

# CRF 250R



**CRF**  
450R

**CR**  
250R/125R/85R/85R2

※本資料内の写真は一部輸出仕様車です。

# はじめに

モトクロスは、日本はもとより世界各地で開催され、高い人気を集めているモータースポーツ。このモトクロスでは、2000年よりレースレギュレーションを改定し、125ccクラスに4ストロークで排気量の上限を250ccまでとしたマシンの参戦が可能となりました。また250ccクラスには4ストロークで排気量の上限が450ccまでのマシンが参戦可能となりました。

Hondaはこのレギュレーション改定をふまえ、4ストロークエンジンを搭載した新型マシンの開発に着手。2000年には4ストロークモトクロッサーCRF450Rを250ccクラスに実戦投入し、2001年CRF450Rを一般ユーザーのために市販化いたしました。

その後、125ccクラスに投入する4ストローク250ccマシンの開発に着手。昨年開催されたMFJ全日本モトクロス選手権日本グランプリにプロトタイプを実戦投入。デビューウインを飾ったことで、優れた戦闘力を実証しました。

今シーズンはCRF250Rを、MFJ全日本モトクロス選手権に4台の実戦投入。第6戦を終えた時点で、芹沢直樹選手がシリーズランキング2位、辻健二郎選手が3位につけるなど、高いポテンシャルをいかんなく発揮しています。

そしてこれまでの実戦データを基に各部にあらゆる改良を重ね、4ストロークモトクロッサー第2弾CRF250Rを誕生させ、市販に至りました。



CRF250R&辻健二郎選手

このCRF250Rは、4ストロークならではの扱いやすさと優れたトラクションに加え、250ccという扱いやすい排気量により、トップライダーからビギナーまで、幅広いユーザーにモトクロスを楽しんでいただけるものと考えます。



CRF250R&芹沢直樹選手

## 開発の狙い

**CRF**  
**250R**

CRF250Rは、「FAST&EASY」をコンセプトに開発をスタート。「FAST&EASY」とは、トップライダーがマシンのポテンシャルを活かしてトップ争いのできる戦闘力を持ちながら、ビギナーも扱いやすいマシンと位置づけています。この相反する2つの目的達成のために、CRF450Rのエンジンとフレームを徹底的に見直し、総合力としての「戦闘力」と「扱い易さ」を兼ね備えたCRF250Rが完成しました。

エンジンは、CRF450Rに搭載の高性能な水冷4ストロークエンジンの構造をベースに専用設計を実施しました。

フレームは、アルミ製セミダブルクレードル・ツインチューブフレームを新たに開発。軽量化と剛性バランスの最適化で、軽快感のある走行性能を実現しました。

CRF250Rは高性能エンジンと軽量アルミフレームの組合せにより、トップライダーからビギナーまで、幅広い方々にモトクロスの魅力を楽しんでいただけるモトクロスカーに仕上げられています。



## パワーユニット

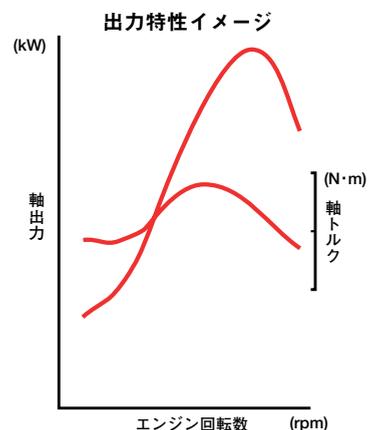
**CRF**  
**250R**

パワーユニットは、CRF450Rの構造をベースとした、軽量かつコンパクトな $249.4\text{cm}^3$ ・4ストローク・4バルブ・水冷単気筒の新設計エンジンを搭載。エンジン重量はわずか $23.9\text{kg}$ （乾燥）でありながら、強力なパワーを実現しています。4ストロークの利点でもある、扱いやすさと高いトラクション性能はそのままに、軽量化を図るとともに高回転での耐久性を高次元で両立させた高性能なエンジンとしています。

クランクケースには、CRF450Rに採用した軽量のトロコイド式オイルポンプと、振動を抑える balanサーを装備。クランクシャフトには、高強度のクロムモリブデン鋼製に浸炭処理を施し、過酷なレースでの使用にも耐えうる仕様としています。

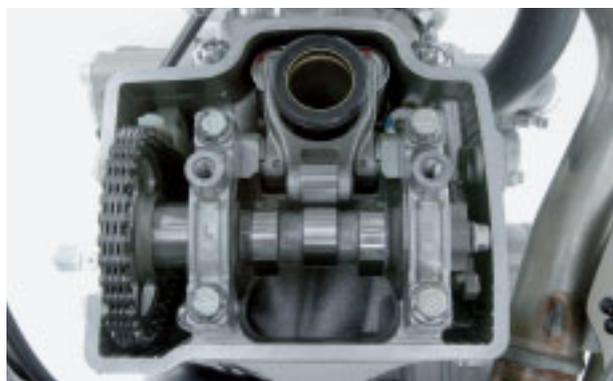
潤滑系統はミッション系とクランク系の2系統とするデュアルサンプ潤滑システムを採用。これによりコンパクト化と軽量化を実現するとともに、パワーロスの原因となるクランクシャフトのオイル攪拌を抑え、オイルをよりクリーンな状態で使用することを可能にしています。

また、新開発の耐熱マグネシウム材ACGカバーを採用し、クラッチカバー、シリンダーヘッドカバーもマグネシウム製とすることで、細部における軽量化も図っています。

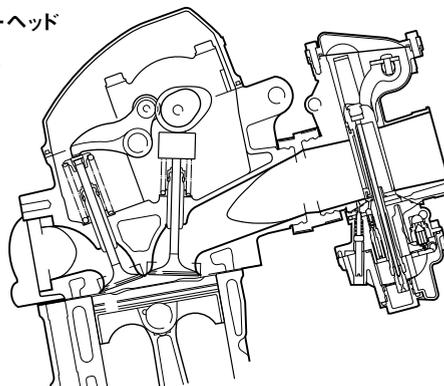


### ●ユニカムバルブトレイン

4つのバルブを1本のカムシャフトで駆動させる独創のユニカムバルブトレイン。カムシャフトは3つのカムを持ち、外側2つのカムが直径 $31\text{mm}$ のチタン製吸気バルブを直接駆動し、中央のカムは直径 $26\text{mm}$ の排気バルブを駆動します。軽量チタン製吸気バルブを採用することで、バルブスプリングも小型化でき、カムシャフトの位置を低く設定することで、コンパクトな構造を実現しています。排気バルブを駆動するロッカーアームは、カムとの接触部にローラーを用いることにより、摩擦抵抗を軽減させています。また、独特の形状によりバルブを駆動させることで、 $21.5$ 度の挟角バルブ配置を可能としています。これにより、すべての回転域において最大限の出力を発揮する理想的な燃焼室形状を実現しています。



シリンダーヘッド  
断面形状



### ●オートデコンプレッションシステム

始動をスムーズに促すオートデコンプレッションシステムを採用。このシステムは、CRF450Rにも採用している軽量コンパクトなピン回転式で、どのギヤからでも軽い踏力で素早く始動させることを可能としています。

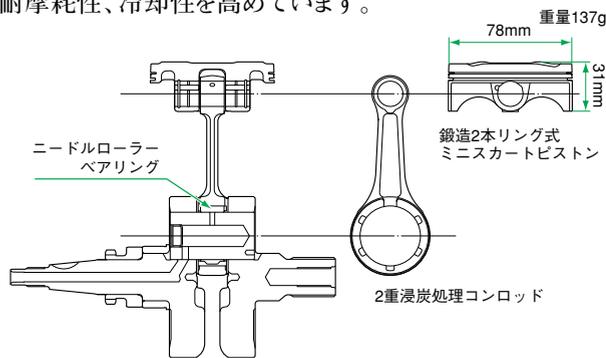
またハンドルバーに備えているホットスターターの採用で、エンジン熱間時の再スタートを可能としています。

### ●ミニスカートピストン

CRF250Rは、鍛造2本リング式ピストンを採用しています。ピストンは、ボア径78mmに対して高さがわずか31mm。ピストンヘッドは盛り上がった形状を採用し、重量もわずか137gという軽量で、高回転、高圧縮比に対応しています。

コンロッドにはCRF450Rと同じ2重浸炭処理を施し、大端部にニードルローラーベアリングを採用。これにより、高回転での出力性能と耐久性を最大限に引き出しています。

またシリンダー内をニカジルコーティングすることにより、耐摩耗性、冷却性を高めています。



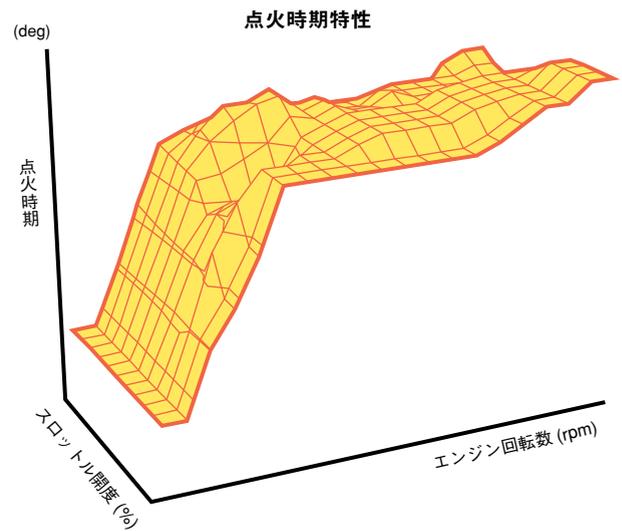
### ●吸気系

CRF250Rは、ボア径37mmのケイビン製FCRキャブレターを搭載。またフラットスライド式スロットルバルブは、両側に2つの大きなローラーを装備しています。これにより軽くスムーズなスロットル作動とシャープなレスポンスに加え、コントロールしやすい操縦性を生み出しています。また、TPS (Throttle Position Sensor) の採用により最適な点火時期を計算し、全回転域でのリニアなスロットルレスポンスを実現します。



●電気系

点火システムには、高精度8ビットデジタルCPUを採用。高速演算により最適な点火時期をコントロールしています。点火プラグは、排気バルブを駆動するロッカーアームのアーム間に取り付けられたパイプ圧入タイプのプラグホールにより、シリンダーヘッドの中央に配置。これが理想的な燃焼室形状とあいまって、効率的な燃焼を促します。また、プラグキャップとイグニッションコイルを一体化し、軽量化を追求すると同時に電気ロス軽減にも貢献しています。



●排気系

エキゾーストパイプはステンレス製テーパータイプを採用。アルミ製サイレンサーには交換が可能な長繊維グラスウールを採用し、耐久性と軽量化の両立を図っています。



●冷却系

エンジンの冷却には、モトクロス走行において最適な冷却効率が得られるデュアルダブルコアラジエターを採用。幅を狭くしつつも、高い冷却効率を実現しています。



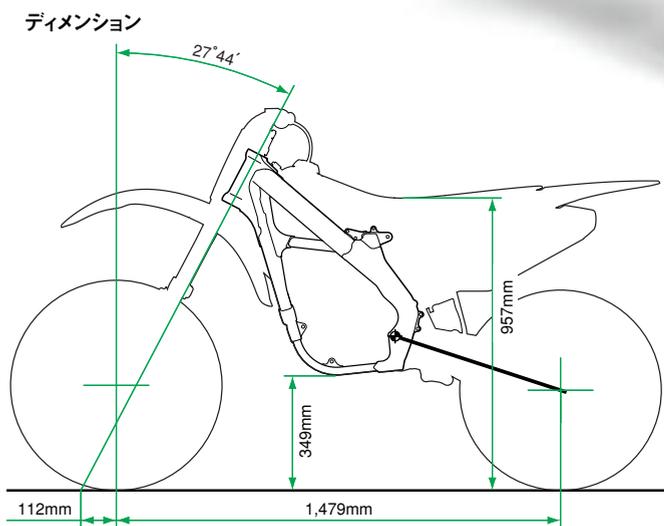
## フレーム

**CRF**  
**250R**

フレームは、125ccクラスで軽快感のある走りを目指し、新設計のアルミ製セミダブルクレードル・ツインチューブフレームを開発。フレームサイズは、コンパクトな2ストロークCRシリーズと同一。4ストロークエンジン搭載による重心位置の変更により、キャスター角、トレール量、ホイールベースの最適化と各部パイプサイズの変更を実施しています。また、メインパイプは断面を縮小。ダウンチューブも断面を縮小しテーパー形状を採用。これにより、最適なフレーム剛性とし、限界性と走破性を維持して、バンプインパクトの低減とコーナリング性能の向上を達成しています。

また鍛造製ステアリングヘッドを新設計。ヘッドパイプ後部のガセットも鍛造化したことで、高い耐久性を実現しています。4ストロークエンジン搭載によるマフラー重量の増加に対し、慣性モーメントの変化に対応したリアフレームを新たに設計しています。

パイプサイズや構造の最適化により、理想的な剛性を実現し、完成車としての性能の向上に寄与しています。

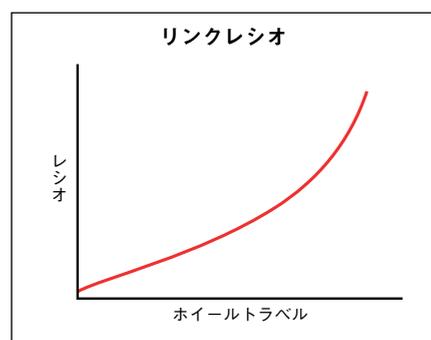
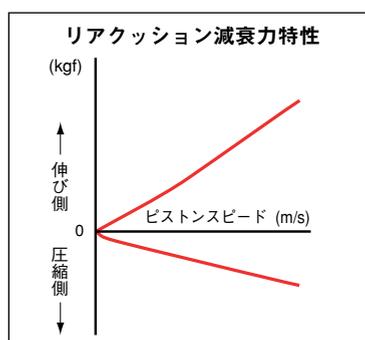
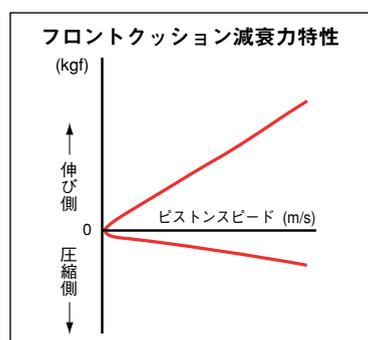
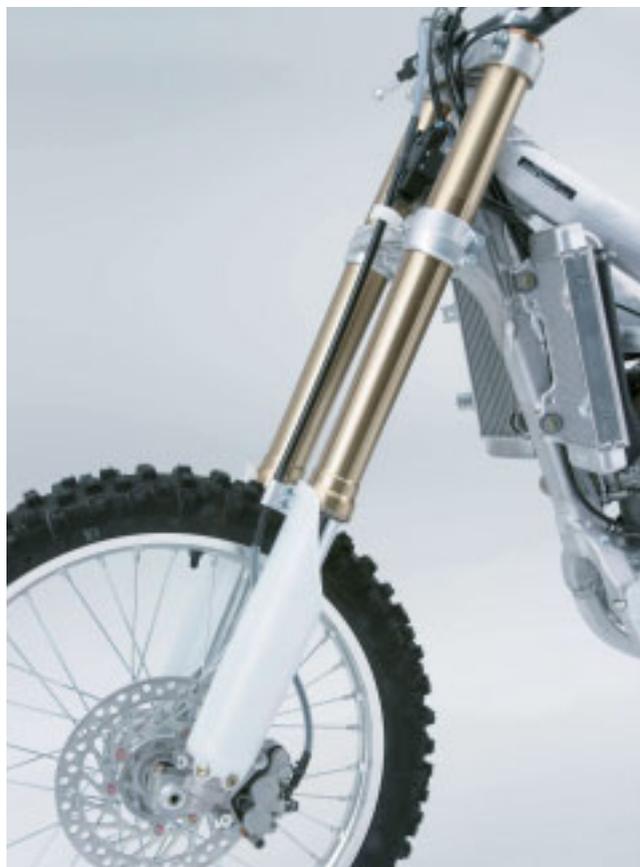


## サスペンション

**CRF**  
**250R**

フロントサスペンションは、CRシリーズで定評のアルミロッドや軽量スプリングを使用した分離加圧倒立ダンパー内蔵インナーチューブ径47mmフロントフォークを採用しています。また、今までワークスマシンに使用していたスライドパイプを採用。内面に機械ホーニングを施し、大幅な低フリクション化を実現しています。さらに、バネ下の軽量化を追求し、サスペンションの初期作動性を高めることで、優れた乗り心地を実現。これに加え、伸び側、圧側ともに16段階の減衰力調節を可能としています。

リアのプロリンク式サスペンションは、スイングアームやチェーンガイドなどバネ下の軽量化を実施しています。またダンパーのダンピング特性の最適化で、優れた路面追従性を発揮しています。さらに、伸び側17段階、圧側は低速域13段階、高速域3.5回転の範囲でダンピング調整を可能としています。



## ブレーキ&ホイール

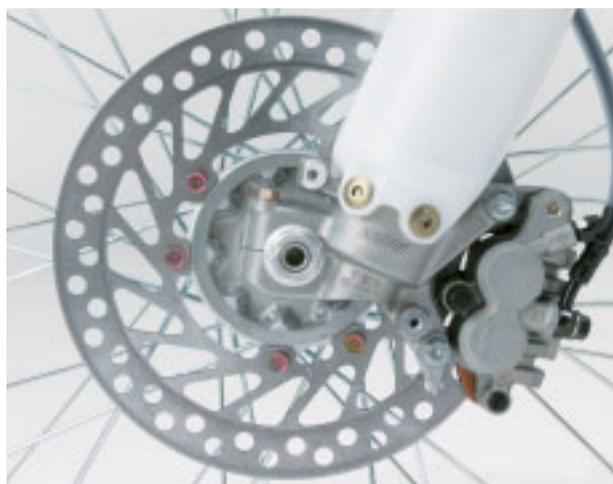
**CRF**  
**250R**

### ブレーキ

ブレーキは、前後輪ともに直径240mmの大型ディスクを装着しています。

前輪の2ピストンキャリパーは、アルマイト処理を施したコンパクトなアルミ製とすることで、バネ下重量を軽減。旋回性能とハンドリング性を向上させています。またフロントディスクカバーを装着し、ローターとキャリパーを強い衝撃から守っています。

後輪には小型のシングルピストンキャリパーとリザーバータンクが一体式のマスターシリンダーを採用。メンテナンス性を向上するとともに、軽量化を図っています。



### ホイール

フロント、リアホイールは、アルミ製スポークニップル、新設計のリムを採用し、軽量化を図っています。

フロントのハブは、直径20mmフロントアクスルとワイドホイールベアリングスパンの採用により、高い剛性を実現しています。

リアは、直径25mmのリアアクスルと大径ベアリングの採用により、過酷な路面状況に耐える高い剛性を実現しています。



## ライディングポジション

**CRF**  
**250R**

ニーグリップ部のラジエター、フレームの幅を狭くし、シュラウド、タンク、シート、サイドカバーを新たに設計。ハンドル、ステップ位置、シート形状を最適化するなど、自由度の高いライディングポジションを実現すため、細部までこだわりを持った仕上げを施しています。

シートレザーには、ノンスリップパターンを採用し、安定したシートのグリップ性能を確保しています。

ラバーマウントされたハンドルバーは、レンサル社製アルミハンドルを採用。ライダーの疲労を軽減し、軽量化を実現しています。また、ライダーの体格や好みに応じて前後に3mmの位置調整を可能としています。

CRシリーズでも定評の、ハーフワッフルタイプのハンドルグリップを採用し、安定した操作性を実現しています。

軽量アルミ製のブレーキペダルとチェンジペダルは、最適なライディングポジションを構成するように配置しています。またブレーキペダルは、一体型リアブレーキマスターシリンダーに合わせてレバーレシオを設定し、操作性の最適化を図っています。



## その他の特長

**CRF**  
**250R**

● サイドカバーには大型の吸気ダクトを設置。中高速域での円滑な吸気を実現し、レスポンスの向上に貢献しています。



● 調整式クラッチレバーやクイッククラッチアジャスターを装備することにより、クラッチレバーのポジションとケーブルの遊びの調整を容易にしています。



● CRシリーズで定評のワイドステンレスステップを採用。



● チェーンガイドは、チェーンジョイントを外さずに交換できる形状とし、メンテナンス性を向上しています。



## スタイリング&カラーリング

**CRF**  
**250R**

CRF250Rは、優れた戦闘力をアピールするアグレッシブなスタイリングとしています。全体フォルムはライダーのスムーズな動きに追従する滑らかな流線型で構成しています。また、すべての外装カバーは容易に取り外せる設計とし、メンテナンス性の向上に寄与しています。

カラーリングは、HRCワークスマシンのイメージを踏襲。ブラックのHondaウイングマークと鮮やかな赤色のフェンダー、シュラウド、サイドパネルが、精悍でスパルタンな印象を与えています。さらにシュラウドに描かれた鮮やかなシルバーの「CRF」のロゴが、強烈にその存在をアピールします。



車体色：エクストリームレッド

## 主要諸元



機種		CRF250R
型式		ME10
全長 (m)		2.172
全幅 (m)		0.824
全高 (m)		1.263
軸距 (m)		1.479
最低地上高 (m)		0.349
シート高 (m)		0.957
乾燥重量 (kg)		93.5
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 <sup>3</sup> )		249.4
内径×行程 (mm)		78.0×52.2
圧縮比		12.9
最高出力 (kW[PS]/rpm)		31.0 [42.4] /11,000
最大トルク (N·m[kg·m]/rpm)		28.5 [2.91] /9,000
キャブレター型式		FCR (メインボアφ37mm)
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
キャスト角 (度)		27° 44'
トレール量 (mm)		111.6
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312mm
フレーム形式		アルミツインチューブ

## CRF450R

**CRF**  
**450R**

04モデルでは、03モデルの高い戦闘力と優れた走破性を継承。エンジンに対しては、更なる軽量化（エンジン単体で500g）と最適化を徹底することで、より高い戦闘力と乗り易さを実現しています。

04モデル変更点は以下の通りとなっています。

### エンジン

- ・ピストン形状の見直しと圧縮比の変更により、全回転域でのトルクを向上しています。
- ・点火時期特性、排気管長の変更、フライホイール慣性モーメントの最適化、キャブレターセッティングの変更により、シャープなレスポンスを実現するとともに低回転から高回転域での動力性能が向上しています。
- ・新開発の耐熱マグネシウム素材を使用したACGカバーの採用により、さらなる軽量化を実現しています。
- ・シリンダーヘッドの軽量化、カムシャフト内径の大径化、クラッチスピンドルシャフトの中空化、カムチェーンテンショナーの軽量化、プラグチューブのアルミ化など細部にわたり軽量化を実現しています。
- ・エンジン領域での軽量化とマスの集中を目的とした排気系の新レイアウトの採用により、操縦性を向上しています。



車体色：エクストリームレッド

### シャシー

- ・アルミ製セミダブルクレードル・ツインチューブフレームはエンジンとの結合剛性を見直し、走行安定性を向上しています。
- ・サイレンサーの取り付け位置変更によるマスの集中化、フレームの軽量化などにより操縦性を大幅に向上させています。
- ・フロントフォークは、これまでワークスマシンに採用していたスライドパイプの内面機械ホーニングを採用し、大幅な低フリクション化を実現しました。
- ・アクスルホルダーのブレーキ取り付けピッチ変更、プロテクターの肉薄化、ジュラルミン鍛造ブレーキキャリアブラケットの採用、ホイールカラーのアルミ化などにより、バネ下の軽量化を実現しています。
- ・ダンパーの減衰力特性変更と合わせ、サスペンションの初期作動性を高めることで、優れた乗り心地性能を実現しています。
- ・リアサスペンションは、スイングアームやチェーンガイドなどバネ下の軽量化を実施すると同時にダンパーのダンピング特性を見直し、更なる路面追従性を図っています。
- ・レンサル社製のアルミハンドルとバーパッドを採用し、低振動化と軽量化を実現しています。
- ・アルミ製フロントブレーキホースランパーやスイングアームのエンドピース部の変更、チェーンガイドの変更により軽量化を追求しています。
- ・チェーンガイドはチェーンジョイントを外さずに交換できる形状とし、メンテナンス性を向上しています。
- ・ステップアームストッパーは、形状変更によりドロづまりを低減しています。



車体色：エクストリームレッド

### その他の装備

- ・戦闘力を鮮烈に主張するエクストリームレッドのボディーカラーを採用しています。
- ・シャープでスリムな印象のフロントゼッケンとフロントフェンダーを採用しています（CR125R・CR250R・CRF250R・CRF450R共通）。
- ・調整式クラッチレバーやクイッククラッチアジャスターを装備することにより、クラッチレバーのポジションとケーブルの遊び調整を容易に可能としています。

04モデルでは、03モデルの高い運動性能を継承。エンジンに対しては、吸気系・シリンダー諸元・排気系の最適化を徹底することで、より高い戦闘力を実現しています。

04モデル変更点は以下の通りとなっています。

### エンジン

- ・キャブレターはTMX-Ⅱタイプを採用。低速域のパフォーマンスアップを実現しています。また、TPS (Throttle Position Sensor) の採用により、全回転域での俊敏なスロットルレスポンスを実現しています。
- ・リードバルブにはサブリードバルブを追加。要求の異なる低回転時と高回転時の開弁特性を両立させ、全域でのパフォーマンスを向上しています。
- ・クランクケースは掃気通路形状を変更し、低速域のレスポンスを向上しています。
- ・シリンダーエキゾーストポートはタイミングおよびポート出口形状を見直し、低回転時のRCバルブ開度を変更。これにより低速から高速域までのスムーズな出力特性を実現しています。
- ・クランクシャフトはクランクピン材質を変更し、クラッチはダンパー材質を変更することで、信頼性向上を実現しました。
- ・またRCバルブ開度制御、点火時期特性の最適化により、低回転域での出力特性を向上しています。
- ・エキゾーストチャンバーは一部形状を変更。低速域の出力特性を向上しています。



車体色：エクストリームレッド

### シャシー

- ・フロントフォークにはワークスマシンで使用のスライドパイプ内面機械ホーニングを採用し、大幅な低フリクション化を実現しています。
- ・アクスルホルダーのブレーキ取り付けピッチ変更、プロテクターの肉薄化、ジュラルミン鍛造ブレーキキャリアブラケットの採用、ホイールカラーのアルミ化などにより、バネ下の軽量化を実現しています。
- ・ダンパーの減衰力特性変更と合わせ、サスペンションの初期作動性を高めることで、優れた乗り心地性能を実現しています。
- ・リアサスペンションは、スイングアームやチェーンガイドなどバネ下の軽量化を実施。またダンパーのダンピング特性を見直し、更なる路面追従性を図っています。
- ・レンサル社製のアルミハンドルとバーパッドを採用し、低振動化と軽量化を実現しています。
- ・アルミ製フロントブレーキホースランパーの変更やスイングアームのエンドピース部の変更、チェーンガイドの変更などにより軽量化を追求しています。
- ・チェーンガイドはチェーンジョイントを外さずに交換できる形状とし、メンテナンス性を向上しています。
- ・ステップアームストッパーは、形状変更によりドロブまりを低減、チェンジペダルは形状変更により耐久性を向上しています。

### その他の装備

- ・戦闘力を鮮烈に主張するエクストリームレッドのボディーカラーを採用しています。
- ・シャープでスリムな印象のフロントゼッケンとフロントフェンダーを採用しています (CR125R・CR250R・CRF250R・CRF450R共通)。
- ・調整式クラッチレバーやクイッククラッチアジャスターを装備することにより、クラッチレバーのポジションとケーブルの遊び調整を容易に可能としています。



車体色：エクストリームレッド

04モデルでは、03モデルの優れた操縦安定性を継承。エンジンに対しては、電子制御モーター駆動のRCバルブ、スロットルセンサー付キャブレターを採用し、全回転域での出力特性やスロットルレスポンスが向上しています。

04モデル変更点は以下の通りとなっています。

### エンジン

・シリンダーエキゾーストポート、掃気ポート形状及びタイミング、圧縮比、RCバルブ形状、エキゾーストポートチャンバー、リードバルブ、クランクケース吸気通路変更に加え、新たにTPS (Throttle Position Sensor) 付キャブレターを採用。電子制御モーター駆動RCバルブと合わせ、RCバルブ開度制御・点火タイミングの最適化を図り、全域での出力特性とスロットルレスポンスを向上しています。

・クランクケースの掃気通路を変更することで、スロットルレスポンスを向上。シリンダーヘッドの燃焼室形状、ピストントップ形状をR状に変更し、最適化を図っています。

### シャシー

・フロントサスペンションのアウトチューブにはカシマコート表面処理を施し、クッションスプリングをバフ仕上げすることで、サスペンションの低フリクション化を実現しています。

・アクスルホルダーのブレーキ取り付けピッチ変更、プロテクターの肉薄化、ジュラルミン鍛造ブレーキキャリアブラケットの採用、ホイールカラーのアルミ化などにより、バネ下の軽量化を実現しています。

・ダンパーの減衰力特性変更と合わせ、サスペンションの初期作動性を高めることで、優れた乗り心地性能を実現しています。

・リアサスペンションは、スイングアームやチェーンガイドなどバネ下の軽量化を実施すると同時にダンパーのダンピング特性を見直し、更なる路面追従性を図っています。

・レンサル社製のアルミハンドルとバーパッドを採用し、低振動化と軽量化を実現しています。

・ステップアームストッパーは、形状変更によりドロづまりを低減、チェンジペダルは形状変更により耐久性を向上しています。

### その他の装備

・戦闘力を鮮烈に主張するエクストリームレッドのボディーカラーを採用しています。

・シャープでスリムな印象のフロントゼッケンとフロントフェンダーを採用しています (CR125R・CR250R・CRF250R・CRF450R共通)。

・調整式クラッチレバーやクイッククラッチアジャスターを装備することにより、クラッチレバーのポジションとケーブルの遊びの調整を容易に可能としています。



車体色：エクストリームレッド

## CR85R

**CR**  
250R/125R/85R/85R2

04モデル変更点は以下のようになっています。

- ・戦闘力を鮮烈に主張するエクストリームレッドのボディーカラーを採用しています。
- ・シートのシボを変更。より安定したライディングポジションを獲得しています。



**CR85R**  
車体色：エクストリームレッド



**CR85R2**  
車体色：エクストリームレッド

# 主要諸元



機種	CRF450R	CR250R	CR125R	CR85R ( )内はCR85R2
型式	PE05	ME03	JE01	HE07
全長(m)	2.194	2.173	2.157	1.812 (1.899)
全幅(m)	0.825	0.823	0.821	0.772
全高(m)	1.262	1.263	1.280	1.125 (1.167)
軸距(m)	1.495	1.482	1.466	1.249 (1.285)
最低地上高(m)	0.339	0.339	0.349	0.315 (0.356)
シート高(m)	0.955	0.952	0.952	0.827 (0.868)
乾燥重量(kg)	101.0	96.4	87.5	66.0 (68.0)
エンジン種類	水冷4ストローク・OHC4バルブ単気筒	水冷2ストローク・クランクケースリッドバルブ単気筒	水冷2ストローク・クランクケースリッドバルブ単気筒	水冷2ストローク・ピストンリッドバルブ単気筒
総排気量(cm³)	449.4	249.3	124.8	84.7
内径×行程(mm)	96.0×62.1	66.4×72.0	54.0×54.5	47.5×47.8
圧縮比	12.0	8.6	9.1	8.4
最高出力(kW [PS]/rpm)	41.5 [56.4]/9,000	43.4 [59.0]/8,500	30.5 [41.5]/11,500	19.2 [26.1]/12,000
最大トルク(N・m [kg・m]/rpm)	50.7 [5.17]/6,500	51.0 [5.20]/8,000	27.9 [2.85]/11,000	14.9 [1.52]/11,500
キャブレター型式	FCR (メインボアφ40mm)	TMX10A (メインボアφ38mm)	TMX04A (メインボアφ38mm)	PE68E (メインボアφ28mm)
始動方式	プライマリーキック式	プライマリーキック式	プライマリーキック式	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	電子進角CDI式デジタル点火	電子進角CDI式デジタル点火	電子進角CDI式マグネット点火
燃料タンク容量(ℓ)	7.5	7.7	7.7	5.3
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	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	常時噛合式5段リターン	常時噛合式5段リターン	常時噛合式6段リターン
変速比				
1速	1.800	1.800	2.308	2.333
2速	1.470	1.470	1.867	1.727
3速	1.235	1.210	1.529	1.400
4速	1.050	1.000	1.294	1.174
5速	0.909	0.869	1.130	1.000
6速	—	—	—	0.885
減速比(1次/2次)	2.739/3.692	3.000/3.846	3.150/4.077	4.117/3.333 (4.117/3.733)
キャスト角(度)	26°55′	26°49′	25°39′	27°13′ (27°11′)
トレール量(mm)	107.9	107.3	100	79 (91)
タイヤ				
前	80/100-21 51M	80/100-21 51M	80/100-21 51M	70/100-17 40M (70/100-19 42M)
後	110/90-19 62M	110/90-19 62M	100/90-19 57M	90/100-14 49M (90/100-16 52M)
ブレーキ形式				
前	油圧式ディスク	油圧式ディスク	油圧式ディスク	油圧式ディスク
後	油圧式ディスク	油圧式ディスク	油圧式ディスク	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	テレスコピック式(倒立サス)クッションストローク315mm	テレスコピック式(倒立サス)クッションストローク305mm	テレスコピック式(倒立サス)クッションストローク275mm
後	スイングアーム式(プロリンク)アクスルトラベル319mm	スイングアーム式(プロリンク)アクスルトラベル314mm	スイングアーム式(プロリンク)アクスルトラベル325mm	スイングアーム式(プロリンク)アクスルトラベル273mm (290.5mm)
フレーム形式	アルミツインチューブ	アルミツインチューブ	アルミツインチューブ	セミダブルクレードル