

HONDA CRF300L 2025

Data del comunicato stampa: 5 novembre 2024

Aggiornamento modello 2025: per il **2025** l'inarrestabile 'dual-purpose' CRF300L riceve numerosi **aggiornamenti**, che includono dettagli **estetici e tecnici**. Adesso il **faro** e gli **indicatori di direzione** sono a **LED** e il frizzante **monocilindrico** raggiunge l'omologazione **Euro5+** subendo, inoltre, modifiche che ne **migliorano la gestione e la dispersione del calore**. Il reparto **sospensioni** è stato ulteriormente **messo a punto** nello smorzamento idraulico. Il chiaro ed intuitivo schermo LCD è ora predisposto con **presa USB-C** al lato. L'apprezzatissimo impatto visivo e le accattivanti plastiche della CRF300L sono valorizzate dall'aggiornata colorazione 'Extreme Red' che vanta lo stesso schema cromatico delle sorelle specialistiche 250 e 450 per il motocross.

Aggiornamenti modello 2023: aggiornata profondamente in occasione del model year 2021, con l'aumento di cilindrata a 300 (286 cc effettivi), per il 2023 l'amatissima CRF300L guadagna i paramani di serie.

Nuovo modello 2021: l'apprezzata dual-purpose di Honda cresce di cilindrata regalando maggiore potenza e coppia su tutto l'arco di giri grazie anche alla totale riprogettazione di aspirazione e scarico. I rapporti al cambio accorciati sono coadiuvati da una sesta marcia più lunga, mentre la frizione assistita con antisaltellamento garantisce un controllo sicuro della ruota posteriore durante le scalate più repentine. C'è un nuovo forcellone, il telaio con flessibilità laterale aumentata, una maggiore altezza da terra con sospensioni a escursione maggiorata e una posizione di guida rivista e corretta. Il 2021 porta anche un nuovo quadro strumenti LCD ultra-nitido con indicatore della marcia inserita. Il peso è pari a 142 kg con il pieno di benzina.



Sommario:

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

1. Introduzione

Nessuno sa interpretare il concetto di *dual-purpose* meglio di Honda, che già alla fine degli anni Settanta lanciava sul mercato la XL250S, una moto in grado di coniugare una straordinaria maneggevolezza in città a eccellenti prestazioni in fuoristrada. Il resto è storia: le eredi della gamma XL sono diventate leggenda e hanno dimostrato come un motore monocilindrico a quattro tempi poco assetato e facile da gestire non escluda un telaio altresì maneggevole e performante. Anzi, è proprio questo il segreto per offrire praticità, versatilità e, come hanno ben presto scoperto i motociclisti di tutto il mondo, divertimento a non finire.

Il reparto Ricerca e Sviluppo di Honda si è interrogato a lungo sulla possibilità di creare una moto *dual-purpose* di nuova generazione. I trascorsi della Casa, sia nel rally che nel puro off-road, hanno fornito lo spunto per lo sviluppo di questo nuovo concetto.

Il primo step è stato analizzare le esigenze dei clienti. Se alcuni si aspettano prestazioni sportive sullo sterrato, per molti altri le parole d'ordine sono semplicità d'uso, funzionalità e comfort. Gli spostamenti quotidiani in città richiedono una moto agile e tenace, con uno stile all'avanguardia che strizza l'occhio al fuoristrada. Ma non appena scatta il week-end, ci vuole un'avventuriera che non teme né asfalto né fuoristrada.

Il team di sviluppo di Honda ha fin da subito adottato un approccio a 360° alla nuova tuttofare, immaginando non solo un motore generoso dai consumi ridotti, ma anche un telaio d'alto livello e una ragguardevole autonomia. Il tutto, senza naturalmente trascurare il lato economico: la priorità era offrire una qualità elevata a un prezzo accessibile e, soprattutto, costi d'esercizio ridotti. La CRF250L, lanciata nel 2012, rispettava tutti questi requisiti.

La formula degli ingegneri Honda si è rivelata vincente: la base della CRF250L ha dato ottimi frutti e, insieme alla sua omologa ispirata ai grandi raid, la CRF250 RALLY, è diventata un successo commerciale planetario. Dopo essere cresciuta di cilindrata in occasione del model year 2021 la CRF300L ha guadagnato anche la frizione assistita e antisaltellamento, una riduzione di peso, una posizione di guida rivista, sella e serbatoio più rastremati, e un cruscotto LCD aggiornato.

Nel 2023 i paramani sono diventati equipaggiamento di serie.

Per il **2025** la CRF300L **si rinnova** senza stravolgersi introducendo novità e dettagli pensati per soddisfare un pubblico ampio. E, proprio come dovrebbe, rimane essenzialmente fedele a sé stessa, una vera moto dual-purpose, versatile e tuttofare.

*Disponibile separatamente la cartella stampa dedicata alla CRF300 Rally.

2. Panoramica del modello

Il motore di 286 cc della CRF300L eroga 27,3 CV a 8.500 giri/min e 26,6 Nm a 6.500 giri/min. La fasatura delle camme di aspirazione e i sistemi di aspirazione e scarico sono stati progettati per massimizzare i valori di coppia e potenza disponibili anche ai medi regimi. I rapporti al cambio sono corti fra la 1ª e la 5ª marcia per favorire la reattività al comando dell'acceleratore, mentre la 6ª 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 violente scalate, alleggerendo inoltre lo sforzo alla leva.

Meccanicamente invariata, per il **2025** guadagna l'omologazione **Euro5+** tramite la **diagnostica di bordo OBD-2**. Inoltre, un differente **orientamento** della **ventola** di raffreddamento, **migliora la gestione** e l'espulsione di **aria calda** proveniente dal propulsore. Rivista anche la forma della griglia di protezione che, assieme al fianchetto ridisegnato, convoglia l'aria lontano dal pilota aumentando il comfort alla guida.

La conformazione del telaio e la struttura in alluminio del forcellone e della piastra inferiore dello sterzo contribuiscono al ridotto peso complessivo, oltre a bilanciare perfettamente la rigidità a tutto vantaggio della risposta e del feeling. La geometria di sterzo è stata calibrata di conseguenza, così come l'escursione delle **sospensioni anteriore e posteriore – riviste nello smorzamento per il 2025** – e l'altezza da terra, entrambe generose.

Le linee snelle del serbatoio e della sella si addicono al profilo affilato della carenatura e completa l'equipaggiamento il nuovo faro e gli indicatori di direzione a LED. L'avanzato display digitale LCD con lettere scure su fondo chiaro e la comoda posizione di guida assicurano tutta la destrezza necessaria nelle scorribande in fuoristrada e nelle manovre in città.

Per il **2025** la CRF300L è disponibile **in Italia** nella sola 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 era passato da 250 a 286 cc grazie all'allungamento della corsa, passata da 55 mm a 63 mm. Invariati invece alesaggio e rapporto di compressione, rispettivamente di 76 mm e 10,7:1. La potenza raggiunge il picco di 27,3 CV a 8.500 giri/min, mentre la coppia passa a 26,6 Nm a 6.500 giri/min.

Per sfruttare tutta la potenza e la coppia disponibile ottimizzando al contempo ripresa e accelerazione, i rapporti al cambio fra la 1^a e la 5^a sono corti, mentre la 6^a è più lunga per assicurare una marcia 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. In autostrada, la velocità massima tocca i 132 km/h effettivi.

La fasatura e le rampe delle camme di aspirazione sono state espressamente progettate per una ottimale risposta 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 permette di rientrare negli stringenti parametri della normativa antinquinamento **Euro5+** con emissioni di CO₂ nel ciclo medio WMTC pari a 73 g/km.

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

L'impianto di raffreddamento utilizza un radiatore da 12,7 kW. Montato sul lato sinistro della moto, è stato rivisto nelle sue componenti per il **modello 2025** e adesso è protetto da una **griglia maggiorata** in polipropilene con generoso convogliatore per garantire un cospicuo flusso d'aria a qualsiasi tipo di andatura. La compatta **ventola** di raffreddamento con termostato è completamente **nuova**, montata su un solido supporto, e mantiene sempre la temperatura di esercizio al giusto livello, perfino nel traffico più congestionato e nei passaggi off-road più difficili. Inoltre, è stata **ridisegnata** anche il **fianchetto** per permettere una migliore espulsione di aria calda dalla ventola.

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 CRF300L ha un peso di soli 142 kg con il pieno di benzina. Il telaio in acciaio a semi-doppia culla è progettato per assicurare maneggevolezza e percezione del grip di avantreno e retrotreno grazie anche al bilanciamento di rigidità offerto dal forcellone. Il registro tendi catena è in alluminio estruso. Il canotto di sterzo è in alluminio permettendo un considerevole risparmio di peso in un'area critica per la centralizzazione delle masse e la riduzione delle masse sospese.

L'altezza da terra è di 285 mm. L'inclinazione del canotto di sterzo e l'avancorsa si attestano rispettivamente sui 27,5° e 109 mm, con un interasse di 1.455 mm e un raggio di sterzata di 2,3 metri.

La forcella Showa a steli rovesciati da 43 mm ha un'escursione di 260 mm. L'escursione ruota della sospensione posteriore con leveraggio Pro-Link è di 260 mm, con ammortizzatore Showa che presenta design monotubo. Entrambe le **sospensioni** sono state **messe a punto** nello **smorzamento idraulico** per il **2025**, andando così a migliorare il punto di contatto dello pneumatico con il terreno determinando una sensazione dinamica più stabile e confortevole per il pilota.

Il freno anteriore prevede un disco da 256 mm con pinza a due pistoncini, mentre il freno posteriore è dotato di un disco da 220 mm con pinza a singolo pistoncino, il cui cilindro leggero e integrato è in comune con le vere enduro da gara. Ispirato ai modelli CRF250R/CRF450R da competizione è il particolare design a margherita dei dischi, capaci di mantenersi puliti anche sui fondi più impegnativi. L'ABS a due canali si può disinserire al posteriore.

I leggeri cerchi in alluminio da 21" all'anteriore e 18" al posteriore accrescono la stabilità riducendo ulteriormente le masse non sospese. 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

- **Sovrastrutture snelle e leggere ispirate alle CRF da gara**
- **Nuovo faro e indicatori di direzione a LED**
- **Paramani di serie**
- **Display LCD chiaro, intuitivo e leggero, adesso con presa di ricarica USB-C al lato**

La CRF300L assomiglia alle CRF da competizione grazie alle grafiche, al set di plastiche minimale e funzionale e ai paramani di serie. Il serbatoio da 7,8 litri è rastremato per favorire lo spostamento del peso in avanti, esattamente come la sezione anteriore della sella e il codino snello con portatarga minimale si sposa con l'aggressivo parafango anteriore.

Per una sensazione di massimo controllo in sella, il manubrio è leggermente arretrato, mentre le pedane sono collocate in basso e indietro per cambiare senza difficoltà anche indossando i pesanti stivali da off-road. Per ottenere il "triangolo" perfetto e una postura naturale, la sella è a 880 mm.

Il display LCD è leggero e facilita la lettura dei valori grazie alla visualizzazione delle grandi cifre nere sul display. I numeri del tachimetro, in particolare, misurano 23 mm. Le altre informazioni comprendono: indicatore della marcia inserita, autonomia residua, consumi, velocità media e contagiri. I paramani sono di serie. Per il **2025**, la CRF300L vanta **faro e indicatori di direzione** compatti e a **LED**.

4. Accessori

Una gamma di Accessori Originali Honda è disponibile per la CRF300L.

- 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 CRF300L 2025

| MOTORE | |
|--|---|
| Tipo | Monocilindrico bialbero (DOHC) a 4 valvole, 4 tempi, raffreddato a liquido, Euro5+ |
| Cilindrata | 286 cc |
| Alesaggio x Corsa | 76 mm x 63 mm |
| Rapporto 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 | 132 km/h |
| Capacità olio motore | 1,8 L |
| Avviamento | Elettrico |
| SISTEMA DI ALIMENTAZIONE | |
| Carburazione | Iniezione elettronica Honda PGM-FI |
| Capacità serbatoio | 7,8 L |
| Emissioni CO ₂ (ciclo medio WMTC) | 73 g/km |
| Consumi | 32,2 km/l |
| IMPIANTO ELETTRICO | |
| Tipo batteria | AGM |
| Capacità batteria | 12 V 7 Ah |
| TRASMISSIONE | |
| Frizione | Multidisco in bagno d'olio, assistita e antisaltellamento |
| Cambio | Manuale a 6 rapporti |
| Trasmissione finale | A catena |
| TELAIO | |
| Tipo | Semi-doppia culla in acciaio |
| CICLISTICA | |
| Dimensioni (LxLxA) | 2.230 mm x 820 mm x 1.200 mm |
| Interasse | 1.455 mm |
| Inclinazione canotto di sterzo | 27,5° |
| Avancorsa | 109 mm |
| Altezza sella | 880 mm |
| Luce a terra | 285 mm |
| Peso con il pieno | 142 kg |
| Raggio di sterzata | 2,3 m |
| SOSPENSIONI | |
| Anteriore | Forcella a steli rovesciati da 43 mm, escursione 234 (corsa sospensione 260 mm) |
| Posteriore | Forcellone in alluminio con monoammortizzatore e architettura Pro-Link, escursione ruota 260 mm |

| 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 256 x 3,5 mm con pinza a 2 pistoncini |
| Posteriore | Disco singolo da 220 x 4,5 mm con pinza a pistoncino singolo |
| STRUMENTAZIONE ED ELETTRONICA | |
| Cruscotto | LCD con tachimetro, indicatore della marcia inserita, autonomia residua, consumi, velocità media e contagiri |
| 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.