando la superficie di attrito. È stata inoltre aggiunta una molla a tazza all'interno della campana, ottimizzando la lubrificazione, il materiale d'attrito e il rapporto primario. La parte centrale della frizione, più rigida, contribuisce ad aumentare le performance e la durata del 21%. Il carico sulla leva della frizione è stato ridotto del 4%

Per far fronte al carico applicato dalla nuova frizione, oltre a massimizzare la trazione a qualsiasi regime di giri, il cambio, senza aggiungere peso, presenta un layout rivisto per una maggiore resistenza. I rapporti sono stati modificati con la 1^a più lunga, la 2^a leggermente più corta, la 3^a più lunga e la 4^a e 5^a più corte.

Il nuovo desmodromico del cambio utilizza una sola forchetta per passare della 2^a alla 3^a marcia (anziché due) ed è dotato esclusivamente di 2 piste (anziché 3), aumentando la rigidità e riducendo l'attrito. Il risultato è una sensazione di cambiata più morbida e precisa tra le due marce più utilizzate. Il nuovo tamburo è anche più leggero del 17%. Il sensore della posizione del cambio permette 3 mappe di accensione dedicate, 1^a e 2^a marcia, 3^a e 4^a marcia, 5^a marcia.

3.3 Elettronica

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





Il *Launch Control* HRC offre al pilota la migliore opzione per uno scatto da fermo istantaneo e 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 in modo istantaneo le caratteristiche di erogazione del motore alle condizioni del tracciato. A moto ferma, al regime di minimo, la pressione del pulsante per poco meno di un secondo permette di selezionare la mappa motore in sequenza crescente. Premendo invece il pulsante normalmente, 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) è la più sportiva, con una combinazione di potenza e coppia sempre 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.

4. Specifiche tecniche CRF 300RX Enduro 2022





MOTORE	
Tipo	Monocilindrico 4T, raffreddato a liquido, 4 valvole DOHC
Cilindrata	295,5 cc
Alesaggio x corsa	86 x 50,9 mm
Rapporto di compressione	13,9 : 1
Capacità totale olio	1.350 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)	2.176 x 839 x 1.281 mm
Interasse	1.477 mm
Inclinazione canotto	27°15'
Avancorsa	114 mm
Altezza sella	964 mm
Altezza da terra	335 mm
Peso a secco	108 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.

