

HONDA CRF450R 2027

Data del comunicato stampa: 28 maggio 2026

Nuovo modello 2027: *la rivoluzione supera l'evoluzione. Per il 2027 la Honda CRF450R è di fatto una moto **completamente nuova**. Il più importante aggiornamento degli ultimi dieci anni ha portato il modello da cross di punta di Honda a essere rinnovato in ogni aspetto. Al **centro del progetto** c'è un **inedito motore di 449,5 cc, più grintoso e performante**, capace di erogare **maggiore potenza (+10,3%) e più coppia (+3,7%)** grazie a un **alesaggio maggiorato, una corsa più corta e valvole di aspirazione e scarico di diametro superiore**, oltre a un **nuovo pistone, un nuovo albero motore e a un rapporto di compressione più elevato**. Abbinato ad un **cambio più compatto con rapporti rivisti** e ad un'**innovativa frizione**, il propulsore offre prestazioni amplificate su qualsiasi tipo di terreno. La **maneggevolezza è stata affinata, la stabilità incrementata per una guida più intuitiva** anche nelle condizioni di pista più difficili, grazie a un **telaio riprogettato per il 70% della struttura**, abbinato a un **nuovo telaietto posteriore in alluminio più lungo** e a **sospensioni totalmente riviste**. Un **pacchetto elettronico aggiornato** perfeziona ulteriormente il potenziale prestazionale, mentre le nuove sovrastrutture migliorano il comfort del pilota.*

*Inoltre, per il 2027 la straordinaria **Honda CRF450 HRC-WE** prende il posto della precedente CRF450RWE e si distingue per **componenti speciali derivati dalle competizioni e una livrea ispirata alle moto ufficiali HRC che gareggiano nel Mondiale**, elementi che ne esaltano ulteriormente prestazioni e fascino.*



Indice:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. CRF450R-WE
5. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

La Honda CRF450R rappresenta il punto di riferimento tra le moto da cross fin dalla sua introduzione nel lontano 2002. Il suo progetto è sempre stato orientato a offrire al pilota – sia amatore sia professionista – il massimo controllo grazie a un perfetto equilibrio tra bilanciamento e agilità. Il tutto, naturalmente, accompagnato dalla qualità costruttiva, affidabilità e durata nel tempo per cui Honda è rinomata da decenni.

Un progetto in continua evoluzione. Nel 2017, la più famosa moto da cross in Europa è stata completamente riprogettata da zero, con un telaio interamente nuovo e un significativo incremento delle prestazioni agli alti regimi grazie a un motore completamente inedito.

L'avviamento elettrico è stato introdotto di serie nel 2018 (optional nel 2017), mentre nel 2019 una testata sviluppata da HRC ha aumentato sensibilmente potenza e coppia; è stato inoltre aggiunto il launch control HRC. Nel 2020YM la CRF450R è stata implementata con un'elettronica più sofisticata che prevedeva il sistema Honda Selectable Torque Control (HSTC).

Nel 2021, fatta eccezione per le ruote ed il basamento del motore, la CRF 450R era di fatto una moto completamente nuova, sviluppata attingendo ampiamente dall'esperienza maturata con la CRF450RW vincitrice del Campionato Mondiale MXGP 2019. Il modello 2023 ha giovato di numerosi aggiornamenti al motore e al telaio, migliorando e rendendo più fluida l'erogazione della coppia ai bassi regimi e incrementando la stabilità dell'avantreno. Lo sviluppo della CRF450R è sempre andato di pari passo con le esigenze dei piloti ufficiali HRC impegnati nel mondiale MXGP e la CRF450R 2025 è stata progettata per rendere più facile la guida ad alte velocità sui tracciati più difficili, grazie a una maggiore stabilità senza compromettere la precisione in curva. Nel 2025 è stato inoltre dotato di un impianto frenante anteriore molto più performante.

Per il 2027 l'evoluzione ha lasciato spazio alla rivoluzione. Pur mantenendo i punti di forza del modello precedente, la **CRF450R introduce un motore completamente nuovo e decisamente più potente**, inserito in un **telaio riprogettato e più leggero**, **abbinato a sospensioni sviluppate per garantire al pilota la miglior esperienza di guida**. Ogni dettaglio della nuova CRF deriva direttamente dall'esperienza maturata nelle competizioni di livello mondiale.

Per questo, a distanza di 24 anni dal suo debutto, la CRF450R continua a incarnare l'essenza più pura del racing: una vera moto da competizione sviluppata direttamente da Honda Racing Corporation, disponibile per ogni appassionato presso il proprio Concessionario di fiducia.

2. Panoramica del modello

Ogni aggiornamento della CRF450R è stato sviluppato con un obiettivo preciso: offrire al pilota una moto realmente competitiva. I numeri parlano chiaro fin dal primo sguardo: +10,3% di potenza e +3,7% di coppia, abbinati a una significativa riduzione di peso di 4,5 kg, per un valore complessivo di appena 102,7 kg senza carburante. Il risultato è una maggior accelerazione, una risposta più rapida al tocco del gas e un'incredibile sensazione di leggerezza e agilità in ogni tipo di tracciato.

L'incremento prestazionale nasce innanzitutto da un motore più efficiente e capace di raggiungere regimi di rotazione ancora più elevati. La nuova unità, completamente riprogettata e più compatta, adotta un alesaggio maggiorato, un nuovo pistone con cielo rivisto e un albero motore inedito che consente una corsa più corta e un rapporto di compressione più elevato. Alle valvole di aspirazione in titanio di maggiore diametro si affiancano nuove valvole di

scarico, anch'esse in titanio, mentre la distribuzione UNICAM aggiornata migliora l'efficienza fluidodinamica, permettendo al motore di "respirare" meglio e di erogare una potenza più corposa, efficace e facilmente sfruttabile.

La trazione in uscita di curva è stata ulteriormente migliorata grazie a una trasmissione più compatta con rapporti rivisti, in grado di aumentare la spinta alla ruota posteriore su un range di velocità più ampio, consentendo al pilota di anticipare l'apertura con maggiore sicurezza. La frizione introduce inoltre, per la prima volta al mondo, un sistema **Back Torque Limiter** (BTL) attivato tramite smorzatore in gomma, che offre un funzionamento antisaltellamento più raffinato, sviluppato e validato direttamente da HRC nel mondiale MXGP. Anche il motorino di avviamento è stato completamente riprogettato per ridurre peso e ingombri.

Il controllo è importante tanto quanto le prestazioni assolute, e il pacchetto elettronico riflette perfettamente questa filosofia. L'HRC Launch Control e l'Honda Selectable Torque Control (HSTC) sono stati aggiornati con configurazioni derivate direttamente dalle moto ufficiali, offrendo una risposta più precisa e adattabile alle diverse condizioni del tracciato. L'Engine Mode Select Button (EMSB) continua inoltre a garantire al pilota un controllo immediato del carattere del motore, permettendo di personalizzare l'erogazione in funzione dello stile di guida e delle esigenze del percorso.

La ciclistica è stata resa ancora più precisa, stabile e intuitiva anche nelle condizioni di pista più impegnative grazie a un telaio nuovo al 70%. Nuove sezioni strutturali, materiali ottimizzati e processi produttivi evoluti hanno aumentato la rigidità complessiva senza incrementare il peso rispetto al modello 2026. Questo nuovo telaio lavora in perfetta sinergia con un forcellone in alluminio completamente nuovo e più leggero, ottimizzato nelle forme, non solo per migliorare le prestazioni dinamiche, ma anche per facilitare l'accesso durante la manutenzione del filtro aria.

Il pacchetto sospensioni Showa aggiornato migliora ulteriormente la scorrevolezza in ambedue i comparti anteriore e posteriore, assicurando uno smorzamento più confortevole ma allo stesso tempo più sostenuto su tutta l'escursione. A completare il pacchetto intervengono il sistema Pro-Link aggiornato, una nuova ruota posteriore con relativo mozzo e uno pneumatico posteriore Dunlop MX34 di dimensioni maggiorate.

Anche le sovrastrutture sono state completamente ridisegnate: la nuova ergonomia garantisce al pilota maggiore libertà di movimento, migliorando al tempo stesso prestazioni, controllo e facilità d'utilizzo. La capacità del serbatoio aumenta di 0,8 litri, garantendo una maggiore autonomia in pista, mentre i nuovi spoiler del radiatore ed i fianchetti laterali ridisegnati migliorano la libertà di movimento del pilota, favorendo percorrenza in curva e accelerazione. La nuova conformazione della sella incrementa ulteriormente il feeling tra pilota e moto. Grande attenzione è stata dedicata anche alla sostenibilità, con l'introduzione di materiali riciclati in alcune componenti delle sovrastrutture, mentre l'iconica livrea HRC Tricolour rafforza il legame visivo della CRF450R con i programmi racing Honda impegnati in MotoGP e WorldSBK.

Per chi desidera un livello ancora più vicino alle prestazioni delle moto ufficiali, la CRF 450R HRC-WE in edizione limitata porta ulteriormente oltre il concetto della versione standard grazie a componentistica esclusiva Works Edition. I condotti di aspirazione e scarico rifiniti a mano, l'impianto di scarico Yoshimura in titanio e il filtro Twin Air incrementano ulteriormente le performance massime, mentre le sospensioni dedicate e dettagli premium trasformano la moto in un autentico pacchetto racing pronto gara direttamente dal concessionario.

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

- *Le specifiche riviste rappresentano il più grande cambiamento al gruppo propulsore della CRF 450R degli ultimi dieci anni*
- *Il nuovo propulsore eroga una potenza superiore del 10,3% e una coppia aumentata del 3,7% lungo tutto l'arco di erogazione*
- *Peso ridotto di 2,7 kg e struttura più compatta, con una riduzione della larghezza di 17 mm*
- *Alesaggio maggiorato, corsa ridotta, valvole di aspirazione/scarico in titanio di diametro superiore e nuova distribuzione UNICAM*
- *Pistone riprogettato, rapporto di compressione aumentato e nuovo albero motore più rigido ed efficiente*
- *Aspirazione aggiornata per incrementare il flusso d'aria; nuovo impianto di scarico più leggero e conforme alle normative AMA/FIM da 111 dB*
- *Cambio più compatto e rivisto nei rapporti, sfrutta la maggior coppia del motore aumentando la trazione e di conseguenza la velocità di accelerazione*
- *Nuova frizione più piccola e leggera con funzione antisaltellamento Back Torque Limiter (BTL) attivata tramite smorzatore in gomma, sviluppata e validata con HRC nel MXGP: prima applicazione al mondo di questo tipo*
- *Gruppo motorino d'avviamento rivisto e razionalizzato per ridurre peso e ingombri*

Il **Model Year 2027** introduce un aggiornamento radicale al motore della CRF450R in termini di dimensioni, peso e prestazioni. Il propulsore è di fatto completamente nuovo: più compatto, notevolmente più leggero e molto più potente. La potenza massima aumenta di oltre il 10,3% agli alti regimi, mentre la coppia massima cresce del 3,7%.

Rispetto al modello 2026, l'alesaggio è stato aumentato di 1 mm, raggiungendo i 97 mm, consentendo l'adozione di valvole di diametro maggiore: 40 mm per l'aspirazione e 32 mm per lo scarico (contro i precedenti 38/31 mm). La corsa è stata invece ridotta da 62,1 mm a 60,83 mm.

L'airbox riprogettato semplifica e rende più lineare il flusso d'aria diretto al motore, riducendo al minimo la resistenza dell'aria in ingresso. Nel progetto 2027 viene inoltre eliminato il coperchio presente sulla configurazione 2026.

Il filtro aria, caratterizzato da una spugna dalla densità rivista e da una forma più arrotondata, mantiene la stessa superficie filtrante del modello precedente ma riduce la resistenza al passaggio dell'aria del 10%. Nuove mappature ECU garantiscono una risposta e un controllo ottimizzati.

Anche il condotto di aspirazione è stato rivisto: ora presenta un'inclinazione maggiore di 5° ed è più corto di 10 mm, mentre l'ottimizzazione dell'angolo delle valvole incrementa ulteriormente l'efficienza del flusso in aspirazione, migliorando sia le prestazioni sia la guidabilità, elementi chiave del motore. Come in precedenza, il compatto sistema UNICAM a singolo albero a camme offre un'elevata flessibilità nella fasatura delle valvole grazie all'impiego dei bilancieri a dito. Profili camma più spinti sono gestiti da una nuova distribuzione più rigida e leggera, comandata dai bilancieri di aspirazione e scarico allineati sullo stesso asse.

Il nuovo profilo del cielo del pistone, insieme all'ottimizzazione della camera di scoppio, migliora l'efficienza della combustione portando il rapporto di compressione da 13,5:1 a 13,75:1. Sul segmento superiore del pistone è stato inoltre applicato un rivestimento DLC

(Diamond Like Coating), che riduce gli attriti e garantisce un funzionamento più stabile e costante nel tempo, con un livello di affidabilità superiore.

Il motore modello 2026 utilizzava un profilo delle spalle dell'albero motore di tipo "anchor"; per il 2027 questo è stato sostituito da un nuovo profilo "round", che incrementa la rigidità complessiva dell'albero motore. I nuovi cuscinetti di banco a rulli (in sostituzione della precedente combinazione sfere/rulli) riducono le deformazioni generate dalla pressione di combustione, convertendola in modo più efficiente in energia rotazionale e diminuendo gli attriti nei punti di supporto e d'ingranamento degli ingranaggi.

L'impianto di scarico è conforme alle normative sonore AMA/FIM (111 dB) ed è stato ottimizzato in funzione delle prestazioni. Il nuovo silenziatore è più lungo ma anche più leggero: 2,76 kg contro i precedenti 2,91 kg. Anche il collettore, pur essendo più lungo, riduce il peso di 53 g rispetto al design precedente, attestandosi a 1,111 kg.

Sviluppata direttamente sulla base delle indicazioni di HRC per ottimizzare inerzia e controllo, la frizione è completamente nuova: il diametro è stato ridotto di 7 mm, raggiungendo 132 mm, con un alleggerimento complessivo di 400 g. La precedente costruzione monoblocco in acciaio dell'ingranaggio primario è stata sostituita da una configurazione ad anello, riducendo al minimo la quantità di materiale necessaria.

Oltre alla tradizionale funzione del parastrappi della frizione, che assorbe e smorza le variazioni di coppia, debutta per la prima volta al mondo un sistema Back Torque Limiter (BTL) attivato tramite smorzatore in gomma. Questo dispositivo regola la capacità della frizione attraverso la deformazione del damper quando si genera coppia inversa e svolge una funzione antisaltellamento ("slipper"), riducendo sensibilmente l'inerzia in staccata sul pilota e migliorando la gestibilità complessiva del motore. La configurazione ottimale di forma, struttura, durata e taratura della capacità limitatrice è stata validata direttamente nelle competizioni MXGP.

All'interno del cambio, i collarini degli ingranaggi dell'albero primario sono stati sostituiti da cuscinetti ad aghi con gabbia sdoppiata in resina, consentendo l'ottimizzazione della forma degli ingranaggi stessi, e di conseguenza del diametro degli alberi, dello spessore delle pareti e del posizionamento, senza i vincoli imposti dalla geometria degli ingranaggi adiacenti. Di conseguenza, la larghezza complessiva della trasmissione è stata ridotta grazie all'utilizzo di un albero del cambio più corto di 14 mm, con un risparmio di peso pari a 509 g.

Anche il tamburo selettore è stato alleggerito di 134 g e, con una lunghezza di 63,5 mm, è più corto di 13,4 mm rispetto al precedente. La riduzione di peso è stata ottenuta grazie all'impiego di un materiale ad alta resistenza, che ha permesso di assottigliare le pareti del componente. Le dimensioni più compatte derivano inoltre dalla riduzione delle scanalature guida del tamburo da 3 a 2.

Per sfruttare al meglio l'incremento delle prestazioni del motore, i rapporti del cambio sono stati rivisti (vedi tabella) e la corona da 51 denti — aumentata di 2 denti — garantisce una forza di trazione superiore nel cambio marcia.

Anche il sistema di avviamento è stato completamente riprogettato e alleggerito di 500 g. Ora utilizza una configurazione a 4 assi (anziché 5) e un leggero limitatore di coppia a dischi d'attrito in sostituzione della precedente soluzione a interferenza. La frizione unidirezionale dell'avviamento presenta inoltre dimensioni ridotte e una struttura esterna più leggera.

La nuova trasmissione, la frizione e il sistema di avviamento, più leggeri e compatti, hanno consentito di ottimizzare anche i componenti circostanti: il risultato finale è una riduzione della

larghezza del motore di 17 mm e un alleggerimento complessivo di 2,7 kg rispetto al progetto precedente.

3.2 Elettronica

- *Il sistema HRC Launch Control è stato aggiornato sulla base del feedback proveniente dalle moto ufficiali impiegate nelle competizioni*
- *Anche l'Honda Selectable Torque Control (HSTC) è stato ottimizzato per adattarsi alle prestazioni incrementate del nuovo motore*
- *Il pulsante Engine Mode Select (EMS) offre tre mappature per modificare la caratteristica di erogazione della potenza*

L'HRC Launch Control è stato ricalibrato per adattarsi all'aumento delle prestazioni del motore, adottando nuove impostazioni sviluppate sulla base del feedback delle moto ufficiali utilizzate nel Mondiale.

Come in precedenza, sono disponibili tre modalità operative; ciascun limitatore di regime è studiato per garantire partenze efficaci, massimizzando la trazione e riducendo al minimo il pattinamento della ruota posteriore. Dopo la partenza, il limitatore di giri torna automaticamente al funzionamento normale.

- **Modalità 1:** Alto numero di giri, con ritorno immediato al funzionamento normale dopo la partenza.
- **Modalità 2:** Regime di giri leggermente inferiore rispetto alla Modalità 1, anch'esso con ritorno immediato al funzionamento normale.
- **Modalità 3:** Basso numero di giri, con ritorno graduale al funzionamento normale nell'arco di alcuni secondi.

L'HRC Launch Control può inoltre essere completamente disattivato.

Il sistema HSTC lavora per ridurre al minimo il pattinamento della ruota posteriore — limitando quindi la perdita di trazione in accelerazione — e massimizzare l'aderenza. Non utilizza sensori di velocità ruota e mantiene inalterata la sensibilità al comando del gas durante la gestione della potenza. Quando il sistema rileva una variazione del regime motore superiore a un valore prestabilito, interviene ritardando l'anticipo di accensione e modulando l'iniezione elettronica PGM-FI.

Le tre modalità differiscono per livello di gestione della trazione, adattandosi a differenti condizioni di guida:

- **Modalità 1:** intervento più lieve, che consente un elevato livello di pattinamento della ruota posteriore.
- **Modalità 2:** offre un livello d'intervento intermedio tra le modalità 1 e 3, bilanciando rapidità e intensità dell'azione per mantenere un buon controllo, soprattutto nelle curve strette.
- **Modalità 3:** il sistema interviene più rapidamente e con maggiore intensità, limitando fortemente il pattinamento; è quindi particolarmente indicata su fondi scivolosi o fangosi.

L'HSTC può inoltre essere completamente disattivato. All'avviamento del motore, il sistema mantiene automaticamente l'ultima impostazione selezionata.

Sono inoltre disponibili tre modalità selezionabili tramite il pulsante Engine Mode Select Button (EMSB), che consentono di modificare il carattere di erogazione del motore. La Modalità 1 rappresenta l'impostazione standard, la Modalità 2 offre una risposta più fluida, mentre la Modalità 3 privilegia un'erogazione più aggressiva.

L'indicatore del Launch Control, la spia EFI, il pulsante modalità HSTC/EMSB e il relativo indicatore LED sono posizionati sul lato sinistro del manubrio. Tenendo premuto il pulsante HSTC per 0,5 secondi, il sistema passa alla modalità successiva; la selezione viene confermata tramite un LED verde: 1 lampeggio per la Modalità 1, 2 lampeggi per la Modalità 2 e 3 lampeggi per la Modalità 3.

3.3 Telaio

- **Telaio rinnovato per il 70%, con maggiore rigidità nell'area del canotto di sterzo grazie a un nuovo rinforzo del canotto realizzato in fusione**
- **Peso in ordine di marcia di 108 kg, con una riduzione complessiva di 4 kg**
- **Nuovo forcellone in alluminio, completamente riprogettato e più leggero**
- **Sospensioni anteriore e posteriore completamente riviste per garantire un controllo più fluido e costante lungo tutta l'escursione**
- **Nuovo rapporto di leveraggio Pro-Link per una migliore fluidità in uscita di curva**
- **Nuova ruota posteriore da 19 pollici e nuovo perno con rigidità incrementata per migliorare la trazione; pneumatico posteriore di dimensioni maggiorate**

Sviluppato con l'obiettivo di incrementare stabilità, precisione in curva, trazione e grip complessivo, il nuovo telaio del modello 2027 adotta quote ciclistiche e posizione di guida riviste. L'interasse cresce da 1.482 mm a 1.490 mm, mentre l'inclinazione del canotto passa da 27,3° a 27,5° e l'avancorsa da 115,3 mm a 116,7 mm.

Le pedane vengono arretrate di 5 mm, l'offset verticale del perno ruota posteriore è stato ridotto e la distribuzione dei pesi è stata leggermente spostata in avanti per ottenere un bilanciamento più equilibrato.

Nel complesso, la nuova Honda CRF450R è più leggera di ben 4 kg, con una massa a secco senza carburante di 102,7 kg e un peso in ordine di marcia di 108 kg (contro i precedenti 107,2 kg e 112 kg).

Il telaio in alluminio a doppia trave è stato riprogettato per il 70%, con l'obiettivo di aumentare stabilità e intuitività di guida sui terreni più sconnessi. Nella zona anteriore, il canotto di sterzo — adattato alla nuova inclinazione — utilizza ora un rinforzo maggiorato ottenuto tramite fusione anziché forgiatura, mentre la trave centrale inferiore è stata irrigidita e alleggerita. Il risultato è un incremento del 10% della rigidità longitudinale e torsionale della zona frontale senza alcun aumento di peso rispetto al 2026.

Sono state ottimizzate e irrigidite, cambiandone la geometria, anche le piastre del perno forcellone, il supporto superiore dell'ammortizzatore e gli attacchi del telaietto posteriore. Le piastre di supporto della testata, ora realizzate in alluminio anziché acciaio, consentono un alleggerimento di 152 g. Grazie alla maggiore compattezza del motore, sono stati inoltre rivisti i tubi inferiori del telaio e gli attacchi centrali del motore. Il telaietto posteriore adotta un design semplificato che facilita le operazioni di manutenzione del filtro aria.

Il nuovo disegno delle saldature tra traversa e trave principale crea una struttura più continua, permettendo l'utilizzo di tubi di diametro maggiore ma con pareti più sottili, migliorando rigidità e riducendo il peso. Il risparmio complessivo è pari a 415 g. Le travi laterali adottano ora una sezione a "D" liscia, migliorando il comportamento della moto nella percorrenza dei canali. Per

il 2027 il forcellone è leggermente più lungo e, per la prima volta dopo sette anni, ne è stato completamente rinnovato anche il design estetico. Le superfici lisce prive di gradini sono rifinite a mano con lucidatura hairline e saldature perfettamente uniformi donano un per un aspetto premium alla moto.

La sezione superiore ed inferiore della slitta catena è stata modificata e rinforzata, è stato aggiunto inoltre un foro che smorza la tensione in accelerazione migliorandone la trazione. Una cruna completamente ridisegnata, costruita in resina ad alta resistenza agli urti per ridurre le deformazioni sotto carico, utilizza una tecnologia derivata dalle CRF ufficiali della Dakar.

Per ridurre il “kickback” e migliorare comfort e stabilità in accelerazione, è stato rivisto il rapporto di leveraggio del sistema Pro-Link. Nei leveraggi sono inoltre stati adottati cuscinetti assiali ad aghi al posto dei collari, incrementando la scorrevolezza e migliorando la sensibilità della trazione.

Lo sviluppo delle sospensioni Showa per il modello 2027 aveva l'obiettivo di evolvere il progetto 2026 riducendo i trasferimenti di carico longitudinali in accelerazione e frenata e aumentando la stabilità, soprattutto con il deteriorarsi delle condizioni della pista.

Mantenendo la filosofia progettuale introdotta nel 2025, anche per il 2027 è stato introdotto deliberatamente un aumento dell'attrito su tutta la corsa a partire dalla fase iniziale per ottenere un comportamento più progressivo e controllato. La forcella rovesciata Showa da 49 mm è stata completamente aggiornata e utilizza ora un pistone Dual Blow System (DBS), che aumenta il freno in compressione alle bassissime e basse velocità migliorando il sostegno lungo tutta la corsa. Le tarature di compressione e ritorno sono state indurite, mantenendo comunque lo stesso comfort ed evitando reazioni brusche o indesiderate.

Per garantire un controllo più fluido e costante, come “premium upgrade”, le cartucce della forcella ricevono un trattamento Kashima integrale che ne esalta anche le caratteristiche estetiche oltre a quelle funzionali.

Un dettaglio apparentemente minore ma derivato direttamente dall'esperienza HRC riguarda l'adozione di una membrana protettiva per il canotto di sterzo, studiato per gestire con precisione l'attrito dello sterzo e contribuire ulteriormente alla stabilità del telaio.

Anche l'ammortizzatore Showa da 50 mm è stato completamente riprogettato. Grazie a lavorazioni interne mirate sul corpo, sono stati eliminati 40 g, a dimostrazione dell'estrema cura dedicata da Honda allo sviluppo del model year 27. Il nuovo ammortizzatore offre un maggior range di oscillazione e un tampone rivisto, ampliando così la capacità di smorzamento dell'escursione, aumentando la stabilità e migliorando l'impronta a terra della ruota posteriore, con benefici diretti sulla trazione.

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

Derivata direttamente dalle moto HRC ufficiali, la pinza freno anteriore a due pistoncini utilizza pistoni e tenute progettati per ridurre il gioco alla leva all'aumentare della temperatura d'esercizio. La pinza è inoltre studiata per limitare le deformazioni alle alte temperature, migliorando modulabilità e riducendo l'affaticamento del pilota. Il disco wave da 260 mm rimane invariato, così come per il posteriore, che mantiene una pinza a pistoncino singolo e un disco wave da 240 mm.

I cerchi DID in alluminio mantengono la finitura racing di colore nero; l'anteriore misura 21 x 1,6", mentre la ruota posteriore con cerchio da 19 x 2,15" è stata sviluppata sulle direttive di HRC, ottenendo una riduzione di peso di 270 g, maggiore resistenza strutturale, minore manutenzione e prestazioni superiori.

L'aumento della distanza tra i cuscinetti del mozzo posteriore incrementa la rigidità della ruota e riduce la deformazione del perno, mentre il nuovo diametro dei raggi combinato con il differente schema d'incrocio migliorano la trazione, ottimizzano la rigidità direzionale e aumentano la durata dei raggi stessi. Anche la corona è più robusta grazie all'aumento del diametro di fissaggio da 153 a 160 mm. La corona da 51 denti, ora completamente lavorata dal pieno, presenta inoltre un nuovo disegno dei fori di alleggerimento.

Di serie vengono montati pneumatici Dunlop MX34F/MX34 per terreni morbidi, con il pneumatico posteriore che cresce fino alla misura 120/90.

3.4 Stile

- ***Il serbatoio in titanio ora ha una capacità di 7,1 L***
- ***Convogliatori e fiancatine ridisegnati per migliorare la posizione del pilota in fase di curva e accelerazione***
- ***Manutenzione semplificata su tutta la moto***
- ***Le nuove grafiche riprendono lo storico tricolore HRC, richiamando la livrea utilizzate in MXGP, WSBK e MotoGP***
- ***Per la realizzazione delle plastiche sono stati utilizzati materiali riciclati e da produzione sostenibile***

La **Honda CRF450R 2027** presenta nuove sovrastrutture e una livrea rinnovata. I convogliatori e le fiancatine sono stati riprogettati per favorire uno spostamento più naturale delle ginocchia lungo la moto, dalla parte anteriore a quella posteriore e viceversa. Le fiancatine laterali ora hanno una forma simmetrica, migliorando il grip del pilota quando carica la moto sul posteriore in fase di accelerazione. Anche la sella è stata di conseguenza ridisegnata, con una parte posteriore più stretta portando l'altezza dal suolo a 953 mm (contro i precedenti 957 mm).

Il sottile serbatoio in titanio è stato modificato e ora offre 0,8 litri in più, raggiungendo una capacità totale di 7,1 L. Anche la piastra paramotore è stata ridisegnata per essere più leggera pur continuando a proteggere la parte inferiore della moto. Le sovrastrutture più compatte favoriscono inoltre la libertà di movimento del pilota.

Nella parte anteriore, gli angoli dei convogliatori sono stati arrotondati maggiormente per migliorare i movimenti laterali del pilota durante la percorrenza delle curve da seduto. Diversi punti della moto sono stati semplificati per rendere la manutenzione più facile e veloce. Le nuove grafiche, che uniscono il tricolore HRC al big logo HONDA, rafforzano l'identità racing di Honda sia nell'off-road sia nelle competizioni su pista.

Infine, nell'ambito dell'obiettivo Honda di raggiungere un impatto ambientale pari a zero entro il 2050, il parafrangente anteriore, la tabella portanumero e i convogliatori del radiatore sono realizzati con materiale riciclato PIR (Post Industrial Recycling). Questo materiale, ottenuto da una speciale selezione di materie prime riciclate ad alta trasparenza, garantisce elevata resistenza agli agenti atmosferici e una finitura lucida di qualità. Anche il fondo sella è costruito in PIR ad alta resistenza agli urti



4. CRF450R HRC-WE “WORKS EDITION”

The CRF450R HRC-WE also features a striking Metallic Red cylinder head cover, black top and bottom yokes, gold DID DM2 chain, Renthal bar grips, Throttle Jockey seat cover, black DID-LTX wheel rims, and updated 2027 graphics.

Per il model year 2027, la Honda CRF450R HRC-WE evolve ulteriormente la precedente CRF450RWE, trasformandosi in una versione davvero speciale derivata direttamente dalle competizioni. Oltre a beneficiare di tutti gli aggiornamenti introdotti sulla CRF450R 2027, la HRC-WE adotta componenti esclusivi che ne aumentano sia le prestazioni sia il fascino estetico.

Assemblata nello stabilimento di Kumamoto insieme alla versione standard, la HRC-WE monta un nuovo impianto di scarico Yoshimura insieme ad un filtro aria TwinAir, soluzioni studiate per migliorare il flusso d'aria del motore.

I condotti di aspirazione e scarico della testa cilindro vengono rifiniti a mano da tecnici specializzati nello stabilimento di Kumamoto, eliminando le piccole imperfezioni generate durante il processo di fusione. La scritta “CRF WORKS EDITION”, incisa al laser sulla testa, sottolinea ulteriormente il carattere esclusivo del motore. Anche la centralina ECU riceve una mappatura dedicata, con fasature di accensione specifiche e modalità di avviamento esclusive, permettendo alla HRC-WE di sviluppare una potenza sensibilmente superiore rispetto alla CRF450R standard.

La forcella sfoggia registri di compressione manuali (senza bisogno dell'utilizzo di attrezzi) e tappi anodizzati incisi al laser, abbinati ai piedini anch'essi anodizzati neri. Il monoammortizzatore utilizza uno stelo con trattamento al titanio per migliorare le performance e la resistenza all'usura oltre a una nuova molla in colore Metallic Red. Anche le tarature delle sospensioni sono state ottimizzate appositamente per la HRC-WE.

La CRF450R HRC-WE si distingue inoltre per il vistoso coperchio testa di colore Metallic Red, le piastre forcella nere, la catena oro DID DM2, le manopole Renthal, il rivestimento sella Throttle Jockey, i cerchi DID-LTX neri e le nuove grafiche dedicate al model year 2027

5. Caratteristiche tecniche Honda CRF450R 2027

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico raffreddato. a liquido, Unicam
Cilindrata	449,5 cc
Alesaggio x Corsa	97,0mm x 60,83 mm
Rapporto di compressione	13,75:1
Capacità olio motore	1,23 L
Avviamento	Elettrico
SISTEMA DI ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica
Capacità serbatoio	7,1L
IMPIANTO ELETTRICO	
Batteria	2,3 Ah
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco a bagno d'olio
Tipo	Manuale a 5 marce sempre in presa
Trasmissione finale	A catena
TELAIO	

Tipo	Doppia trave in alluminio
DIMENSIONI	
L x L x A	2.200 x 827 x 1.263 mm
Interasse	1.490 mm
Inclinaz. canotto di sterzo	27°31'
Avancorsa	116,7 mm
Altezza sella	953 mm
Luce a terra	333 mm
Peso a secco	108 Kg (107,9 Kg)
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella Showa a steli rovesciati da 49 mm
Posteriore	Monoammortizzatore Showa 50mm con leveraggio Honda Pro-Link
RUOTE	
Anteriore	Cerchio DID 21 x 1,6" con mozzo in alluminio
Posteriore	Cerchio DID 19 x 2,15 con mozzo in alluminio
Pneumatico anteriore	80/100-21 51M Dunlop Geomax MX34F
Pneumatico posteriore	120/90-19 66M Dunlop Geomax MX34
FRENI	
Anteriore	Disco wave da 260 mm
Posteriore	Disco wave da 240 mm
ULTERIORI SPECIFICHE	
Elettronica	Engine Mode Select (EMSB) HRC Launch Control Honda Selectable Torq Control (HSTC)

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.