

# CRF 125F

製品説明書



オフロードライディングはファミリーで楽しむアウトドアレジャーとして、北米を中心に親しまれております。

このオフロードライディングを家族で快適に楽しむためには、各々が技量や体格に合った最適なモデルを選択することが重要なポイントとなります。

Hondaでは、これまでさまざまなCRFシリーズを幅広いお客様に提供してまいりました。

2004年には、コンパクトで取り回しのよい車体に4ストロークエンジンを搭載したCRF100F(マニュアルトランスミッションモデル)を、オフロード入門車として北米をはじめ各地域で販売を開始しました。このモデルは子供だけでなく小柄な女性の乗りやすさにも配慮した車体サイズでありながら、大人の男性が乗っても楽しめるトルクフルなエンジンを搭載し、幅広い層がオフロードライディングを気軽に楽しめるモデルとして好評を得てまいりました。

その後CRF100Fは、2011年にモデルチェンジを実施。取り回しの良い車体サイズは継続しながら、リアフェンダーとサイドカウルを『CRF450R』イメージのアグレッシブなデザインに変更し、より魅力的なモデルへと昇華させてきました。

今回は、CRF100F後継モデルとして、CRF125Fを新たに発売いたします。

新開発のCRF125Fは、CRF100Fで採用していた車体サイズは継続し、新たに扱いやすさを向上させたエンジンを搭載。機能、装備を充実させ、外観イメージを刷新しました。

このCRF125Fで、より多くの方々にオフロードライディングやオフロード競技を楽しんでいただきたいと願っております。

株式会社本田技術研究所 二輪R&Dセンター  
オフカテゴリー 開発責任者

YUICHI KATO

加藤 勇一



新しいCRF125Fは、開発コンセプトを

## Your First Real Dirt Bike

と決めました。

「Dirt Bike」には、クラッチ付きのオフロードバイクという意味を持たせ、初めて本格的なオフロードシーンに乗り出して行く若い世代をターゲットと想定して、下記を目標に開発を進めました。

### ●スタイリング

CRFシリーズのフラッグシップモデル『CRF450R』イメージを踏襲するスタイリング

### ●エンジン

力強い中にも扱いやすさに配慮した特性で操作感を堪能できるエンジン

### ●車体・足回り

気軽なライディングを実現する車体・足回り

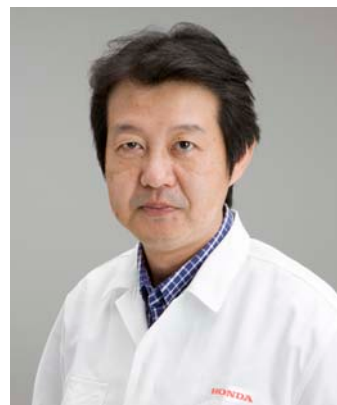
CRF100Fで好評をいただいていた力強い中にも扱いやすさに配慮した特性を持つエンジンと、コンパクトで取り回しのよい車体特性を追求しながら、エンジン排気量を125ccに拡大し、新たなスタイリングを施しました。

CRF125Fで、多くの方々にオフロードライディングを体験していただき、オフロードバイクの楽しさを体感していただけることを開発チーム一同願っています。

株式会社本田技術研究所 二輪R&Dセンター  
CRF125F 開発責任者

NOBUYA ITO

伊藤 信哉



## ●スタイリングのねらい

スタイリングは、下記を目標に開発しました。

### CRF シリーズのフラッグシップモデル 『CRF450R』をイメージさせるスタイリング

世界各地のモトクロスレースで活躍しているHondaのフラッグシップモデル『CRF450R』で採用した、“しなやかな面構成”と“鋭い矢のようなスタイリング”を踏襲することで、CRFシリーズの一員としての総合性能の高さを表現しています。



### ●フロントビュースタイリング

『CRF450R』のフロントビューと同様にフロントゼッケンプレート中央にキャラクターラインを通しました。また、フロントフェンダーにはサイドビューと連携したエッジを際立たせたキャラクターラインとあいまって、アグレッシブなフロント回りのスタイリングを実現しました。



### ●サイドビュースタイリング

シラウド、サイドカバー、シートを滑らかにつないだ形状を採用。これにより乗り手の自由度を高めるとともに良好な車体ホールド感を備えた躍動的なスタイリングイメージを実現しました。





### ●リアビュー

リアスタイリングは、サイドカバーからリアフェンダーまでを一体感のあるシャープなラインで構成。CRFシリーズの一員としての軽快なスタイリングイメージを強調しました。



### ●カラーリング

エクストリームレッドとロスホワイトを基調とした、CRFシリーズのカラーリングとグラフィックを採用。鋭く躍動感溢れるCRFシリーズのスタイリングイメージを踏襲しています。



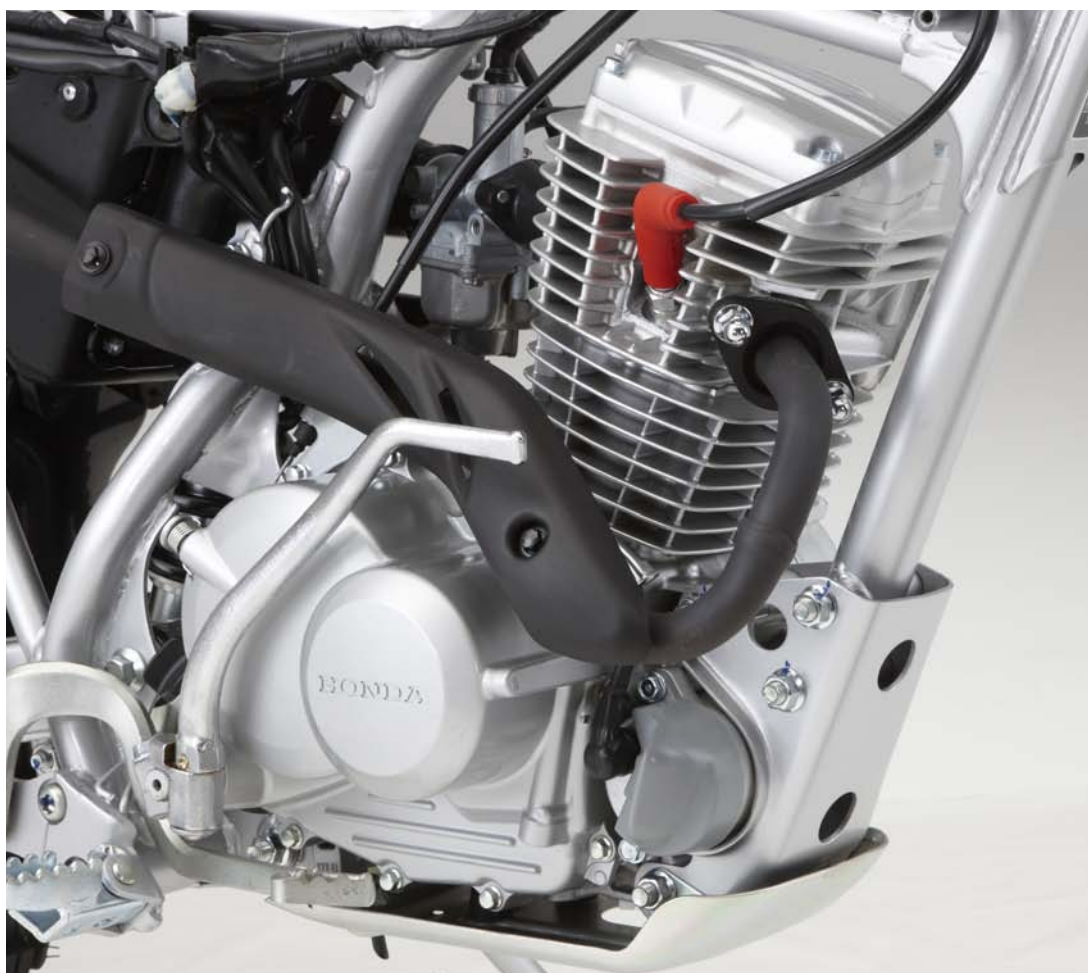
●エンジンのねらい

初心者にもオフロードライディングを楽しんでいただけるように下記を目標に開発しました。

力強い中にも扱いやすさに配慮した特性で

操作感を堪能できるエンジン

CRF100Fで好評を得ていた扱いやすいエンジン特性は維持しながら、排気量を125ccに拡大することで、低中速域ではさらに“粘りある出力”を実現しました。



●エンジン特性

バルブタイミングを変更し、エンジン低回転時の吸気充填率を向上させました。これにより、よりフラットなトルク特性とし、低中速域における“粘りあるエンジン”を実現しました。

■バルブタイミング比較表

CRF80F		CRF100F	
8	8	10	5
40	40	40	35
IN	EX	IN	EX

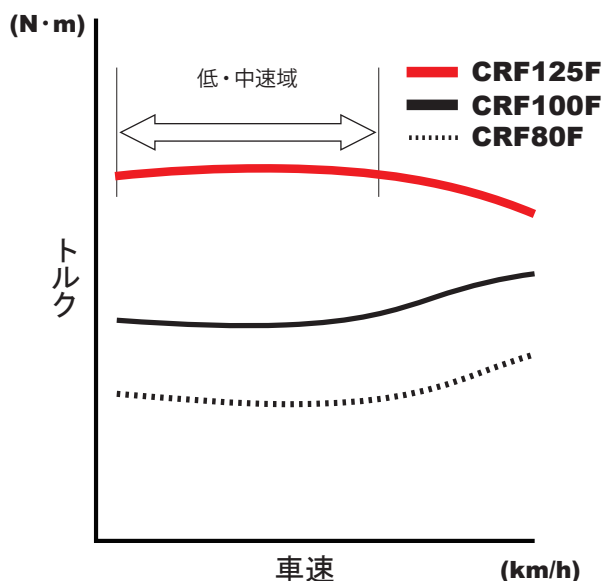
NEW CRF125F	
5	0
25	25
IN	EX

オーバーラップ

吸気側カムタイミング  
(クランクシャフト角度)

排気側カムタイミング  
(クランクシャフト角度)

■トルク特性イメージ図



●セルフスターター

新たにセルモーターを搭載することで、素早く簡便なエンジン始動を可能としました。小型バッテリーとあいまって、快適なオフロードライディングを、気軽に楽しむことができます。



●ドライブプロケットカバー

ACGカバーとドライブプロケットカバーを別体化。これにより、ドライブプロケット交換時の整備性を向上させています。



●エアクリーナーエレメント

低中速での“粘りのあるエンジン”を実現するため、ウレタンエアクリーナーエレメントをCRF100Fで採用した円筒形状タイプから、CRF450Rで採用の台形円筒形状タイプに変更。エアクリーナーエレメントの表面積を拡大させたことにより、吸気量を増大させ、トルク感のあるエンジンを実現しました。





**●車体・足回りのねらい**

初心者にもオフロードライディングを楽しんでいただけるように下記を目標に開発しました。

**気軽なライディングを実現する車体・足回り**

排気量の増大を図りながらも、好評のコンパクトで取り回し性に優れた車体サイズを継承し、操作フィーリングと走行性能の向上を実現しました。



## ●ライディングポジション

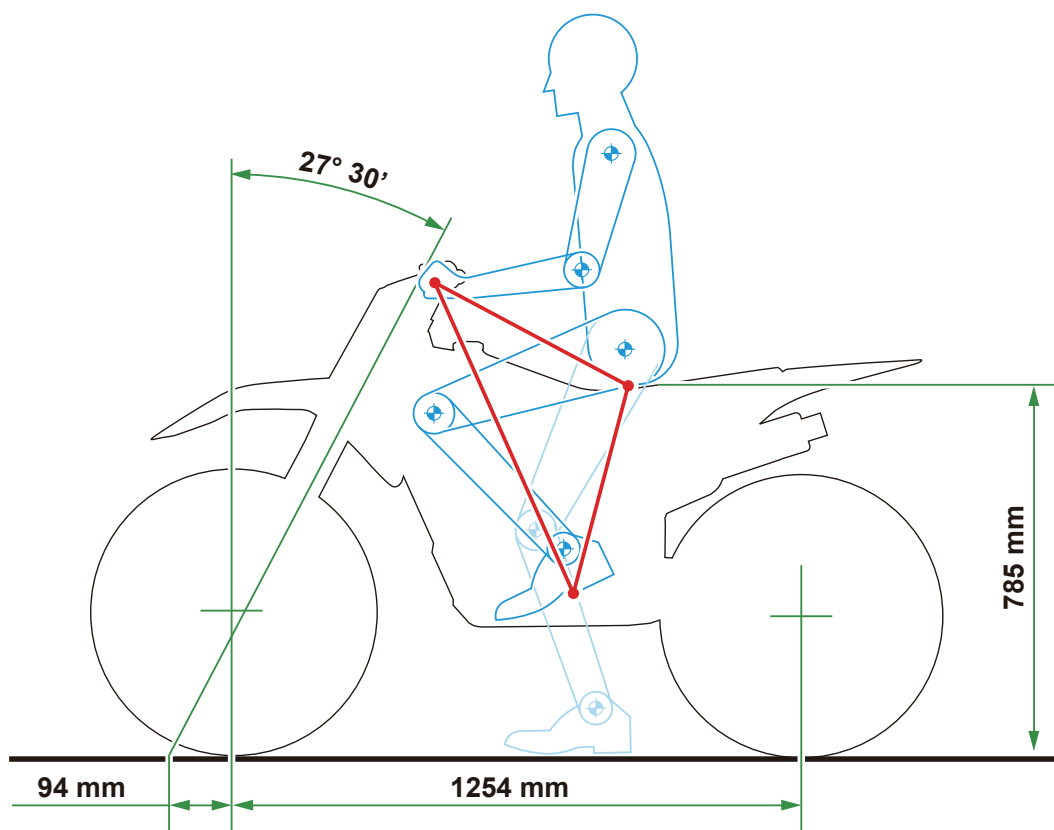
CRF100Fと同等のライディングポジションを確保するため、シート下のエアクリナーボックスとバッテリーを車両前後方向に配置。これにより、車両幅はCRF100Fと同等となり、ライディングポジションの自由度向上に寄与しています。

## ●シート高

扱いやすい車体を実現するため、シート下に配置したエアクリナーボックスとバッテリートレイを一体化することでバッテリーをエアクリナーボックスにより近づけ、同時にバッテリートレイを支持するフレームのブラケットを廃止することで、バッテリー搭載位置を低くしています\*。これにより785mmの低シート高を実現しました。

\*特許出願中

## ■ライディングポジション&amp;ディメンジョン



**●キックアーム**

ライディング時の体重移動を容易にするため、キックアームのヒンジをCRF100Fで採用したキックアーム上部から、キックアーム下部に変更。また、キックアームと足の接触部分を、滑らかな形状にすることで、ライディングポジションの自由度向上に寄与しています。

**●サイドカバー**

車両後端を持ち上げる際の負担軽減のため、サイドカバー後端部を握りやすさに配慮したL字断面形状としました。これにより、“車両の引き起こし”や“車両の持ち上げ”時の負担を軽減しています。

**●グリップラバー**

スロットル操作時のフィーリング向上を目的として、グリップラバーにCRF450Rで採用している「ハーフワッフルタイプ」を採用。これによりスロットル操作をする際のワッフル部(凸部)への「指掛り」度合いを向上させ、繊細なスロットル操作を可能としました。



**●走破性向上****■フロントタイヤ**

CRF100Fで好評を得ていた19インチタイヤをフロントに採用しました。

**■フロントサスペンション**

インナーチューブ径 $\phi$ 31mmのフロントフォークを採用。セッティングを変更することで、ギャップ乗り越え時などに、より路面をとらえやすくしました。

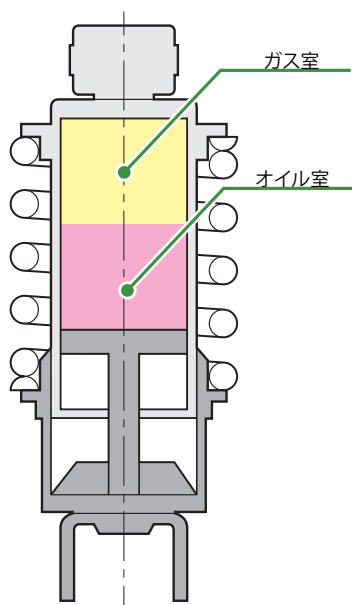


●リアクッション

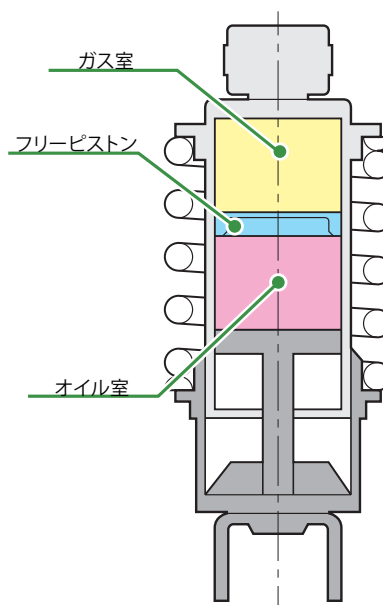
エア室とガス室がフリーピストンにて分離されている分離加圧式リアクッションを採用。これにより、オイルの乳化(オイルに空気が混合し白濁する状態)を低減し、リアクッションの性能安定化を実現しました。

■エマルジョン式、分離加圧式 概念図

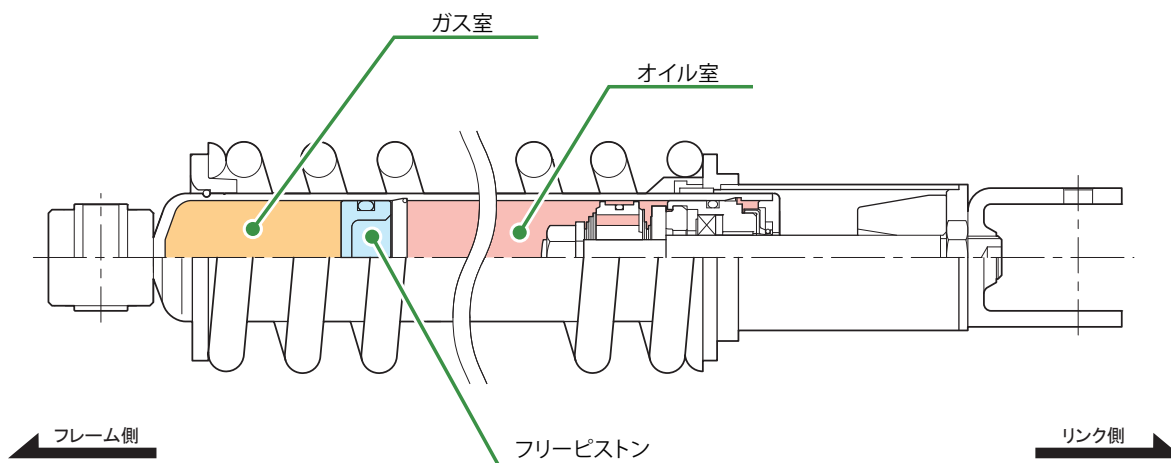
【エマルジョン式】



【CRF125Fに採用 分離加圧式】



■分離加圧式リアクッション構造図





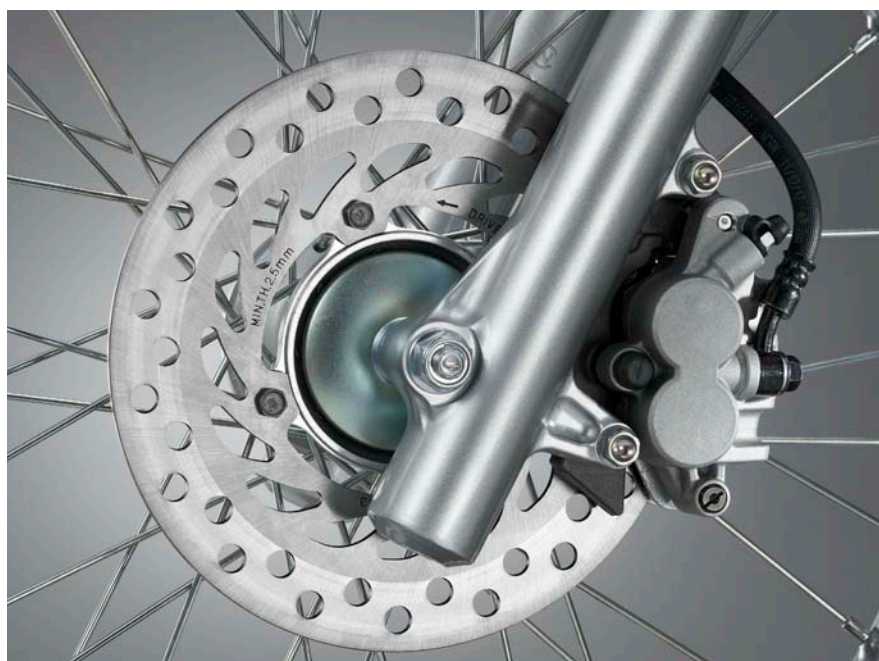
**●スイングアーム、プロリンク**

スイングアーム、プロリンク各摺動部の作動フリクション低減のため、CRF125FではCRF100Fのブッシュタイプから各摺動部にをニードルベアリングを採用。これにより、リアタイヤの路面追従性を向上させました。

**●フロントブレーキ**

油圧式ディスクブレーキ(φ220mm)を採用することで、ブレーキのコントロール性を向上させ、十分な制動力と安定した制動フィーリングを実現しました。

また、アジャスト付ブレーキレバーを採用。手の大きさに合わせたブレーキレバーの位置調整を可能とすることで、操作性を向上させました。



CRF125F

車名・型式	ホンダ・JE03	
全長(mm)	1,860	
全幅(mm)	770	
全高(mm)	1,075	
軸距(mm)	1,255	
最低地上高(mm)	265	
シート高(mm)	785	
車両重量(kg)	88	
エンジン種類	空冷4ストロークOHC単気筒	
総排気量(cm <sup>3</sup> )	124.9	
内径×行程(mm)	52.4×57.9	
圧縮比	9.0	
キャブレター型式	PDB4C(メインボア20mm)	
始動方式	セルフ式(キック式併設)	
点火装置形式	CDI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)	4.3	
クラッチ形式	湿式多版コイルスプリング式	
変速機形式	常時噛合式4段リターン	
変速比	1速	3.181
	2速	1.706
	3速	1.238
	4速	0.916
減速比(1次/2次)	3.250/3.769	
キャスト角(度)	27°30'	
トレール量(mm)	94	
タイヤ	前	70/90-19M/C 42M
	後	90/100-16M/C 51M
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク
	後	機械式リーディング・トレーリング
懸架方式	前	テレスコピック式 クッションストローク150mm
	後	スイングアーム式(プロリンク) アクスルトラベル150mm
フレーム形式	ダイヤモンド	

■製造事業者/新大洲本田摩托有限公司 ■製造国/中国 ■輸入事業者/本田技研工業株式会社