

HONDA®

新登場

CR

250R/125R/80RⅡ/80R

RCレスポンス、'85CRシリーズ。



CR250R + 杉尾良文選手 (HRC所属)

CR250R

走り豪快、ハード・ランナー。ハイパワーを生む、ATAC機構付の水冷2サイクルエンジンとフラットバルブPJ型キャブレター。さらに角型断面パイプ製ダウンチューブの軽量・高剛性ニューフレーム、新設計の足まわり装備など、戦闘力は一段と向上。

●強烈なダッシュ力を生む、ATAC機構付ハイパワー水冷2サイクルエンジン。●2サイクルハイパワーを実現した、ポートタイミングおよび排気チャンバーのベストセッティング。●軽量で、しかも優れた冷却効率を生む、ルーバータイプ・ラジエター。●鋭いレスポンスを発揮。RCレーサーで実証済みの新設計フラットバルブPJ型キャブレター。●開口面積を増大した、高吸入効率のエアクリナー。●軽量、しかも高剛性。角型パイプ製ダウンチューブのニューフレーム。リア・フレームはメンテナンス性に優れたボルトオン式。●走破性アップ。ロングストローク化した、プロリンク・リアサスペンション。●リア・ダンパーは、減衰力調整機構付。●高剛性。シェイプアップした新形状のリア・フォーク。●減衰力調整が可能。ロング・クッションストロークのフロント・エアアシスト・サスペンション。●モトクロス専用設計の、フロント・ディスクブレーキ。●タイヤとホイールリム部分のすべり止め、くいつき効果を高めるアルミ製ジョーズローレットリム。

CR125R

俊敏な運動性を誇る、新CR125R。理想的な排気脈動を合成する排気チャンバー、一新したボアストローク比などが、ハイパワー水冷2サイクルエンジンに、さらにパワーアップをもたらした。またフロント・フォークはトラベル長を増加。'85モデルは、エキサイトティングな走破力を身につけた。

●軽量・コンパクトな、ATAC機構付ハイパワー水冷2サイクルエンジン。●2サイクルハイパワーを実現した、ポートタイミングおよび排気チャンバーのベストセッティング。●軽量で、しかも優れた冷却効率を生む、ルーバータイプ・ラジエター。●鋭いレスポンスを発揮。RCレーサーで実証済みの新設計フラットバルブPJ型キャブレター。●開口面積を増大した、高吸入効率のエアクリナー。●軽量、しかも高剛性。角型断面パイプ型ダウンチューブのニューフレーム。リア・フレームはメンテナンス性に優れたボルトオン式。●減衰力調整機構付リア・ダンパー採用の、プロリンク・リアサスペンション。●高剛性。シェイプアップした新形状のリア・フォーク。●一段と走破性を高めた、大径フロント・エアアシスト・サスペンション。●モトクロス専用設計の、フロント・ディスクブレーキ。



CR80R II NEW

走りのニュータイプ、CR80R II。大型フレーム&フロント21インチ/リア18インチの大径ホイール、ロング・クッションストロークのフロント・サスペンションとあいまって、優れた踏破力を発揮する。

●低・中速トルクを強化するATAC機構付のハイパワー水冷2サイクルエンジン。●ワイドパワーバンドを実現したホアストローク比の変更と新設計の排気チャンバー。●高剛性がハイパワーを支える。角型パイプ製ダウンチューブのニューフレーム。リア・フレームはメンテナンス性に優れたボルトオン式。●走破性をさらに高めた、プロリンク・リアサスペンション。●俊敏な運動性を生む、フロント・サスペンション。クッションストロークは255mm。●軽量の、アルミ製ドリブンスプロケット。●フロント21/リア18インチの大径ホイール。●フロント/リア・ホイールは、タイヤとホイールリムのすべり止めと、くいつき効果を高めるアルミ製ジョーズローレットリム。

CR80R

走破性がさらに強化された、ミニストック。CDI点火方式の、ATAC機構付・水冷2サイクルエンジン。そして足まわりはプロリンク・リアサスペンションをはじめ、アルミ化したリア・クッションアーム、ロング・クッションストロークのフロント・サスペンションなど、充実。マシン・コンセプトは、まさに走り最優先。

●低・中速トルクを強化するATAC機構付のハイパワー水冷2サイクルエンジン。●ワイドパワーバンドを実現したホアストローク比の変更と新設計の排気チャンバー。●高剛性がハイパワーを支える。角型パイプ製ダウンチューブのニューフレーム。リア・フレームはメンテナンス性に優れたボルトオン式。●走破性をさらに高めた、プロリンク・リアサスペンション。●軽量の、アルミ製リア・クッションアーム。●俊敏な運動性を生む、フロント・サスペンション。クッションストロークは260mm。●ブレーキ時のスムーズなクッション作動をたすける、フローティングタイプのリア・ブレーキパネル。●軽量の、アルミ製ドリブンスプロケット。●フロント/リア・ホイールは、タイヤとホイールリムのすべり止めとくいつき効果を高めるアルミ製ジョーズローレットリム。



RCレーサーで培われた勝つためのマシン・コンセプトが、モトホンダならではの独創テクノロジーの数かず。



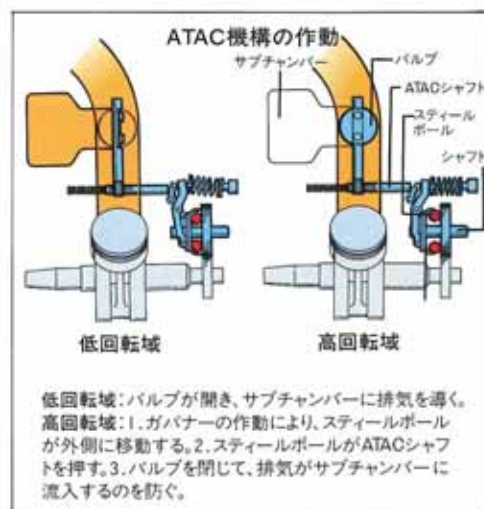
軽量・コンパクトながらハイパワーの、水冷2サイクルエンジン。さらに新しくなって、そのポテンシャルは一段とアップ。

モトクロッサーのパワーユニットとして、高度に発達してきた、CRに搭載の水冷2サイクルエンジン。'85年CRシリーズでは、また一歩、理想へと近づいた。新設計チャンバーの採用、ポートタイミングのベストセッティングなどが加わり、そのポテンシャルはさらに高く、そして強烈。CR250RにはフラットバルブPJ型キャブレターも装備。そのほかCR125Rでは、ボアストロークもロングストローク化。またCR80R II / RはCDI特性の向上とロングストローク化を施した。これら戦闘力をアップするためのテクノロジーは、それぞれのモデルの、細部にまでおよぶ。成果は、CR250R=45PS/8,000rpm、CR125R=33.5PS/11,500rpm、CR80R II / R=22.5PS/11,500rpmの、圧倒的な実力。'85年CRシリーズは、いまだ進化をとげた。

スロットルワークは、ATACで一変する。これは、ハイパワーを有効にコントロールするための機構だ。

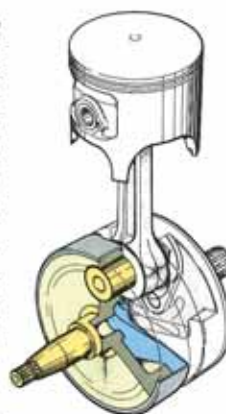
ATAC(Auto-Controlled Torque Amplification Chamber)はその名の通り、エンジン回転数に応じて、排気チャ

ンバー容積を自動的に変化させる機構。主排気系とサブチャンバーを開閉バルブを介して使いわけ、つねに理想的な排気脈動を合成することに成功している。とくに高回転・高出力型に設計されたチャンバーに、このATACが付くことで、ハイパワー2サイクルに従来あった低・中速域のトルクの谷が解消され、エンジンはワイドなパワーバンドを獲得。ハイパワーが、より有効に生かされることになる。



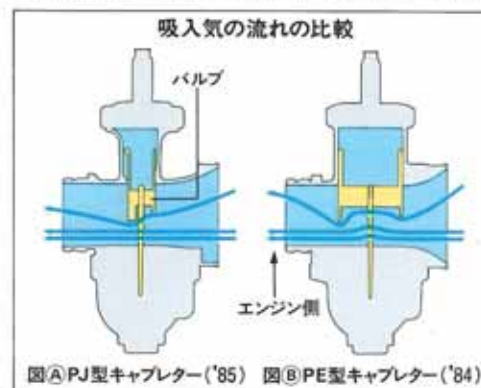
コンピュータ解析を駆使して、軽量化と高剛性を両立。ユニークな発想による、肉抜き中空クランク。

クランクにおいて、必要な慣性マスを保ちつつ、軽量化を追求することは、相反する条件を持つ難題だ。しかし、ホンダはこうした難題にチャレンジ。肉抜き中空クランクを完成させて、必要なクランク慣性マスを確保しながら、大きく軽量化を実現した。すなわち、遠心力によって慣性マスを生むクランクの円周外部に重量を残し、それ以外のシャフト周辺は肉抜きの中空構造とした。これらの重量分布の解析にはコンピュータを駆使、高い剛性をも獲得している。



小気味よいスロットル・レスポンスを実現。パワーフィーリングの向上を生む、新フラットバルブPJ型キャブレター。

CR250R、CR125Rには、RCレーサーで実証済みのフラットバルブPJ型キャブレターを新採用。図④に示されるように、流入空気の抵抗が少なく、すぐれた吸入効率を実現。



レスポンスも鋭敏そのもの。モトクロッサーに不可欠の瞬発力あふれるパワーフィーリングに大きく貢献している。さらにアイドル調整はクリック方式になり、アイドリング調整が、より容易化した。

細部にまで軽量化を徹底すると同時に、剛性もアップ。角型パイプ製ダウンチューブ採用の、ニューフレーム。

フレームは、CR250R、CR125R、CR80R II、CR80Rとも、リアフレーム部分を容易に脱着できるボルトオン・フレームを装備。さらにダウンチューブをそれぞれ角型パイプ製として高剛性を実現している。また、ヘッドパイプ、ステップの鍛造パーツ採用(CR250R)をはじめ、ラジエーターステー、タンクセットブラケットの形状変更(CR250R、CR125R)など細部にまで軽量化を追求。さらにCR80Rは、大型フレームを採用したニュータイプ、CR80R IIも用意された。

レーシング・パフォーマンスのために、さらに機能充実。逞しい走破力を誇る、プロリンク・リアサスペンション。

リアに採用のプロリンク・サスペンション。'85年モデルはさらにレシオ比を見直し、対オフロードの走破性を向上させて



モトクロッサーの進化を創る。

モトクロス専用設計ディスクブレーキ、ラバーマウント式ハンドル以外(CR250R、CR125R、CR80R II、CR80R)すべての共通装備です。



いる。リアフォークも形状変更を施すほか、リンクピボット部にニードルベアリングを新採用。荷重配分も十分考慮された設計で、全体構成におけるマス集中化とクッションのロングストローク化に貢献している。



CR125R・小田嶋昭雄選手(HIRO所属)

またリアダンパーは押し側/引き側ともに調整可能な減衰力調整機構付。押し側で、CR250Rは18段階、CR125Rは16段階。引き側で、CR250Rは21段階、CR125Rは22段階の微調整が可能だ。CR80Rでは、クッションアームに軽量アルミパーツを採用するほか、作動性を高めるニードルベアリングの装備、プロリンク・レシオの変更など、一段と走りを重視した設計。アクスルトラベルも、270mmへとアップしている。

アクスルトラベル	CR250R	320mm
	CR125R	310mm

高い走破力を実現。
絶妙なクッション特性が得られる、
押し側減衰力調整機構付
フロント・エアアシスト・サスペンション。

ライダーの好み、走行条件などに合わせてオイル量はもちろんエア圧の増減も可能な、エアアシスト・サスペンション。CR250Rは12段階、CR125Rは16段階の減衰力調整ができ、絶妙なクッション特性が得られる。またフロントフォークは高剛性を誇り、作動性もすぐれたもの。これらフロント・サスペンションシステムが、リア・プロリンクとあいまって、85CRシリーズに高い走破力を実現している。さらにCR80Rではクッションストロークを260mmに増大。CR80R IIではフロントフォーク径をアップすると同時に255mmのロング・クッションストロークを確保。それぞれ、本格的な走りに対応している。

	フロントフォーク径	クッションストローク
CR250R	43φ	305mm
CR125R	43φ	300mm

モトクロス専用設計の
フロント・ディスクブレーキ。
ハードな走行条件に対応して、
的確にその威力を発揮。

CR250R、CR125Rのフロントに装備された、軽量・コンパクトなモトクロス専用設計のディスク・ブレーキ。キャリアはもちろんデュアルピストンキャリアをそなえ、焼結パッドの採用で、ハードな走行条件のもとでも的確に威力を発揮する。さらに無段階レバー遊び調整機構付きなので、好みに合わせてレバー遊びの調整が可能。操作性まで考慮した、卓越のブレーキシステムだ。



CR250R・杉原良文選手(HIRO所属)

- ハンドルラバーマウントを採用(CR250R、CR125R)。ハンドルに伝わるエンジン振動を低減する。
- アルミ製ステアリングシステムを装備(CR250R、CR125R)。
- 開口面積をアップした、大型エアクリナー。側面にもエア吸入口を設定すると同時に、前方上面からの泥水の侵入を防止する設計(CR250R、CR125R)。CR80R II/Rは、ホコリ・泥の侵入を防ぐコンチューブボルトじめ。
- 冷却風の整流と泥つき防止効果をもつ、軽量ルーバータイプ・ラジエーター。
- フロント/リアホイールは、タイヤとホイールのすべり止め効果を生む、アルミ製のジョーズローレットリム(CR250R、CR125R、CR80R II/R)。
- 軽量、マグネシウム合金製のブレーキパネルとアルミ化したリア・ブレーキシュー(CR250R、CR125R)。
- フローティングタイプのリア・ブレーキパネル(CR80R)。

型式	CR250R	CR125R	CR80R (内はCR80R II)
全長(mm)×全幅(mm)×全高(mm)	2,180×825×1,215	2,140×825×1,215	1,810×825×1,070(1,070×825×1,155)
軸距(mm)	1,480	1,480	1,250(1,355)
最低地上高(mm)	9,340	9,355	9,300(9,340)
シート高(mm)	9,530	9,510	9,820(9,890)
車両重量(kg)	103	99.3	86.5(78.0)
乾燥重量(kg)	96.5	87.0	82.0(73.5)
エンジン型式	水冷2サイクル・ピストンリニアバルブ駆動	水冷2サイクル・ピストンリニアバルブ駆動	水冷2サイクル・ピストンリニアバルブ駆動
総排気量(cc)	246	123	79
内径×行程(mm)	66.0×72.0	54.0×54.0	46.0×47.8
圧縮比	8.6:1	8.4:1	8.2:1
最高出力(P/kW)	45/8,000	33.5/11,500	22.5/11,500
最大トルク(N・m/rpm)	4.6/7,500	2.7/10,000	1.42/11,000
キャブレター型式	PJ38	PJ38	PE28
始動方式	プッシュオーバー・キック	プッシュオーバー・キック	プッシュオーバー・キック
点火方式	電子点火CDI	電子点火CDI	電子点火CDI
燃料タンク容量(L)	7.0	6.0	5.0
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿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5段リターン	常時噛合式6段リターン
変速レバー位置(1速・2速)	1,800/1,475/1,210/1,000/843/710	2,333/1,875/1,555/1,300/1,135/1,000	2,333/1,722/1,400/1,173/1,000/884
減速比(1速・2速)	3,000/2,442	3,100/2,523	4,111/3,266(4,379/3,857)
ギヤスター(1速)	27/30	26/27	26/30(26/31)
フレーム(mm)	112	79(100)	79(100)
タイヤサイズ 前/後	90/90-21 4PR/130/80-18 4PR	90/90-21 4PR/120/80-18 4PR	85/90-17 4PR(2,75-21 4PR)/110/80-18 4PR(14, 15-18 4PR)
ブレーキ形式 前/後	油圧式ディスク/リニアディンプルブレーキ	油圧式ディスク/リニアディンプルブレーキ	リニアディンプルブレーキ/リニアディンプルブレーキ
制動方式 前	サスロック付(内蔵空気圧調整)サスロック付200mm	サスロック付(内蔵空気圧調整)サスロック付200mm	サスロック付(内蔵空気圧調整)サスロック付200mm
制動方式 後	スイングアーム(プロリンク)アクスルトラベル320mm	スイングアーム(プロリンク)アクスルトラベル310mm	スイングアーム(プロリンク)アクスルトラベル270mm
フレーム型式	セパレートフレーム	セパレートフレーム	セパレートフレーム
塗装色	ウイザースプラッシュレッド	ウイザースプラッシュレッド	ウイザースプラッシュレッド

Land Sports Wear

素材・デザイン・縫製、すべてに高度なウェア・テクノロジーを貫いた、ランドスポーツ・ウェアの数かず。

豊かなラインアップのなかから、とくに高性能・高感度なウェアをピックアップしました。



HM-215
モトクロスパンツ
カラー／イエロー×ブルー(Y)
ブラック×レッド(K)
レッド×イエロー(R)
サイズ／M・L・O・X
素材／表地 プロテックス400D
裏地 マーバスメッシュ
標準価格 ¥19,800

HM-409
モトクロスメッシュシャツ
カラー／イエロー×ブルー(Y)
ブラック×レッド(K)・レッド×イエロー(R)
サイズ／M・L・O 素材／ナイロンメッシュ
標準価格 ¥5,800



SC-616
オフロードグローブ
カラー／レッド(R)・ホワイト(W)
ブラック(K)
サイズ／M・L
素材／牛皮革(シープスキン)
標準価格 ¥7,500



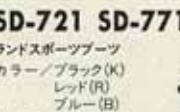
SD-721 SD-771 (レディス)
ランドスポーツブーツ
カラー／ブラック(K)
レッド(R)
ブルー(B)
サイズ／24.0-28.0
(レディスサイズ22.5-24.5)
素材／牛皮革
(プロテクター部ゴム)
標準価格 ¥37,000



L50
HRCヘルメット
カラー／トリコロール
サイズ／S・M・L・XL
●JIS C種 ●ベンチレーションシステム
●カーボンファイバー採用 ●HRCイニシャル入り
標準価格 ¥28,500



SE-959
ゴーグル(ワンタッチ)
カラー／レッド(R)
ホワイト(W)
ブルー(B)
ブラック(K)
シルバー(S)
素材／P.V.O.
標準価格 ¥4,300



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。
- 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。
- 安全速度で走りましょう。
- 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せんか。
- 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「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乗りいただけます。
- 会場は交通安全センター「レインボー」(埼玉県)0492-97-4111、鈴鹿サーキット交通安全センター(三重県)0593-78-0387、レインボーライディングスクール浜松(静岡県)0534-37-5551、交通安全センター「福岡」(福岡県)092-963-1424。
- 素晴らしいライダー仲間「セーフティクラブ」。
- 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。
- 目で見る安全運転「SAFTY 2&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「SAFTY 2&4」。購読のお申し込みは、お近くのホンダ販売店、ホンダサービス各地区センターへ。
- 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、ホンダサービス各地区センターで、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。
- 全国130余ヶ所のサービスネットワークホンダサービス
- ホンダサービスは、販売店とともに皆さまをお守りするホンダ直系のサービス専門会社です。ホンダ製品の点検整備はもとより、パーツの販売もする全国130余のサービスセンターをもち、全国ネットですばやくへお出かけの際も安心してご利用いただけます。

'84 モトクロス500cc世界選手権

RC500M
圧勝

A.マラーベ
ライダーチャンピオン
ホンダ
2年連続メーカーチャンピオン



RC500M+A・マラーベ

3位 D・ソープ
4位 A・ブローマンズ
5位 E・ゲボス
6位 J・シントキン(CR500R)



RC500M+D・ソープ

標準現金価格CR250R ¥440,000/CR125R ¥360,000/CR80R II ¥249,000/CR80R ¥199,000 (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。※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です。※ビットやパッドックではルールを守り、無用な苦しみ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。



わずかな回数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
●手続きはともにもカンタン。
●お買物は100万円(※利用
残高)までご利用いただけます。
●指定の店舗で、カープー
ルに利用できます。

※お問い合わせは、上記のスクーターのあるお店へどうぞ。



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(496)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 大阪市北区南船場1-31 ☎06(313)1171
九州支店 〒812 福岡市博多区東区町8-7 ☎092(291)5131
仙台支店 〒980 仙台市土樋1-11-2 ☎0222(25)6171
北海道支店 〒060 札幌市中央区北1条西7-1 ☎011(251)9231

CR585-K4295