

CBR 250R CB250F

製品説明書



CBR250Rは、2011年に発売以来、加速フィールや取り回しのしやすさなど、日常の中で存分に楽しめるスポーツバイクとしての動力性能と優れた機動性などがお客様から好評を得てまいりました。

今回のモデルチェンジでは、スタイリングの刷新を行いCBRシリーズとしてのキャラクターをより鮮明に表現するとともに、足着き性や燃費※の向上など実用面でも進化を図りました。

一部地域では300ccモデルも発売し、従来モデルと同様にグローバルモデルとして世界のお客様にスポーツバイクの楽しさをより拡げていきたいと考えています。

日本向けのパワーユニットはボア×ストロークと249ccの排気量を維持しながら、さらに走りのレベルを向上させました。

また、お客様の嗜好により一層応えるために、ネイキッドモデルCB250Fを追加しました。

※60km/h 定地燃費値



「CBR250R/CB250F」共通の、開発のねらいは

モーターサイクルの楽しさ、喜びを手軽に体感!

その上で「CBR250R」のコンセプトを

ワールドワイドフルカウルスポーツ

「CB250F」のコンセプトを

ニューライトシングルネイキッドスポーツ

と定め、下記を中心に進化させるべく開発に取り組んできました。

●**パワーユニット**

日常の使い勝手で、モーターサイクルの楽しさ、操る喜びを体感できる動力性能と優れた燃費※性能の実現。

●**スタイリング**

CBR250R CBRのアイデンティティを継承したアグレッシブなスタイル。

CB250F 躍動感のあるダイナミックなネイキッドスタイル。

※60km/h 定地燃費値

・パワーユニットのねらい

日常の使い勝手で、モーターサイクルの楽しさ、
操る喜びを体感できる動力性能と優れた燃費※性能の実現

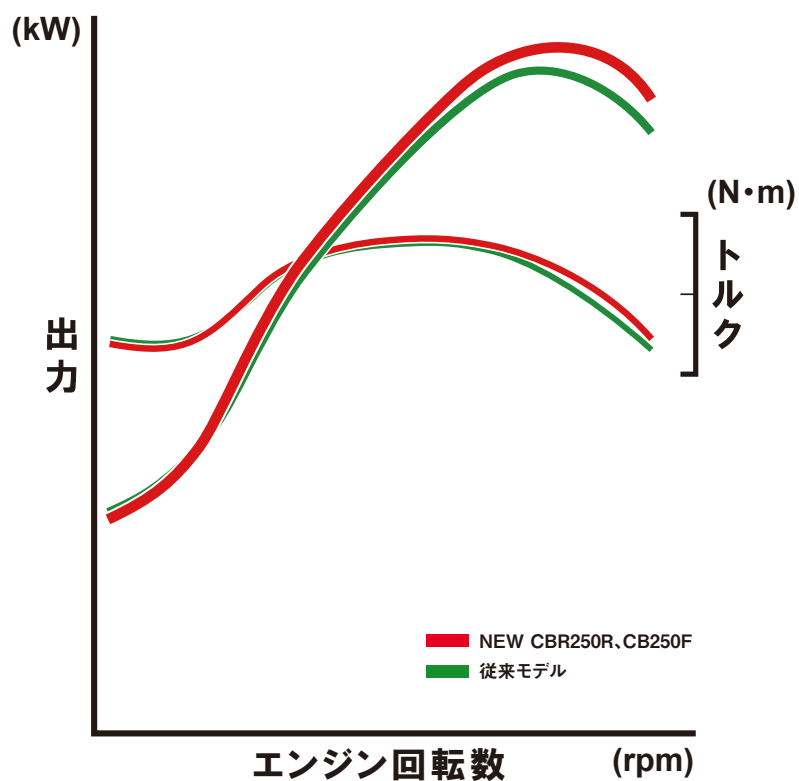
これを達成するため、CBR250R/CB250Fともに、最高出力と燃費を向上した扱いやすいパワーユニットへと進化させました。

●最高出力の向上：20kW/8500rpm (27PS) → 21kW/9000rpm (29PS)

●燃費※の向上：49.2km/L → 50.1km/L

※60km/h 定地燃費値

■出力特性比較イメージ



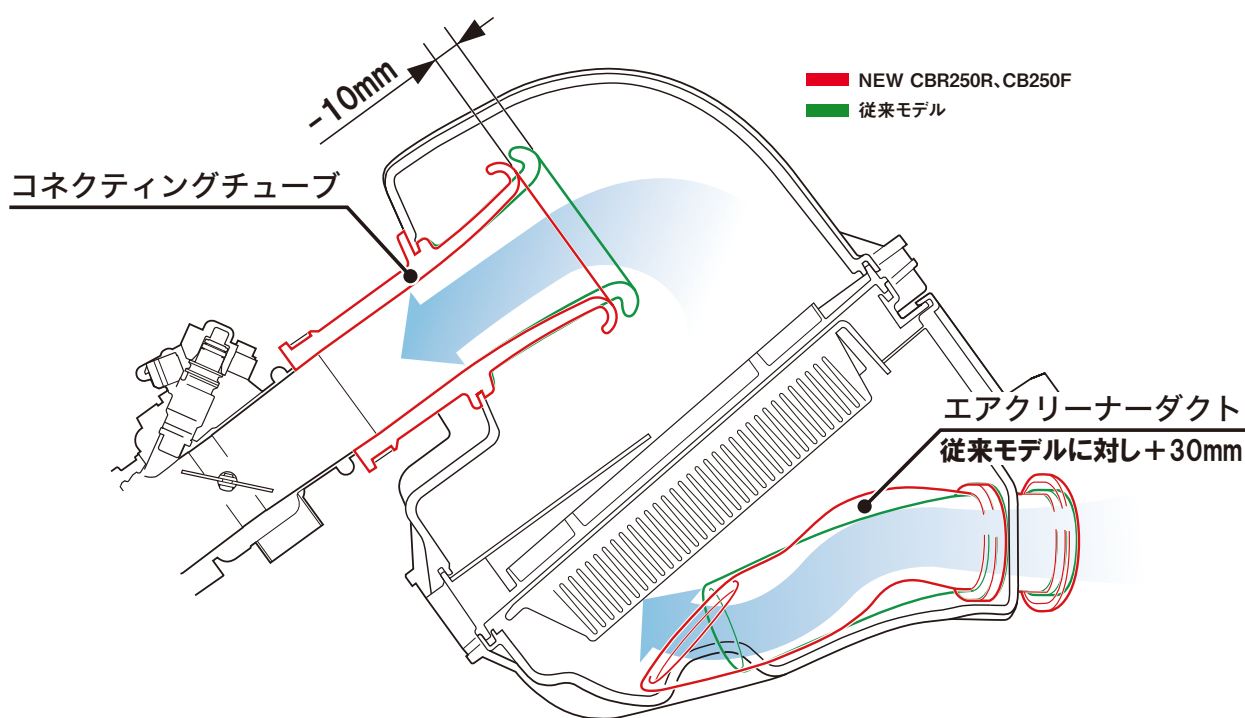
・最高出力の向上

より進化した操る楽しさの実現のため、最高出力を引き上げるとともに、中低速域の扱いやすさを維持しながら高速域まで伸び切るエンジンフィーリングとしました。そのために、下記の項目を見直しました。

・吸気系変更

高回転の伸びとスロットルレスポンスの向上を図るため、従来モデルよりコネクティングチューブを10mm短縮することで高回転域での空気吸入量を増やしました。同時に、エアクリナーダクトの管長を従来モデルより30mm長くすることで吸気慣性を高めて充填効率の向上を図り、中低速のトルクフルなエンジンフィーリングを達成しています。

■コネクティングチューブ、エアクリナーダクト比較図



・クランクピン材質変更

高出力化に伴いクランクピンの強度を向上させています。単にクランクピンのサイズを上げる手法では慣性マスの増大によりレスポンスの低下をまねくため、従来のサイズを維持しながらクランクピンの材質をクロムモリブデン鋼からモトクロッサーCRF450Rで培ったニッケルクロムモリブデンバナジウム合金へ変更。10%の強度向上を達成しました。

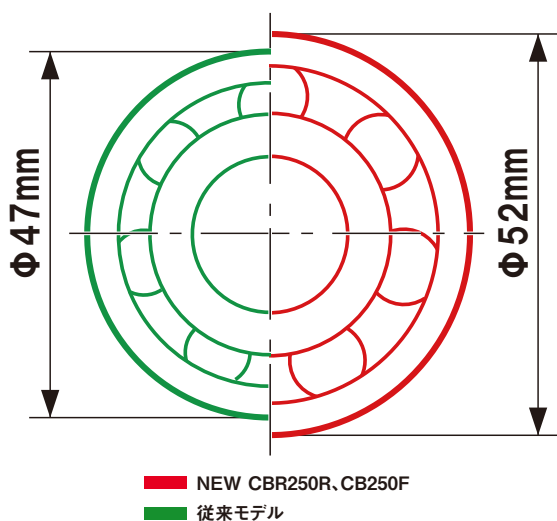
■クランクピン



・ balancer bearing size change

高出力化による負荷増大に対応するため、クランクケース内に収められている balancer のベアリングサイズを従来モデルのφ47mmからφ52mmに変更。あわせて熱処理も変更 (TA処理: 特殊浸炭窒化処理) して耐久性を向上させました。

■ balancer bearing shape comparison diagram

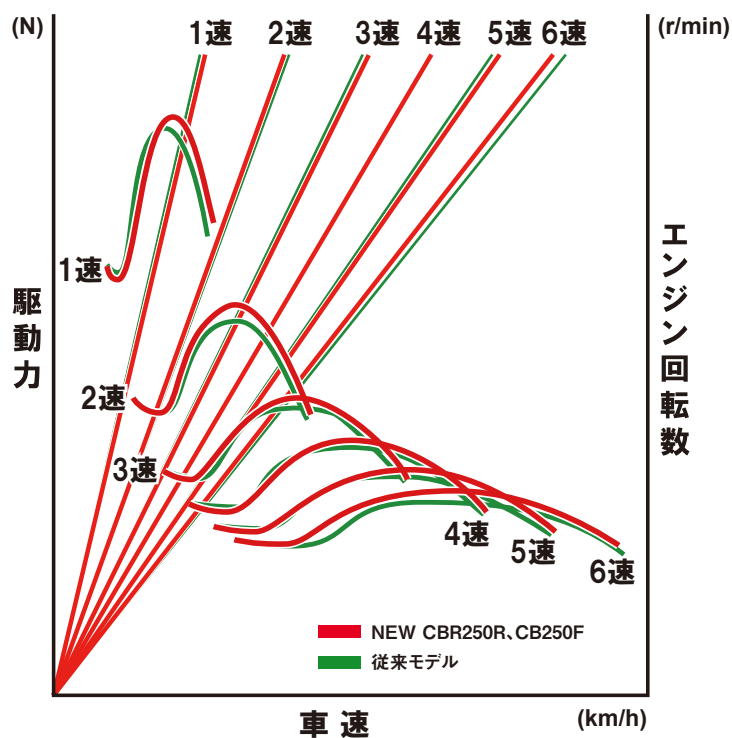


各部の変更により、向上させた出力特性をスポーツバイクらしい爽快感あふれるフィーリングにつなげるため、5速と6速のトランスミッションをクロスレシオに設定することで、変速時のエンジン回転変化量を従来モデルより23%低減し、シフトショックを抑えた滑らかな繋がりを実現しました。

また、同時にスポーツ走行時にはパワーバンドのキープをより容易とし高回転域の扱いやすさと楽しさを演出しました。

これらにより、一層エキサイティングな高回転時の走りを体感できるパワーユニットへと進化を遂げました。

■駆動力特性比較イメージ



・燃費※の向上

従来モデルの特長である、250ccクラスのスポーツバイクとしてトップクラスの燃費※を49.2km/Lから50.1km/Lへと向上させました。走りはもとより燃費性能にも配慮をするため、ピストンの表面コーティングに模様をつけるパターンピストンコーティングを採用しました。これによりオイル保持性を向上させ、さらなるフリクション低減を実現しています。

そして、前述の吸気系変更により、中低速域でのパーシャル出力特性を従来モデル同等としながら、60km/h付近のスロットル開度を従来よりも少なくすることで燃費向上を実現しました。

※60km/h 定地燃費値

■パターンピストンコーティング



・CBR250R スタylingのねらい

CBRのアイデンティティを継承したアグレッシブなスタイル

今回のstyling刷新でCBR250Rは、「操る楽しさ」を最大限に追求したCBR1000RRを頂点とするCBRシリーズの中で、将来のステップアップを視野に入れたエントリーモデルとしての役割を一層明確にして、CBRの血統と一貫性をより高めました。

具体的な特徴は

- ・よりシャープなラインと面でアグレッシブさを表現。
- ・デュアルヘッドライト：CBRシリーズに相応しいマルチリフレクター2灯ヘッドライトで精悍なイメージをさらにアップ。
- ・空気抵抗低減：カウル形状を見直すことにより、従来よりも空気抵抗を7.7%低減。
- ・バックミラー：アームの長さや取り付け位置を見直すことでよりコンパクトなシルエットを実現。

■CBR250R styling イメージスケッチ



・CB250F スタイリングのねらい

躍動感のあるダイナミックなネイキッドスタイル

タウンユースメインのお客様へ向けて、より軽快なネイキッドスタイルのCB250Fを新たに追加しました。ネイキッド化による、より軽快な走りのキャラクター、アップライトなライディングポジションを前提に、ダイナミックなラインと面で躍動感を表現しました。

低く構えたヘッドライトから量感を持ったタンク部を経て、シャープなリアカウルに抜けるマスフォワードプロポーション、欧州を中心とするネイキッドのトレンドスタイルがCB250F のスタイリングの特徴です。

■CB250F スタイリング イメージスケッチ



CBR250R

赤、黒のシンプルでスポーティーな主体色に加え、CBR直系のカラーリングを踏襲



ロスホワイト



ミレニアムレッド



ブラック

CB250F

マスフォワードプロポーションを強調する主体色配置に、シュラウド、リアカウル回り、エンジンなどをモノトーンで組み合わせ、都会的でメカニカルなイメージを演出



ミレニアムレッド



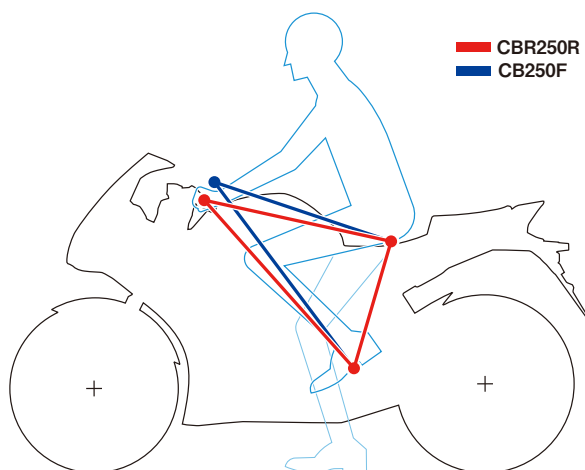
ブラック

・ライディングポジション

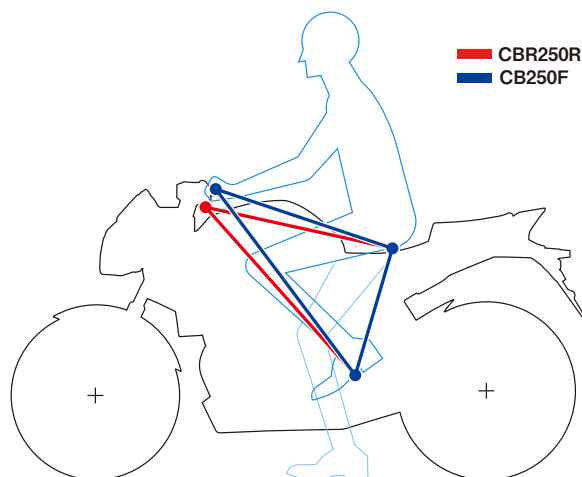
CBR250Rのライディングポジションは、日常の幅広いシチュエーションでの扱いやすさとスポーツバイクらしいライディングが可能な設定としています。シート高は従来と同一の780mmとしながら、足着きの際に内腿が当たる部位のシート幅を絞り込み、同時にサイドカバーの形状を見直すことで足着き性を向上させました。

ネイキッドモデルのCB250Fでは、CBR250Rのセパレートハンドルに対しバーハンドルを採用。グリップ位置を上方に65mm、手前に24mm移動することで、特に市街地などで前方の見通しが容易なアップライトなライディングポジションとしました。

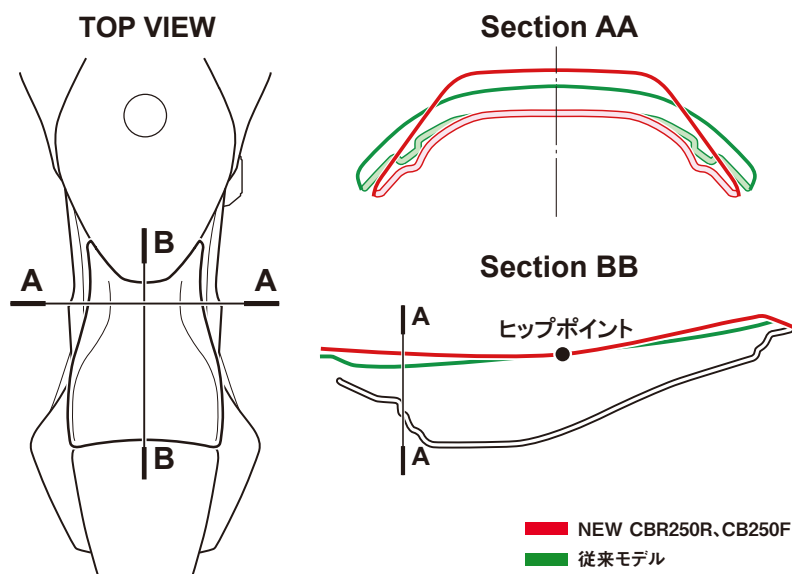
■CBR250R ライディングポジション



■CB250F ライディングポジション



■シート断面形状比較図



操縦フィーリング

CBR250R/CB250Fは、共通のコンセプトに沿って開発していますが、使用するシーンの違いなどを想定し、それぞれの操縦フィーリングを作りこみました。

CBR250R**仕様の特徴：セパレートハンドルによるスポーティーなライディングポジション、フルフェアリングなど**

幅広いお客様が普段の生活の中で使いこなせることを前提に、高速道路を含むツーリングなど長距離走行時には、フルフェアリングによるウインドプロテクションが快適性を高めます。

また、フルフェアリングによる整流効果と、ライディングポジションによる前輪分担荷重の比率から、高速走行時などのハンドリングに、さらなる安定感を生み出しています。

CB250F**仕様の特徴：バーハンドルによるアップライトポジション、ネイキッドスタイルなど**

スポーツバイクとして走りを楽しめる性能を有しながら、市街地の交通状況に応じて切返しや右左折を多用するような場面での取り回しのしやすさなど、アップライトなライディングポジションによるキビキビした軽快感を備えています。

スポーティなイメージを演出するカーボン調の外装アクセサリなど、ドレスアップパーツも豊富にラインアップしました。



フロントフェンダー (カーボン調)
〈CBR250R/CB250F〉



シングルシートカウル〈CBR250R/CB250F〉

主要諸元

CBR250R / CB250F

CBR250R/CB250F

[]内はABS仕様

	CBR250R	CB250F
車名・型式	ホンダ・JBK-MC41	ホンダ・JBK-MC43
全長 (mm)	2,035	
全幅 (mm)	720	760
全高 (mm)	1,120	1,045
軸距 (mm)	1,380	
最低地上高 (mm)	145	150
シート高 (mm)	780	
車両重量 (kg)	161[164]	158[161]
乗車定員 (人)	2	
燃料消費率*1 (km/L) 国土交通省届出値:定地燃費値*2 (km/h)	50.1 (60) 〈2名乗車時〉	
WMTCモード値 (クラス)*3	32.1 (クラス3-1) 〈1名乗車時〉	
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)	21 [29] / 9,000	
最大トルク (N・m [kgf・m] / rpm)	23 [2.3] / 7,500	
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	3.416
	2速	2.250
	3速	1.650
	4速	1.350
	5速	1.166
	6速	1.038
減速比 (1次/2次)	2.807 / 2.571	
キャスト角 (度)	25° 30'	
トレール量 (mm)	98	
タイヤ	前	110/70-17M/C 54S
	後	140/70-17M/C 66S
ブレーキ形式 (前・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	

■道路運送車両法による型式認定申請書数値 (シート高はHonda測定値) ■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

*1. 燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境 (気象、渋滞等) や運転方法、車両状態 (装備、仕様) や整備状態などの諸条件により異なります。
 *2. 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。
 *3. WMTCモード値は、発進、加速、停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

燃料消費率の表示について

WMTCモード測定法で排出ガス試験を行い型式申請した機種は従来の「定地燃費値」に加え、「WMTCモード値」を記載しています。エンジンや排出ガス浄化システムなどが同じシリーズ機種においては、定地燃費値が異なってもWMTCモード値が同一の場合があります。これは、型式申請時の排出ガス試験においては、排出ガス中の規制物質の排出量が多量に多い機種により試験を行い届け出をしており、この試験結果にもとづきWMTCモード値を計算し、シリーズ機種それぞれのWMTCモード値としているためです。

WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ (<http://www.jama.or.jp/motorcycle/>) もご参照ください。

※本仕様は予告なく変更する場合があります。※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。

※CBR、PGM-FI、PRO-LINKは本田技研工業株式会社の登録商標です。

赤字は2014年11月訂正