

HONDA CRF300 RALLY 2025

Data del comunicato stampa: 5 novembre 2024

Aggiornamento modello 2025: la piccola dual purpose dalla vocazione rallystica di Honda riceve **aggiornamenti** per il 2025 che includono **nuovi indicatori di direzione a LED** e **modifiche** mirate ad una migliore **gestione** e dispersione del **calore del monocilindrico**, che guadagna l'omologazione **Euro5+**. Inoltre, le **sospensioni** a lunga escursione sono state riviste e **messe a punto** nello **smorzamento idraulico**. Rinnovata anche la colorazione 'Extreme Red' che vanta lo stesso schema cromatico della moto ufficiale per la Dakar.

Nuovo modello 2021: la piccola avventuriera di Honda cresce di cilindrata e offre maggiore potenza e più coppia su tutto l'arco di giri, grazie anche alla nuova fasatura della distribuzione e a sistemi di aspirazione e scarico riprogettati. I rapporti del cambio accorciati sono coadiuvati da una sesta marcia lunga, mentre la frizione assistita con antisaltellamento garantisce un controllo sicuro della ruota posteriore nel caso di scalate repentine. La manovrabilità migliora su tutti i terreni, favorita da elementi quali il nuovo forcellone, il telaio con flessibilità laterale più pronunciata, la maggiore altezza da terra, le sospensioni a lunga escursione e la posizione di guida comoda. Il serbatoio più capiente aumenta l'autonomia, mentre la sella montata più in basso e su un supporto in gomma – così come gli inserti anti-scivolo sulle pedane – aumenta il comfort in marcia. Il manubrio è provvisto di pesi interni per ridurre le vibrazioni, gli indicatori di direzione sono montati su supporti flessibili e il nuovo quadro strumenti LCD, ora con indicatore della marcia inserita, facilita la lettura dei valori. Il peso con il pieno è di 153 kg.



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Una moto di piccola cilindrata, per definirsi veramente *dual-purpose*, deve sapersi adattare a tutti gli scenari possibili. Proprio come la nuova CRF300 Rally. È a suo agio nel traffico cittadino – grazie alle dimensioni compatte, al peso ridotto e all’eccezionale manovrabilità – ma allo stesso tempo le sospensioni a lunga escursione, la sella bassa e la cospicua altezza da terra la rendono estremamente divertente sia su asfalto che in fuoristrada. E grazie al capiente serbatoio, è una piccola moto pronta a portarti lontano. Un mezzo così offre infinite opportunità di utilizzo agli amanti delle due ruote, indipendentemente dalla loro esperienza.

Grazie al suo DNA derivato dai rally, la prima CRF250 Rally portò sul mercato una ventata di freschezza nel 2017. Oltre ad essere una moto pronta a tutto, anche per una tappa nel deserto, trasmetteva tutto il suo spirito indomito a chi cercava una moto leggera, affidabile, divertente.

Nel 2021, accanto alla CRF300L (vedere cartella stampa dedicata), apparve la CRF300 Rally: una moto brillante e inarrestabile, pronta a girare il mondo o... il quartiere, con lo stesso approccio avventuroso

Per il **2025** la CRF300 Rally riceve aggiornamenti che ne migliorano efficacia, affidabilità e look, per restare la regina delle piccole ‘dual-purpose’.

*Disponibile separatamente la cartella stampa dedicata alla CRF300L.

2. Panoramica del modello

Il motore di 286 cc della CRF300 Rally eroga 27,3 CV a 8.500 giri/min e 26,6 Nm a 6.500 giri/min. La fasatura delle camme di aspirazione, così come i sistemi di aspirazione e scarico, garantiscono valori di coppia e potenza elevati già ai medi regimi. I rapporti al cambio sono corti fra la 1^a e la 5^a marcia per favorire la reattività della moto, mentre la 6^a è lunga per offrire un’andatura rilassata a velocità sostenute. La frizione assistita con antisaltellamento mantiene ottimale l’aderenza dello pneumatico posteriore in caso di scalate repentine, alleggerendo inoltre lo sforzo alla leva.

Per il **2025** il sistema di raffreddamento è stato aggiornato permettendo una **migliore dispersione** del **calore** grazie alla ventola riposizionata e al **fianchetto** di sinistra **ridisegnato**. Inoltre, la CRF300 Rally guadagna l’omologazione **Euro5+**.

La conformazione del telaio e la struttura in alluminio del forcellone e della piastra inferiore di sterzo contribuiscono al peso complessivo contenuto, oltre a bilanciare perfettamente la rigidità a tutto vantaggio della risposta e del feeling. La geometria di sterzo è calibrata di conseguenza, così come l’escursione delle **sospensioni** – **riviste** nella messa a punto dello **smorzamento idraulico** per il **2025** – e l’altezza da terra.

Nella silhouette affilata della carenatura trovano spazio un capiente serbatoio da 12,8 litri, una sella ampia e confortevole e un originale gruppo ottico asimmetrico con due luci e i **nuovi indicatori di direzione a LED** (novità **2025**). L’avanzato display digitale LCD con lettere scure su fondo chiaro e la posizione di guida naturale assicurano tutta la destrezza necessaria nelle scorribande in fuoristrada e nelle manovre in città.

Per il **2025** la CRF300 Rally è disponibile nella colorazione:

- ‘Extreme Red’ con grafica bianca e blu - **AGGIORNATO**

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

- **Monocilindrico DOHC, di 286 cc**
- **Potenza massima di 27,3 CV (20,1kW) e picco di coppia di 26.6Nm**
- **Migliorata la gestione del calore dal radiatore**
- **Rapportatura del cambio che sfrutta sia l'accelerazione che la velocità di crociera**
- **Frizione assistita con antisaltellamento, con sforzo alla leva minimo**
- **Omologazione Euro5+**

Il motore monocilindrico bialbero (DOHC) raffreddato a liquido ha una cilindrata di 286 cc. Alesaggio e corsa sono pari a 76x63 mm. Il rapporto di compressione è di 10,7:1. La potenza raggiunge il picco di 27,3 CV a 8.500 giri/min, mentre la coppia è di 26,6 Nm a 6.500 giri/min.

Per sfruttare tutta la potenza e la coppia disponibili ottimizzando al contempo ripresa e accelerazione, i rapporti del cambio fra la 1^a e la 5^a sono corti, mentre la 6^a è lunga per assicurare una marcia più confortevole in autostrada e in generale durante gli spostamenti. La frizione assistita con antisaltellamento, inoltre, diminuisce lo sforzo alla leva ed evita il bloccaggio della ruota posteriore in caso di scalate molto decise, indispensabile per assicurare sicurezza e controllo della moto in ogni situazione. La velocità massima tocca i 135 km/h.

La fasatura e le rampe delle camme di aspirazione sono state espressamente disegnate per una risposta generosa ai regimi medio-bassi, ossia i più frequenti in città e in fuoristrada. La candela all'iridio, unita al dosaggio estremamente preciso del carburante da parte del sistema di iniezione PGM-FI, giova all'efficienza della combustione e contribuisce a rientrare negli stringenti parametri della normativa antinquinamento **Euro5+**.

Per ridurre le perdite interne dovute all'attrito il cilindro è disassato, mentre il pistone è realizzato con un materiale superficiale speciale e un rivestimento al molibdeno. La pompa dell'olio è dotata di una struttura di sfiato interna che impedisce l'aerazione dell'olio non in pressione. Il perno di banco sfrutta un semicuscinetto metallico inserito a pressione, mentre i cuscinetti dell'albero motore utilizzano bronzine in ghisa. Un contralbero di bilanciamento primario riduce ulteriormente le vibrazioni.

Per il **2025** il **fianchetto** laterale di sinistra è stato **ridisegnato** per convogliare l'aria calda lontano dal pilota. Inoltre, la CRF300 Rally guadagna l'omologazione **Euro5+** con emissioni di CO₂ pari a 73 g/km (ciclo medio WMTC).

3.2 Telaio e ciclistica

- **Telaio in acciaio per assicurare manovrabilità e agilità su tutti i terreni**
- **Grande leggerezza complessiva**
- **Perfetto bilanciamento della rigidità, altezza da terra da vera enduro**
- **Sospensioni a lunga escursione con smorzamento idraulico rivisto**

La CRF300 Rally pesa 153 kg con il pieno di benzina. Il forcellone monoblocco in alluminio è garanzia di resistenza ed efficacia. Il registro tendicatena è realizzato in alluminio estruso. La piastra inferiore della forcella è in alluminio. La forcella Showa a steli rovesciati da 43 mm ha un'escursione di 260 mm, mentre la costante elastica della molla e il set-up dell'ammortizzatore sono stati modificati in modo da assicurare una risposta perfetta su diversi tipi di terreno, a qualsiasi velocità. L'escursione ruota della posteriore è di 260 mm, mentre

l'ammortizzatore Showa ha design monotubo. Entrambe le **sospensioni** sono state **messe a punto** nello **smorzamento idraulico** per il modello **2025**, andando così a migliorare il punto di contatto dello pneumatico con il terreno creando una piattaforma dinamica più stabile e confortevole per il pilota.

L'altezza da terra è di 275 mm. L'inclinazione del canotto di sterzo e l'avancorsa si attestano rispettivamente sui 27,5° e 109 mm, con interasse di 1.455 mm.

Il freno anteriore prevede un disco da 296 mm con pinza a due pistoncini, mentre il freno posteriore è dotato di un disco da 220 mm morso da una pinza a singolo pistoncino, il cui cilindro leggero integrato è in comune con le vere enduro da gara. Ispirato ai modelli CRF250R/CRF450R da competizione è il design a margherita dei dischi, capaci di mantenersi puliti anche sui fondi più impegnativi. L'ABS a due canali è di serie ed è disinseribile al posteriore.

I leggerissimi cerchi in alluminio da 21" all'anteriore e 18" al posteriore accrescono la stabilità riducendo ulteriormente le masse non. Il disegno degli pneumatici tassellati (80/100-21 51P all'anteriore e 120/80-18 62P al posteriore) garantisce una trazione ottimale su strada e, all'occorrenza, possono essere montate coperture specialistiche per chi intende affrontare il fuoristrada più impegnativo

3.3 Stile ed equipaggiamento

- **Carenatura snella e leggera con serbatoio da 12,8 litri**
- **Nuovi indicatori di direzione compatti a LED**
- **Sella ampia montata su supporto in gomma, per il massimo comfort in marcia**
- **Display LCD chiaro, intuitivo e leggero con nuova presa di ricarica USB-C al lato**

Fin dal primo sguardo, la CRF300 Rally ispira avventure lontane. Molti dei suoi elementi derivano direttamente dalla CRF450 Rally, come il cupolino "sospeso", la carenatura superiore e inferiore e i convogliatori laterali che riparano efficacemente le gambe del pilota dagli agenti esterni. Gli ampi paramani forniscono un'ulteriore protezione sia alle mani che alle leve del freno e della frizione. Il paracoppa salvaguarda il motore da eventuali danni e la leva del pedale del cambio è provvista di una testa snodata.

La sezione centrale della moto ha uno stile 100% offroad. Il serbatoio può contenere 12,8 litri di benzina, permettendo percorrenze superiori ai 400 km con un pieno grazie anche agli efficientissimi consumi (32,3 km/l nel ciclo medio WMTC).

Sul display LCD le informazioni comprendono: indicatore della marcia inserita, autonomia residua, consumi, velocità media. Il gruppo ottico è formato da due luci asimmetriche e compatte a LED come gli **indicatori di direzione** - anch'essi a **LED** per il **2025**.

4. Accessori

Una gamma di Accessori Originali Honda è disponibile per la CRF300 Rally.

- Top Box da 38 L con schienalino e borsa interna opzionali
- Piastra portapacchi posteriore con supporto
- Paracoppa
- Presa di ricarica USB-C
- Manopole riscaldabili

5. Caratteristiche tecniche Honda CRF300 Rally 2025

MOTORE	
Tipo	4T monocilindrico bialbero (DOHC) a 4 valvole, raffreddato a liquido, Euro5+
Cilindrata	286 cc
Alesaggio x Corsa	76 mm x 63 mm
Rapport di compressione	10,7:1
Potenza massima	27,3 CV (20,1 kW) a 8.500 giri/min
Coppia massima	26,6 Nm a 6.500 giri/min
Emissioni acustiche	86 dB
Velocità massima	135 km/h
Capacità olio motore	1,8 L
Avviamento	Elettrico
SISTEMA DI ALIMENETAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	12,8 L
Emissioni CO ₂ (ciclo medio WMTC)	73 g/km
Consumi	32,3 km/l
IMPIANTO ELETTRICO	
Tipo batteria	AGM
Capacità batteria	12 V 7 Ah
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, assistita con antisaltellamento
Cambio	Manuale a sei rapporti
Trasmissione finale	A catena
TELAIO	
Tipo	Semi-doppia culla in acciaio
CHASSIS	
Dimensioni (LxLxA)	2.230 mm x 920 mm x 1.415 mm
Interasse	1.455 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27,5°
Avancorsa	109 mm
Altezza sella	885 mm
Luce a terra	275 mm
Peso con il pieno	153 kg
Raggio di sterzata	2,3 m
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella a steli rovesciati da 43 mm, escursione 234 mm
	(Corsa sospensione 260mm)
Posteriore	Forcellone in alluminio, monoammortizzatore, leveraggio Pro-Link

RUOTE	
Cerchio ant.	In alluminio, a raggi, da 21"
Cerchio post.	In alluminio, a raggi, da 18"
Pneumatico ant.	80/100-21M/C 51P
Pneumatico post.	120/80-18M/C 62P
FRENI	
ABS	A 2 canali
Anteriore	Disco singolo flottante da 296mm x 3,5 mm, pinza a 2 pistoncini
Posteriore	Disco singolo wave da 220 mm x 4,5 mm, pinza monopistoncino
STRUMENTAZIONI ED ELETTRONICA	
Cruscotto	LCD
Faro	LED
DLR	Sì
Illuminazione posteriore	Lampadina a bulbo

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.

Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla normativa WMTC. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con un solo pilota e senza accessori opzionali aggiuntivi. I consumi di carburante effettivi possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici, dell'installazione di accessori, del carico, del peso di conducente e passeggero e di altri fattori.