

Come ride with us.  **HONDA**

NEW CBR250 RR





ライダーの皆様へ CBR250RRをより快適に楽しくお乗りいただくために、ホンダ スポーツ ライディング スクールにお入りいただくことをお役めいたします。マシンのコントロールの難しさと自分の能力の限界を知っていただくためのスクールです。ホンダはライダーの皆様を楽しみながら、安全マインドを身につけていただきたいと思います。詳しくはお近くのホンダ販売店へ。



HUMANOID INLINE-FOUR





EXCITING POTENTIAL



感能源

「高次元ヒューマンフィッティング」を目指し、



源能

「高次元ヒューマンフィッティング」を目指し、



人に感
“ダブル”

CBR250RRは直4ヒューマンノイドへと生まれ変わった。





人に感応する走りの才能
“ダブルアール”

CBR250RRは直4ヒューマノイドへと生まれ変わった。





POWER UNIT CONCEPT

Max.19,000rpmの官能。「クォーター直4」は、
スポーツ・ライディングを目指すライダーにとって、
素晴らしく魅力的なパワーユニットであろう。

低回転から高回転へと上昇する、レブカウンターの爽快感。
ダイレクトに反応する、ピックアップのいい幅広いパワーバンド。
直径わずか48.5mmのボアにレイアウトされた4本のパルプ。
まさにライディングの感動を増幅する精密機械だ。

さらに走りの頂点を極める“ダブルアール”として
大きな変革を遂げたCBR250RR。

その“ダブルアール”を称するパワーユニットの資格とは、

- ①軽量・コンパクトであること(マスの集中化)。
- ②人の感性に応える絶妙のパワーフィールであること(エキサイティング & イージー)。

これらの内容を高次元で達成するためCBR250RRは、
よりパワフル、俊敏、高回転へと照準を合わせると同時に、
各部の徹底的な見直しを敢行している。

ただ単に速いだけではなく、いかに速いのか。

その「速さの質」に磨きのかかった直4パワーユニットが、ここに完成した。

CHASSIS CONCEPT

マシンと融合する走りの感動。CBR250RRの
エキサイティングなパワーユニットの持ち味を
存分に味わってもらうために、

フレーム、足回りともに高水準の仕上がりを目指した。

モーターサイクルは、バランスの乗り物といわれる。

各部単体の高性能化はもちろんだが、
なによりも相互のバランスがマシンの性格を大きく決定する。

まず「より小さく、より軽く、より低く」と

テーマを設定し、マシン全体の設計をおこない、

スポーツライディングにおいての最適なディメンションを追求。

各部のパーツはより重心位置へと近づけ

遠くのものとは極力軽くするなど、徹底して「マスの集中化」を実践した。

またCBR250RRには、L.C.G. (Low Center of Gravity) ツインチューブフレーム、

位置依存式RTFVⅢダンパー採用のフロントフォーク、ガルアーム等に、

代表される数々の新しい装備をおこっている。

クォーター“ダブルアール”が実現した、理想の運動性能。

これを「スーパーレスポンス・ハンドリング」と呼ぶ。



強く、俊敏に、クォーター直4さらなる極みへ。

超高回転の追求。CBR250RRのパワーユニットは、新たにレドゾーンの入り口を19,000rpmへと高めた。これに対応するためコンロッドのメタルを薄肉化するとともに、新開発の高強度コンロッドボルトを用いて、クランクシャフトへの取り付けをおこなった。それにともってクランクまわりの剛性アップを図り、プラス1,000rpmの高回転を実現した。Max. 19,000rpmの走りの世界を体験させてくれる、この水冷DOHC 4バルブ直列4気筒は、最高出力45PS/15,000rpm、最大トルク2.5kgm/12,000rpmを誇る。その高いパフォーマンスをなく発揮させるため、16本のバルブを2本のカムがダイレクトに開閉する直動式を採用。そのカムシャフトの駆動はプライマリードリブンギアから3枚の歯車の組み合わせによりおこなうカムギアトレインを搭載した。このカムギアトレインは従来のチェーン駆動方式に対して、大幅なフリクションロスの低減と、高回転域での正確なバルブタイミングを実現。さらにバックラッシュ防止のためにセラシ機構も施し、メカニカルノイズを抑えている。これら一連のバルブ駆動機構とクランクまわりによりクォーター“ダブルアール”として、一段と強化された心臓部に仕上がった。

吸・排気バルブの高精度、高速度の開閉のために、小径φ3.5mmという軽量・細軸バルブを採用。その加工技術力の結晶ともいえるバルブの素材にはIN側にハイグレードの“シリコンクローム鋼”を。高熱にさらされるEX側にはジェットエンジンのタービンブレードにも使われている“インコネル”という特殊合金を採用。またIN側のバルブとシリンダー壁に生じるマスキング部を減少させるために、バルブ挟み角を最適なものへと設定したほか、IN側のバルブをシリンダー中央部へ寄せるなどの工夫により、高い充填効率を実現している。

コンピューター解析と幾多の試作テストから生まれたフルバランス・クランクシャフトを採用。回転バランス、ねじれ剛性などにおいて最もすぐれた数値を示し、フリクションロスを大幅に低減。俊敏なレスポンス、感性に応えるパワーフィールをもたらし、Max.19,000rpmの超高回転の実現に貢献した。俊敏なスロットルレスポンスのためには、ピストンとコンロッドの軽量化が不可欠。そのため徹底したコンピューター解析と

通常は吸気の濾過機能が考慮されていないエアクリーナーを、吸気デバイスとして積極利用するため、独自のバフフルプレートを採用。これは、エアクリーナーケース内に設けた隔壁の位置と穴の口径を絶妙にバランスさせることで、吸・排気バルブのオーバーラップ時のある特定の回転域で、ケース内に共鳴を発生させて内圧を高め、吸入効率を向上させる画期的な方式である。吸・排気効率の一層の向上を目指して、キャブレターをよりストレートに近づけた角度でセッティング。エアクリーナーから燃焼室に至る吸気経路をはば一直線とした。吸気経路の抵抗を大幅に減少させるこのストレートインテークは、高い充填効率を実現すると共に、CBR250RRのハイパワー化に大きく貢献している。さらに鍛えあげられた超高回転パワーユニットのために、ニューラントCVキャブレターを開発。従来、丸型であったバキュームピストンをT型のものへと変更し、これによりスロットルワークへの応答性が向上。また、各気筒の吸気を均等

化する不等長エアファンネル、バフフルプレート付きエアクリーナーケースとも相まって吸入効率が高まり、低・中速域の過渡特性の向上につながった。スポーツライディングを堪能するために、俊敏なレスポンスと分厚いトルクを獲得した。あらゆる走行状況のなかで、より人間の感覚に応える高性能を目指して、点火系はデジタルハイグナイター方式としている。各回転域においての点火時期を最適なものに設定し、フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークにも即座にレスポンスするスロットルリニアリティや、高回転のパワーユニットでありながらも幅広いパワーバンドを発生させることに貢献している。

走行中マシンが受ける風圧を積極的に利用しようと考えたのがこのダイレクト・エア・インテークである。カウルの横の小さなエアダクトから取り入れられる風の流入率は非常に

枚挙に暇のない試作テストを繰り返し、理想的な形状の軽量高剛性ピストンと侵炭処理を施したハイパーコンロッドを採用。さらにコンロッドのメタルを薄肉化するとともに、新開発の高強度のコンロッドボルトにより超高回転にしっかり対応している。

通常は吸気の濾過機能が考慮されていないエアクリーナーを、吸気デバイスとして積極利用するため、独自のバフフルプレートを採用。これは、エアクリーナーケース内に設けた隔壁の位置と穴の口径を絶妙にバランスさせることで、吸・排気バルブのオーバーラップ時のある特定の回転域で、ケース内に共鳴を発生させて内圧を高め、吸入効率を向上させる画期的な方式である。吸・排気効率の一層の向上を目指して、キャブレターをよりストレートに近づけた角度でセッティング。エアクリーナーから燃焼室に至る吸気経路をはば一直線とした。吸気経路の抵抗を大幅に減少させるこのストレートインテークは、高い充填効率を実現すると共に、CBR250RRのハイパワー化に大きく貢献している。さらに鍛えあげられた超高回転パワーユニットのために、ニューラントCVキャブレターを開発。従来、丸型であったバキュームピストンをT型のものへと変更し、これによりスロットルワークへの応答性が向上。また、各気筒の吸気を均等

化する不等長エアファンネル、バフフルプレート付きエアクリーナーケースとも相まって吸入効率が高まり、低・中速域の過渡特性の向上につながった。スポーツライディングを堪能するために、俊敏なレスポンスと分厚いトルクを獲得した。あらゆる走行状況のなかで、より人間の感覚に応える高性能を目指して、点火系はデジタルハイグナイター方式としている。各回転域においての点火時期を最適なものに設定し、フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークにも即座にレスポンスするスロットルリニアリティや、高回転のパワーユニットでありながらも幅広いパワーバンドを発生させることに貢献している。

走行中マシンが受ける風圧を積極的に利用しようと考えたのがこのダイレクト・エア・インテークである。カウルの横の小さなエアダクトから取り入れられる風の流入率は非常に

化する不等長エアファンネル、バフフルプレート付きエアクリーナーケースとも相まって吸入効率が高まり、低・中速域の過渡特性の向上につながった。スポーツライディングを堪能するために、俊敏なレスポンスと分厚いトルクを獲得した。あらゆる走行状況のなかで、より人間の感覚に応える高性能を目指して、点火系はデジタルハイグナイター方式としている。各回転域においての点火時期を最適なものに設定し、フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークにも即座にレスポンスするスロットルリニアリティや、高回転のパワーユニットでありながらも幅広いパワーバンドを発生させることに貢献している。

走行中マシンが受ける風圧を積極的に利用しようと考えたのがこのダイレクト・エア・インテークである。カウルの横の小さなエアダクトから取り入れられる風の流入率は非常に

化する不等長エアファンネル、バフフルプレート付きエアクリーナーケースとも相まって吸入効率が高まり、低・中速域の過渡特性の向上につながった。スポーツライディングを堪能するために、俊敏なレスポンスと分厚いトルクを獲得した。あらゆる走行状況のなかで、より人間の感覚に応える高性能を目指して、点火系はデジタルハイグナイター方式としている。各回転域においての点火時期を最適なものに設定し、フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークにも即座にレスポンスするスロットルリニアリティや、高回転のパワーユニットでありながらも幅広いパワーバンドを発生させることに貢献している。

走行中マシンが受ける風圧を積極的に利用しようと考えたのがこのダイレクト・エア・インテークである。カウルの横の小さなエアダクトから取り入れられる風の流入率は非常に

化する不等長エアファンネル、バフフルプレート付きエアクリーナーケースとも相まって吸入効率が高まり、低・中速域の過渡特性の向上につながった。スポーツライディングを堪能するために、俊敏なレスポンスと分厚いトルクを獲得した。あらゆる走行状況のなかで、より人間の感覚に応える高性能を目指して、点火系はデジタルハイグナイター方式としている。各回転域においての点火時期を最適なものに設定し、フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークにも即座にレスポンスするスロットルリニアリティや、高回転のパワーユニットでありながらも幅広いパワーバンドを発生させることに貢献している。



化する不等長エアファンネル、バフフルプレート付きエアクリーナーケースとも相まって吸入効率が高まり、低・中速域の過渡特性の向上につながった。スポーツライディングを堪能するために、俊敏なレスポンスと分厚いトルクを獲得した。あらゆる走行状況のなかで、より人間の感覚に応える高性能を目指して、点火系はデジタルハイグナイター方式としている。各回転域においての点火時期を最適なものに設定し、フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークにも即座にレスポンスするスロットルリニアリティや、高回転のパワーユニットでありながらも幅広いパワーバンドを発生させることに貢献している。

走行中マシンが受ける風圧を積極的に利用しようと考えたのがこのダイレクト・エア・インテークである。カウルの横の小さなエアダクトから取り入れられる風の流入率は非常に

化する不等長エアファンネル、バフフルプレート付きエアクリーナーケースとも相まって吸入効率が高まり、低・中速域の過渡特性の向上につながった。スポーツライディングを堪能するために、俊敏なレスポンスと分厚いトルクを獲得した。あらゆる走行状況のなかで、より人間の感覚に応える高性能を目指して、点火系はデジタルハイグナイター方式としている。各回転域においての点火時期を最適なものに設定し、フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークにも即座にレスポンスするスロットルリニアリティや、高回転のパワーユニットでありながらも幅広いパワーバンドを発生させることに貢献している。

走行中マシンが受ける風圧を積極的に利用しようと考えたのがこのダイレクト・エア・インテークである。カウルの横の小さなエアダクトから取り入れられる風の流入率は非常に

化する不等長エアファンネル、バフフルプレート付きエアクリーナーケースとも相まって吸入効率が高まり、低・中速域の過渡特性の向上につながった。スポーツライディングを堪能するために、俊敏なレスポンスと分厚いトルクを獲得した。あらゆる走行状況のなかで、より人間の感覚に応える高性能を目指して、点火系はデジタルハイグナイター方式としている。各回転域においての点火時期を最適なものに設定し、フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークにも即座にレスポンスするスロットルリニアリティや、高回転のパワーユニットでありながらも幅広いパワーバンドを発生させることに貢献している。

走行中マシンが受ける風圧を積極的に利用しようと考えたのがこのダイレクト・エア・インテークである。カウルの横の小さなエアダクトから取り入れられる風の流入率は非常に

化する不等長エアファンネル、バフフルプレート付きエアクリーナーケースとも相まって吸入効率が高まり、低・中速域の過渡特性の向上につながった。スポーツライディングを堪能するために、俊敏なレスポンスと分厚いトルクを獲得した。あらゆる走行状況のなかで、より人間の感覚に応える高性能を目指して、点火系はデジタルハイグナイター方式としている。各回転域においての点火時期を最適なものに設定し、フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークにも即座にレスポンスするスロットルリニアリティや、高回転のパワーユニットでありながらも幅広いパワーバンドを発生させることに貢献している。



人間とマシンは、どこまでひと

性とねじれ剛性、相互のバランスにある。横剛性をかせぐためには、単純にフレームの横断面を広くすればいいのだが、同時にねじれ剛性も上がってくる。しかし、このねじれ剛性はコーナリング中、路面からの突き上げなどの衝撃吸収に対処するため、ある一定のレベル以上の剛性はかえって邪魔なものとなる。そこでL.C.G. (Low Center of Gravity) ツインチューブフレームでは、幅広のメインチューブがパワーユニットをダイレクトにホールドすることで横剛性を上げた。とくに、軽量・小型化を誇るCBR250RRのパワーユニットと相まり、ねじれ剛性の適正化を促すと同時に、フレームの低重心化が図れ、マスの集中化にも貢献している。また、ニーグリップ部を絞り込んだ独特の形状をとるなど、スポーツマシンのフレームとしての様々な要求に、高次元で応えた骨格となっている。

乗る者の感性に忠実な「スーパーレスポンス・ハンドリング」を

イブより1°00'起こした。ホイールベースも従来より20mm短縮し、1,345mmとした。ステアリングヘッドの位置も従来より5mm低く設定。これらの基本的なレイアウトを度重なるテストのうえ決定した後、は、クッションユニット等の



性能がハンドリング特性を左右する。フロントフォークには $\phi 37$ mmの位置依存式RTFVⅢダンパーを採用。このダンパーは、通常の走行時には低い減衰力で快適な乗り心地を実現し、コーナリングなどでひとたび強いGがかかったときには、リアルタイムに高い減衰力を発揮して、スポーツライディングを支えてくれる。快適性と操縦性の向上という相反する要素をわず

支える“ダブル装置。その卓越した運動性能のためのアライメントは、まずキャスト角を24°00'と設定し、従来タ

大きく、前面からマシンが受ける走行風の約40%にもものぼる。そこで取り入れた空気は、燃料の冷却と燃焼のための新気導入促進やカウル内の掃気などをおこなっている。CBR250RRは4-2-1タイプのエキゾーストパイプを採用。各気筒ごとのパイプを小径化して排気の流速を上げ、低・中速域のトルクアップに貢献。また集合部分からサイレンサーへとむかうパイプの取り回しをよりストレート化し排気抵抗を減少。新たにアルミサイレンサーを装着するとともに、エキゾーストパイプをより重心位置へと近づけてのレイアウトがマスの集中化にも貢献した。徹底的に計算しつくした排気脈動効果によるハイパワーと、爽快なエキゾーストサウンドを実現している。

コンピュータ解析で得た多くのデータをもとに開発した“ダブルアール”のための新しい骨格。このフレームには、しなやかでキレのある乗り味を求めた。その鍵は、フレームの横剛

化する不等長エアファンネル、バップルプレート付きエアクリナーケースとも相まって吸入効率が高まり、低・中速域の過渡特性の向上につながった。スポーツライディングを堪能するために、俊敏なレスポンスと分厚いトルクを獲得した。あらゆる走行状況のなかで、より人間の感覚に応える高性能を目指して、点火系はデジタルイグナイター方式としている。各回転域においての点火時期を最適なものに設定し、フルランジスタ方式の正確かつ強力な着火とも相まり、全域にわたり燃焼効率が向上。ライダーの微妙なアクセルワークにも即座にレスポンスするスロットルリニアリティや、高回転のパワーユニットでありながらも幅広いパワーバンドを発生させることに貢献している。

走行中マシンが受ける風圧を積極的に利用しようと考えたのがこのダイレクト・エア・インテークである。カウルの横の小さなエアダクトから取り入れられる風の流入率は非常に





人間とマシンは、どこまでひとつになれるのか。

性とねじれ剛性、相互のバランスにある。横剛性をかせぐためには、単純にフレームの横断面を広くすればいいのだが、同時にねじれ剛性も上がってくる。しかし、このねじれ剛性はコーナリング中、路面からの突き上げなどの衝撃吸収に対処するため、ある一定のレベル以上の剛性はかえって邪魔なものとなる。そこでL.C.G. (Low Center of Gravity) ツインチューブフレームでは、幅広のメインチューブがパワーユニットをダイレクトにホールドすることで横剛性を上げた。とくに、軽量・小型化を誇るCBR250RRのパワーユニットと相まり、ねじれ剛性の適正化を促すと同時に、フレームの低重心化が図れ、マスの集中化にも貢献している。またニグリップ部を絞り込んだ独特の形状をとるなど、スポーツマシンのフレームとしての様々な要求に、高次元で応えた骨格となっている。

乗る者の感性に忠実な「スーパーレスポンス・ハンドリング」を



支える「ダブル装置」の卓越した運動性能のためのアライメントは、まずキャスト角を24°00'と設定し、従来タ

イプより1°00'起こした。ホイールベースも従来より20mm短縮し、1,345mmとした。ステアリングヘッドの位置も従来より5mm低く設定。これらの基本的なレイアウトを度重なるテストのうえ決定した後は、クッションユニット等の



Low Center of Gravity Twintube Frame

性能がハンドリング特性を左右する。フロントフォークには $\phi 37$ mmの位置依存式RTFV IIIダンパーを採用。このダンパーは、通常の走行時には低い減衰力で快適な乗り心地を実現し、コーナリングなどでひとたび強いGがかかったときには、リアルタイムに高い減衰力を発揮して、スポーツライディングを支えてくれる。快適性と操縦性の向上という相反する要素をわず

100mmのショートストロークのなかで両立。同時に、より低く、コンパクトなフロントまわりを実現したダンパーユニットなのである。リアでは定評のプロリンクサスペンションとプリロードアジャスターを備えたCIVS IIIダンパーが、安定したリアタイヤのトラクションを発揮させる。さらに高剛性、軽量化を達成したガルアームを新採用。これによりエキゾーストパイプをより内側(重心位置付近)へ配置でき、マスの集中化なども促す理想的な排気管の取り回しに貢献している。多種多様なライダーの広範囲な走行条件に応える、逞しい足回りを誇っている。

さらに充実したストップパワース。ブレーキはフロントに大径 $\phi 276$ mmの油圧式ディスクをダブルでフローティングマウントしている。またリアにも油圧式ディスクのブレーキを配備した。フィールのいいタッチと絶妙なコントロールビリティを達成している。

「スーパーレスポンス・ハンドリング」を実践するため、新たに前後タイヤをラジアル化。フロントには110/70R17 54H、リアには140/60R17 63Hのサイズを履いた。またホイールにはアルミ製の軽量6本スポークを新たにチョイス。これによりマスの集中化と路面追従性を向上させ、軽快性をスポイルするホイール・ジャイロの抑制をも図っている。

●大容量5.5リットルのエナジーリチウム電池。タンデムシート・ヒンジ開閉式で使い勝手も向上。●折りたたんだときにはサイドグリップとなる収納式のピリオンステップを採用。●操作性を向上させた同軸チェンジペダル & ステップ類。●被視認性を高めた新形状の大型ウインカー。



NEW CBR250 RR

■パールクリスタルホワイト×ファイティングレッド



■グラニットブルーメタリック×シードシルバーメタリック



SPECIFICATIONS

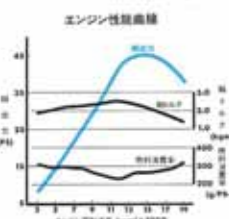
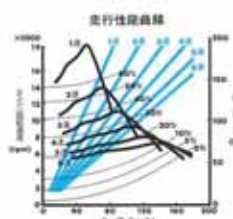
型式	MC22
全長 (mm)	1,975
全幅 (mm)	0,675
全高 (mm)	1,080
軸距 (mm)	1,345
最低地上高 (mm)	0,135
シート高 (mm)	0,775
車両重量 (kg)	152
乾重量 (kg)	142
乗車定員 (人)	2
燃費 (km/ℓ)	40.0 (50km/h実地走行テスト値)
最小回転半径 (m)	2.9
エンジン型式	MC14E・水冷4サイクルDOHCバルブ4気筒
総排気量 (cc)	249

内径×行程 (mm)	48.5×33.8
圧縮比	11.5
最高出力 (PS/rpm)	45/15,000
最大トルク (kgm/rpm)	2.9/12,000
キャブレター型式	VP20
始動方式	セルフ式
点火装置形式	フルタイム電子式バッチリ点火
潤滑方式	圧油潤滑装置式
燃料消費量 (ℓ/h)	2.7
燃料タンク容量 (ℓ)	13
クラッチ形式	逆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
チェーン (mm)	89
キャスト (度)	24° 00'

変速比	1速 2.733
	2速 2.500
	3速 1.590
	4速 1.333
	5速 1.153
	6速 1.035
減速比 (1次/2次)	2.966/3.058
タイヤサイズ	前 110/70R17 54H
	後 140/60R17 63H
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 フォークスリット
フレーム形式	スイングアーム (プロリンク) 式
	バックボーン

DRIVING PERFORMANCE CURVE

ENGINE PERFORMANCE CURVE



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

●定価は定めた試験条件のもとでの値です。したがって、走行時の気象、道路、車両、整備などの諸条件により異なります。

※価格には保険料・税金(消費税を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれていません。※速度警告灯装着車もタイプ設定してあります。(10,000円高)

※本仕様は改良のため予告なく変更する場合があります。※車体色は印刷のための実物と多少異なる場合があります。※PRO-LINKは、本田技研工業株式会社の登録商標です。※カウルは、本田技研工業株式会社の登録商標です。

メーカー希望小売価格 ¥599,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

We Like Bikes. バイクが好きだから、セーフティライド。

●ヘルメットを正しくかぶりましょう。 ●点検整備を忘れずに行ないましょう。 ●安全のため改造はやめましょう。 ●心にゆとりをもてるスピードで走りましょう。 ●カーブ・交差点ではスピードをひかえめに。 ●道越しは余裕をもって。 ●よく見る、見られるため、昼間でもヘッドライト点灯走行を。

●バイクには、バイクにふさわしい服装で乗りましょう。

ライディングに求められる服装は、まず機能に徹していることです。道路上でよく目立ち、身体にフィットした長袖、長ズボンで、運転しやすく動きやすいものを選びください。ヘルメットのあごひもをしっかりしめ、手袋も忘れず。

●愉快なバイクライフに1枚。いつでもどこでも使えるH・A・R・Tメンバーズカードがお役に立ちます。

バイクに乗るたび、きっと新しい楽しさを見える。H・A・R・Tは、バイクライフを心からエンジョイしたい人たちのために、特典やイベントをいろいろ用意したホンダのライダーズクラブです。DC/VISA、ユースホステルとのジョイントで使いみちもアップ。いつでもどこでも使えるようになったH・A・R・Tメンバーズカード。これ1枚で、キミのバイクライフはグッと充実。お申し込み、お問い合わせはお近くのH・A・R・T加盟ホンダ二輪販売店へどうぞ。

●HMS (ホンダ・モーターサイクリスト・スクール)で確かな技術と安全運転の知識を習得しませんか。

ライディングの基本マナーを徹底的に身につけ、さらに上のクラスの二輪車をめざしたい……そんなライダーのために交通教育センター(レインボー)横浜と、交通教育センター(レインボー)浜松、鈴鹿サーキット交通教育センター、交通教育センター(福岡)にHMSがあります。ここでは経験豊かな専門のインストラクターが確かな技術と安全運転の知識を納得のいくまで指導いたします。お申し込み、お問い合わせはお近くのホンダ二輪販売店へどうぞ。

●バイクの「ライディング・アドバイザー」があなたの近くにいます。

ホンダ安全運転普及指導員はバイクを安全、快適にお乗りいただくためのセーフティアドバイスや運転技術をお教える、バイクの「ライディング・アドバイザー」です。バイクに関することなら何でもご相談ください。あなたのお近くのホンダ二輪販売店で、ホンダ安全運転普及指導員がお待ちしています。

●より楽しく安全なバイクライフのために、ホンダでは「HSR (ホンダ・セーフティ&ライディング) プラザ」づくりを全国にすすめています。

実践的カリキュラムで、しっかりしたライディングテクニックと安全の知識が身につくスポーツライディング・スクールをはじめ、話題のニューマシンの展示試乗会やバイクを使っている遊びなど、イベントがどっさり「HSRプラザ」。さらにはコースの個人使用もOK。ここはバイク好きなキミたちのための気軽な広場です。いま「HSRプラザ」は東京、大阪をはじめ、全国各地にその輪をぐくぐく広げています。

参加のお問い合わせ、お申し込みは「HSRプラザ」所在地のホンダ二輪販売店へどうぞ。

お求めやすく便利な
《ホンダクレジット》をご利用ください。



わずかな現金とかんたんな手続きで、ホンダのバイクがお求めいただけます。

ホンダカード

ホンダカードをおもにもなり、キャッシュレスで、全国のホンダカード加盟店のホンダ製品及び用品の購入、車検等に、総額100万円(利用限度額)までご利用になれます。また、簡単な手続きで分割払いもできます。JCBホンダカードは、さらに国内外合わせて155万店のJCB加盟店(全国各地のホテル、デパート、専門店、ガソリンスタンドなど)でもご利用いただけます。

●お問い合わせは、ホンダ販売店(加盟店)へお気軽にどうぞ。

「もっと楽しく、安全なライディング」ホンダは実践します。



●ホンダ・セーフティ・ライディング・アドバイス

ホンダでは、ただいまスポーツバイクをお買い上げの皆様にも「セーフティ・ライディング・アドバイス」を実施中。キミもトライしてみませんか。



●ホンダ・スポーツ・ライディング・スクール

ガードナーをはじめとするトップライダーの助言のもとに

カリキュラムが作成された「スポーツ・ライディング・スクール」。“急加速からのフルブレーキング”など、腕に覚えのあるライダーに十分に手応えある実践的内容です。全国で開催していますので、ふるってご参加ください。



バイクは昼間もライト・オン!

- ①昼間のライト・オンはロービームでね!
- ②「パッチリ」チェックはこまめにしようね!

静かにやさしく、いい運転。 ●やめよう、マフラーの不正改造! ●いつでもどこでも、絶対しない空ぶかし!

マフラーの芯をぬいたり、マフラーを切ったり、マフラーをはずしたり、レース用のマフラーに付けかえたりする不正改造は、騒音のもと。みんなに迷惑をかけてしまいます。

HONDA

本田技研工業株式会社
〒107 東京都港区南青山2-1-1 TEL (423)1111

※本カタログの内容は1990年3月現在のものです。



スポンサーステッカーⅠ
08308-KV300 ¥3,500
サーキットを駆け回るワークスマシンのイメージをそのままに、カウルを飾るスポンサーステッカー(11種×2)



ステッカーキット
08308-KV300 ¥1,000
自分のチームや血連型をアルファベットの入れる、国籍マークを貼る。気分はワークスレーサー。



プロテクターシール
08309-KAF100 ¥1,300
ネットバンなどの接触によるカウルの損傷を防ぎます。航空機のコーションデザインをイメージした透明素材のステッカー。

実用性をもった
美的センスである。

CBR250RR

ACCESSORIES

RHEOS RR103 ¥39,000

■規格/JIS C種、MFJ公認、SHELL'SC 内装/吸汗性、フィット感に優れたトリコットメッシュ ■シールドカバー/剛性を考慮したスクリュ-2本支持方式 ■シールド/キズのつきにくいポリカーボネイトハードコート仕上げ、広い視野を確保する3次曲面、高い強度の2mm厚シールド ■フルベンチレーションシステム ■径積の25mm幅アゴひも
●カラー/トリコロール、ミディアムグレーメタリック
●サイズ/M、L、XL ●ノーズカバー標準装備



CBR250RRアクセサリー装着車



タンクパッド
08112-KV300 ¥2,500 (取付時間: 1H)
ニードリッパを的確にフローするラバー製タンクパッド。



タンクパッドⅡ
08P61-KAZ-010 ¥1,500 (取付時間: 1H)
ファスターなどによるタンクの損傷を軽減します。また、密着しても使えるので、応用がききます。



フェアリングプロテクターセット(8個)
08144-MR800 ¥1,800
カウルの損傷を軽減します。スバルタンなイメージを演出。



メンテナンススタンド
08163-KT810 ¥6,700
クイック&スムーズにリフトアップ、マシンのメンテナンスやグリーンアップがしやすくなります。



