



RedMoto
MOTOCROSS . ENDURO . SUPERMOTO . TRIAL

HONDA CRF400RX Enduro 2020



Data del comunicato stampa: 22 Ottobre 2019

Aggiornamenti del modello: derivata dalla CRF450RX 2020, anche la CRF400RX 2020, è ora equipaggiata con il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) a 3 modalità. L'elettronica beneficia di mappature dell'iniezione Honda PGM-FI e del sistema per le partenze da fermo HRC Launch Control aggiornate. Le sospensioni hanno assetto modificato con un maggiore controllo della frenatura idraulica alle basse velocità di compressione. La pinza freno posteriore è dotata di pastiglie freno più performanti e durevoli. Nuove le grafiche 2020.

La CRF 400RX Enduro nasce dall'idea di proporre al pubblico un prodotto più facile da guidare e dedicato agli amatori che vogliono godere e sfruttare al meglio le doti di maneggevolezza del telaio in alluminio di settima generazione unito alla fruibilità del motore di cubatura inferiore. La CRF400RX Enduro non rinuncia però alla potenza tanto da essere stata scelta già nel 2018 da alcuni piloti professionisti nei massimi campionati di enduro.





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

Honda ha introdotto come nuovo modello 2017 per il fuoristrada una moto destinata all'enduro con caratteristiche pronto-gara: la CRF450RX. La base tecnica è stata la super performante CRF450R, che proprio per l'edizione 2017 fu completamente rinnovata nel motore e nel telaio.

Seguendo l'evoluzione del modello motocross, anche la CRF450RX 2020, viene aggiornata per continuare ad essere una formidabile moto da gara ma anche una splendida enduro per tutti gli amanti del fuoristrada. Da questa base Honda RedMoto ha sviluppato la CRF400EX Enduro intervenendo sul motore sostituendo il gruppo termico originale (cilindro, pistone, e guarnizione) con uno del diametro di 92 mm per raggiungere la cilindrata di 413cc. Il pistone racing a bassa compressione rende l'erogazione più dolce e sincera a tutti i regimi di giri.

L'intervento di sostituzione del gruppo termico viene fatto direttamente in linea di montaggio dai tecnici specializzati di RedMoto.

Cilindro, pistone e guarnizione sono realizzati da ATHENA su disegno esclusivo di RedMoto.





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

Insieme all'ottimizzazione delle mappature dell'alimentazione Honda PGM-FI e del sistema per le partenze da fermo HRC Launch Control, la CRF400RX Enduro 2020 è dotata del controllo di trazione HSTC – Honda Selectable Torque Control – a 3 livelli, in modo da soddisfare le esigenze di qualsiasi pilota, dall'amatore al professionista, che possono così contare su una trazione più efficace che si trasforma in una spinta più omogenea.

Telaio e forcellone sono invariati, ma le sospensioni hanno ricevuto nuove impostazioni dell'idraulica in compressione. Inoltre, il freno posteriore è dotato di pastiglie con un materiale più resistente all'usura e maggiore efficacia, e la batteria è stata riposizionata.

Nuove grafiche completano il quadro degli aggiornamenti per la CRF400RX Enduro 2020.

3. Caratteristiche principali

3.1 Elettronica

- ***Controllo di trazione HSTC – Honda Selectable Torque Control – con 3 riding mode (più opzione disattivazione)***
- ***Sistema per le partenze da fermo HRC Launch Control a 3 livelli***
- ***Sistema di selezione delle mappature motore EMSB – Engine Mode Select Button – con 3 mappe di erogazione della potenza***

Il **controllo di trazione HSTC** che equipaggia la CRF400RX Enduro 2020 lavora per minimizzare lo slittamento della ruota posteriore in accelerazione (che determina una perdita di spinta) e massimizzare quindi le doti di trazione della moto. Non sfrutta sensori di velocità delle ruote e mantiene una eccellente sensazione di controllo sul comando del gas. Il suo funzionamento avviene ritardando l'accensione e riducendo l'iniezione di carburante quando vengono rilevati





cambi eccessivamente repentini nel regime di rotazione, incompatibili con la possibilità di una effettiva spinta in avanti.

Tre livelli, o modalità, possono essere scelti dal pilota in base alle necessità e condizioni del percorso:

In Mode 1 il sistema interviene poco e solo dopo uno slittamento persistente, situazione tipica dell'uscita dalle curve lente, quando la ruota posteriore fatica a contenere l'esplosività dell'erogazione di potenza del motore nelle marce basse.

In Mode 3 il sistema interviene più spesso e con decisione, situazione che si determina sulle superfici più scivolose, come terreno sdrucchiolevole o fango.

In Mode 2 l'intervento è intermedio tra le due situazioni più estreme di pista asciutta con buon grip e pista bagnata con fango.

Premendo per mezzo secondo il tasto HSTC si passa dal livello 1 al 2 e poi al 3, con un LED verde lampeggiante che fa da indicatore di conferma: un lampeggio per Mode 1, due lampeggi per Mode 2, tre lampeggi per Mode 3. Il sistema può anche essere disattivato. Ad ogni riavvio del motore il pilota ritrova l'ultima impostazione selezionata.

Già presente sul modello dello scorso anno, l'**HRC Launch Control** 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 mezzo secondo 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.

Confermato anche il **sistema di selezione mappe motore Honda EMSB (Engine Mode Select Button)** che consente al pilota di adattare in modo istantaneo le caratteristiche di erogazione del





motore alle condizioni del percorso. A moto ferma, al regime di minimo, una semplice pressione del pulsante per poco meno di un secondo permette di selezionare la mappa motore 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.). E ad ogni selezione di un'altra mappa, la nuova scelta è sempre confermata al pilota con il corrispondente numero di lampeggi.

La mappa 1 utilizza la combinazione standard degli intervalli di accensione e iniezione per offrire un'erogazione bilanciata di potenza e coppia.

La mappa 2 è di natura più mite, offrendo una risposta dell'acceleratore facile da gestire, adatta ai fondi a bassa aderenza.

La mappa 3 è la più sportiva, con una combinazione di potenza e coppia sempre reattiva e aggressiva.

Il LED di indicazione delle mappe motore è di colore blu.

Tutti i comandi al manubrio e i LED sono disposti sul blocchetto elettrico lato sinistro del manubrio, con una unità separata invece per il nuovo controllo di trazione HSTC.

3.2 Telaio

- ***Sospensioni Showa con un nuovo assetto per le basse velocità di compressione idraulica, a beneficio del controllo in frenata e accelerazione***
- ***Batteria riposizionata per migliorare bilanciamento pesi e flusso dell'aria dall'airbox***
- ***Nuovo materiale delle pastiglie freno posteriori, migliorano durata e prestazioni in frenata***

Il telaio doppio trave in alluminio di settima generazione della CRF400RX Enduro, migliorato per il modello 2019 e immutato per il 2020 ha avuto nella sua progettazione molteplici obiettivi: alta velocità in curva, stabilità e direzionalità sull'anteriore, trazione al posteriore, offrendo al tempo stesso livelli elevati di confidenza e prevedibilità delle reazioni.





Il forcellone in alluminio ha un bilanciamento della rigidità più consistente, messo a punto per massimizzare l'efficacia del telaio; l'alloggiamento della batteria è ora 28,5 mm più in basso, per aumentare la centralizzazione delle masse. L'inclinazione del canotto di sterzo è pari a 27,4°, l'avancorsa è di 116 mm, l'interasse misura 1.477 mm. Il peso a secco è di 110 kg, il peso con il pieno è di 116 kg.

La forcella rovesciata Showa con steli di 49 mm è del tutto simile a quella 'factory' usata in ambito racing. Per il 2020, con l'obiettivo di migliorare la risposta nelle frenate 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 mono ammortizzatore 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 presenta la piastra superiore con 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.

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 CRF400RX Enduro 2020, è dotata pastiglie più efficaci e durevoli e che permettono di rinunciare alla cover disco posteriore.

I leggeri cerchi DID DIRT STAR in alluminio hanno raggi a montaggio diretto che riducono le masse non sospese e sono verniciati in un aggressivo nero. Le misure sono **21" x 1.6** all'anteriore e **18" x 2.15** al posteriore. Gli pneumatici di primo equipaggiamento sono i Metzeler Six Days Extreme nelle misure 90/90-21" e 140/80-18".

Confermato l'equipaggiamento con un serbatoio trasparente da 7,3 litri e un cavalletto laterale in alluminio forgiato che non interferisce con la guida quando non in uso. 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 CRF400RX Enduro è anche resistente e perfettamente rifinita, con resistenti grafiche glitterate.





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

3.3 Motore

- **Specifiche del motore invariate, con focus su potenza e coppia**
- **Nuove mappature dell'iniezione e del 'launch control'**

L'architettura del motore Unicam a quattro valvole da 413 cc è rimasta immutata rispetto al consistente sviluppo di cui ha beneficiato lo scorso anno il modello.

Alesaggio e corsa misurano 92 x 62,1 mm, con rapporto di compressione di 13.0:1. L'impianto di alimentazione PGM-FI inietta il carburante due volte per ciclo e un sensore di posizione del cambio permette l'uso di tre mappe di accensione specifiche per 1^a-2^a, per 3^a- 4^a e per la 5^a.

L'impianto di scarico utilizza collettori di diametro diversificato dove si divide verso i due silenziatori: 35 mm di diametro a destra e 42 mm a sinistra.

L'affidabilità è sempre stata uno dei punti di forza della CRF400RX Enduro. Il pistone beneficia di un getto d'olio a 5 fori e la pompa di recupero dell'olio è dotata di due rotori da 12mm.

Per il 2020 l'hardware dell'elettronica è invariato, ma presenta nuove mappature dell'iniezione, del *launch control* ed è stato introdotto il controllo di trazione HSTC a 3 modalità.

4. Caratteristiche tecniche CRF400RX 2020

MOTORE	
Tipo	4T, raffreddato a liquido, Unicam a 4 valvole
Cilindrata	413 cc
Alesaggio x corsa	92 x 62,1mm



Rapporto di compressione	13 : 1
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI con sistema mappature EMSB (Engine Mode Select Button) + HSTC (vedi Cross)
Capacità serbatoio	7,3 litri
IMPIANTO ELETTRICO	
Accensione	Digitale CDI
Avviamento	Elettrico
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	5 marce sempre in presa
Finale	A catena (13/50)
CICLISTICA	
Telaio	In alluminio (settima generazione)
Dimensions (L'W'H)	2.175 x 827 x 1.260 mm
Interasse	1.477 mm
Inclinazione cannotto di sterzo	27,4°
Avancorsa	116 mm
Altezza sella	960 mm
Altezza da terra	328 mm
Peso con il pieno	116 kg



Sospensione anteriore	Forcella rovesciata Showa con molle in acciaio, steli da 49 mm,
Sospensione posteriore	Ammortizzatore Showa con leveraggio Honda Pro-Link.
RUOTE	
Cerchi anteriore	In alluminio, a raggi, 21"x1.6
Cerchio posteriore	In alluminio, a raggi, 18"x2.15
Pneumatico anteriore	90/90-21" Metzeler Six Days Extreme
Pneumatico posteriore	140/80-18" Metzeler Six Days Extreme
FRENI	
Anteriore	Disco wave da 260, pinza a 2 pistoncini
Posteriore	Disco wave da 240 mm, pinza a singolo pistoncino

Le caratteristiche sono provvisorie e possono cambiare 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.
- Piastre forcella X-Trig Rocs in alluminio ricavati dal pieno e anodizzati 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 carbon

