



## PREPARAÇÃO

### CRF 230 ZENNI PREPARAÇÕES

Lançada em agosto de 2006 a CRF230 logo tornou-se uma motocicleta ao gosto do aficionado pelo segmento off road. Destinada até então somente para o mercado norte-americano, a moto voltou a oferecer aos brasileiros, após muitos anos, a opção de se adquirir uma motocicleta construída especificamente para o uso no fora de estrada.

Dessa forma, todo seu projeto foi focado no desenvolvimento de um modelo que atendesse às exigências mínimas de quem irá colocar a motocicleta para percorrer as trilhas ou enfrentar os saltos e curvas fechadas de uma pista de motocross.

Embora nos Estados Unidos a CRF 230 seja

uma moto destinada ao segmento entry level (iniciantes), por aqui ela faz a alegria tanto daqueles que estão começando no esporte como também, de quem já tem mais tempo de janela mas não está disposto a bancar os elevados custos de manutenção provenientes de uma moto importada. Com isso, rapidamente começaram a surgir peças e kits de preparação voltados a melhorar a performance da moto. Uma das soluções interessantes presentes no mercado é apresentada pela Zenni Preparações, que desenvolveu um método de melhoramento do modelo, sem alterar sua cilindrada. Os ganhos de performance são obtidos sem comprometer a durabilidade do motor, algo muito comum quando da utilização de kits de aumento de cilindrada.

#### Melhorias

A empresa, sediada em Itu (SP), traz para a CRF 230 a experiência acumulada em diversos anos neste segmento e empresta o know how de quem prepara motos especiais de com-

petição de alta performance, para a obtenção de melhores respostas tanto do motor, quanto das suspensões, oferecendo um pacote completo de otimizações para o modelo nacional.

Como citado, o motor permanece com sua cilindrada inalterada (223 cm<sup>3</sup>), bem como o diâmetro e curso do pistão (65,5 x 66,2 cm), entretanto, alguns refinamentos foram realizados no cabeçote, como a redução de peso do magneto e rebalanceamento eletrônico com redução de peso do virabrequim. Com isso, a taxa de compressão do motor pulou dos 9,0:1 para 10,5:1, sem que houvesse qualquer ampliação em sua capacidade volumétrica. O carburador também permaneceu o mesmo (um PD9CE, com diâmetro de venturi de 26,0 mm), mas recebeu refinamentos em seu interior.

Embora a bateria também tenha sido mantida original, um novo CDI foi adotado, com uma nova programação em seu mapa e com essas simples, porém significativas alterações, o resultado no dinamômetro foi evidente: a moto passou de 19,3 cv a 8 mil giros no motor original, para 26,5 cv a 10,5 mil rotações – ganho de mais de 37%. Tal melhoria também refletiu-se no torque, que pulou do original 1,92 kgf.m a 6,5 mil rpm para 2,3 kgf.m a 7,5 mil rpm (19% a mais de aproveitamento.). Com isso, o motor tornou-se, além de mais forte, mais elástico, contribuindo para uma melhoria em todas as faixas de giro, o que se reflete em mais força em baixas, médias e altas rotações, sem, entretanto, comprometer a durabilidade do propulsor.

Mas como apenas ganhos no motor não são capazes por si de oferecerem melhorias na performance da motocicleta como um todo, a Zenni Preparações também desenvolveu um trabalho nas suspensões da CRF 230, capaz de ampliar seu curso e oferecer melhores respostas. Com o conhecimento adquirido ao longo de mais de 18 anos de experiência no segmento e também com a realização de cursos nos Estados Unidos, a empresa criou novas suspensões, que agora, contam com a possibilidade de regulagens por sistema de clicks (semelhante aos encontrados nas importadas). Embora mantido, o sistema telescópico nos garfos foi adotado de nova genética e molas que além de oferecerem um funcionamento mais otimizado de acordo com as características físicas e técnicas de cada piloto que

permite que o curso fosse ampliado de 240 mm para 250 mm; na traseira, foi mantido o sistema de monoamortecedor com link, mas agora conta com a opção de regulagem e com novo curso : de 240 mm para 250 mm.

Com isso, abre-se uma nova possibilidade no segmento, permitindo ao proprietário da motocicleta a opção de obter melhor rendimento de sua moto sem, contudo, alterar a durabilidade de seu motor.

## Dados Técnicos

### MOTOR

TIPO OHC, Monocilíndrico, 4 tempos, arrefecimento a ar  
CILINDRADA 223 cc manteve original

**DIÂMETRO X CURSO** 65,5 x 66,2 mm manteve o original  
**CARBURADOR** PD9CE (Diâmetro do Venturi 26,0 mm)  
retrabalhado

**SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO** Forçada por bomba trocoidal

**RELAÇÃO DE COMPRESSÃO** 9,0 : 1 10,5 : 1

**SISTEMA DE PARTIDA** Elétrica

**TORQUE MÁXIMO** 1,92 kgf.m a 6.500 rpm torque maximo  
2.3 hg.f.a 7.500 rpm

**POTÊNCIA MÁXIMA** 19,3 cv a 8.000 26,5 cv a 10.500 rpm

**EMBREAGEM** Multidisco em banho de óleo

### SISTEMA ELÉTRICO

**IGNIÇÃO CDI** novo cdi

**BATERIA** 12V - 4 Ah (10 horas)

**FAROL** 35W

### CAPACIDADES

**TANQUE DE COMBUSTÍVEL** 8,2 litros

**ÓLEO DE MOTOR** 1,2 litro

### CHASSI

**TIPO** Berço semi duplo

**SUSPENSÃO DIANTEIRA/CURSO** Garfo telescópico/240/216 mm. Suspensão 250 mm com nova genética novas molas e cliks retrabalhada para o peso e modalidade de cada piloto.

**SUSPENSÃO TRASEIRA/ CURSO** Pro-link / 76,4/ 230 mm 240mm com cliks e nova genética para o peso e modalidade de cada piloto.

A moto recebeu retrabalho no cabeçote alívio no magneto e rebalanceamento eletrônico alívio no virabrequim e rebalanceamento eletrônico [a moto estará a disposição para teste drive na loja da zenni preparações no campeonato paulista de motocross brasileiro de motocross e supercross  
**FREIO DIANTEIRO / DIÂMETRO** A disco / 240 mm  
**FREIO TRASEIRO / DIÂMETRO** A tambor / 110 mm  
**PNEU DIANTEIRO** 80 / 100 - 21 NHS MT 320H  
**PNEU TRASEIRO** 100 / 100 - 18 NHS MT320H