

HONDA®

新登場

CBX250RS

パワフルに。テイストフルに。走りのスーパーシングル。





放射状4バルブ方式燃焼室

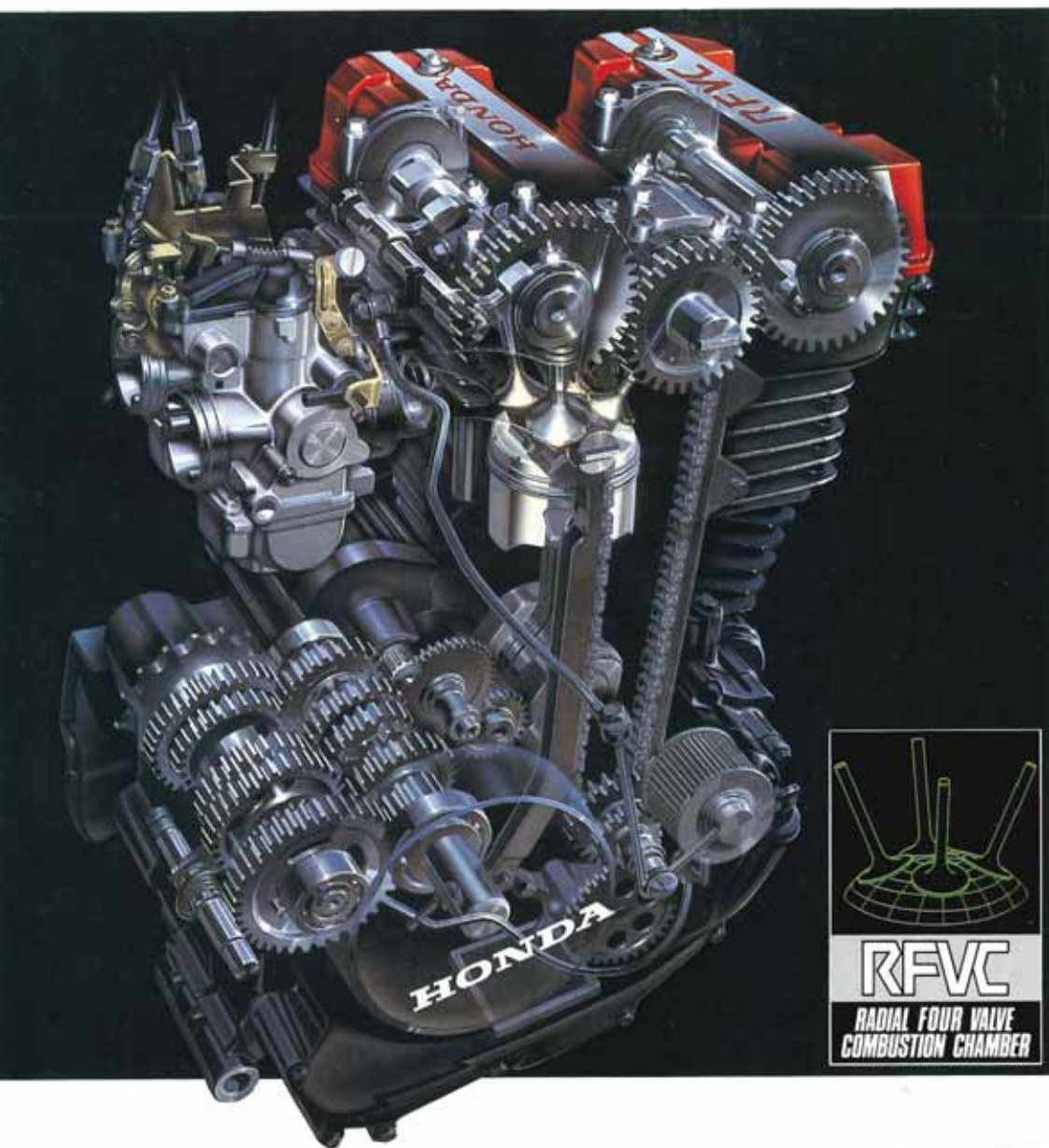
独創のテクノロジーが鼓動する〈RFVC〉ツインカム・シングル。
そのパフォーマンスは新しいシングル時代を創造した。

NEW POWER NEW TASTE

パワフルに。テイストフルに。シングルの「味わい」を深め、シングルの「走り」を光らせた。スーパーシングルCBX250RS。革新の〈RFVC〉ツインカム・エンジン搭載。シングル独特の鼓動のなかに力強いパワーがある、トルクがある。しかも低燃費。加速性能はもちろん迫力を増している。乗りやすく、取りまわしにすぐれた軽い車体設計。そしてマシンコンセプトを明確に示す実力装備の数々。正統派ライダー待望のニューシングル、いま、ロードへ。



全域におよぶビッグパワー&ビッグトルク。 シングルスポーツを革新した〈RFVC〉ツインカム・エンジン。



かつてこれほどのパフォーマンスを身につけた4サイクル・シングルがあったらどうか——〈RFVC〉ツインカム・シングル。4サイクル・シングルの先駆者である本田は、理想の燃焼効率、吸・排気効率を求め、至難とされた放射状配置4バルブ、半球型燃焼室にチャレンジ。画期的エンジン〈RFVC〉シングルを自らの手で完成させた。さらにオンロードでの動力性能を際立たせるためDOHCシステムを採用。そのすぐれたバルブ追従性は燃焼効率、吸・排気効率の良さとあいまって高回転・高出力を達成している。全域におよぶパワフルでトルクに満ちた走り。しかもクラス最高の低燃費58km/ℓ (50km/h定地走行テスト値)を実現。むろん、ライダーを魅了する鼓動感はシングルならではの味。だが、そのパフォーマンスからは、かつてのシングルイメージを探し出すことは難しい。

最高出力 **30ps / 9,500rpm** 最大トルク **2.4kg-m / 8,000rpm**

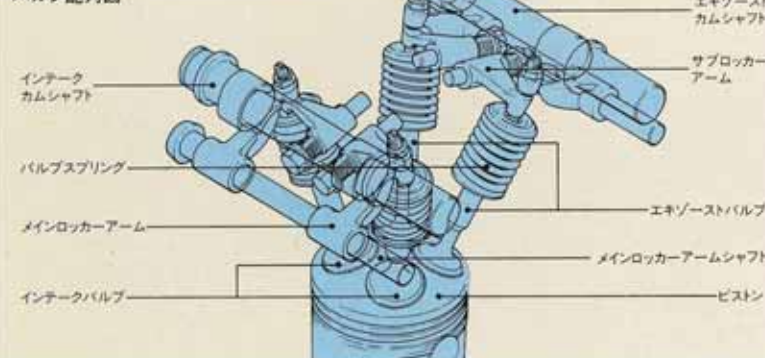
独創のサブロッカーアームが、4バルブでは不可能とされた半球型燃焼室を現実のものとした。



4サイクルエンジンにおいて、燃焼効率を高めるには燃焼室の表面積をできる限り小さくすれば良い。当然、その理想的な形は半球型とされる。しかし従来の

4バルブシステム、吸・排気ではバルブを平行に配置するため半球型燃焼室は望めない。そこで4本のバルブを球面に沿わせた放射状配置に着目した。しかし、従来のロッカーアームで放射状配置のバルブを直接駆動させると、バルブステムエンドとロッカーアームの間に横方向の分力が発生し、高回転域でのトラブルの原因となる。これを解決したのがサブロッカーアームという独創的なアイデアである。カムシャフトと平行する支点を持つロッカーアームに斜めに交差するサブロッカーアームを設置。ここでバルブ

バルブ配列図



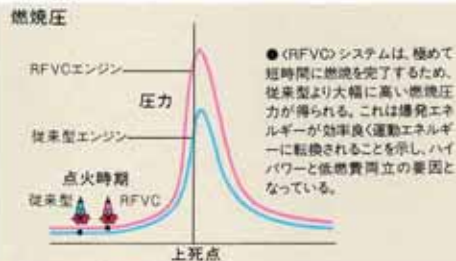
を押し下げる力を変換させている。これにより、4本のバルブは通常と変わらなくスムーズに作動。放射状配置4バルブ、半球型燃焼室を現実のものとしてハイパワーと低燃費という要求を高いレベルで満たしている。

〈Radial Four Valve Combustion chamber〉システム。それは理想の燃焼効率を実現するとともに、吸・排気効率を高めるビッグバルブをもたらした。

もともと4バルブシステムは、大きなバルブ面積を得て吸・排気効率を高めている。〈RFVC〉システムでは、半球型燃焼室の球面に沿って放射状(ラジアル)にバルブを生やし、よりバルブサイズを拡大することができる。従来のエンジンよりボア径が小さくなったにもかかわらずバルブ径はアップ。吸・排気効率を一段と高め、ハイパワー化に大きく貢献している。しかも燃焼室の中心から放射状にレイアウトされた吸・排気ポートは通気抵抗の小さいスムーズな形状とあいまって、瞬時にガス交換を完了。燃焼室への充てん効率を飛躍的に高めている。またRFVCをDOHCシステムと組み合わせることにより、そのメリットをさらに高めることができた。これらの写真のようにプラグは2本のカムシャフトの間から、シリンダーヘッドのセンターに垂直にセットすることができる。このため、火花の中心が燃焼室の中心とほぼ一致。火炎伝播距離が均一化し、異常燃焼が発生しにくく、き



燃焼圧

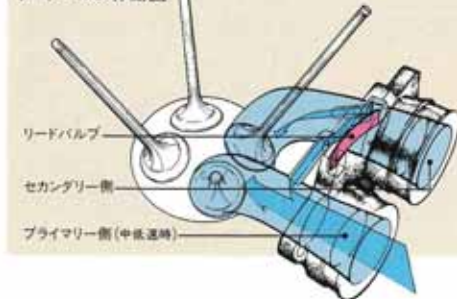


わめて高い燃焼効率をもたらしている。10.5にもおよぶ高圧縮比もその結果。さらに吸・排気ポートの形状が、燃焼室の中心に向っているため、吸気行程時に強いスワール(渦流)が発生。均一な密度の混合気をつくり出すとともに、火炎伝播スピードを一層速めている。すぐれた吸入効率を発揮。

デュアルインテーク・キャブレターが、〈RFVC〉ツインカムを強力にサポート。

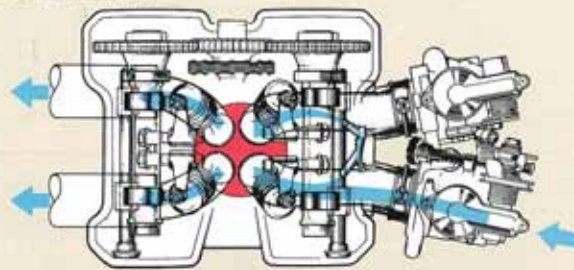
一般的にピークパワーを優先するなら多量の混合気を送り出せるボア径の大きいキャブが良い。ただし中・低速域でのレスポンスが犠牲になってしまう。一方、小径キャブの場合には、中・低速域ですばやいピックアップが得られる。ハイパワーを望むことはできない。このそれぞれの特性を巧みに両立させたのがデュアルインテーク・キャブレターである。2つのインテークポート各々に異なる機能を果たすキャブレターを設け、スロットル開度に応じ、つねに最適な混合気を供給する。アイドリングから低速域まではプライマリー側のキャブレターのみが作動。小径キャブならではのすぐれ

リードバルブ作動図

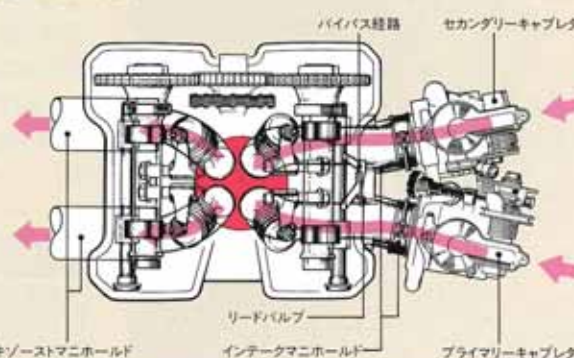


デュアルインテーク・キャブレターのはたらき

●中低速域での混合気の流れ



●高速域での混合気の流れ



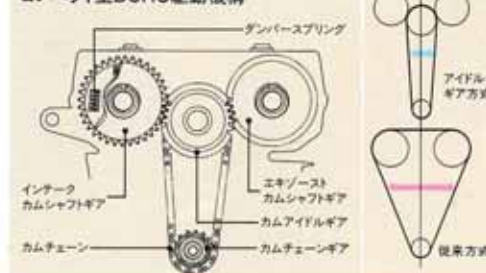
たピックアップを発揮する。そしてスロットル開度が一定のレベルを超えるとセカンダリー側のキャブレターも開き始め、多量の混合気を供給。大径キャブと同じようにハイパワーを得ることができる。さらに2つのインテークマニホールドの間に、混合気のバイパス系路を設定。プライマリー側のキャブレターのみが作動している時、わずかな混合気を流し、セカンダリー側のマニホールドに既燃焼ガスの逆流を防ぎ、安定したアイドル回転と超低速域からの敏感なレスポンスを実現している。キャブレターは2個とも信頼性の高いピストンバルブ式のPH型。しかも本体は軽量アルミダイキャスト製。



スリム&コンパクト設計のDOHC駆動機構。

高回転・高出力を得るために採用されたDOHC機構もまた、スリム&コンパクトというシングルコンセプトに忠実な設計である。その特長はインレット側のカムシャフトとエキゾースト側のカムシャフトの間にアイドルギアを設け、各カムシャフトギアを駆動させていること。これにより、2枚のカムシャフトギアを回す方式に比べ、カムチェーンは1枚のアイドルギアを回すだけですみ、エンジンの大幅なコンパクト化に成功している。しかもカムシャフトギアは2枚合わせてスプリングを内蔵。バックラッシュメカ音防止も配慮されている。またチェーンテンショナーは、コンパクトなローラータイプのワンウェイクラッチ方式を採用。メンテナンスフリーも果している。

コンパクト型DOHC駆動機構



軽く、スリムな車体。 正統派ライダーの選択眼にかなう充実の装備。



〈RFVC〉ツインカムによって、類いまれな動力性能を得た。あとは、スペックでは表現しきれない深い味わいの追求である。もちろん、〈RFVC〉ツインカムが生むハイパフォーマンスをフルに引き出す、軽量、コンパクト、スリム、しかもベストバランスされた車体設計を前提としている。スタイリング然り。足まわり然り。たとえばニューデザインの太径スポークホイール。徹底軽量というテーマを高い次元でクリアしながら、大胆な個性を主張している。ロードで鮮やかなフットワークを示す走りのスーパーシングルはまた、走るたびに愛着を増していくバイクでもある。

SLIM. SIMPLE. COMPACT.

あくまで乗りやすく、取りまわしにすぐれた、

軽量129kg^(乾燥重量)の車体設計。

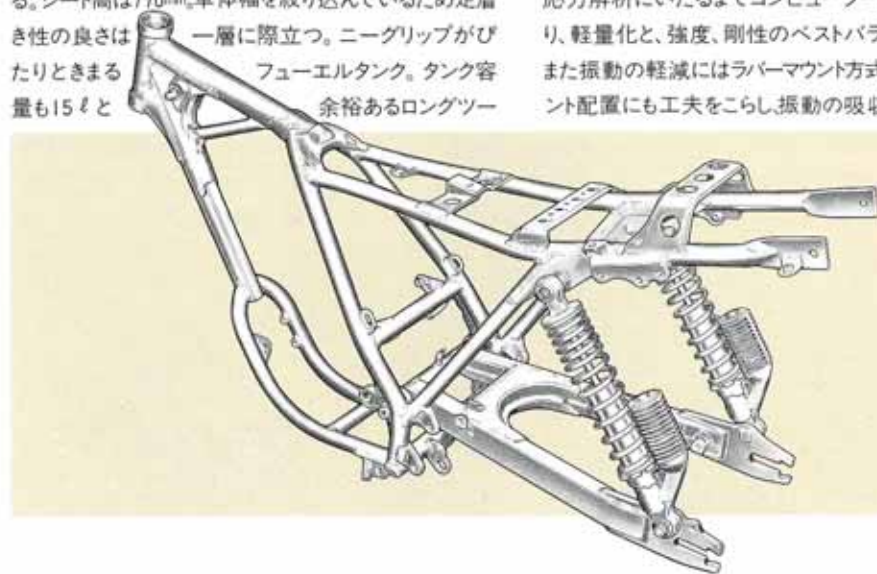
美しいリアビューに象徴される、コンパクトでシンプルに構成されたスタイリング。それは細部にわたり徹底した軽量化を図り、乾燥重量129kgというライトウェイトを実現している。パワーウェイトレシオ4.36kg/PSが示すとおり、〈RFVC〉が生む動力性能をフルに引き出している。シート高は770mm、車体幅を絞り込んでいるため足着き性の良さは一層に際立つ。ニーグリップがびたりときまるフューエルタンク。タンク容量も15ℓと余裕あるロングツー

リングを可能にしている。深いバンク角は軽い車体とともに俊敏なコーナリング性能をもたらしてくれた。

新設計セミダブルクレードルフレーム。

軽量化と、強度、剛性のベストバランスを達成した。

シングルマシンにふさわしい、ソリッドな操縦性をもたらすセミダブルクレードルフレーム。ダウンチューブは剛性の高い角型。フレーム全体も基本構造から、強度、応力解析にいたるまでコンピューターを導入。これにより、軽量化と、強度、剛性のベストバランスを達成した。また振動の軽減にはラバーマウント方式を採用。また、マウント配置にも工夫をこらし振動の吸収性を高めている。





イメージ、精悍。丸型3連メーター。

追随性の良い電気式タコメーターをセンターに、両サイドに各々、スピードメーター、燃料の残量がひと目でわかる便利なフューエルメーターをセットした。スポーツマインドに応える精悍なイメージ。もちろん、見やすさ、読みやすさを最重視。スイッチ類は左右のハンドル手元に集中。ハンドルロック内蔵のコンビネーションスイッチをはじめ、ライダーへの配慮は心憎いばかり。

作動性の良いフロントフォーク。

フロント油圧式ディスク、

デュアルピストンキャリバーを装備。

ダンピング性能、作動性ともにすぐれたフロントフォーク。



スポーツ走行に最適なセッティングが俊敏なフットワークを生み出している。また、軽量フラットディスクの油圧式ディスクブレーキにはデュアルピストンキャリバーを装着。微妙なブレーキコントロールにも適確に作動する。シングルにふさわしい足まわり。

リザーバータンク付F.V.Q.リアダンパー。

CBX250RSはシングルにふさわしい脚力とスタイリングを重視してコンベンショナルな2本サスを採用した。クッションはF.V.Q.ダンパー。もちろん、その性能は広く実証済み。ダンパー内のピ

ストンスピードを感圧バルブがキャッチするF.V.Q.ダンパーは、路面や走行速度によって絶えず変化する衝撃力に応じ、その減衰力特性も2段階に切り変わる。しかもリザーバータンクを得て、苛酷なライディングにもコンスタントなダンピング性能を発揮する。またリアフォークには剛性の高い角型断面鋼管を採用。



軽量アルミ中空リム、

偏平断面を持つ太径スポークホイール。

個性は大胆に。軽量化は細心。

グラム単位で追求した軽量化はここでも徹底を極めた。まず、軽量アルミ中空リム。リム幅をワイドに取り、迫力を増したフランジの内部は、さらに徹底した肉抜きが



ほどこされた。そして偏平断面を持つ太いスポーク。スポークホイール本来のしなやかさをそのままに、外観イメージもこれまでとは異なる印象をあたえている。さらにスポーク本数を最小限に省き、軽量化をはかり、かつメンテナンス性にも寄与している。



充実した装備・仕様。味がある。個性がある。

●大光量を誇る、60W/55Wのハロゲンヘッドライト。シングルの“顔”は、やはりオーソドックスな丸型。

●高速走行時にも映像ブレの極めて少ないバックミラー。

●チョークレバーは操作しやすいようハンドル手元式。

●エアロダイナミクスデザインのフロントフェンダーには、ネジレ剛性を高めるスタビライザーを装着。

●クロームメッキをほどこしたショートカット・メガホン型デュアルマフラー。力感あふれるサイドビューを構成。

●リアカウルと一体デザインのテールライト、シンプルながら視認性も高い。

●ドライブチェーンはメンテナンスのラクなのびの少ないシール付。

●足元から徹底軽量、アルミ製のステップホルダー。

●便利なプッシュ式フューエルキャップ、自動錠錠。

●音色の良いダブルホン。

●ハイグレードな電装品に対応して、大容量のACジェネレーターを装備。



●キャンディアラモアナレッド



●パールシェルホワイト



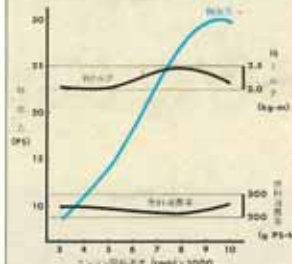
CBX250RS 標準現金価格 ¥368,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

※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実物と多少異なる場合があります。
※定価は消費税は含まれていない価格です。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。

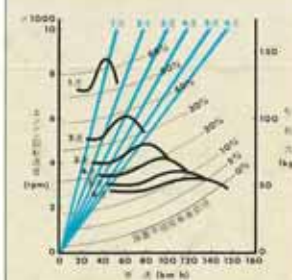
SPECIFICATIONS

型式	MC10	点火方式	無接点式 CDI
全長 (mm)	2,020	潤滑方式	圧送潤滑併用式
全幅 (mm)	0,745	潤滑油容量 (ℓ)	2.0
全高 (mm)	1,060	燃料タンク容量 (ℓ)	15
軸距 (mm)	1,360	クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング
最低地上高 (mm)	0,175	変速機形式	常時噛合式 5 段リターン
シート高 (mm)	0,770	変速比	1 速 2.923
車両重量 (kg)	142		2 速 2.000
乾燥重量 (kg)	129		3 速 1.550
乗車定員 (人)	2		4 速 1.304
燃費 (km/ℓ)	58 (50km/h 定地走行時値)		5 速 1.125
登坂能力 (tanθ)	0.46 (約 25 度)	6 速 1.000	
最小回転半径 (m)	2.3	減速比	2.826
エンジン型式	MC10E	キャスト (度)	27°00'
排気量 (cc)	249	トレール (mm)	98
内径 × 行程 (mm)	72.0 × 61.3	タイヤサイズ	前 90/90-18 51S 後 110/90-18 61S
圧縮比	10.5	ブレーキ形式	前 油圧式ディスクブレーキ 後 機械式リレーディングブレーキ
最高出力 (PS/rpm)	30/9,500	懸架方式	前 テレスコピック 後 スイングアーム
最大トルク (kg-m/rpm)	2.4/8,000	フレーム形式	セミダブルクレードル
キャブレター型式	PH02		
始動方式	セルフ式		

エンジン性能曲線



走行性能曲線



Hello! Good Rider

身につけよう。安全走行のためのルールとマナー。

●ヘルメットを正しくかぶりましょう。

ヘルメットはJIS、Sマークつきのものを正しくかぶり、あごひもはキチンとしめましょう。あみだ・目深にかぶると危険です。同乗される方も、ヘルメットは必ずかぶりましょう。

●点検整備を忘れずに行ないましょう。

快適なライディングは、手入れの行き届いたバイクから生まれます。乗る前には必ず点検整備を。ぜひ習慣づけてください。

●安全のため改造はやめましょう。

バイクの構造や機能に関する改造は、法律に触れることはもちろん、操縦性を悪化させたり、排気音が大きくなり、ひいてはバイクの寿命を縮めることになります。バイクは正常な状態で乗りましょう。

●バイクには、バイクにふさわしい服装で乗りましょう。

ライディング時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、長ズボンが好ましく、運転しやすく動きやすいものをお選びください。

●HMS (ホンダ・モーターサイクリスト・スクール) で、安全運転の知識と確かな技術を習得しましょう。

乗車技術の級別審査にチャレンジし、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、鈴鹿サーキットと、交通安全センター「福岡」、埼玉県桶川の「レインボー」、交通安全センター「レインボー」(浜松)に「HMS」があります。ここでは専門のインストラクターが直接指導に当たり、幅広い技術と知識のレッスンをこなしています。また、毎月お近くの会場(全国150会場)では、一日コース「1 DAY HMS」も開催されています。いずれも受講のお申し込みは最寄りのホンダ販売店もしくは各支店のホンダ安全運転普及本部・地区事務局へどうぞ。

●ホンダ・デイトランド「走れる展示場」。

バイクとデート/そんな楽しい気分がバイクにお乗りいただけるのが、ホンダ・デイトランド「走れる展示場」です。ファミリーバイクからスポーツバイクまでが常時待機。乗って、走って、比べて、納得のいく一台が選べいただけます。詳しくはお近くのホンダ販売店へお問い合わせください。

●素晴らしいライダー仲間「セーフティクラブ」。

●安全速度で走りましょう。

バイクの性能や自分の運転技術、そして路面状況や天候条件に合わせて、ゆとりある速度で走りましょう。

●カーブではスピードをひかえめに。

スピードオーバーでカーブに入ると、大きくふくむことがあります。カーブには十分にスピードを落として入りましょう。

●追越しは余裕をもって。

遠くに見えても、対向車は約2倍の速度で追ってきます。十分な余裕をとって、安全を確かめてから追越ししましょう。

●早朝・夕方の「ヘッドライト早め点灯」を。

早朝や夕方の走行は、周囲の暗さにとけこんで、他の車から確認されにくくなります。早めにヘッドライトを点灯して、できるだけ目立つようにしましょう。

仲間と行くツーリングの楽しさは格別です。セーフティクラブは、安全運転の知識と技術を、楽しい活動の中で向上させるクラブです。どなたでもご入会いただけます。なお、ホンダ販売店、ホンダSFでは、同クラブ結成のお手伝いもいたしております。

●目で見える安全運転「SAFETY2&4」(ツーランドフォー)。安全運転の技術と知識を、見て読んで身につける楽しい月刊誌「SAFETY2&4」。購読のお申し込みは、お近くのホンダ販売店、ホンダSFへ。

●バイクの「何でも博士」が、あなたのお近くにいます。

安全運転普及指導員は、安全な乗り方や運転技術・知識を身につけた、いわばバイクの「何でも博士」です。あなたのお近くのホンダ販売店やホンダSFで、安全運転普及指導員がお待ちしています。

●バイクの(安全運転)に関するお問い合わせは、各支店のホンダ安全運転普及本部・地区事務局へどうぞ。

●安心のサービスネット——ホンダSFは全国約210ヵ所。

ホンダSFは全国ネットですから、ツーリングのときでも安心して点検・整備が受けられます。

●ふれあいの場所——ホンダSR。

二輪車、四輪車、発電機、船外機などホンダが誇る新製品を一堂に展示している、すてきなショールームです。ぜひ一度お立ち寄りください。SRは各支店所在地(但し、北海道を除く)にあります。



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。

わずかな頭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。(クレジットカードは別料金)



HONDA
本田技研工業株式会社
東京都渋谷区神宮前6-27-8

お問い合わせは左記の販売店、または下記へどうぞ。

東京支店 〒150 東京都渋谷区神宮前6-27-8 ☎03(498)3251
名古屋支店 〒460 名古屋市中区千代田1-7-2 ☎052(261)2671
大阪支店 〒530 大阪市北区南堀町7-31 ☎06(313)1171
九州支店 〒812 福岡市博多区祇園町8-7 ☎092(291)5131
仙台支店 〒980 仙台市土樋1-11-2 ☎0222(251)6171
北海道支店 〒060 札幌市中央区北1条西7-1 ☎011(251)9231

CBX250RS-K-309S



CBX250RS

アクセサリ

個性が広がる。スーパーシングルロード。

ミニカウル

スポーツカウル



CBX250RS アクセサリー装着車

CBX250RS

スポーツラン&ロングラン。自在の走りにオリジナルアクセサリー。

●標準価格には取付費用が含まれておりません。



ミニカウル 08154-KE500A (ホワイト)・08154-KE500B (レッド)
(取付時間0.2H) 標準価格 ¥10,000
個性的な丸型ヘッドライトとインテグレートするコンパクトなデザイン。
フロントビューはまさにスーパーシングルイメージです。



スポーツカウル 08157-KE500A (ホワイト)・08157-KE500B (レッド)
(取付時間0.2H) 標準価格 ¥14,000
スポーツごころを刺激するシングルシート風カウル。着脱式なので
タンデムへのチェンジも簡単、小物類もワンタッチで収納できます。



タンクバッグ 08168-KE700A 標準価格 ¥11,000
軽量で、防水加工のツーリング用バッグ。
バッグ本体はワンタッチで着脱できます。



リアキャリア 08153-KE500 (取付時間0.3H) 標準価格 ¥8,500
CBX250RSのボディラインにフィット。
スリム&ブラックのフォルムがいちだんと精悍に。



ボディカバー 08361-MA600A 標準価格 ¥6,800
走りを楽しんだあとは愛車へのいたわりを。
紫外線、雨、風、ホコリから守ります。

エアロダイナミクスを追求したホンダオリジナルヘルメット



R41 標準価格 ¥39,500

- 高速での直進安定性を向上させるフロント&リアの一体スポイラー
- ヘルメット内にフレッシュなエアを入れるベンチレーションシステム
- JIS C種
- サイズ/S・M・L・XL
- カラー/パールホワイト・ブラック・シルバーク・レッド



性能をフルに引き出す
ホンダ純正ケミカル



ウルトラ-U

(4サイクル二輪車用)
08401-99941
(1Lキャップ缶)
標準価格 ¥580
エンジンの特性に
合わせて研究・開発した
ホンダ純正オイルです。



チェーンオイル

08740-99971
(180cc)
標準価格 ¥1,200
強力な粘着力で
飛散を防止します。



バイクワックス

08740-99973
(180ml)
標準価格 ¥850
水洗いなしで、
汚れおとし・ワックスがけが
同時にできます。

●仕様および価格は予告なく変更する場合があります。