

HONDA
The Power of Dreams

PRESS INFORMATION
September 2008

CRF

450R / 250R



世界中で高い人気を集めているモトクロスは、2000年に4ストロークエンジンを使用できるようレギュレーションを改定。以来、Hondaは環境にやさしい4ストロークエンジン搭載モデルを実戦投入し、各地のレースで優れた戦績を残してきました。

2007年全日本モトクロス選手権においては、IA1クラスではTEAM HRCの熱田孝高選手がCRF450Rで、開幕戦総合優勝を飾り、年間ランキングでも2位を獲得。IA2クラスでは、おなじくTEAM HRCの平田優選手がCRF250Rを駆り、第3戦、第7戦で総合優勝を果たし、年間ランキングでも2位を獲得しました。今シーズンの全日本モトクロス選手権においては、IA2クラスで平田優選手がポイントランキング1位につけており、チャンピオンの期待がかかっています。(第7戦終了時点)

これまでHondaは、排出ガスのクリーン化、燃費の向上などを目指し、市販車のFI化を推進してまいりましたが、このたびモトクロス競技専用車であるCRF450Rにおいても「電子制御燃料噴射装置(以下PGM-FI)」を搭載するとともに、車体を一新。次世代の競技車としてフルモデルチェンジを行い大幅な戦闘力向上を図りました。またCRF250Rにおいても、エンジンやトランスミッション、車体まわりの細部を見直すことで、全域に渡って出力特性と操縦性の向上を実現しています。

このモデルチェンジにより、Honda CRFシリーズが世界のレースシーンにおいてさらなる活躍をし、新たな評価を得られるものと期待しています。



[CRF450R]

「モトクロスレースは空中でのジャンプを含む3次元的な動き全てを要求されるものであり、勝ち抜くためには、すべてにおいて最高の能力を持っていなければならない」。そうした思いから、2009年式モデルのCRF450Rは「Aerial Battle Weapon」(aerial:空中の)をキーワードに開発を行いました。

今回は、HRC<株>ホンダ・レーシングワークスマシンに投入し、実戦でその性能を証明してきたバッテリーレスのPGM-FIを新たに採用し、出力特性の向上を図った第4世代ユニカムエンジンを新設計。小型化、軽量化、低重心化を図ることで操縦性向上に大きく貢献しています。

そして、PGM-FI採用による燃料ポンプなどの部品追加による重量増を、エンジンを中心とした徹底的な軽量化を行うことで補い、トータルの車両重量としては2008年式モデルよりも軽量化を達成しています。さらにマスの集中を行いながら、前・後輪の重量配分を大幅に見直すことで加速性能を高めました。

車体デザインは、より自由度の高いライディングフォームを実現するスリムなものを採用。優れた作動性でしなやかな乗り心地をもたらす新設計のサスペンション、新たにセッティングを変更したステアリングダンパーなど細部に至るまで見直しをかけ、トータルで大幅な戦闘力向上を実現しています。



[CRF250R]

2009年式モデルのCRF250Rは、「Inheritance of No.1 Machine (No.1マシンの継承)」をキーワードに開発。高性能エンジンやHonda プログレッシブ ステアリング ダンパーを採用し、高い戦闘力を持ちながら扱いやすいマシンとして好評な2008年式モデルを正常進化させることで、さらなる戦闘能力向上を図りました。

エンジンは低中速域のトルク感を向上させるとともに、ミッションギアやシフト機構を改良することでシフトのつながり感を向上。サスペンションは作動性とコントロール性をリファインし、戦うマシンとしてのハンドリング性能および乗り心地をひとときわ向上させています。



[CRF450R]

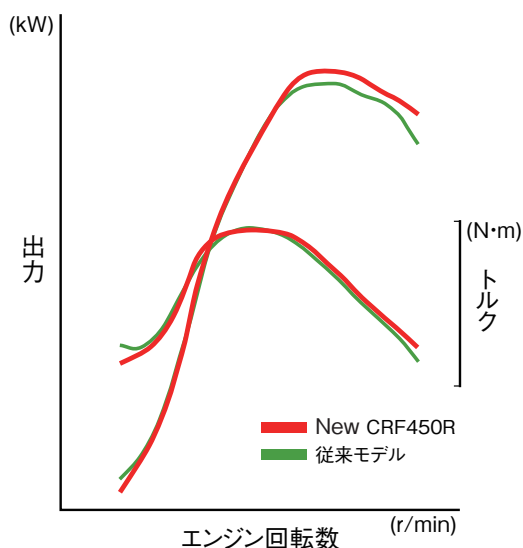
Honda独創のメカニズムであるユニカムバルブトレイン機構を備えた、新設計の水冷4ストロークOHC 4バルブ単気筒エンジンを搭載。より小型、より軽量、より低重心とし、操縦性の向上、加速性能の向上を図ると同時に、扱いやすい出力特性と高回転化による幅広いパワーバンドの実現を目指しました。

短いコンロッドや高さの低いピストンを採用することでシリンダーヘッドを低く配置すると同時に、シリンダーヘッドの小型化、クランクケースの薄肉化を実現することで、1.8kgの軽量化と低重心化(2008年式モデル比)を達成し、操縦性の向上に大きく寄与しています。

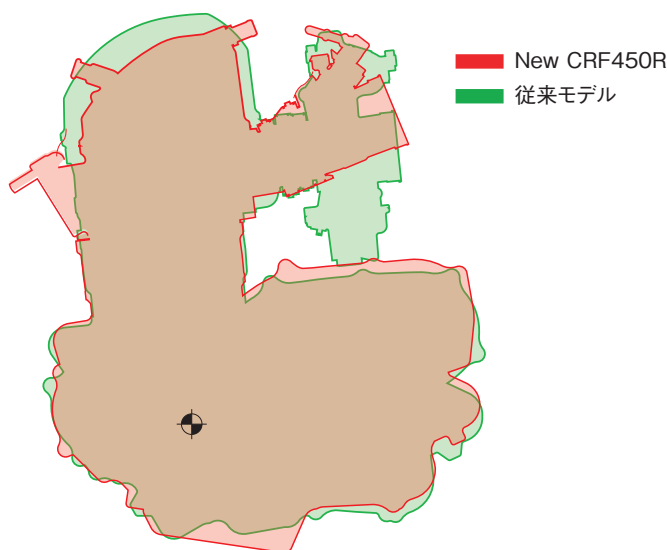
また、バッテリーレスのPGM-FIを新たに採用することで、常にさまざまな環境変化にも対応し、ベストな燃料調節を実現することでエンジンのポテンシャルを最大限に発揮することを可能とし、扱いやすい出力特性を実現。大幅な燃費の向上も図られ、燃料タンク容量も1.5ℓの削減(2008年式モデル比)を可能としました。

さらに、リフターホール一体薄型シリンダーヘッドや左右分割構造のロッカーアームなどの採用により、伸びきり回転域の高回転化を達成し、幅広いパワーバンドを実現、ひとときわパワフルで扱いやすいパワーユニットに仕上がっています。

出力特性比較



エンジンサイズ形状比較



[CRF450R]

第4世代ユニカムバルブトレイン

初代450の登場から、250、150へと受け継がれ、進化してきたHonda独創のユニカムバルブトレイン機構は4代目を迎え、今回左右分割ロッカーアームの採用やリフターホール一体型シリンダーヘッドによる剛性アップ、デコンプ機構の最小化など、動弁系まわりの構成パーツを徹底して見直すことにより、さらなる高回転化とコンパクト化を実現しました。

小型、軽量、低重心のエンジンを実現するためのキーとなる技術がHonda独創のユニカムバルブトレインです。カムシャフトを1本とすることで、シリンダーヘッドまわりを小型、軽量に抑えるとともに、旋回性能を阻害する要因となる回転慣性ジャイロ効果を低減。また、カムシャフトの低配置をキープしつつ、21.5度という極めて狭いバルブ挟み角を可能とし、フラットで理想的な燃焼室形状を獲得。低重心化と高出力化を両立しています。

さらには、オフセットシリンダーの採用とあいまってクランク軸からカム軸を最短距離で結ぶことで、同クラスのDOHC構造に対してカムチェーンを含めシステムとして大幅な軽量化をも実現。加えて、シリンダーヘッドまわりのコンパクト化は車体フレームのコンパクト化にもつながり、エンジンを可能な限り前方に配置することで重心位置を見直し、加速性能の向上に貢献しています。

新エンジン開発の目標に掲げた、「小型、軽量、低重心化によるNew CRF450Rの操縦性向上と加速性能向上の実現」に最適なシステムこそが、進化を遂げたHonda独創の第4世代ユニカムバルブトレインです。



カムシャフト

2008年式モデルに対し、デコンプシステムに必要な部品点数を削減することで25gの軽量化を実現。さらに、カムプロケットを締付タイプから圧入タイプに変更することなどにより、カムシャフト全体で60gの軽量化を達成。低重心化を実現するために、徹底的な軽量化を行っています。



ロッカーアーム

2008年式モデルでは一体型だったロッカーアームを、左右分割型に変更。ロッカーアーム自体の剛性を高くすることで高回転域での追従性を向上させ、エンジンの最高回転数を2008年式モデルの11,270rpmから11,450rpmへと180rpm高めて、幅広いパワーバンドを実現しています。

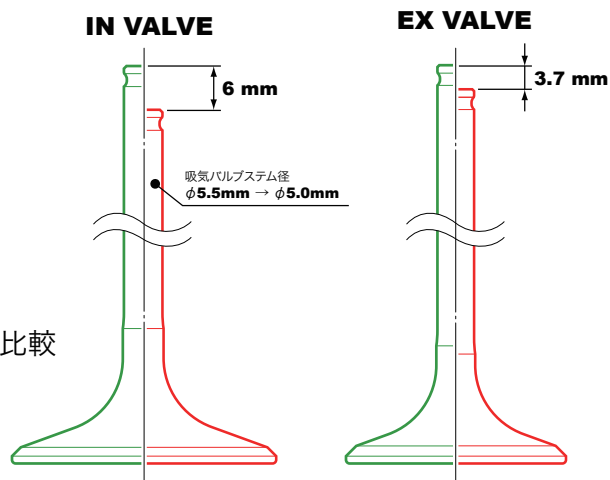


バルブ

吸気バルブステム径を2008年式モデルのφ5.5mmからφ5.0mmへと変更。さらに吸気/排気バルブの全高をそれぞれ6.0mm/3.7mm短縮するなど、軽量化を図ることでバルブ追従性を向上させ、高回転化に貢献しています。

吸気/排気バルブ形状比較

- New CRF450R
- 従来モデル

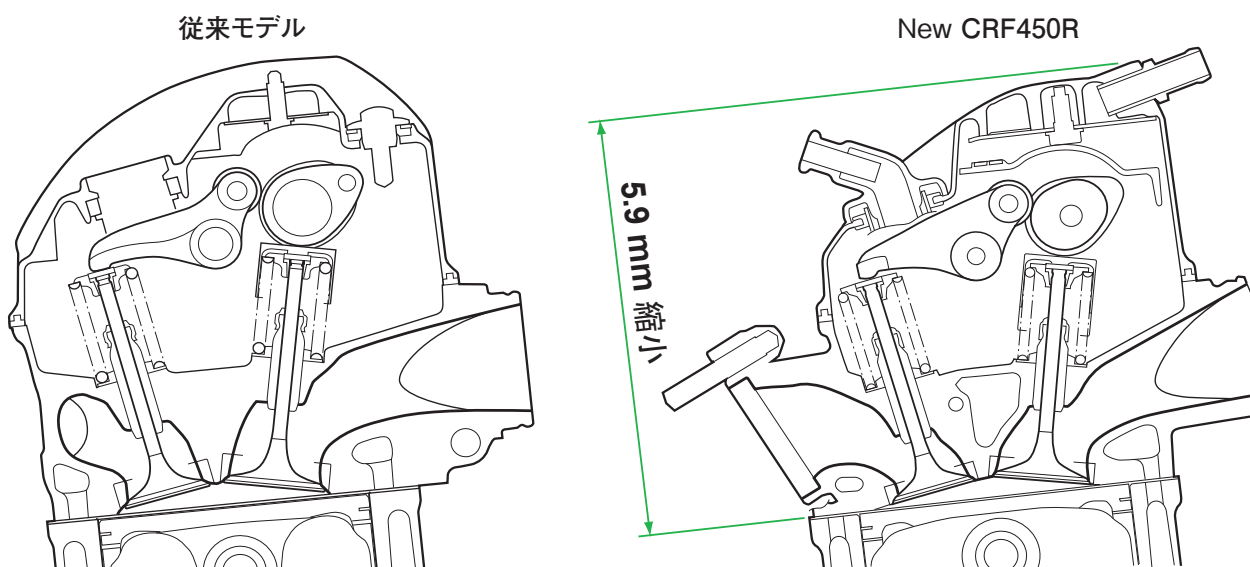


シリンダーヘッド

2008年式モデルでは別体型だったリフターホールを一体型に変更。動弁系の剛性を高めることにより、高回転化に貢献しています。さらに、リフターホール一体型としながらも、ヘッドカバーの合わせ面をカム軸よりも低く設定することにより、部品単体での軽量化に加え、低重心化も実現しています。
(シリンダーヘッド+ヘッドカバー高さ 2008年式モデル比-5.9mm)

また、吸気/排気ポートも一新。ボア径 ϕ 50mmのスロットルボディ採用に合わせ、吸気ポート形状の最適化、そして今回新たに排気ポートを左側に変更することで、エキゾーストパイプは適切な長さを確保。出力特性の最適化を図っています。

シリンダーヘッド形状比較



シリンダー

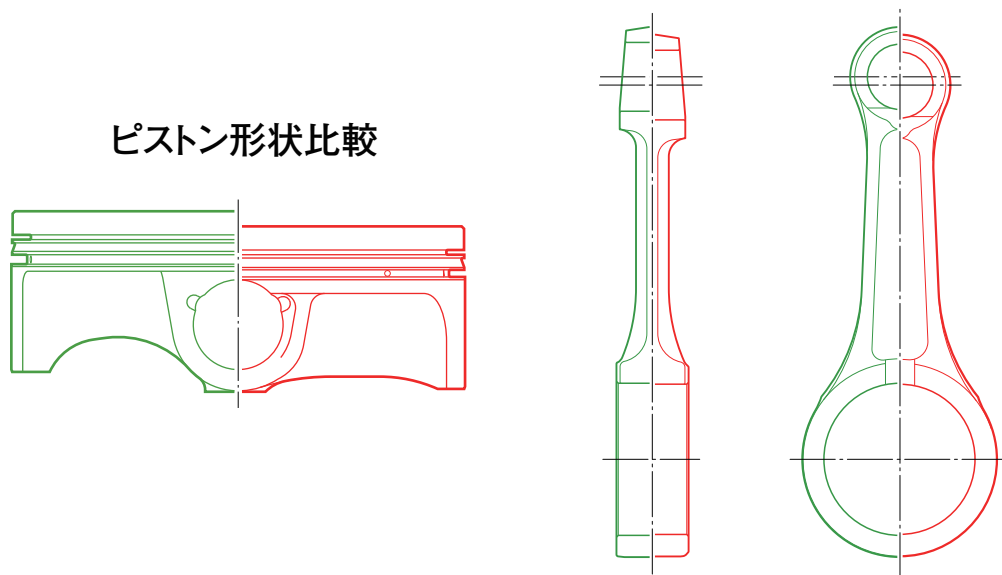
シリンダーのオフセット量を、2008年式モデルの8.0mmから8.5mmへと変更。低・中速域でのピストンとシリンダー間のフリクションをさらに低減しています。

ピストン/コンロッド/クランク

優れた耐久性はそのままに、ピストンは2008年式モデルに比べ全高を3.2mm低く、コンロッド長はセンター間を3.5mm短く変更。軽量化を図ると同時に、シリンダーヘッド搭載位置を低く配置することを可能となりました。加えて、シリンダーヘッドまわりと各構成部品の徹底した小型・短縮化により、クランクとカム軸間距離を13.2mm短縮。低重心化に大きく貢献しています。

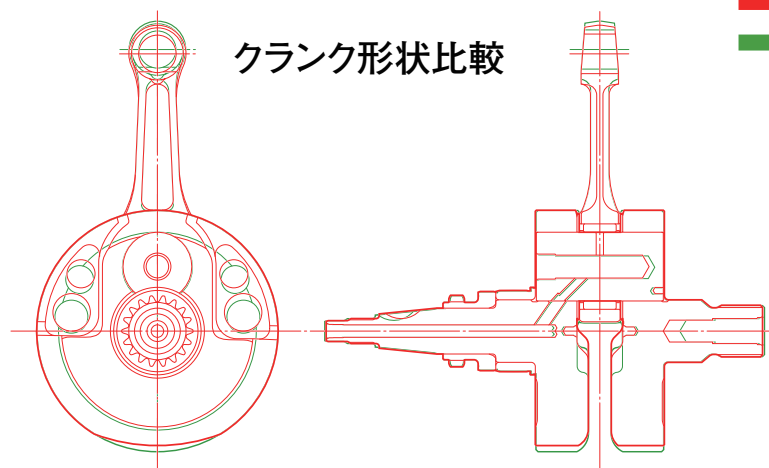
クランクは左右ウエイトの肉抜き形状を変更し、軽量かつ高剛性なものとなりました。また、コンロッドとクランク左右ウエイトとの間にプレートを追加することにより、耐久性を向上させています。

コンロッド形状比較



ピストン形状比較

コンロッド形状比較



クランク形状比較

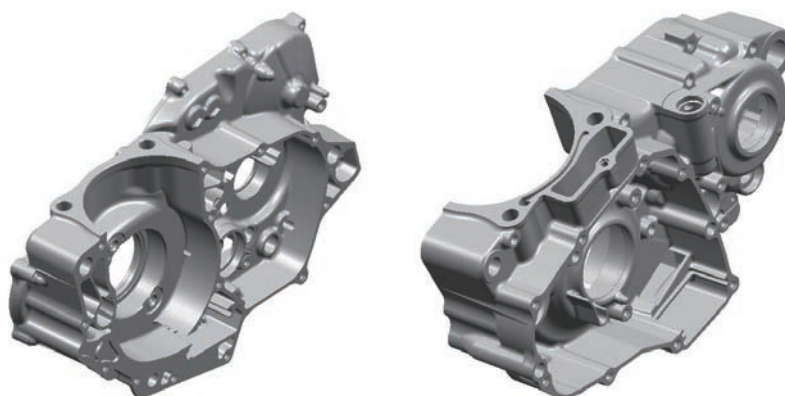
■ New CRF450R
■ 従来モデル

[CRF450R]

クランクケース

クランクケースは耐久性を保ちながら、従来のダイキャスト製法に減圧制御、金型温度制御を追加することで標準肉厚を2008年式モデルの2.3mmから2.0mmに薄肉化。これにより軽量化を達成しています。

薄肉DCクランクケース形状



クラッチ

クラッチアウター/クラッチセンターに、硬質アルマイトに潤滑機能を持たせたカシマコートの表面処理を施し、耐久性を向上させています。

また、クラッチカバーはライダーの足元部のスペースを拡大する形状とすることで、より自由なライディングポジションを取ることを可能にしました。

クラッチアウター

クラッチセンター



リードバルブ

密閉室リードバルブの開き方向を、2008年式モデルの横開きから下開きへと変更。これによりエンジン・クランク室内の空気とオイルを効率的に排出することができ、フリクション低減に貢献しています。

[CRF450R]

バッテリーレス電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI)

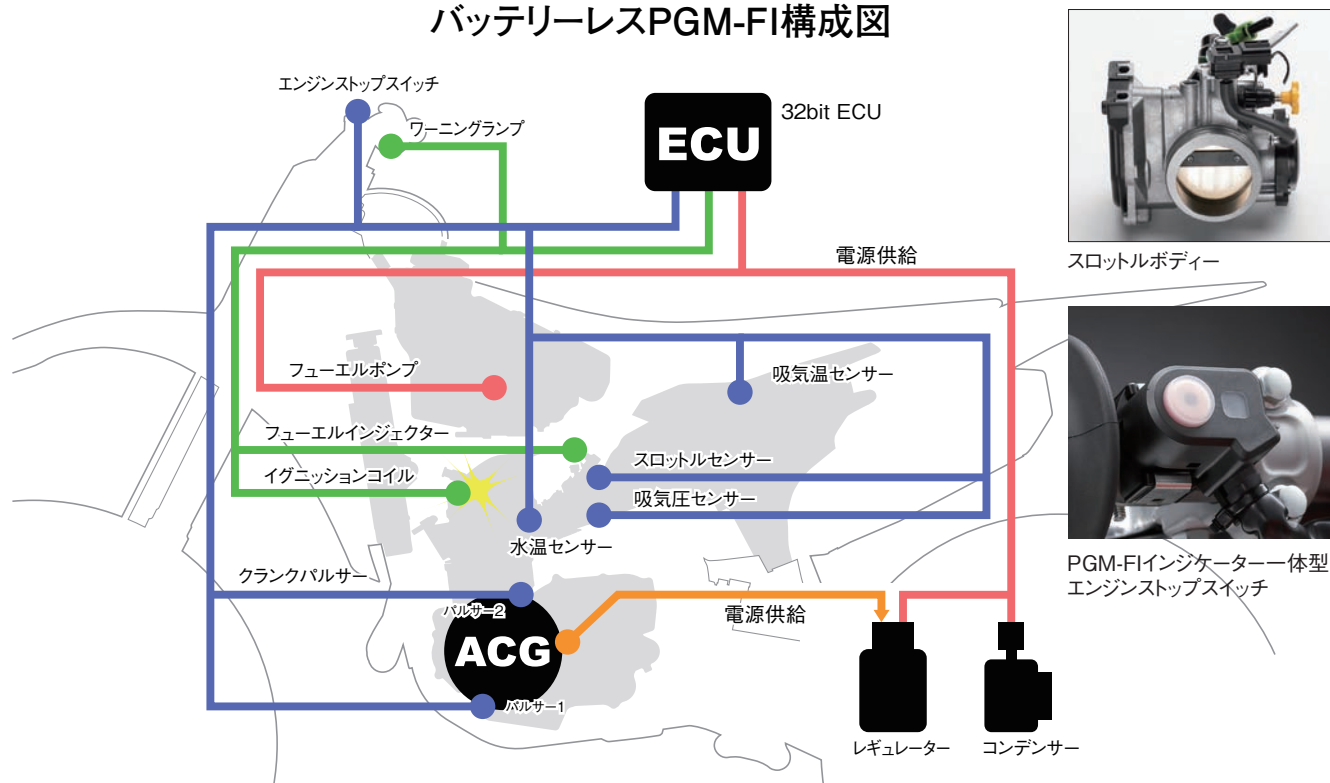
燃料供給方式をキャブレターから、新設計のスロットルボディ、樹脂製フューエルポンプを採用したバッテリーレスのPGM-FIを新採用。さまざまな環境変化にも対応し、燃料噴射量や点火時期を最適な条件に自動で補正するので、エンジンのポテンシャルを最大限に発揮させることが可能となりました。

あわせて、スロットルボディのボア径をφ50mmに大径化し、スロットル中間開度での出力特性を変更したことで、ドライバビリティが大幅に向上しました。また、この大径化により、低开度からリニアな特性も同時に実現しています。スロットルボディ重量はFCRキャブレターの半分を達成し軽量化に貢献。そして、大幅に燃費が向上したことで、燃料タンク容量を2008年式モデルの7.2ℓから5.7ℓへと減少させることができ、車体軽量化に貢献しています。さらに、従来キャブレター車に装備していたホットスターターは、始動時のスロットル操作により同一機能が実現できるため不要となり、軽量化に寄与しています。

電装システムとしては、走行中必要な電力をジェネレーターから供給するためバッテリーレスとなり、軽量化に貢献。ジェネレーターは二つのパルサーを備えることで、エンジンのクランク位置をより正確に検知し、最適な燃料噴射および点火時期を実現でき、扱いやすくパワフルなエンジン特性とするとともに良好な始動性も実現しています。

また、PGM-FIインジケータ一体型エンジンストップスイッチをハンドルバーに装備しているので、容易にPGM-FIシステムの作動状態を確認することが可能となっています。

バッテリーレスPGM-FI構成図



[CRF450R]

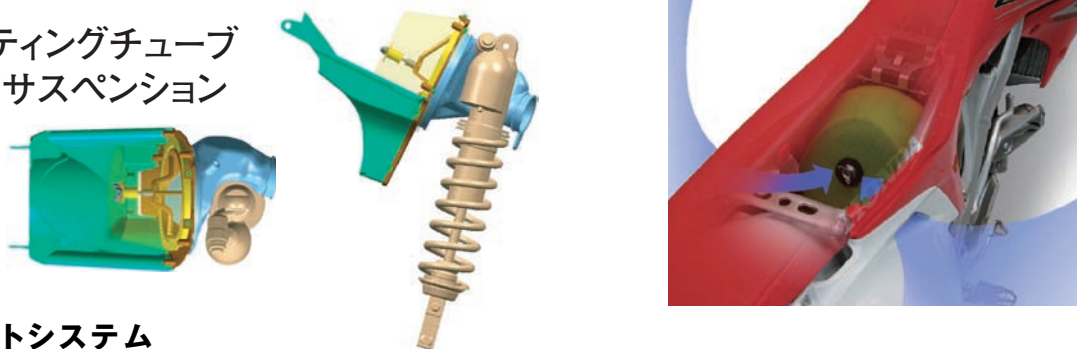
インテークシステム

エアクリーナーボックスとスロットルボディをつなぐコネクティングチューブは、従来リアサスペンションのスプリングを迂回する形状でしたが、リアサスペンションのレイアウトを見直すことで、ダンパーケースのみを迂回するだけの、よりストレートに近い形状とすることが可能となり、吸気効率が向上。パワフルで扱いやすいエンジン特性に貢献しています。

さらにエアクリーナーボックスは、リアサスペンションを車体前方方向に配置したうえ、剛性バランスを見直した新設計のリアフレーム形状により、ライダーの動きに影響する横幅をスリムにしながらも容量拡大を図り、エンジンの出力特性向上に寄与。同時にリアフレームクロスパイプを後方に移動することにより、エアクリーナーエレメント取出し口を拡大し、メンテナンス性を向上させています。

また、サイドカバーに設けたエアインテークダクト、エアクリーナーエレメントともに、インテークシステムに最適な形状とするため新設計しています。

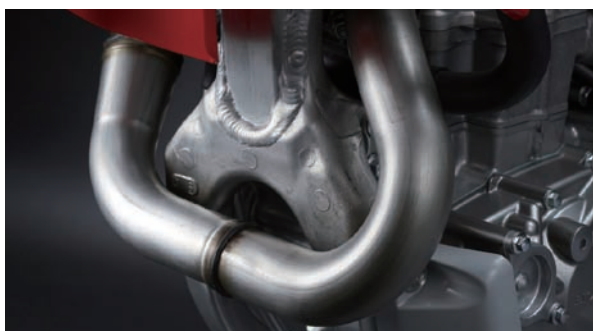
コネクティングチューブ
／リアサスペンション



エキゾーストシステム

排気系ではマスの集中化を図るため、前方に配置した新設計のダンパーケースを備えるリアサスペンションと剛性バランスを見直し、ロアパイプを上方にレイアウトしたリアフレームにより、マフラーの取付け位置を2008年式モデルに比べ前方に115mm移動することを実現。同時に、低・中・高速域の最適な出力特性を実現するため、エンジンの排気ポートを左側に変更することでエキゾーストパイプに適切な長さを確保しています。

そしてマフラーにチタン材、吸音材には耐劣化性に優れ、軽量化にも貢献する交換可能な長繊維グラスウールを採用することで、騒音規制に適合しながらも、軽量化を図っています。

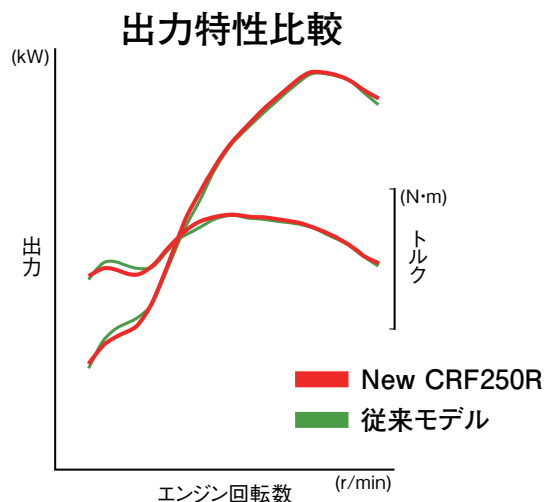


[CRF250R]

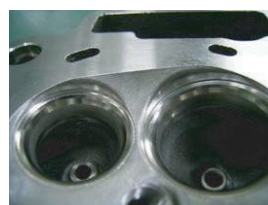
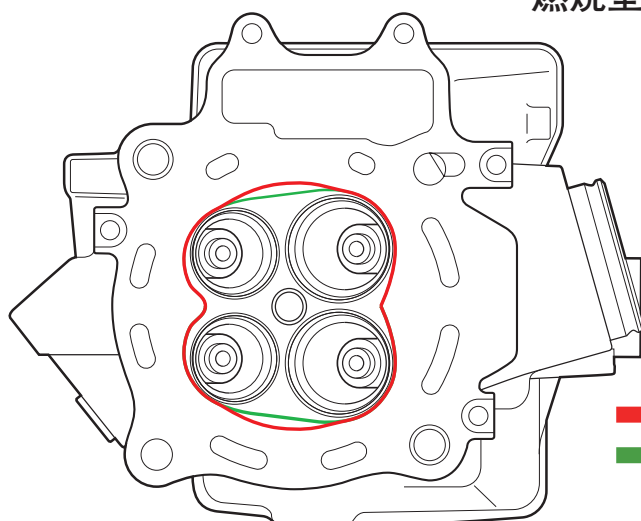
2009年式モデルでは好評の2008年式モデルからさらなる動力性能向上を目指し、水冷4ストロークOHC4バルブ単気筒エンジンをリファイン。シリンダーヘッドの金型を変更することで、燃焼室形状のサイドスキッシュエリアを充填効率に優れた形状に変更し、高速域を犠牲にすることなく低・中速域の出力向上を実現しています。

また、エンジンの変更に合わせ、出力特性を十分に引き出すために点火時期の最適化、およびキャブレターセッティングによる燃料調節特性の最適化を図っています。

これらの変更を施したNew CRF250Rは、低速からのジャンプやコーナーからの脱出時などの加速力がワンランク向上し、ライバルに差をつけることのできるマシンに仕上がりました。



燃焼室形状比較



■ 従来モデル



■ New CRF250R

■ New CRF250R (Red outline)
■ 従来モデル (Green outline)

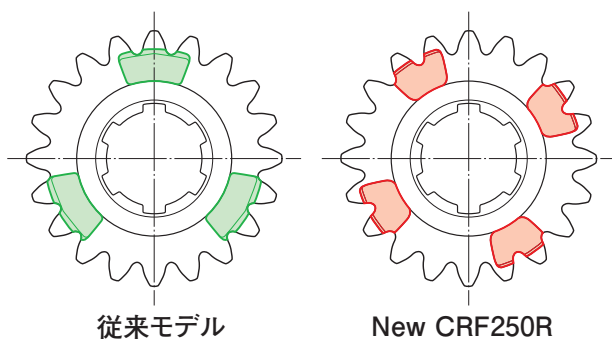
[CRF250R]

ミッションギア

モトクロスではタイムアップのため、クラッチを切らずにシフトチェンジするパワーシフトが多用されます。その際の引掛かり感を緩和するため、ミッションギアのドッグ部を3個から4個へと変更しています。スムーズなギアチェンジは、タイムロスを最小限とし、コンマ1秒を争うレースでの優位性を高めます。

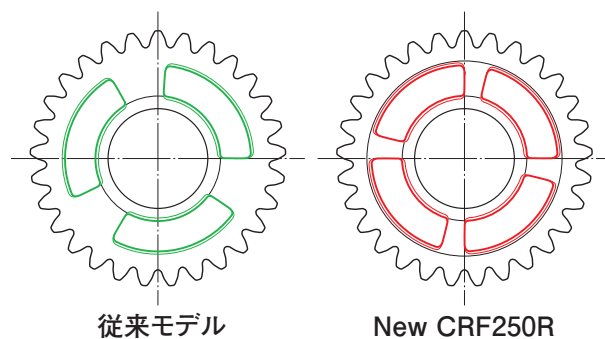
ギア 凸ドッグ形状比較

(M3、M4、C4、C5ギア)



ギア 凹ドッグ形状比較

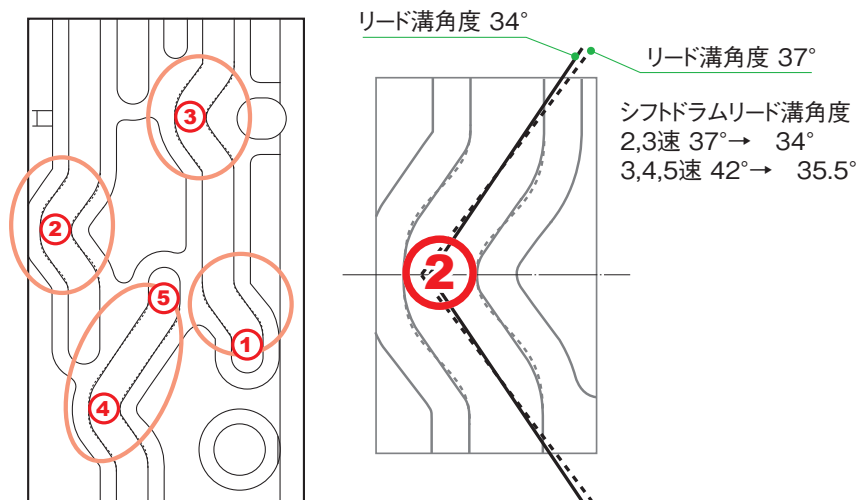
(C2、C3ギア)



シフト機構

シフト機構では、ドラムストッパーアームのローラー径、ドラムストッパーアームスプリングの取付けトルク、シフトカムローラーポケット径、そしてシフトドラムのリード溝角度など細部にわたって最適化を図り、チェンジフィーリングを一段と向上させています。

シフトドラム／リード溝角度の最適化



[CRF450R]

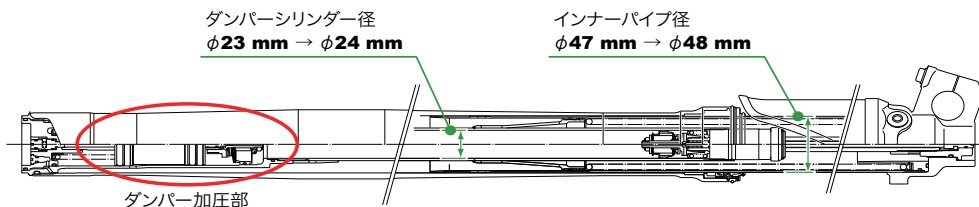
新設計の前後サスペンションは、ジャンプ時の着地などで底突きしにくく、フルボトム付近での踏ん張り感と腰のある設定としながらも、ストローク初期からのコントロール性を高め、細かなギャップの走破性を向上させています。

フロントサスペンションは分離加圧式を踏襲。インナーパイプ径を2008年式モデルのφ47mmからφ48mmへと大径化するとともに、ダンパーシリンダー径もφ23mmからφ24mmへと変更することで、ストロークの初期からしっかり減衰力を発生。また、ダンパー加圧部の構造の見直しにより、踏ん張り感と腰のある動きを損なうことなく、動き出しからのスムーズな作動性およびコントロール性を両立させています。

プロリンク式リアサスペンションは分離加圧式を踏襲。減衰力特性の最適化を図り、コントロール性を向上させています。また、サブタンクの構造も大幅に見直し、一体形状とすることで2008年式モデルに比べ幅を5mm、長さを30mm短縮するとともに、140gの軽量化を達成。ライダーの足とサブタンクが干渉しづらくなることで、スムーズなライディングポジションを実現しています。

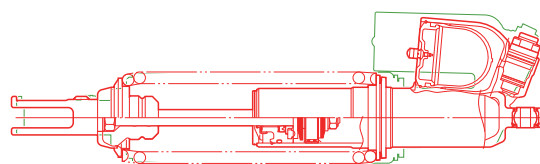
そして、エキゾーストパイプやコネクティングチューブのレイアウトの自由度も向上。スムーズな吸排気が可能となり、パワフルで扱いやすいエンジンの出力特性にも貢献しています。さらに、プロリンクの構成部品についても、幅寸法やナット幅の見直しを行い、56gの軽量化を達成しました。

フロントフォーク内部構造

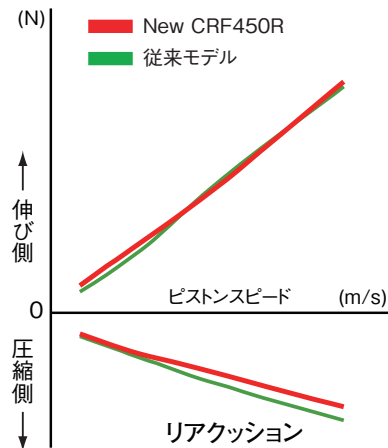
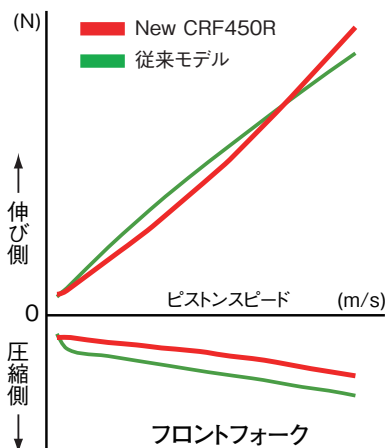


リアサスペンション形状比較

■ New CRF450R
■ 従来モデル



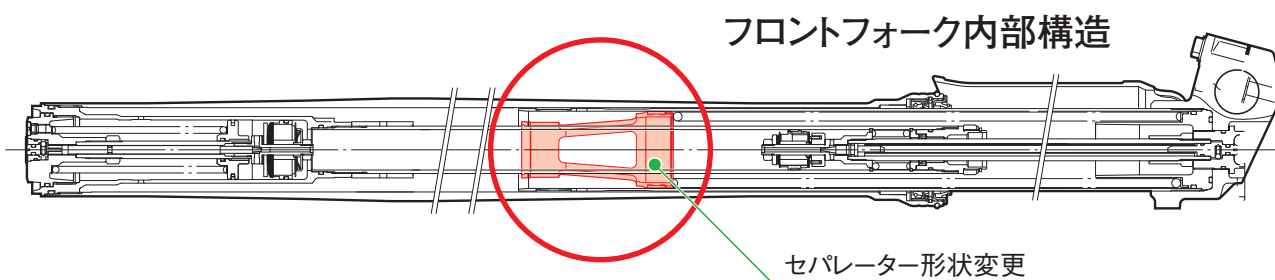
減衰力特性グラフ



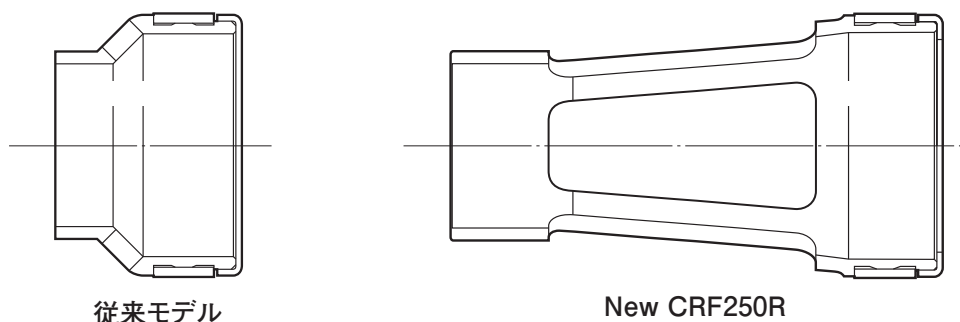
[CRF250R]

分離加圧式フロントサスペンションは、スプリングセパレーターの形状変更により、ストローク時のフォークオイル流路の変更を行い、ストローク中域の減衰力の安定化を図りました。また、ダンパーシリンダーの表面処理を2008年式モデルのアルマイトから、硬質アルマイトに潤滑機能を持たせたカシマコートに変更。バルブセッティングの最適化とあわせ、ストローク初期からの作動性とコントロール性の向上を実現し、細かいギャップの走破性を向上させることができました。

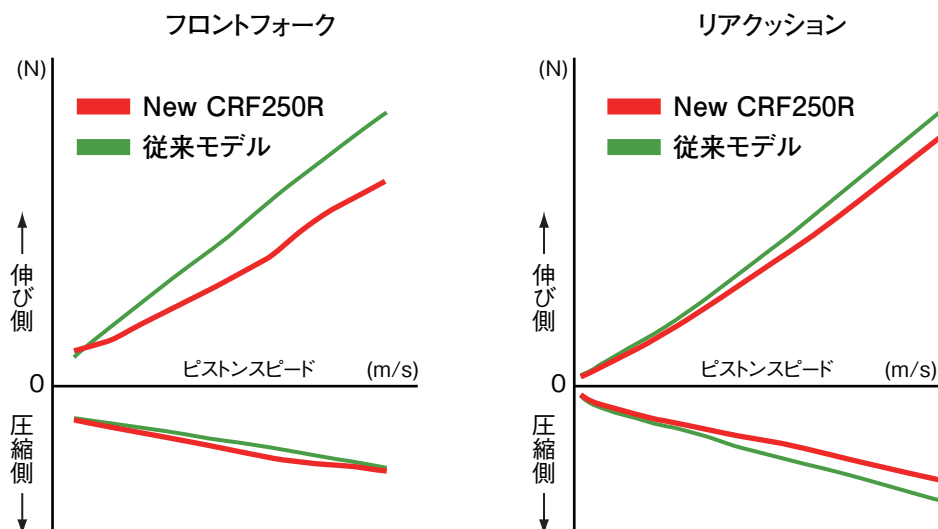
リアサスペンションについてもバルブセッティングを変更し、減衰力特性を最適化して、コントロール性を向上させました。



セパレーター断面図

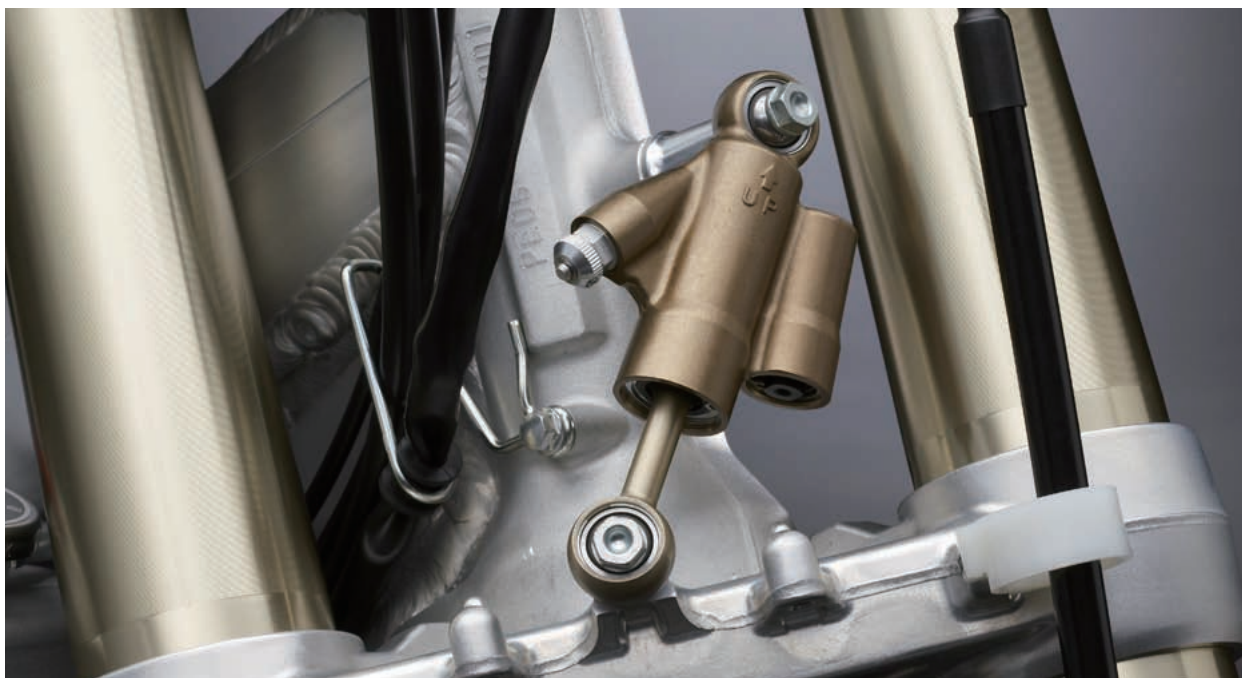


減衰力特性グラフ

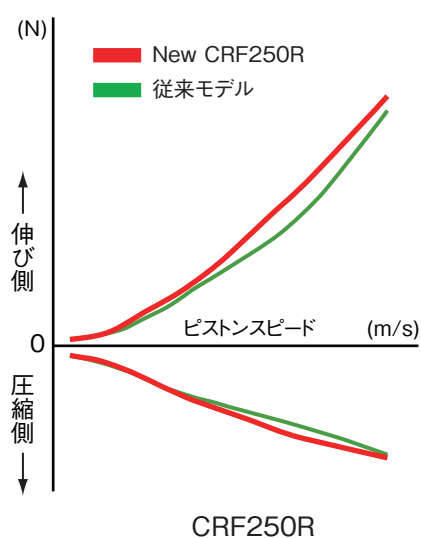
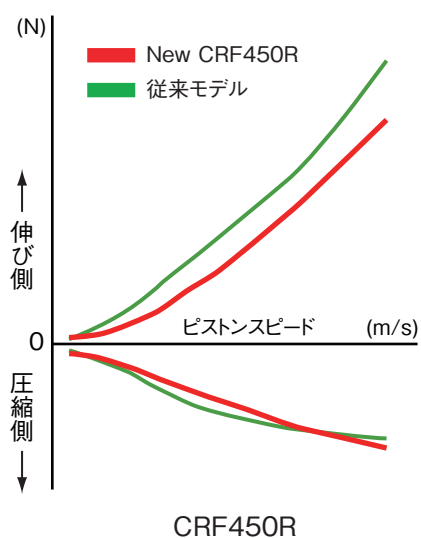


[CRF450R & CRF250R]

2008年式モデルから採用している、ステアリング舵角と転舵スピードに応じてハンドルの減衰トルクを変化させる独創の機構「Honda プログレッシブ ステアリング ダンパー」。新設計 (CRF450R) ならびにセッティング変更 (CRF250R) のフロントフォーク採用に伴い、バルブおよび位置依存溝にてセッティングの最適化を図り、さらなるハンドリング性能の向上、ライダーの疲労軽減に貢献しています。



ステアリングダンパー減衰力特性



[CRF450R]

アルミ製ツインチューブフレームは第5世代に進化。マスの集中化と操縦性向上のために、より小型・軽量としたうえ、加速性能向上のために前・後輪の重量配分を見直し、最適化したディメンションを実現しました。

剛性バランスを徹底的に見直すことにより、構成する部品の一体化を実現。そして鋳造部品も新たに使用することで、フレーム単体で2008年式モデルに比べ410gの軽量化を達成しています。さらにロアパイプの断面を縦長形状から横長形状に変更し、エンジン搭載位置を3mm下げて低重心化を図り、加速性能を向上させています。

ヘッドパイプの位置は10mm車体中心方向に小型化。エンジン搭載位置を前方にすることとあわせ、前・後輪の重量配分を適正化し、加速性能を向上させています。フレーム上部のツインチューブ部分は16mm下方に下げること、燃料タンクをより下方に配置することができ、低重心化を達成。さらに、燃料タンク上面とシートをフラット化することにもなり、ライダーがよりアクティブに動けるようにしています。また、ハンドル、シート、ステップの配置もライダーがより自由に動けるように最適化を図りました。

フレーム形状比較

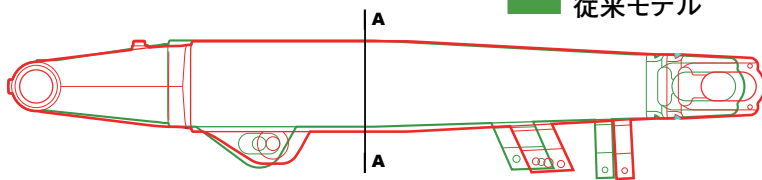


アルミ製のスイングアームは、ホイールベースを保ちながら、2008年式モデルより全長を18mm長くすることで、前・後輪の重量配分の最適化に貢献。また、鋳造時のガス抜き、金型構成を見直すことにより、鋳造製のクロスボディーの標準肉厚を2008年式モデルの3.75mmから3.0mmへと薄肉化しました。これによりスイングアームを伸ばしたことによる重量増を抑えることが可能となりました。

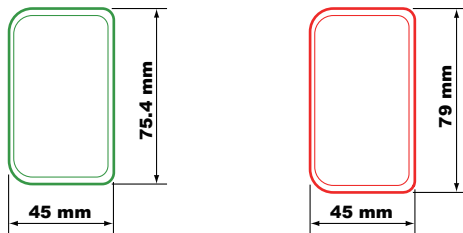
そして、ステアリングステムまわりもすべて新設計として、トップ/ボトムブリッジの剛性を見直し、ステムオフセット量を2008年式モデルの22mmから20mmへと変更することで、軽快な操縦性と安定性の両立を図っています。

スイングアーム形状比較

■ New CRF450R
■ 従来モデル



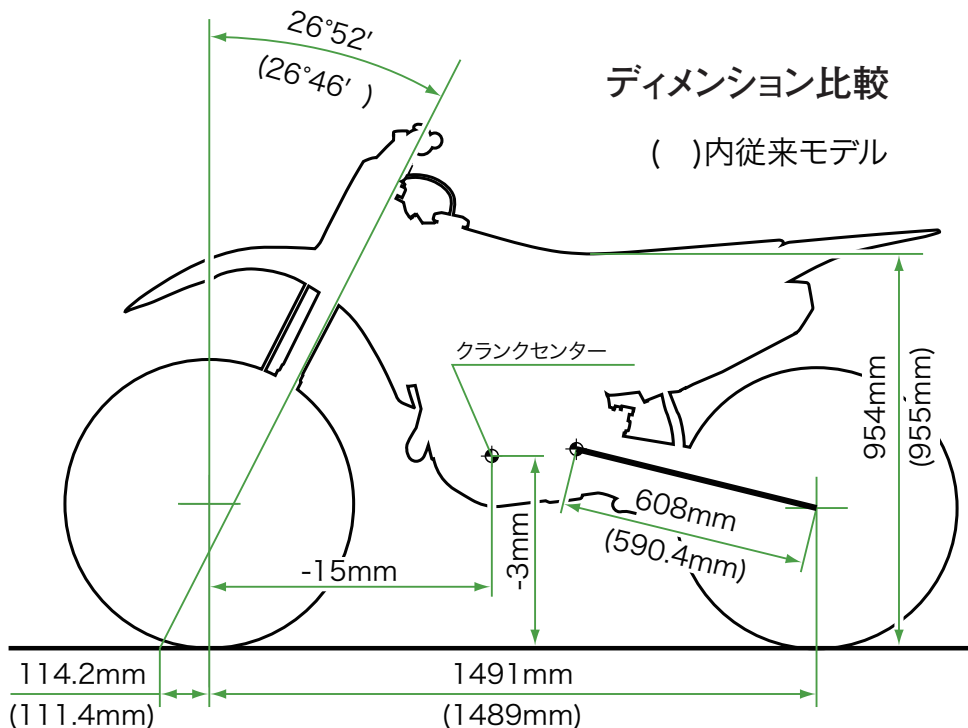
SECTION AA



スイングアーム

ディメンション比較

()内従来モデル



[CRF450R & CRF250R]

2008年式モデルを踏襲し、フロントにはアルミ製ダブルピストンキャリパーと軽量コンパクトなリンク式マスターシリンダーを、リアにはマスターシリンダー/リザーバータンク一体の小型ユニットにシングルピストンキャリパーを装備しています。

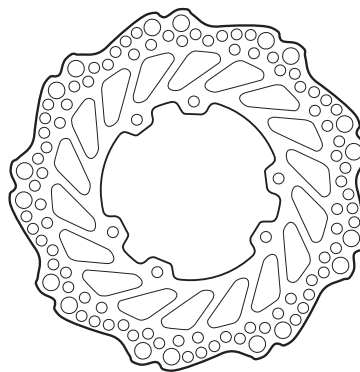
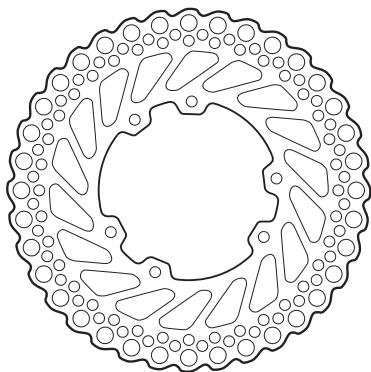
そして今回、前後ブレーキディスクをより先鋭なデザインとし、2008年式モデルに比べ65g(フロント:35g、リア:30g)の軽量化を達成。同時に前後ブレーキディスクカバーのデザイン変更と17g(フロント:13g、リア:4g)の軽量化も行っています。これらのバネ下重量の軽減により、タイヤの路面追従性を向上させています。

ブレーキディスク形状比較

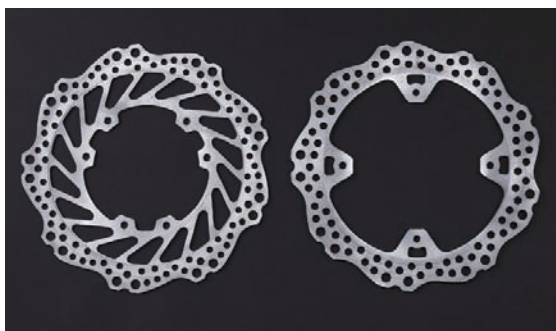
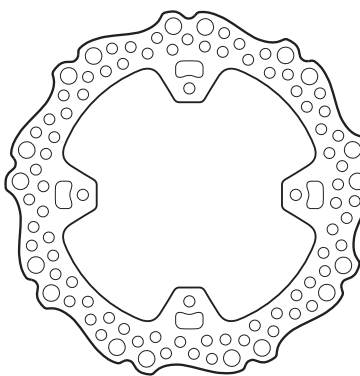
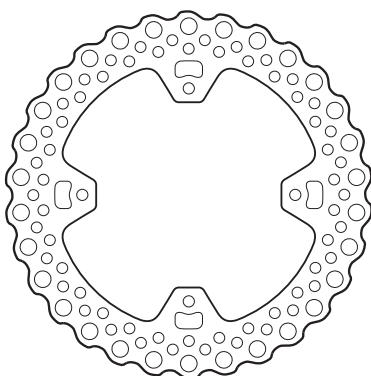
従来モデル

New CRF450R/CRF250R

FRONT



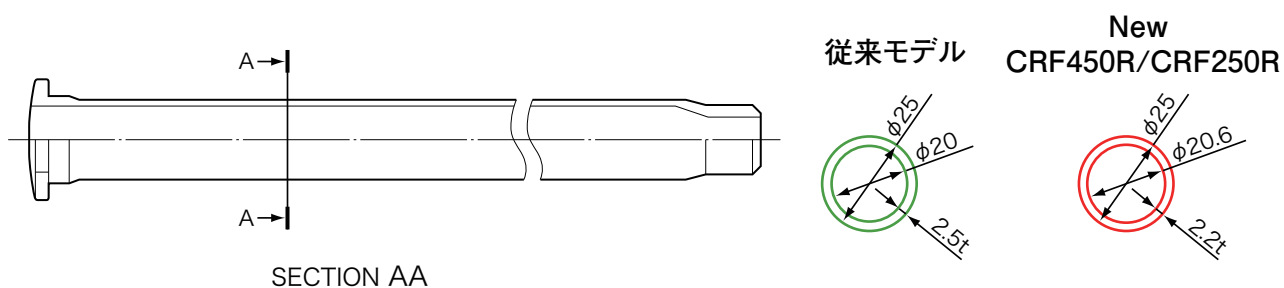
REAR



[CRF450R & CRF250R]

- フロントアクスルカラーの剛性アップとともにリアアクスルシャフトの軽量化を達成しています。
- ハンドルグリップの肉厚アップ、ワッフル(突起)形状変更、テーパー形状化、有効グリップ部拡張により、握り心地を向上させています。またワイヤー溝を追加することで、使い勝手も向上させています。
- 車体にラバーマウントしているRenthal社製のハンドルバーを引き続き採用。軽量化と同時にライダーの疲労を軽減しています。

アクスルシャフト形状比較



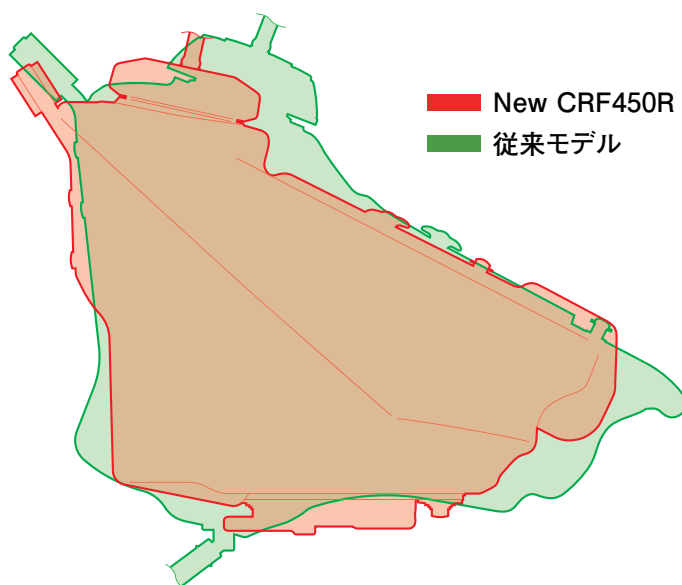
ハンドルグリップ形状比較



[CRF450R]

- 新設計の軽量樹脂製フューエルポンプを樹脂製フューエルタンクに内蔵。ハードなライディングによる激しい路面変化に対しても、安定した燃料供給を行います。さらにフューエルポンプをフューエルタンク下方に配置することで、低重心化を図っています。また、PGM-FI採用による燃費向上により、フューエルタンクを小型化することが可能となり、新設計の高さを抑えたフューエルキャップとともに、より自由度の高いライディングポジションを実現しています。
- フレームとフューエルタンクを結合するケーブルを新設。フューエルタンクを車体から取り外すことなく、エンジンヘッドまわりのメンテナンスをすることができ、整備性を向上させています。

フューエルタンク形状比較



- エンジンの幅方向がコンパクトになることにより、右側のエンジンガードは不要となり、軽量化を図っています。
- キックアームは新設計とし、良好な始動性を確保しながら、小型・軽量化を実現。これによりフレームのツインチューブ部分の配置を下方にすることが可能となり、フレームの小型化にも貢献しています。
- リアタイヤは従来の110/90から、120/80とサイズを変更することにより、トラクション性能を向上させています。

[CRF450R]

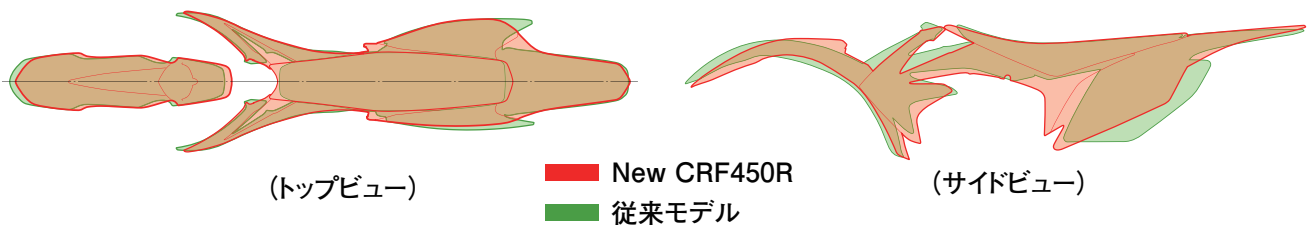
全体のシルエットは、軽さを表現するために、軽快感とマスの集中を表現した、逆三角形のフォルムを追求。特にサイドカバーからリアフェンダーは、外形ライン、面形状ともに滑らかにつなぎ、軽やかに見せつつもシンプルで力強いフォルムを創出しました。また、外観部品の面積を必要最小限とし、さらなる軽量感を追求しています。

さらに、前後フェンダーの先端を極力薄く、また先端部を尖らせた形状として、マスの集中を形でも強力に表現するとともに、それぞれの外観部品の断面形状にもこだわり、各部に強いエッジを持たせることで、研ぎすまされた刃物のような、強くシャープなイメージを造りこみました。

ライディングポジションでも、極端な前乗りから思い切り腰を引く場合まで、よりアクティブでスムーズな動きを妨げる事のないよう、スリムでフラットなシート、低いタンクとともに、新たにラジエーターシュラウド後端とエアクリーナーケース外壁を滑らかな面でつなぐデザインとし、よりスムーズなライディングポジションと操縦性の向上に加え、今までにないスタイリングを実現しています。

ボディカラーには、Hondaモトクロス競技専用車伝統のエクストリームレッドを採用。シート上面表皮まで赤を使うことで「RED Honda」をより強調するとともに、白で統一されたリアまわりとの大胆なコントラストで、新世代のCRFを鮮烈に主張します。

外観形状比較



[CRF250R]

シュラウドグラフィックを変更、より軽快でアクティブなイメージとしました。ボディーカラーには、Hondaモトクロス競技専用車伝統のエクストリームレッドを採用。「RED Honda」を鮮烈に主張します。

また、アメリカの2008年式モデルに設定して好評だった、ブラックパーツとフレア(炎)のグラフィックにより精悍さを増したブラックエディション^{※1}も受注期間限定^{※2}にて販売いたします。

※1. 2008年12月11日発売 ※2. 受注期間2008年9月8日から2008年9月30日まで



主要諸元 CRF450R



機種	CRF450R	
車名・型式	ホンダ・PE05	
全長 (m)	2.191	
全幅 (m)	0.827	
全高 (m)	1.273	
軸距 (m)	1.491	
最低地上高 (m)	0.332	
シート高 (m)	0.954	
車両重量 (kg)	106.9	
エンジン種類	水冷4ストローク・OHC4バルブ単気筒	
総排気量 (cm ³)	449.7	
内径×行程 (mm)	96.0×62.1	
圧縮比	12.0	
最高出力 (kW[PS]/rpm)	41.5[56.4]/8,500	
最大トルク (N・m[kg・m]/rpm)	50.3[5.13]/7,000	
燃料供給装置形式	電子式<電子制御燃料噴射装置PGM-FI(スロットルボア φ50mm)>	
始動方式	プライマリーキック式	
点火装置形式	フルトランジスタ式デジタル点火	
燃料タンク容量 (ℓ)	5.7	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング	
変速機形式	常時噛合式5段リターン	
変速比	1速	1.800
	2速	1.470
	3速	1.235
	4速	1.050
	5速	0.909
減速比 (1次/2次)	2.739/3.692	
キャスト (度)	26°52'	
トレール量 (mm)	114.2	
タイヤ	前	80/100-21 51M
	後	120/80-19 63M
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(倒立サス)クッションストローク 310mm
	後	スイングアーム式(プロリンク)アクスルトラベル 320mm
フレーム形式	アルミツインチューブ	
車体色	エクストリームレッド	

■製造事業者/本田技研工業株式会社

主要諸元 CRF250R



機種	CRF250R	
車名・型式	ホンダ・ME10	
全長 (m)	2.170	
全幅 (m)	0.827	
全高 (m)	1.277	
軸距 (m)	1.477	
最低地上高 (m)	0.362	
シート高 (m)	0.965	
車両重量 (kg)	103.2	
エンジン種類	水冷4ストローク・OHC4バルブ単気筒	
総排気量 (cm ³)	249.4	
内径×行程 (mm)	78.0×52.2	
圧縮比	13.0	
最高出力 (kW[PS]/rpm)	31.6 [43.0]/11,000	
最大トルク (N・m[kg・m]/rpm)	29.2 [2.97]/9,500	
燃料供給装置形式	キャブレター (FCR メインボアφ40mm)	
始動方式	プライマリーキック式	
点火装置形式	電子進角CDI式デジタル点火	
燃料タンク容量 (ℓ)	7.3	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング	
変速機形式	常時噛合式5段リターン	
変速比	1速	2.142
	2速	1.750
	3速	1.450
	4速	1.227
	5速	1.041
減速比 (1次/2次)	3.166/3.923	
キャスト (度)	27°50'	
トレール量 (mm)	125	
タイヤ	前	80/100-21 51M
	後	100/90-19 57M
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 (倒立サス) クッションストローク315mm
	後	スイングアーム式 (プロリンク) アクスルトラベル313mm
フレーム形式	アルミツインチューブ	
車体色	エクストリームレッド (ブラックエディション*はブラック)	

※2008年12月11日発売/受注期間2008年9月8日から2008年9月30日まで ■製造事業者/本田技研工業株式会社

PGM-FIセッティングツール

CRF

オプションでHRC製のCRF450R用PGM-FIセッティングツールを用意しています。CRF450Rには車体側にパソコンと接続できるカプラーを装備。このセッティングツールをインストールしたパソコンと接続することで、ライダーのライディングスタイルなどに合わせ、燃料噴射量や点火時期のセッティング変更を容易に行えます。

