

CBR 250R



Honda は、世界のモーターサイクルファンに、高性能でありながら軽量で扱いやすいロードスポーツモデルをお求めやすい価格で提供することに全力を傾けてまいりました。

今回、CBR250R の開発にあたっては、エントリーユーザーをはじめとしてベテランまで、幅広いユーザーの期待に応えるとともに、世界各国の市場に適合するサイズや、嗜好に合うスタイリングなどを反映したグローバルモデルの確立という高い目標を掲げ、各国の利用環境や様々な嗜好を精査した上で、250cc という排気量を選定しました。

そして開発のねらいを“Sport Quarter for One World, CBR250R” と定め、日本の(株)本田技術研究所 二輪 R&D センターが開発に取り組み、生産拠点には、高品質と低価格の両立が可能で、各国へ輸出実績のあるタイホンダマニュファクチュアリングカンパニー・リミテッドを選定しました。

CBR250R は、新世代のロードスポーツモデルにふさわしい Honda のオリジナリティーを表現したデザインとしています。エンジンは、力強さと扱いやすさを両立するとともに、燃費にも優れた水冷・4ストローク・DOHC・4バルブ単気筒 250cc を新開発。またフレームは、軽量・コンパクトで、軽快な走行が楽しめる、新開発のトラス構造フレームを採用しています。

タイでは昨年 11 月に発売以来、高性能スポーツモデルとして高い評価を獲得。今後、日本はもとより北米や欧州、オーストラリアなど世界各国で発売してまいります。

今回、日本で CBR250R を発売するにあたり、より多くのお客様に魅力を提供すべく、メーカー希望小売価格を 44 万 9,800 円(消費税込み、スタンダードタイプ)に設定しました。

250cc 軽二輪スポーツモデルは、気軽に扱えるクラスとして、また維持費の安さや燃費の良さなどで、スポーツモデルのエントリー層はもちろんのこと、大型モデルを所有するベテラン層にも支持されているカテゴリーです。Honda は CBR250R の登場によって、スポーツモデルを愛用するファンの拡大と二輪市場の活性化につなげてまいります。



CBR250R の開発のねらいは、

Sport Quarter for One World

CBR250R は、Honda の考えるスポーツバイクとしての仕様や装備を、250cc の車体に凝縮して作り上げたグローバルスポーツモデルです。

世界中のエントリーユーザーをはじめとした幅広いお客様が、世界各地の市街地からワインディングまでの道を、オールマイティーに楽しめる次世代オンロードスポーツを目指しました。

開発チームが議論を重ね、導き出した指針は—

- ・ 日常で気軽に使えるとともに、操る楽しさを体感できること
- ・ 走りの楽しさと低燃費を兼ね備えること
- ・ 取り回しに優れた車体サイズで、

フルカウルを装備し、スポーツバイクを所有する喜びを満たすこと

Honda は、世界中の多くのお客様に体験していただけるスポーツバイクの実現を目指す中で、日本市場における維持費や売価、動力性能といった“敷居の低さ”も重要視し、排気量を 250cc(Quarter) に定めて開発しました。

時代の変化とともに、エントリー層へのバイクに対する情報は増えています。また、性能を余すところなく楽しみたいという大型二輪に乗車した経験のある方の要求にも、最新の Quarter はお応えするべきと考えました。

そこで CBR250R は、たとえエントリーユーザーであっても操る楽しみを体験できるよう、エンジンや車体からタイヤにいたるまでを新開発。操縦安定性やライディングポジション、スポーツバイクを所有する喜びを感じていただけるデザインなど、すべてに開発チームの思いが込められています。

またがった瞬間からスポーティーな走りを予感させるモデルでありながら、使いやすさやお求めやすい価格の実現も掲げ、ベストバランスを追求しました。

従来 of 250cc 単気筒モデルに対して、アクセルを開けた瞬間から感じるスムーズな加速感や回転の伸び感などのエンジンのキャラクターから、パッセンジャーの快適性に配慮したりアグリップまで、幅広いお客様に満足いただける仕様と装備を目指しました。

デザインのねらい

世界中のお客様が一目見て Honda のスポーツバイクとわかるアイデンティティを随所に盛り込み、グローバルに通用する Honda ならではのオリジナリティを表現しました。

VFR1200F や CBR1000RR をはじめとする Honda フルカウルスポーツバイクの最新のデザイン理論である「マス集中」を基本としたダイナミックでスポーティーなフォルムに、機能追求によって磨き込んだシンプルでクリーンな造形を施し、独自の存在感を作り出しています。



フロントフェイス、アッパーカウル

十分な明るさを確保した H4 バルブ 55W/60W を使用した特徴的な Y 字型ヘッドライトユニットに、被視認性に優れたワイドな左右別体式ポジションランプを組み合わせ、新世代の Honda スポーツバイクにふさわしいフロントフェイスとしました。

また、アッパーカウルの左右レイヤー部に設けた開口部は、ライダーへ適度な走行風を導くとともに、車体の切り返し性の向上に寄与しています(特許出願中)。



ミドルカウル、アンダーカウル

ミドルカウルは、高い冷却性能と空気抵抗の低減を両立する高効率なエアマネジメント機能を持たせた、エアロダイナミクスを感じさせるシンプルで彫りの深いサーフェイスデザインとしました。

アンダーカウルはエンジンやキャタライザー部へ直接走行風を導き、冷却機能を高めながら、エンジンやマフラーとの一体感を持たせたデザインとし、車体下部の機能美を演出しました。



エンジンデザイン

新設計の水冷・DOHC・単気筒 250cc エンジンは、虚飾を廃したサイドビューやコンパクトで力強い造形のヘッド回りなど、内部メカニズムの信頼性を感じさせる精緻なデザインとし、精悍なイメージのブラック塗装を施しました。



マフラーデザイン

マフラーには、Honda モーターサイクルの最新デザイントレンドを反映し、余裕のあるバンク角を直感させる異形五角断面のマフラーを採用しました。十分な容量を確保するとともに動力性能と消音性能、バンク角とライダー足元の居住性を高次元で実現しました。

ステンレス製のマフラー本体はマットブラック塗装、プロテクターにはマットシルバー塗装を施し、CBR250R のサイドビューを印象付けます。



カラーリング

カラーリングは、スタンダードとコンバインド ABS 仕様ともに、カウル面の表情の変化を楽しむスタンダードカラー 2 種と、ウイングストライプを採用することでスポーツイメージを強調したトリコロールの計 3 種のバリエーションを設定し、多くのお客様の嗜好に合わせた選択を可能としました。

■スタンダードカラー



●キャンディールビーレッド



●アステロイドブラックメタリック

■トリコロール



●パールスペンサーブルー

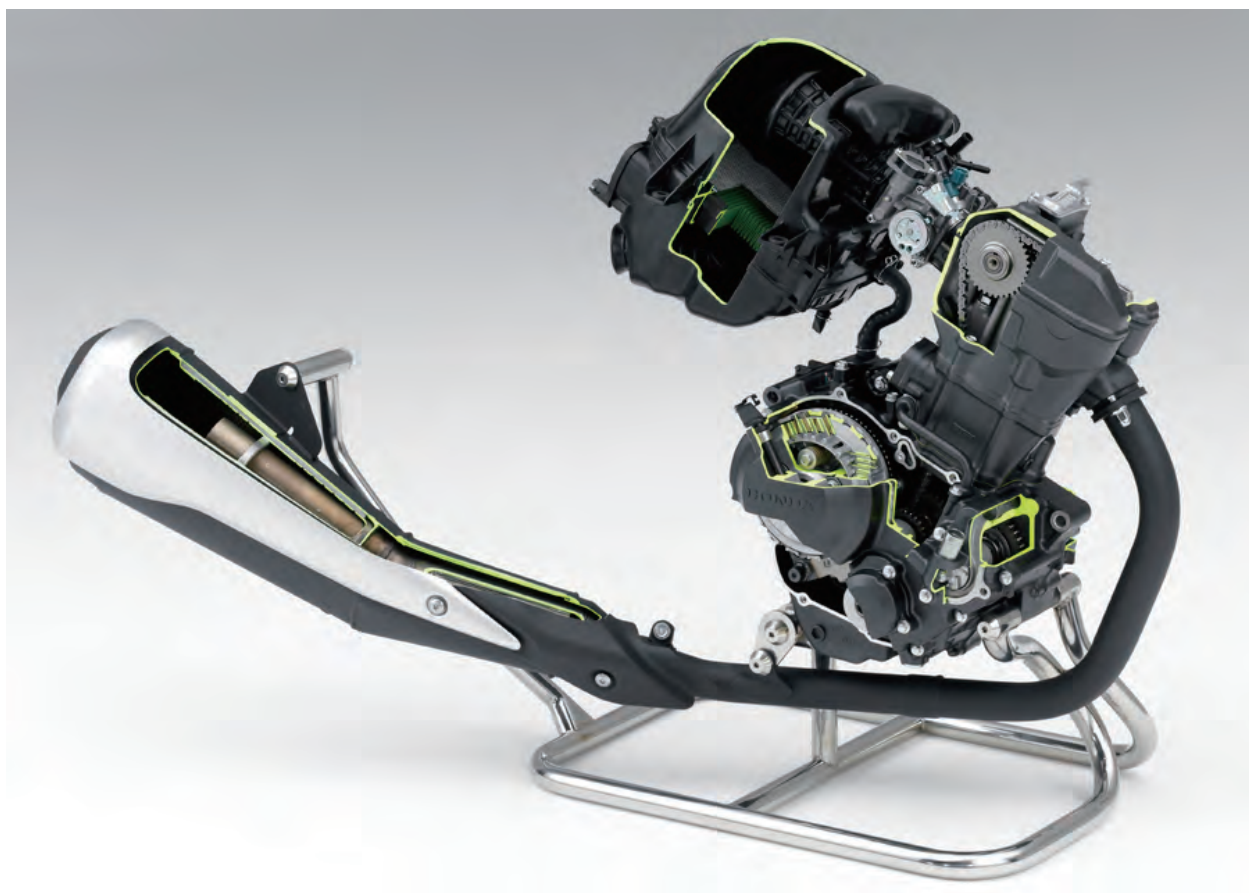
エンジンのねらい

新開発のエンジンは、地域を越え、次世代を見据えた、スポーティーでありながらも環境性能の高い水冷・DOHC・単気筒 250cc エンジンとして、下記の項目を目標に開発しました。

- ・低燃費化で CO₂ の排出を抑えた環境対応型エンジンであること
- ・250cc 単気筒スポーツバイクとして、
世界のお客様に満足していただけるスムーズで扱いやすい出力特性

グローバルモデルという位置付けから、エンジン形式を本格スポーツバイクの魅力として世界的にコンセンサスが得られている DOHC とし、単気筒の持つ経済性を活かしながら、低・中回転域の扱いやすさのみならず高回転域の伸びにも注力しました。

■新開発 水冷・4ストローク・DOHC・4バルブ単気筒 250cc エンジン



環境性能

CBR250R のパワーユニットは、優れた環境性能の実現を目指して、燃焼効率の追求や低フリクション技術を投入することで、49.2km/l (60km/h 定地走行テスト値) とクラストップの低燃費を達成しました。

ー燃焼効率向上技術

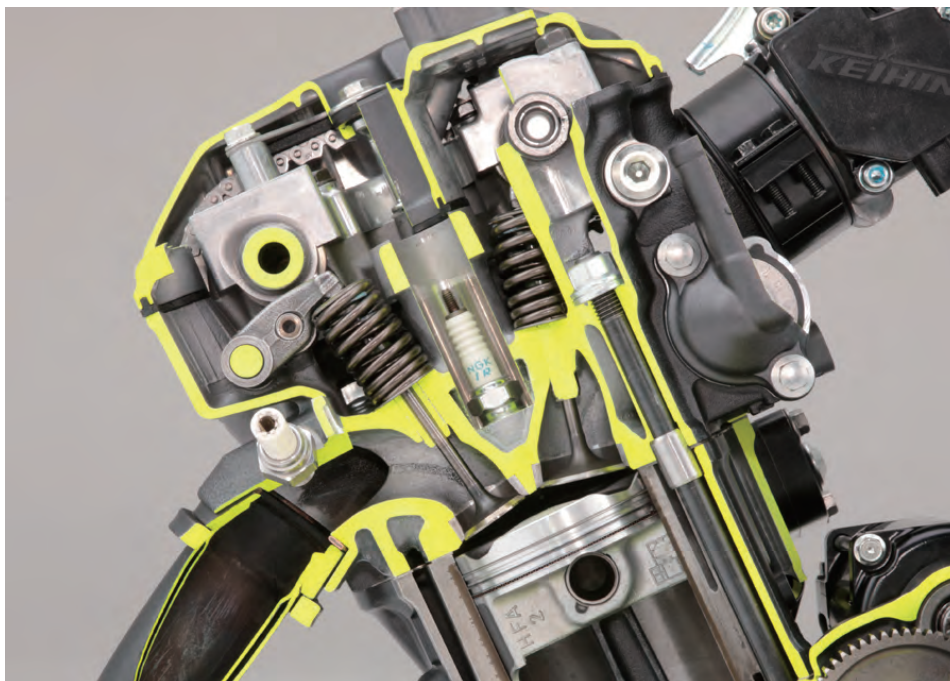
SOHC に比べ、バルブ挟み角、ポート形状、燃焼室形状の設計自由度がより高い DOHC とすることで、各部における燃焼効率向上をはかりました。

2つのポートに対応する2ビームインジェクターを装備したPGM-FIシステムによる燃料制御と、耐久性に優れたイリジウムプラグの組み合わせにより、希薄ガソリンへの確実な着火を実現しました。

燃焼効率を高めるために、バルブ挟み角をせまくし、燃焼室の表面積を小さくすることで熱損失を少なくできるペントルフ型燃焼室を採用しました。また、圧縮比を10.7に設定することで、点火時期を変更することなく各国のオクタン価が異なるガソリンに対応するグローバルモデルとしています。

吸排気抵抗の少ないストレートポートと2ビームインジェクターによる理想的な空燃比により、燃料を無駄なくエネルギーに換え、低燃費を実現することでCO₂削減につなげました。

■シリンダーヘッド断面図



フリクション低減技術

動弁系には、二輪車の DOHC エンジンとして世界初のローラーロッカーアームを採用しました。カムとロッカーアームの摺動抵抗を低減するために、接触部にベアリングを介することでフリクションの低減をはかり、燃費の向上に寄与。また、ロッカーアームシャフトの配置を工夫することでコンパクトなシリンダーヘッドを実現し、軽量化をはかりました(特許出願中)。

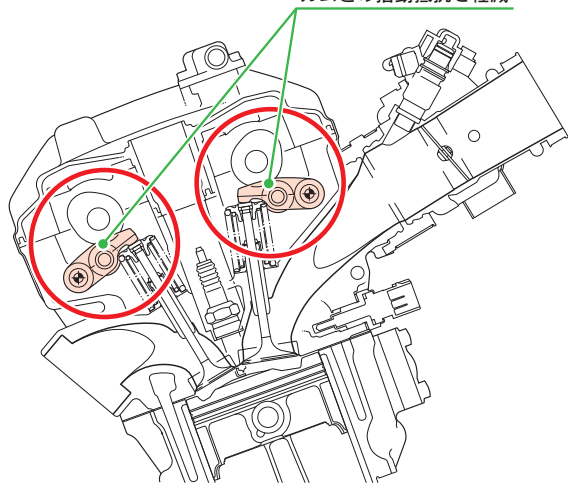
バルブタペット調整はシム式を採用。アジャストスクリュー式に比べバルブ駆動部の軽量化が可能となるため、バルブスプリング荷重を低く設定でき、フリクションの低減を実現しました。また、メンテナンス性にも配慮し、シム交換はカムシャフトを外すことなく可能としています(特許出願中)。

カムチェーンはピンにバナジウム表面処理を施し、油膜保持性の向上によってフリクションを低減しました。また、潤滑オイルに混ざる不純物に対する耐久性を向上させています。

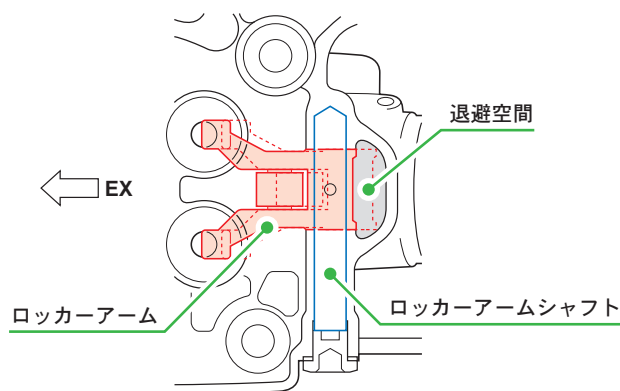
ピストン往復部のフリクションを低減させるために、オフセットシリンダーを採用(排気側に 4 mm オフセット)するとともに、ピストンにエンジンオイルによる潤滑をより促進する粗条痕や摩擦低減効果のあるモリブデンコーティングを採用しました。また、ピストンリングの低張力化によりフリクションを低減しました。

■ローラーロッカーアーム

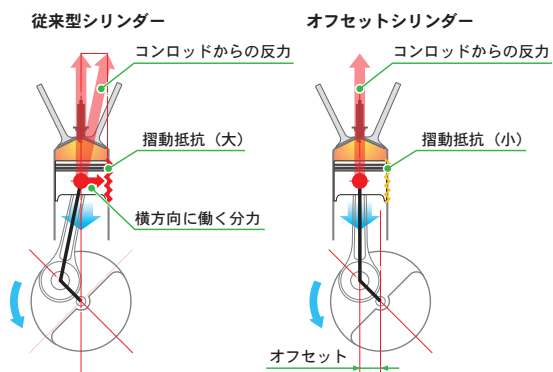
カムとの摺動抵抗を軽減



■メンテナンス性を向上させた動弁系

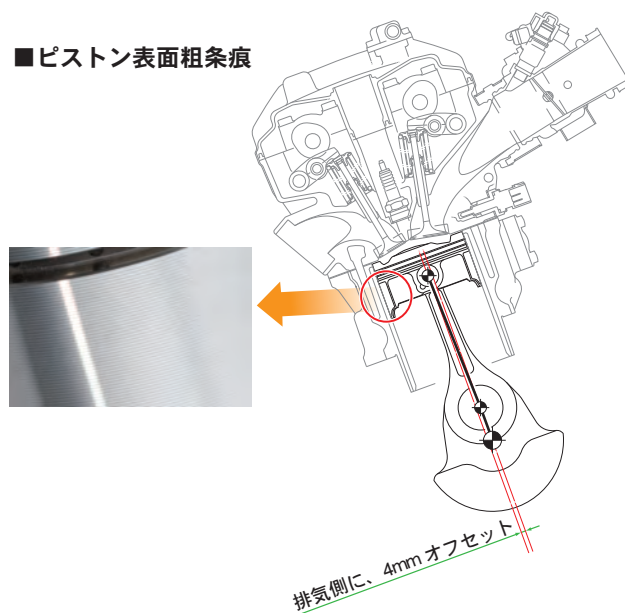


■オフセットシリンダー概念図



シリンダーの中心線をクランクの中心からオフセット。これにより燃焼時にピストンとシリンダーの間にかかる抵抗を軽減。

■ピストン表面粗条痕



ーフリクション低減技術（つづき）

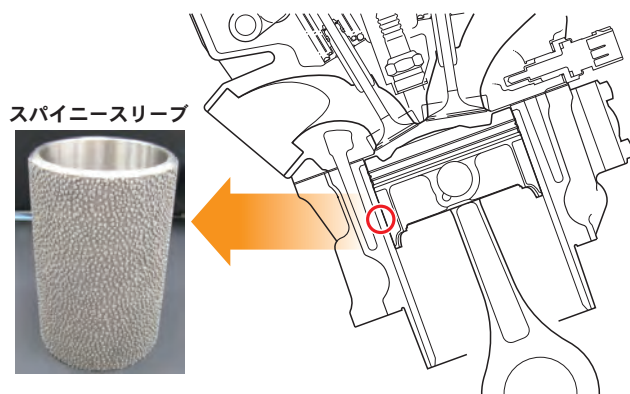
シリンダーには铸铁製スパイニスリーブを採用。スリーブ外側表面に細かな突起処理を施すことにより、接しているバレルのアルミ部との密着性を高め冷却性を向上させるとともに、鉄とアルミの熱膨張率の違いからくる歪みを減少させる効果により、ブローバイガスやオイル消費を低減しました。スリーブは薄く均一な肉厚に仕上がる遠心鑄造製法を用い、軽量化をはかりました。

これらの技術によるエンジン内部のフリクション低減で低燃費化とともに、出力向上をはかりました。

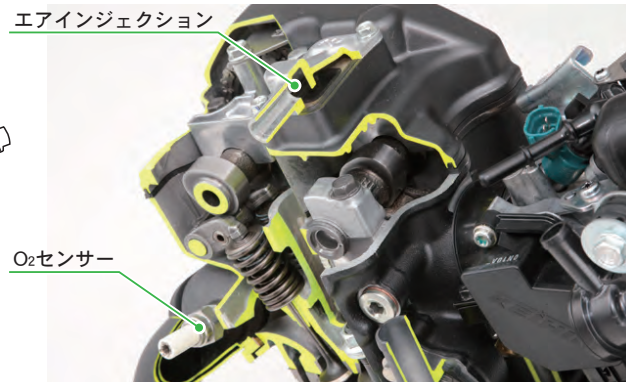
ーエミッション対応

O₂ センサーを用いたフューエルインジェクションシステムに AI システムを追加し、マフラー内にキャタライザーを装着することで最新の国内二輪車排出ガス規制に対応しています。

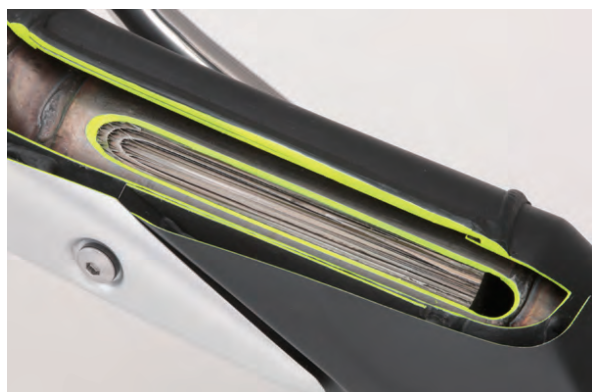
■シリンダースリーブ



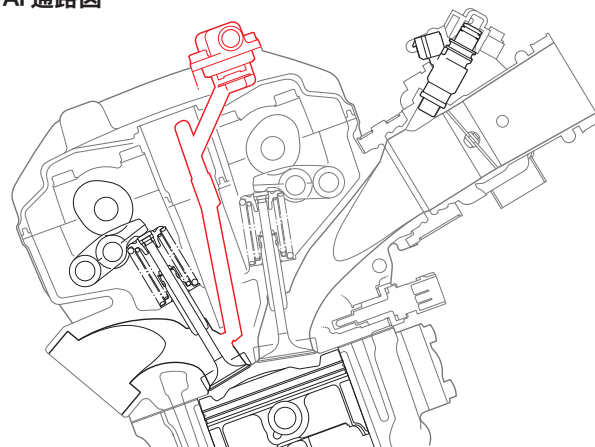
■AI/O₂ センサー



■キャタライザー



■AI 通路図



スムーズで扱いやすい出力特性

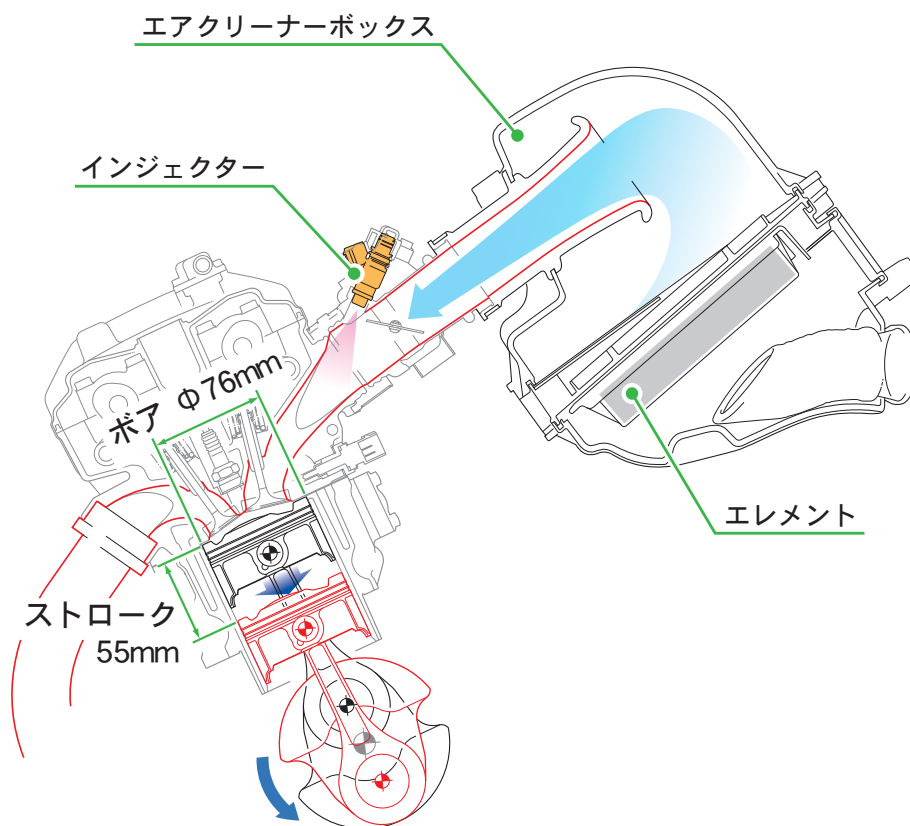
CBR250R は単気筒ならではのワイドなトルクバンドを活かして、市街地で多用する低回転域はスムーズかつトルクフル、中・高回転域はワインディングでも伸びやかに吹けあがるなど、250cc スポーツバイクとして全域にわたって楽しめる性格を備えました。

—ショートストローク

スポーティーな性格を実現するためショートストロークエンジン (ボア × ストローク $\phi 76 \times 55$ mm) とし、レスポンスの向上をはかりました。このボア × ストロークは Honda スーパースポーツの「CBR1000RR」とほぼ同一です。

クランク、コンロッド、ピストンは慣性マスの低減のために徹底的な軽量化をはかり、良好なエンジンレスポンスを得ました。

■吸・排気形状断面図



一吸排気系

吸排気系の管長や口径は、低回転域から高回転域までスムーズな出力特性を実現するために徹底的に検証しました。

燃焼の高効率化を目指し、吸気・排気ともにエアクリーナーからポート、そしてエキゾーストパイプにいたるまでストレート化して充填効率を高めました。さらに、ツインスパーのフレームメインパイプ、プロリンクサスペンションを適切にレイアウトすることで吸気系スペースの確保と十分なエアクリーナー容量を実現し、理想的な吸入効率を実現しています。

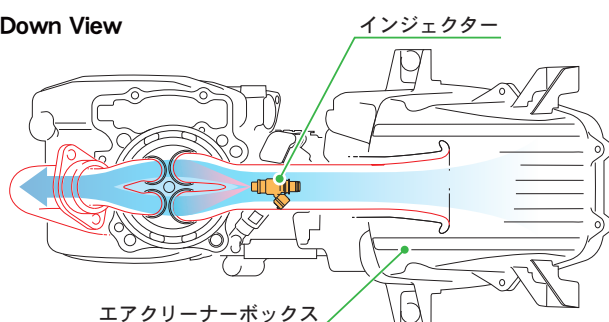
バルブは吸気・排気ともに大径としながらもバルブステムを細軸化し、ハイリフトカムとの組み合わせにより吸排気効率を高めました。

エアクリーナーは、あらゆる走行条件下での集塵性に優れたビスカス式を採用し、グローバルモデルとして十分な耐久性を獲得しています。さらに、シート下部から簡単にエアクリーナーエレメントの脱着や交換を可能とするなど、メンテナンス性にも配慮しました(特許出願中)。

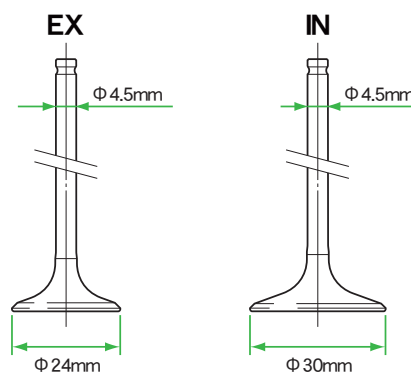
これらにより CBR250Rは、スムーズな、意のままに扱いやすい出力特性を実現しました。

■ストレートポート形状断面図

Down View



■バルブ形状図



■エアクリーナーボックス断面



チェンジフィーリング

Honda の大型スポーツモデルと同様のチェンジアームやクラッチリフト機構を採用し、ストロークとチェンジ荷重の特性を徹底的に検討することで、節度感のある上質なチェンジフィーリングを獲得しました。また、ライダーの意志に忠実な操作性を確保するためにチェンジペダルのリンク部にピロボールを採用するとともに、クラッチリフターレバー、チェンジスピンドル、シフトドラムにボールおよびニードルベアリングを採用しました。

■チェンジペダル



静粛性

高出力でありながら静粛性に優れた、上質感のあるエンジン特性を実現しました。

クランクジャーナルには、Honda 単気筒モーターサイクルでは初となるメタル（半割圧入メタル）軸受けを採用（特許出願中）。鋳鉄製のブッシュにメタルを圧入することでケースハウジング剛性を高めるとともに、熱膨張によるクランクジャーナルとメタル内径のオイルクリアランスの変化を抑え、静粛性の向上をはかりました。

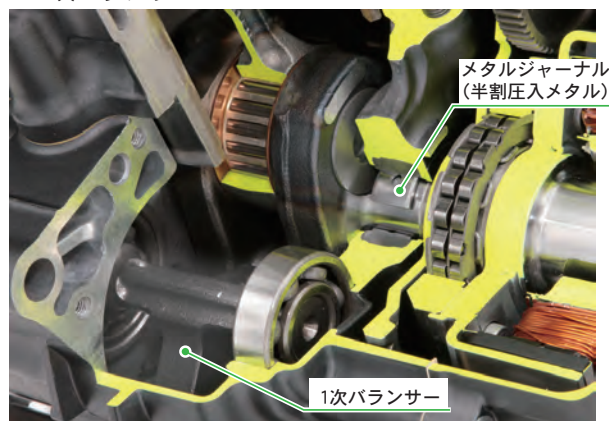
クランクシャフトは、コンロッド大端部を低フリクションのローラー軸受けにできる組み立て式としながら、CAE 解析による最適な強度と剛性をもつクランクウェブ形状を追求。さらに大径φ35 mm のクランクピンと合わせ高剛性なクランクシャフトとしました。

また、1 次バルンサーを採用し、不快な振動を抑えました。従来クランクケース内にあったバルンサー駆動ギアを右カバー側のクラッチ室内に移動し、クランク左右の軸受間隔を短くして剛性をより高くすることで、静粛性をさらに向上させました。

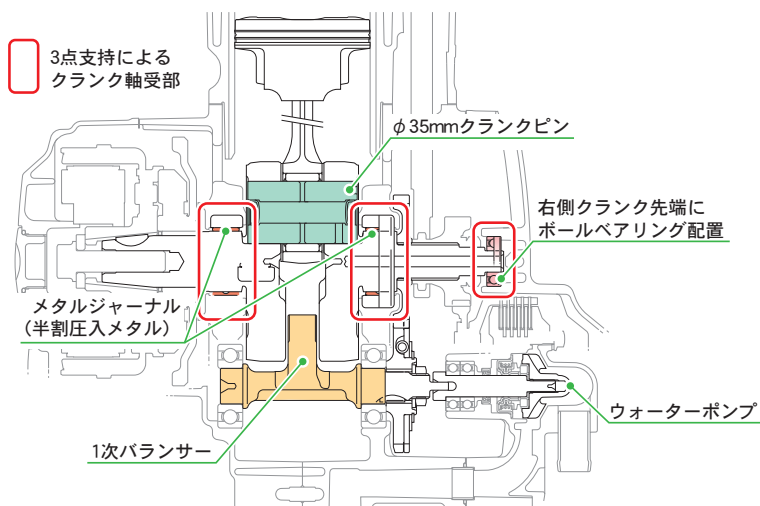
■クラッチ部断面



■1 次バルンサー



■クランク部断面図



潤滑、冷却

クランクのメタル軸受け部に安定した量の潤滑油を供給するため、リリーフされたオイルをオイル通路に戻す、内部循環タイプのリリーフバルブを備えたオイルポンプを装備しました。これによりオイル圧力を安定させるとともに、リリーフされたオイルの泡噛み（エアレーション）を防止しています。

エンジン冷却は高出力化を狙い、CAEによる冷却水の流動解析によって淀みのない流れを実現し、冷却の高効率化をはかりました。また、部品点数を抑え軽量化をはかるため、水温を制御するサーモスタットをエンジンシリンダーヘッドにビルトインしました。また、冷却水のバイパスをエンジン内部に通し、ホース等の部品点数を削減しながら、暖機性の向上をはかりました（特許出願中）。

■オイルポンプ部



■ビルトインサーモスタット / 冷却水バイパス通路



フレーム、シャシーのねらい

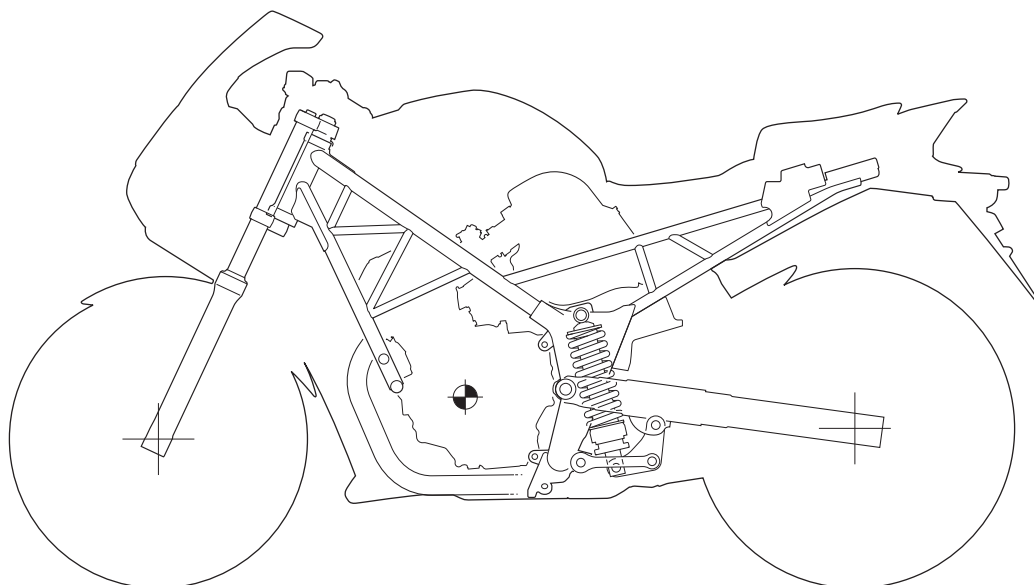
フレームとシャシーは、日常生活で気軽に使える上に、スポーツ走行時もバイク本来の操る楽しさを安心して体感できることを主眼に開発しました。

そのために最適な車体サイズやディメンション、操縦安定性、またがった瞬間に感じるスポーティー感や走るための基本機能を満足させながらマス集中化をはかり、しなやかさと剛性感を高次元で融合させています。

開発目標は—

- ・ 250cc フルカウルスポーツモデルとして、軽快なハンドリングと安心感のある操縦特性の実現
- ・ 世界のお客様に満足いただける快適性と
 扱いやすさに配慮したスポーティーなライディングポジション
- ・ ライダーの意のままの走りを支え、性能を余すことなく扱いきれる安心感ある足回り

■フレームレイアウト



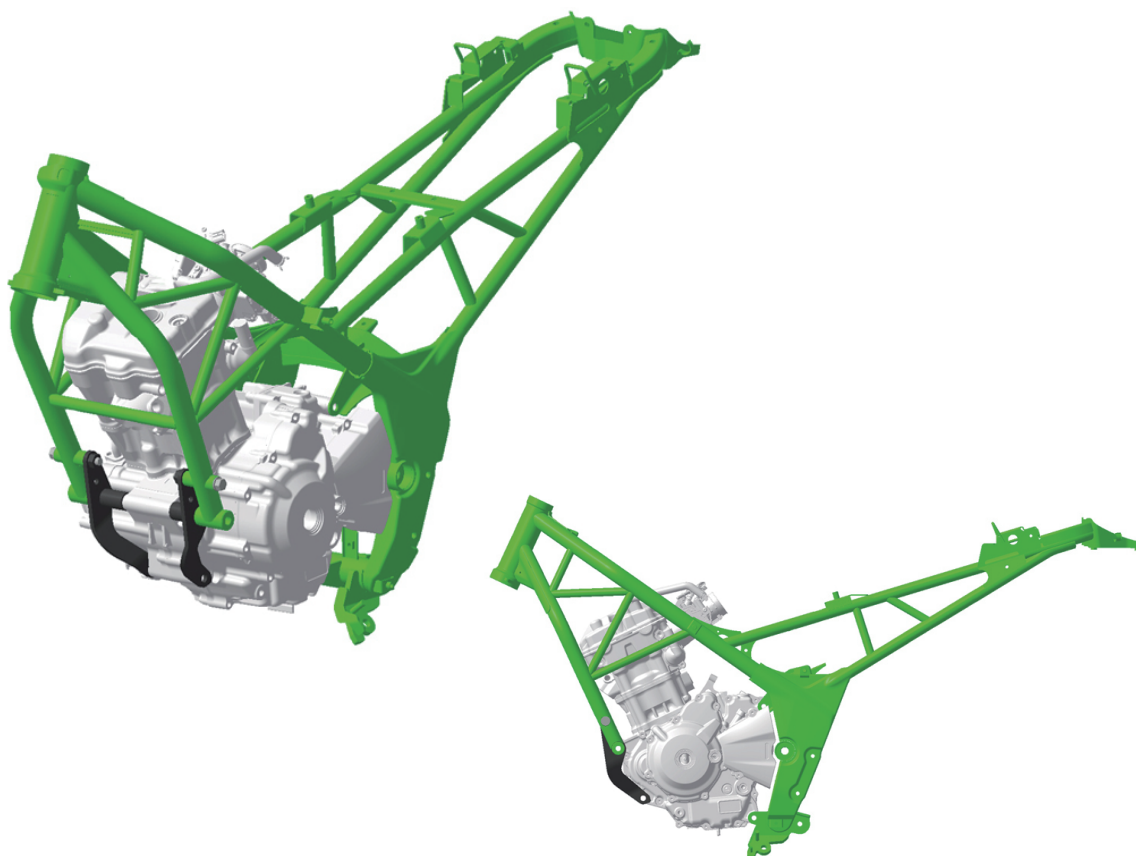
フレーム

フレームは、各部に求められる剛性と車両全体とのバランス追求による軽量化を狙い、鋼管丸断面のトラス構造ダイヤモンドフレームを採用しました。

軽量でありながらも、フレーム各部に大きな負担がかかるスポーツ走行時にも必要十分な剛性を確保しています。一方で、鋼管の持つ靱性を活かしたフレームワークは、刻々と変化する路面状態にレスポンス良く柔軟に反応する操縦安定性により、ライン取りの自由度を高めながら、心地よい適度な振動をライダーに伝えるなど、上質な走り味を提供しています。

また、プレートメンバーで構成された軽量コンパクトなりアクッション取り付け部は、形状の最適化により十分な剛性を確保し、プロリンクサスペンションの性能を最大限に引き出しました（特許出願中）。

■トラス構造ダイヤモンドフレーム



ハンドリング

CBR250R は、軽快かつ安心感のある素直なハンドリングを目指しました。

そのため、コンパクトなエンジンによるショートホイールベース化と、重量物を車体重心に集中させながら前後の重量配分を最適化することで、高い旋回性能を獲得。さらに、エンジンマウントの位置やフレーム剛性バランスを最適化することで、軽量化、安心感のある素直なハンドリング、車体振動の軽減をはかりました。

ライディングポジション

ライディングポジションは、グローバルな見地から様々な体形のライダーを想定しました。

また、市街地から郊外、ワインディングロードでのスポーツ走行まで、国やシチュエーションの異なる幅広い使い方を考慮し、より多くの方にとってスポーティーでありながら扱いやすくストレスのないライディングポジションとしました。

居住性

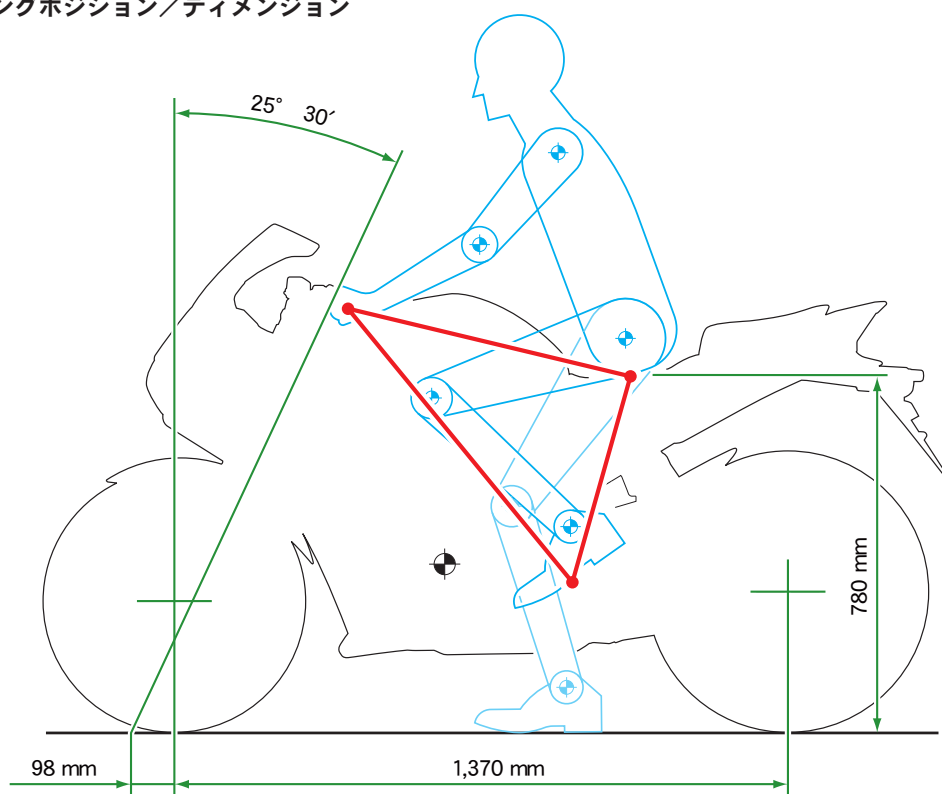
前面投影面積を抑えたフルカウルによって整流された走行風は、ライダーに心地よい爽快感をもたらします。

シートは、市街地からスポーツ走行まで多様なシチュエーションを楽しむセパレートタイプの構成としました。硬さと形状の最適化により安心感のある足着き性や、ライダーの動きを妨げず長時間のライディングも楽しめる機能性を備えました。さらにパッセンジャーに快適性をもたらす握りやすい左右別体式のリアグリップを標準装備としました。

フロントサスペンション

フロントサスペンションは、フレームとの剛性バランスを最適化したインナーチューブ径φ37mmの正立式テレスコピックタイプを採用しました。また、130mmとフルカウルスポーツとしては多めのサスペンションストロークを確保するとともに減衰力のチューニングを施すことで、ギャップ通過時の安心感とスポーツ走行時の接地感を高次元で両立しました。

■ライディングポジション/ディメンジョン



リアサスペンション

リアサスペンションには、プロリンクサスペンションを採用し、レシオの最適化によりプログレッシブ(漸増型)な特性で高い路面追従性を発揮するとともに、足回りの省スペース化をはかりました。

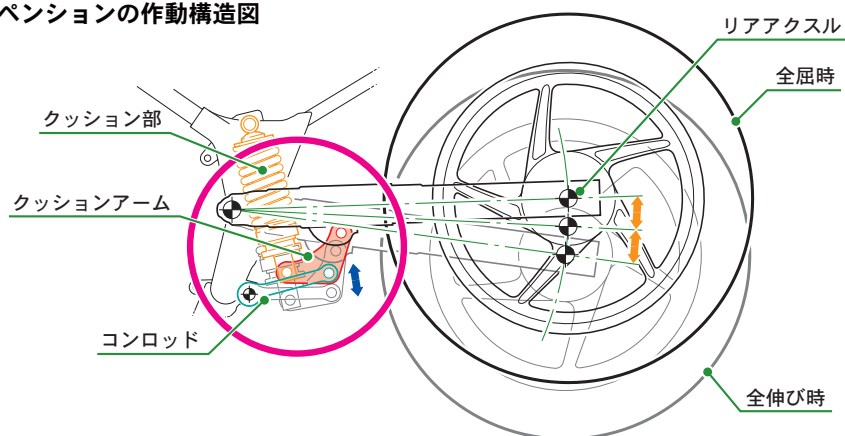
プロリンクサスペンションは、ストロークの小さい時には減衰力特性の柔らかめな領域で作動させソフトな乗り心地とし、大きく作動したときには減衰力特性の高めの領域で大きなストロークをしっかりと減衰させることで、より安定した走行を可能としています。

このような減衰特性と、重心に近い位置にサスペンションをコンパクトに配置することによって操縦安定性を向上させました。また、ライダーの好みや、タンデム走行などに応じて調整可能な5段階のプリロードアジャスターを採用しました。

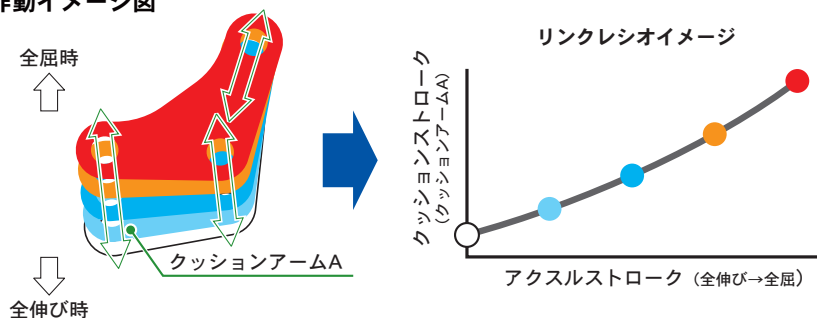
剛性と靱性を兼ね備えたスイングアームは60×30mmの角断面スチールパイプとしました。

チェーンケースを兼ねた樹脂製のインナーフェンダーは、高いデザイン性を備えながら、車体やリアクッション、ABSモジュレーターへの泥はねやチッピングを軽減しました。

■プロリンクサスペンションの作動構造図



■クッションアーム作動イメージ図



プロリンクサスペンションの作動と効果

プロリンク式リアサスペンションの作動は、リアアクスル部のストローク量に比較してクッションストローク量の変化割合が大きくなる特長があります。つまりクッションアームとコンロッドの作動により、リアアクスル部の動きが少ない範囲ではクッションストローク量が少なくなりますが、リアアクスル部の動きが大きい範囲になるにつれてクッションストローク量が大きくなるプログレッシブ(漸増減)な特性が得られる機構となっています。

ホイール、チェーン、タイヤ

新設計の前・後アルミキャストホイールは、大きな弧を描く H 断面の 5 本スポークがしなやかな乗り心地をもたらすと同時に、スポークの断面形状や、スポークとリム、ハブとをつなぐ角 R など各部に熟成を重ねることで、クセのない安心感のある特性を達成しました。

チェーンは 520 サイズとし、プレートを薄くした新開発の軽量シールチェーンの採用により、バネ下重量の軽減に寄与しています。

新開発のタイヤには、過渡特性の安定を狙ったプロファイルを持たせ、フロントに 110/70-17M/C、リアには 140/70-17M/C を採用しました。コンパウンドの最適化により 250cc フルカウルスポーツモデルにふさわしい軽快なハンドリングを実現しています。

このようにフレームやシャシーを作り込むことで、CBR250R はスポーツ車として快適な居住性を得るとともに、タイトコーナーの続くワインディングでの切り返しやすさと、荒れた路面でも落ち着いた車体挙動を確保する安心感を備えました。

■リアタイヤサイズ 140/70-17 M/C



■フロントタイヤサイズ 110/70-17M/C



ブレーキ

ースタンダード仕様

スタンダード仕様のブレーキは、世界のあらゆる路面や使用環境を考慮した強力な制動力を確保するため、フロントにはφ296mmの大径フローティングディスクに2ポットキャリパーを、リアにはφ220mmのディスクに大径1ポットキャリパーを装備しています。ブレーキパッドには、新開発のパッドを採用し、街乗りからスポーツ走行まで安心して使える性能を獲得しました。

■リアディスクブレーキ



■フロントディスクブレーキ

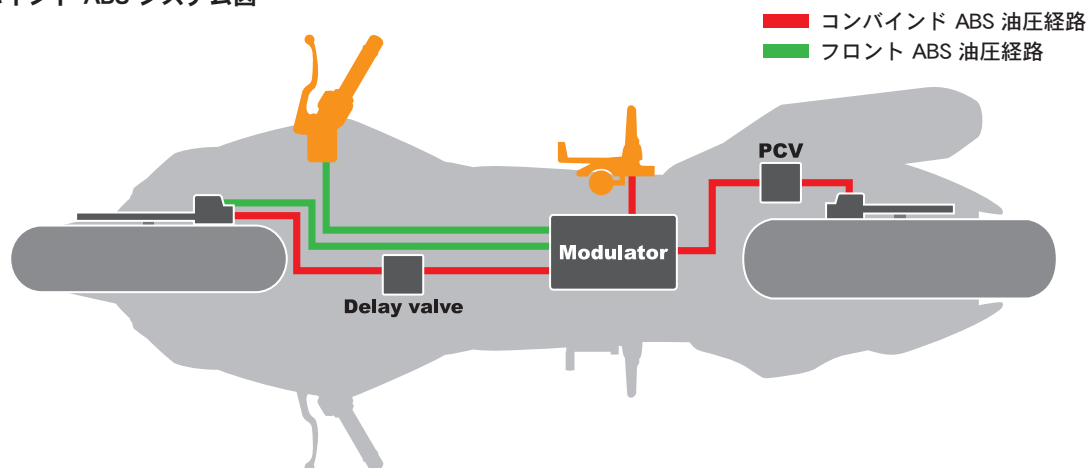


ーコンバインド ABS 仕様

250cc ロードスポーツモデルとしては世界初となる前・後輪連動ブレーキシステムにアンチロック・ブレーキ・システムを組み合わせたコンバインド ABS を搭載する仕様を設定しました。

コンバインド ABS は Honda 独自のブレーキシステムで、フットブレーキをかけると前・後輪に理想的な配分で高い制動力が得られる前・後輪連動ブレーキと、前・後輪それぞれのロックを抑制する ABS (アンチロック・ブレーキ・システム) を組み合わせています。ABS により、急制動時や雨天時などの滑りやすい路面状況下の予期せぬ車体挙動を抑制することで、ライダーは過度の緊張から解放され、通常の操作でより確実な制動力を確保できます。なお、ハンドブレーキ(前輪)はスポーツ走行を想定し、フロント制動のみの単独作動としています。

■コンバインド ABS システム図



ーコンバインド ABS 仕様（つづき）

コンバインド ABS モデルはフロントブレーキに 3 ポットキャリパーを採用。また、前・後輪の車輪速センサーと車輪速センサーからの情報を演算してキャリパーへの液圧供給を制御する ECU を内蔵した、ABS モジュレーターを搭載しています。ブレーキパッドには、高い耐フェード性を持つ焼結パッドを採用しました。

また、ABS モジュレーター等の重量物を、フレームとエンジン外観の機能美を損なわないよう配慮しながら車体重心近くに配置し、優れた運動性能と先進のブレーキ性能の両立をはかりました（特許出願中）。

※前・後連動ブレーキシステムは、あくまでもブレーキ操作を補助するためのシステムであり、ハンドブレーキ（前輪）とフットブレーキ（後輪）を状況に応じて同時に操作することがブレーキングの基本です。

※ABS は制動距離を短縮するためのシステムではなく、あくまでもライダーのブレーキ操作を補助するシステムです。従って、ABS が搭載されていない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転までは制御できません。

インストルメントパネル

インストルメントパネルは中央にアナログタコメーターを配し、イグニッションのオンとともに針をフルスケールまで回転上昇（スイープ）させ、針の下降にあわせて液晶のスピード表示がカウントダウンし、各メーターに異常がないかを確認できるものとするなど、スポーティーで機能的な仕様としました。

また、スピード、水温、オド / トリップ、時計など豊富な情報が得られる液晶表示部やインジケーター回りは、シルバー塗装のダイナミックなデザイン処理を施し、鮮やかなブルーの液晶バックライトと相まって、機能的かつ未来的な表情を演出しました。



ユーティリティ

ピリオンシート下に 250cc スポーツ車カテゴリ最大級のユーティリティスペースを確保しています。U 字ロック、雨具などが収納可能です。



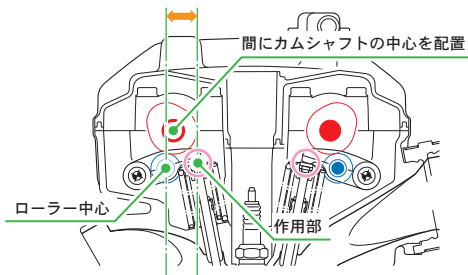
27 件の特許技術が生んだ「次世代 Sport Quarter」

■コンパクトで、上質感のある環境型エンジンを実現

エンジン系：表記したものを含む計 9 件

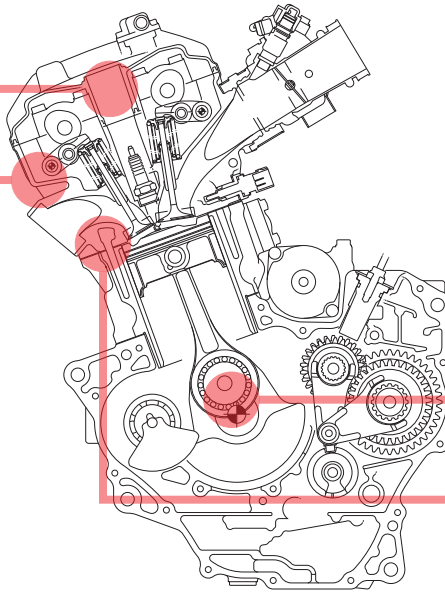
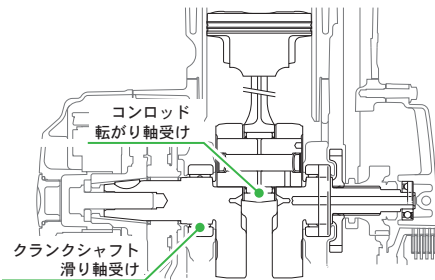
【燃費を向上させた動弁系】

ローラーロッカーアームとカムシャフトの配置を工夫することで、DOHC エンジンの二輪車として、世界で初めてローラーロッカーアームを採用しながら、ヘッド回りの小型化を達成。



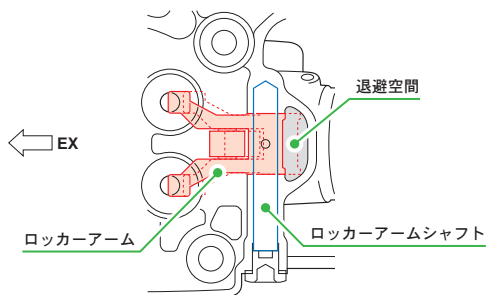
【静粛性に優れたクランクシャフト機構】

クランクシャフトを、メタル軸受けにすることで、クランクケースの小型化が達成できるだけでなく、クランクシャフトからクランクケースへ伝わる振動を抑制し、高出力のエンジンでありながら高い静粛性を実現。



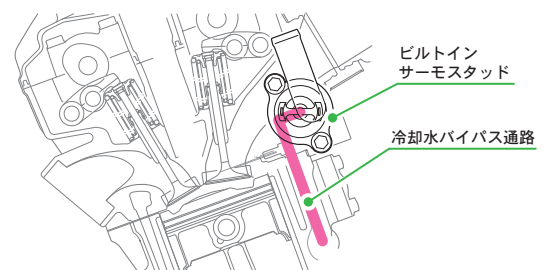
【メンテナンス性を向上させた動弁系】

ロッカーアームシャフトを抜くだけで、シム交換ができるように、ロッカーアームが退避可能な空間をシリンダヘッドに設けたので、カムシャフトを外さずにシム交換が可能。



【シンプルデザインを実現した冷却機構】

冷却水バイパス通路をシリンダーブロックとシリンダーヘッド内に設けることで、別途ホースを用いエンジンの外に配管する場合と比べ、エンジンをコンパクトにすることができる。またエンジンの外観もすっきりとしたシンプルなデザインを実現。

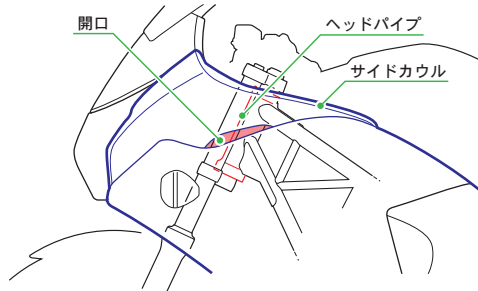


■扱いやすく、しなやかな走りを実現

車体系：表記したものを含む計 18 件

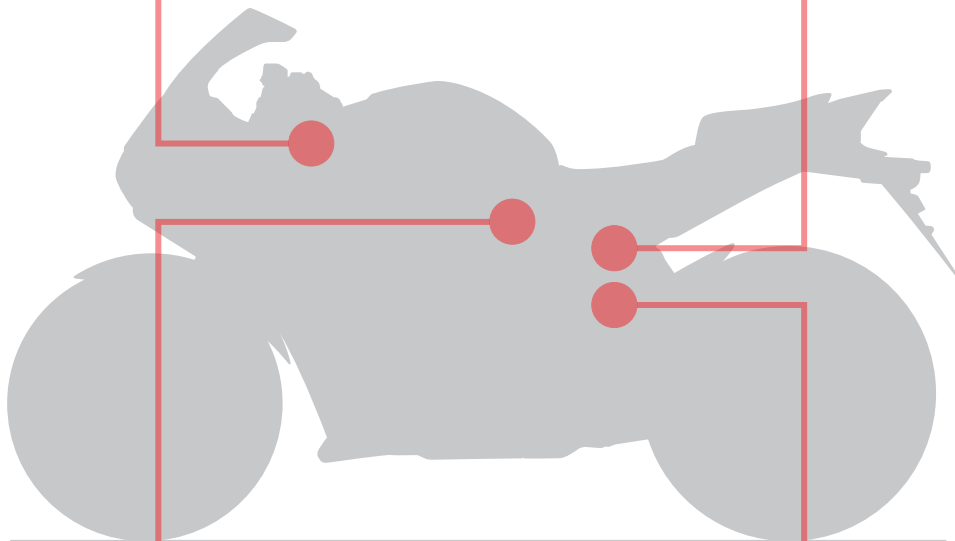
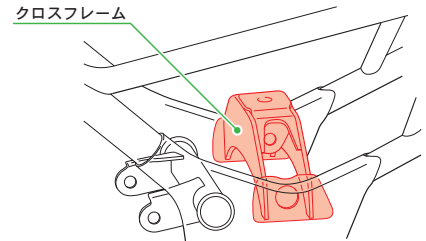
【軽快なハンドリングに寄与するカウル構造】

カウルのレイヤー部に設けた開口により、車体旋回初期時の倒し込みの軽快さを向上。



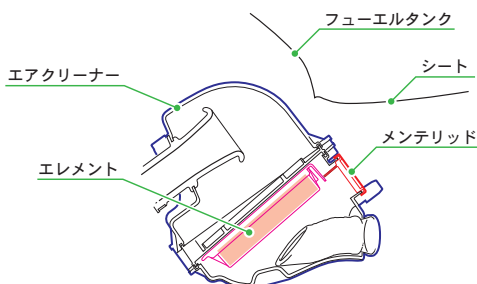
【車両軽量化を実現した新フレーム構造】

リアクッションの上端を支持するクロスフレームをプレートメンバーで構成し、アーチ状にすることで、軽量でありながら、リアクッションを支持するのに十分な剛性のあるクロスフレームを実現。



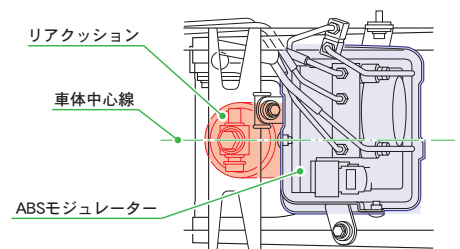
【吸気効率とメンテナンス性に優れたエアクリナー構造】

エアクリナーエレメントとメンテナンスリッドの配置を工夫することで、エアクリナーを吸気効率が向上する配置にしなが、シートを外すだけでメンテナンスができるようにした。また、この構造によりエアクリナーエレメントのダークティサイドが下となるため、脱着の際、クリーンサイドへの塵の侵入を防ぐ。



【優れた運動性能を実現した ABS モジュール配置】

車体中心線上に ABS モジュールとリアクッションを近接配置することで、左右の重量配分の適正化とマスの集中を実現し、車両の運動性能を向上。



主要諸元

CBR250R

[]の表記はコンバインド ABS 仕様

通 称 名	CBR250R	
車 名 ・ 型 式	ホンダ・JBK-MC41	
全 長 × 全 幅 × 全 高 (m)	2.035×0.720×1.125	
軸 距 (m)	1.370	
最 低 地 上 高 (m)	0.145	
シ ー ト 高 (m)	0.780	
車 両 重 量 (kg)	161 [165]	
乗 車 定 員 (人)	2	
最 小 回 転 半 径 (m)	2.5	
エ ン ジ ン 型 式 ・ 種 類	MC41E・水冷4ストロークDOHC4バルブ単気筒	
総 排 気 量 (cm ³)	249	
内 径 × 行 程 (mm)	76.0×55.0	
圧 縮 比	10.7	
最 高 出 力 (kW[PS]/rpm)	20[27]/8,500	
最 大 ト ル ク (N・m[kgf・m]/rpm)	23[2.3]/7,000	
燃 料 消 費 率 (ℓ)	49.2 (60km/h定地走行テスト値)	
燃 料 供 給 装 置 形 式	電子式<電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)>	
始 動 方 式	セルフ式	
点 火 装 置 形 式	フル・トランジスタ式バッテリー点火	
潤 滑 方 式	圧送飛沫併用式	
燃 料 タ ン ク 容 量 (ℓ)	13	
ク ラ ッ チ 形 式	湿式多板コイル・スプリング式	
変 速 機 形 式	常時噛合式6段リターン	
変 速 比	1 速	3.333
	2 速	2.117
	3 速	1.571
	4 速	1.304
	5 速	1.115
	6 速	0.962
減 速 比 (1 次 / 2 次)	2.807/2.714	
キ ャ ス タ ー 角 (度) / ト レ ー ル 量 (mm)	25° 30' / 98	
タ イ ヤ サ イ ズ	前	110/70-17M/C 54S
	後	140/70-17M/C 66S
ブ レ ー キ 形 式	前	油圧式ディスク
	後	油圧式ディスク
懸 架 方 式	前	テレスコピック式
	後	スイングアーム式 (プロリンク)
フ レ ー ム 形 式	ダイヤモンド	

* 製造事業者 / Thai Honda Manufacturing Co., Ltd. 製造国 / タイ 輸入事業者 / 本田技研工業株式会社