



CIUDADANA EJEMPLAR, LA CB 250 ES UNO DE LOS MAYORES ÉXITOS COMERCIALES DEL GIGANTE JAPONÉS HONDA EN NUESTRO PAÍS. CONCEBIDA PARA LOS CORTOS DESPLAZAMIENTOS AL TRABAJO O POR EL EXTRARRADIO DE LAS CIUDADES, DISPONE DE UN MOTOR BICILÍNDRICO DE CARÁCTER CLARAMENTE URBANO, QUE AÚNA ECONOMÍA DE CONSUMO Y MANTENIMIENTO CON UN DISEÑO ELEGANTE Y ACTUAL

# Honda CB 250

Por Área de Motocicletas





Ubicación de los números de identificación de pintura, motor, fabricante y chasis.

**Consecuencia** de la reciente colaboración con Honda, Cevimap ha realizado las pruebas y procesos de experimentación habituales, encaminados a disponer de un conocimiento completo de la Honda CB 250. Para ello, ha analizado los procesos de reparabilidad y métodos de trabajo tras someterla a un ensayo de impacto a velocidad controlada (*crash test*).

#### Identificación

El fabricante japonés ha grabado el VIN o número de identificación de la CB 250 en la parte derecha del cabezal de dirección del chasis. Remachada, a la izquierda de la cuna delantera, se presenta la placa de identificación. Un adhesivo, que detalla los códigos de color, se encuentra en la zona trasera derecha del chasis; y el motor tiene troquelados, en su zona inferior izquierda, los dígitos de identificación de producto.

#### Carrocería exterior

La Honda CB 250 o *Two Fifty*, como también la denomina Honda, se presenta en cuatro tonalidades cromáticas: verde metalizado, negro, azul metalizado y rojo metalizado. Los dos últimos colores cuentan con adhesivos embellecedores de mayor tamaño y diferente color, tanto en el depósito como en las tapas laterales traseras. La concepción de vehículo urbano y económico determina su diseño, por lo que la CB 250 dispone de una carrocería exterior formada únicamente por elementos imprescindibles: depósito de combustible, asiento, guardabarros y tapas traseras, sin carenado frontal ni otro tipo de recubrimientos.

Destaca el depósito de combustible, fabricado en chapa de acero, y que dispone de un cierre mediante tapón, con llave, y un grifo de combustible de tipo tradicional. →



Posición de  
conducción cómoda

Motor bicilíndrico Honda.  
Abajo, manillar de una pieza con  
elementos analógicos y testigos



Cesvimap realiza la  
ficha de bancada o  
de medidas de  
referencia para el  
control de las  
deformaciones en  
el chasis

↓  
La línea redondeada del depósito la continúan, en su parte inferior, las tapas laterales de la motocicleta, componiendo un diseño serpenteante de la carrocería. Estas tapas están fabricadas con material plástico ABS y sobre ellas se encuentran, además del anagrama adhesivo de identificación del modelo, otros de igual tonalidad y diseño que los empleados en el depósito. Las tapas laterales de la *Two Fifty* se unen, en su parte trasera, mediante una de cierre superior, fabricada también en material plástico ABS. Este cierre permite acceder al piloto trasero, durante las operaciones de mantenimiento, conservando las formas redondeadas y suaves de todo el conjunto de la carrocería exterior de la motocicleta. El guardabarros delantero, metálico, es de diseño no envolvente, pero protege ante las salpicaduras. Resulta muy diferente del guardabarros trasero, de material plástico PP (polipropileno) y con un diseño completamente envolvente, cumpliendo de este modo otra de las características de una moto urbana: la limpieza.

El fabricante ha prestado especial atención a la ergonomía de este vehículo. Los elementos exteriores de la carrocería se ven completados con el asiento, de diseño también redondeado, que concluye la línea sin ángulos. El asiento, de generosas dimensiones, cumple a la perfección su cometido en tráfico urbano, ya que ofrece una posición de conducción cómoda, permitiendo llegar con los dos pies al suelo en cualquier parada.

**Chasis**

El chasis de la CB 250 es del tipo monocuna abierto a la altura del motor, formando éste parte resistente de la motocicleta. El chasis está fabricado en acero y su sección es tubular en la mayor parte de su estructura. Está diseñado para albergar un sistema de suspensión tradicional tanto en el tren delantero como en su parte trasera, en la que la moto dispone de una horquilla hidráulica de 31 mm de diámetro y de dos amortiguadores convencionales, respectivamente.



La moto que se fabrica para España dispone de ruedas de aleación de aluminio fundido y un único freno de disco, con pinza de dos pistones

El tren delantero se ve completado en su parte superior por un manillar de una pieza, ligeramente elevado, junto con el cuadro de instrumentos y testigos. Estos elementos, de gran tamaño, analógicos y de fácil lectura, junto con el faro delantero, redondo, acentúan el corte clásico de la *Two Fifty*. El modelo para España dispone de ruedas de aleación de aluminio fundido y un único freno de disco, con pinza de dos pistones.

#### Motor

El motor que Honda ha montado en su *Two Fifty* es un bicilíndrico de 234 cc, con simple árbol de levas en cabeza y dos válvulas por cilindro. Este propulsor proporciona una potencia máxima de 20 CV a 7.950 r.p.m., equipando un carburador de 26 mm de difusor. El carácter del motor es suave y económico. Dispone de dos tubos de escape, con acabado exterior cromado, muy eficaces, ya que la rumorosidad de la moto es muy baja, acrecentando aún en mayor medida su carácter urbano.

#### A ensayo, en Cesvimap

Las tareas de experimentación sobre la Honda no se han quedado sólo en el montaje y desmontaje de los elementos susceptibles de resultar dañados, analizando los procesos y métodos de trabajo. Una de las operaciones más importantes que se realizan sobre la motocicleta en Cesvimap consiste en la ficha de bancada o de medidas de referencia para el control de deformaciones en el chasis. Para ello, →



Diseño redondeado de la motocicleta

Proceso de análisis de la CB 250



Comprobación de las cotas del chasis en la bancada de motocicletas Cevsimap



La CB 250 dispone de una carrocería exterior formada únicamente por los elementos imprescindibles para su utilización, sin carenado frontal ni otro tipo de recubrimientos

Tren delantero



la CB 250 se ha desmontado completamente hasta desnudar su chasis y prepararlo para su montaje en la bancada de motocicletas de Cevsimap. Esta información es especialmente útil, dado que, a diferencia de lo que sucede con los turismos, en motocicletas resulta difícil acceder a este documento de referencia.

Tras someter a la motocicleta a un ensayo a velocidad controlada en nuestras instalaciones, se comprueban *in situ* los elementos dañados. En la reparación, se obtienen los tiempos de reparación y sustitución de mecánica y carrocería, completados con los correspondientes a los trabajos de pintura, y los relativos a las verificaciones de los elementos sobre los que Honda indica los límites de servicio: llanta delantera y trasera, neumático trasero, disco de freno delantero y barras de suspensión de la horquilla delantera ✘



LA HONDA CB 250 SE HA SOMETIDO AL CRASH-TEST EN CESVIMAP

PARA SABER MÁS

- ▶ Área de Motocicletas: [motos@cesvimap.com](mailto:motos@cesvimap.com)
- ▶ Manual Descriptivo y de Reparabilidad: Honda CB 250. Cevsimap, nº 205
- ▶ Documentación técnica del fabricante
- ▶ [www.honda-eu.com](http://www.honda-eu.com)