

CB 250R

製品説明書



CB250R (ABS)

Hondaは新世代のCBシリーズをスタートさせます。

CBの歴史は1959年発売のベンリイスーパースポーツCB92に始まりました。10500rpmで最高出力を発生する高回転型エンジンをもち、レースでの使用も視野に入れ「スーパースポーツ」と名付けられたCB92は、当時としてはむしろ特異な成り立ちを持つマシンでした。

この考え方は後年CBRシリーズとして受け継がれるとともに、CB92に続くCB72、CB750FOUR、CB900F (CB750F)など歴代のモデルがその時代のスポーツバイクの基準を塗り替えることによって、CBシリーズはHondaを象徴するブランドの一つとして揺るぎないものとなりました。

そして新世代CBシリーズは「スポーツバイクの根源的な楽しさ」そのものを深めることで今までのスポーツバイクの基準をさらに塗り替えようとしています。

現在のスポーツバイクは、それぞれの用途に沿って特化された性能を持ち、時にそのエッジの鋭さが進化の尺度として評価されています。しかし、新世代CBシリーズの開発者達は、「根源的な楽しさ」のゴールを「高性能」だけに終わらせるのではなく、ライダーが高性能なスポーツバイクのみから感じとる「上質な手応え」と定めて、これを各モデルで等しく追求しました。この追求は、公道上の幅広いシチュエーションでの操りやすさを最大化することでスポーツバイクの普遍的な価値を高めることへの挑戦であり、Honda自らが築いて来た「世界一速く走るマシンは世界一操りやすいマシンである」という価値観を拡張すること、新世代CBシリーズがさらに一歩踏み出したことを意味します。

新世代CBシリーズは、走り出した瞬間から「さあ、今を楽しもう」とその本領を発揮します。多くのライダーが経験している、初めてバイクに乗った時の、自分自身が秘めていたエモーションとの強烈なシンクロ。この楽しさを常に味わえるよう、Hondaのスポーツバイク作りで培われてきた知見を注ぎ込んだ最新ロジックで車体パッケージングを構築しました。

Hondaはこの新世代CBシリーズを、順次グローバル展開していきます。



■走りイメージ(写真は欧州仕様車)

国や地域を問わず、250cc、300ccクラスのスポーツバイクは、購入者の多くを20代中心の若年層が占めており、また、経験豊かなライダーの多くが、同クラスのスポーツバイクとの出会いからそのキャリアをスタートさせています。CB250Rの開発チームは「根源的な楽しさ」を持ったスポーツバイクの具体化に先立ち、現代の若者達の「物の選び方」に着眼しました。近年のSNSなどの情報共有を前提とした嗜好や物選びの傾向として、若者達はスポーツバイクに対しても「性能」の評価と同時に「その物を取り巻くカルチャーの質」を一層厳しく評価するようになってきました。

開発チームはこのような認識から、新しいCBの構想にあたって「自分自身が心から楽しめる」上質な手応えと、「それを楽しんでいる自分が周りから評価される」ことの両面から、新時代のスポーツバイクのあり方・姿を描くことから始めました。そして“都市に暮らす楽しさ・アソビ方”を知り尽くしている若者達のライフスタイルと最も親和性を高めたスポーツネイキッドバイクの開発を目指しました。その結果完成車は、このクラスにおける従来の「完成車のまとめ方」の枠を越えた車体構成となりました。

CB250Rの開発のねらいは

日常の移動をアソビに変える ”SPORTS ROADSTER”

そしてその実現のために以下の点に注力して開発を進めました。

- ・常にライダーが車両を支配している実感を持てるクラス最軽量※の完成車重量
- ・市街地でのファンライドを提供する出力特性とハンドリング特性
- ・ライダーに「上質な手応え」を提供するクラスを超えた装備
- ・以上のポイントを具現化したパーツを、機能的にパッケージングした新しい構成美

開発チームはこれらをキーとして、Hondaが培ってきたスポーツバイク作りの最良のエッセンスをCB250Rに余す所なく注ぎ込みました。それは生活範囲内での移動時でも「もっと走っていたい、少し遠回りしよう」と思わせる、つまりスポーツバイクをより身近な物とするための必須条件だと考えました。

そして、このように作られたCB250Rが、新しいライダーにとって「一生つきあえる趣味」との出会いとなることを心から願っています。

※250ccオンロードスポーツクラス Honda調べ2018年3月時点



■走りイメージ(写真は欧州仕様車)

車体のねらい

CB250Rは、都市に暮らし都市に遊ぶ若者達が、ガレージを一步出た瞬間からファンライドを満喫できるスポーツバイクをイメージし、車体のねらいを以下のように決めました。

車体のねらいは

軽快で上質な操縦フィールの提供

CB250Rは、そのライディングフィールを味わうライダーのキャリアや、走る場所を過度に問うことなく、ライダー自身が「うまく操れている」という実感を持てるよう、車体パッケージを新開発しました。

常にライダーが車両を支配している実感を持てる軽量な車体を構築した上で、上質なフィールを提供するために、速度に関わらずライダーにクリアな手応えを提供する、クラスを超えた装備を惜しみなく採用しました。



■スタイリングイメージ (写真は欧州仕様車)

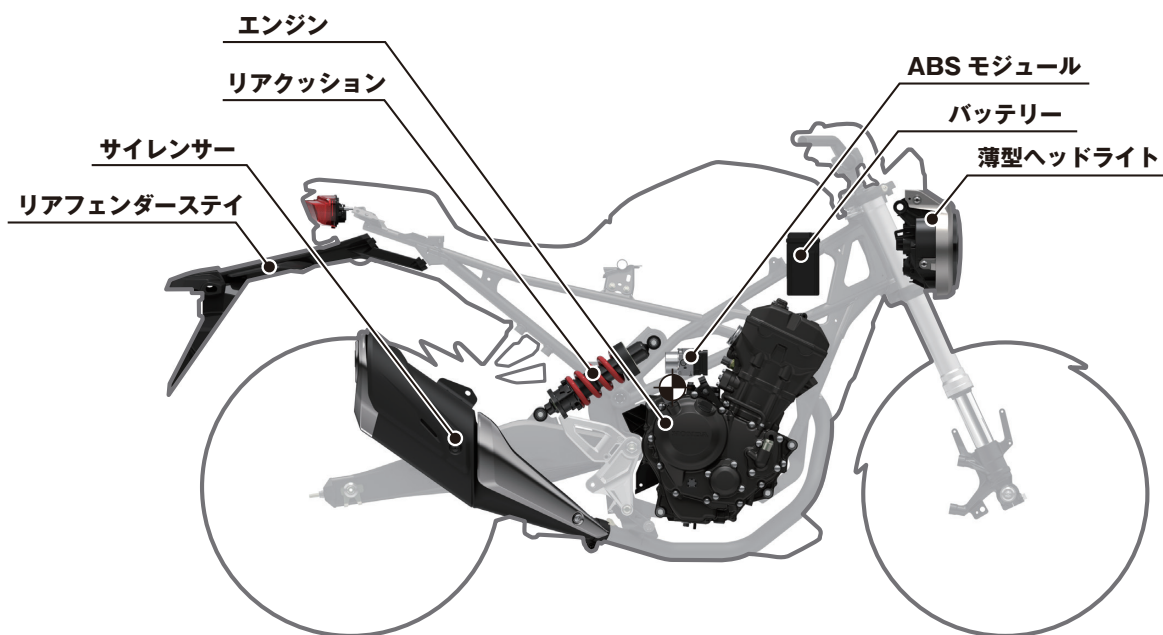
●車体パッケージング(1-1)

車体のねらいを達成するため、以下の手段により車体パッケージングを成立させました。

○マス集中化、軽量化①

CB250Rの軽快な操縦フィールを実現するための基軸となるのがマス集中化と軽量化です。重い部品は完成車重心近傍に集中配置し、重心から離れた位置に配置される部品は小型化と軽量化を徹底することでマス集中化を図りました。具体的には、エンジン、サイレンサー、リアショック、バッテリー、ABSモジュールを車体重心近くに高密度に集中配置。また、車体重心から離れた位置に配置される部品においては、ヘッドライトの薄型化による軽量化、リア回りではリアカウルを廃止した構成と、リアフェンダーステイの樹脂化による軽量化を行うことで、完成車のマス集中化に寄与しています。

■マス集中化部品配置イメージ図



●車体パッケージング(1-2)

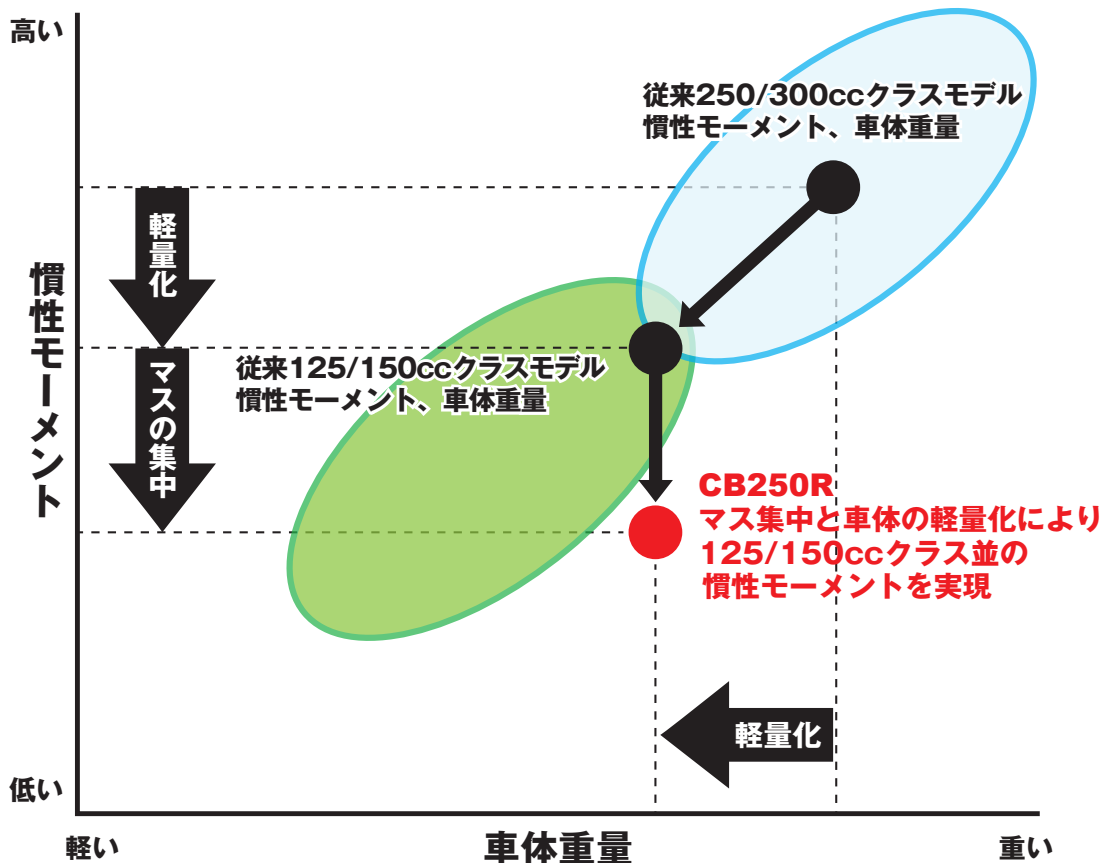
○マス集中化、軽量化②

これらの徹底したマス集中化により、完成車の慣性モーメントは従来の125～150ccクラス並みの値を達成し、ライダーに想像以上の軽快感を提供します。

また、新規部品の構造と形状最適化により、クラス最軽量142kg*の完成車重量を実現しました。これは、マスの集中と併せてさらに慣性モーメント低減に寄与しており、乗り出した瞬間から実感できる軽快な操縦フィールを味わえるものとなりました。

※250ccオンロードスポーツクラス (ABS仕様は144kg) Honda調べ2018年3月時点

■完成車重量と慣性モーメントイメージ図



●車体パッケージング(2)

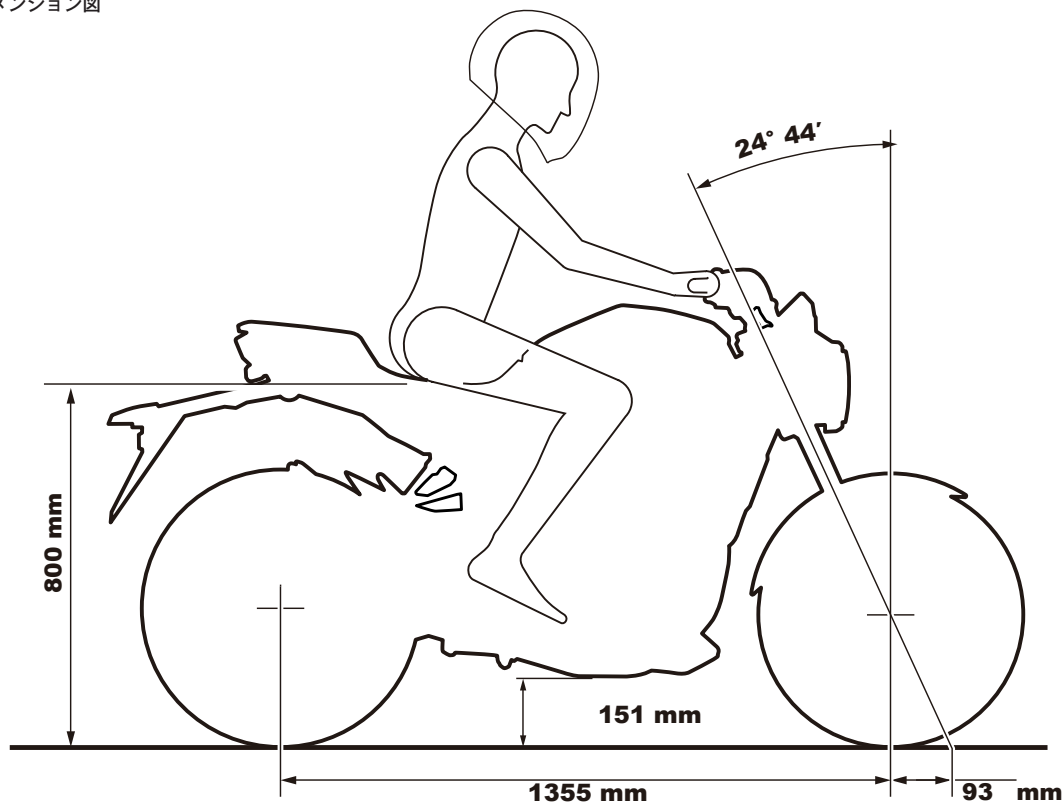
◦重心位置とライディングポジション設定

前輪接地感のつかみやすさからライダーが安心して車体コントロールできるよう、車体重心位置を車体前寄りに設定しました。

また、軽い前傾姿勢に設定されたライディングポジションにより、ハンドルに掛かる体重を抑え、市街地などでの頻繁なステアリング操作をより容易にするとともに、ライダーの視線の高さからくる前方の見通しやすさを確保しました。

さらに、車体重心位置とライダーの乗車位置を近づけ一体感を高めたことで、コントロールなライディングフィールを生み出しています。

■ディメンション図



◦取り回し性向上

市街地での扱いやすさを実現するため、ハンドル切れ角を左右各40° に設定。これによりクラス最小※2.3mの回転半径を実現することで降車時の取り回しのみならず、前述のマス集中化、軽量化とあいまって動かし始めの軽さも実感できる車体としました。

※250ccオンロードスポーツクラス Honda調べ2018年3月時点

◦上質な操縦フィール

車体軽量化によりサスペンションが支える荷重を軽減しながら、上下方向のストレスに備えたフレーム縦剛性を確保することで高剛性サスペンションの優れた性能を十分に引き出し、ライダーが乗った瞬間から実感できる上質な操縦フィールを実現しました。

●フレーム

CB250Rでは、クラス最軽量*の完成車重量に大きく寄与する新設計のフレームを採用しました。
フレームのねらいは

市街地で楽しめるハンドリングを提供するフレーム構成

フレームは、靱性に富む高張力鋼のパイプと鋼板で構成。各部材が受け持つ役割を明確化することで高い運動性能と軽量化を成立させました。

リアクッション上側マウントと一体化させた鋼板製のピボットプレート部は、メインフレーム部とは独立した構成とし、強度的に最適な形状を与えることでリアクッション荷重に対する強度をこのパートで完結させ、ヘッドパイプからシートレールにかけてのメインフレーム部を後輪入力からのストレスから切り離しました。これによりメインフレーム側の強度を最適化し、パイプとプレス鋼板の薄肉化による軽量化を図りました。

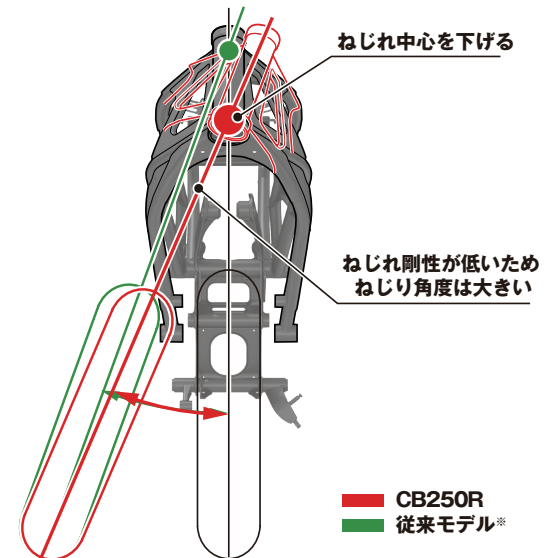
※250ccオンロードスポーツクラス Honda調べ2018年3月時点

■フレームCGイメージ



同時に、ねじれ剛性の基部となるメインパイプをヘッドパイプ下端に接合した構成とすることで、ねじれ中心を下げました。これにより、軽量化に伴うコーナリング時などのねじれ増大が生む前輪接地点変化を抑え、安定感のあるハンドリングを実現しました。また、メインパイプとダウンチューブを繋ぐ部材に薄板プレス鋼板を採用し、車体ピッチングを抑制する縦剛性を確保しました。

■フレームボディねじれイメージ図



※Honda同クラス単気筒オンロードモデル

●足回り(1)

CB250Rの足回りには、ライダーに上質な手応えを提供する仕様装備を惜しみなく投入し、新設計のアルミホイールにラジアルタイヤを組み合わせることで、市街地でのファンライドに大きく寄与するとともに、新しいCBシリーズを象徴する特徴として、完成車シルエットを際立たせています。

足回りのねらいは

ライダーに「上質な手応え」を提供するクラスを超えた装備

このねらいを達成するために、以下の仕様を採用しました。

◦φ41mm軽量倒立フロントフォーク、アルミホイール、ラジアルタイヤ

前輪の路面追従性向上とバネ下重量軽減と剛性アップの両立を図ったCBR600RRと同サイズの大径φ41mmの薄肉スライドパイプとアクスルホルダーを持つ倒立フロントフォークを採用。新設計された軽量フレームとの剛性バランスを確保するため、フロント懸架系(トップブリッジ、ボトムブリッジ、ステムパイプ)も併せて専用設計としました。

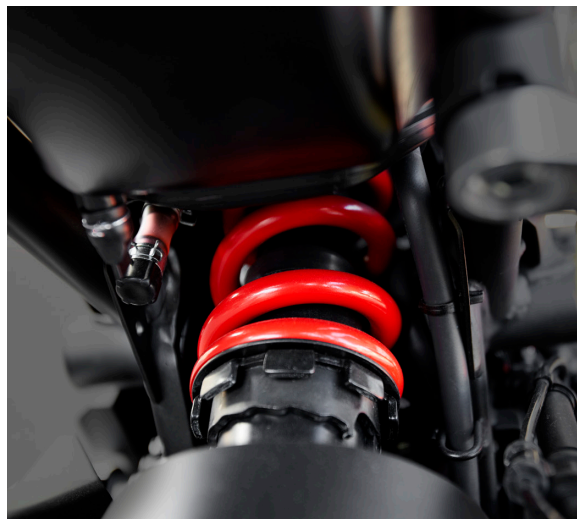
このフロントフォーク、懸架系に新世代CBシリーズ共通イメージの新デザイン軽量アルミホイール、ラジアルタイヤを組み合わせることで、アスファルトのテクスチャーまでも感じ取れるような、上質でクリアな路面フィードバックをライダーに提供し、優れた乗り心地と軽快なハンドリングに大きく寄与しています。



■フロントサスペンション(写真は欧州仕様車)

◦分離加圧式リアサスペンションユニット

ユニット内のガスとオイル室を分けた分離加圧式リアサスペンションユニットを採用しました。この構造によりユニット内でオイルとガスが混ざることによって起きるエア噛みを防止できるため、車体取付け角に自由度を持たせることが可能となり、車体重心寄りに配置することでマスの集中による運動性能の向上に寄与しています。また、チューブ内のシリンダーを廃止した分、よりピストンバルブが大径となるため、応答性向上が図られ高い路面追従性と優れた乗り心地を提供します。さらに、ライダーの好みや二人乗り時の荷重変化に対応するため、7段のスプリングプリロードアジャスターを採用しています。



■リアサスペンションユニット(写真は欧州仕様車)

●足回り(2)

◦異形鋼板スイングアーム、中空リアアクスル

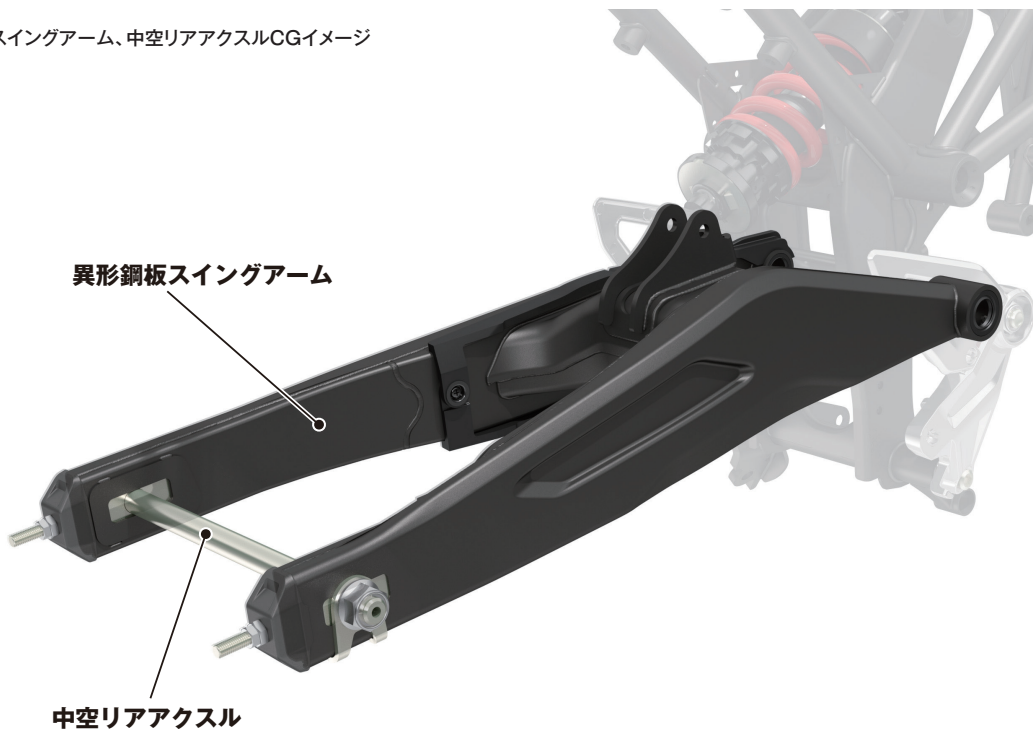
前輪同様、後輪側でも路面追従性を高めるための高い剛性とコーナリング時などの安心感につながるしなやかさを兼ね備えた高張力鋼板製のスイングアームを新設計。重量に対する剛性の比率を従来同クラスのモデル※に比べ約15%高めることで、高剛性かつ軽量なスイングアームとしています。リアクションの性能を十分に引き出すためにクロスメンバー回りを太く、板厚を上げることで剛性を高め、リアアクスルに向かって細くすることでしなやかさを確保しました。

また、マフラーとのクリアランスを詰めることでマス集中化を図るために、右側をガルアーム形状とした左右非対称形状でありながら、それぞれに最適な板厚を組み合わせることで剛性バランスを確保しました。

さらに、 $\phi 20\text{mm}$ の中空リアアクスルを採用。中空とすることでバネ下重量低減を図りながら最適な剛性を確保し、かつ車体重心から遠い部品の軽量化によるマス集中化を図ることにより、軽快な操縦性に寄与しています。

※Honda同クラス単気筒オンロードモデル

■異形鋼板スイングアーム、中空リアアクスルCGイメージ



●ブレーキシステム

操る楽しみを安心して最大限に味わえるよう、CB250Rのブレーキには以下のスペックを与えました。

◦フロント対向4ポットラジアルマウントキャリパー、前後ブレーキディスク

フロントには対向4ポットラジアルマウントキャリパーを採用。キャリパー取付け構造をラジアルマウントとすることで、倒れ方向の剛性を上げ、よりリニアな車速コントロールを可能としています。

ブレーキディスクは、フロントにφ296mmのウエーブ形状のフローティングディスクを採用しました。また、リアにはφ220mmのウエーブ形状ディスクを採用。これらによりバネ下重量低減に寄与しています。さらに、フロントディスクをフローティング化することで熱によるディスクのひずみを抑え、ブレーキパッドとディスクの当たりがより均一となり、安定したブレーキフィーリングに寄与しています。

◦IMU付前後独立アンチロックブレーキングシステム(ABS仕様)

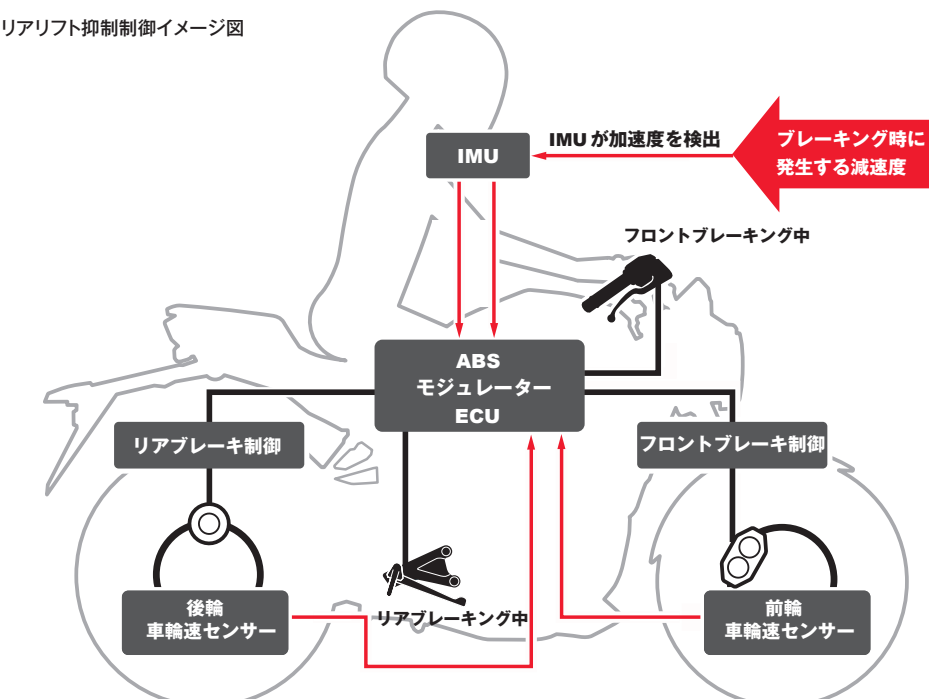
CB250RのABS仕様は、従来のABSに対して、走行中の車両にかかる慣性を測定するIMU (Inertial Measurement Unit) を追加。IMU付前後独立アンチロックブレーキングシステムはクラス初採用*となります。

ABSにIMUを追加することで、急制動時の後輪浮き上がり(リアリフト)を効果的に抑制します。ブレーキング時の車体挙動をIMUが検知し、ABSモジュレーター内のECUがその情報を演算することで車体姿勢に応じたブレーキ圧を緻密にコントロールします。車体姿勢の推定は、Honda独自のアルゴリズムによる車体姿勢角演算を1秒間に100回というスピードで行うことで、精度を上げています。

これらにより高い制動力を発揮しながらリアリフトを抑えることで、ブレーキ操作への安心感をより高めました。

※250ccオンロードスポーツクラス Honda調べ2018年3月時点

■リアリフト抑制制御イメージ図



●テーパーハンドル

ハンドル中央のクランプ部をφ28.6mm、ハンドルグリップ両端の直管部をφ22.2mmとするテーパーハンドルを採用。クランプ部の径を上げることでダイレクトな操作感を実現しながら、フロントサスペンションから入力される路面情報を、よりクリアにライダーに伝えることに寄与しています。



■ハンドル回り(写真は欧州仕様車)

パワーユニットのねらい

パワーユニットには、都市に暮らす若者達が日常で存分に楽しめる特性とするために、軽量コンパクトで低中速トルクの特性に優れたDOHC水冷単気筒エンジンをベースとしています。

パワーユニットのねらいは

市街地でのファンライドを提供する出力特性

軽量な車体パッケージングと、その高い運動性能にマッチするキビキビとした扱いやすい出力特性により、市街地でのライディングにおいてライダーの想像を超えた充実感を提供します。

その実現のために

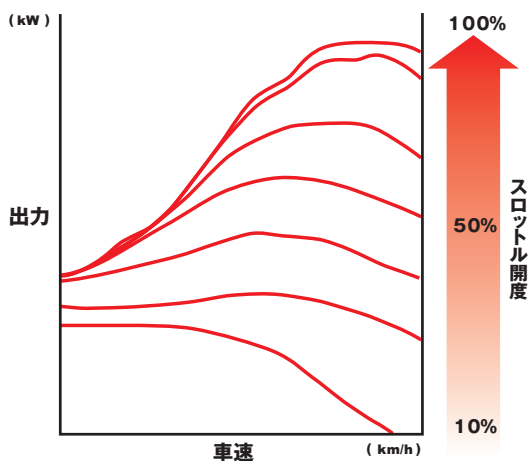
- ・力強い加速
- ・リニアなレスポンス

を目指しました。

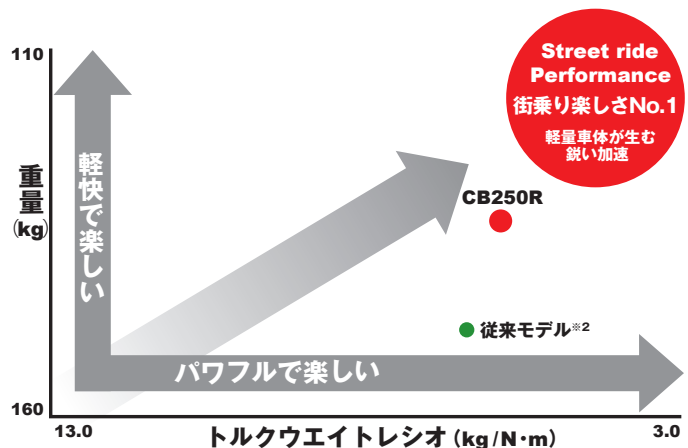
●出力特性

後述する吸気径路のストレート化や、マフラー構造の最適化などの吸排気系のチューニングとPGM-FIのセッティングにより、どのエンジン回転数からでもスロットル操作に対するリニアな加速感を得られる出力特性を実現しました。この出力特性と軽量な車体との組み合わせにより、クラストップ*1のトルクウエイトレシオを獲得しています。これにより従来モデル*2よりも発進加速が4%、50km/h付近からの加速が6%向上するなど、市街地などで多用する低中速域での力強い加速フィールを実現しました。

■各スロットル開度 出力特性イメージ図



■トルクウエイトレシオ比較イメージ図



※1. 250ccオンロードスポーツクラス Honda調べ2018年3月時点

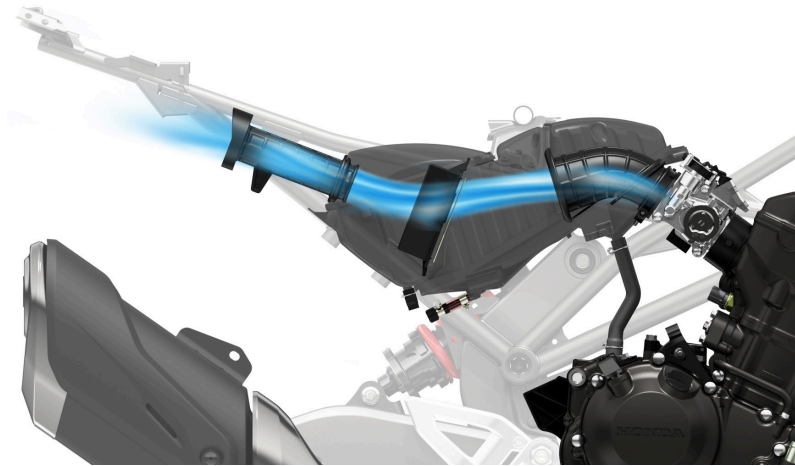
※2. Honda同クラス単気筒オンロードモデル

●吸気系

ベースエンジンの搭載角を前提としたエアクリナーの位置と、マス集中化に寄与するリアクション配置を両立させながら、吸気抵抗の少ないエアクリナー内部構造を実現しました。

前後に長いエアクリナー形状とすることで、吸気ダクトからスロットルボディまでの吸気の流れをストレート化し、吸気抵抗を低減。これによりライダーのスロットル操作にリニアに反応するレスポンスを実現しました。

■吸気径路イメージ図

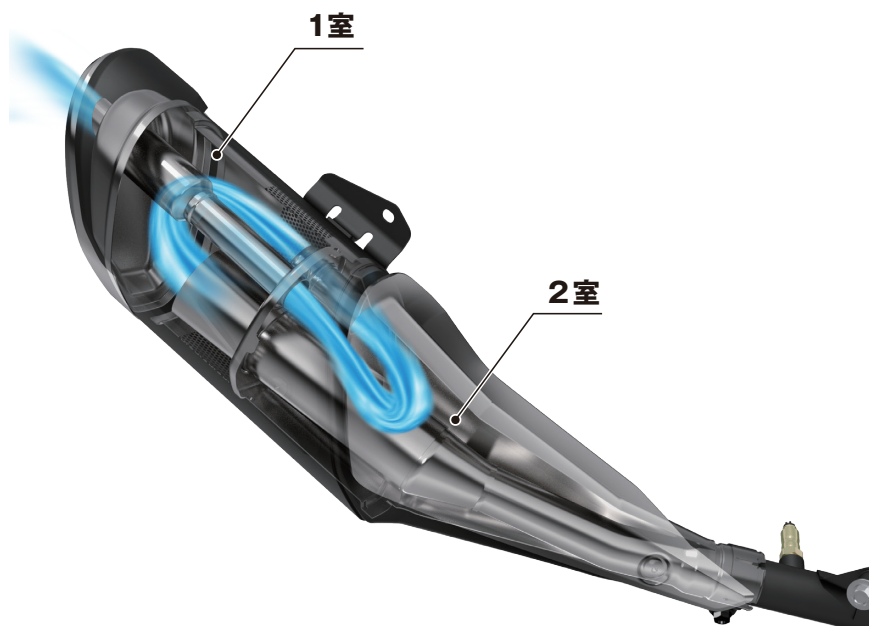


●排気系

シングルエンジン特有の歯切れの良い原音をストレートに聞かせるため、マフラー内部をシンプルな2室構造としました。

また、これにより排気抵抗を低く抑え、ライダーのスロットル操作に対するリニアなレスポンスに寄与しています。

■マフラー内部構造イメージ図



新世代CBシリーズ スタイリングのねらい

新世代CBシリーズの共通テーマは、「根源的な楽しさの進化」を図ることで公道用スポーツバイクの普遍的な価値を高めることにあります。

それをライダーとそのカルチャー（仲間や仲間と過ごす空間）双方に、外観を通してダイレクトかつシンプルに伝えることを念頭にシリーズ共通のスタイリングの方向性を定め、各モデルに等しく貫きました。具体的には、先進機能を有しながらも、時々々の流行に大きく左右されない、スポーツバイク“CB”としての普遍的な魅力の原点に立ち返った、以下のミニマムな要素で新世代のスタイリングを成立させることに主眼を置きました。

●シルエット： Good stance

マス集中化を図った凝縮感に満ちたボディと、上質な手応えを提供する最新の足回りから成る、新車体パッケージングの力強く安定感あるシルエットを最大限に尊重した構成美。

■シルエット概念図



●灯火器： Round×Hi Tech

“CB”のネイキッドスポーツバイクとしてのスタイルを象徴するアイコンとして、ラウンドシェイプを基本形としたLED前後灯火器を採用。

●機能部品： Mechanical Art

機能部品はライダーとの一体感を生み出すエレメントとして位置づけ、メカニカルな機能美を表現。

●フィニッシュ： Red, Black

新しいCBシリーズ固有の価値をさらに高めるため、イメージカラーとしてシリーズ各モデルにレッドとブラックを設定。

これらにより所有感を高めた新世代CBシリーズが、そのライディングの喜びと併せて、他には置き換えられない充実感をもたらすことでお客様のスタイルを語る一端となるものと信じています。

●CB250Rスタイリングの特徴

ビギナーから、経験豊かなライダーまで幅広く想定したCB250Rは、コンパクトかつダイナミックなプロポーションやメカニカルな機能美など、CB1000Rと同様の考え方で構築された外観とすることで、従来のクラス観を超えた所有感を与えます。

■イメージスケッチ



●タンクシェルター: Surface Inspiration

運動性能の高さを伝えるコンパクトなボディにマウントされた存在感のあるタンクシェルターは、基本モチーフをCB1000Rのスタイルと共通としました。力強いショルダー部のポジティブ面とニードリップ部のネガティブ面で構成されたドラマチックな造形は、フローティングイメージのシュラウドとのハーモナイズによって立体感を強調した構成としています。



■タンクシェルター

●機能部品: Metal Parts Inspiration

ピボットカバーを兼ねたメインステップホルダーとピリオンステップホルダーは、CB1000R同様アルミダイキャスト製とすることで素材の持つ質感を活かした仕上げとしました。



■メイン&ピリオンステップホルダー

●フロント回り

CB1000Rと同モチーフとした円弧状のライトガイドを内蔵したラウンドシェイプ薄型LEDヘッドライトは、ネイキッドバイクとしての普遍的なプロファイルと先進性を兼ね備えたイメージとしました。LED採用により薄型化を図った凝縮感のある配置とすることで、車体シルエットとのマッチングを図りました。



■LEDヘッドライト(写真は欧州仕様車)

●リア回り

リアカウルを排除した構成とすることで、フロント回り同様、車体マス集中化を徹底し、運動性能の高さを表現しました。



■リア回り(写真は欧州仕様車)

新世代CBシリーズでは、カラーリングに対しても車両の持つ質感の高さを表現する手段と位置づけ、シリーズを通して込めた想いをより印象深く伝えることを目指しました。

●新世代の「赤」

Hondaは1948年に創業しました。Hondaの二輪車は、それ以来380種を超える「赤」で彩られてきました。現在「赤」は、二輪車はもとより、ホンダそのものを象徴する色となっています。そしてどの「赤」も、ホンダの歴史が常にスポーツ、パッション、チャレンジによって紡がれて来たことを物語っています。

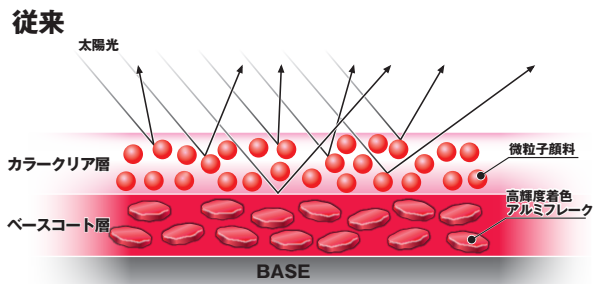
2018年、Honda創業70周年を迎えるにあたり、この歴史が世界中のお客様によって作り上げていただいたものであることを改めて振り返るとともに、それをさらに未来につなげて行く決意を込めて新世代の「赤」をFunカテゴリーモーターサイクルに適用します。

●キャンディークロモスフィアレッド

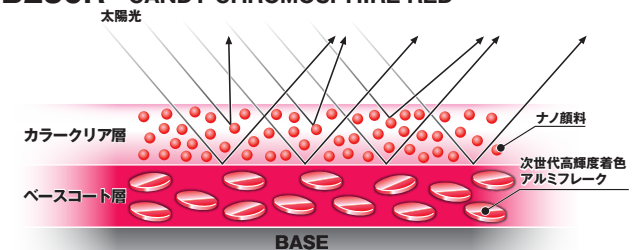
CHROMOSPHEREは太陽の「彩層」「色圏」の意。Hondaの二輪車、その情熱をいつの時代にも彩ってきた「赤」の象徴となり得ることを願い名付けました。

ベースコートにカラークリアを塗り重ねた2層構造のキャンディー塗装仕様とし、ベースコートには従来のアルミフレイクよりさらに薄くなめらかな表面で反射率を上げた“次世代高輝度着色アルミフレイク”を採用することで、より強くシャープな輝きを実現。また、カラークリアには“ナノ顔料”を採用することで、ベースコートに到達する光の透過率を格段に向上させました。これらにより従来のキャンディー塗装では成し得なかった、稜線を走る光線のようなハイライトと深い陰影が織りなす劇的な表情変化によりタンクシェルターの立体感をより雄弁に演出します。

■キャンディー仕様 新旧塗装断面比較イメージ図



CB250R CANDY CHROMOSPHERE RED



ベースコートには、従来よりさらに薄くなめらかな表面で反射率を上げた“次世代高輝度着色アルミフレイク”を採用し、強くシャープな輝きを獲得。カラークリアには、従来よりさらに細かい“ナノ顔料”を採用することで、ベースコートに達する光の透過率を格段に向上。高彩度の透明感と、見る角度で色味が大きく変わる性質により、豊かな立体感を実現。



■写真はCB250R (ABS)

●ブラック

スポーツバイクとして不可欠な要素で構成されたミニマルな車体をさらに引き締め、機能部品の高い質感を引き立てる、硬質な印象のグロスブラック。



●マットクリプトンシルバーメタリック

車体を構成する一つの機能パーツとしてのタンクシェルターの役割を強調した、メタルフィールを強く感じさせるマットシルバーメタリック。



■写真はすべてCB250R (ABS)

電装のねらい

電装品は、新車体パッケージングを構成する機能部品として、運動性能向上に寄与するスペックを与えました。

電装のねらいは

慣性モーメント低減に寄与する小型軽量化とマス集中配置

電装品を車体重心近傍に集中配置するとともに、灯火器やメーターの小型軽量化を図ることでこれを実現し、車体パッケージング、スタイリングを成立させました。

●前後灯火器

前後とも新しいCBシリーズ共通のラウンドシェイプを基本形としたLED式を踏襲。薄型化したことで、完成車のマス集中化と軽量化に寄与しています。

ヘッドライトは、上下に円弧状のロービームを兼ねたシグネチャーランプ、上側にロービーム、下側にハイビームをレイアウトしています。なおLED化により省電力化を図っています。

テールランプは、赤レンズの外周に沿って常時点灯のテールランプ、中央に制動時に点灯するストップランプを配置することで、制動時の見栄えに変化をつけるとともに、LED化による省電力化を図っています。



■フロントスタイリングイメージ
(写真は欧州仕様車)



■リアスタイリングイメージ(写真は欧州仕様車)

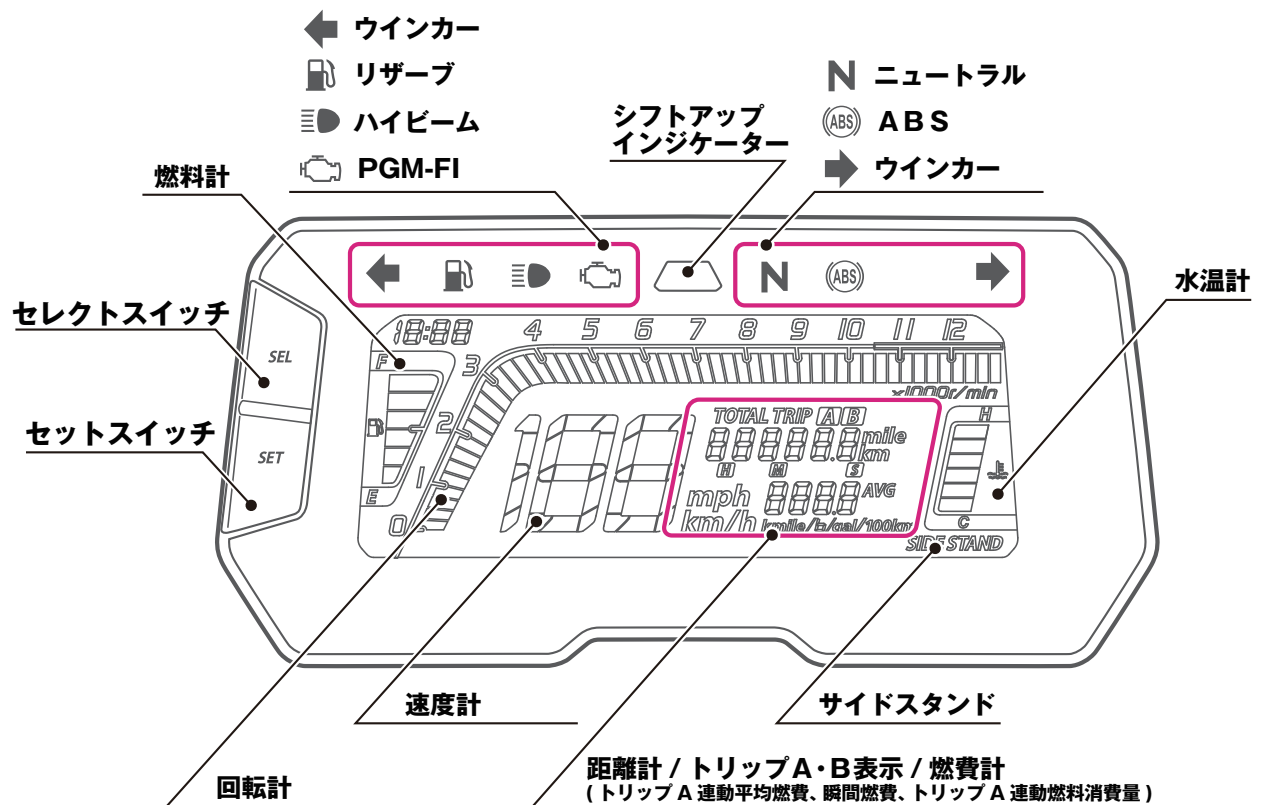
●フルデジタル液晶メーター

CB250Rでは、多機能化を図ったフルデジタル液晶メーターを採用しました。

エンジン回転数ごとに点滅周期が可変するシフトアップインジケーターによりライダーにマシンの状態を伝えることで、より積極的なライディングを楽しんでいただける機能を搭載しました。また、タコメーターは標準表示と過去0.7秒間の最高回転数を保持するピークホールド機能の搭載で、ライディングの楽しさをよりアシストする仕様としました。

これらをはじめとする多彩な機能をライダーに伝える最新デバイスとしてメーター外観も一新。シンプル、小型、軽量化をねらい、メーター前面全体を縁まで透明アクリルで覆った薄型フルフラットデザインとして液晶サイズの大形化を図り、最新の携帯情報端末の様な外観を実現しました。

■メーター、インジケーター配置図



主要諸元



CB250R 主要諸元

CB250R【 】内はCB250R〈ABS〉

車名・型式	ホンダ・2BK-MC52	
全長(mm)	2,020	
全幅(mm)	805	
全高(mm)	1,050	
軸距(mm)	1,355	
最低地上高(mm)★	151	
シート高(mm)★	800	
車両重量(kg)	142【144】	
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)	44.5(60)〈2名乗車時〉
	WMTCモード値*(クラス)*3	33.7(クラス3-1)〈1名乗車時〉
最小回転半径(m)	2.3	
エンジン型式	MC52E	
エンジン種類	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]/9,000	
最大トルク(N・m[kgf・m])/rpm)	23[2.3]/8,000	
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)	10	
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)★	24°44′	
トレール量(mm)★	93	
タイヤ	前	110/70R17 M/C 54H
	後	150/60R17 M/C 66H
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)
	後	スイングアーム式
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(★の項目はHonda公表諸元) ■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な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。
 ※PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。