HONDA CRF300RX ENDURO 2027

Comunicato stampa:

Aggiornamento del modello: Grazie alla nuova colorazione con grafiche tricolour HRC e al rinnovato design del parafango anteriore e della mascherina porta faro, la nuova CRF300RX Enduro si presenta con un look ancora più grintoso e si allinea al linguaggio stilistico dell'intera gamma Honda 2027.

Il miglioramento della stabilità e la maggiore rapidità nei cambi di direzione sono il risultato dello sviluppo introdotto con la CRF250RX Enduro MY25, che ha interessato il telaio, rinnovato per il 70%, le sospensioni Showa, messe a punto con precisione, e l'impianto frenante anteriore, dotato di pinza Nissin a due pistoncini.

Il motore assicura una risposta ancora più efficace, con maggiore trazione e un'erogazione di potenza vigorosa anche agli alti regimi, grazie alla revisione dei condotti di aspirazione e scarico e alla ricalibrazione del sistema di iniezione elettronica PGM-FI. A contribuire ulteriormente a prestazioni e affidabilità è lo speciale pistone adottato, progettato per incrementare le performance e garantire una maggiore durata nel tempo, senza compromessi in termini di affidabilità.

La dotazione elettronica comprende il sistema Honda Selectable Torque Control (HSTC), con tre livelli di intervento, il Launch Control e il pulsante per la selezione delle modalità di erogazione del motore (EMSB).

Completano la dotazione i convogliatori del radiatore con prese d'aria a nido d'ape e lo sportellino che consente un accesso rapido alla cassa filtro, una soluzione pratica che facilita e velocizza le operazioni di manutenzione.

Anche per il 2027 sarà disponibile la versione "Special", arricchita da componenti esclusivi che ne esaltano ulteriormente le prestazioni e il fascino.



Contenuti:

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 CRF300RX, basata sulla CRF 250RX 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 furono adottati il telaio e il 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 CRF300RX venne completamente rinnovata con modifiche radicali al telaio, ereditate dalla CRF250RX, migliorarono sia la stabilità che l'agilità. L'aumento della coppia ai bassi regimi consentì di sfruttare al meglio il nuovo telaio.

Il modello 2027 adotta la stessa configurazione e gli aggiornamenti introdotti nel 2025, anno in cui la CRF300RX ha debuttato sul mercato più evoluta che mai, con un telaio completamente nuovo, un motore ancora più potente ed estremo e nuove sovrastrutture. Il nuovo parafango anteriore e la mascherina porta faro, abbinati alle grafiche tricolour aggiornate, rinfrescano l'estetica della CRF250RX, accentuandone il carattere racing e allineandone il look a quello delle moto ufficiali HRC.

2. Panoramica del modello

Il telaio a doppia trave in alluminio è stato rinnovato nel 2025 nella sua struttura al 70% con un bilanciamento delle rigidità completamente rivisto. Oltre a questo, sono stati implementati nuovi punti di attacco del telaietto posteriore, nuove piastre di sterzo superiore e inferiore compreso il piantone. Nuovo anche il perno ruota e piedini forcella, insieme a una differente progressione del leveraggio Pro-Link.

Sempre nel 2025 le sospensioni Showa sono state completamente riviste nel funzionamento (provando oltre 250 tarature) per assicurare prestazioni lineari in termini in compressione e ritorno lungo tutta l'escursione. Per una più efficiente manutenzione, l'ammortizzatore posteriore è ora più semplice da rimuovere. HRC ha inoltre sviluppato il progetto della nuova pinza freno anteriore, ottenuta tramite una lavorazione differente del corpo. Insieme ai nuovi pistoncini e relative guarnizioni risulta più precisa per tutta la durata della gara, eliminando ulteriormente l'effetto "spugna".

Migliorate anche la risposta al comando dell'acceleratore, la trazione e la potenza massima del motore DOHC 4V tramite l'utilizzo di nuove prese d'aria in aspirazione e collettore di scarico, che raccordano i flussi in maniera più diretta. Di conseguenza sono state completamente riviste anche le mappature di iniezione PGM-FI.

I convogliatori del radiatore e le nuove grafiche si abbinano perfettamente al nuovo fianchetto posteriore sinistro che dà accesso diretto al filtro aria senza l'utilizzo di utensili. I convogliatori del radiatore e le nuove grafiche si abbinano perfettamente al fianchetto posteriore sinistro che dà accesso diretto al filtro aria senza l'utilizzo di utensili, mentre il parafango anteriore e la mascherina porta faro sono le stesse della sorella maggiore CRF450RX Enduro 2027.

Il silenziatore rispetta le nuove norme sul rumore del regolamento FIM.

3. Caratteristiche Principali

3.1 Telaio

- ***Telaio a doppia trave in alluminio***
- ***Sospensioni Showa all'anteriore e al posteriore per prestazioni lineari su tutta l'escursione.***
- ***Leveraggio Pro-Link***
- ***Pinza freno anteriore sviluppata da HRC più precisa e costante.***
- ***Accesso al filtro aria diretto senza utilizzo di utensili***
- ***Serbatoio da 7,7 Litri con convogliatori sviluppati appositamente per l'enduro, cavalletto in alluminio e paramani.***
- ***Nuova mascherina porta faro e nuovo parafango anteriore***
- ***Nuova colorazione Tricolour HRC***

La CRF300RX YM27 – famosa per la sua estrema leggerezza e agilità – per quest'anno utilizza lo stesso telaio del modello precedente, mantenendo alta l'asticella in termini di maneggevolezza, apportando caratteristiche di maggiore stabilità in rettilineo e in curva, miglior assorbimento delle buche e immediatezza nella percezione del grip sia all'anteriore che al posteriore.

Il telaio in alluminio a doppia trave è stato riprogettato al 70% nel 2025 con l'obiettivo di migliorare la stabilità complessiva dello chassis nell'affrontare i tracciati più complicati. La semi-doppia culla anteriore, i longheroni e le traverse laterali si combinano con un l'attacco sullo snodo superiore dell'ammortizzatore e sul braccio tendicatena, per generare una rigidità torsionale ottimale e incrementare la stabilità e le prestazioni in curva.

La rigidità torsionale verticale elimina gli effetti di deformazione e migliora la stabilità alle alte velocità; il telaietto posteriore è montato su piastre disassate al fine di ridurre la trasmissione di energia cinetica (e il conseguente movimento) sulla struttura posteriore della moto, in particolare sulla sezione del tubo del telaietto stesso.

È stata dedicata molta attenzione alla realizzazione delle piastre (superiore e inferiore) e al piantone di sterzo, per ottenere una corsa delle sospensioni ancora più lineare e precisa. Foderi della forcella e perno ruota anteriore, conferiscono una stabilità ottimale, ma riducono del 6% la variazione di rigidità durante le fasi di compressione. Il forcellone è in alluminio da 585,2 mm.

Inclinazione canotto di sterzo e avancorsa: 27°26'/116 mm. Interasse di 1.478 mm e luce a terra di 331 mm. Il peso a secco è 104 kg con una distribuzione dei pesi del 49,1% all'anteriore e del 50,9% al posteriore (con il pieno).

Lo sviluppo del reparto sospensioni ha avuto come obiettivo quello di ottenere un'idraulica della forcella più progressiva, più scorrevole (riducendo l'attrito del 200% lungo l'intera corsa) al fine di garantire un miglior feeling nella guida.

La forcella a molla Showa rovesciata da 49 mm ha una escursione è di 310 mm e dispone di 16 "click" per la regolazione dell'estensione e altrettanti per la regolazione della compressione;

L'ammortizzatore posteriore Showa mantiene la stessa tipologia di controllo lineare e uniforme lungo tutta la corsa, con attrito ridotto nell'ultima parte. Sono disponibili 17 "click" per regolare l'estensione, 3,5 giri per le alte velocità e 13 "click" per regolare la compressione alle basse velocità. La struttura del leveraggio Pro-Link ha un rapporto ottimizzato per fornire un controllo degli impatti più efficace.

Per smontare l'ammortizzatore dalla sua sede è necessario rimuovere solo quattro componenti, dimezzando così i tempi di rimozione e sostituzione.

Prendendo spunto dalle parti utilizzate dalle moto da corsa ufficiali HRC, la pinza freno anteriore a doppio pistoncino riduce il gioco della leva del 57% quando la temperatura della pinza è elevata, riducendo la pressione al comando del 25% sotto stress termico e riducendo di conseguenza l'affaticamento del pilota. Il disco è a margherita da 260 mm; la pinza posteriore mono pistoncino è abbinata a un disco a margherita da 240 mm.

I paramani proteggono efficacemente i comandi e il pilota mentre il cavalletto laterale in alluminio forgiato non crea interferenze durante la guida. I cerchi in alluminio leggero DID, con raggi calettati direttamente al mozzo, sfoggiano una finitura nera. All'anteriore 21 x 1,6 pollici, al posteriore 18 x 2,15 pollici. Gli pneumatici di primo equipaggiamento sono i Metzeler Six Days Extreme.

Il profilo delle plastiche lascia massima libertà di movimento al pilota. In particolare, i convogliatori con feritoie a nido d'ape sono disegnati per l'utilizzo specifico dell'enduro insieme ai fianchetti laterali che sono stati aggiornati già dal il YM26 con la possibilità di accedere al filtro semplicemente facendo pressione con una mano e quindi senza l'ausilio di chiavi.

Viene mantenuta l'attuale filosofia di design di tutte le CRF incentrata sulla leggerezza, la centralizzazione delle masse e l'ergonomia orientata al pilota. Rimane sempre un punto di forza la facilità di spostamento delle gambe avanti e indietro lungo i fianchi.

Una nuova grafica tricolour aggiornata, con l'Ala Honda sul parafango anteriore, rinfrescano l'estetica della CRF300RX, accentuandone il carattere racing e allineandone il look a quello delle moto ufficiali HRC. Il serbatoio del carburante in plastica, disegnato da RedMoto, ha una capacità di 7,7 litri.

La nuova mascherina con il faro a led si integra perfettamente con il nuovo design del parafango anteriore della CRF. Il robusto parafango posteriore racing, con il supporto targa integrato, aumenta la resistenza agli urti tipici di un utilizzo fuoristrada estremo.

Di serie il manubrio Renthal Fatbar leggero, ergonomico e regolabile. La piastra di sterzo superiore presenta due posizioni dei supporti per spostare il manubrio avanti o 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.

3.2 Motore

- ***Flusso d'aria diretto che migliora la risposta e la coppia al comando dell'acceleratore.***
- ***Collettore di scarico rettilineo che incrementa la spinta ai medi e agli alti regimi***
- ***Nuovo pistone dal profilo ridisegnato e dal rapporto di compressione ridotto***
- ***Prestazioni da riferimento oltre i giri di massimo picco di potenza.***
- ***Radiatori ad alta efficienza dotati di ventola di raffreddamento***

Il motore di 295,5 cc DOHC 4V della CRF300RX è da tempo un riferimento per potenza specifica, ma è anche in grado di sviluppare coppia già ai bassi regimi. L'obiettivo del modello YM25 è stato quello di migliorare la potenza erogata oltre il picco massimo di giri e al contempo generare più coppia ai regimi medio-alti rendendo più fluida la connessione con l'acceleratore.

L'albero motore ha caratteristiche di rigidità tali da migliorare il momento di inerzia con la possibilità di girare più velocemente e più in alto. Il percorso diretto del flusso di alimentazione – attraverso le

prese d'aria, l'airbox, il cornetto di aspirazione e il corpo farfallato – garantisce la miglior risposta dell'acceleratore.

Anche il sistema di scarico utilizza un percorso rettilineo e fluido per l'espulsione dei gas, ottimizzando così l'accelerazione ai regimi medio-alti. Il silenziatore è realizzato in alluminio trattato termicamente per resistere meglio agli urti dello stivale del pilota e rispetta il nuovo regolamento FIM sul rumore di 109 dB.

La puleggia dell'albero a camme di aspirazione è accoppiata per interferenza, risparmiando peso, aumentandone la rigidità e migliorando la precisione della 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, del castelletto di ritegno e della testata garantiscono un'importante riduzione dell'attrito.

L'allineamento preciso della posizione dell'albero del bilanciere contribuisce all'aumento delle prestazioni ad alto numero di giri.

Il pistone è stato completamente ridisegnato nel 2026 ed ha ora un profilo che ne migliora l'accoppiamento con il cilindro. Grazie al rapporto di compressione ridotto, la risposta all'acceleratore risulta più fluida anche nelle condizioni di guida più difficili.

L'alesaggio e la corsa rimangono 86 x 50,9 mm, e il rapporto di compressione è di 12,9:1 mantenendo 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 CRF300RX è inoltre dotata di una ventola di raffreddamento per mantenere una temperatura costante anche sui percorsi più lenti, tipici dell'enduro.

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 1,25 litri.

3.3 Elettronica

- ***Controllo di trazione Honda Selectable Torque Control (HSTC) con 3 Riding Mode (più OFF)***
- ***Sistema di Launch Control HRC con 3 opzioni di partenza***
- ***Sistema di selezione mappature motore Engine Mode Select Button (EMSB)***
- ***HRC setting tool per personalizzare le modalità Aggressive e Smooth***

Il controllo di coppia **HSTC** 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 ottimizzando 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 tracciato:

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 sdrucciolevole 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.

L'indicatore del *launch control*, la spia EFI, il pulsante di modalità EMSB e l'indicatore LED sono posizionati in un unico blocchetto sul lato sinistro del manubrio in cui è ora integrato anche il pulsante HSTC.

Tenendo premuto il pulsante HSTC per 0,5 secondi, il sistema passa alla modalità successiva, segnalata da un LED verde che, a conferma della selezione, lampeggia una volta quando in modalità 1, due volte quando in modalità 2 e tre volte quando in modalità 3.

Il sistema HSTC può essere anche disattivato completamente. All'accensione del motore, il sistema utilizza l'ultima impostazione selezionata.

L' **HRC *Launch Control*** offre al pilota la migliore opzione per uno scatto istantaneo da fermo.
Consente di scegliere tra 3 modalità:

Livello 3: 10.500 giri/min, fondo fangoso / principiante;

Livello 2: 12.000 giri/min, fondo asciutto / amatore;

Livello 1: 13.000 giri/min, fondo asciutto / pilota esperto.

L'attivazione del *Launch Control HRC* è semplice: a motore acceso, premere il pulsante di avviamento; il LED di colore viola 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 tracciato. 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** STANDARD utilizza la combinazione standard degli intervalli di accensione e iniezione per offrire un'erogazione bilanciata di potenza e coppia.

La **mappa 2** SMOOTH è di natura più mite, offrendo 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 e aggressiva.

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

L'**HRC setting tool** può essere utilizzato per modificare ulteriormente, ed entro certi parametri, le mappe 2 e 3. Lo strumento, in possesso dei Concessionari, è in grado di offrire modalità di guida molto differenti: da una risposta dell'acceleratore più delicata per i piloti alle prime armi, a una modalità di guida aggressiva con una reazione dell'acceleratore e una risposta del motore ipersensibili per piloti professionisti.

CRF300RX SPECIAL 2027



(in foto la versione FULL OPTIONAL)

Anche per il modello 2027, 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 in bimetallo, mozzo in alluminio rosso e denti in acciaio.
- Piastre forcella X-Trig Rocs in alluminio ricavati dal pieno, anodizzate rosso
- Riser supporto manubrio in alluminio X-Trig
- Cover sella Blackbird in stile HRC
- Tubi radiatore silicone blu
- Estrattori perni ruota in alluminio ricavati dal pieno, anodizzati rosso
- Tappo pompa freno posteriore in alluminio ricavato dal pieno, 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 tappi motore alluminio anodizzati rossi

- Coperchio frizione Rekluse
- Pompa frizione idraulica Magura*
- Protezioni telaio Vibram con effetto super grip

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

- Frizione Rekluse Core Manual Rinforzata
- Frizione Rekluse Radius CX automatica
- Impianto di scarico completo Akrapovič
- Serbatoio in fibra di carbonio CMT
- Gruppo frizione idraulica “Honda World Enduro Team” con carter ricavato dal pieno

4. Specifiche Tecniche CRF300RX 2027 (special)

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico, quattro tempi, raffred. a liquido, DOHC
Cilindrata	295,5 cc
Alesaggio e Corsa	86 mm x 50,9 mm
Rapporto di compressione	12,9:1
Capacità olio	1,25 L
SISTEMA DI ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica
Capacità serbatoio	7,7 L
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco a bagno d’olio
Tipo	Manuale a 5 marce sempre in presa
Trasmissione finale	A catena con O-ring
TELAIO	
Tipo	Doppia trave in alluminio
DIMENSIONI	
L x L x A	2.178 x 839 x 1.278 mm

Interasse	1.478 mm
Inclinaz. cannotto di sterzo	27°26’
Avancorsa	116 mm
Altezza sella	958 mm
Luce a terra	331 mm
Peso	104 kg
SOSPENSIONI	
Sospensione ant.	Forcella a molla con steli rovesciati Showa da 49 mm (Hitachi Astemo, Ltd), escursione 310 mm
Sospensione post.	Monoammortizzatore Showa (Hitachi Astemo, Ltd.) con leveraggio Honda Pro-Link, escursione asse di 308 mm
RUOTE	
Cerchio ant.	21 x 1,6 pollici con raggi in alluminio
Cerchio post.	18 x 2,15 pollici con raggi in alluminio
Pneumatico ant.	90/90-21 Metzeler Six Days Extreme (Michelin Enduro II)
Pneumatico post.	140/80-18 Metzeler Six Days Extreme (Michelin Enduro II)
FRENI	
Ant.	Disco flottante da 260 mm, impianto idraulico
Post.	Disco flottante da 240 mm, impianto idraulico

*Tutte le specifiche tecniche sono provvisorie e soggette a cambiamenti senza preavviso.