

NS400R

新登場

HONDA®

The Concept from GP Technology



この写真はF・スペンサーのサーキット走行を撮影したものです。
一般公道では制限速度を守り、無理のない走行をしましょう。

※HRCスタッフカーは本邦にセロされています。(販売期間はありません)

Professional Taste



NS400R

Professional Taste



NS400R

GPシ-

さらにGP

70



NS500

**このマシンが、雄弁にものがたる。
GPシーンを変えたホンダ・レーシング・テクノロジーの真髄。**

誕生、NS400R。いま、チャンピオン・レーサーNS500のGPレーシング・コンセプトを色濃く継承して、
スーパー2サイクル400シーンにその姿を現わしました。

ロードレーサーの原点を見つめなおして、新しいアプローチで圧倒的に高い戦闘力を実現したNS500。
さらにGPレーサーのなかでも画期的なメカニズムを誇り、輝かしい勝利の数かずで、世界GPシーンに大きな変革をもたらしました。

そのNS500で培われたホンダ・レーシング・テクノロジーの真髄を継承したNS400R。

水冷2サイクル90°V3エンジンをはじめ、コンピュータ解析による専用設計角型断面パイプ製フレーム、
プログレッシブ・エアロダイナミクステクノロジーなど、すみずみにまでNSの名に恥じないハイメカニズムを満載しました。

The Concept from GP Technology, NS400R。

このマシンがスーパー2サイクルの新たな未来を示します。

NS400R



NS500

REVOLUTIONAL GP 2-CYCLE V-3 ENGINE

GP変革車、NS500。

NS500栄光の戦績

82年度世界GPにデビュー、またたく間に3勝をあげたNS500。翌83年には早くもメーカーチャンピオンとF・スเปนサーのライダーチャンピオンという2つのタイトルを獲得。さらに84年に全12戦中8勝をもたらして、2年連続メーカーチャンピオンに輝いた。これには世界中が驚異の眼差しを向けた。ユニークなメカニズムと独創的なマシン・コンセプトがデビュー時から大きな話題を集めたNS500だったが、その強さはまさしく圧倒的であり、世界GPシーンに大きな変革を印象づけることになった。ビッグパワーだけに頼らない、ホンダ独自のスピード哲学……。新しい概念から生まれた新しい速さが、輝かしい戦績を残しました。

革新のマシン・コンセプト

ロードレーサーの原点ともいえる、パワーウェイトレシオ、車両重量の絶対値、慣性モーメントの3点。NS500は基本設計思想にこの3点を置き、さらに明確にそれらすべてのトータルパフォーマンスを徹底追求。まさに革新的なアプローチによって、開発のスタートが切られました。まず最初の革新は、ビッグパワーだけを追求しなかったことです。軽量・スリム・コンパクトなV3エンジンを搭載することで連鎖的に各部の軽量化を達成、きわめて少ない車両重量絶対値を実現。このためいたずらにエンジン馬力向上をめざすことなく、0.89kg/PS (83年モデル) という驚くべきパワーウェイトレシオ値を現実のものとしています。つぎに慣性モーメント。これにはマスの徹底的な集中化を行ないました。コーナリングたちあがりの鋭さは、まさに卓抜。V3エンジンのシリンダー配置をはじめ、チャンバー形状、リアサスペンションユニットのレイアウト、さらにはイグニッションコ

ビッグパワーとト NS500の開発

NS500栄光の戦績

'82年度世界GPにデビュー、またたく間に3勝をあげたNS500。翌'83年には早くもメーカーチャンピオンとF・スペンサーのライダーチャンピオンという2つのタイトルを獲得。さらに'84年に全12戦中8勝をもたらして、2年連続メーカーチャンピオンに輝いた。これには世界中が驚異の眼差しを向けた。ユニークなメカニズムと独創的なマシン・コンセプトがデビュー時から大きな話題を集めたNS500だったが、その強さはまさしく圧倒的であり、世界GPシーンに大きな変革を印象づけることになった。ビッグパワーだけに頼らない、ホンダ独自のスピード哲学……。新しい概念から生まれた新しい速さが、輝かしい戦績を残しました。

革新のマシン・コンセプト

ロードレーサーの原点ともいえる、パワーウェイトレシオ、車両重量の絶対値、慣性モーメントの3点。NS500は基本設計思想にこの3点を置き、さらに明確にそれらすべてのトータルパフォーマンスを徹底追求。まさに革新的なアプローチによって、開発のスタートが切られました。まず最初の革新は、ビッグパワーだけを追求しなかったことです。軽量・スリム・コンパクトなV3エンジンを搭載することで連鎖的に各部の軽量化を達成、きわめて少ない車両重量絶対値を実現。このためいわずにエンジン馬力向上をめざすことなく、0.89kg/PS ('83年モデル)という驚くべきパワーウェイトレシオ値を現実のものとしています。つぎに慣性モーメント。これにはマスの徹底的な集中化を行ないました。コーナリングたちがりの鋭さは、まさに卓抜。V3エンジンのシリンダー配置をはじめ、チャンバー形状、リアサスペンションユニットのレイアウト、さらにはイグニッションコ



NS500



NS500

イルの位置やフューエルタンクを下げるためのショートプラグの開発にいたるまで、基本的な車体構成の面で、低く前方に重心を置くことに大きな努力を注いだのです。そのほかにもマス集中設計は車体中心部から遠い部分のフェアリング肉厚を薄くするなど、徹底に徹底を重ねて、レーサーのなかでもきわめて、最先鋭の慣性モーメントを実現しました。これらレーサーの原点を見つめなおしたうえ、NS500はトータルパフォーマンスの面でも秀逸。たとえばトップスピードの大きな決定要素である空力

設計でもスリム&コンパクトなV3エンジンの利点が光り、前面形状・面積を、きわめて合理的に設計。空気抵抗を最少限に抑えました。これら数かずの革新により、NS500は圧倒的な戦闘力の高さと、GPシーンに衝撃的なインパクトを示しました。その成果こそが栄光の戦績であり、また同時に市販車へとフィードバックされる、トップテクノロジーの数かずなのです。

GPレーサーの新しい指標

NS500の独創性はトータルパフォーマンスの効率を

極限にまで高めたことです。まず軽量・スリム・コンパクトにして、徹底的なマス集中設計を施したこと。つぎにビッグパワーだけに頼らず車体構成の面から基本設計を見つめなおしたこと。これらの凝縮がきわめて高い戦闘力を実現しています。さらにドライビング・コントロール性にもすぐれて、究極のGPシーンのなかでも「乗りやすいレーサー」の定評を確立。GPレーサーとして、まったく新しい指標を指し示しました。



'83年-'84年にわたり、輝かしい戦績を残したNS500

**ビッグパワーとトップスピードだけでGPを制する時代は終わった。
NS500の開発はこれまでのレースマシンの概念を根底から見なおすこと**



NS500



NS500



'83年-'84年にわたり、輝かしい戦績を残したNS500+P・スベンサー。

イルの位置やフューエルタンクを下げるためのショートプラグの開発にいたるまで、基本的な車体構成の面で、低く前方に重心を置くことに大きな努力を注いだのです。そのほかにもマス集中設計は車体中心部から遠い部分のフェアリング肉厚を薄くするなど、徹底に徹底を重ねて、レーサーのなかでもきわだつ、最先鋭の慣性モーメントを実現しました。これらレーサーの原点を見つめなおしたうえ、NS500はトータルパフォーマンスの面でも秀逸。たとえばトップスピードの大きな決定要素である空力

設計でもスリム&コンパクトなV3エンジンの利点が光り、前面形状・面積を、きわめて合理的に設計。空気抵抗を最少限に抑えました。これら数かずの革新により、NS500は圧倒的な戦闘力の高さと、GPシーンに衝撃的なインパクトを示しました。その成果こそが栄光の戦績であり、また同時に市販車へとフィードバックされる、トップテクノロジーの数かずなのです。

GPレーサーの新しい指標

NS500の獨創性は、トータルパフォーマンスの効率を

極限にまで高めたことです。まず軽量・スリム・コンパクトにして、徹底的なマス集中設計を施したこと。つぎにビッグパワーだけに頼らず車体構成の面から基本設計を見つめなおしたこと。これらの凝縮がきわめて高い戦闘力を実現しています。さらにドライビング・コントロール性にもすぐれて、究極のGPシーンのなかでも“乗りやすいレーサー”の定評を確立。GPレーサーとして、まったく新しい指標を指し示しました。



**トップスピードだけでGPを制する時代は終わった。
はこれまでのレースマシンの概念を根底から見なおすことから始まった。**

LIQUID COOLED 2-CYCLE 90° V-3 ENGINE



NS400R

NICKEL SILICON-

NSシリンダーを採用した
GPレーサーNS500の
シリンダー・ブロック



みごとに世界のサーキットで実証されたチャンピオン・レーサーNS500の卓越した基本構想をNS400Rに再現するために、ホンダはどのような選択をしたか……。まず、水冷2サイクル90度V型3気筒エンジンを搭載。そのなかにはNSシリンダーを筆頭に、デュアル・エレクトリックコントロールATAC、3連式フラットバルブ・スラントキャブレターなど、NS500から継承した数かずのトップテクノロジーが凝縮しています。世界GPシーンで繰りひろげられたV3パワーの熱いスーパーパフォーマンスが、いまロードによりかえります。

水冷2サイクル90度V型3気筒エンジン
スリム。そして軽量・コンパクトなパワーユニットをめざ

速さの遺伝子。

GPレーサーのコ この難題に、トップ

NICKEL SILICON-CARBIDE NS CYLINDER

NSシリンドーを採用した
GPレーサーNS500の
シリンドー・ブロック



NSシリンドー (NS400R) カット断面と、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ドーのアルミ母材、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るシリコン・カーバイド粒子を分散した皮膜。これまで量産が困難とされていた処理方法を実現したことにより、60〜100ミクロンの極薄皮膜をシリンドー内壁に特殊加工コーティングしました。シリコン・カーバイドは高熱にきわめて強く、また高硬度を誇り、強度にすぐれ、軽量と数かずの特性を持ちます。こうした特性を生かして、すぐれた耐摩耗性のNSシリンドーが完成したのです。



みごとに世界のサーキットで実証されたチャンピオン・レーサーNS500の卓越した基本構想をNS400Rに再現するために、ホンダはどのような選択をしたか……。まず、水冷2サイクル90度V型3気筒エンジンを搭載。そのなかにはNSシリンドーを筆頭に、デュアル・エレクトリックコントロールATAC、3連式フラットバルブ・スラントキャブレターなど、NS500から継承した数かずのトップテクノロジーが凝縮しています。世界GPシーンで繰りひろげられたV3パワーの熱いスーパーパフォーマンスが、いまロードにのみかえります。

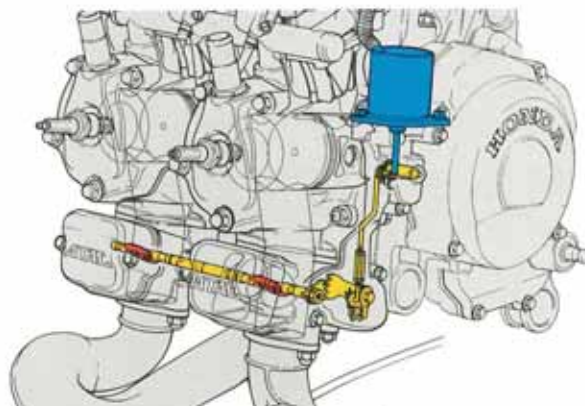
水冷2サイクル90度V型3気筒エンジン

スリム。そして軽量・コンパクトなパワーユニットをめざ

した場合、有効なエンジンレイアウトがV3です。パワーロスの大きい2軸クランクを捨てて1軸クランクとし、しかも2気筒なみのエンジン幅に3個のピストンを配置できて十分なパワーが得られる……そんなNS500の思想をそのまま採用しました。しかも世界GPから生まれたトップテクノロジー、NSシリンドーを採用。前方2気筒にエレクトリックコントロールATACをデュアル装着。また3連式フラットバルブ・スラントキャブレターを装備するなど、ホンダならではの独創テクノロジーが満載です。さらにコンロッドにハイスピードステンレスのニードルベアリングを採用して、高速耐久性も万全。最高出力59PS/8,5



DUAL ELECTRIC CONTROLLED ATAC



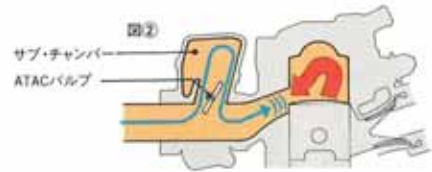
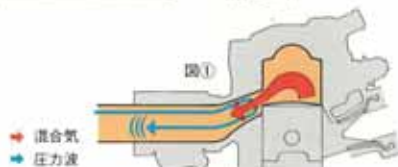
エレクトリックコントロールATAC

構造図と原理図

エンジン回転数を電氣的に検知してソレノイドが反応。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閉じており、膨動圧力はサブ・チャンバーへと導かれますが、高回転時にはバルブが開いて主排気系だけが機能します。

図① ATACを装備しないときの低回転時
膨動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う。

図② ATACを装備したときの低回転時
サブ・チャンバーに排気脈動を導入、タイミングのよい膨動圧力が合成される。高回転時にはバルブが開いて主チャンバーだけに排気が流れ、高回転に適した排気脈動となる。



00rpm、最大トルク5.1kg-m/8,000rpmのスーパーパフォーマンスを思う存分楽しめます。そのほかにもエンジン・パワーを有効に引き出せる6速ミッション、CDI点火装置をそなえ、400ccスーパー2サイクルの心臓にふさわしい高性能ぶりを誇ります。

NSシリンドー

チャンピオン・レーサーNS500のシリンドー・テクノロジーそのものの、NSシリンドー。シリンドー内壁を新素材でコーティング加工処理をほどこしてきわめて高硬度のため、耐久性が向上。さらに高精度でしかもすぐれたオイル潤滑性により、フリクションロスも低減しました。また鋳鉄製スリーブを不要としてピストンと

同素材のアルミ一体成型シリンドーを実現。軽量化のうえ、熱によるシリンドーの重みが少なく、ピストン挙動を最少限に抑えてパワーアップに大きく寄与。ハイパフォーマンスエンジンにふさわしいシリンドーです。

デュアル・エレクトリックコントロールATAC

(Auto-controlled Torque Amplification Chamber)
NS400Rの前方2気筒に装着した、デュアル・エレクトリックコントロールATAC。高性能2サイクルエンジンの低・中速域トルクを強化し、しかも高回転・高出力を実現する、ホンダならではの独創機構です。その作動は、エンジン回転数を電氣的に検知した後、ソレノイドが反応。リンケージを介してバルブを瞬時に開閉

**GPレーサーのコンセプトをスーパー2サイクルNS400Rに再現する。
この難題に、トップテクノロジーを結集してチャレンジ。**

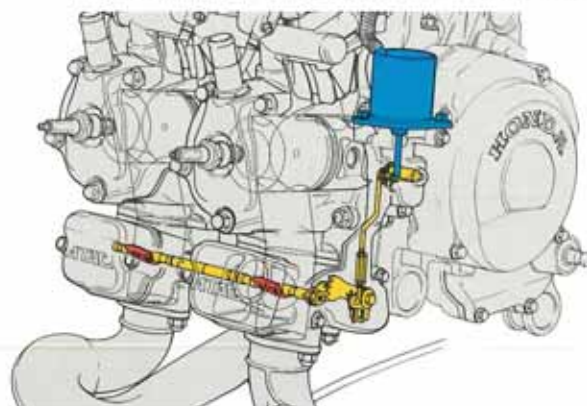
CARBIDE NS CYLINDER

NSシリンダー (NS400R) カット断面と、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るシリコン・カーバイド粒子を分散した皮膜、これまで量産が困難とされていた処理方法を実現したことにより、60~100ミクロンの極薄皮膜をシリンダー内壁に特種加工コーティングしました。シリコン・カーバイドは高熱にあわて強く、また高硬度を誇り、強度にすぐれ、軽量と数かずの特性を持ちます。こうした特性を生かして、すぐれた耐摩耗性のNSシリンダーが完成したのでです。



した場合、有効なエンジンレイアウトがこのV3です。パワーロスの大きい2軸クランクを捨てて1軸クランクとし、しかも2気筒なみのエンジン幅に3個のピストンを配置できて充分なパワーが得られる……そんなNS500の思想をそのまま採用しました。しかも世界GPから生まれたトップテクノロジー、NSシリンダーを採用。前方2気筒にエレクトリックコントロールATACをデュアル装着。また3連式フラットバルブ・スラントキャブレーターを装備するなど、ホンダならではの独創テクノロジーが満載です。さらにコンロッドにハイスピードステンレスのニードルベアリングを採用して、高速耐久性も万全。最高出力59PS/8,5

DUAL ELECTRIC CONTROLLED ATAC

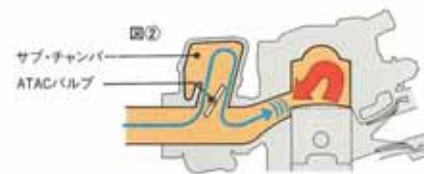


エレクトリックコントロールATAC
 構造図と原理図

エンジン回転数を電気的に検知してソレノイドが反応。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ないます。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を装備し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う。

図② ATACを装備したときの低回転時
 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が合成される。高回転時にはバルブが閉じて主チャンバーだけに排気の流れ、高回転に適した排気脈動となる。



00rpm、最大トルク5.1kg-m/8,000 rpmのスーパーパフォーマンスを思う存分楽しめます。そのほかにもエンジン・パワーを有効に引き出せる6速ミッション、CDI点火装置をそなえ、400ccスーパー2サイクルの心臓にふさわしい高性能ぶりを誇ります。

NSシリンダー

チャンピオン・レーサーNS500のシリンダー・テクノロジーそのものの、NSシリンダー。シリンダー内壁を新素材でコーティング加工処理をほどこしてきわめて高硬度のため、耐久性が向上。さらに高精度でしかもすぐれたオイル潤滑性により、フリクションロスも低減しました。また鋳鉄製スリーブを不要としてピストンと

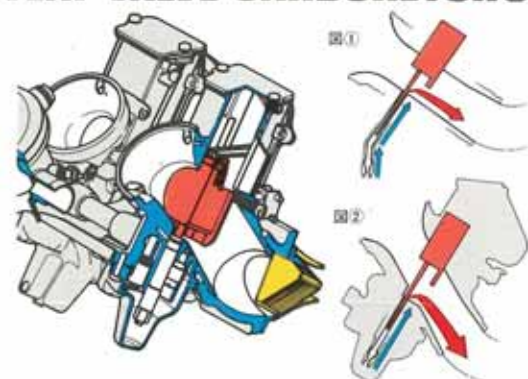
同素材のアルミ一体成型シリンダーを実現。軽量化のうえ、熱によるシリンダーの歪みが少なく、ピストン挙動を最少限に抑えてパワーアップに大きく寄与。ハイパフォーマンスエンジンにふさわしいシリンダーです。

デュアル・エレクトリックコントロールATAC

(Auto-controlled Torque Amplification Chamber)

NS400Rの前方2気筒に装着した、デュアル・エレクトリックコントロールATAC。高性能2サイクルエンジンの低・中速域トルクを強化し、しかも高回転・高出力を実現する、ホンダならではの独創機構です。その作動は、エンジン回転数を電気的に検知した後、ソレノイドが反応。リンケージを介してバルブを瞬時に開閉

TRIPLE SLANT TYPE FLAT VALVE CARBURETORS



フラットバルブ・スラントキャブレーター構造図と断面図

すぐれたレスポンス実現のため、インテークマニホールド長を短かくし、さらにフラットバルブを採用。またメインジェット燃料通路が、従来のもの(図①)とちがひ、ストレート(図②)なので、燃料の吸いあげから混合気の吐出までのプロセスは、スムーズそのもの。これら独特の構造が、エンジン高出力化に大きく貢献します。

して、低・中速域と高速域のそれぞれに適した排気容積を選択します。これによりエンジン回転数に合わせて、つねに効果的な排気脈動を合成。鋭いレスポンスと、高出力を両立することができま。

3連式フラットバルブ・スラントキャブレーター

V3エンジンのスリムな幅にジャストフィットする、3連式フラットバルブ・スラントキャブレーター。そのフラットなバルブ形状が、キャブレーターボディ幅のスリム化を実現しながら、充分なボア径を確保しました。またフラットバルブは吸入抵抗が小さく、作動もスムーズ。鋭いレスポンスを実現したうえ、ハイパワー化にも寄与します。

コンセプトをスーパー2サイクルNS400Rに再現する。
 テクノロジーを結集してチャレンジ。

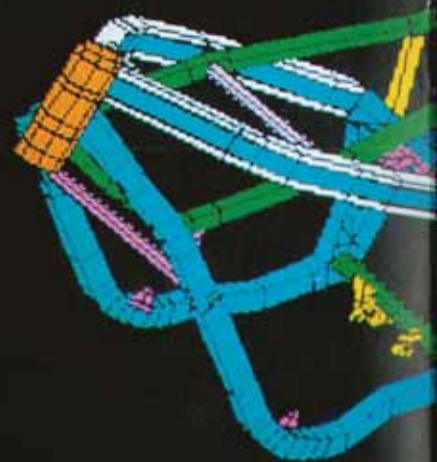


NS400R

GPイズムの運動神経。

HI-TUNED

コンピュータによるフレームの応力解析画像

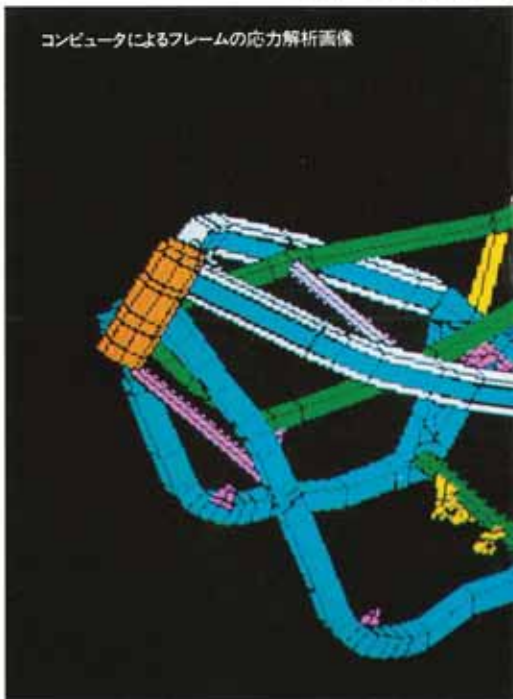


いくらエンジンの最高出力が大きくとも、また強大なトルクを発揮しても、そのパワーを生かし、高次元の路面追従性、走破性、および制動性能などが得られる足まわりやフレームでなければ意味がありません。エンジンはもとより、極限走行で勝利を競うGPレースの運動神経系。世界GPを勝ち抜いたNS500は、この点でも先駆車。NS400Rの足まわり、フレームには、NS500で培ったトップテクノロジーをあますところなく傾注しました。

**いかなるシチュエ
トップポテンシャル**

HI-TUNED FRAME

コンピュータによるフレームの応力解析画像



いくらエンジンの最高出力が大きくとも、また強大なトルクを発揮しても、そのパワーを生かし、高次元の路面追従性、走破性、および制動性能などが得られる足まわりやフレームでなければ意味がありません。エンジンはもとより、極限走行で勝利を競うGPレースの運動神経系。世界GPを勝ち抜いたNS500は、この点でも先駆車。NS400Rの足まわり、フレームには、NS500で培ったトップテクノロジーをあますところなく傾注しました。

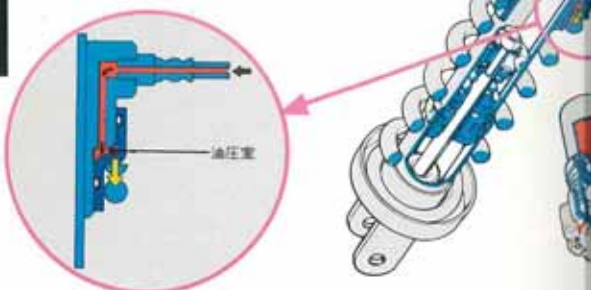
専用設計オールアルミ角型断面パイプ製フレーム

ホンダ独自のコンピュータ解析により、軽量・高剛性を徹底追求したフレーム。骨太のサイドパイプを持つダブルクレードル構造で、ヘッドパイプ部分、リアフォーク・ピボットなど重要な個所にはアルミ鍛造パーツを採用。さらめてハイレベルの剛性を実現しました。さらに表面をアルマイト処理したうえクリア仕上げ。レーシーで、しかもすぐれた耐久性を誇ります。

SUPER-TECH FOOTWORK & BRAKING S



NS400R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
NS400R専用設計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と計算しつくした全体構成により、徹底した軽量・高剛性・高精度を実現しました。



TRAC付フロント・エアアシストサスペンション

空気圧によりプリロード調整が可能な、フロント・エアアシストサスペンション。キメ細かなセッティングができ、走行条件や路面状況の変化にもすみやかに対応できます。またクリックつまみで容易に効き調節ができるTRAC(ブレーキトルク応答型アンチダイブ機構)もフロントフォークに装備。ライダーの好みに応じたアンチダイブ効果を設定することが可能です。

プリロードアジャスター付プロリンク・リアサスペンション

すぐれたプログレッシブ特性で定評のプロリンク・リアサスペンション。ボディ右側に配置したコントロール・ノブにより、容易にプリロードの多段階調節ができます。もちろん工具は不要。しかも油圧式で、走りに応じたベストセッティングが得られます。

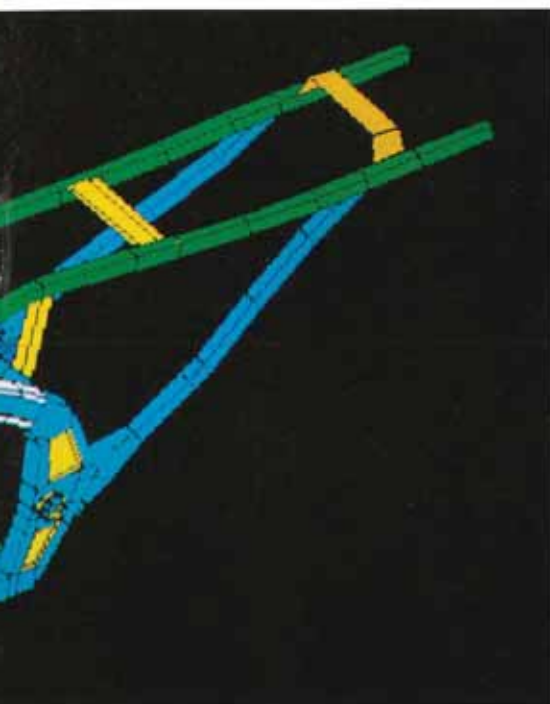
フロント16/リア17インチNSコムスター・ホイール
ハンドリングの軽快感を生む、フロント16/リア17イン

いかなるシチュエ
トップポテンシャル

ーションでも、高次元の走りをサポート。
を誇る足まわり。ハイテック・フレーム。

FRAME

SUPER·TECH FOOTWORK & BRAKING SYSTEM



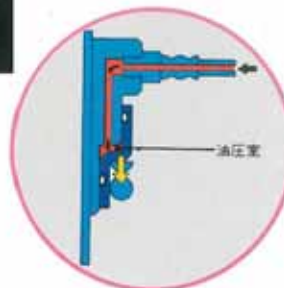
NS400Rオールアルミ角型断面パイプ製ダブルクレードルフレーム
NS400R専用設計オールアルミ角型断面パイプ製ダブルクレードルフレーム。溶接箇所を最少限におさえた高度なフレーム設計と計算しつくした全体構成により、徹底した軽量・高剛性・高精度を実現しました。

専用設計オールアルミ角型断面パイプ製フレーム

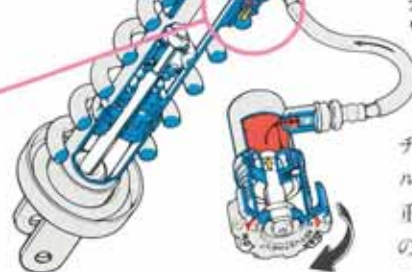
ホンダ独自のコンピュータ解析により、軽量・高剛性を徹底追求したフレーム。骨太のサイドパイプを持つダブルクレードル構造で、ヘッドパイプ部分、リアフォーク・ピボットなど重要な個所にはアルミ鍛造パーツを採用。きわめてハイレベルの剛性を実現しました。さらに表面をアルマイト処理したうえクリア仕上げ。レーシーで、しかもすぐれた耐久性を誇ります。

TRAC付フロント・エアアシストサスペンション

空気圧によりプリロード調整が可能な、フロント・エアアシストサスペンション。キメ細かなセッティングができ、走行条件や路面状況の変化にもすみやかに対応できます。またクリックつまみで容易に効き調節ができるTRAC(ブレーキトルク応答型アンチダイブ機構)もフロントフォークに装備。ライダーの好みに応じたアンチダイブ効果を設定することが可能です。



プリロードアジャスター付リアサスペンション構造図
→はオイルの流れ



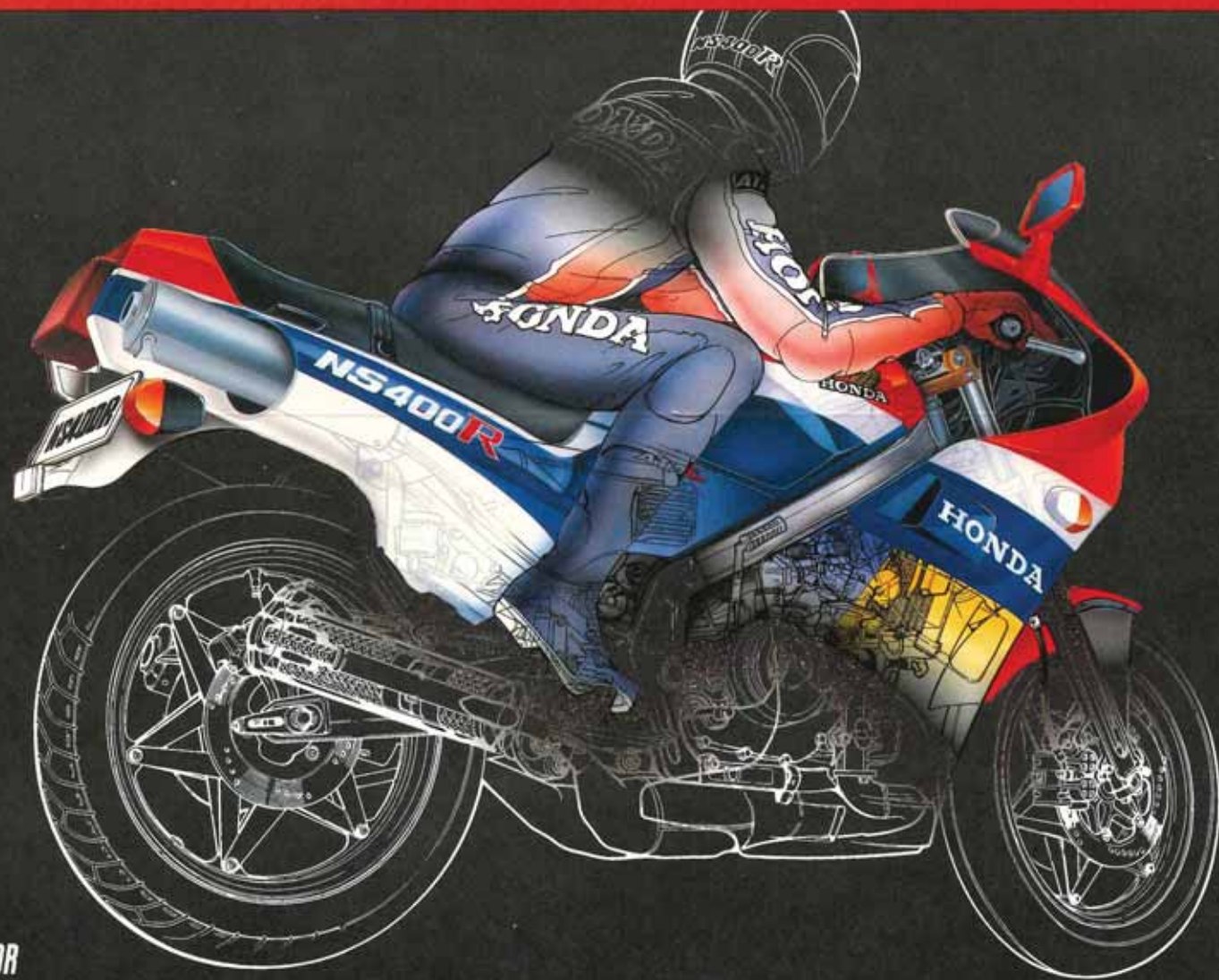
チNSコムスター・ホイール。オールアルミ製ともあいまって、バネ下荷重の軽減をはかり、ホンダ独自のその構造は高剛性も実現しています。デザインは、もちろんNS500

プリロードアジャスター付プロリンク・リアサスペンション
すぐれたプログレッシブ特性で定評のプロリンク・リアサスペンション。ボディ右側に配置したコントロール・ノブにより、容易にプリロードの多段階調節ができます。もちろん工具は不要。しかも油圧式で、走りに応じたベストセッティングが得られます。

フロント16/リア17インチNSコムスター・ホイール
ハンドリングの軽快感を生む、フロント16/リア17イン

と同じ。精悍なブラックカラーが足元を引き締めます。
トリプルディスクブレーキ&デュアルピストンキャリパー
ブレーキ・システムを構成するのは、フロントにダブル、リアにシングルで装着したアウトボードタイプのトリプルディスク・ブレーキ。そしてセミメタルパッド採用のデュアルピストンキャリパー。もちろんパッドの磨耗限度表示付。これら絶妙の制動コンビが、充実したポテンシャルを発揮します。

ーションでも、高次元の走りをサポート。
を誇る足まわり。ハイテック・フレーム。



NS400R

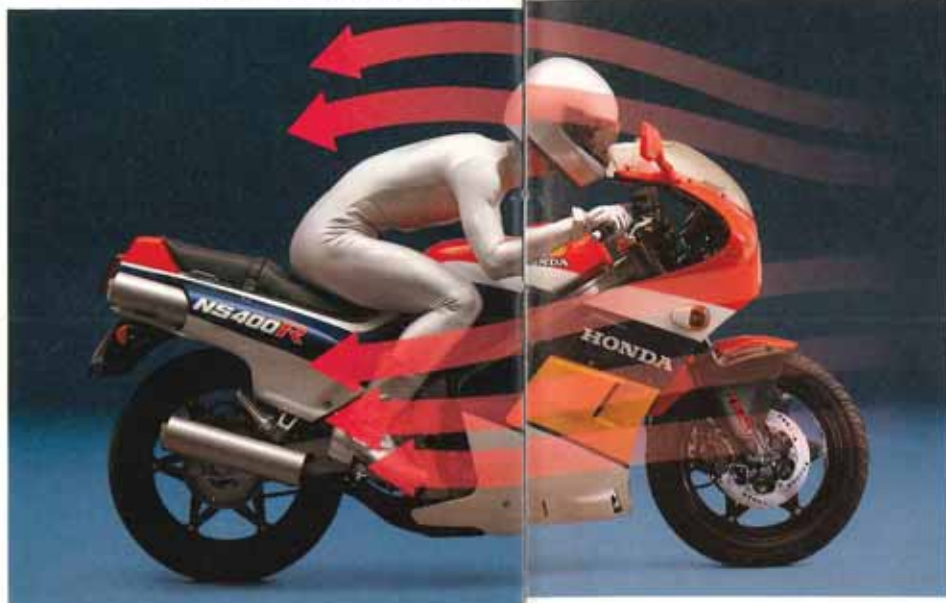
PROGRESSIVE



NS500のようなGPレーサーを開発する場合にしばしば使われる言葉に「トップスピードは車体で決まる」という定説があります。つまり、高次元のサーキット・ランで高いトップスピードを目的とすると、むやみに高馬力達成をめざすことよりも空気抵抗を低レベルに抑えることの方が効率が良いわけです。苛酷なテストを繰り返し、車体前面の形状・面積に最少限の空気抵抗を追求した、サーキット・エアロダイナミクス。このGPレーサーの制服ともいえる最先端の空力テクノロジーの粋を、ホンダはNS400Rにおしみなく傾注。フルフェアリングをはじめ、フロント・エアロカウル、サイドスタンドカバーまでトータル

サーキット・エアロダイナミクス。 苛酷なテストから計算しつくした、プ

PROGRESSIVE AERODYNAMICS TECHNOLOGY



NS500のようなGPレーサーを開発する場合にはしばしば使われる言葉に「トップスピードは車体で決まる」という定説があります。つまり、高次元のサーキット・ランで高いトップスピードを目的とすると、むやみに高馬力達成をめざすことよりも空気抵抗を低レベルに抑えることの方が効率が良いわけです。苛酷なテストを繰り返し、車体前面の形状・面積に最少限の空気抵抗を追求した、サーキット・エアロダイナミクス。このGPレーサーの制服ともいえる最先端の空力テクノロジーの粋を、HondaはNS400Rにおしみなく傾注。フルフェアリングをはじめ、フロント・エアロカウル、サイドスタンドカバーまでトータル

なレース哲学で空力設計を徹底。さらにオンロードユースでのさまざまな条件にも対応できるように計算しつくして、まさにプログレッシブなエアロダイナミクステクノロジーを完成しました。

フルフェアリング

NS400R専用設計レーサーイメージのフルフェアリング。風の流れを計算しつくした形状が、250ccクラスなみの空気抵抗係数を達成。さらに内側にダクトを設けて、キャブレーターへの導風も行ないます。

フロント・エアロカウル

前面からの風を整流して、空気抵抗を軽減。ラジエタ

ー冷却にも寄与します。

サイドスタンドカバー

走行時はフルフェアリングと一体となり、さらに整流効果を高めます。ボディの突起を極力なくすために、細部にまで、走りのための空力テクノロジーを駆使しました。

エアロシェイプ・ウインカー

空力設計はウインカーなどの細部にまでおよびます。シェイプアップしたその形状は、フルフェアリングにみごとにマッチ。風の流れをさまたげません。

ヘルメットホルダー・カバー

ワンタッチで開閉できるカバーを開けると、そこにヘルメ

INSTRUMENT PANEL



RADIATOR with ELECTRIC FAN



ットホルダー。大型サイドカバーから、わずかな突起さえも排除しました。

熱い走りへの予感。サーキット感覚のNSエクイブメント。オンロード・パフォーマンスにおいて、GPレーサーのフィロソフィを再現するためにその機能を追求した、NS400Rのエクイブメントの数かず。いたるところに脈打つレーシング・スピリットが、熱い走りへの予感をさらに高めます。

●インストルメント・パネル

「必要にして充分」この決断が機能優先の見やすいレイアウトになりました。また操作スイッチ類も的確で容易

に操作す
ル性を向

●フュー
操作し
●フェア
●大光
●ハイ
ア式ラ
●軽量
●軽量
造製ス

苛酷なテストから生まれた。空気抵抗への武器として生まれた。
計算しつくした、プログレッシブ・エアロダイナミクステクノロジー。

AERODYNAMICS TECHNOLOGY



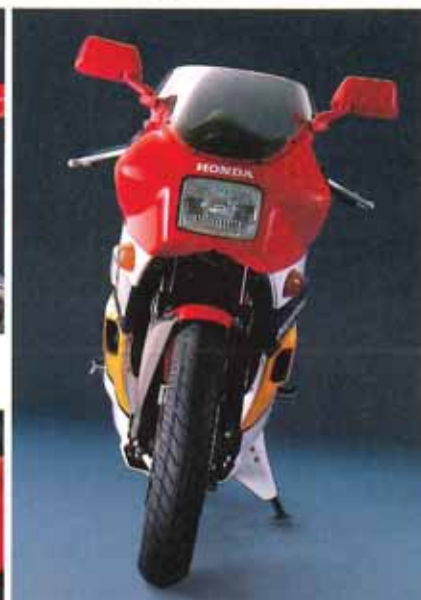
INSTRUMENT PANEL



RADIATOR with ELECTRIC FAN



FRONT VIEW



なレース哲学で空力設計を徹底。さらにオンロードユースでのさまざまな条件にも対応できるように計算しつくして、まさにプログレッシブなエアロダイナミクステクノロジーを完成しました。

フルフェアリング

NS400R専用設計、レーサーイメージのフルフェアリング。風の流れを計算しつくした形状が、250ccクラスなみの空気抵抗係数を達成。さらに内側にダクトを設けて、キャブレターへの導風も行ないます。

フロント・エアロカウル

前面からの風を整流して、空気抵抗を軽減。ラジエタ

ー冷却にも寄与します。

サイドスタンドカバー

走行時はフルフェアリングと一体となり、さらに整流効果を高めます。ボディの突起を極力なくすために、細部にまで、走りのための空力テクノロジーを駆使しました。

エアロシェイプ・ウインカー

空力設計はウインカーなどの細部にまでおよびます。シェイプアップしたその形状は、フルフェアリングにみごとにマッチ。風の流れをさまたげません。

ヘルメットホルダー・カバー

ワンタッチで開閉できるカバーを開けると、そこにヘルメ

ットホルダー。大型サイドカバーから、わずかな突起さえも排除しました。

熱い走りへの予感。サーキット感覚のNSエキイブメント
オンロード・パフォーマンスにおいて、GPレーサーのフィロソフィを再現するためにその機能を追求した、NS400Rのエキイブメントの数かず。いたるところに脈打つレーシング・スピリットが、熱い走りへの予感をさらに高めます。

●インストルメント・パネル

※必要にして充分。この決断が機能優先の見やすいレイアウトになりました。また操作スイッチ類も的確で容易

に操作できる配置。操作感の良さとすぐれたコントロール性を両立しました。

●フューエルコック・セクター

操作しやすく、コック位置も一目瞭然です。

●フェアリングマウント・バックミラー

●大光量のハロゲン・ヘッドライト(60W/55W)

●ハイパワーをバックアップ。電動ファン付ダブル・コア式ラジエター

●軽量な、高剛性アルミ製リア・フォーク

●軽量化のために、高級素材を採用。ジュラルミン鍛造製ステップ

**生まれた。空気抵抗への武器として生まれた。
ログレッシブ・エアロダイナミクステクノロジー。**



ハイグレードレザー素材と要素に
ウェア・テクノロジーの数々を
駆使。NS400Rにジャストフィッ
トする、レーシング・フィーリン
グいっぱいの本格ウェア。

ツーリングスーツHRCレプリカ

GP-001

¥128,000

ヘルメット

R73

¥39,500

グローブ

HN-601

ホワイト、ワイン

¥8,200

ツーリングブーツ

HN-705

レッド、ホワイト

¥28,000



NS400R 標準現金価格 ¥629,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

車体色：ファイティングレッド/シヤスタホワイト

※定価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。

※本行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際と多少異なる場合があります。

お求めやすい便利な
《ホンダクレジット》をご利用下さい。

かんたん手続きで、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ホンダカードはJCBが

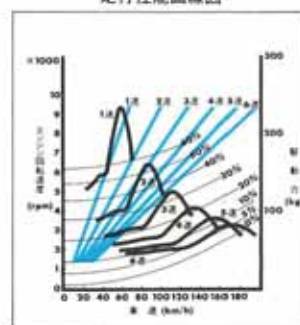
全国のJCB加盟店でも利用OK。

※お問い合わせは、上記のステッカーのあるお店へどうぞ。

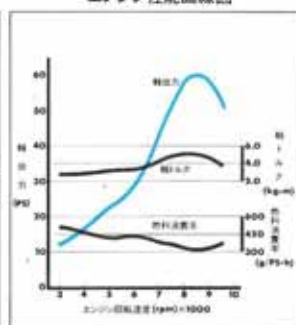
主要諸元

型式	NC19
全長(mm)	2,025
全幅(mm)	0,720
全高(mm)	1,125
軸距(mm)	1,385
最低地上高(mm)	0,135
シート高(mm)	0,780
車両重量(kg)	183
乾燥重量(kg)	163
乗車定員(人)	2
燃費(km/ℓ)	29(60km/h定地走行テスト値)
最小回転半径(m)	2.9
エンジン型式	NC19E 水冷2サイクル・ピストンリードバルブ90度V型3気筒
総排気量(cc)	387
内径×行程(mm)	57.0×50.6
圧縮比	6.7
最高出力(PS/rpm)	59/8,500
最大トルク(kg-m/rpm)	5.1/8,000
キャブレター型式	TA09
始動方式	キック
点火方式	CDI式マグネット点火
潤滑方式	分離潤滑式
潤滑油容量(ℓ)	2.0
燃料タンク容量(ℓ)	19
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6段リターン
変速比	1速2.500/2速1.714/3速1.333/4速1.111/5速0.965/6速0.866
減速比(1次/2次)	2.481/2.500
キャスト(度)	27°05'
トレール(mm)	100
タイヤサイズ	(前)100/90-16 54H (後)110/90-17 60H
ブレーキ形式	(前)油圧式ダブルディスク (後)油圧式ディスク
懸架方式	(前)テレスコピック(円筒空気ばね併用) (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

走行性能曲線図



エンジン性能曲線図



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。
- カーブではスピードをひかえめに。
- 点検整備を忘れずに行ないましょう。
- 道越しは余裕をもって。
- 安全のため改造はやめましょう。
- 早朝・夕方の方の「ヘッドライト早め点灯」を。
- 心にゆとりのもてるスピードで走りましょう。

●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、運転しやすさ(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。

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、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「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。毎月お近くの会場(教習所など)では、一日コース(1DAY HMS)も開催されています(一部地域はバイクワンデースクール・二管協となります)。いずれも受講のお申込み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/そんな楽しい気分がバイクにお乗りいただけます。

会場は交通教育センター「レインボー」(埼玉県)0492-97-4111、鈴鹿サーキット交通教育センター(三重県)0593-78-0387、レインボーライディングスクール(静岡県)0534-37-5551、交通教育センター「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、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)。

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「SAFETY2&4」。購読お申込みは、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相談ください。あなたの近頃のホンダ販売店、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、ホンダサービス。

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。



HONDA
本田技研工業株式会社
東京都渋谷区神宮前6-27-8

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 〒107 東京都港区南青山2-1-1 ☎03(423)1111
東京支店 〒107 東京都港区南青山2-1-1 ☎03(423)3311

お問い合わせは各支店の販売店、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(438)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3-11-2 ☎0222(25)6171
北海道支店 〒060 札幌市中央区北1条西7-1 ☎011(251)9231

NS400R K-S06-①