

CRF

250R / 250RX

CRF250R/CRF250RX

製品説明書



CRF250R

※本製品説明書に掲載されているCRF250R/CRF250RXの製品写真はすべて海外仕様車です。

2022年モデルのCRF250Rは、“**FIND YOUR EDGE**”の開発コンセプトのもと、“エンジン性能の向上”、“タフネス性向上”、“軽量化”の3項目において以下の具体的な目標を掲げました。

- エンジン性能の向上 → 低回転域から高トルクを発生するように、エンジン性能を向上する
- タフネス性の向上 → エンジン、冷却性能、駆動系の見直しによりタフネス性を向上する
- 軽量化 → CRF450Rで培った軽量のフレームと新設計の排気系など各部の軽量化を行い、CRF250Rでは4kg、CRF250RXでは3kgの軽量化を達成する

上記目標を元にした開発の概要

エンジン性能 → 力強い加速力を生み出す、トルクフルなエンジン性能

- ストレートエキゾーストポート
- 吸気/排気システム変更によるトルク特性の向上
- バルブタイミング最適化による低速トルクの向上

タフネス性 → 高い耐久性

- ラジエーター容量を増やし冷却効率を向上
- クラッチディスクの枚数を8枚から9枚に変更

軽量化 → 安定性を併せ持つ軽量車体へ進化

- 軽量化と、しなやかで路面入力をいなくすフレーム剛性
- フレーム剛性に対し最適化されたシャシー部品
- ライディングの自由度に貢献するスリムな車体
- 節度感あるチェンジフィーリングへの改善

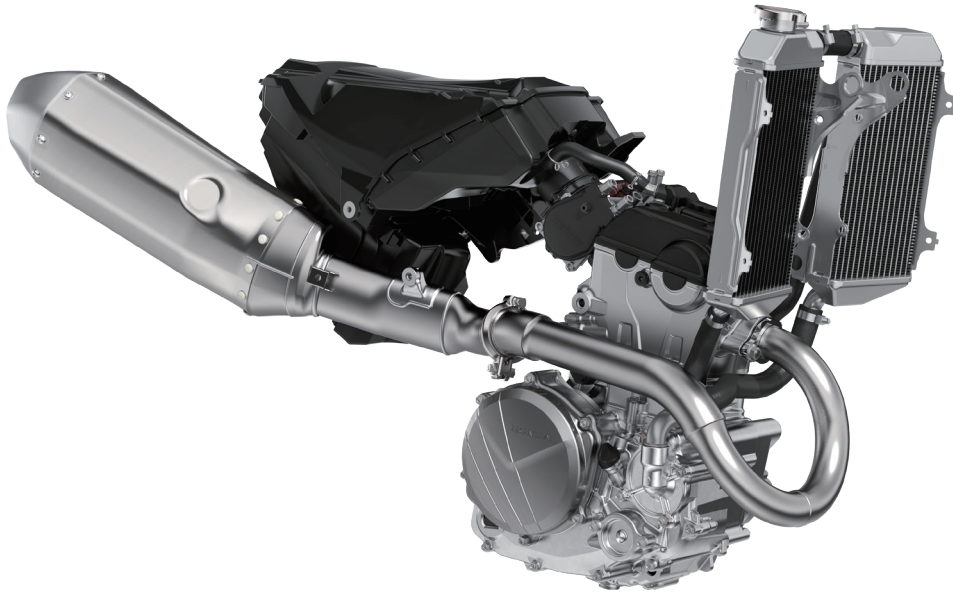


圧倒的な加速力 + 自在で鋭いコーナリングの実現

これらを達成した2022年モデルのCRF250Rは、ベースモデルから大きな進化を遂げ、世界中のモトクロスを愛するお客様に喜んでいただける製品となっています。

エンジンは、DOHCの特性である高回転域の伸びはそのままに、より低回転域の力強さに焦点をあてて開発しました。

また、吸気系・排気系・冷却系・駆動系を全て見直し、レイアウトを最適化したことで、トータルで高い安定性とタフネス性を実現しています。



変化点

- フューエルインジェクターの搭載角を変更
- ファンネルのコネクティングチューブ新作
- エキゾーストポートのストレート化
- バルブタイミングの最適化
- ギアレシオ変更のためミッションを新作
- シフトドラム形状の変更
- クラッチディスクの枚数を8枚から9枚へ変更
- ラジエーター容量を増加
- エアクリーナー容量の増加
- 軽量のシングルマフラー

効果

- 吸気・排気効率の向上による低回転域のトルクの増大
- シフトドラム形状の最適化によるチェンジフィールの改善
- ギアレシオの最適化による扱いやすさの向上
- クラッチディスク枚数増によるクラッチタフネス性の向上



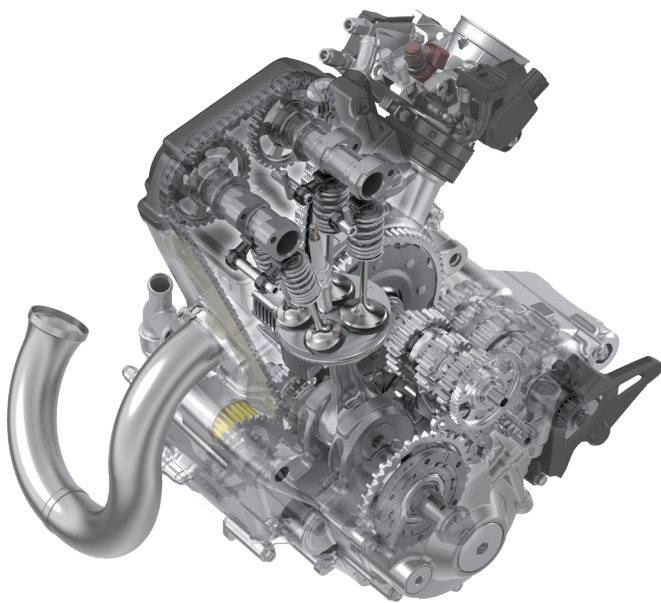
**吸気系・排気系・冷却系・駆動系のレイアウトの最適化により、
トータルで高い安定性とタフネス性を実現**

● エンジンヘッド

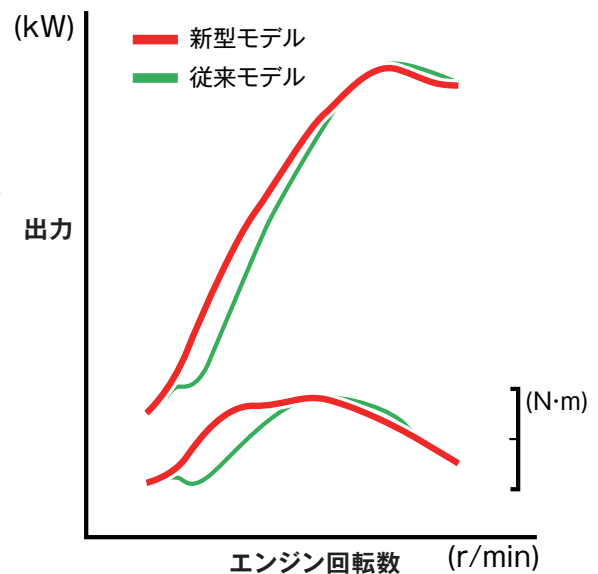
エンジンヘッドは、ドライバビリティ向上のために排気ポート形状をストレート化しました。またバルブタイミングの最適化を行い、低回転域の燃焼安定化と吸・排気効率の向上によって、力強く扱いやすい特性を実現しました。

● ギアミッション

ギアミッションは、ミッションアッセンブリーを新設計し、ギアレシオを見直すことで力強く扱いやすい特性としました。またシフトドラムを変更することで、シフトフィールを向上させ、トータルでのエンジンの扱いやすさを向上させています。

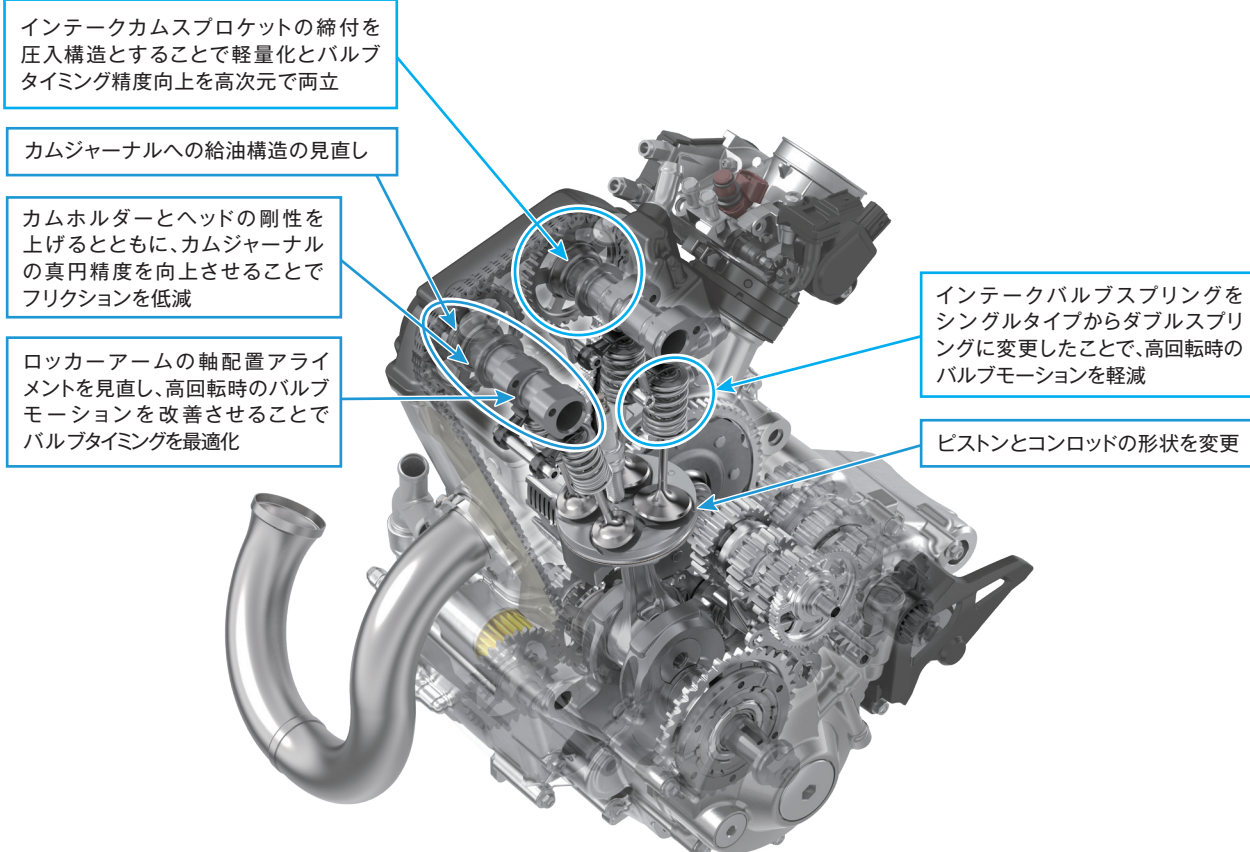


- ・ 水冷4ストローク DOHC 249.4cc
- ・ ボア×ストローク: 79.0mm×50.9mm
- ・ 圧縮比: 13.9



低回転域の燃焼安定化と吸・排気効率向上により、
低速域から力強いエンジン特性を実現

変更点



**低回転域の燃焼安定化と吸・排気効率向上により、
力強く扱いやすいエンジン特性を実現**

● インテークカムスプロケットの圧入

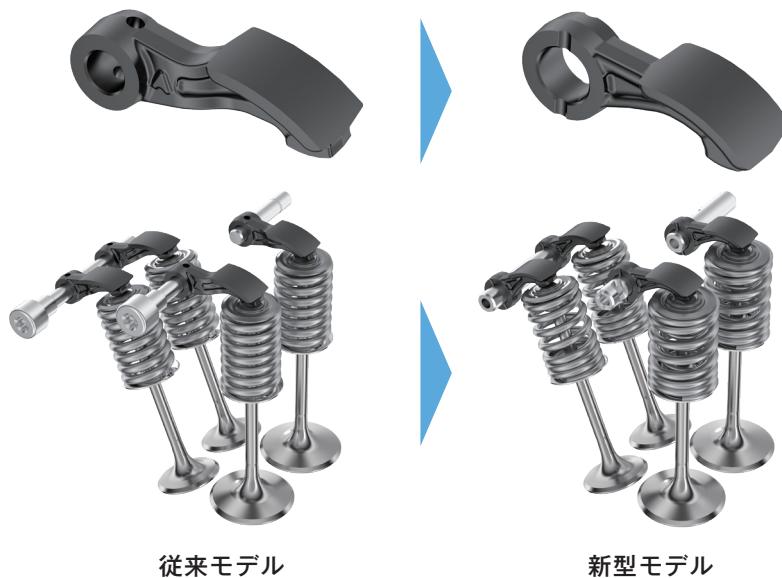
インテークカムスプロケットの締付を圧入構造とすることで、軽量化とバルブタイミングの精度向上を両立

● 油圧経路の変更

カムジャーナルへの給油構造を見直し、タフネス性向上に寄与

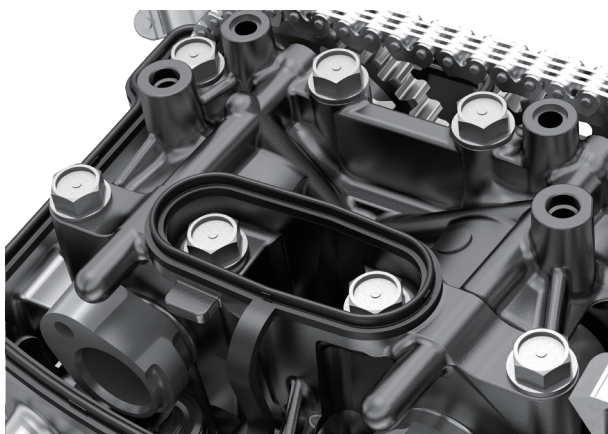
● 高回転時のバルブモーション軽減

ロッカーアームの軸配置のアライメントを見直すとともに、軽量化を実現。インテークバルブスプリングをシングルタイプからダブルスプリングに変更することで、高回転時のバルブモーションを軽減させバルブタイミングを最適化



● ヘッドの締付剛性向上

カムホルダーとヘッドの剛性を高め、カムジャーナルの真円精度を向上させることでフリクションを低減



● ピストンコンロッド形状の最適化



従来モデル



新型モデル



従来モデル



新型モデル

● ウォーターポンプギアの変更

ウォーターポンプギアの幅を増やすことで、高油温時のタフネス性を向上



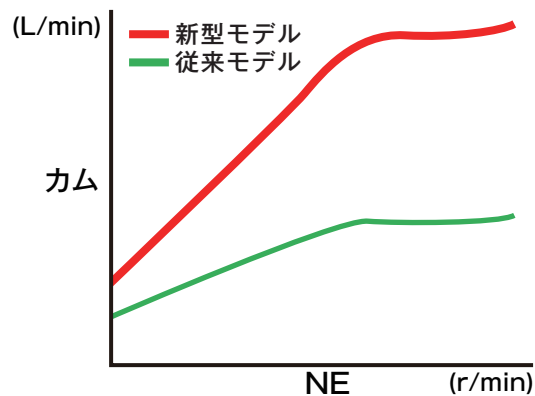
従来モデル



新型モデル

● ジャーナル給油量向上

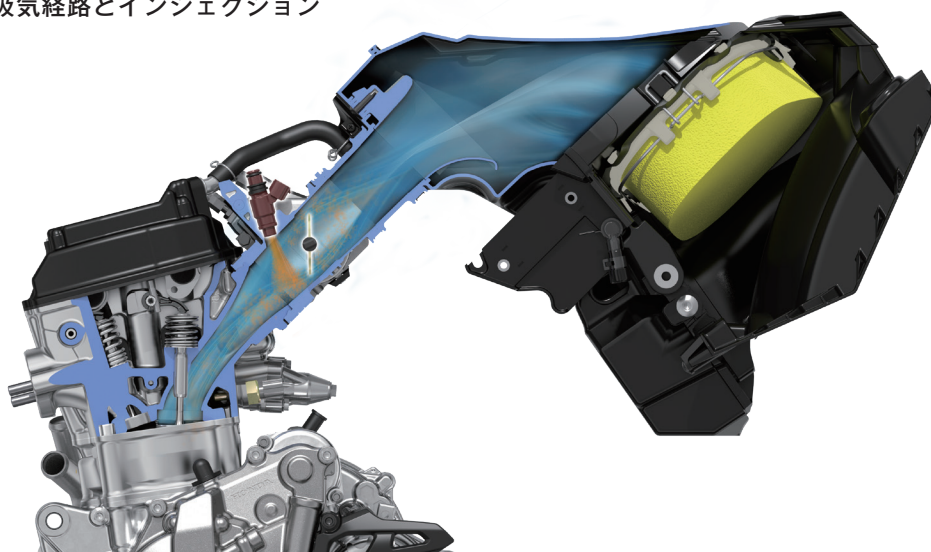
オイルポンプリリーフ圧力変更によりカムジャーナル給油量を増やしエンジンヘッド周りのタフネス性を向上



● 吸気系

吸気系は、従来モデルに対してエアクリーナー容量を増やし、低回転域のトルクの向上に貢献。フューエルインジェクター取付角度を変更、噴射された燃料が吸気経路の上流を冷却することで、吸気効率を改善しトルク感の向上を実現しました。

吸気経路とインジェクション



変化点

- エアクリーナーボックス容積を増加
- 新エアフィルター形状と搭載方法の変更
- フューエルインジェクター搭載角変更

効果

- 吸気効率の向上
- 低回転域のトルク感向上
- エアフィルターのメンテナンス性向上
- 吸気冷却による吸気効率の向上



**エアクリーナーボックス容積拡大と吸気効率、
排気系諸元最適化により力強い特性を実現**

● 排気系

ドライバビリティ向上のために排気ポート形状をストレート化するとともに、従来の二本出しマフラーから一本出しマフラーに変更。これにより、低回転域の燃焼安定化と排気効率の向上によって、力強く扱いやすいエンジン特性を実現。またエキゾーストパイプの張り出し幅が狭くなることで、スリムな車体を実現し、ライディングポジションの自由度向上に貢献しています。



変化点

- シングルマフラー化
- マフラー内部構造やパイプ諸元の最適化
- エキパイ張り出しを抑え、ヒートプロテクターを廃止

効果

- トルク感向上と音量低減を両立
- 車体のスリム化を実現

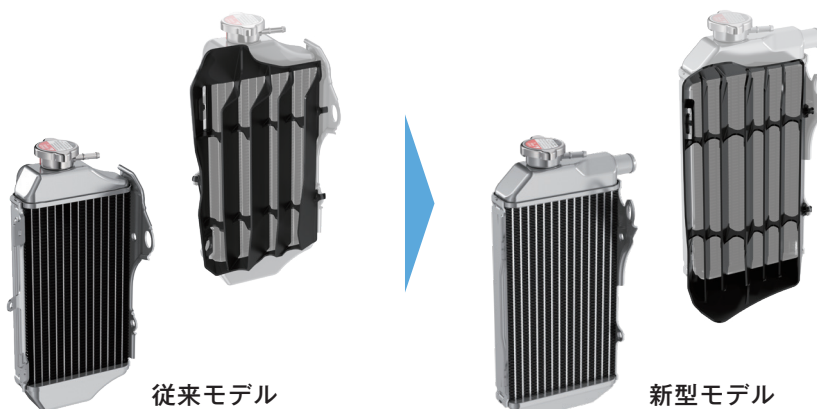
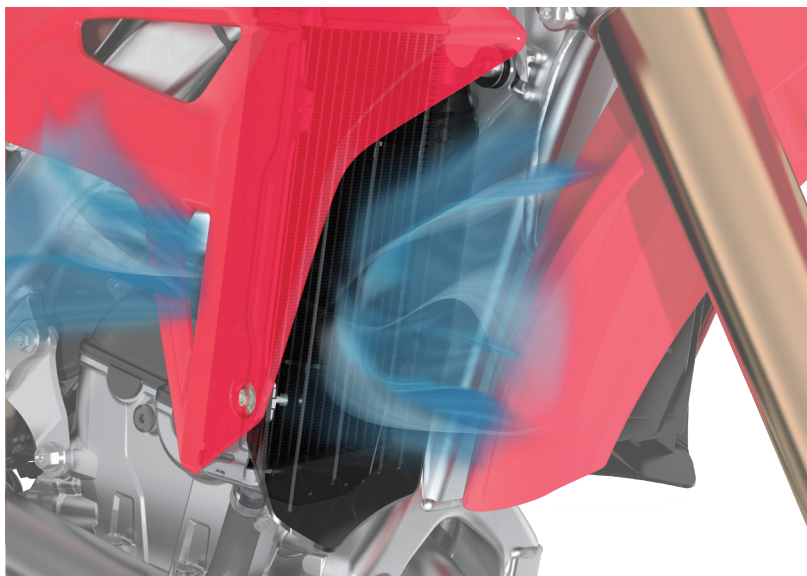


排気系諸元の最適化により、
スリムな車体と力強いエンジン特性を両立

● ラジエーター

ラジエーターは、放熱面積を増やしフィン角度の最適化により、冷却性能を向上させました。シュラウド形状の見直しにより、空気の流れが改善されより冷却効率の向上に貢献しています。

空気の流れ



変化点

- 放熱面積を増加
- 流体解析を駆使し、フィンの角度と枚数を最適化

効果

- 冷却性能の向上

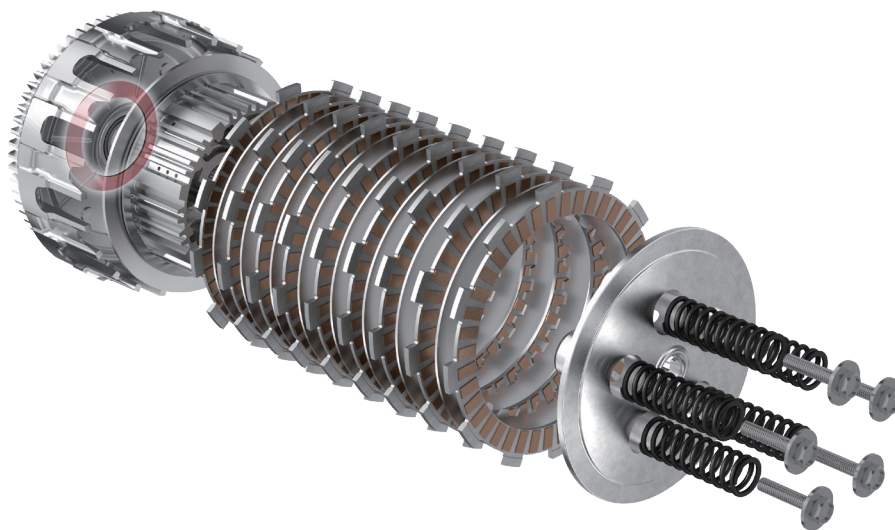
▼

ラジエーターとシュラウド形状の見直しにより、
冷却性能を向上

● クラッチ容量

クラッチは、9枚組クラッチディスクを採用により、クラッチディスクの摩擦材負荷を低減。潤滑機能とプライマリーレシオを最適化し、クラッチのタフネス性を向上。また、クラッチスプリングの荷重低減及び細部仕様の見直しによりクラッチレバーの操作荷重を低減し、クラッチ操作性の向上を実現しました。

クラッチ



変化点

- 8枚から9枚組へクラッチディスクを変更
- ダンパー室のフリクションスプリングの追加
- クラッチ潤滑機能の最適化
- プライマリーレシオの最適化
- クラッチアウター剛性および摩擦材の組合せの最適化
- クラッチスプリング荷重低減

効果

- クラッチタフネス性の向上
- クラッチ接続フィーリング向上
- クラッチレバー荷重低減

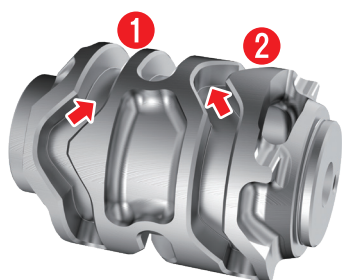


**クラッチの仕様見直しにより、
タフネス性向上と操作性改善を実現**

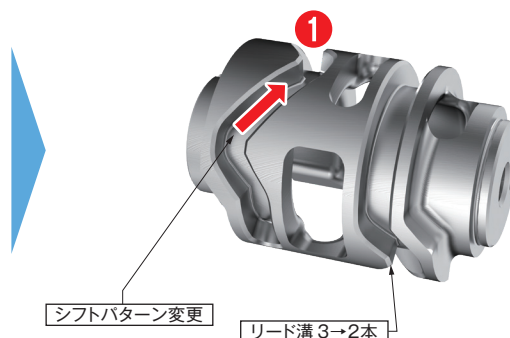
● トランスミッション

トランスミッションは、シフトパターンの変更とカウンターシャフト剛性の向上により、多用する2速～3速のシフトチェンジ時のフリクションを低減し、シフトチェンジフィーリングを改善。シフトドラムは、リード溝の変更と肉抜き穴の拡大により軽量化を実現しました。

シフトドラム



従来モデル仕様は2→3速にシフトUPする際、2本のシフトフォークの移動でシフトチェンジを実施



新型モデル仕様は2→3速にシフトUPする際、1本のシフトフォークのみの移動だけでシフトチェンジを実現

変化点

- シフトパターン変更
- カウンターシャフトの高剛性化
- リード溝本数を変更

効果

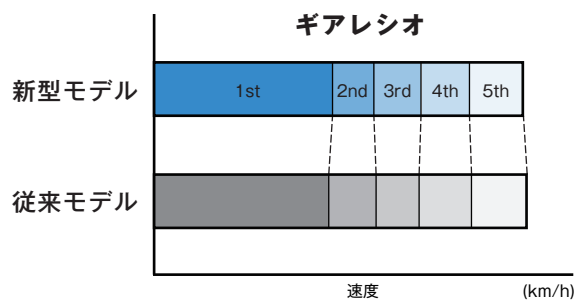
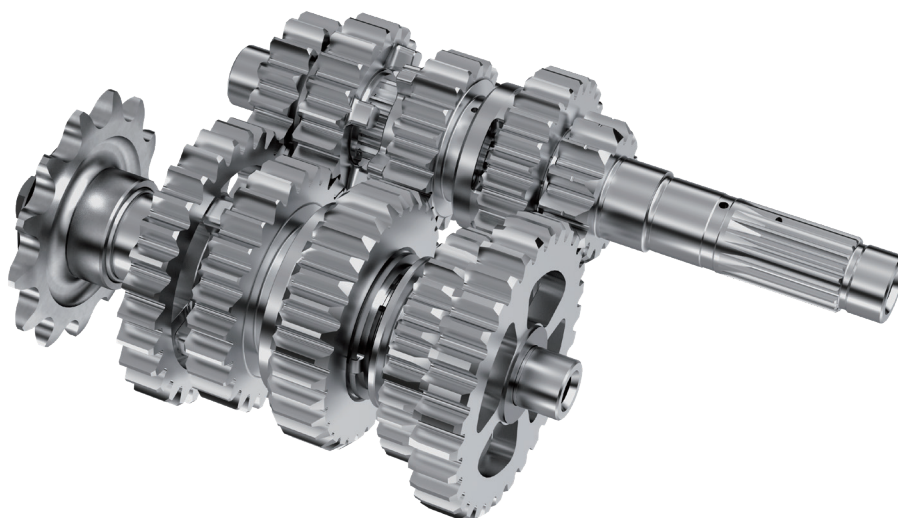
- 2-3速シフトチェンジ時の操作フィーリング改善
- シフトドラム軽量化



**シフトチェンジ時のフリクションを軽減し、
シフトチェンジ操作フィーリングを改善**

● トランスミッション

クラッチのタフネス性向上を目的とした変更により、トランスミッションへの負荷の大幅な増加による重量増を抑えるため、レシオや形状の最適化を図り、軸間を変更せずにミッション重量を従来モデルとほぼ同等に抑制。軽量コンパクトなミッションシステムを実現し、低回転域のトルク増加に合わせてミッションレシオの変更を行い、広い回転域での扱いやすさを向上しました。



変化点

- プライマリーレシオまで含めたミッション
- レシオと形状の最適化

効果

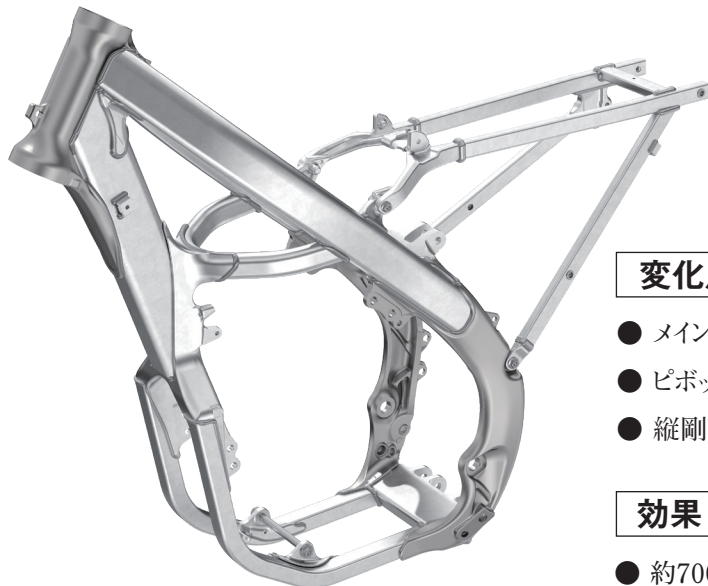
- 幅広い回転域で扱いやすく、力強い駆動力を実現



**ミッションレシオの最適化により、
幅広い回転域での扱いやすさ向上**

● フレームとサブフレーム

フレーム



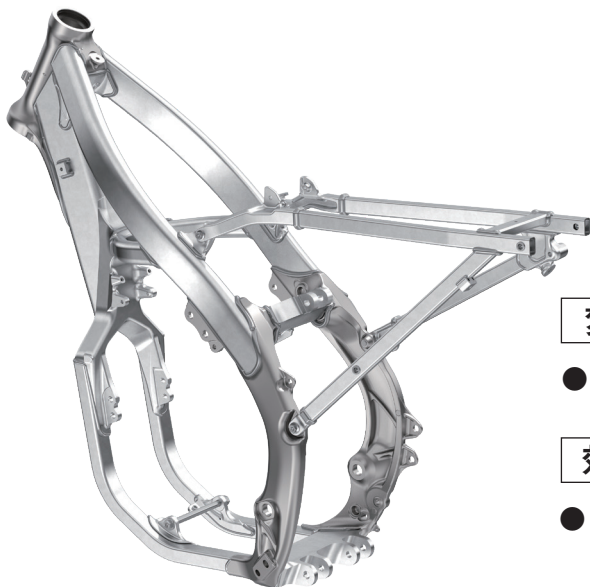
変化点

- メインパイプ: 断面の小型化、大きく湾曲させたパイプ
- ピボットプレート: 最適化したリブの配置
- 縦剛性をキープしたまま、横剛性を約20%低減

効果

- 約700gの軽量化
- 旋回性と安定性を高次元で両立

サブフレーム



変化点

- シートサポートの廃止による構造の簡略化

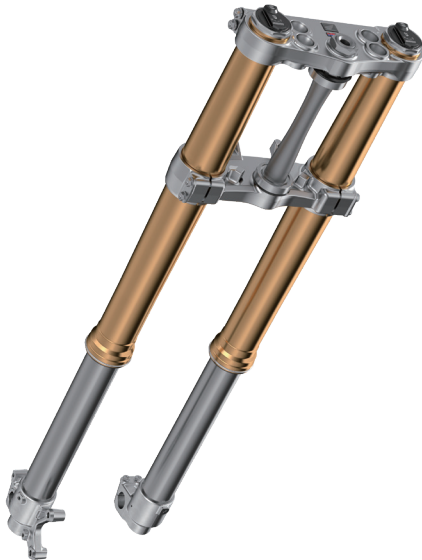
効果

- 約320gの軽量化



軽量かつしなやかなフレームにより
鋭いハンドリング特性と安定性に貢献

フロントフォーク



変化点

- トリプルクランプの剛性最適化

効果

- バンプインパクト性能の向上
- コーナー侵入時の軽快性
- 鋭いハンドリング特性

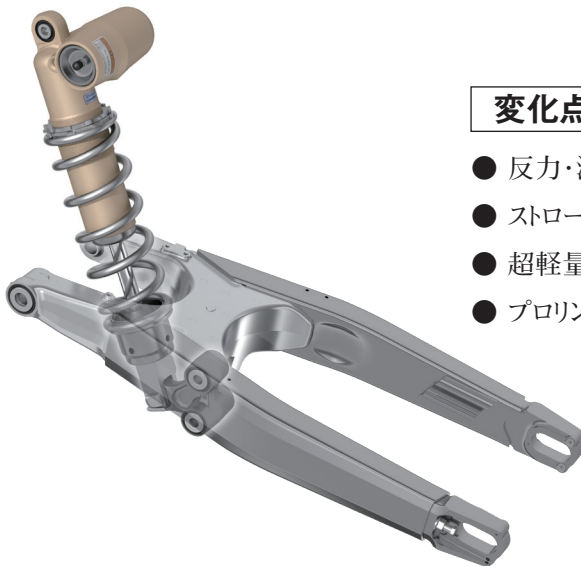
変化点

- 剛性の最適化
- スリムな最適形状

効果

- トラクションの向上
- 旋回性の向上
- 轍走破性の向上

スイングアーム/リアクッション



変化点

- 反力・減衰特性の最適化
- ストローク量を5mm増加
- 超軽量クッションスプリングの採用
- プロリンクレシオの見直し

効果

- スムーズなストローク特性
- 約110gの軽量化
- 走破性向上



剛性最適化と路面追従性を追求したサスペンションで
鋭いハンドリング特性と安定性向上に貢献

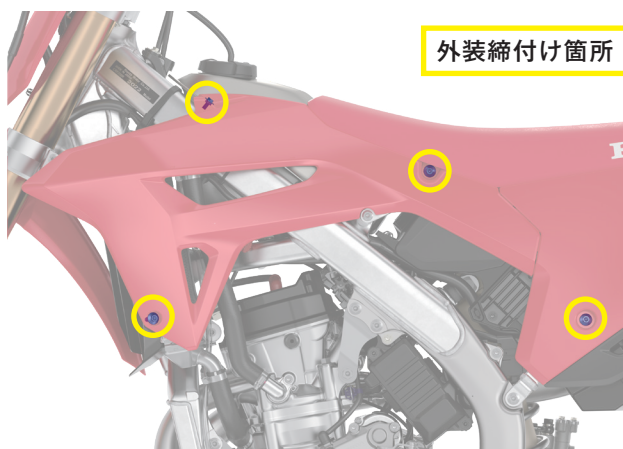
● ボディーワーク

外観ボディーの改善も戦闘力アップを考え、ボディーは、ライダーの体重移動の自由度を妨げる要因を極力減らしました。外装の面構成を極力滑らかにすることと、リア周りをスリムにすることで、ライダーアクティビティーの向上を目的とした外観としています。

上面



側面



変化点

- サイドカバー幅を抑え、スリム化を達成
- シート、後部を下げフラット化
- 外装・シートの取り付けボルト本数を片側6本 → 4本へ削減

効果

- ライダーの体重移動の自由度に貢献
- メンテナンス性向上



平滑な外観ボディーワークにより
ライダーアクティビティーを向上

CRF450R譲りの勝つための力強さとアグレッシブさを表現

エクストリームレッドの外観部品継承
トリコロール配色ストライプ



主な特徴

CRF
250R / 250RX



- エンジン性能向上
- 軽量化・扱いやすさ
- タフネス性向上

CRF250RX

CRF250Rで培った“力強さ”をエンデューロシーンでも実現

エンデューロレースなどに出場するお客様の期待に応えるために、戦闘力が向上したCRF250Rをベースに新装備のナックルガードや、よりスリムになったビッグタンク、シュラウドとサイドスタンドを装備しました。また、エンデューロ走行に合わせたFIやサスペンションの専用セッティングにより「誰でもどこでも扱える性能」を実現しました。



主要諸元



通称名	CRF250R	CRF250RX	
車名・型式	ホンダ・ME12		
全長(mm)	2,177	2,176	
全幅(mm)	827	839	
全高(mm)	1,265	1,281	
軸距(mm)	1,477		
最低地上高(mm)	333	335	
シート高(mm)	961	964	
車両重量(kg)	104	108	
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)	249.4		
内径×行程(mm)	79.0×50.9		
圧縮比	13.9		
燃料供給装置形式	電子式<電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)> (スロットルボアΦ44mm)		
始動方式	セルフ式		
点火装置形式	DC-CDI式		
燃料タンク容量(L)	6.3	8.0	
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5段リターン		
変速比	1速	2.384	
	2速	1.933	
	3速	1.600	
	4速	1.350	
	5速	1.153	
減速比(1次/2次)	3.047/3.846		
キャスト角(度)	27° 19'	27° 09'	
トレール量(mm)	115	114	
タイヤ	前	80/100-21 51M	90/90-21 54M
	後	100/90-19 57M	110/100-18 64M
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310mm	
	後	スイングアーム式(プロリンク) アクスルトラベル313mm	
フレーム形式	アルミツインチューブ		

(Honda測定値)

■製造事業者/本田技研工業株式会社

※本仕様は予告なく変更する場合があります。

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