

HONDA CRF250R 2027

Data del comunicato stampa: 28 maggio 2026

Aggiornamenti modello 2027: la combinazione tra la **nuova grafica** e i **nuovi colori** derivati HRC conferiscono alla **CRF250R 2027** uno stile ancora più deciso e distintivo, in continuità con il profondo aggiornamento introdotto per il model year 2025. Inoltre, **per il 2027** la versione CRF250RWE assumerà inoltre la **nuova denominazione Honda CRF250R HRC-WE**, mantenendo la componentistica di alto livello per incrementare ulteriormente prestazioni e appeal della moto.

Caratteristiche modello 2025: il miglioramento della stabilità in curva, soprattutto sui tracciati più tecnici e impegnativi, senza alcuna perdita di agilità, è stato il risultato di una completa riprogettazione della CRF250R 2025. Un telaio rinnovato al 70%, insieme a numerosi aggiornamenti della ciclistica, a sospensioni Showa completamente nuove e a una pinza freno anteriore Nissin a due pistoncini, hanno rappresentato gli interventi principali alla base dell'incremento prestazionale.

Le specifiche tecniche del modello 2025 presentano un albero motore rivisto, una risposta dell'acceleratore ottimizzata, una migliore percezione della coppia ai medi regimi e una maggiore estensione della potenza oltre il picco, grazie a modifiche ai sistemi di aspirazione/scarico e alle tarature del sistema ad iniezione PGM-FI.

La dotazione elettronica dal 2025 comprende inoltre il nuovo Honda Selectable Torque Control (HSTC) a 3 livelli, oltre al Launch Control e al selettore modalità motore EMSB (Engine Mode Select Button). Nuove sovrastrutture ed una grafica aggiornata, completavano l'evoluzione del modello.



Indice:

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

1. Introduzione

La categoria MX2 è una sfida continua, e la Honda CRF250R ha dimostrato di essere un'arma all'altezza della competizione. L'evoluzione del modello è stata costantemente guidata dall'esperienza maturata sui campi gara, attraverso continui aggiornamenti e progressivi affinamenti, fino a diventare una piattaforma capace di offrire il massimo potenziale sia all'appassionato amatoriale di motocross sia al pilota professionista, metro dopo metro e giro dopo giro.

Per il 2018, la CRF250R è stata completamente riprogettata seguendo la direzione tecnica introdotta dalla CRF450R 2017, adottandone il telaio di settima generazione con una geometria rivista e dotata di sospensioni Showa dedicate. È stata inoltre equipaggiata con un motore DOHC completamente nuovo e con mappature motore selezionabili; l'ergonomia orientata al pilota ha garantito il mantenimento di una moto da motocross sfruttabile anche dagli utenti amatoriali, in funzione del proprio livello di guida.

Per il 2019, la CRF250R ha beneficiato di un incremento della coppia ai bassi regimi grazie a un ampio lavoro di sviluppo su aspirazione e scarico, oltre all'introduzione dell'HRC Launch Control, di una pinza freno anteriore migliorata e del manubrio Renthal Fatbar con posizione regolabile. Nel 2020 il modello ha compiuto un ulteriore passo avanti adottando il telaio e il forcellone della CRF450R 2019, insieme ad un motore con un'erogazione più corposa ai medi regimi.

Per il 2022 sono stati introdotti importanti aggiornamenti tecnici, in grado di migliorare sia le prestazioni del motore sia l'agilità dinamica con l'adozione delle evoluzioni ciclistiche derivate dalla CRF450R 2021. Il motore ha evidenziato un incremento della coppia ai bassi regimi per sfruttare al meglio il nuovo telaio, oltre ad un sensibile miglioramento in termini di robustezza e durata.

Il 2025 ha rappresentato un cambiamento radicale per la CRF250R, analogamente a quanto avvenuto contemporaneamente per la CRF450R 2025. Grazie a un telaio completamente nuovo, sospensioni riviste, un motore dalla risposta più aggressiva e nuove sovrastrutture ridisegnate per offrire ai piloti un ulteriore vantaggio in termini prestazionali.

Per il 2027, le grafiche rinnovano profondamente l'estetica della CRF250R, uniformando le combinazioni cromatiche con le Honda HRC ufficiali che gareggiano nel Mondiale.

2. Panoramica del modello

Stabilità e controllo migliorati, soprattutto nelle condizioni di pista più difficili, sono stati tra gli obiettivi progettuali della CRF250R 2025. Il telaio a doppio trave in alluminio è stato riprogettato per il 70%, con una distribuzione della rigidità completamente rivista, insieme a nuovi punti di fissaggio del telaietto posteriore. Nuove piastre e canotto di sterzo, nuovo perno ruota anteriore con relativo sistema di serraggio sui piedini, oltre a un sistema Pro-Link aggiornato sono stati i punti cardine dell'evoluzione.

Le sospensioni Showa sono state completamente riprogettate, con tarature specifiche per la 250, al fine di garantire una progressione costante e una risposta uniforme lungo tutta l'escursione. Sia la forcella da 49 mm sia il monoammortizzatore hanno ricevuto nuove regolazioni; inoltre, l'ammortizzatore è stato progettato per risultare molto più semplice da rimuovere riducendo i tempi di manutenzione.

La nuova pinza freno di derivazione HRC presenta un corpo lavorato meccanicamente oltre a pistoncini e sedi delle guarnizioni rivisti per migliorare l'efficacia della risposta sulla leva anche in condizioni di stress termico, riducendo di conseguenza l'affaticamento del pilota.

Per una miglior risposta all'acceleratore, garantire una trazione ottimale e allo stesso tempo mantenere una potenza elevata oltre il regime di picco massimo, il motore DOHC a 4 valvole combina un'aspirazione dal flusso dell'aria più rettilineo ed un collettore di scarico più lineare ad una nuova mappatura del sistema di iniezione PGM-FI. Il silenziatore è inoltre conforme ai nuovi regolamenti FIM in materia di rumorosità.

Le linee pulite e filanti delle sovrastrutture e dei convogliatori laterali sono ora valorizzate da una grafica completamente rinnovata che rispecchia quelle delle Honda HRC ufficiali che gareggiano nel Campionato del Mondo.

3. Caratteristiche Principali

3.1 Telaio

- ***Telaio a doppia trave in alluminio che migliora la stabilità***
- ***Sospensioni Showa all'anteriore e al posteriore per prestazioni più lineari su tutta l'escursione***
- ***Geometria del leveraggio Pro-Link***
- ***Pinza freno anteriore sviluppata da HRC più precisa e costante.***

La CRF250R 2025 – già celebre per la sua estrema leggerezza e agilità – condivide esattamente lo stesso telaio della CRF450R 2025 alzando ancor di più l'asticella in termini di manovrabilità, 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% con l'obiettivo di migliorare la stabilità complessiva dello chassis nell'affrontare le piste più complicate. Nuova semi-doppia culla anteriore, longheroni e traverse laterali che si combinano con un nuovo attacco sullo snodo superiore dell'ammortizzatore e sul braccio tendicatena, per generare l'8% in più di rigidità torsionale e incrementare la stabilità. Il rapporto tra rigidità torsionale e rigidità laterale è aumentato del 5%, migliorando le prestazioni in curva.

La rigidità torsionale verticale è aumentata del 4%, eliminando gli effetti di deformazione e migliorando la stabilità alle alte velocità; il telaietto posteriore è ora montato su piastre disassate (anziché direttamente sulle travi del telaio). Questa modifica riduce del 27% 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. Oltre ai foderi della forcella è stato rivisto anche il perno ruota anteriore, dando alla configurazione YM25 una rigidità maggiore generale, ma riducendo del 6% la variazione di rigidità durante le fasi di compressione. Il forcellone in alluminio da 585,2 mm è rimasto invariato

Inclinazione canotto di sterzo e avancorsa: 28°24'/117 mm. Interasse di 1.483 mm e luce a terra di 330 mm. Il peso a secco è 102 kg (con il pieno 107 kg) con una distribuzione dei pesi del 48,6% all'anteriore e del 51,4% al posteriore (con il pieno).

La forcella a molla Showa rovesciata da 49 mm è stata rinnovata per il modello 2025 da cima a fondo in ogni sua componente, dalla rigidità esterna alle parti interne, ridisegnate per offrire un miglior controllo su tutta la corsa. L'escursione è di 310 mm e dispone di 16 "click" per la regolazione dell'estensione e altrettanti per la regolazione della compressione; tutte le impostazioni sono state riviste per il 2025.

Abbinata alle modifiche apportate alla forcella, anche l'ammortizzatore Showa è stato rivisto per offrire 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, tutte impostazioni riviste per il model year 2025. La struttura del leveraggio Pro-Link adesso è più rigida dell'11%, con rapporto ottimizzato per fornire un controllo degli impatti più efficace. L'escursione dell'asse ruota è di 308 mm.

Sulla CRF250R 2025 è stato riprogettato anche l'alloggiamento del monoammortizzatore per facilitare gli interventi – con solo quattro componenti da smontare – dimezzando i tempi di rimozione e sostituzione

Prendendo spunto dalle parti utilizzate dalle moto da corsa ufficiali HRC, la pinza freno anteriore a doppio pistoncino è stata ridisegnata e utilizza adesso nuovi pistoncini e nuove sedi per le guarnizioni di tenuta. Il nuovo design riduce il gioco della leva del 57% quando la temperatura della pinza è elevata, riducendo la pressione al comando del 25% sotto stress termico. Migliora così l'efficacia della risposta sulla leva, riducendo di conseguenza l'affaticamento del pilota. Il disco a margherita da 260 mm è invariato; la pinza posteriore mono pistoncino è abbinata a un disco a margherita da 240 mm.

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 19 x 1,85 pollici. Gli pneumatici Pirelli MX32 sono di primo equipaggiamento nelle misure 80/100-R21 anteriore e 100/90-R19.

Il profilo delle plastiche lascia massima libertà di movimento al pilota. I convogliatori e i fianchetti laterali sono stati aggiornati per il YM25, mantenendo l'attuale filosofia di design di tutti i 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.

Tutti i modelli della famiglia CRF250 e 450 model year 2027 adottano una nuova veste grafica coordinata, che unifica sotto un'unica identità visiva le attività Honda Racing, sia on-road sia off-road. Il serbatoio carburante in titanio ha una capacità di 6,3 litri.

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 più diretto che migliora la risposta e la coppia al comando dell'acceleratore***
- ***Collettore di scarico più rettilineo che incrementa la spinta ai medi e agli alti regimi***
- ***Nuovo albero motore, più rigido sui perni di biella, ne migliora l'inerzia***
- ***Prestazioni migliorate oltre i giri di massimo picco di potenza.***

Il motore di 249,4 cc DOHC 4V della CRF250R ha da tempo imposto nella categoria una potenza specifica agli alti che è una delle migliori rispetto alla concorrenza, ma è anche in grado di sviluppare coppia già ai bassi regimi. L'obiettivo del modello YM25 è 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 interamente riprogettato ha caratteristiche di maggiore rigidità sul perno di biella con un conseguente miglioramento del momento di inerzia e possibilità di girare più velocemente e più in alto. Inoltre, il percorso del flusso di alimentazione – attraverso le prese d'aria, l'airbox, il cornetto di aspirazione e il corpo farfallato – è più diretto rispetto al modello precedente, migliorando la risposta dell'acceleratore.

Anche il sistema di scarico ridisegnato utilizza un percorso più rettilineo e fluido per l'espulsione dei gas rispetto al modello precedente, migliorando 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, 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.

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

- ***Equipaggiata del 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)***
- ***Sistema di impostazioni HRC per personalizzare le modalità Aggressive e Smooth***

Il controllo di coppia **HSTC** – così come sulla CRF450R – 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 sdruciolevole 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 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.



CRF250R HRC WORKS EDITION

Per il **2027**, la CRF250RWE viene rinominata **CRF250R HRC Works Edition**, in linea con la denominazione della sorella maggiore 450. Beneficia di tutti gli aggiornamenti apportati nel 2025 alla CRF250R, inoltre la versione **CRF250R HRC-WE** è equipaggiata con altri componenti che migliorano sia le prestazioni che la desiderabilità del modello.

Costruita nello stesso stabilimento della CRF250R a Kumamoto, la CRF250R HRC-WE per il modello 2027 monta di serie il silenziatore Yoshimura e il filtro aria TwinAir per migliorare la gestione dei flussi d'aria in entrata e in uscita. Tempi di accensione dedicati, impostazioni specifiche e un'esclusiva nuova frizione idraulica per aiutare il pilota. La CRF250R HRC-WE ora adotta il sistema di frizione idraulica, con cilindro spingidischi rivisto, che riduce lo sforzo alla leva del 16% rispetto al sistema a cavo. Inoltre, riduce il gioco frizione all'aumentare della temperatura di esercizio.

Condotti e luce delle valvole di aspirazione e scarico sono rifinite a mano da artigiani specializzati nello stabilimento di Kumamoto per rimuovere eventuali micro-imperfezioni createsi durante il processo di fusione. Ciò rende la dinamica dei flussi più fluida migliorando l'erogazione e la potenza. A certificare e sottolineare la lavorazione speciale del motore viene incisa con il laser la scritta "CRF WORKS EDITION" direttamente sulla testata.

Il monoammortizzatore ha l'asta del pistone con trattamento al titanio sia per resistere all'usura e che per garantire un controllo ottimale dell'escursione. È abbinata la forcella anteriore completamente rivista, che ora presenta uno speciale trattamento Kashima scuro sul fodero e un trattamento superficiale al titanio sullo stelo per un'eccellente resistenza agli agenti atmosferici.

La CRF250R HRC-WE oltre alle soluzioni tecniche si distinguerà dalle altre versioni grazie anche al coperchio della testata di colore rosso metallizzato, piastre di sterzo superiore e inferiore nere, catena DID DM2 dorata, manopole Renthal, sella Throttle Jockey, cerchi DID-LTX neri, piede forcella nero anodizzato, grafiche aggiornate e incisione laser su cerchi e tappi forcella. Inoltre, il pomellino sul tappo della forcella permette la regolazione della compressione senza l'utilizzo di attrezzi.

4. Caratteristiche tecniche Honda CRF250R 2027

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico, quattro tempi, raffredd. a liquido, DOHC
Cilindrata	249,4 cc
Alesaggio e Corsa	79 mm x 50,9 mm
Rapporto di compressione	13,9:1
Capacità olio	1,25 L
SISTEMA DI ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica
Capacità serbatoio	6,3 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	2.179 x 827 x 1.262 mm
Interasse	1.483 mm
Inclinaz. canotto di sterzo	28°24'
Avancorsa	117 mm
Altezza sella	955 mm
Luce a terra	330 mm
Peso	102 kg (107 kg con pieno) [CRF250R HRC-WE 103 kg (107 kg con pieno)]
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.	19 x 1,85 pollici con raggi in alluminio (CRF250R) 19 x 2,15 pollici con raggi in alluminio (CRF250RWE)
Pneumatico ant.	80/100-21 PIRELLI MX32 MIDSOF(T) (CRF250R) 80/100-21 Dunlop MX33F (CRF250RWE)
Pneumatico post.	100/90-19 PIRELLI MX32 MIDSOF(T) (CRF250R) 110/90-19 Dunlop MX33 (CRF250RWE)
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.

#Si prega di notare che i valori riportati sono risultati ottenuti da Honda in condizioni di prova standardizzate prescritte dal WMTC. I test sono condotti su banco a rulli utilizzando una versione standard del veicolo, con un solo conducente e senza equipaggiamenti opzionali aggiuntivi. I consumi effettivi possono variare in base allo stile di guida, alla manutenzione del veicolo, alle condizioni meteorologiche, allo stato del fondo stradale, alla pressione degli pneumatici, all'installazione di accessori, al carico, al peso di conducente e passeggero e ad altri fattori.