

Come ride with us.  **HONDA**

NSR250R
NEW



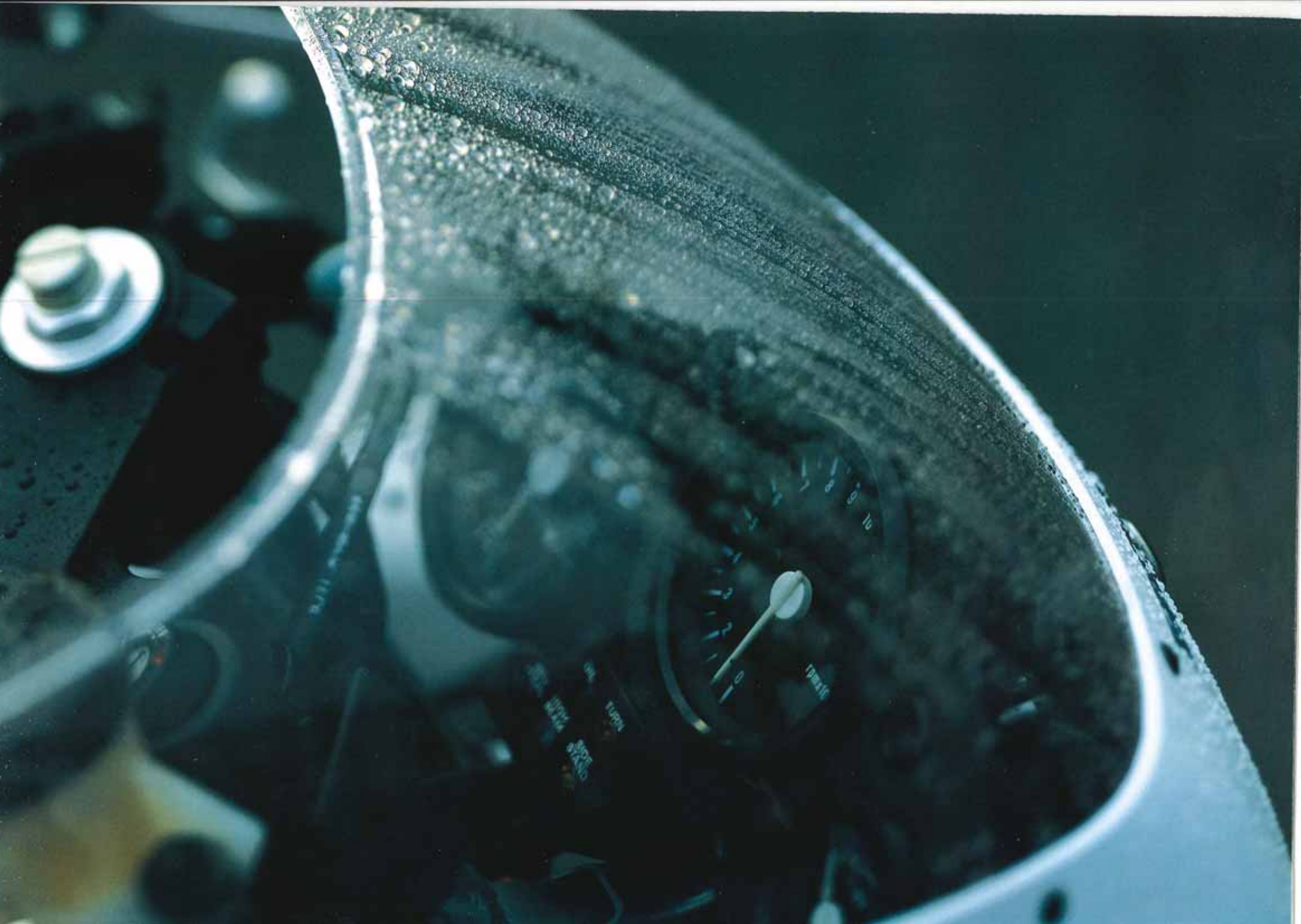


ほんとうの楽しさを、見つけてください。

P R O S P E C 90's

跨ったときの、身体にしっかりと馴染む感触にまず、好感を抱いた。第一印象が全体のイメージを左右するとは限らないが、何せマシンは'90年のNSR250R。いやが上にも期待は高まる。十分に暖機を行った後、走り出す。ストレート、コーナー、共に感じとれる軽快感、しっかり感。さらにしなやかさ。そこにはレースマシンの持つ「ダイレクト性」をベースに、乗っていて安心感につながる幅広い許容性を加えた確かなテクノロジーの存在を感じとれる。つまり路面状況がそのままストレートにライダーに伝わってくる過程をレーシングマシン独特のものとするなら、NSRはまず路面状況を分析し、明確に整理した情報としてライダーに伝えてくれる。このワンクッション(むしろ、時間にしてコンマ何秒の話だが)が、いついかなる時でもライダーに大きな安心感をもたらしてくれるのだ。とにかくタイヤを通して伝わってくる情報量の豊かさ、とりわけリアまわりの情報のつかみやすさは特筆に値するだろう。タイヤがしっかりと路面をつかんでいる感触、それが否応なく認識できる。走りだしてライダーがまず考えることは、どこまでいったら滑るのか、滑らないのかということだから、その限界をはっきりとしたかたちで提示してくれる能力の高さはやはり、NSRならではのものだろう。フロントを忘れさせてくれる、といったら大袈裟かもしれないが、スポーツマシン本来のリアステア、リア主体のコントロールの楽しさを十分に堪能できるはずだ。





興味深かったのは、やはりパワーユニット。すでに熟成の域にあるVツインだが、すべてにわたってより洗練度を増した、と言うべきだろう。特に昨年来からのNSRの主張でもある「台形パワー」の存在がより確かに感じられるものとなっており、パワー特性が明解なものになった。上の回転域が実用的に使え、何よりも低速→中速→高速のつながりがわかりやすい。つまり走っていて常にパワーカーブを想定できるのだから、これほど心強いものはない。パワーとはピークだけでは語れない、という主張が実感として体験できる。パワーのバランスが実にうまく図られているのだろう。またバランスということ言えば、全体のバランスが実にしっくりとした調和を見せているのが、'90年NSRの最も大きな特徴だ。エンジン、フレーム、サスペンション…。ブレーキの効きひとつとってみても、より確かなものに感じられるのも総合バランスの高さゆえ、と言えるのではないだろうか。とにかくすべての要素が「走り」のためにまとまった、そんな感じだ。だからこそ走り込むほどに楽しくなっていく。感性のままに走れる。自分自身がマシンをしっかりとコントロールしているのだという意識を常に持つことができるから、乗っていて楽しいし、また面白いのだと思う。走っていると、いろいろなことが試せそうな気がしてくる。それだけ、ライダーの「感性」に最も近い2ストロークマシンなのだが、ただ、このマシンに乗るライダーにはアタマではなく、カラダで乗って欲しい、と思う。マシンの挙動に気をとられすぎないことが、大切な。マシンから意識を離す、つまりマシンとライダーがストレートに対話できることが、走りに専念することだからだ。幸い、NSRはマシンとカラダで直接、情報の交換ができるし、また、感性レベルの違いによってそれぞれ異なった感動を用意してくれる。願わくば、より多くのライダーが、より高いレベルの感動を味わってくれたらと思うのだが。





①Vツインパワーユニットのさらなる熟成・発展はもちろん、しなやかな剛性感を追究した新設計フレーム。またディメンションの検討などにより、高い総合バランス性能を獲得した。②精悍なフロントビューを彩る、新開発の超薄型・異型デュアルヘッドライト。③ワークスマシン譲りのレーシーな雰囲気漂わせるリアビュー。理想的なチャンバーレイアウトが可能にした、段違いサイレンサーと、さらに被視認性が向上した大型ウインカーを装備。④ストリートからサーキットまで、自由度の高いライディング・ポジションを可能にする、新デザインのシート。シート高は走行安定性や足付き性の向上を図った結果、770mmと低く設定し、ビリオンシート下部には6.8ℓの大型収納スペースを設置している。⑤バックミラーマウント後方部分を透明化し、視認性をアップしたウインドスクリーン。またジュラルミン鍛造製クリップオンハンドルは、スロットルグリップトルクを1kgcm低減し、微妙なタッチのスロットルワークを可能にした。⑥ラジエーターを通過した空気を効率的に排出するため、カウル面に設けた大型エアアウトレット。⑦大径タコメーターを中心に整然とレイアウトされたメーター回り。ファイラーキャップは使いやすいエアプレーンタイプを踏襲し、フューエルコックは、より操作性の向上したボールクリックタイプに変更。⑧Vツインとしては最も理想的なレイアウトをとる、楕円状オーバーバルチャンバー。⑨路面追従性を向上するため新たに採用した、作動応答性に優れたカートリッジ式フロントフォークと、絶大なストップングパワーを発揮する、φ276mmフローティング式ダブルディスクブレーキ(前)を装着。⑩冷却効率の大幅アップを図るため採用した、ラウンド型ラジエーター。⑪レーシングテクノロジーをフィードバックした、新型装備。⑫より軽快で安定したコーナリングを求めた結果、新しく採用した17イン

equipment

サイレンサー&パイプステー。荷かけフック兼用の2段収納式ビリオンステップ
チリアタイヤ。⑬高剛性を誇る、新設計リアフォークの「ガルアーム」を装着。





mecha-note

【エアロフォルムデザイン】250ccロードレーサー、NSR250のもつ

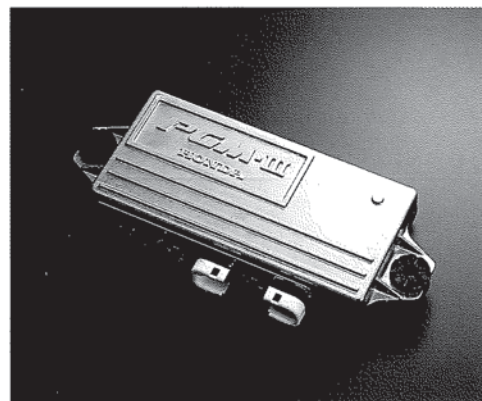
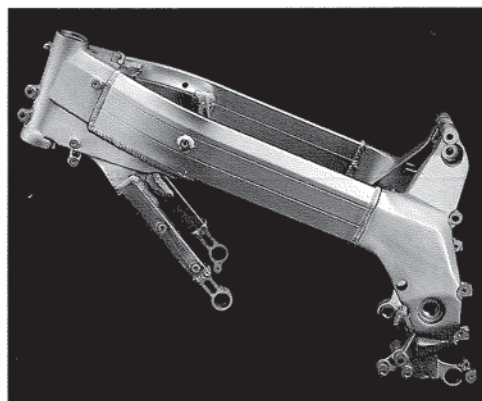
軽快さ、機能美、迫力などをダイレクトに継承し、空力に優れたダイ

ナミックなボディデザイン。流麗なフォルムはライダーと一体化することにより、さらに強調される。【NSシリンダー】フリクションロスを軽減するため、コーティングを施した高性能シリンダー。軽量かつ放熱性に優れる。【オーバルチャンバー/段違いサイレンサー】排気効率をさらにアップするために新しく採用されたもので、ワークスマシンNSR250と同じレイアウトのチャンバー。定評あるオーバル(楕円)チャンバーの応用技術をはじめ、新開発・ガルアームの存在があればこそ採用することができた、V型2気筒としては理想的なレイアウトのチャンバーである。また左右非対象のレーシーな構成をとる段違いサイレンサーは、その迫力あるスタイリングと共に、内部構造を新たに設計することにより、排気騒音も低減し

ている。【高剛性ガルアーム】より高い排気効率を求めたチャンバーレイアウトの結果、フレーム下部にスペースを稼ぐ目的と共に、しなやかで確かな剛性確保の両立を求めて生み出されたニュータイプのスイングアーム。右側面は大きく「へ」の字型に屈曲し、左側面はトラス構造となっている。ワークスレーサーNSR250直系のレイアウトである。【新クロスミッション】タウン走行のみならず、サーキット走行においてもライダーの意志にダイレクトに反応するリアリティを追究し、加速を重視して設定されたミッションレシオのこと。また、より軽快なチェンジフィーリングと的確なシフトワークを実現するために、チェンジ機構を従来のボールプランジャータイプからクロウタイプに全面変更している。【新設計アルミツインチューブフレーム】高剛性としなやかさをあわせ持ったフレームの呼称。真に限界性能を高め、走行フィーリングを向上していくためには、フレームをはじめ、フロントフォーク、リアフォークなどの剛性と、フレームの縦、横、捩じれの剛性を高度にバランスさせることが不可欠となってくる。こうした新しい設計思想に基づいて開発されたのがこのフレームである。アルミパイプの断面形状を上下方向に伸ばし、ピボットプレートの肉厚を変更することなどにより、横Gや路面ギャップをフレーム全体でしっかりと、しかもしなやかに受け止めることが可能となった。【台形パワーの進化】各ギヤポジションの追加により、特に1〜4速における加速の伸び切りを大幅に向上。8,500rpm〜11,750rpm、すなわち約3,250回転にもわたる幅広い回転域でマキシマムパワーを発揮することのできる、よりフラットなパワーカーブを描くエンジン特性を実現している。一段とコントロールableになったばかりか、そのどこまでも伸びを感じさせる加速感ほまさにワークスマシンをイメージさせるものとなっ

ている。これこそが「マキシマムパワー」を「点」ではなく「線」として捉えるNSR独自の理念を具体化した、台形パワーの著しい進化である。

【ディメンション】人車一体感をより向上させるための先進的思想。ヘッドパイプポイントをエンジンの前後・上下方向に近付けてフロント分担荷重を増すとともに、ショートホイールベース化することにより旋回性能を向上、また、上下方向に近付けることにより直進安定性、スタビリティを一層高めることに成功している。【PGM-III】従来のエンジンコントロールシステム、PGM-IIをさらに知能化させたもの。ギヤポジションセンサーの採用により、各ギヤポジションにおいて独立したマップコントロールをもち、1〜6速それぞれにエンジン回転数、スロットル開度に応じて点火、RCバルブ、キャブを適切にコントロールする画期的システムである。【V2エンジン】NSRの心臓部。最新のレーシングテクノロジーを投入し、圧縮比アップ(7.3→7.4)、ウォータージャケットの容量アップなどによる冷却性能の向上、掃気・排気ポートタイミングの変更などによるピックアップの向上などを図った。また、クランクシャフトの新設計に代表されるように、各パーツを新たに設計、ほぼニューエンジンとも呼べる熟成をすすめた。

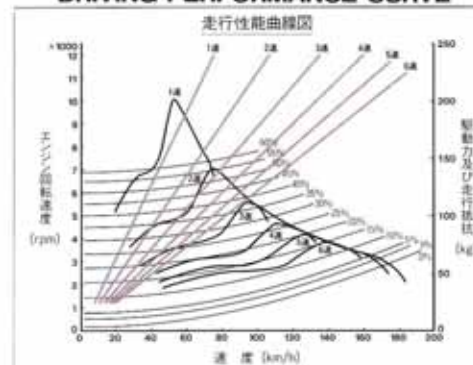




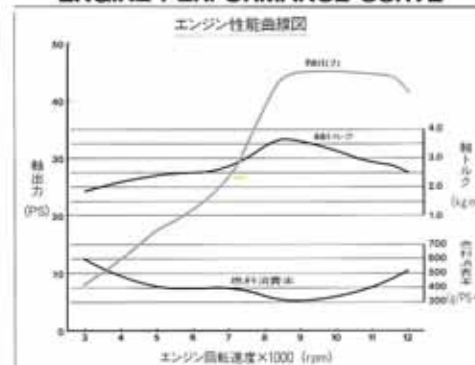
SPECIFICATIONS

型式	MC21	
全長(m)	1.975	
全幅(m)	0.655	
全高(m)	1.060	
軸距(m)	1.340	
最低地上高(m)	0.135	
シート高(m)	0.770	
車両重量(kg)	151	
乾燥重量(kg)	132	
乗車定員(人)	2	
燃費(km/ℓ)	30.2(50km/h定地走行テスト値)	
最小回転半径(m)	2.9	
エンジン型式	MC16E 水冷2サイクル・クランクケーススリッドバルブ 90度V型2気筒	
総排気量(cm³)	249	
内径×行程(mm)	54.0×54.5	
圧縮比	7.4	
最高出力(PS/rpm)	45/9500	
最大トルク(kgm/rpm)	3.7/8500	
キャブレター型式	TA22	
始動方式	キック式	
点火装置形式	無接点式CDバッテリー点火	
潤滑方式	分離潤滑式(圧送飛沫併用)	
潤滑油容量(ℓ)	2.0	
燃料タンク容量(ℓ)	16	
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	2.846
	2速	2.000
	3速	1.578
	4速	1.333
	5速	1.190
	6速	1.083
減速比(1次/2次)	2.360/2.666	
キャスト(度)	23°15'	
トレール(mm)	87	
タイヤサイズ	前	110/70R17 54H(ラジアル)
	後	150/60R17 66H(ラジアル)
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
	後	スイングアーム(プロリンク)
フレーム形式	ダイヤモンド(アルミツインチューブ)	

DRIVING PERFORMANCE CURVE



ENGINE PERFORMANCE CURVE



●定地燃費は定められた試験条件のもとでの数値です。したがって、走行時の気象、道路、車両、整備などの条件により異なります。
●道路運送車両法による型式認定申請数値。●製造事業者 本田技研工業株式会社



ロスホワイト×ファイティングレッド



ロスホワイト×テラブルー



パッションレッド×ブラック

NSR250R

メーカー希望小売価格 ¥609,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

※価格には保険料・税金・登録(消費税を含む)などに伴う諸費用は含まれておりません。※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。※速度警告灯設置率もタイプ設定しております。(10,000円高) ※ガールームは、本田技研の商標です。

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。



ホンダカードをおもにもなり、キャッシュレスで、全国のホンダカード加盟店のホンダ製品及び用品の購入、車検等に、総額100万円(利用限度額)までご利用いただけます。また、簡単な手続きで分割払いもできます。JCBホンダカードは、さらに国内外合わせて155万店のJCB加盟店(全国各地のホテル、デパート、専門店、ガソリンスタンドなど)でもご利用いただけます。

※お問い合わせは、ホンダ販売店(加盟店)へお気軽にどうぞ。

- 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。
- 安全のため改造はやめましょう。●追越しは余裕をもって。
- 心にゆとりのもてるスピードで走りましょう。
- カーブ・交差点ではスピードをひかえめに。
- よく見る、見られるため、昼間でもヘッドライト点灯走行を。

【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、長ズボンで、運転しやすく動きやすいものをお選びください。ヘルメットのおこひもをしっかりしめ、手袋も忘れずに。

【愉快なバイクライフに1枚、いつでもどこでも使えるH・A・R・Tメンバーズカードがお役に立ちます。】

バイクに乗るたび、きっと新しい発見を発見できる。H・A・R・Tは、バイクライフを心からエンジョイしたい人のために、特典やイベントをいろいろと用意したホンダのライダーズクラブです。DC/VISA、ユースホステルとのジョイントで使いみちもグリーンとアップし、いつでもどこでも使えるようになったH・A・R・Tメンバーズカード。これ1枚で、キミのバイクライフはグッと充実。お申し込み、お問い合わせはお近くのH・A・R・T加盟ホンダ二輪販売店へどうぞ。



【HMS(ホンダ・モーターサイクリスト・スクール)で、確かな技術と安全運転の知識を習得しませんか。】

ライディングの基本とマナーを徹底的に身に付け、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、交通教育センター(レーンボー)横浜と、交通教育センター(レーンボー)浜松、鈴鹿サーキット交通教育センター、交通教育センター(福岡)にHMSがあります。ここでは経験豊かな専門のインストラクターが確かな技術と安全運転の知識を納得のいくまで指導いたします。お申し込み、お問い合わせはお近くのホンダ二輪販売店へどうぞ。

【バイクの「ライディング・アドバイザー」があなたのお近くにいます。】

ホンダ安全運転普及指導員はバイクを安全、快適にお乗りいただくためのセーフティアドバイスや運転技術をお教える、バイクの「ライディング・アドバイザー」です。バイクに関することなら何でもご相談ください。あなたのお近くのホンダ二輪販売店で、ホンダ安全運転普及指導員がお待ちしています。

【より楽しく安全なバイクライフのために、ホンダでは「HSR(ホンダ・セーフティ&ライディング)プラザ」づくりを全国にすすめています。】

実践的カリキュラムで、しっかりしたライディングテクニックと安全の知識が身につくスポーツライディング・スクールをはじめ、話題のニューマシンの展示試乗会やバイクを使っている遊びなど、イベントがどどりの「HSRプラザ」。さらにはコースの個人使用もOK。ここはバイク好きなキミたちのための気軽な広場です。いま「HSRプラザ」は東京、大阪をはじめ、全国各地にその輪をぞくぞくと広げています。参加のお問い合わせ、お申し込みは「HSRプラザ」所在地のホンダ二輪販売店へどうぞ。



We Like Bikes.

バイクが好きだから、セーフティライド

「もっと楽しく、安全なライディング」 ホンダは実践します。



●ホンダ・セーフティ・ライディング・アドバイス

ホンダでは、ただいまスポーツバイクをお買い上げの皆さまに「セーフティ・ライディング・アドバイス」を実施中。キミもトライしてみませんか。



●ホンダ・スポーツ・ライディング・スクール

ガードナーをはじめとするトップライダーの助言のもとカリキュラムが作成された「スポーツ・ライディング・スクール」。急加速からのフルブレーキングなど、腕に覚えのあるライダーに十分に手応えある実践的内容です。全国で開催していますので、ふるってご参加ください。



バイクは夢もライト・オン!
①最新のライティングはロービームで照らす
②バックリリー・チェックはこまめにしようね!

HONDA

本田技研工業株式会社
〒107 東京都港区南青山2-1-1 ☎03(423)1111
※本カタログの内容は1998年4月現在のものです。

静かにやさしく、いい運転。●やめよう、マフラーの不正改造! ●いつでもどこでも、絶対しない堂ぶかし! マフラーの芯をぬいたり、マフラーを切ったり、マフラーをはずしたり、レース用のマフラーに付けかえたりする不正改造は、騒音のもと、みんなに迷惑をかけてしまいます。

NSR250R

ACCESSORIES

スーパーポテンシャルの証し。
NSRアクセサリ。



NSR250Rアクセサリ装着車

RHEOS サーキットで培われた技術力で開発。



RR101

08H20-RR1-01WS-X ¥33,900 08H20-RR1-03NM-X ¥39,000

●カラー: シヤスターホワイト、ブラック ●サイズ: M、L、XL (RR101)

RR103

08H20-RR1-03NM-X ¥39,000

●カラー: ブラック

RR104

08H20-RR1-04KM-X ¥39,000

●カラー: ブラック

RR301

08H20-RR3-01KM-X ¥39,000

●カラー: ブラック

■規格: JIS C種、MFJ公認、スネル'85 ■サイズ: M、L、XL (RR101) シヤスターホワイトのみ、M、L、XL ■補綴: エアロダイナミクスと安全性、デザイン性を向上させたアラッシュサーフェスの補綴 ■内装: 吸汗性、フィット感にすぐれたトリコットメッシュを採用 ■シールド: 強度を重視した2mm厚の、ポリカーボネートハードコート仕上げ。視界が広くとれる3次元曲面タイプ ■シールドカバー: 剛性を考慮したスクリュースト支持方式 ■信頼の25mm径アゴ紐 ■快適のフルベンチレーションシステム ■ノーズカバー 標準装備 (RR101を除く)



メンテナンススタンド

08163-KV310 ¥7,200

クイック&スムーズにリフトアップ、マシンメンテナンスがラクとラクに。付属のシャフトを使えば、マシンがより一層安定します。



付属シャフト



フェアリングプロテクターセット

08144-MW000 ¥1,800 (8個セット)

カワルの損傷を軽減します。シールタイプで取り付けカンタン。スバルタンなイメージです。



タンクパッド

08712-KV300 ¥2,500 (取付時間: 1H)

ニードリッブを的確にフォローするラバー製タンクパッド。



タンクパッドⅡ

08161-KA2-010 ¥1,500 (取付時間: 1H)

ファスナーなどによるタンクの損傷を軽減します。また、切り離しても使えるので、応用がきます。



スポンサー ステッカーⅡ

08309-KV300 ¥3,000

サーキットを駆け回るワークスマシンのイメージそのままだに、カウルを彩るスポンサーステッカー。



ステッカー キット

08303-KV320 ¥1,000

自分のチームをアルファベットで入れる。国籍マークを貼る。気分はワークスレーサー。



プロテクター シール

08303-KAF00 ¥1,300

ネットバンド(別売り)などの接触によるカウルの損傷を防ぎます。競走機のコーンシェンデザインをイメージしたステッカー。

NSR250R

ACCESSORIES

高性能にふさわしい
ハイ・クオリティ・バッグ。



タンクバッグ

08L56-KAZ-010 ¥9,300
マグネット式だから取り付けはワンタッチ。身の回りの小物などの収納にぴったり。地図の確認に便利なマップ入れ付き。
●サイズ:280(長さ)×220(幅)×100(高さ)mm



X-ROAD タンクバッグ

08168-KAF00 ¥19,000
素材には本革とナイロンレーザーを使用した高級感のあるタンクバッグ。ポケットマップケース、レインカバーなど機能的な装備も充実。
●サイズ:370(長さ)×250(幅)×150(高さ)mm



ELマップライト

08122-KAF00 ¥9,800
夜間照明のない道でも地図が見えとれるEL照明付き。電池(単3×4)で連続約10時間使用可能。タンクバッグに付属のマップケースにぴったりサイズ。

ポイント・カメラ・ヘルメット・助手
新・登場



08053-KAZ-000 ¥2,500
非常に最適な、軽量ポケットサイズ。ほとんどのバイクのハンドルにはさみだけでOK。握りやすいフォルムなので、ガングリップとしても使用可能。(実用新案出願中)
●サイズ:105(高さ)×62(幅)×48(奥行)mm
●重量:125g(本体のみ)
●ハンドルグリップ外周許容範囲28-33%

HONDA



ガレージツールキット

08701-KAF00 ¥9,800
マシンメンテナンスとして最適。本格的な内容で、コンパクトなシンプルなボックス入り。
●内容:片目片コネ付8, 10, 12, 14, 17mm/中心ドライバー/太丸レンチ4, 5, 6, 8mm/すきまゲージ0.7, 0.8mm/ブレードヒューズ5, 10, 15A



エマージェンシーキット (チューブレスタイヤ用)

08701-MR000 ¥6,300
転倒、パンク時などカンタンな応急処置が気軽にできるツールセットです。ツーリング必須。
●内容:パンク修理剤/エアポンプ/ビニールテープ/針金/ヒステリック/スチックセメント/ヒステリックリマー/キャッター



ミニメンテセット

08C55-A0301E ¥2,000
日常のメンテナンスを手軽にする便利なミニサイズのメンテナンス3点セット。
●内容:バイクワックス(100ml)、チェーンオイル(100ml)、防錆液潤滑剤(100ml)



レインカバーネット

08L63-KAZ-A10 ¥2,200
荷物おさえに便利なネットバンドにレインカバーの機能をプラス。リバーシブルで使えます。



ラバーネット
(50cm×50cm)
¥1,600
08L63-KAZ-010(ブラック)
08L63-KAZ-030(ブルー)
08L63-KAZ-040(レッド)

傷付きにくい樹脂製フック。フック部は荷物の大きさに合わせて付け替え可能。



Xバンド
(8φ×80cm)
¥650
08L45-KAZ-000
(ブラックのみ)
傷付きにくい樹脂製フック。フック部は移動可能。



ワイヤーロック

08M53-GW0-000 ¥2,500
強靭な10φのワイヤーと頑丈なロック部が愛車をガード。ガードレールなど他の建築物との接続も可能。

ミニクロック

08175-G2500 ¥1,800



マシンにマジックテープでカンタンに取り付け・取り外しできる。日常生活防水のデジタルクロック。



ボディカバー

08361-BC002 ¥6,000
紫外線、風、ホコリから愛車を守ります。スゴしほれるがイドロップ付きですので、カバーが風で飛ばぬ心配もありません。

- 価格は、1990年1月現在のメーカー希望小売価格です。取付工賃及び消費税は含まれておりません。
- 仕様及び価格は、予告なく変更する場合があります。
- 製品のカラーは印刷のため、実物と異なって見える場合があります。

株式会社 ホンダ アクセス

NSR250 WORLD GP WINNING HISTORY



2ストローク・プロスベックマシン、NSR250R誕生のベースとなったHRCワークスレーサー「NSR250」。
'89年も日本はもちろん、世界中のサーキットで数多くの勝利をその輝かしい歴史に刻んできました。
いま最も戦闘力の高い250ccレーサーと呼ばれる、NSR250。その戦歴の一部をここにご紹介します。

1989

RIDER'S CHAMPIONSHIPS

- 1 NSR250 (A. PONS)
- 2 NSR250 (R. ROTH)
- 3 NSR250 (J. CORNU)
- 4 NSR250 (C. CARDUS)
- 5 YZR250 (L. CADALORA)
- 6 NSR250 (M. SHIMIZU)

MAKE'S CHAMPIONSHIP
HONDA

1985

RIDER'S CHAMPIONSHIPS

- 1 RS250RW (F. SPENCER)
- 2 RS250RW (A. MANG)
- 3 YZR250 (C. LAVADO)
- 4 YZR250 (M. WIMMER)
- 5 RS250RW (F. RICCI)

MAKE'S CHAMPIONSHIP
HONDA

1986

RIDER'S CHAMPIONSHIPS

- 1 YZR250 (C. LAVADO)
- 2 NSR250 (A. PONS)
- 3 NSR250 (D. SARRON)
- 4 NSR250 (A. MANG)
- 5 NSR250 (J. F. BALDE)

MAKE'S CHAMPIONSHIP
HONDA

1987

RIDER'S CHAMPIONSHIPS

- 1 NSR250 (A. MANG)
- 2 NSR250 (R. ROTH)
- 3 NSR250 (A. PONS)
- 4 NSR250 (D. SARRON)
- 5 NSR250 (C. CARDUS)

MAKE'S CHAMPIONSHIP
HONDA

1988

RIDER'S CHAMPIONSHIPS

- 1 NSR250 (A. PONS)
- 2 YZR250 (J. GARRIGA)
- 3 NSR250 (J. CORNU)
- 4 NSR250 (D. SARRON)
- 5 NSR250 (R. ROTH)

MAKE'S CHAMPIONSHIP
HONDA

※RS250RWはNSR250の旧呼称です。