

**HONDA**  
The Power of Dreams

PRESS INFORMATION  
March 2005

# XR230



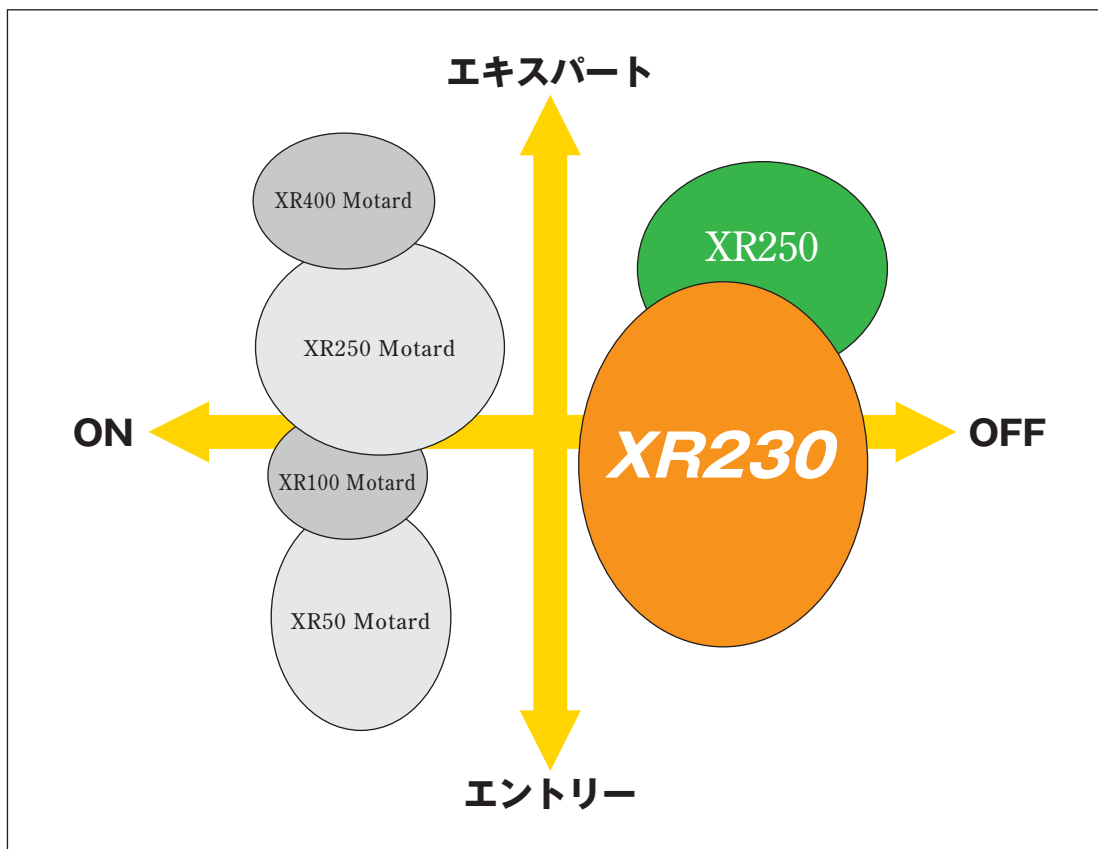
# はじめに

市街地走行から、本格的なオフロード走行までの幅広い用途で使用できるモデルとして、長年にわたり支持を得てきた Honda XRシリーズ。2003年2月には、これまでの「より楽しく快適に、自由自在」(プレイ&エンデュロ)というコンセプトは継承しながら、Hondaの競技専用車であるCRFシリーズのスタイリングとカラーリングイメージを取り入れ、NEW XR250をデビューさせました。

また、1997年に「FREE STYLE LANDSPORTS」(もっと自由に、気軽に)を開発コンセプトとしてデビューしたSL230は、軽量でコンパクトなエンジンと車体の組合せにより、オフロードでの走破性と扱いやすさを高次元でバランスさせました。また、その優れた足つき性は、女性や小柄な体格の方々からも支持され、大変好評を得たモデルでした。

今回Hondaは、このSL230とXRシリーズの魅力を併せ持つHonda XR230を開発しました。XR230は「エンジョイ・ライト級、マイファースト・オフロード」というコンセプトで開発。軽量・コンパクトで優れた足つき性でありながら、オフロードでの走破性と操る楽しさを併せ持ったモデルとしています。これにより、オフロードの初心者からベテランの方々、また女性や小柄な体格の方々まで、幅広い層の方々楽しんで頂けるモデルとしています。

## < 軽量・コンパクト、気軽に乗れる、MID OFF “XR230” >



## 開発コンセプト

**XR230**

XR230は「エンジョイ・ライト級、マイファースト・オフロード」をコンセプトとし、「オフロードの魅力を多くのユーザーに、存分に体感していただきたい」をキーワードに開発を推進しました。

扱い易いモデルの実現に向け、車体とエンジンは軽量でコンパクトな設計をめざし、オフロードでの走破性を高めるため車体剛性の向上をめざしました。この結果、フレームには軽量かつ剛性に優れたセミダブルクレードルフレームを採用し、エンジンにはSL230やFTRなどで高い評価を得ている空冷・4ストローク・OHC・単気筒223cm<sup>3</sup>のエンジンを採用しました。また優れた足つき性を実現するため、細部の部品にも配慮し、805mmの低シート高を実現しています。

さらに、車体スタイリングも、これまでのSL230で採用していた“都会的なスタイル”に対して、CRFシリーズのイメージを強調した“戦闘的なスタイル”を採用しています。

これらにより、市街地走行からオフロード走行に至るまで、「より楽しく快適に、自由自在」に操ることを可能とした、新たなXR230を開発することができました。



## パワーユニット

**XR230**

### ■パワーユニット

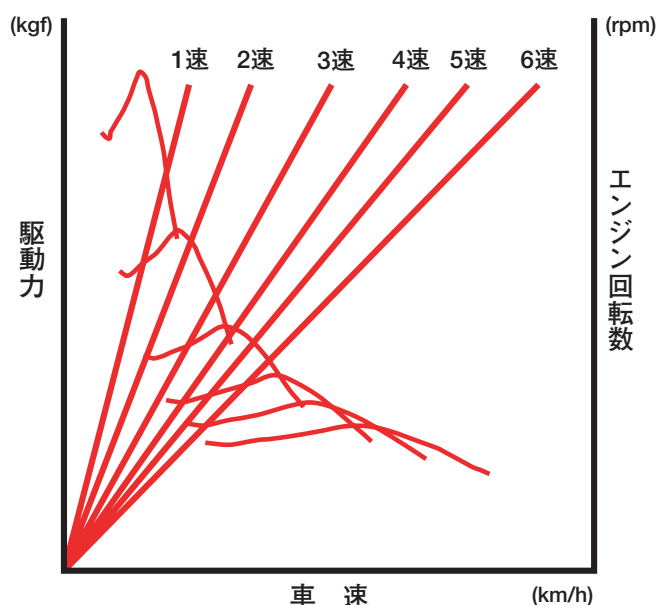
XR230では、エンジンにSL230でも採用していた、「軽量・コンパクト・タフ」な空冷・4ストローク・OHC・単気筒223cm<sup>3</sup>のエンジンを搭載。250ccの単気筒エンジンに比べ、コンパクトで軽量な特性が、XR230の軽快な取り廻しを可能としています。排気管長を38mm延長することで、常用域である5,000回転以下の使い勝手とスロットルに対するリニアな反応を実現させ、低・中速回転域のトルク感も増大させています。

また、コンパクトな半球形燃焼室や必要最小限で最大の能力を発揮するACG、強度と軽量化を高次元でバランスさせたコンロッドを採用。極低回転域で滑らかな反応を実現し、さまざまな走行条件に対応します。

キャブレターはCVタイプを採用し、最新CDIの採用でリニアなレスポンスを実現。またメンテナンスフリーのフルオートカムチェーンテンショナーやワイドレシオの6速ミッションの採用で、オフロードでの走破性を高めたパワーユニットとしています。さらに、使い勝手の向上を目的として、コンパクトなセルフ式スターターを採用するなど、オフロードの初心者からベテランの方々までが、簡便で安心して乗っていただけるモデルとしています。

また環境への配慮として、シリンダーヘッドの排気ポートに新鮮な空気を送り込み、燃え残った排出ガスを再燃焼させる、エキゾースト・エアインジェクションシステム（二次空気導入装置）を採用。これにより国内の排出ガス規制を大幅にクリアする排気を実現しています。

駆動力／車速線図





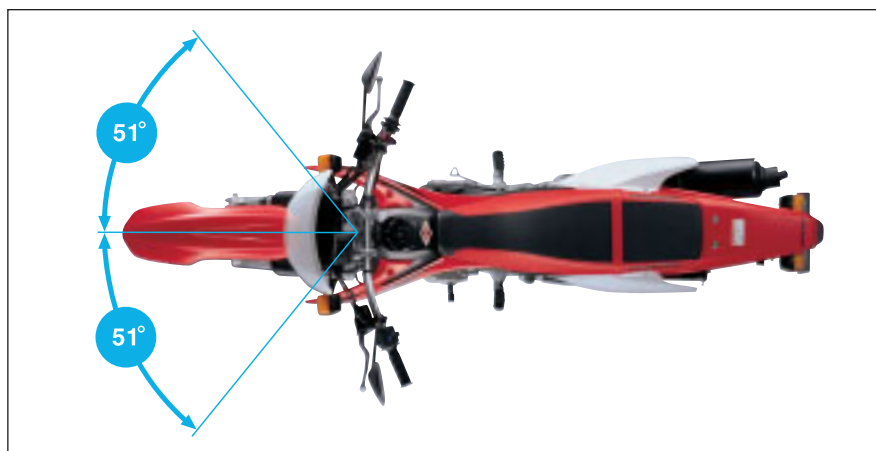
## ■フレーム

XR230では、フレームにXR250でも採用している軽量で高剛性なセミダブルクレードルフレームを採用。SL230に対して剛性面で26%の向上を実現し、スティフナーパイプをダウンチューブと溶接結合することにより、オフロード走行での走破性を高めています。また、セミダブルクレードルフレームの採用により、スリムな車体も同時に実現。805mmの低シート高と相まって、優れた足つき性を実現しています。

ハンドルは、切れ角を左右で各51度に設定。これにより、林道や極狭路でのUターンなど、使い勝手に配慮しています。



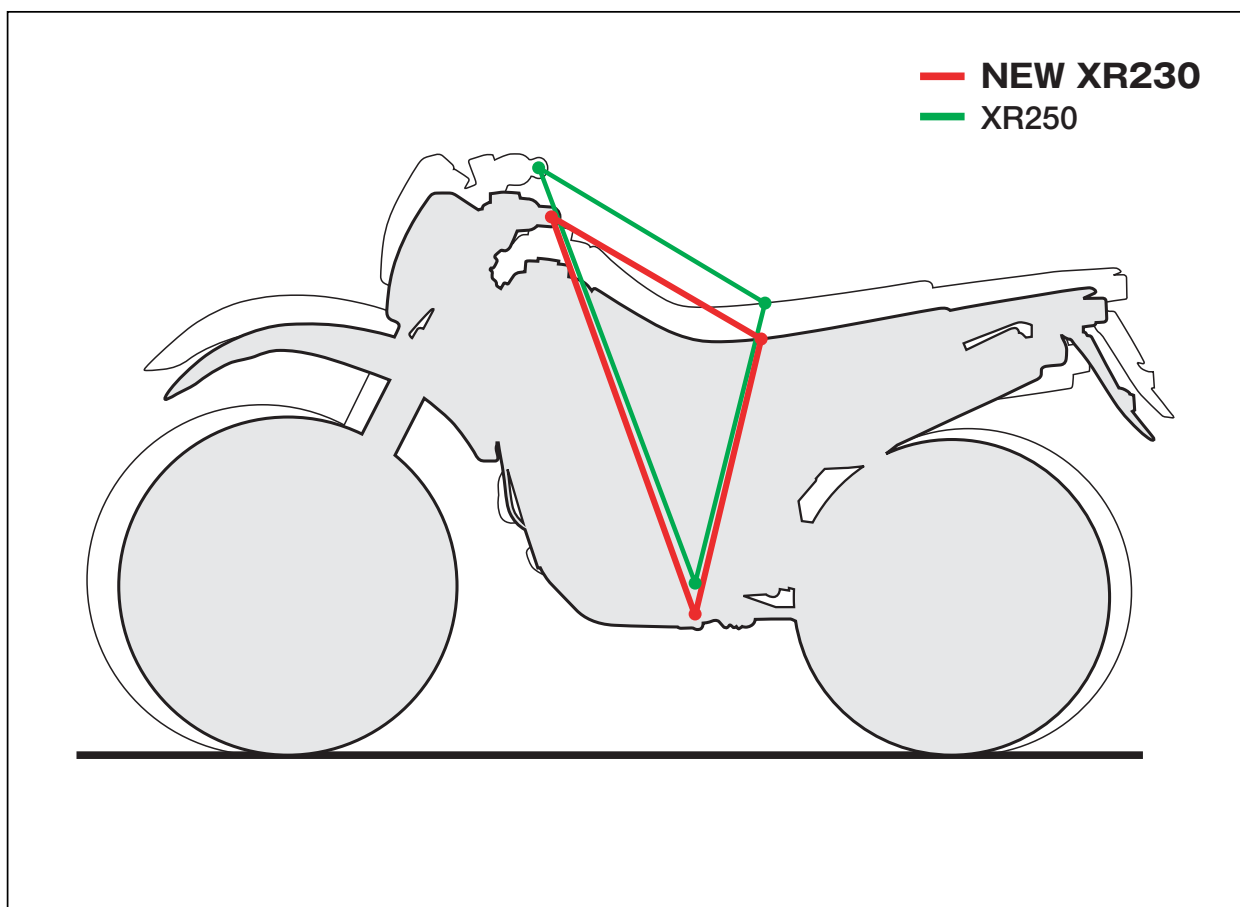
## ハンドル切れ角



**■ライディングポジション**

XR230ではシート高を805mmに設定することによって、初心者や女性、そして小柄な体格の方々までが気軽に乗ることが可能なライディングポジションとしています。また、SL230に対して、ステップの位置を前方に40mm移動させることで、オフロード走行での扱い易いライディングポジションを実現し、街中走行における足元の居住性も向上させています。さらに、スリムな車体とタンク上面までレイアウトされたシートが、オフロード走行時の俊敏な体重移動を可能としています。

ハンドルバーは世界のオフロードシーンで実績のある英国「レンサル社」と共同開発した、軽量で振動吸収性に優れたアルミ製バーハンドルタイプを採用。これにより、最適なライディングポジションと快適な乗り心地を実現しています。

**ライディングポジション比較**

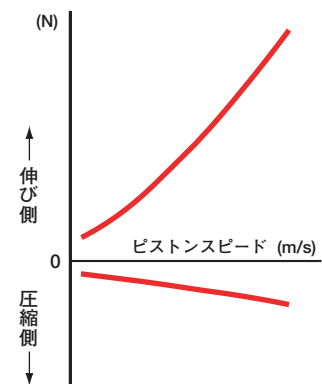
### ■スイングアーム

XR230では、軽量で高剛性なアルミ製角型パイプのスイングアームを採用。また、SL230に対してリアホイールを約1kg軽量化し、バネ下重量の軽減を図ることで、市街地走行からオフロード走行までの軽快な操縦性を実現しています。

### ■フロント・サスペンション

XR230ではフロント・サスペンションに、SL230でも搭載していたテレスコピック式のサスペンションを採用。SL230に対してスプリングレートの設定を上向き方向に変更することにより、オフロードでの走破性を高めています。

### フロント減衰力特性

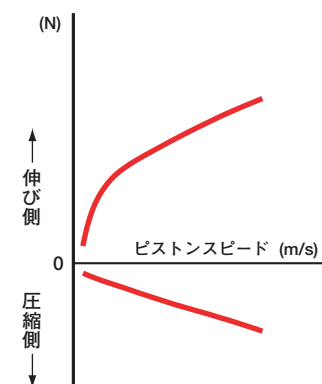


### ■リア・サスペンション

XR230ではリア・サスペンションに、SL230にも搭載していたプロリンク式サスペンションを採用。今回は、減衰力特性やスプリングレートの最適化を施すことで、オフロードでの走行耐久性を高めています。

また、CR85Rで採用しているガス封入式のピストン径 $\phi$ 40mmダンパーを採用。ビルシュタインタイプのバルブ構造と相まって、オフロードでの過酷なライディングで滑らかでありながら、粘りのある走行を可能としています。

### リア減衰力特性

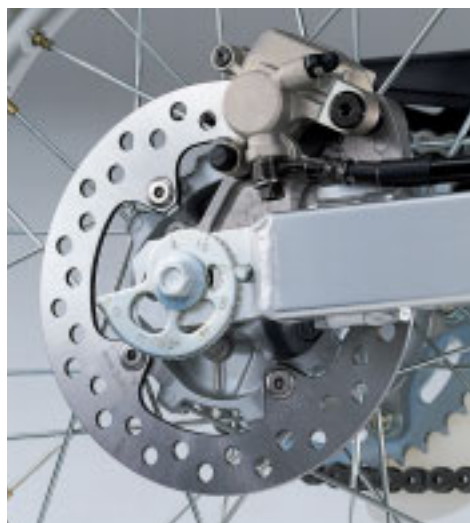


### ■ブレーキ

XR230のブレーキは、前・後輪に制動フィーリングに優れた油圧式ディスクブレーキを採用。フロントには高剛性の2ポットキャリパーを装着したφ240mmディスクを、リアにもφ220mmディスクを採用し、安定した制動力とコントロール性を高めています。



フロントディスクブレーキ



リアディスクブレーキ

### ■タイヤ

タイヤは、フロントに2.75-21 45Pサイズのチューブタイヤを採用し、リアにも120/80-18M/C 62Pサイズのチューブタイヤを装備しています。



## スタイリング 1

**XR230**

### ■スタイリング

XR230ではスタイリングに、Hondaの競技専用車であるCRFシリーズのイメージを採用しています。これは、SL230が“都会的なスタイリング”であるのに対して、CRFシリーズのイメージを強調した“戦闘的なスタイリング”としています。XR230では、前後フェンダーやタンクシュラウド、サイドカバーを採用することで、CRFシリーズの戦闘的なイメージを強調させています。タンクシュラウドは、スタイリングを引き締めると同時に、空気をエンジン周辺に効果的に流し、エンジンの冷却にも効果的な形状としています。

**XR230**



**CRF250**



## スタイリング 2

XR230

### ■カラーリング

カラーリングは、CRFシリーズをイメージさせる“エクストリームレッド”と精悍な“ブラック”の2色を設定しています。エクストリームレッドではタンクシェラウド、前後のフェンダーにエクストリームレッドを採用し、タンクシェラウドにCRFシリーズと同様のストライプを採用することで、戦闘的なイメージとしています。またブラックでは、全体にブラックを配することで、市街地での走行に映えるシンプルなグラフィックを実現しています。



### ■その他

- 盗難抑止に効果を発揮する、強化ハンドルロック機構と強化キーシリンダーを採用しています。
- 盗難抑止に効果的なオプション販売のイモビアラームキット\*1、アラームキット\*2が取り付け可能なプレワイヤリングを装備しています。\*1:車体の揺れや移動を感知してアラーム音で警告し、同時に点火系を遮断するシステム。\*2:車体の揺れや移動を感知してアラーム音で警告するシステム。
- 専用オプションパーツとしてスキッドガードパイプとリアキャリアを用意しています。



## 主要諸元

**XR230**

通称名	XR230	
車名・型式	ホンダ・BA-MD36	
全長(m)	2.080	
全幅(m)	0.825	
全高(m)	1.115	
軸距(m)	1.340	
最低地上高(m)	0.245	
シート高(m)	0.805	
車両重量(kg)	120	
乾燥重量(kg)	111	
乗車定員(人)	2	
燃料消費率(km/ℓ)	40.0(60km/h定地走行テスト値)	
最小回転半径(m)	1.9	
エンジン型式・種類	MD33E・空冷4ストロークOHC単気筒	
総排気量(cm <sup>3</sup> )	223	
内径×行程(mm)	65.5×66.2	
圧縮比	9.0	
最高出力(kW[PS]/rpm)	13[18]/7,500	
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)	19[1.9]/6,000	
キャブレター型式	VE3AE	
始動方式	セルフ式	
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)	8.7	
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6段リターン	
変速比	1速	3.083
	2速	2.062
	3速	1.450
	4速	1.130
	5速	0.960
	6速	0.814
減速比(1次/2次)	3.090/3.000	
キャスター角(度)	26°50'	
トレール量(mm)	103	
タイヤ	前	2.75-21 45P
	後	120/80-18M/C 62P
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
	後	スイングアーム式(プロリンク)
フレーム形式	セミダブルクレードル	

■道路運送車両法による型式認定申請書数値 ■製造事業者/本田技研工業株式会社