

CRF 250L



はじめに (1)**CRF250L**

Hondaは、1972年に本格的な4ストロークオフロード車としてSL250S(北米名:XL250)を発売し、オフロードエントリー層に向けてはXR75を北米にて発売しました。’78年には、並居るオフロードマシンが2ストロークを採用するなか、オフロード性能を飛躍的に向上させるとともにオンロードでの使い勝手を考慮した「XL250S」を日本で発売しました。

同モデルは、日本国内のオフロードバイクブームのさきがけになるとともに、北米ではXR80/185/500のXRシリーズの中核となる「XR250」として、今日の4ストローク・デュアルパーパスモデルの 카테고리を確立し、それまで一般に馴染みの薄かったオフロード走行を身近にすることに大きく貢献しました。

Hondaは、常に「より楽しく軽快に」「より幅広いライダーに」「長時間のライディングでも快適に」という基本コンセプトを継承し、オフロードに限らずオンロード走行も同時に楽しめるモーターサイクルの具現化を目指し、開発に力を注いできました。

一方、モトクロス競技用では、1972年に発売されたエルシノアCR250Mをスタートに、2004年のCR125R、2005年のCR250Rの生産終了まで、約30年間にわたり2ストロークのモトクロッサーを生産しましたが、グローバルな環境対応の一環である4ストロークへの転換を図ってきました。レースレギュレーションも2000年より全世界的に改定され、125ccクラスには4ストロークで排気量の上限が250ccまで、同じく250ccクラスは450ccまでのマシンが参戦可能となりました。

この変化を受け、4ストローク250ccマシンの開発に着手し、2002年には世界に先駆け日本の全日本モトクロス選手権にプロトタイプで参戦し優勝を果たすなど、優れた戦闘力を実証。2003年にはアメリカで「CRF250R」として発売しました。このCRF250Rは、4ストローク250ccならではの扱いやすさと優れたトラクション性能などにより、幅広いユーザーにモトクロスを楽しんでいただくとともに、同年にはエンデューロレース向けにセルフスターターや大型のフューエルタンク、トリップメーターなどの専用装備を採用した「CRF250X」を発売し、幅広いオフロードレースユースに対応してきました。

このように、現在に至るまで「CRF」シリーズはモトクロッサーならびにエンデューロマシンの頂点モデルとして位置づけられています。

はじめに (2)

CRF250L

Hondaは、2020年に向けて「良い商品を早く、安く、低炭素で実現する」ことを目指しています。そこで開発チームは新型CRF250Lを通じて、先に述べたオフロードの歴史的背景を振り返るとともに、オンロードからオフロードまで扱いやすい性能でありながらも、誰もがあこがれるオフロード車のトップエンドモデルを予感させるスタイリングを身にまとい、昨今のフルサイズ250ccのオン・オフモデルを求めるお客様からの要望をグローバル視点で徹底的に追求することにしました。

その結果、市街地とオフロード双方での扱いやすい性能を持ちながらも、Hondaオフロードモデルのデザイントレンドをさらに推し進めた最新のスタイルを身にまとったグローバルモデルを具現化し、そのモデル名に「CRF」の名を冠することになりました。これによりCRFシリーズは、頂点を目指すコンペティションマシン「CRF-R」「CRF-X」シリーズに、憧れを身近に楽しんでもいただける「CRF250L」を加え、充実のラインアップを構築しました。

Hondaは、「良品に国境なし」の理念の下、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(以下タイホンダ)で、二輪車生産を1967年にスタートし、1988年からカブ100EXの輸出を開始しました。2010年にはタイでの安定した品質管理を背景に、その質感の高さとお求めやすい価格を両立した125ccスクーター「PCX」や、ロードスポーツモデルのグローバル展開の第一弾となる「CBR250R」などを欧州や日本へ輸出し好評を得ています。

この「CRF250L」もスポーツモデルの第二弾として世界中のお客様に喜んでいただけるように、高い品質とお求めやすい価格を実現すべく、タイでの部品現地調達率を80%にまで高めて、世界各国に向けて生産し、供給します。

Hondaは、今後も豊かな生活と低炭素な社会の実現に向けて、楽しく、便利で、感動いただける新製品をいち早く、お求めやすい価格でお客様にご提供して参ります。

この「CRF250L」を世界中の多くの方々に乗っていただき、Hondaが提案する新しいオフロードライフの魅力と喜びを感じながら、それぞれの夢を実現していただければ幸いです。

(株)本田技術研究所二輪 R&D センター
オフ、オン/オフカテゴリー開発責任者
HIKARU TSUKAMOTO

塚本 飛佳留



開発のねらい (1)

CRF250L

CRF250Lの開発にあたり開発チームがお客様の視点で徹底的に考え、議論した事は、これからの時代に適合し、世界のお客様へ喜びと感動を提供できるフルサイズオン・オフ 250cc モデルを、お客様に満足いただける価格で実現することでした。

開発キーワードは、

On(日常)を便利に、Off(週末)を楽しむ “ちょうどいい相棒 New On & Off Gear！”

としました。

ユーザー調査の結果、オフロード走破性の高いマシンでモトクロスやエンデューロレースなどを楽しむユーザーがいる一方で、モトクロスやエンデューロマシンに憧れを持ちながらも、その性能や排気量のヒエラルキーにこだわらず、リーズナブルな価格帯のフルサイズオン・オフ 250cc モデルで日常生活での扱いやすさや利便性を優先し、週末はゆったりとオフロードを含む郊外へのツーリングなどの FUN ライディングを味わいたい。自分のスキルの範疇で性能を余すことなく発揮させ、満喫したい。という先進国でのユーザー像が見えてきました。

また、新興国ではステップアップできるモデルや、新たなカテゴリーに憧れるユーザーの存在が顕在化してきています。このような、新興国では「手の届く価格」で、先進国では「リーズナブルな価格」で、フルサイズオン・オフ 250cc モデルを求める多くの声をいただきました。そして「喜びの創造」「喜びの拡大」、さらに、「喜びを次世代へ」という見地から、将来に向け持続可能な社会に貢献しながら市場の活性化を目指すため、優れた燃費性能を持つ高品位で次世代のベンチマークとなる公道走行車としてのオン・オフ 250cc モデルの開発に向けベクトルを合わせました。

開発のねらい (2)

CRF250L

そこで開発の要件を、

- ・オンロードもオフロードも扱いやすく、楽しい走りを実現するエンジン特性
- ・ランニングコストを抑えられる燃費性能
- ・市街地からオフロードまで気軽に扱える、取り回し性に優れた車体サイズとディメンション
- ・オンロードとオフロード走行の楽しさを両立する本格的な足回り
- ・トップエンドモデルを凌駕する存在感ある最新のモトクロスサースタイリング

と設定し、これらを具現化しながら、世界中のより多くの人たちに「CRF250L」の魅力を感じていただきたいとの考えに基づき、

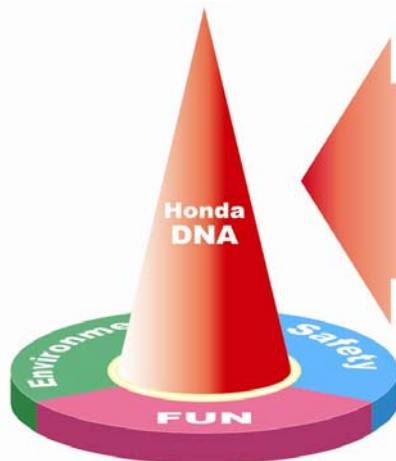
- ・価格以上の魅力ある価値を有すること

を開発の要件に加えました。

「CRF250L」がお客様の冒険心を掻き立てるとともに、日常の移動する楽しみを共有できる最良のパートナーとしてご愛顧いただける、息の長い商品に育てていきたいと考えています。

■ CRF250L 開発コンセプトイメージ

『On(日常)を便利に、Off(週末)を楽しむ
“ちょうどいい相棒 New On & Off Gear!”』



- ・オンロードもオフロードも扱いやすく、楽しい走りを実現するエンジン特性
- ・ランニングコストを抑えられる燃費性能
- ・市街地からオフロードまで気軽に扱える、取り回し性に優れた車体サイズとディメンション
- ・オンロードとオフロード走行の楽しさを両立する本格的な足回り
- ・トップエンドモデルを凌駕する存在感ある最新のモトクロスサースタイリング
- ・価格以上の魅力ある価値を有すること

(株)本田技術研究所二輪 R&D センター
CRF250L 開発責任者
EIJI SUGIYAMA

杉山栄治



パワーユニット (1)

CRF250L

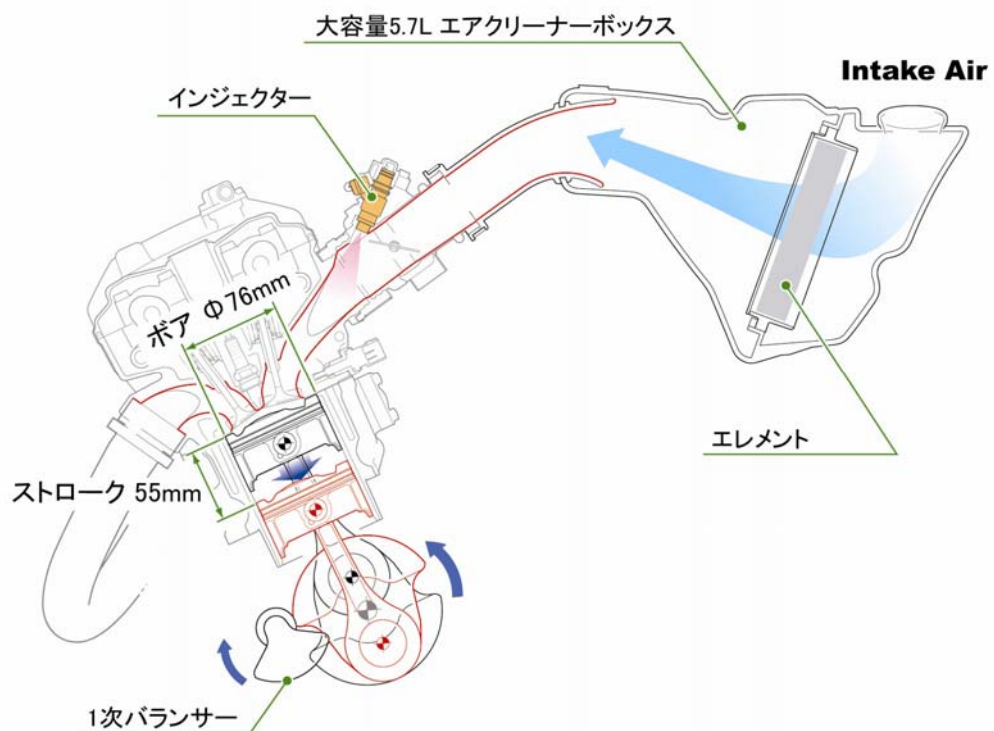
CRF250L のエンジンは、地域を越え、次代を見据えたスポーティーでありながら環境にやさしいグローバルエンジンを目指して開発した、好評の水冷・250cc・DOHC・単気筒エンジンをベースに、オンロードからオフロード走行まで扱いやすく、楽しい走りを実現する出力特性を目指し、低・中回転域はもとより、高回転域までスムーズに回る軽量、コンパクトなエンジンとしました。

●扱いやすさと楽しさを両立した出力特性

オフロードでもマシンをコントロールしやすいトラクション性能とするため、低回転域から谷のない、厚みのあるトルク特性を追求しました。また、水冷・DOHC エンジンらしい伸びのある出力特性も同時に表現し、扱いやすさと楽しさを高次元でバランスさせています。

吸・排気系を徹底的に解析し、理想的な吸・排気管径や管長、スロットルボア径を選択しています。また通気抵抗の低減をねらい、エアクリーナーエレメントからストレート化した吸気ポートに加え、排気ポート、さらにはエキゾーストパイプに至るまでの形状や配置を最適化しています。

■吸気経路構造図



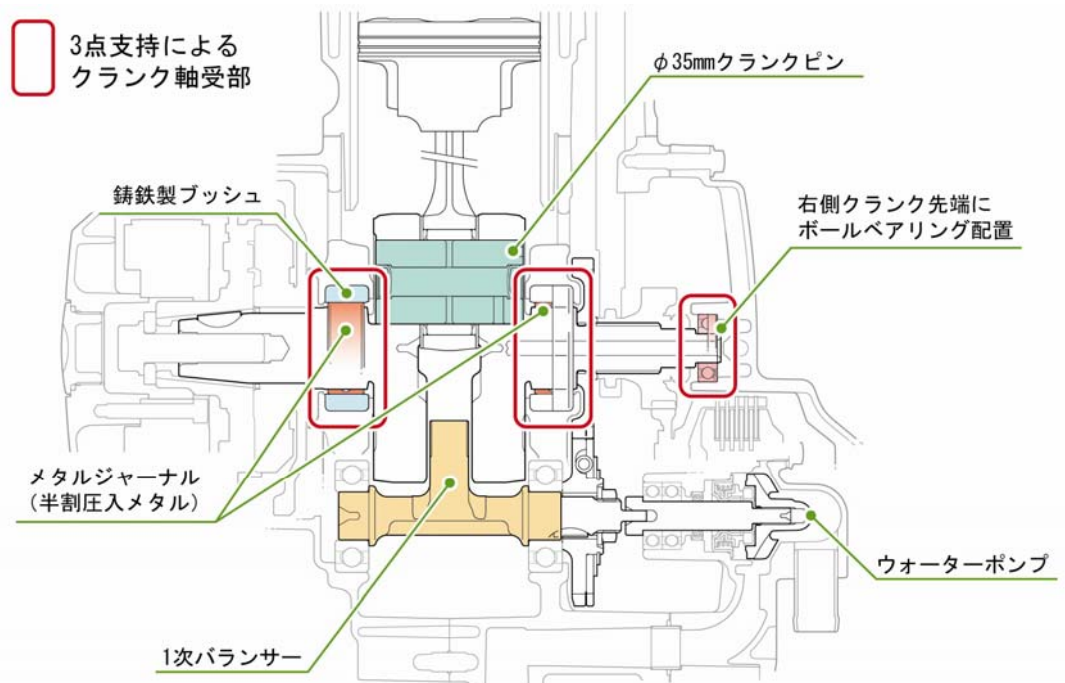
パワーユニット (2)

CRF250L

● 静粛性

クランク軸受け部には、Honda の単気筒のオフロードカテゴリとして初の半割圧入メタル軸受けを採用。クランクケース側には鋳鉄製のブッシュを採用し、ケースハウジングの剛性を高めるとともに、熱膨張による内径のオイルクリアランスの変化を抑え、軽量化と静粛性の向上を実現させています。また、振動に対しては1次バルンサーを採用し、振動を低減させています。

■ クランク部断面図



パワーユニット (3)

CRF250L

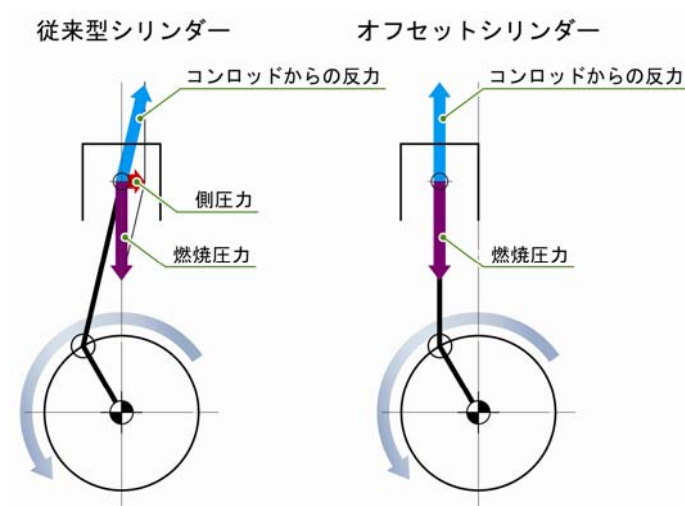
●環境性能

環境性能は、より高い目標を設定しながら、オン・オフ 250cc モデルとしての基本性能を十分に満たすために、動弁系にはローラーロッカーアームを採用。ローラーロッカーアームを極めてコンパクトに設計・配置することで、シリンダーヘッドのコンパクト化とフリクションの低減を図りました。

また、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 4mm オフセット)するとともに、ピストンにはエンジンオイルの潤滑をより促進する粗条痕やモリブデンコーティングを採用しています。

さらに、燃焼効率向上のため、希薄混合気でも着火効果が高く、通常のスパークプラグと比べて、推奨交換サイクルが約 4 倍という長寿命のイリジウムプラグを採用。PGM-FI による燃料噴射の最適化とあいまって、オン・オフ 250cc カテゴリートップクラスの低燃費を実現しました。

■オフセットシリンダー概念図



■水冷・250cc・DOHC・単気筒エンジン



パワーユニット (4)

CRF250L

排出ガスのクリーン化では、O₂センサーとシリンダーヘッドにビルトインのエアインジェクション(二次空気導入)システムとを組み合わせるうえでマフラー内にキャタライザーを装着することで、国内の排出ガス規制に対応しています。

●その他の技術

扱いやすく、楽しい走りを実現するために、クラッチを専用設計することで、厚みのあるトルク特性を余すところなくスムーズに伝達しています。また、タフなオフロード走行の要望に応えるためにミッションもギアの強度を上げるなど専用設計としています。

オイル通路内の圧力制御としてリリーフバルブを設定しており、リリーフされたオイルのエアレーション(泡嚙み)を防止するため、オイルポンプ内での内部リリーフ構造を採用しました。



プロトタイプ撮影

車体（1）

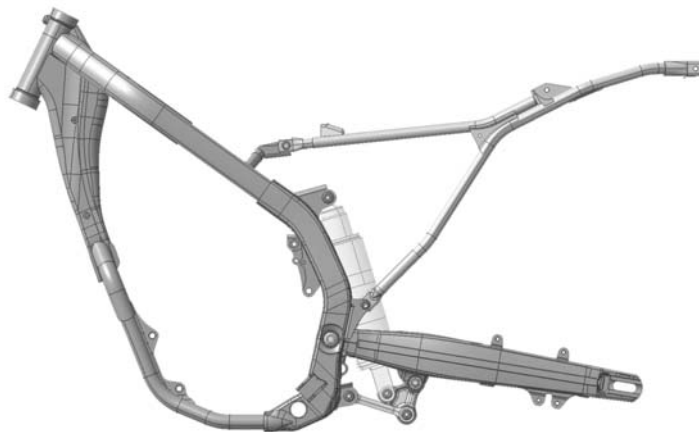
CRF250L

●フレーム

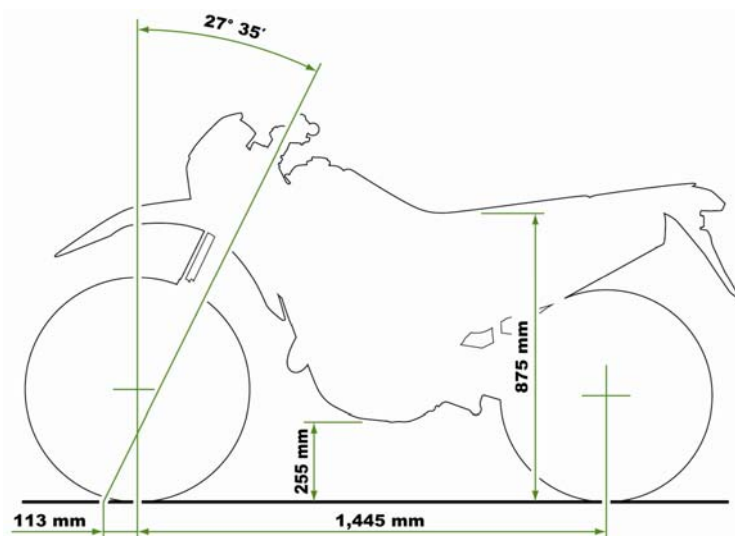
高出力水冷 DOHC エンジンを搭載し、フルサイズオン・オフ 250cc モデルと呼ぶに相応しいディメンションを実現するため、フレームを新設計しました。形態は軽快なハンドリングと剛性を確保しながらも、しなやかな乗り心地を実現させるため、スチール製ツインチューブフレームを採用。メインパイプは楕円断面形状とし、足着き性を高めるスリムな車体とサスペンションからの入力を受け止める縦剛性を確保しています。またパイプワーク、形状にこだわり、最新モトクロスカーを彷彿させる、力強く、滑らかな外観を表現しています。

主要ディメンションではホイールベースを 1,445mm とし、キャスト角 $27^{\circ} 35'$ 、トレール量を 113mm と設定することで、直進性と機敏な旋回性を両立させています。

■スチール製ツインチューブフレーム



■ディメンション図



車体（2）

CRF250L

●サブフレーム

サブフレームは鋼管丸断面パイプを採用。スリムなリアサイドビューを実現させつつ、2人乗り+キャリア積載(5kg)を想定した強度を有しています。優れたメンテナンス性とリペアコストに配慮し、メインフレームとの結合にはボルトオン方式を採用しました。

■鋼管丸断面パイプ サブフレーム**●エアクリーナーボックス**

エアクリーナーボックスの容積は大容量 5.7L とすることで、静粛性を確保。またコネクティングチューブをストレート配置することで、俊敏なレスポンス性を実現しています。フィルターはビスカス式を採用することで耐塵性能と、寿命の長いフィルター耐久性を実現しました。さらにフィルターは交換時、エアクリーナーエレメントよりも吸入ポート側に埃が落ちにくいように配置しています。

■大容量 5.7L エアクリーナーボックス

プロトタイプ撮影 CGによる合成画像

車体（3）

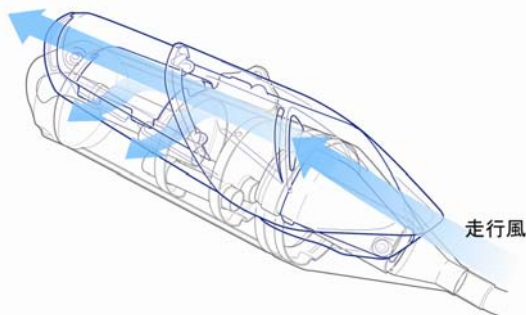
CRF250L

●マフラー

ボディ形状は、丸断面+テーパーとすることで、静粛性を確保し、車体後方のすっきりとした外観を実現しました。

マフラープロテクターは導風窓を設定した2重構造の樹脂製としており、積極的に熱を逃がすことで放熱性を向上させています。

■マフラープロテクター構造



■丸断面+テーパーマフラー



●ラジエーター

高い放熱量 10.7kW のラジエーターを、重量バランスの最適化のために車体左側に配置。薄型ガイドリング式クーリングファンを設定し、渋滞時の低速運転時にも安定して適切な水温を保ちます。ラジエーター前方には土砂などからラジエーターコアを保護すると共に、導風・整流効果により冷却効率を高めるポリプロピレン製グリルを装備しています。



プロタイプ撮影 CGによる合成画像

足回り (1)

CRF250L

●フロントフォーク

フロントフォークは、スライドパイプ径 ϕ 43mmのSHOWA製の倒立式セパレート・ファンクション・フロントフォークを採用し、軽量化を図りました。ストローク量を250mm確保するとともに、優れた作動性とコシのある減衰力特性を実現しました。

加えてフォーク各部の剛性最適化をおこない、市街地からオフロードまで幅広いシチュエーションにおいて、軽快かつ、高い走破性を実現させています。



●リアサスペンション

リアサスペンションはアクスルトラベル量240mmとし、減衰特性の優れたシリンダー径 ϕ 40mmの倒立加圧シングルチューブ式を採用 (SHOWA 製)。

加えて、CRF モトクロスサーで熟成したプロリンクサスペンション構造を適用し、市街地など通常走行時における軽快な乗り心地と、オフロード走行など、高負荷時においても路面追従性に優れ、ねばりのあるサスペンション性能を両立させています。



プロタイプ撮影

●スイングアーム

スイングアームは、バネ下質量の軽減によるサスペンションの追従性を高める目的で、アルミ一体鋳造製法を採用しました。このアルミ一体鋳造は、自由度の高い形状を可能とする製法で、スイングアームの強度を確保すると同時に、適切な剛性バランスとすることで、軽快な乗り心地を実現。さらに機能的なテーパー形状となっています。

さらにチェーンアジャスターにもアルミ押出材を採用し、バネ下質量を低減しています。



足回り (2)

CRF250L

●ブレーキ

ブレーキは、前・後輪に制動フィーリングに優れた油圧式ディスクブレーキを採用。フロントには大径φ256mmのブレーキディスクに高剛性の2ポットキャリパーを装着。リアにはφ220mmのブレーキディスクに同じく高剛性の1ポットキャリパーを採用することで、十分な制動力と高いコントロール性を実現しています。さらにブレーキディスクには、CRF250R/450Rで実績のある、軽量でクリーニング性に優れたウェーブタイプを採用しています。

●ホイール、タイヤ

ホイールは、軽量でバネ下質量低減に大きく寄与するアルミ製リムを採用するとともに、CRF250R/450R譲りの高剛性で軽量な、直張り式のスポークレイアウトを採用しました。

また、タイヤはエンデューロやデュアルパーパス車両で標準とされる、フロントに3.00-21M/C51P、リアには120/80-18M/C62Pサイズのブロックパターンタイヤを装着することで、市街地走行からオフロードを含む郊外へのツーリングまで幅広く対応できるものとしています。

■フロントタイヤ：3.00-21M/C51P、ブレーキ：φ256mmブレーキディスク/2ポットキャリパー**■リアタイヤ：120/80-18M/C62P、ブレーキ：φ220mmブレーキディスク/1ポットキャリパー**

デザイン (1)

CRF250L

●スタイリングデザイン

スタイリングは、Honda のモトクロスカーCRF シリーズの特徴であり、基本思想でもある「マス集中“トライアングルプロポーション”」を継承し、さらに磨き上げることでよりシャープで躍動感あるアグレッシブな造形を施し、これからの Honda のオフロード車として独自のアイデンティティを主張しています。

また、街乗りから林道ツーリングまでこなせるよう、快適なライディングポジションや優れた取り回し性など、250cc クラスのオン・オフモデルとしてのオールマイティーに使える人間工学に基づいたエルゴノミクスデザインを採用しています。

■マス集中トライアングルプロポーション**●エンジンデザイン**

新世代の水冷・250cc・DOHC・単気筒エンジンは、そのパフォーマンスを象徴する機能美あふれるメカニカル感を演出しています。

デザイン (2)

CRF250L

●ヘッドライトバイザー、多機能デジタルメーター、フロントフェンダー、燃料タンク

ヘッドライトバイザーはモトクロスーCRF のフロントゼッケンをモチーフとし、シャープで切れのあるタイトなイメージを演出しています。ヘッドライトはグローバルモデルとして販売各国の法規に対応した仕様とし、日本では 60/55W の光量を確保しています。

また、バイザー内には軽量・コンパクトながら視認性に優れたデジタルメーターを装備。Honda の 250cc クラスのオン・オフモデルで日本初となるフューエルメーターを装備し、時計やツイントリップを内蔵しました。限られたスペースに配した多機能デジタルメーターは、機能美を追求したシンプルなデザインとしながら、グローブをしたままでも操作がしやすい大型スイッチを採用しています。

フロントフェンダーは、シャープでエッジを際立たせ、サイドからのシルエットにも配慮しながら、オン・オフモデルならではの長いサスペンションストロークをより一層強調しています。燃料タンクは、7.7 L のタンク容量を確保しながら、ニーグリップしやすく、かつアグレッシブなオフロードライディングにも対応できるよう、シュラウド形状も含めて徹底的にコンパクト・スリム化に図りました。

■スタイリングデザインスケッチ



■デジタルメーターデザインスケッチ



デザイン (3)

CRF250L

●サイドビュー

シュラウド、サイドカバー、リアフェンダーをフラッシュサーフェス化することで、車体サイドをスムーズな面構成とし、オフロードでのアグレッシブなライディングをサポートするエルゴノミクスデザインによる新時代のCRFスタイリングを表現しています。

マフラーには、テーパ形状のアップマフラーを採用し、マフラーカバーは左側のツールボックスとともに、サイドゼッケンをイメージさせる形状としています。



●リアデザイン

リアフェンダーは、斜め後方へシャープに跳ね上がるデザインとすることで躍動感を表現。またリアフェンダー下部のウインカーとテールランプ、さらに左側には施錠できるツールボックスをバランスよくコンパクトにまとめています。

■サイドゼッケンをイメージさせる形状のツールボックス

CLOSE



プロトタイプ撮影

OPEN



プロトタイプ撮影

デザイン (4)

CRF250L

●カラーリング

カラーリングは2タイプを設定。CRF シリーズの象徴であるエクストリームレッドをフロントフェンダー、シュラウドの前部に配すことで前方へのマス集中を表現。さらに、ロスホワイトをシュラウド後部からリアフェンダーまで連続して配することで、そのカラーコンビネーションにより、進化した Honda のオフロードマシンを表しています。

シートには、ヒューズレッド、シュラウドには CRF シリーズと同様のアロー(矢)ストライプを採用することで、常にトップを目指す CRF シリーズのアイデンティティを強調しています。また、ロスホワイトのシートには都会に映えるシックなハイランドシルバータイプを用意し、お客様の嗜好に合わせ選択肢の幅を広げています。

■エクストリームレッド**■ロスホワイト**

居住性 他 (1)

CRF250L

●居住性(ライディングポジション)

居住性は、オフロードバイクならではの視点の高さからくる機動性と心地良い走行特性を活かし、CRF250L ならではの爽快感を体感できるものとしています。

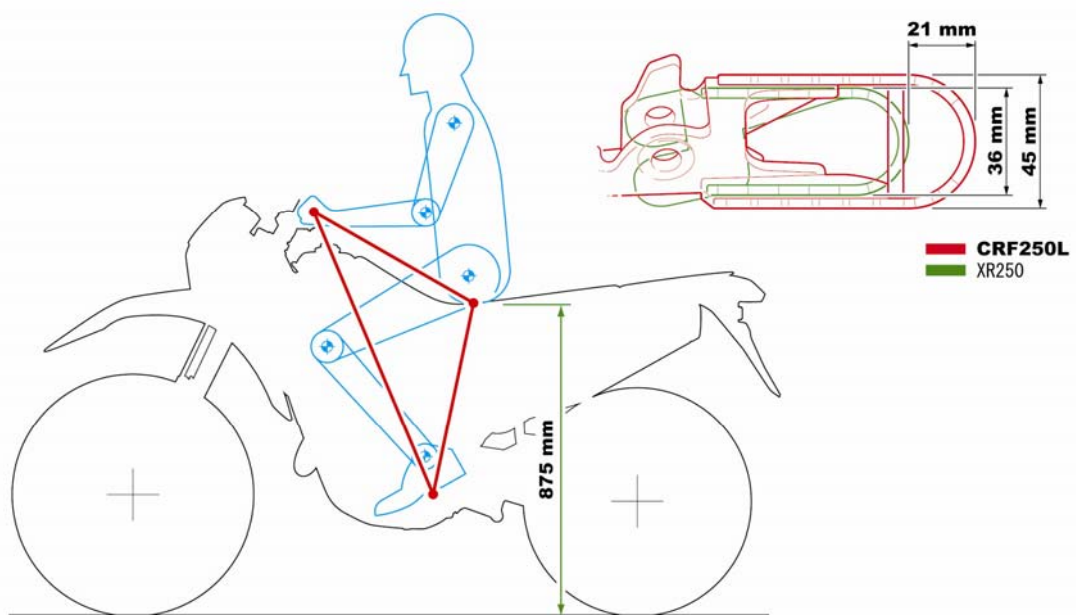
ハンドルは、最適な高さや絞り、下げ角を設定することで、アップライトで快適なポジションとしています。グリップは長さを延長(XR250 比+10mm)し、モトクロスカーのCRFシリーズと同じグリップパターンを採用。握りやすく、長時間のライディングでも疲れにくい形状としています。シートは街乗りからツーリング、林道走行まで様々なシチュエーションを楽しめるよう、最適な硬度とフラットな形状としました。スリムでコンパクトな車体とあいまって、スムーズな体重移動を可能としています。

また、シート高は 875mm に設定し、オン・オフモデルとして良好な足つき性を確保しています。メインステップは足居住性のため、ステップサイズを大型化(XR250 比 長さ+21mm、前後幅+9mm)しました。滑りにくい形状とあいまって、街中からオフロード走行まで快適なライディングが可能です。



■ライディングポジション

■ステップサイズ比較図



居住性 他 (2)

CRF250L

●ハンドル切れ角

倒立フロントフォークを採用しながらも、左右で各 45° を確保。これにより、市街地の狭路や林道での U ターンなどの取り回し性に配慮しています。

●その他 装備

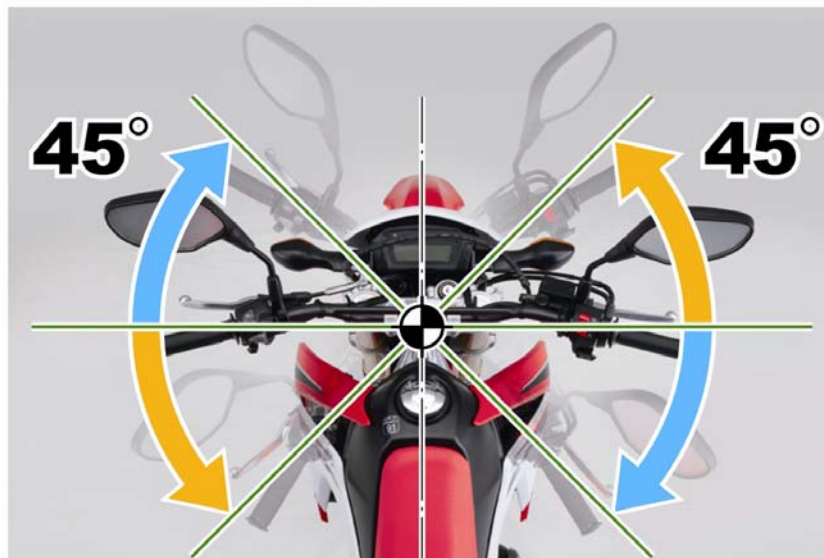
・荷掛けフック

リアフェンダーの左右 4 箇所にツーリング時の荷物積載時に便利なボルト型の専用荷掛けフックを装備しました。

・強化ハンドルロック

盗難抑止に効果を発揮する、強化ハンドルロック機構と強化キーシリンダーを採用しています。

■ハンドル切れ角イメージ



■荷掛けフック

プロトタイプ撮影 CG による合成画像



プロトタイプ撮影

特許

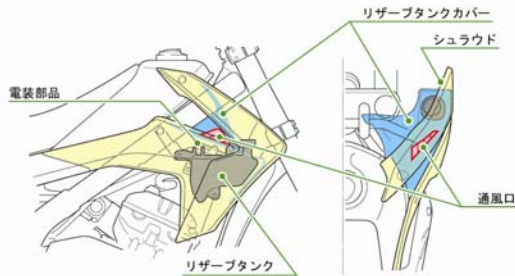
CRF250L

『水冷 250 New On&Off Gear を成立させた パテントテクノロジー』

14 件の特許技術※が CRF の血統を受け継ぐ先進デザインと軽快な走行性能を支えています。

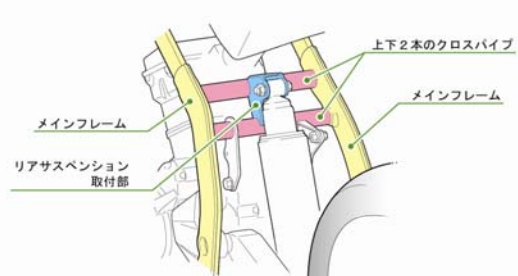
※特許出願中 公開未

●CRF フォルムを実現したラジエーターシュラウド



リザーブタンクカバー下に電装部品を配置、上面に通風口を設け、シュラウドからの走行風が効率良く電装部品を冷却。シュラウド内へコンパクトに集中配置し、従来電装品等があったシート回りをスリム化し、シュラウドから始まる流れるようなフォルムを実現しました。

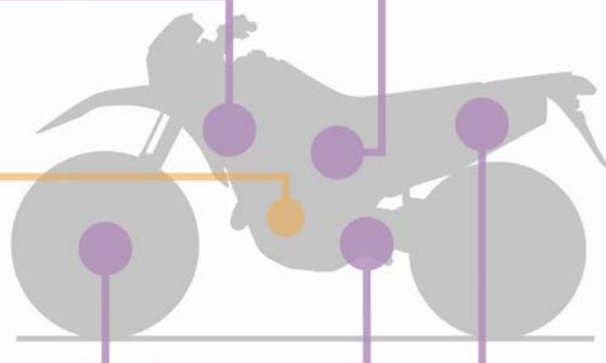
●スリム・コンパクトを追求した車体フレーム



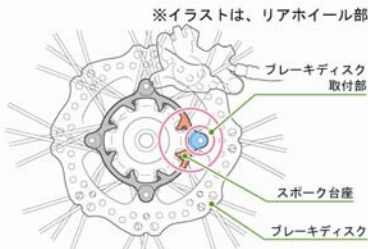
左右のメインフレームを連結する上下 2 本のクロスパイプを設け、リアサスペンションの取付部を上下 2 本のクロスパイプに跨って設置。
上下 2 本のクロスパイプでスリムなフレームをサポート、さらにリアサスペンション取付部をコンパクトで高剛性に。車体フレームの左右幅のスリム化と前後長をコンパクトにする車体を実現しました。

●New On&Off Gear を支える先進の水冷 4 ストロークエンジン

CBR250R ゆずりの先進技術を採用した 4 ストローク 250cc エンジン。全 9 件の特許を出願。



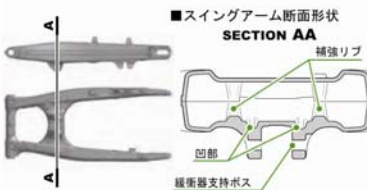
●フロント、リアホイール 補強リブ兼用スポーク台座の配置



ハブの周方向で、ディスク取付部を挟む位置にスポーク台座を配置。スポーク台座に補強リブとしての機能を兼ねそなえ、台座以外の部分を薄肉化し重量を軽減しました。

これにより、オフロードでの軽快感を実現しました。

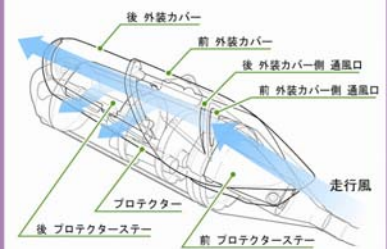
●高剛性・軽量アルミ鋳造一体型 スイングアーム



スイングアームの壁部内面に設けた凹部と、それに隣接する後(リアタイヤ側)の補強リブをリアサスペンションの支持ボスに沿って設けた剛性最適形状としました。

一体鋳造の肉厚を極限まで薄くしながらも、必要な剛性はしっかり確保。軽量で高剛性のアルミ鋳造スイングアームが、バネ下重量を軽減し、市街地走行からオフロード走行までの軽快なフィールを実現しました。

●力強いデザインに冷却性の機能も備えたマフラープロテクター



プロテクターステーとマフラー上面との間で空気通路を形成させ、プロテクターと前・後外装カバーにそれぞれ設けた通風口により、連なった走行風の通路を形成しました。

マフラー外面に効率良く走行風を当てることでマフラーの冷却性を向上しながらも、力強いサイドビューのデザインアクセントになっています。

主要諸元

CRF250L

通 称 名	CRF250L	
車 名 ・ 型 式	ホンダ・JBK-MD38	
全長×全幅×全高 (mm)	2,195×815×1,195	
軸 距 (mm)	1,445	
最 低 地 上 高 (mm)	255	
シ ー ト 高 (mm)	875	
車 両 重 量 (kg)	143	
乗 車 定 員 (人)	2	
最 小 回 転 半 径 (m)	2.3	
エンジン型式・種類	MD38E・水冷 4ストローク DOHC 4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)	17[23]/8,500	
最 大 ト ル ク (N・m[kgf・m]/rpm)	22[2.2]/7,000	
燃 料 消 費 率 (km/L)	44.3 (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)	7.7	
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)	2.807/2.857	
キャスト角(度)/トレール量(mm)	27°35'/113	
タ イ ヤ	前	3.00-21 51P
	後	120/80-18M/C 62P
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(倒立タイプ)
	後	スイングアーム式(プロリンク)
フ レ ー ム 形 式	セミダブルクレードル	

※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