

NS250F/R

2サイクル・エキスパート

HONDA®



NS250Rのセッケン・オイル・スポンサー・スタッカーは、アクセサリー（別売り）です。
NS250FのスタッカーはNS250F/R本体にセットされています。

SUPER 2CYCLE FAMILY



NS250Rのゼッケンステッカーとスポンサーステッカーは、アクセサリー（別売り）です。
※HRCステッカーはNS250R本体にセットされています。

LE FAMILY



NS250F

レイトに受け継いだスーパー
レース、レーサーRS250R
ーツを持つ、精良マシンで
間エンジンを搭載、さら
・レーシングテクノロジー
として誕生した、NS250F

NS250F/Rの系譜

'83年度世界GP500ccクラスに総合優勝、「世界最速」のスーパーポテンシャルとホンダ・2サイクル・テクノロジーの優秀性を見事に実証したGPレーサー、NS500、そのトップテクノロジーをダイレクトに受け継いだスーパースポーツマシン、NS250F、そしてNS250Rが、いざ誕生しました。このNS250F/Rは国内レースに計日のデビューを飾った、レーサーR NS250Rと同時開発。一方はサーキット、一方はロード、と走りの舞台こそ違うもののマシンの基本設計は同じ。多くの共用パーツを持つ、精鋭マシンです。パワーユニットには軽量・コンパクト・スリムで、しかも理論上1次振動"0"を実現した、水冷2サイクル90度V型2気筒エンジンを搭載。さらにコンピュータ解析により専用設計された角型断面パイプ製フレーム、先進のサスペンション・システムなど全身にホンダ・レーシングテクノロジーを結集。堂々の系譜を持つスーパー2サイクル・ファミリーの一員として誕生した、NS250F/R。真のエキスポートライダーのための、2サイクル・エキスポートです。

NS250F/R



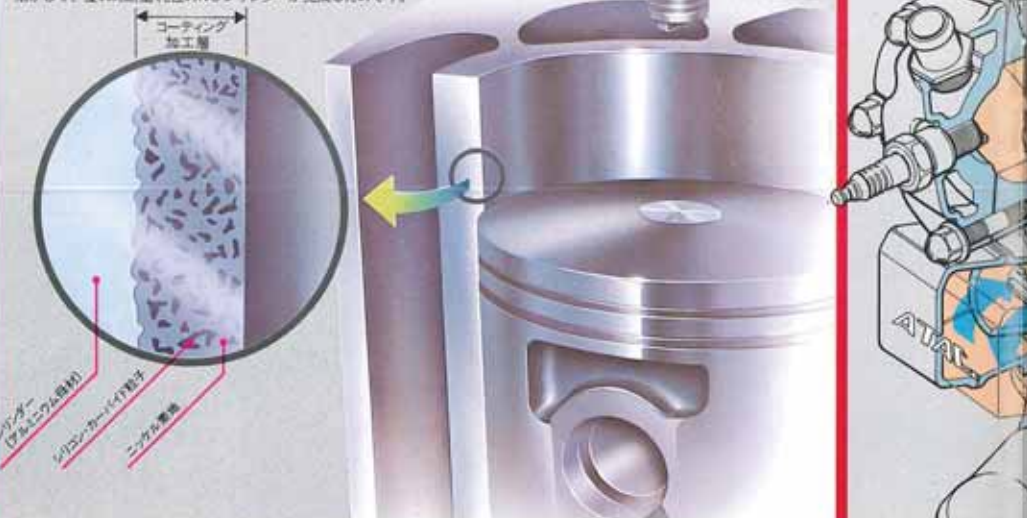
LIGHTWEIGHT · COMPACT · SLIM LIQUID COOLED 2CYCLE 90°V-TWIN ENGINE



NICKEL SILICONE-CARBIDE NS CYLINDER

ELECTRIC ATAC

NSシリンダー断面図と、コーティング加工層の拡大図
拡大図に示されるのは、薄い色の層がシリンダーのアルミ母材。濃い色の層は、ニッケル素地の内部に新素材として大きな注目を受けているシリコン・カーバイド粒子を分散させた皮膜。この60~100ミクロンという極薄の皮膜を、シリンダー内壁に特殊加工によりコーティング。これまで量産が困難とされていた処理方法を実施しました。シリコン・カーバイドは高熱に対してきわめて強く、また高硬度を誇り、強度に優れ、軽量、といった数々の特性を持っています。こうした特性を活かして、優れた耐摩耗性のNSシリンダーが完成したのです。



理論上1次振動"0"を実現。しかも軽量・コンパクト・スリム。ニュー・2サイクルテクノロジーを駆使、高回転・高出力を追求した水冷2サイクル90度V型2気筒エンジン。NS250F/R搭載の水冷2サイクル90度V型2気筒

エンジンは、注目すべきことにシリンダー・レイアウト、ボア&ストロークをはじめ、吸・排気系のとりまわしなどにレーサーRS250Rと共通の基本設計を行

なっています。クランクケースも共用パーツ。またニュー・2サイクルテクノロジーとして採用されたNSシリンダー、エレクトリックコントロールATACにいたるまで、あらゆるところにホンダ独自のレーシングテクノロジーが駆使されました。そして90度V型配置とすることで理論上1次振動"0"を実現。このため構成パーツのそれぞれを軽く、小さくすることができ、フリクションロス低減とともに、きわめて軽量・コンパクト・スリムで高回転・高出力のエンジンが成立したのです。最高出力45PS/9,500rpm、最大トルク3.6kg-m/8,500rpmのスペックを達成。そのほかにもスラント型フラットバルブ・キャブレター、6速ミッション、CDI点火

装置をそなえ、さらに軽量オールアルミ・ラジエター、メンテナンスフリーのMFバッテリーを装備。まさに2サイクルスーパースポーツの走りをも明かに主張します。**NS500に採用のニューテクノロジー、NSシリンダー。新素材 (Nickel, Silicone-carbide) によるコーティング加工が施された。**

2サイクルエンジンの高性能追求には、シリンダーがきわめて重要な役割を担います。そこでNS250F/Rはそのシリンダー内壁をチャンピオン・レーサーNS500と同様に、"N" (ニッケル)、"S" (シリコン・カーバイド) という新素材でコーティング加工処理。「NSシリンダー」

の名を与えました。これは、シリンダー内壁の表面にコーティング加工するニューテクノロジー。ニッケル素地の内部に高い硬度のシリコン・カーバイド粒子を分散させた新素材の皮膜を形成しています。これによりNSシリンダーは従来の鋳鉄製スリーブを持たず、ピストンと同素材のアルミ一体成型シリンダーを実現。軽量化はもとより、熱伝導が促進されて放熱効果が向上しました。さらに、ピストンとシリンダーはエンジン温度の変化にも同様の膨張率と収縮率を保ちます。したがってピストンクリアランスを小さくでき、ピストン挙動も小さくおさえられるので、パワーアップに寄与。さらに優れたオ

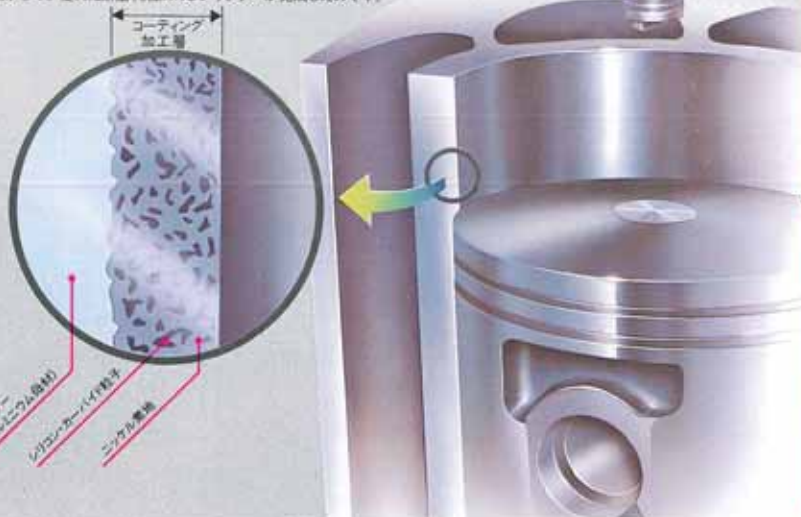
レーシングテクノロジーのフィードバック、水冷2サイクル90度V型2気筒エンジンコンピュータ解析による専用設計の角型断面パイプ製フレーム、先進サスペン

NS250F/R

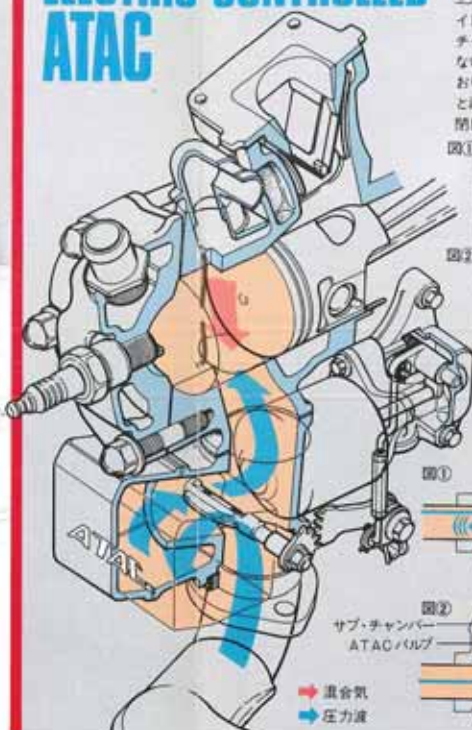
NICKEL SILICONE-CARBIDE NS CYLINDER

NSシリンダー断面図と、コーティング加工層の拡大図

拡大図に示されるのは、薄い色の層がシリンダーのアルミ母材。濃い色の層は、ニッケル素地の内部に新素材として大きな注目を集めているシリコン・カーバイド粒子を分散させた皮膜。この60-100ミクロンという極薄の皮膜を、シリンダー内壁に特殊加工によりコーティング。これまで量産が困難とされていた処理方法を施しました。シリコン・カーバイドは高熱に対してきわめて強く、また高硬度を誇り、強度に優れ、軽量、といった数々の特性を持っています。こうした特性を活かして、優れた耐摩耗性のNSシリンダーが完成したのです。



ELECTRIC CONTROLLED ATAC



エレクトリックコントロールATAC

構造図と原理図

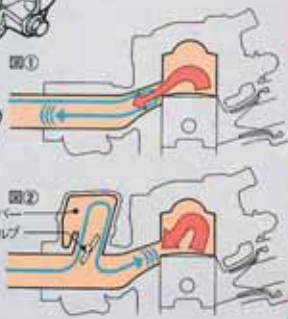
エンジン回転数を電氣的に検知し、ソレノイドが反応、リレーを介して、サブ・チャンバーに連結したバルブの開閉を行います。低回転時にはバルブが開いており、排気圧力はサブ・チャンバーへと漏れますが、高回転時にはバルブが閉じて主排気系だけが機能します。

図① ATACがはたらかないときの低回転時

排気圧力のタイミングがずれて、吸入ガスが負圧により燃焼室から引き出され、いわゆる吹き抜けの状態になってしまふ。

図② ATACがはたらいたときの低回転時

サブ・チャンバーに排気圧力波を導入、タイミングのよい排気圧力波が合成される。高回転時にはバルブが閉じて主・サブ・チャンバーだけに排気圧力波が流れ、高回転に適合した排気圧力となる。



COMPUTER AIDED ENGINEERING FRAME



NS250R

左: NS250R
パイプ製
NS250Rの
オール
アルミ製
フレーム
を設計
設計技術
構成により
高精度が

装置をそなえ、さらに軽量オールアルミ・ラジエター、メンテナンスフリーのMFバッテリーを装備。まさに2サイクルスーパースポーツの走りを実証に主張します。
NS500に採用のニューテクノロジー、NSシリンダー。
新素材 (Nickel, Silicone-carbide) によるコーティング加工が施された。

2サイクルエンジンの高性能追求には、シリンダーがきわめて重要な役割を担います。そこでNS250F/Rはそのシリンダー内壁をチャンピオン・レーサーNS500と同様に、*N* (ニッケル)、*S* (シリコン・カーバイド) という新素材でコーティング加工処理。*NSシリンダー*

の名を与えました。これは、シリンダー内壁の表面にコーティング加工するニューテクノロジー。ニッケル素地の内部に高い硬度のシリコン・カーバイド粒子を分散させた新素材の皮膜を形成しています。これによりNSシリンダーは従来の鋳鉄製スリーブを持たず、ピストンと同素材のアルミ一体成型シリンダーを実現。軽量化はもとより、熱伝導が促進されて放熱効果が向上しました。さらに、ピストンとシリンダーはエンジン温度の変化にも同様の膨張率と収縮率を保ちます。したがってピストンクリアランスを小さくでき、ピストン挙動も小さくおさえられるのでパワーアップに寄与。さらに優れたオ

イル潤滑性も獲得して、まさに画期的なNSシリンダー。技術の徹底追求は、すでに新素材の採用にまで及んでいます。

クイックレスポンスを発揮する、エレクトリックコントロール ATAC (Auto-controlled Torque Amplification Chamber)。

高回転・高出力を支える、ホンダならではの独創機構。
ホンダの独創機構ATACが、エレクトリックコントロール化されました。エンジン回転数を電氣的に検知し、ソレノイドがリレーを介してバルブを瞬時に開閉。排気容積が変化、つねに効果的な排気脈動を合成します。このため低回転時の混合ガスの吹き抜けを防ぎ、充て

ん効率が向上。NS250F/Rは下方気筒のATACにより、鋭いレスポンスを保ちながら、高回転・高出力を徹底的に追求することが可能となりました。

レーサー・マシンにきわめて近い骨格、専用設計の角型断面パイプ製フレーム。コンピュータ解析によって、軽量・高剛性・高精度を実現。

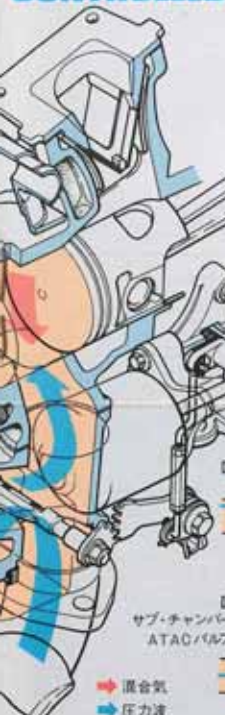
コンピュータ解析により、軽量・高剛性を徹底追求したダブルクレードル形式のニューフレーム。NS250Rはリア・フォークまで、オールアルミ製。さらにヘッドパイプ部分、リア・フォークピボットなど重要な部分にはアルミ鍛造パーツを採用して、強度アップ。高精度のフレ

ームとなっ
角型断面ス
オークスタビ
走りのため
高次元のパ
先進サスペ
NS250F/R
は、走りのた
アシスト・サ
（ブレーキル
気圧によるブ

バック水冷2サイクル90度V型2気筒エンジンの角型断面パイプ製フレーム、先進サスペン

ションをはじめ、ション&ブレーキ・システムまで。走りのエッセンス、ここに

CONTROLLED



エレクトリックコントロールATAC機構図と原理図
エンジン回転数を電氣的に検知し、ソレノイドが反応。リンケージを介して、サブ・チャンバーに連結したバルブの開閉を行います。低回転時にはバルブが開いており、排気圧力はサブ・チャンバーへと導かれますが、高回転時にはバルブが閉じて主排気系だけが機能します。

図① ATACがはたらかないときの低回転時
排気圧力波のタイミングがずれて、吸入ガスが負圧により燃焼室から引き出され、いわゆる吹き抜けの状態になってしまふ。

図② ATACがはたらいたときの低回転時
サブ・チャンバーに排気脈動を導入、タイミングのよい排気圧力波が合成される。高回転時にはバルブが閉じて主排気系だけが機能し、高回転に適した排気脈動となる。

図①
図②
サブ・チャンバー
ATACバルブ
混合気
圧力波

COMPUTER AIDED ENGINEERING FRAME



NS250R

コンピュータグラフィックによる
フレームの応力解析画像

左: NS250Rオールアルミ角型断面
パイプ製ダブルクレードルフレーム
NS250Rに採用された、専用設計の
オールアルミ角型断面パイプ製
ダブルクレードルフレーム。溶接箇所
を最少限におさえた高度なフレーム
設計技術と計算された全体
構成により、徹底した軽量・高剛性・
高精度が実現されました。



SUPER-TECH SUSPENSION & BRAKE SYSTEM



NS250F

NS250F

イル潤滑性も獲得して、まさに画期的なNSシリンダー。技術の徹底追求は、すでに新素材の採用にまで及んでいます。

クイックレスポンスを発揮する、エレクトリックコントロールATAC (Auto-controlled Torque Amplification Chamber)。

高回転・高出力を支える、ホンダならではの独創機構。

ホンダの独創機構ATACが、エレクトリックコントロール化されました。エンジン回転数を電氣的に検知し、ソレノイドがリンケージを介してバルブを瞬時に開閉。排気容積が変化、つねに効果的な排気脈動を合成します。このため低回転時の混合ガスの吹き抜けを防ぎ、充て

ん効率が向上。NS250F/Rは下方気筒のATACにより、鋭いレスポンスを保ちながら、高回転・高出力を徹底的に追求することが可能となりました。

レーザー・マシンにきわめて近い骨格、専用設計の角型断面パイプ製フレーム。コンピュータ解析によって、軽量・高剛性・高精度を実現。

コンピュータ解析により、軽量・高剛性を徹底追求したダブルクレードル形式のニューフレーム。NS250Rはリア・フォークまで、オールアルミ製。さらにヘッドパイプ部分、リア・フォークピボットなど重要な部分にはアルミ鍛造パーツを採用して、強度アップ。高精度のフレ

ームとなっています。そしてNS250Fには、高剛性の角型断面スチールパイプ製フレームを装備。リア・フォークスタビライザーも備えています。

走りのための思想は、徹底的に追求されている。

高次元のバランスを誇る、先進サスペンション&ブレーキ・システム。

NS250F/Rの先進サスペンション&ブレーキ・システムは、走りのための思想を徹底。フロントを固めるのはエアアシスト・サスペンションと、コンパクトなニューTRAC (ブレーキトルク応答型アンチダイブ機構)。エアアシスト・サスは空

リックつまみで効き調節が可能です。リア・サスペンションには、プロリンク。これも油圧式プリロードアジャスター付で、しかもボディ右側のコントロール・ノブにより容易に多段階調節ができます。そしてブレーキ・システムは、フロントにダブル、リアにシングル、のトリプルディスク・ブレーキを採用しました。セミメタルパッド&デュアルピストンキャリパーを装備、充実した足まわり装備を誇り、操作フィーリングにも優れます。キメ細かなセッティング機能と絶妙な操作性を兼ね備え、路面状況や走行条件の変化にもすみやかに対応できる、NS250F/Rの先進サスペンション&ブレーキ・システムです。

ンをはじめ、
ション&ブレーキ・システムまで。走りのエッセンス、ここに結晶。



切れ味鋭い走りのために、その全身を見事なまでにシェイプアップしたNS250F。大型19ℓのフューエルタンクからリアカウルへと流れるライン…、スタイリングは精悍そのものです。さらにはフロント16インチ/リア17インチのブー

メラン型コムスターホイール。レーシーな角型断面リア・フォークにはリア・フォークスタビライザーを装備。これらすべてが、2サイ

クル・エキスポートの、鍛えぬかされた走りの実力をものがたります。

全身、筋肉質のボディ・シルエット。

走りの実力派、NS250F。その精悍なフロント・ビューで際立つのは、大光量の丸型ハロゲンヘッドライト(60W/55W)とダブルホーン。まさにフェアリングを脱ぎ捨てたレーサーのごとく、シャープなデザインとなりました。またリア・ビューも個性的。リアカウルまで一体の大型サイドカバーの右側には、エキゾーストマフラ

ーがのぞきます。走りのダイナミズムあふれる、フロント&リア・ビュー。アビランスは、まさに衝撃的です。

スーパースポーツ・フィーリングあふれる、

インストルメント・パネル。

スーパースポーツ感覚あふれる、機能的なインストルメント・パネル。タコメーターを中央に、スピードメーター、水温計を左右に配置した、シンプルなレイアウトです。また、各種インジケータランプ類を横一列に並べ見やすさも配慮。操作性に優れた各種スイッチ類ととも

に、細部にまで高いクオリティを追求しました。マシンが発する情報を、ライダーへの的確に伝達していきます。細部にいたるまで空力を追求した装備類。

NS250Fのスーパースポーツ哲学は、装備類の細部までいさわれます。エアロシェイプ・ウインカー、ヘルメットホルダー・カバーをはじめ、ニューデザインの薄型フューエルコック・セレクターなど、いたるところに空力を追求。走りの実力派、NS250Fならではの設計思想が徹底されています。

スーパースポーツ哲学を、凝縮。フロント16/リア17インチホイール、ニューTRAC…贅肉をそぎおとした、走りの実力派。

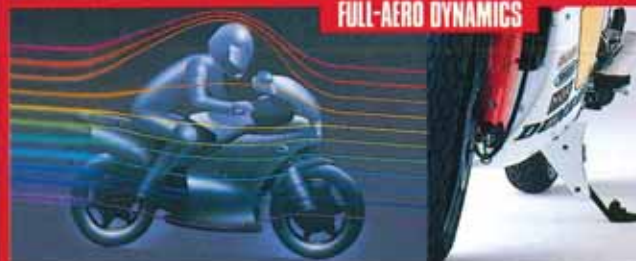


NS250Rのゼッケンステッカーとスポンサーステッカーは、アクセサリー（別売り）です。
※HRCステッカーはNS250F/NS250R本体にセットされています。

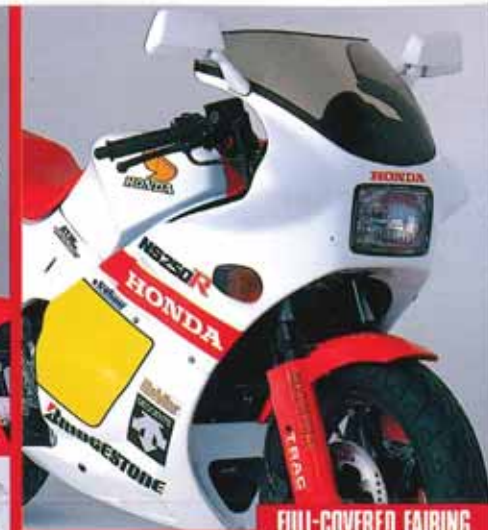
BODY DESIGNING



FULL-AERO DYNAMICS



ライダーとマシンが一体となった状態の空力特性をコンピュータを駆使して計算。フルフェアリングからリアカウルまで、全体の空力を徹底追求したことが、フルエアロダイナミクスの特徴です。整流効果を考慮した大型サイドカバーの形状をはじめ、ヘルメットホルダーなどもカバーを装備。走行時はフルフェアリングと一体となって整流効果をあげるサイドスタンド・カバーまで、ボディの突起を極力なくし、細部にいたるまで空力設計を徹底しました。



FULL-COVERED FAIRING



INSTRUMENTS PANEL

まさに「ザ・マシン」と呼ぶにふさわしい、NS250R。これこそスペシャル・コンセプトそのものです。空力テクノロジーをさらに追求したフル・エアロダイナミクス、

NS250R

精悍なNSコムスター、随所に採用された高級素材パーツなど、すべては頂点へ機能に徹し、レーシング・エアロテクノロジーを集中した結果の美しさ。NS250R、

アピアランスが鮮烈な走りの実力をものかかります。

フルフェアリングからサイドスタンド・カバーまで徹底した空力設計。フル・エアロダイナミクス。

NS250Rに採用されたフル・エアロダイナミクスは、まさに空力テクノロジーの結晶。さらに進化した空力設計となりました。フルフェアリングからリアカウルまでの風の流れを計算しつくし、125ccクラスなみの空気抵抗係数を実現。さらに走行時はフェアリングと一体となるサイドスタンド・カバー、前方からの風を整流するフロ

ントフォーク・スポイラー、エアロシェイブ・ウインカー、ヘルメットホルダー・カバーなど、細部にまで空力設計を徹底。レーサーにきわめて近い水準を達成しました。走りの機能とクオリティを徹底追求した、装備類。フェアリングマウントのバックミラー、角型ハロゲンヘッドライト(60W/55W)。そして、機能美が集約されたフルフェアリング。これらがかたちづくるNS250Rのフロント・ビューは、まさにレーサー・フェイス。またリア・ビューも、リアカウルまで一体の大型サイドカバ

ーなど精悍そのもの。さらにステップホルダーをはじめアルミパーツも多用され、装備類は機能的に充実。全身に、2サイクル・エキスポートならではの迫力が漂います。まさにレーサーゆずりの、インストルメント・パネル。シンプル・デザインのインストルメント・パネルは、レーサーでフローティングマウント。NS250Rにふさわしく、中央にタコメーター、左右にスピードメーターと水温計、そして横一列に各種インジケータランプ類を機能的にレイアウトしました。まさにレーサーゆずりのフィーリング。

スペシャル・コンセプト、頂点へ。空力を極めたフル・エアロダイナミクス、NSコムスターなど、鮮烈なレーシング・アピアランス。

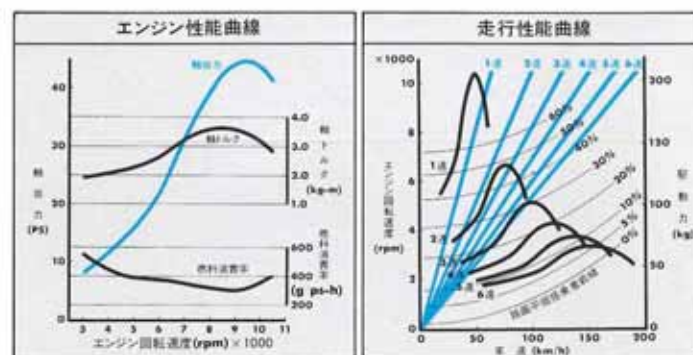


NS250F 標準現金価格 ¥429,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

NS250R 標準現金価格 ¥539,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

主要諸元			< NS250F >		
型式	MC11	点火方式	CDI式マグネットポイント	分断式	分断式
全高 (mm)	2,005	潤滑方式	潤滑方式	潤滑方式	潤滑方式
全長 (mm)	2,120	潤滑油容量 (ℓ)	1.7	1.7	1.7
全幅 (mm)	1,125 (1,040)	燃料タンク容量 (ℓ)	19	19	19
軸距 (mm)	1,375	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
最低地上高 (mm)	0.135 (0.145)	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
シート高 (mm)	0.780	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
車両重量 (kg)	161	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
乾燥重量 (kg)	144	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
乗車定員 (人)	2	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
燃費 (km/ℓ)	36	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
	(50km/h定地走行テスト値)	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
最小回転半径 (m)	2.8	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
エンジン型式	MC11E	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
総排気量 (cc)	249	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
内径×行程 (mm)	56.0×50.6	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
圧縮比	9.0	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
最高出力 (PS/rpm)	45.7/5,000	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
最大トルク (kg-m/rpm)	3.6/3,500	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
キャブレター型式	FA06 (FA07)	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式
駆動方式	チェーン	変速機形式	変速機形式	変速機形式	変速機形式

※定地燃費は定められ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。※車体色は印刷のため実物と多少異なる場合があります。



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。

●心にゆとりのもてるスピードで走りましょう。

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倍の速度で迫ってきます。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「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。

●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。

ライディングの基本とマナーを身につけ、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、鈴鹿サーキットと、交通安全センター「福岡」・埼玉・神奈川の「レインボー」・交通安全センター「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。また、毎月お近くの会場・講習所などでは、一日コースの「DAY HMS」も開催されています。(一部地域は最寄りのホンダ販売店もしくはホンダ二輪代理店へどうぞ。)

●ホンダ・デイトランド「走れる展示場」。

バイクとデート...そんな楽しい気分をバイクにお乗りいただけます。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(株)ホンダサービス・各地区センターでは、同クラブ結成のお手伝いもしております。

●目で見える安全運転「SAFETY 2&4 (ツーランドフォー)」。

バイクライディングの楽しさを、見て読んで実感できる楽しい月刊誌「SAFETY 2&4」。購読のお申し込みは、お近くのホンダ販売店(株)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をお教えるためのいわばバイクの「何でも博士」です。バイクに関することなら何でもご相談下さい。あなたのお近くのホンダ販売店(株)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余所のサービスネット(株)ホンダサービス。

(株)ホンダサービスは、販売店とともにお客さまをお守りするホンダ直営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、全国ネットワークで遠くへお出かけの際も安心してご利用いただけます。

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。

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

●手続きはカンタン。●お買物は100万円(利用限度額)までOK。●JCBカードは国内・海外のJCB加盟店でも利用OK。

※お問い合わせは、上記のステッカーのあるお店へどうぞ。



昭和60年8月19日より本社及び東京支店は
下記住所へ移転致します。
本社 千107 東京都港区南青山2-1-1 ☎03(423)1111
東京支店 千107 東京都港区南青山2-1-1 ☎03(423)3311

お問い合わせは上記の販売店、または下記へどうぞ。
東京支店 千150 東京都渋谷区神宮前6-27-8 ☎03(498)3251
名古屋支店 千460 名古屋市中区千代田1-7-2 ☎052(261)2671
大阪支店 千530 大阪府北区南堀町7-31 ☎06(313)1171
九州支店 千812 福岡市博多区紙町8-7 ☎092(291)5131
仙台支店 千980 仙台市土樋1-11-2 ☎0222(25)6171
北海道支店 千060 札幌市中央区北1条西7-1 ☎011(251)9231