



RedMoto
MOTOCROSS . ENDURO . SUPERMOTO . TRIAL

HONDA CRF250RX ENDURO 50° ANNIVERSARIO 2023



Data del comunicato stampa: Marzo 2023

Aggiornamenti al modello:

*La CRF 250 RX Enduro 50°Anniversario che verrà introdotta sul mercato nel mese di marzo verrà prodotta in **serie limitata di 50 unità**, questo modello vuole celebrare le cinque decadi dalla prima apparizione dell'iconica CR250M Elsinore. Questo esemplare rispecchia la nuova colorazione della CRF 450R 50th Anniversary che prende proprio spunto dalle leggendarie CR degli anni '80.*

Meccanicamente invariata, la nuova CRF250RX 2023 è più forte che mai. Lo sviluppo mirato della testata garantisce un notevole incremento della coppia a bassi regimi, i radiatori assicurano massima efficienza radiante. La frizione ha 9 dischi, mentre il cambio rinforzato presenta rapporti perfettamente calibrati. Le sospensioni Showa sono perfettamente tarate per un utilizzo enduro e si adattano a diverse tipologie di terreno. Una nuova veste grafica contraddistingue il modello 2023.

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

Nel 19YM la gamma di Honda è cresciuta con l'introduzione del nuovo modello CRF250RX, basata sulla CRF 250R e 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.

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

Per il modello **2022**, la CRF250RX venne completamente rinnovata per renderla la più forte di sempre. Le modifiche radicali al telaio, ereditate dalla CRF450RX, migliorarono sia la stabilità che l'agilità. L'aumento della coppia ai bassi regimi consentì di sfruttare al meglio il nuovo telaio.

La CRF250RX 2023 rimane meccanicamente invariata rispetto al 2022 ma presenta una nuova grafica.

2. Panoramica del modello

Nel **2021**, le modifiche introdotte sulla sorella maggiore, la CRF450RX, si erano focalizzate sulla riduzione della fatica fisica del pilota per consentirgli di aumentare la propria velocità. Questo per aiutare non solo i piloti di alto livello, ma anche gli amatori che possono migliorarsi costantemente nella ricerca della migliore prestazione.

E ciò che è buono per la 450 è ancora meglio per la 250. La CRF250RX **2022**, più leggera di 3 kg rispetto al modello 2021, con un forcellone più rigido - combinato alla nuova geometria del telaio più stretta e con una maggiore altezza da terra - mira alle massime prestazioni in curva e alla facilità di guida. A supporto, le sospensioni Showa adottano una taratura specifica, migliorando l'assorbimento delle buche, la trazione e il controllo.

Tutti i piloti hanno sempre adorato il picco di potenza agli alti regimi della CRF 250RX. Per rendere più omogenea la curva, nel modello 2022 venne aumentata l'efficienza del rendimento di aspirazione e di scarico guadagnando potenza ai medi regimi. Grandissima attenzione era stata dedicata anche al miglioramento della precisione della fasatura delle camme ad alto numero di giri, che ne ha garantito maggior affidabilità a lungo termine. Una frizione rinforzata a 9 dischi e l'ottimizzazione dei rapporti del cambio, ne hanno aumentato la longevità, assicurando che il motore fosse efficiente in ogni circostanza.





3. Caratteristiche principali

3.1 Telaio e ciclistica

- ***L'esperienza trasmessa dal Team HRC MXGP su telaio, forcellone, bilanciamento della rigidità e geometrie, regalano un perfetto inserimento in curva e aumentano la facilità di guida.***
- ***Forcella Showa da 49 mm e ammortizzatore Showa con molle e tarature di compressione ed estensione ottimizzate;***
- ***Il design delle sovrastrutture e della sella, garantiscono grande libertà di movimento.***

Dall'esperienza vincente maturata sulla CRF 450RX seguono gli aggiornamenti apportati alla CRF250RX. Per il modello 2022 la CRF250RX venne dotata della stessa ciclistica che debuttò nel 2021 sulla nuova CRF450R e CRF 450RX, moto accuratamente sviluppata da HRC. Un motore più performante, un risparmio di peso di 3 kg, le modifiche alla geometria e gli aggiornamenti alle sospensioni, si sono uniti per creare un pacchetto che ne garantisce miglior guidabilità e più velocità.

Anche il comportamento dinamico del telaio fu rinnovato, 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 bilanciamento della rigidità, ottimizzato per adattarsi al telaio, con bracci e punti di ancoraggio più stretti. Anche il rapporto del Pro-Link fu rivisto.

La piastra superiore e quella inferiore della forcella sono state entrambe ridisegnate per incrementare la velocità di inserimento in curva e di conseguenza ottenere maggiore sensibilità sul manubrio. Le sospensioni della CRF 250RX utilizzano tarature specifiche per l'enduro.

La forcella a molla elicoidale con steli rovesciati Showa da 49 mm e 310mm di escursione, 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 e sono stati inoltre irrigiditi i piedini.

I valori dell'inclinazione del canotto di sterzo e dell'avancorsa sono rispettivamente di 27,15°/114 mm, l'interasse è di 1.477 mm. L'altezza da terra è di 335 mm. Il peso a secco è di 108 kg. La sella corta e leggera offre al pilota una maggiore libertà di movimento ed è inoltre molto facile da rimuovere e rimontare. Anche la manutenzione è molto semplice, grazie all'adozione di 4 bulloni con testa da 8 mm per il fissaggio delle sovrastrutture, su ciascun lato.

Il manubrio ODI color oro è montato di serie per garantire un controllo 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.

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 nuovi paramani proteggono il pilota dagli urti accidentali. Il cavalletto laterale è in alluminio forgiato e riduce al minimo le interferenze durante la guida. Il nuovo supporto in microfusione dell'elastico del cavalletto si inserisce perfettamente nell'ergonomia della moto.

I leggeri cerchi DID in alluminio con la finitura oro, 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. Le ruote in alluminio sono robuste e leggere e gli pneumatici Michelin Enduro Medium 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.





Progettata utilizzando la fluidodinamica computazionale (CFD) ai fini di ottimizzare il flusso dell'aria ai radiatori, i convogliatori sono realizzati in un unico pezzo con un'ulteriore apertura nella parte inferiore. Anche le griglie del radiatore sono state ottimizzate in funzione del flusso d'aria. Nuove protezioni in acciaio preservano i radiatori dagli urti accidentali.

Il serbatoio carburante in plastica, riprogettato da RedMoto, ha una capacità di 7,7 litri.

La mascherina porta faro 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.

La nuova e accattivante veste grafica limited edition fa infine da complemento perfetto alle linee più incisive della CRF250RX 23YM.

Il 2023 segna i 50 anni dalla prima produzione di serie di una Honda da motocross, la CR250M Elsinore, scesa in pista proprio in Giappone cinque decenni orsono. Per celebrare questo importante traguardo, Honda ha introdotto sul mercato la CRF450R 50° Anniversary in edizione limitata. Traendo ispirazione da questo modello, RedMoto introduce sul mercato la CRF 250RX Enduro 50° Anniversario che differisce rispetto al modello di serie per:

- Copertura sella di colore blu
- Grafiche esclusive "limited edition"
- Cerchi DID di color oro
- Manubrio ODI di color oro
- Manopole ODI grigie
- Piastre forcella "metallic grey"
- Logo Honda Wing sul parafango anteriore
- Targhetta "limited edition"

3.2 Motore

- ***Lo sviluppo avuto lo scorso anno che ha coinvolto l'aspirazione, la testa, il condotto e il collettore di scarico rettilinei con nuovo silenziatore singolo, hanno aumentato 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 calibrati migliorano inserimenti e scalate***
- ***Radiatori ad alta efficienza dotati di ventola di raffreddamento***

La nuova CRF 250RX Enduro condivide lo stesso motore della sorella da cross da cui ne derivano identiche prestazioni per potenza massima e coppia, ma con una mappatura specifica per adattarsi al meglio all'utilizzo tipico dell'enduro.

Le modifiche al modello 2022 sono state importanti. Il motore è molto rapido a salire di giri e l'erogazione della potenza è regolare e lineare, mentre la coppia risulta 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. Un motore robusto e potente, sfruttabile sin dai bassi regimi, che esalta l'agilità del telaio.

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. Il manicotto e il cornetto di aspirazione alimentano un iniettore ruotato a 60° ed un condotto di scarico





rettilineo. Un airbox di 4,1 litri assicura la miglior efficienza e raffreddamento dell'aspirazione. Anche il filtro dell'aria è di facile accesso.

L'ingranaggio dell'albero a camme di aspirazione è inserito per interferenza, risparmiando peso e migliorando notevolmente la precisione di fasatura. Le valvole di aspirazione sono richiamate da una doppia molla ottenendo perfetto controllo agli alti regimi. Il sistema di lubrificazione nelle sedi degli assi a camme ed il castelletto di ritegno più rigido garantiscono una importante riduzione dell'attrito.

L'allineamento 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 79 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.

La CRF 250RX è dotata di un singolo silenziatore. Il singolo collettore dall'uscita diretta migliora l'espulsione dei gas combusti; le quote dimensionali migliorano la stabilità e l'efficienza della combustione. Per far fronte al calore aggiuntivo generato da un motore così performante il raffreddamento è molto efficace e i convogliatori generano un flusso d'aria supplementare all'interno dei radiatori. Inoltre la CRF 250RX è dotata di ventola di raffreddamento per mantenere una temperatura costante anche nei percorsi più lenti e tortuosi.

Gli alti livelli di affidabilità del motore restano garantiti. Il design dell'ingranaggio della pompa dell'acqua gestisce in modo efficiente l'olio ad alta temperatura mentre la pressione sulla testata garantisce una migliore lubrificazione. 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 di 1,35 litri.

Per migliorare la resistenza, la sensazione di innesto e un'azione sulla leva più morbida, la frizione è dotata di 9 dischi per un'ampia superficie di attrito. È inoltre presente una molla a tazza all'interno della campana, ottimizzando la lubrificazione, il materiale d'attrito e il rapporto primario. La parte centrale della frizione, molto rigida, contribuisce ad aumentare le performance e la durata del 21%. Il carico sulla leva della frizione è stato ridotto del 4% (dati riferiti alle differenze tra il modello 2022 e il modello 2021).

Per far fronte al carico applicato dalla 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 calibrati con la 1^a lunga, la 2^a corta, la 3^a lunga e la 4^a e 5^a corte.

Il desmo del cambio utilizza una sola forchetta per passare dalla 2^a alla 3^a marcia ed è dotato esclusivamente di 2 piste, aumentando la rigidità e riducendo l'attrito. Il risultato è una sensazione di cambiata più morbida e precisa tra le due marce più utilizzate. Un sensore della posizione del cambio permette di utilizzare mappe specifiche per ogni 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 250RX Enduro 2023

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	1.350 cc
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI, con selezione mappature EMSB
Capacità serbatoio	7,7 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 54R MICHELIN ENDURO MEDIUM
Posteriore	140/80-18 70R MICHELIN ENDURO MEDIUM
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.

