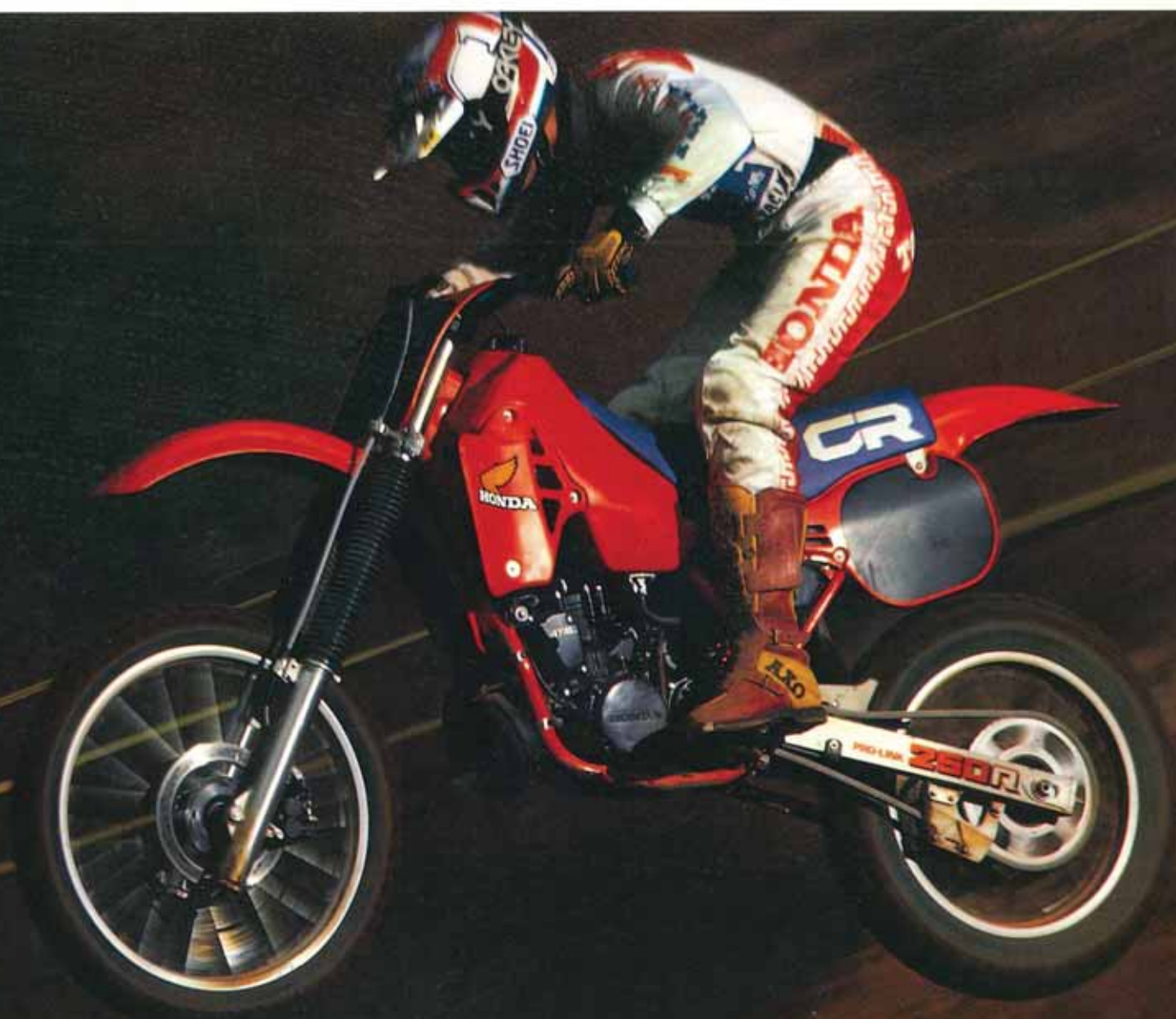


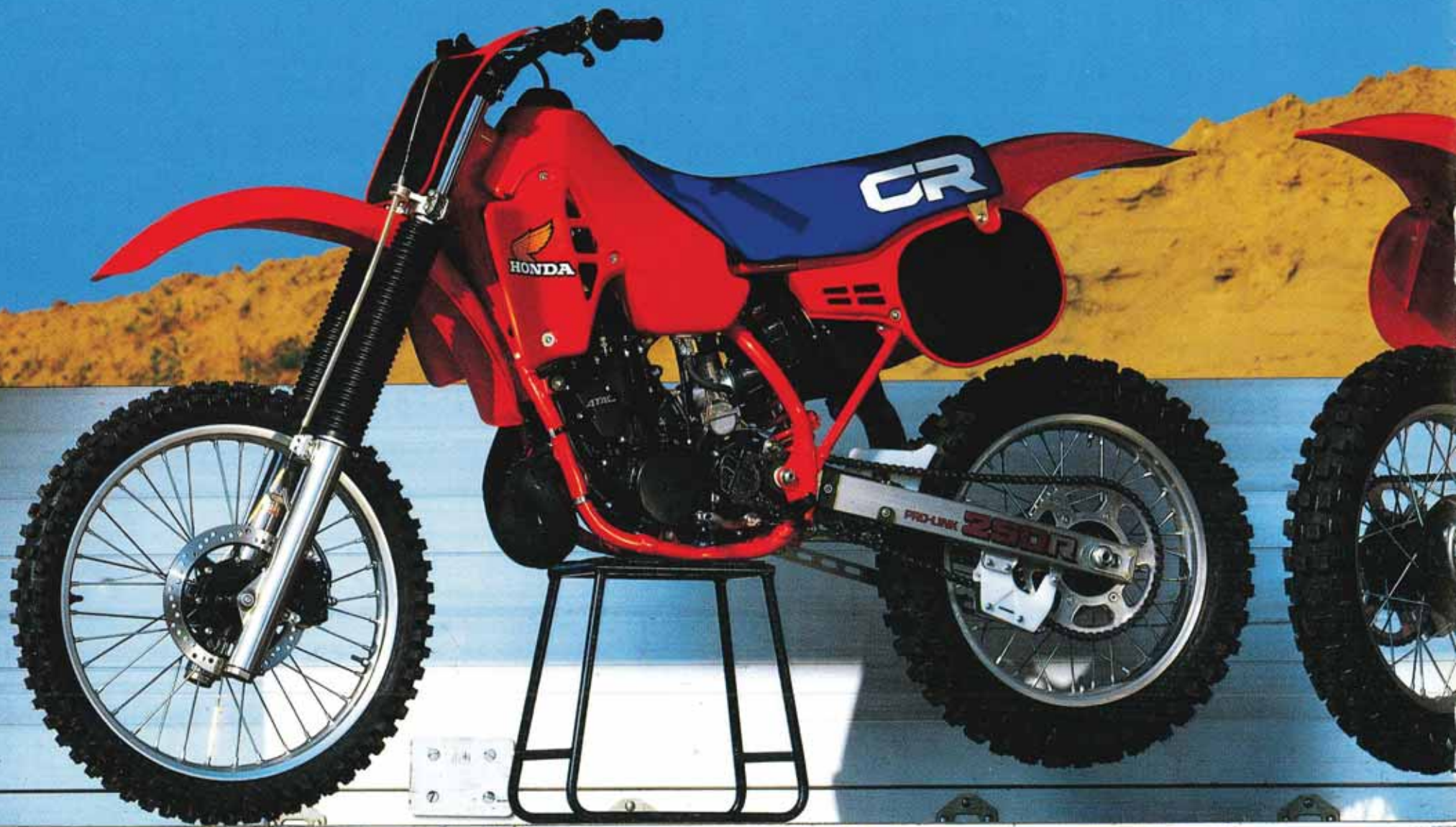
HONDA®

勝つためのテクノロジーを全身にまわって、'84CR、いま登場。

新登場

CR250R / CR125R / CR80R





独創のメカニズムが、先進の装備が、
圧倒的な戦闘力を発揮する。'84CRシリーズ。

勝つためのテクノロジーを全身にまわって、
'84CRがデビューした。

CRシリーズ全機種に独創のATACを装備した
ホンダ水冷2サイクルエンジンを搭載。



勝つためのテクノロジーを全身にまわって、
'84CRがデビューした。
CRシリーズ全機種に独創のATACを装備した
ホンダ水冷2サイクルエンジンを搭載。



これによって獲得したワイドなパワーバンドによって、
ストレートの加速でコーナーの立ち上がりで、
比類ないパフォーマンスを発揮する。
フロントブレーキにはディスクを新採用 (CR250R/125R)。

プロリンクのサスペンション性能も高めて、
戦闘力は飛躍的に向上した。
細部にまでゆきとどく軽量設計。
熟成度を高めた数かずの装備類。



これによって獲得したワイドなパワーバンドによって、
ストレートの加速でコーナーの立ち上がりで、
比類ないパフォーマンスを発揮する。
フロントブレーキにはディスクを新採用 (CR250R/125R)。

フロントのサスペンション性能も高めて、
戦闘力は飛躍的に向上した。
細部にまでゆきとどく軽量設計。
熟成度を高めた数かずの装備類。

そして、ワークスレーサーRCレプリカの精悍なデザイン。
'84シーズンもまた、CRは勝利のゴールを目指す。

メインスタンドは別売です。

ストレートで、コーナーで、豪快なパワーが炸裂する。
ATACは、モトクロスサーの走りを変革した。

モトクロスレースでの決め手はアクセルワークにある。
そのアクセルワークを変革した、ホンダ独創の新チャン
バーシステム、ATAC。

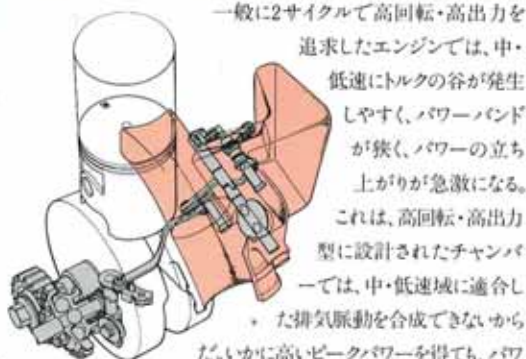
ATACが、モトクロスサーの走りを変えた。神経質なほどのアクセルワークと頻繁なクラッチ操作やシフトワークをより容易なものに変えた。つまり、ATACを装備することによって、モトクロスレースを勝ち抜くハイパワーをもちながら、同時に中・低速域でのパワーの落ち込みがなく、中・低速から高速までつながりがよく、扱いやすいワイドなパワーバンドを獲得した。そのため、コーナーをいままでより一段高いギアでクリアすることも可能だ。神経質なアクセルワークや頻繁なクラッチ操作が少なくなり、ライダーの疲労は軽減されるスタート時の高い判断力と集中力は持続し、ライダーはより一層、ハンドリングに集中することができる。エンジンは、

卓越した戦闘力で圧倒の評価を得ているホンダ水冷2サイクル。CR250Rは43.5PS/8,000rpm、4.25kg-m/7,000 rpm。CR125Rは32.5PS/11,500 rpm、2.15kg-m/10,700 rpmの強大なパワーとトルクをしぼりだす。すみずみまで軽量化、耐久性を徹底追求し、戦闘力をアップしたエンジン設計。

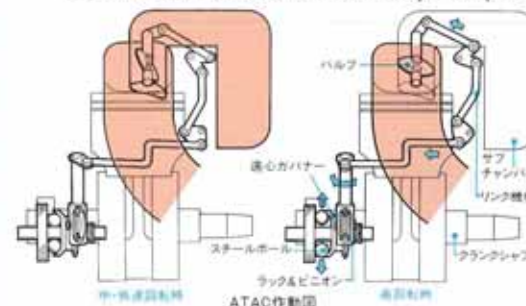
シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケースの軽量化に加えて、カバーをロールカシメした肉抜きクランクウェイト、アルミクラッチプレートなどエンジン部品のすみずみまで軽量設計が図られている。強力なトルクをタイヤに有効に伝えるとともに、トランスミッションの耐久性向上に寄与するクラッチダンパー（CR250R）。レースでの半クラッチ使用に対応し、半クラッチを多用しても摩擦係数の低下が少ないクラッチディスク材。温度による卓上時期変化のない電子進角CDIの採用。

用など、ワークスレーサーRCのレーシングテクノロジーをフルに導入している。'84CRの戦闘力の高さと信頼性の高さは、数度にわたる国内外での実戦テストで証明されている。

ハイパワーの2サイクル・レーシングエンジンに、ワイドなパワーバンドを与えた。ATACのしくみ。



一バンドが狭くてはそのパワーを発揮させにくく、極限のレースシーンではデメリットにもなりかねない。ホンダは、ピークパワーの獲得に最適な高出力型チャンパーに、中・低速域でのトルクの谷を解消する自動開閉式のサブチャンパーをプラス。これがATAC(Auto-controlled Torque Amplifi-



cation Chamber) 機構である。エキゾーストマニホールドに設けられたサブチャンバーは、中・低速回転時にはバルブを開き、メインチャンバー＋サブチャンバーで中・低速回転に適した排気脈動を合成。すぐれた充てん効率による力強い



効果的な肉抜きを図った軽量クランクウェイト。

燃焼を実現。また、高回転時には、自動的にバルブを閉じ、高出力型メインチャンバーにより、ピークパワーの発生に最適な排気脈動を作り出し、リッター当り264PSにおよぶハイパワー（CR125R）を発揮する。ウォーターポンプと同軸上に取り付けられたガバナーは、回転数を検出し、約8,600rpm（CR125R）になると遠心力の働きでスチールボールにより押し広げられる。この動きは、リンク機構等を介してサブチャンバーのバルブを開閉。サブチャンバーとメインチャンバーの接続を一瞬のうちに、しかも確実にこなうのである。

高効率デュアルラジエーターシステム

熱ダレによる出力低下を防いで、ダイナミックなパワーをゴールまで持続させる水冷システム。しかも、冷却効率の高いデュアルラジエター方式。RCデザインの新ラジエターシェラウドは、形状を変えて通気性をよくし、下からの泥が付きにくい位置にレイアウトされている。ワークスレーサーRCと同様、センタードフューエルタンクの採用により、ガソリンタンクも低位置で、よりスムーズなニアグリップを可能にするとともに、理想的な車体バランスを追求。マス集中化による高い操縦安定性と、実戦で威力を発揮するシャープなハンドリングの実現に寄与している。



プロリンクの走破性が、さらにアップした。 フロントブレーキがディスクになった。足まわり、一段と充実。

レシオ比の変更により有効ストロークが拡大。リファインされたモトクロスレースのためのリアサス、プロリンク。

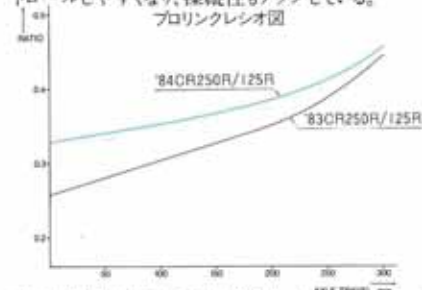
ワークスのテクノロジーとノウハウを受け継ぎ、熟成させたプロリンク・リアサスペンション。世界中のエキスパートライダーから高い評価を受けている独創のメカニズム。スイングアームとクッションユニットの間に2つのリンク(クッションアーム、コンロッド)を介し、ショックユニットだけでは得られなかったプログレッシブなクッション特性を実現。つまり、アクスルトラベルが増大するほど、クッションが漸増的に硬くなるというモトクロス・ランに願ってもない特性を生んでいる。リンク部分には、軽量

アクスルトラベル	CR250R	310mm
	CR125R	310mm

かつ強度にすぐれたアルミ材を使用。さらに、'84CRでは、レシオ比の変更により、動的な実用有効ストロークを拡大。より強いショックも吸収でき、着座のままクリアできるギャップもふえる。また、ロードホールディングが向上し、同時に乗り心地のよさも獲得している。このレシオ比の変更により、リアダンパーへの負荷が減少。作動安定性と耐久性



が向上した。耐フェード性も高まり、よりいっそうマシンをコントロールしやすくなり、操縦性もアップしている。



軽量・強靱なアルミ材を採用したスイングアーム。

精悍、角型断面形状のアルミスイングアーム。軽量しかも強靱。プロリンクとのコンビネーションによって、ギャップなどでリアが激しく振られたときでも高い収れん性を示す。シンプルな機能とデザインは、メンテナンスが容易。泥づまりによる重量増加も防止している。

押し側/引き側ともに減衰力の微調整ができる、リザーバー付きリアダンパー。

ガス/オイル分離加圧。キャビテーションが発生しにくく、キックバックがきわめて少ないリザーバー付きリアダンパー。しかも、押し側/引き側ともに調整可能な減衰力調整機構付き。押し側で、CR250Rは17段階以上、CR125Rは16段階以上。引き側で、CR250R/125Rとも22段階以上の微調整ができ、ライダーの好みに合わせて、コース状況にマッチした微妙なセッティングができる。

押し側減衰力調整機構付きフロント・エアアシスト・サスペンション。

コイルスプリングと加圧エアスプリングの相乗効果により、絶妙なクッション特性が得られるエアアシスト・サスペンション。CR250Rは12段階以上。CR125Rはフリーセッティングができる減衰力調整機構付き。ライダーの好みに合わせて、オイル量はもちろんエア圧の増減も可能。フロントフォーク径もアップして(CR125R)、剛性向上。スムーズな作動を実現した。軽く強度の高いウレタンラバーを採用したフォークブーツも標



準装備。また、ハンドルラバーマウントの採用により、ハンドルに伝わるエンジン振動を低減。ライダーの疲労を軽減している。

	フロントフォーク径	クッションストローク
CR250R	43φ	305mm
CR125R	43φ	290mm

高い制動性能を発揮する新設計モトクロス専用ディスクブレーキを採用。

84CRは、フロントに軽量・コンパクトなモトクロス専用ディスクブレーキを新採用。強力な制動力を得て、微妙なスピードコントロールがさらに容易になり、ハードな走行状況のもとでも一貫した制動パフォーマンスを発揮する。ディスク径は240φ。新設計された3mm厚の薄くて軽いモトクロス専用ディスクを使用。キャリパーはホンダ独自のデュアルピストンキャリパー。有効径が大きく高いブレーキ効力を生みだす。焼結パッドの採用で苛酷な条件下でもブレーキフィーリングに変化が少なく、安定したブレーキ性能が得られる。また、無段階レバー遊び調整機構付きなので、ライダー



の好みに合わせてレバー遊びを調整できる。ブレーキホースはステンレスブレードを採用。剛性が高く、油圧ロスを防ぐので確実なブレーキ操作、制動力が得られるなど、この革新的ブレーキシステムはコンペティションマシンとしての高い戦闘力を発揮する。

勝つためのテクノロジーが、ここでも見事に開花した。 持てる戦闘力をさらに倍加させる装備&仕様。

長いサスペンション・ストロークと低いシート高を両立。そしてスリムなボディが、扱いやすさ、乗りやすさを格段にアップ。

ワークスカラーのシートは、シート高が低く、良好なライディング・ポジションを確保。しかも、シート表面に縫い目がなく、水の侵入や破れを防ぐ耐久性の高いシート。センタードフューエルタンクは、タンクがスリムで、ニードリップしやすく、より広いライディング・ポジションの追求ができ、操縦性向上に寄与。もちろん、プロリンクによる車体後部/サイドカバー部のスリム化、各部パーツの徹底した軽量化が、乗りやすさ、扱いやすさを高めている。また、リアフレーム、フロントホイール、エアクリナーケース、ステアリングまわりの多くの部品が、CR250R/125

Rで互換性をもち、レースでの不測の事態にもチーム内で有利に対処できる。シートの交換によるシート高の調整も可能。リアフレームはメンテナンスの容易なボルトオンタイプ。

4ヵ所のボルト脱着により、サイドカバー、シート、リアフェンダー、サイレンサーの取りはずしが可能な分離式フレーム。そのため、メンテナンスがラク。CR250R/125Rの間で互換性もある。

フロント/リアホイールに、タイヤとホイールのくいつきをよくするジョーズローレットリムを採用。

リム内側に円周状に4本の歯形状のギザギザを設け、タイヤとホイールのすべり止めと、くいつき効果を高めている。さらに、リムバルブ穴を大径化し、チューブのねじれや、ず

れによって起こるパンクなどの防止に寄与している。スポークは首部を太くして強度アップ。ネジ部は材質の向上により強度を高め、ニップルはアルミ採用で軽量化を図った。アルミ材採用のブレーキペダル、可倒式チェンジペダル。

ブレーキペダル、可倒式チェンジペダルともアルミ鍛造部品。きめ細かな軽量化をほどこしている。また、ブレーキペダルはフレームの内側を通したため、障害物と接触しにくい。CR250Rのキックペダルはジュラルミン鍛造部品。

●ステップのオフセットを少なくし、ジョイント部をフレームバ



イブに近づけ、接地しにくく、かつ走破性を向上させたステップアーム。

●サイレンサー、ステアリングシステムにワークスなみのアルミ材採用。



●互換性をもつ新デザインのサイドカバー (CR250R/125R)。

●上面に丸味をもたせ、開け閉めが軽くなったタンクキャップ。

●RCレーサーの流れをひく、幅広フロントフェンダー。

●フロント/リアホイールにスポークニップルの脱落を防ぐ、ビードストッパーを装着。

●チェーンガイドスライダー、チェーンスライダー、チェーンテンショナーローラーは耐久力にすぐれたウレタンラバー使用。

●リアエンジンハンガー、サイレンサーステー、後ブレーキアームにアルミ材を採用。

●軽量かつ強靱なセミダブルクレードル・フレーム。

●樹脂製のチェーンマッドガード、ラジエターグリル。

●操作性にすぐれたオリジナルのドッグレッグタイプ・ブレーキレバー。

●取りはずしが容易になった、3点保持のフロントゼッケン



プレート。

●軽量、マグネシウム合金製のブレーキパネルとブレーキシュー。



実戦でのノウハウが存分に活かされている 新CR80R。

80ccながらCRの名に恥じない、戦闘力の高い本格モトクロスカー、CR80R。ハイパワー水冷2サイクルエンジンが、世界のギャップを走破する高性能プロリンク・リアサスペンションが、そして、数かずの本格メカ&装備が、高いポテンシャルを発揮する。しかも、小型・軽量で、扱いやすく、モトクロス入門用として最適。

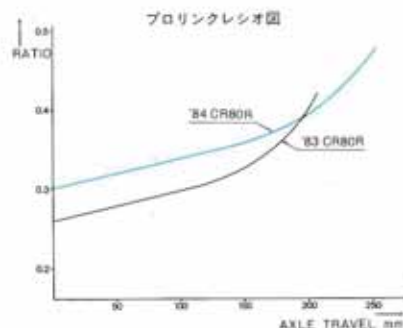
全回転域で鋭いレスポンス。ATAC新装備。

リッター当たり出力276PSの強烈なパワーを引き出す水冷2サイクルエンジンに、ATACを新装備。低速トルクが向上し、全回転域で鋭いレスポンスを発揮。ストレートの加速で、



コーナーの立ち上がりで圧倒的な戦闘力を発揮する。フロントにエアアシスト・サスペンション。リアには高性能プロリンク。前後ともサスストロークを拡大。

フロントはエアアシスト・サスペンション。コイルスプリングと加圧エアスプリングの相乗効果により絶妙のクッション特性



が得られる。リアサスペンションには、驚異のギャップ走破性を実戦で証明した、高性能プロリンク。レシオ比の変更に、ロードホールディングが向上。アルミリザーバー付きリアダンパーは、引き側無段階減衰力調整機構付きで、走りをもさらに高める。なお、前後サスペンションともストロークを拡大し、走破性をアップさせた（フロント240mm、リア255mm）。また、フロントフォーク径を33φにし、剛性を高めている。

●上級車と同じ軽量かつ強靱なセミダブルクレードル・フレーム。

- メンテナンスの容易なボルトオンタイプのリアフレーム。
- 本格の角型断面スイングアーム。
- 精悍なワークスレプリカ・デザイン。
- 大型のフロント・ゼッケンプレート。



●メンテナンスの容易なチェーンアジャスター。





本格派モーターサイクリストのための
新ブランド。

デザートの〈スポーツ科学〉とH.R.C (ホン
ダ・レーシング・コーポレーション) の〈走り
の科学〉、その二つのノウハウが結実した
コンペティションタイプのモトクロスウェア。
お問い合わせは、HONDA LINE 取扱い
店へどうぞ。



■モトクロスレースシャツ
DL-150 ¥6,600
素材: MXメッシュ
サイズ: S, M, L, O
カラー: シルバー×レッド
ゴールド×ブルー

■モトクロスレースパンツ
DL-250 ¥33,000
素材: 表地/MXサテン、2WAYジャージ
裏地/ナイロントリコット
サイズ: S(72), M(76), L(80), O(84)
カラー: シルバー×レッド
ゴールド×ブルー

SPECIFICATIONS

	CR250R	CR125R	CR80R
型式	ME03	JE01	HE04
全長×全幅×全高(mm)	2,160×835×1,230	2,115×835×1,200	1,790×760×1,050
軸距(mm)	1,475	1,430	1,230
最低地上高(mm)	335	345	285
シート高(mm)	935	910	805
乾重量(kg)	95.8	86.8	62
エンジン型式	水冷2サイクル単気筒・ピストンリッドバルブ	水冷2サイクル単気筒・ピストンリッドバルブ	水冷2サイクル単気筒・ピストンリッドバルブ
排気量(cc)	246	122	79
内径×行程(mm)	66.0×72.0	55.5×50.7	49.5×41.4
圧縮比	8.0	8.8	8.2
キャブレター	PE40D	PE35D	PE67A
最高出力(P/S/rpm)	43.5/8000	32.5/11500	22.0/13000
最大トルク(kg-m/rpm)	4.25/7000	2.15/10700	1.28/12000
始動方式	プライマリ・キック	プライマリ・キック	プライマリ・キック
点火方式	電子点火 CDI	電子点火 CDI	電子点火 CDI
クラッチ形式	逆式多板コイルスプリング	逆式多板コイルスプリング	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	常時噛合式6段リターン	常時噛合式6段リターン
変速比	1速	1.800	2.333
	2速	1.470	1.875
	3速	1.210	1.555
	4速	1.000	1.300
	5速	0.833	1.136
	6速		1.000
減速比	3.642	3.923	3.500
フレーム形式	セミダブルクレードル	セミダブルクレードル	セミダブルクレードル
燃料タンク容量(L)	8	7	5
懸架方式	(前)	テレスコピック(円筒空気バネ併用)	テレスコピック(円筒空気バネ併用)
	(後)	スイングアーム(プロリンク)	スイングアーム(プロリンク)
キャスト(度)	26°40'	27°10'	25°10'
タイヤサイズ	(前)	3.00-21	3.00-21
	(後)	5.10-18	4.00-18
ブレーキ形式	(前)	油圧ディスク	油圧ディスク
	(後)	リールブレーキ	リールブレーキ

標準現金価格 CR250R ¥435,000/CR125R ¥355,000/CR80R ¥195,000 (北海道、沖縄は2%増徴、消費税は別)

メインスタンド(CR250R/125R用) ¥6,000、(CR80R用) ¥5,500

■車体色: ウィナーズフラッシュレッド

※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。※レース仕様のため、一般交通の用に供する場所では一切走行できません。※登録してナンバープレートを取得することはできません。※CRシリーズはレース場のコンディションによってサスペンション、キャブレターのセッティングが必要。※ピットやパドック内ではルールを守り、無用な空ぶかしやウォームアップ走行はやめましょう。



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。

わずかな現金とほんたんに手紙で、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不要)

モーターショップトム

代表者 奥沢 務

東京都世田谷区弦巻3-11-16

TEL 03 (426) 5895

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締めましょう。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。

●安全のための改造はやめましょう。

バイクの構造や機能に関係する改造は、法律に触れることはもちろん、操縦性を悪化させたり、排気音を大きくしたり、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、運転しやすさ(動きやすさ)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せんか。

乗車技術の個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、交通教育センター「福岡」、埼玉県浦川の「レインボー」、交通教育センター「レインボー」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あたり、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・デートランド「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・デートランド「走れる展示場」です。ファミリーバイクからスーパースポーツバイクまでが常時待機。乗って、走って、比べて、納得のいく一台がお選びいただけます。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、大きくふくらむことがあります。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おります。

●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カ所。

ホンダSFは全国ネットワークから、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。



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11-7-2 ☎ 052(261)2671
大阪支店 〒530 大阪市北区南船場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 ☎ 022(225)6171
北海道支店 〒060 札幌市中央区北1条西7-1 ☎ 011(251)9231

NCRS-K-309/91