

HONDA®

NEW MVX250F

V3センセーション。

矢のような3本マフラーが駆けぬけた。



GPライダーF・スペンサー+MVX250F、ワイロースプリングス・レースウェイにて。





RACER-ISM



いままた、スーパー250の神話が生まれた。'82年、世界GPデビュー。またたく間に3勝をあげたホンダ・スーパーレーサー「NS500」。その強さに加えて、世界を驚愕させたのは「2サイクル水冷V型3気筒エンジン」。ハイパワー&ハイメカニズムは「V3センセーション」を巻き起こし、世界中を沸かせました。そして、ついに「オンロード・NS」とも呼ぶべきロードマシンが出現。その名はMVX250F。NSレーサーのテクノロジーを受け継いで、いまロードに躍り出ました。サーキットからのフィードバックこそがホンダ・スピリット。まさしくNSは「走る実験室」ともいえます。そこから誕生したMVX250F。レーサー・イズムという高いコンセプトを徹底的に追い求め、サーキットの喝采と拍手は、はやくもロードに受け継がれました。MVX250Fの心臓は、世界初の2サ

イクル水冷90度V型3気筒エンジン。リッターあたり160馬力というミラクル・パワーを発揮するうえ、スリム&コンパクト。しかも、理論上の1次振動「0」と画期的なエンジンです。最新の足まわり、エキサイティング・ランのための先進装備類も、もちろんレーシング・テクノロジーが十分に生かされて、熱い走りを支えます。低く身構えた、そのフォルム。3本の矢のようなマフラー。一見するだけで、ただ者でないことを物語ります。まさに、血統書を持つザ・クォーター・ヒーロー。MVX250F。いままた、スーパー250の新たな神話が生まれました。

MVX250F

ザ・クォーター・ヒーローMVX250F、いまロードへ。



ホンダの2サイクルなら、こうなる。
水冷90度V型3気筒エンジン。

250ccスポーツ車、世界初。
いま、V3センセーション。



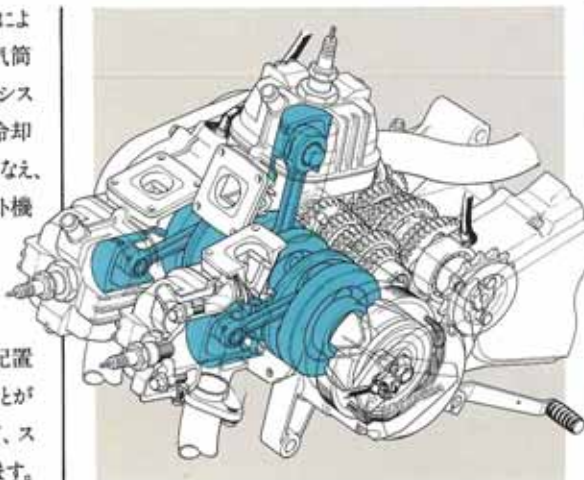
なによりも高出力。そしてスリムに、コンパクトに。従来の2サイクルの持つ振動を解消し、そのうえ低速回転からスムーズにトルクを発生するパワー特性を備えた2サイクルエンジンを…。いままでない、高い目標を掲げ開発された、この2サイクル水冷90度V型3気筒エンジン。これこそMVX 250Fの心臓、V3エンジンです。世界GPレーサーNS500で得た先進テクノロジーがフルに注がれ、このV3エンジンは完成しました。

GPレーサーNS500の
レーシングテクノロジーが生んだ、
ミラクル・パワー

40PS/9,000rpm、3.2kg-m/8,500rpm。リッターあたり、なんと160馬力。2サイクル水冷90度V型。そして3気筒。驚くべきその高出力は、まさに“ミラクル・パワー”。鋭い吹きあがりを出すスロットルレスポンス、すべての回転域にわたり発揮される強力なトルク・フィーリングが、高いポテンシャルをものごたります。この画期的なエンジンは、ホンダ独自のアイディアにより実現されました。まず、クランクケース前方に2気筒、後方に90度の角度をもって1気筒とした、ユ

V3 SENSATION

ニークなV型3気筒のシリンダー・レイアウト。これにより、従来の並列2気筒とは一線を画す、プラス1気筒の“ミラクル・パワー”が得られました。また、冷却システムはすぐれた冷却効率で各気筒を効果的に冷却する水冷方式。十分な容量をもつラジエーターをそなえ、しかも水温に応じて水路を開閉するサーモスタット機構も装備しています。さらには新設計キャブレター、マフラーなど各機構のベストセッティングが、この高性能エンジンを実現させたことはいまでもありません。また、エンジン幅もよりスリムに。V型配置のため3気筒ながら2気筒なみの幅に近づけることができました。138kg(乾燥重量)の軽量さとあいまって、スーパースポーツならではの運動性をより高めています。そして、このシリンダー・レイアウトを可能にしたもうひとつ

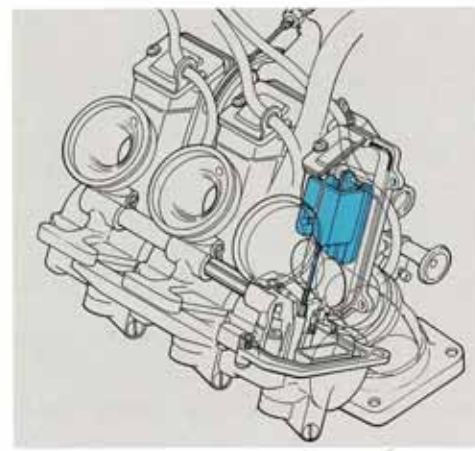
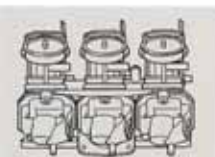


つのアイディア。それは、前方2気筒と後方1気筒の慣性マス重量をシリンダー内往復運動部分であるコンロッドなどでつり合わせ、バランスさせていることでV4と同様のバランスが得られて理論上の1次振動が“0”になるなど、2サイクル特有の振動を解消しました。ユニーク、そのうえハイパワー、スリム&コンパクト。しかもそのパワー特性は、低回転域から高回転域までトルクにあふれ、スムーズに回転が上昇する扱いやすいもの。2サイクルにありがちなピーキーな特性は姿を消し、高次元のスポーティ・ランが気軽に味わえるようになりました。まったく新しい概念の2サイクルV3エンジン。ロードスポーツの世界に衝撃を与えました。これぞ、まさしくV3センセーション!



国産ロード・スポーツ初。
新設計のスクエアタイプ
フラットバルブキャブレター。

2気筒なみのエンジン幅に合わせ、キャブレターもスリム。スクエアタイプのキャブレター・ボディで1個あたり2cm以上、その幅を狭くすることに成功しました。V3エンジン全体をコンパクトに仕上げる重要なカギとなっています。また、アルミ製のため軽量です。そして、キャブレター・シリンダー内にもホンダならではの画期的な新機構、スクエアタイプのバルブピストン。スペース面で有効なこの形状



は、メインボア口径を確保したうえ、インレットを通る吸入空気の通気抵抗を減少させました。スロットル・オフ時の戻りも素早く、V3エンジンに通正な混合気を供給。効率の良い燃焼とミラクル・パワーを支え、鋭いスロットル・レスポンスを実現しています。国産市販車に初採用、新設計スクエアタイプ・フラットバルブキャブレター。V3エンジンのためのユニークなパートナーです。



高出力V3にベスト
マッチング。レーザータイプ
の3本マフラー。

MXV250Fの排気系、特にマフラー設計にはあらゆるトライが行なわれました。特にエキスパンションチャンバーは未燃焼ガスの吹き抜け、脈動効果などを考え合わせ、V3エンジンへベスト・マッチする構造と形状を設定。ハイパワーと扱いやすいトルク特性が実現されています。前方2気筒のマフラーは両サイド、後方1気筒のマフラーはフレームの間を通して右側上方へとレイアウト。まるで3本の矢のようです。その性能とともに、NS500の熱い血を受け継いでいることを誇らしげに示します。

V3 SENSATION

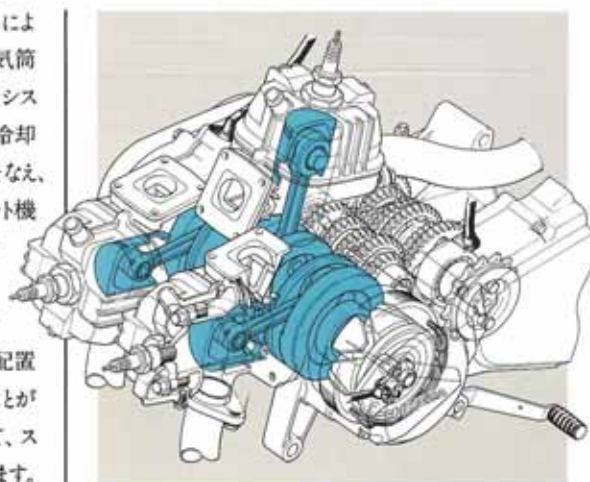


なによりも高出力。そしてスリムに、コンパクトに。従来の2サイクルの持つ振動を解消し、そのうえ低速回転からスムーズにトルクを発生するパワー特性を備えた2サイクルエンジンを…。いままでにない、高い目標を掲げ開発された、この2サイクル水冷90度V型3気筒エンジン。これこそMVX 250Fの心臓、V3エンジンです。世界GPレーサーNS500で得た先進テクノロジーがフルに注がれ、このV3エンジンは完成しました。

**GPレーサーNS500の
レーシングテクノロジーが生んだ、
ミラクル・パワー**

40PS/9,000rpm、3.2kg-m/8,500rpm。リッターあたり、なんと160馬力。2サイクル水冷90度V型。そして3気筒。驚くべきその高出力は、まさに“ミラクル・パワー”。鋭い吹きあがりを出すスロットレスポンス、すべての回転域にわたり発揮される強力なトルク・フィーリングが、高いポテンシャルをものごとります。この画期的なエンジンは、ホンダ独自のアイデアにより実現されました。まず、クランクケース前方に2気筒、後方に90度の角度をもって1気筒とした、ユニークなV型3気筒のシリンダー・レイアウト。これにより、従来の並列2気筒とは一線を画す、プラス1気筒の“ミラクル・パワー”が得られました。また、冷却システムはすぐれた冷却効率で各気筒を効果的に冷却する水冷方式。充分な容量をもつラジエーターをそなえ、しかも水温に応じて水路を開閉するサーモスタット機構も装備しています。さらには新設計キャブレター、マフラーなど各機構のベストセッティングが、この高性能エンジンを実現させたことはいままでもありません。また、エンジン幅もよりスリムに。V型配置のため3気筒ながら2気筒なみの幅に近づけることができました。138kg(乾燥重量)の軽量さとあいまって、スーパースポーツならではの運動性をより高めています。そして、このシリンダー・レイアウトを可能にしたもうひとつのアイデア。それは、前方2気筒と後方1気筒の慣性マス重量をシリンダー内往復運動部分であるコンロッドなどでつり合わせ、バランスさせていることです。V4と同様のバランスが得られて理論上の1次振動が“0”になるなど、2サイクル特有の振動を解消しました。ユニーク、そのうえハイパワー、スリム&コンパクト。しかもそのパワー特性は、低回転域から高回転域までトルクにあふれ、スムーズに回転が上昇する扱いやすいもの。2サイクルにありがちなピーキーな特性は姿を消し、高次元のスポーツ・ランが気軽に味わえるようになりました。まったく新しい概念の2サイクルV3エンジン。ロードスポーツの世界に衝撃を与えました。これぞ、まさしくV3センセーション!

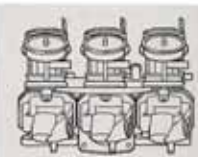
ユニークなV型3気筒のシリンダー・レイアウト。これにより、従来の並列2気筒とは一線を画す、プラス1気筒の“ミラクル・パワー”が得られました。また、冷却システムはすぐれた冷却効率で各気筒を効果的に冷却する水冷方式。充分な容量をもつラジエーターをそなえ、しかも水温に応じて水路を開閉するサーモスタット機構も装備しています。さらには新設計キャブレター、マフラーなど各機構のベストセッティングが、この高性能エンジンを実現させたことはいままでもありません。また、エンジン幅もよりスリムに。V型配置のため3気筒ながら2気筒なみの幅に近づけることができました。138kg(乾燥重量)の軽量さとあいまって、スーパースポーツならではの運動性をより高めています。そして、このシリンダー・レイアウトを可能にしたもうひとつのアイデア。それは、前方2気筒と後方1気筒の慣性マス重量をシリンダー内往復運動部分であるコンロッドなどでつり合わせ、バランスさせていることです。V4と同様のバランスが得られて理論上の1次振動が“0”になるなど、2サイクル特有の振動を解消しました。ユニーク、そのうえハイパワー、スリム&コンパクト。しかもそのパワー特性は、低回転域から高回転域までトルクにあふれ、スムーズに回転が上昇する扱いやすいもの。2サイクルにありがちなピーキーな特性は姿を消し、高次元のスポーツ・ランが気軽に味わえるようになりました。まったく新しい概念の2サイクルV3エンジン。ロードスポーツの世界に衝撃を与えました。これぞ、まさしくV3センセーション!



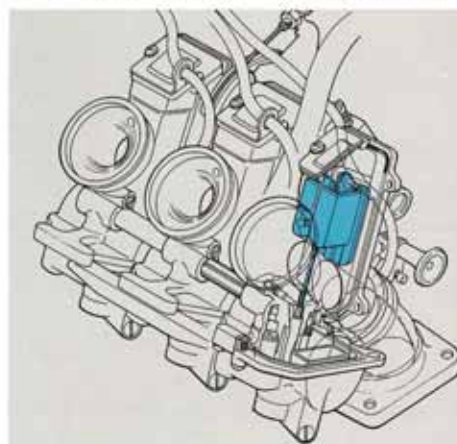
つのアイデア。それは、前方2気筒と後方1気筒の慣性マス重量をシリンダー内往復運動部分であるコンロッドなどでつり合わせ、バランスさせていることです。V4と同様のバランスが得られて理論上の1次振動が“0”になるなど、2サイクル特有の振動を解消しました。ユニーク、そのうえハイパワー、スリム&コンパクト。しかもそのパワー特性は、低回転域から高回転域までトルクにあふれ、スムーズに回転が上昇する扱いやすいもの。2サイクルにありがちなピーキーな特性は姿を消し、高次元のスポーツ・ランが気軽に味わえるようになりました。まったく新しい概念の2サイクルV3エンジン。ロードスポーツの世界に衝撃を与えました。これぞ、まさしくV3センセーション!

**国産ロード・スポーツ初。
新設計のスクエアタイプ
フラットバルブキャブレター。**

2気筒なみのエンジン幅に合わせ、キャブレターもスリム。スクエアタイプのキャブレター・ボディで1個あたり2cm以上、その幅



を狭くすることに成功しました。V3エンジン全体をコンパクトに仕上げる重要なカギとなっています。また、アルミ製のため軽量です。そして、キャブレター・シリンダー内にもホンダならではの画期的な新機構、スクエアタイプのバルブピストン。スペース面で有効なこの形状



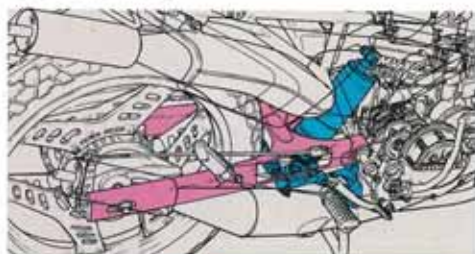
EXCITING RIDE

V3パワーを支える 最新装備の足まわり。

ブレーキ・システムはフロントにインボード・ベンチレーテッドディスク・ブレーキを装備。ドラムとディスクの長所を合わせもち、その効き味はまさしく「真綿フィーリング」。サスペンションはフロントにエアサス、リアには高性能プロリンクを採用。プログレッシブ（漸増的）に変化するクッション特性



は、すでに定評です。ホイールには軽量ブーメラン型オールアルミ・スポーツコムスター、タイヤはフロントにレーサーゆずりの16インチ、リアは18インチ、ともにチューブレスを装着しています。真のスーパー・スポーツの、エキサイティングな走りには欠かせない最新装備の足まわり。V3エンジンの強いバイタリティに応え、鋭い走りを発揮します。



走りに徹したフォルムと装備。 レーシング・スピリットで 全身を固めた。

低く構えたフォルム。スポーツ・ランに最適なライディング・ポジション。レーサーを彷彿とさせるデザインの17ℓ大容量フューエルタンク、そしてサイドバイブ式ダブルクレドルフレーム。V3を象徴する、レーシーなサイレンサー付3本マフラー。精悍さをいっそう引きたてる角型ハロゲンヘッド



ライト、フロントウインカー一体組み込みのメーター・バイザーなど、まさに全身にレーサー感覚がはたばしります。さらに、追随性の良い電気式タコメーター、視認性の良いスピードメーター、そして水温計、オイルレベルインジケーター、ハイビームインジケーターなど



が機能的にレイアウトされたメーター・パネル。軽く強靱な素材のジュラルミン鍛造セパレートタイプのハンドル。便利な2モーションディマースイッチなどが左右グリップ部に集中され、操作性の良いスイッチ類。まさしくスーパー・スポーツにふさわしいメカニズムと最新の装備で身を固めています。

●大光量、角型ハロゲンヘッドライト(60W/55W)。●フロントフ



ォークのネジレ剛性を高める、フロント・スタビライザー。



走りの写真はすべて、サーキットコースで走行中を撮影したものです。一般公道では制限速度を守り、ふりな走行やコーナーリングをしないようにしましょう。

IG RIDE

走りに徹したフォルムと装備。
レーシング・スピリットで
全身を固めた。

低く構えたフォルム。スポーツ・ランに最適なライディング・ポジション。レーサーを彷彿とさせるデザインの17ℓ大容量フューエルタンク、そしてサイドパイプ式ダブルクレードルフレーム。V3を象徴する、レーシーなサイレンサー付3本マフラー。精悍さをいっそう引きたてる角型ハロゲンヘッド



ライト、フロントウインカー一体組み込みのメーターバイザーなど、まさに全身にレーサー感覚がほとばしります。さらに、追随性の良い電気式タコメーター、視認性の良いスピードメーター、そして水温計、オイルレベルインジケーター、ハイビームインジケーターなど



が機能的にレイアウトされたメーターパネル。軽く強靱な素材のジュラルミン鍛造セパレートタイプのハンドル。便利な2モーションディマースイッチなどが左右グリップ部に集中され、操作性の良いスイッチ類。まさにスーパースポーツにふさわしいメカニズムと最新の装備で身を固めています。

●大光量、角型ハロゲンヘッドライト(60W/55W)。●フロントフ



ォークのネジレ剛性を高める、フロント・スタビライザー。



●メインスイッチはハンドルロッカー一体式。



●リアウインカー、テールライトを一体化したインテグラル・リア・コンビネーションライト。●スポーティなポジションをつくりだす、足着き性の良い低いシート高(780mm)。

●スイングアームは、そして軽量化をはか

高剛性、
った角型
パイプ。



●レーサーを連想させる、精悍さあふれる3本仕立てのサイレンサー付エキゾーストマフラー。

●軽く、美しいアルミキャストの左右ステップホルダー。

●メインスイッチはハンドルロック一体式。



●リアウインカー、テールライトを一体化したインテグラル・リア・コンビネーションライト。●スポーティなポジションをつくりだす、足着き性の良い低いシート高(780mm)。



高剛性、
った角型
パイプ。

●スイング・アームは
そして軽量化をはか
パイプ。

●レーサーを連想させる、
精悍さあふれる3本仕立て
のサイレンサー付エキゾース
トマフラー。

●軽く、美しいアルミキャスト
の左右ステップホルダー。



アクセサリ装着車

レーサー・フィーリングいっぱいのアクセサリ類。

センターカウル



標準価格 ¥7,900
カラーは、車体色に
合わせて3タイプあ
ります。

アンダーカウル



標準価格 ¥8,500
カラーは、車体色に
合わせて3タイプあ
ります。



センターカウル、アンダーカウルのセット価格 ¥15,000

アンダーカウル
センターカウル

ライダースーツ & ヘルメット

ライダースーツはF・スベンサー着
用レーシングスーツのレプリカ・デ
ザイン。新素材のシャモニーを使用。
ヘルメットは、フロント&リア一体ス
ポイラー装着のアエロダイナミクス
・ヘルメット。

●ツーリングワンピース HD-019
サイズ: M, L, O (500番限定販売)
標準価格 ¥42,800 (近日常売)



●R-41 JIS C種
パールホワイト、ブラック、シル
バーメタリック、モンツアレ
ッド
サイズ: S, M, L, XL
●標準価格 ¥39,500

●R-42 JIS C種
スネル'80規格品
コルチナホワイト、モンツアレ
ッド、シルバーメタリック
サイズ: S, M, L, XL
標準価格 ¥40,000 →





●ガルホホワイト/モンザアレッド



●モンザアレッド/ブラック



●ガルホホワイト/ブラック

MVX250F 標準現金価格 ¥428,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

※定価は税別です。別途送料がかかります。また、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。

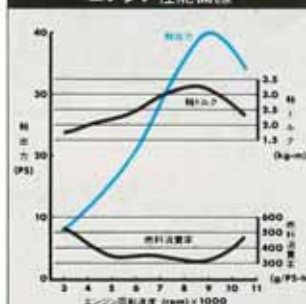
※本仕様は改良のため予告なく変更する場合があります。

※車体色は印刷のため実物と多少異なる場合があります。

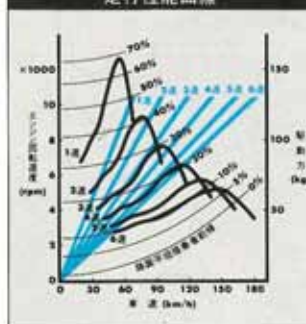
SPECIFICATION

型式	MC09
全長(m)	2.010
全幅(m)	0.735
全高(m)	1.155
軸距(m)	1.370
最低地上高(m)	0.165
シート高(m)	0.780
車両重量(kg)	155
乾燥重量(kg)	138
乗車定員(人)	2
燃費(km/l)	38(50km/h定地走行テスト値)
登坂能力(tanθ)	0.46(約25度)
最小回転半径(m)	2.4
エンジン型式	MC09E・2サイクルピストン・バルブ永年90度V型3気筒
総排気量(cc)	249
内径×行程(mm)	47.0×48.0
圧縮比	8.0
最高出力(PS/rpm)	40/9,000
最大トルク(kg-m/rpm)	3.2/8,500
キャブレター型式	TA01
始動方式	プライマリ・キック
点火方式	フルタイミング
潤滑方式	分離潤滑式
潤滑油容量(l)	1.7
燃料タンク容量(l)	17
クラッチ形式	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
変速比	1速2.562/2速1.850/3速1.478/4速1.240/5速1.074/6速0.965
減速比	2.666
キャスト(度)	26°30'
トレール(mm)	91
タイヤサイズ	前100/90-16 54S・後110/80-18 58S
ブレーキ形式	前 油圧式ディスク(インボードベンチレーテッド)/後 機械式リーディングブレーキ
懸架方式	前 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)
フレーム形式	ダブルクレードル

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、あごひもはきちんとしめましょう。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係する改造は、法律に触れることはもちろん、操作性を悪化させたり、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。

乗車技術の極限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」、埼玉県桶川の「レインボー」、交通教育センター「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。受講のお申し込みは、お近くのホンダ販売店へどうぞ。

●ホンダ・デートランド「走れる展示場」。

バイクとデート! そんな楽しい気分で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」。

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。

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ヵ所。

ホンダSFは全国ネットワークですから、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。(クレジットカードはいりません)



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 福岡市博多区福国町8-7 ☎ 092(291)5131
仙台支店 〒980 仙台市土曜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

MVX250F-K-304D


ACCESSORIES

MVX250F アクセサリ

新世代V3パワーに
エキサイティングなフル装着。



ナックルカウル

スポーツカウル

センターカウル

アンダーカウル

MVX250F アクセサリー装着車

MVX250F

すべてがレーシングスピリットに満ちている。MVX250Fのアクセサリーフルライン。

ナックルカウル

(取付時間0.4H) 標準価格 ¥2,800

08567-K-E 700

空力学を追求して生まれたカッティングラインは、フロントマスクを引きしめ、高速時などにはライダーの手にあたる風を軽減します。



ペア装着すればエコノミーブライズ!!

センターカウル・アンダーカウルセット

(取付時間0.4H)

08155-KG 420A・08155-KG 420B・08155-KG 420C

標準価格 ¥15,000

ラジエーターサイドおよびエンジンまわりに装着して、整流および冷却効果を発揮します。その精悍なフォルムはかぎりなくレーシングスピリットをかきたて、エアロの領域を広げます。



(写真のセットは08155-KG 420Bです)

センターカウル

(取付時間0.2H)

08155-KG 410A・08155-KG 410B・08155-KG 410C

標準価格 ¥7,900 (左右1セット)

センターカウルのみ装着の場合には別売のバンドセット(08155-KG 430 ¥600)が必要です。



アンダーカウル

(取付時間0.2H)

08155-KG 400A・08155-KG 400B・08155-KG 400C

標準価格 ¥8,500



スポーツカウル

(取付時間0.2H) 標準価格 ¥14,000

08157-KG 400A・08157-KG 400B・08157-KG 400C

スポーティイメージいっぱいのシングルシート風デザイン。着脱式なのでタンデムへのチェンジが容易で、さらに小物類のワンタッチ収納も可能になりました。



(写真のスポーツカウルは08157-KG 400Bです)

リアキャリア

(取付時間0.3H) 標準価格 ¥8,500

08153-KG 400

アルミ製ステーを採用したシンプルな構造。スポーツモデルマシンに不可欠なフィット感もじゅうぶんで、最大荷重3kgを支えます。



ボディカバー

08361-MA 600A 標準価格 ¥6,800

ヒーローと呼ばれるマシンだから大事にしたい。雨、風、ホコリ、紫外線から愛車を守ります。



センターカウル・アンダーカウルセット/スポーツカウル/センターカウル/アンダーカウルをお求めの際には下のカラータイプ適用表をご参照ください。例:センターカウル08155-KG 410Aは赤/青/白



車体色(タンク色)			用品記号
1	2	3	
赤	青	白	A
黒	青濃灰	白	B
黒	白	赤	C

ヘルメット

R41



(写真はパールホワイト)

パールホワイト、ブラック、シルバーメタリック、モンファレッド
標準価格 ¥39,500

R42



(写真はコルチナホワイト)

コルチナホワイト、モンファレッド、シルバーメタリック
標準価格 ¥40,000

●標準価格には取付費用は含まれておりません。●仕様および価格は予告なく変更する場合があります。