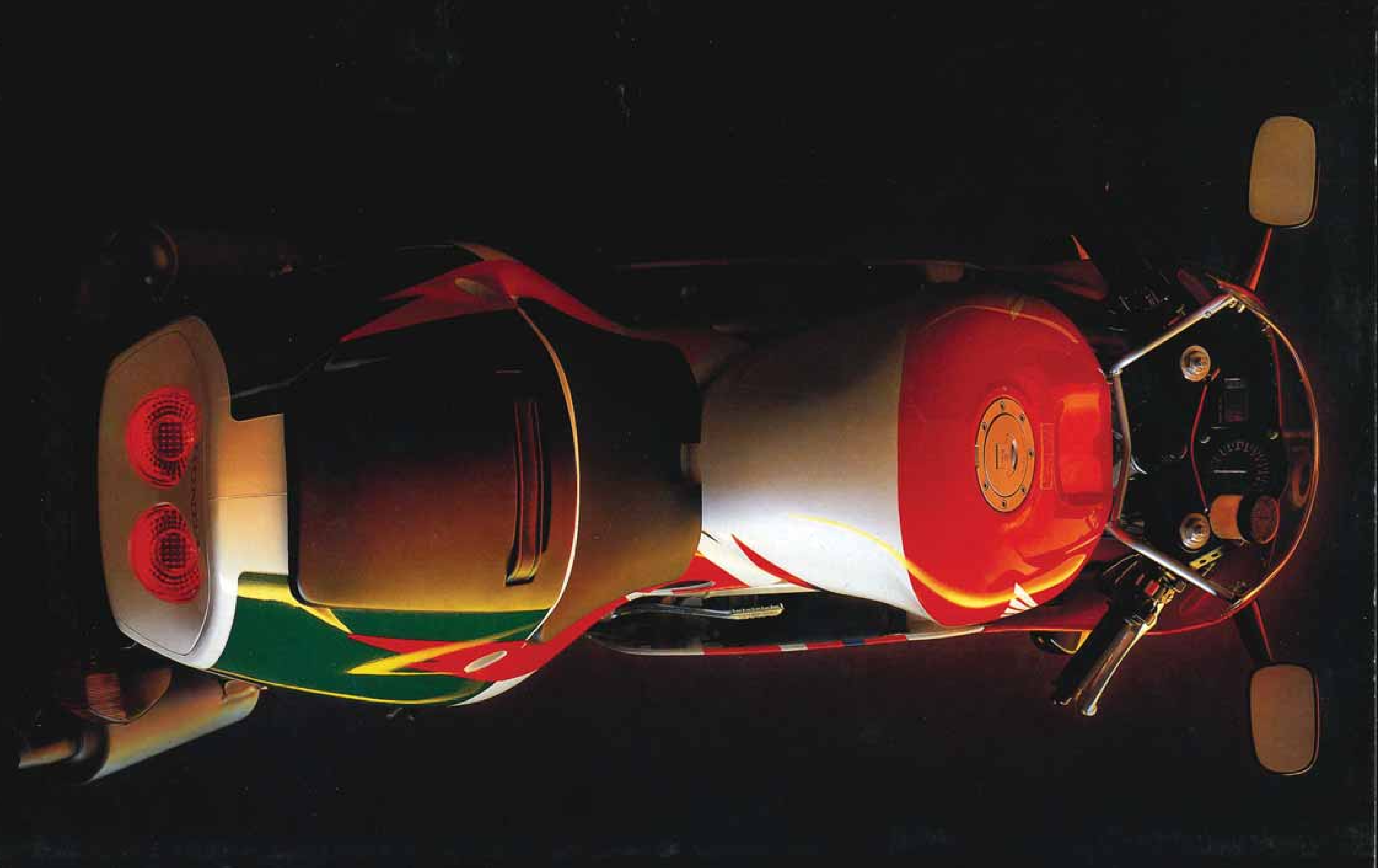
Come ride with us. HONDA

# New NSR250R PROSPEC / NSR250R PROSPEC SE



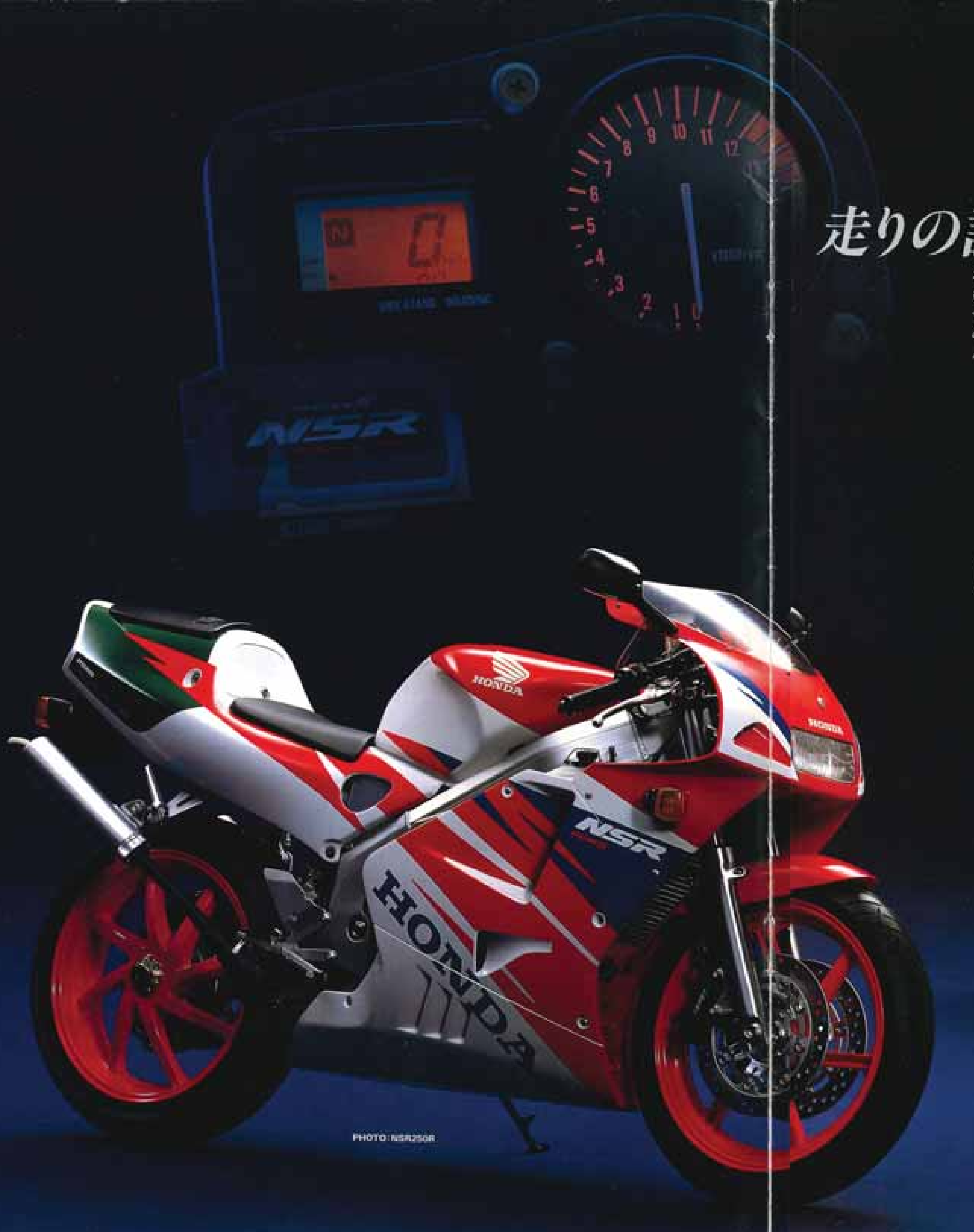



PHOTO:NSR250R

# 走りの記憶を呼び覚ませ。

知能の進化が可能にした、とさえいえるこの形態。幾度となくあった環境の変化に適応し、生存競争を勝ち抜いてきたNSRのインテリジェンス。その進化の跡をさかのぼれば、スプリンターという「種の起源」にたどりつく。そして、情熱的に受け継がれてきた疾風の遺伝子は第4世代の知能を得て、もはやパワーやスピードといった概念では語りきれないほどの、劇的なメタモルフォーゼをここに遂げた。ヒトとマシンを結ぶ高感度のPGMネットワーク。走ることをたしかな快感にできるライド・フィールの確立。バージョンアップした新生NSRのマン＝マシン・インターフェイスは、多彩を誇り、きわだつものとなって我々に共鳴を誘いかける。ヒトとマシン。双方の意志がそのまま走りに直結する。知的で濃密な一瞬を共有しよう。言語を超えてたがいに響きあう。遺伝子でそれを感じ取ろう。走りの記憶を呼び覚ませ。

PHOTO:NSR250R SE

PHOTO:NSR250R

# 走りの記憶を呼び覚ませ。

知能の進化が可能にした、とさえいえるこの形態。幾度となくあった環境の変化に適応し、生存競争を勝ち抜いてきたNSRのインテリジェンス。その進化の幹をさかのぼれば、スプリンターという「稀の起源」にたどりつく。そして、情熱的に受け継がれてきた疾風の遺伝子は第4世代の知能を得て、もはやパワーやスピードといった概念では語りきれないほどの、劇的なメタモルフォーゼをここに遂げた。ヒトとマシンを結ぶ高感度のPGMネットワーク。走ることをたしかな快感にできるライド・フィールの確立。バージョンアップした新生NSRのマン＝マシン・インターフェイスは、多彩を誇り、きわだつものとなって我々に共鳴を誘いかける。ヒトとマシン、双方の意志がそのまま走りに直結する、知的で濃密な一瞬を共有しよう。言語を超えて互いに惹きあう、遺伝子でそれを感じ取ろう。走りの記憶を呼び覚ませ。

PHOTO：NSR250R SE

☆写真のメーターパネルは、合成処理のため実車とは異なります。

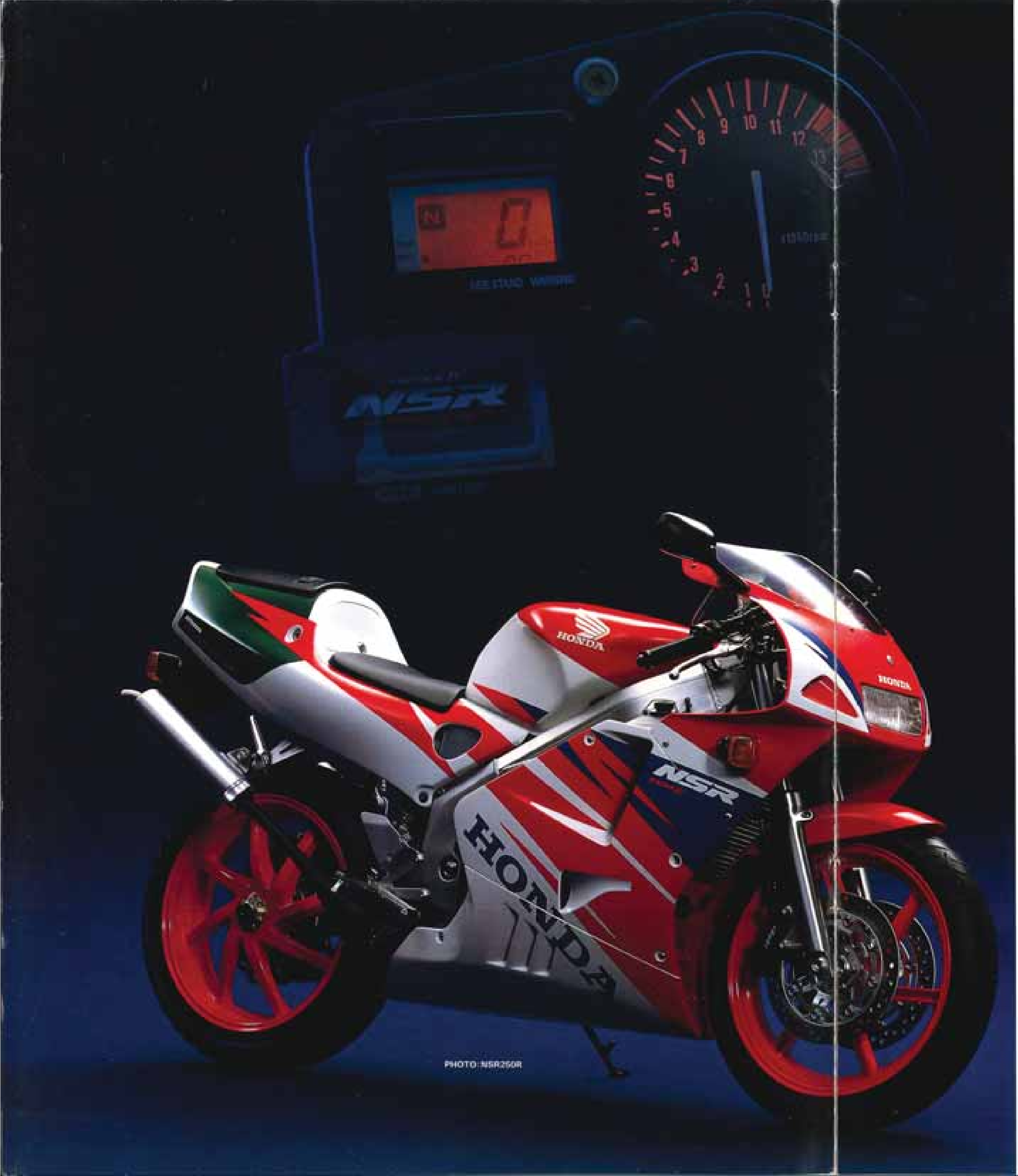




PHOTO: NSR250R

*PROGRAM-IV*

# ライダーの意志に呼応するPGMの、知的進化。

Photo : NSR250R SE

**先進のエントリーシステム、PGMメモリーカード。** 知的に進化した新生NSRをもっともよく象徴している、新装備となったPGMメモリーカード・システム。従来の「鍵」に代わってユーザーの手に委ねられる一枚のカードに、新生NSRの知能を起動させるすべての情報が詰め込まれた。この、PGMメモリーカードをメーター下のスロットに差し入れる操作によって、シリアルナンバーの照合からイグニション・オン、フレーム内蔵式の新型ハンドルロック解除に至る一連の動作を、PGM-IVが瞬時に実行する。他に類を見ない先進のエントリー・システムだ。

**マシン・コンディションを視覚するマルチディスプレイ。** マン＝マシン・インターフェイスの中核装備であるメーターパネルには、アナログ式のスピードメーターに代わり、液晶デジタル式のマルチディスプレイをマウント。速度表示に加え、ファンクションキーにより、水温→トリップメーター→オドメーターと連続的に表示を切り替えることができる。また、6種もの警告表示の役割も兼ねることによって、マシン・インフォメーションの充実を図りながらも、ステアリングまわりの重量を大幅に軽減。タコメーターは視認性を考慮して、指針式メーターを採用。ワークスレーサーNSR500のイメージそのままに、豊富な機能を集約したメーターパネルとなった。

**第4世代の電脳進化、PGM-IV。** エンジン統合制御システム・PGMの進化の歩みは、とどまることを知らない。その変革はリアルタイムレスポンス・スピードの実現にある。ライダーが、パーシャル状態から一気に加速を始めたとしよう。スロットル開度センサーが右手の動きを情報として検知し、PGMユニットに送り込む。しかし、加速を「スロットルの現在位置」として認識するだけでは、ライダーが期待するような加速感は得られない。鋭い加速を望んでいるときのライダーは、グリップを回転させるスピードがおのずと早くなるものだ。PGM-IVはこうしたスロットルワークを、開度センサーの区間移行速度を知覚することによって連続した動きとして捉え、より「リアルな加速指令」をパワーユニットに与えている。また、減速比処理の知能化によっても、加速感の向上に大きな変革がなされた。今回、新設計されたツインホールIC・スピードセンサーにより、カウンターシャフトの回転数とエンジン回転数の比率から、PGM-IVが瞬時に減速比を算出。単なるギアポジション入力ではなく、瞬時に変化する減速比を演算することで、シフトワークを含めたライダーの意志を感じ取ることが可能となったのだ。

**新4次元マップによる、より滑らかなパワーユニット制御。** 入力センサーの充実は、出力コントロールを行なう、PGMマップの大幅な変更を意味

**PGM MEMORY CARD**

※写真は撮影用クリアモデルを使用しています。

*PROGRAM-Ⅳ*

# ライダーの意志に呼応するPGMの、知的進化。

Photo：NSR250R SE

**先進のエントリーシステム、PGMメモリーカード。** 知的に進化した新生NSRをもっともよく象徴している、新装備となったPGMメモリーカード・システム。従来の「鍵」に代わってユーザーの手に委ねられる一枚のカードに、新生NSRの知能を起動させるすべての情報が詰め込まれた。このPGMメモリーカードをメーター下のスロットに差し入れる操作によって、シリアルナンバーの照合からイグニション・オン、フレーム内蔵式の新型ハンドルロック解除に至る一連の動作を、PGM-Ⅳが瞬時に実行する。他に類を見ない先進のエントリー・システムだ。

**マシン・コンディションを視覚するマルチディスプレイ。** マン=マシン・インターフェイスの中核装備であるメーターパネルには、アナログ式のスピードメーターに代わり、液晶デジタル式のマルチディスプレイをマウント。速度表示に加え、ファンクションキーにより、水温→トリップメーター→オドメーターと連続的に表示を切り替えることができる。また、6種もの警告表示の役割も兼ねることによって、マシン・インフォメーションの充実を図りながらも、ステアリングまわりの重量を大幅に軽減。タコメーターは視認性を考慮して、指針式メーターを採用。ワークスレーサーNSR500のイメージそのままに、豊富な機能を集約したメーターパネルとなった。

**第4世代の電脳進化、PGM-Ⅳ。** エンジン統合制御システム・PGMの進化の歩みは、とどまることを知らない。その変革はリアルタイムレスポンス・スピードの実現にある。ライダーが、パーシャル状態から一気に加速を始めたとしよう。スロットル開度センサーが右手の動きを情報として検知し、PGMユニットに送り込む。しかし、加速を「スロットルの現在位置」として認識するだけでは、ライダーが期待するような加速感は得られない。鋭い加速を望んでいるときのライダーは、グリップを回転させるスピードがおのずと早くなるものだ。PGM-Ⅳはこうしたスロットルワークを、開度センサーの区間移行速度を知覚することによって連続した動きとして捉え、より「リアルな加速指令」をパワーユニットに与えている。また、減速比処理の知能化によっても、加速感の向上に大きな変革がなされた。今回、新設計されたツインホールIC・スピードセンサーにより、カウンターシャフトの回転数とエンジン回転数の比率から、PGM-Ⅳが瞬時に減速比を算出。単なるギアポジション入力ではなく、瞬時に変化する減速比を演算することで、シフトワークを含めたライダーの意志を感じ取ることが可能となったのだ。

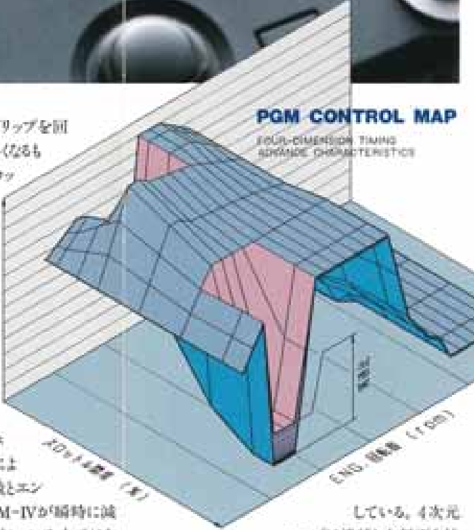
**新4次元マップによる、より滑らかなパワーユニット制御。** 入力センサーの充実は、出力コントロールを行なう、PGMマップの大幅な変更を意味している。4次元マップは連続した斜面を持つ、アドバンスド・オブジェのような立体形に生まれ変わり、よりスムーズな吸・排気、進角制御を可能にしている。2基のキャブレターに付けられた複数の可変エアジェット。スロットル急開にすばやく呼応して点火を進角させるワープ点火。充填効率を格段に向上させるよう、モディファイされた可変排気孔バルブシステム・RCバルブⅡ。エンジンオイルポンプ制御による吐出量コントロール。知的進化のきわだつPGM-Ⅳユニットに共鳴するかのように、パワーユニット全体を網羅する出力コントロールもまた、滑らかなパワーフィールに磨きをかけた進化を遂げている。よりいっそう優れた燃焼効率の実現。デジタルな制御から、ライダーが肌で感じられる擬似アナログのリニアな加速感の具現化へ。NSRの圧倒的なパワフルさはそのままに、よりフレキシブルな一面が加えられたといえる。新世代のPGMネットワークがここに完成した。

**知的パワーアップは、馬力では測れないこと。** コンピュータによるリアルタイムのシステム制御をするためには、処理能力の高速化・精度アップが不可欠となる。このため、PGM-Ⅳは16ビットのCPU（中央演算処理チップ）を搭載し、容量およびスピードを大幅にアップ。PGM-Ⅳユニットの進化を視覚的に判断するのは難しいが、そのパフォーマンスは8ビットCPUとは比べものにならないほど実行力がある。これは新生NSRのもっとも知的な進化を端的に物語る部分といえるだろう。

## PGM MEMORY CARD

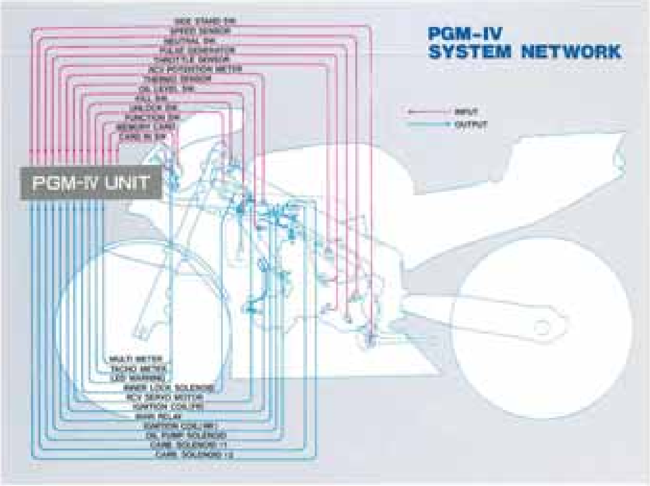
※写真は撮影用クリアモデルを使用しています。

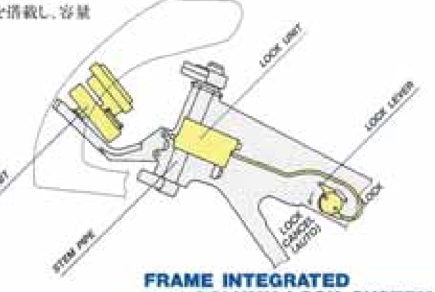
## PGM CONTROL MAP




## MULTI-DISPLAY SYSTEM

## PGM-Ⅳ SYSTEM NETWORK






## FRAME INTEGRATED COLUMN LOCK SYSTEM

*PROGRAM-IV*

# ライダーの意志に呼応するPGMの、知的進化。

Photo：NSR250R SE

**先進のエントリーシステム、PGMメモリーカード。** 知的に進化した新生NSRをもっともよく象徴している、新装備となったPGMメモリーカード・システム。従来の「鍵」に代わってユーザーの手に委ねられる一枚のカードに、新生NSRの知能を起動させるすべての情報が詰め込まれた。この、PGMメモリーカードをメーター下のスロットに差し入れる操作によって、シリアルナンバーの照合からイグニション・オン、フレーム内蔵式の新型ハンドルロック解除に至る一連の動作を、PGM-IVが瞬時に実行する。他に類を見ない先進のエントリー・システムだ。

**マシン・コンディションを視覚するマルチディスプレイ。** マン＝マシン・インターフェイスの中核装備であるメーターパネルには、アナログ式のスピードメーターに代わり、液晶デジタル式のマルチディスプレイをマウント。速度表示に加え、ファンクションキーにより、水温→トリップメーター→オドメーターと連続的に表示を切り替えることができる。また、6種もの警告表示の役割も兼ねることによって、マシン・インフォメーションの充実を図りながらも、ステアリングまわりの重量を大幅に軽減。タコメーターは視認性を考慮して、指針式メーターを採用。ワークスレーサーNSR500のイメージそのままに、豊富な機能を集約したメーターパネルとなった。

**第4世代の電脳進化、PGM-IV。** エンジン統合制御システム・PGMの進化の歩みは、とどまることを知らない。その変革はリアルタイムレスポンス・スピードの実現にある。ライダーが、パーシャル状態から一気に加速を始めたとしよう。スロットル開度センサーが右手の動きを情報として検知し、PGMユニットに送り込む。しかし、加速を「スロットルの現在位置」として認識するだけでは、ライダーが期待するような加速感は得られない。鋭い加速を望んでいるときのライダーは、グリップを回転させるスピードがおのずと早くなるものだ。PGM-IVはこうしたスロットルワークを、開度センサーの区間移行速度を知覚することによって連続した動きとして捉え、より「リアルな加速指令」をパワーユニットに与えている。また、減速比処理の知能化によっても、加速感の向上に大きな変革がなされた。今回、新設計されたツインホールIC・スピードセンサーにより、カウンターシャフトの回転数とエンジン回転数の比率から、PGM-IVが「瞬時に減速比を算出。単なるギアポジション入力ではなく、瞬時に変化する減速比を演算することで、シフトワークを含めたライダーの意志を感じ取ることが可能となったのだ。

**新4次元マップによる、より滑らかなパワーユニット制御。** 入力センサーの充実は、出力コントロールを行なう、PGMマップの大幅な変更を意味

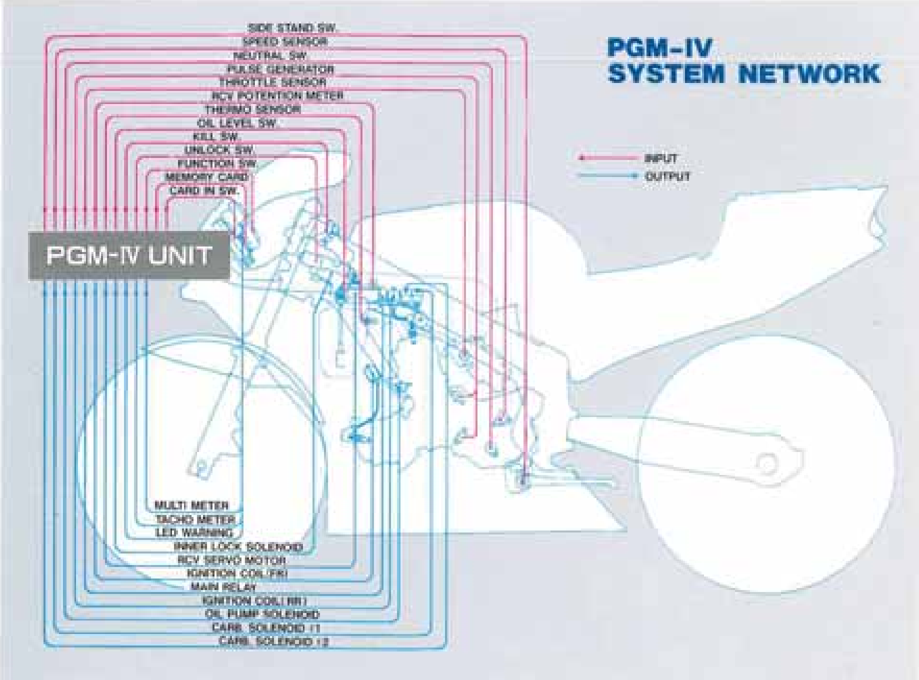
**PGM MEMORY CARD**

※写真は撮影用クリアモデルを使用しています。

## MULTI-DISPLAY SYSTEM

ファンクションキーにより切替可能表示／水温　トリップメーター　オドメーター　異常時のみ表示／OIL（オイルレベル）LOCK（ハンドルロック）　TEMP（水温）　Err-1（PGM異常1）Err-2（PGM異常2）　Err-3（PGM異常3）　SPEED（速度警告機能付PGMメモリーカード〈オプション〉使用時のみ表示）　※キルスイッチオフ　トータル距離データ不良、の情報も表示します。イグニション・オン時に何らかの異常が発生した場合、WARNINGランプが点灯し該当する異常内容を液晶マルチ表示部内に表示する。（複数の異常が同時に発生した場合、交互に表示）

## PGM-IV SYSTEM NETWORK




## PGM CONTROL MAP

に減
はな
で、シ
ること

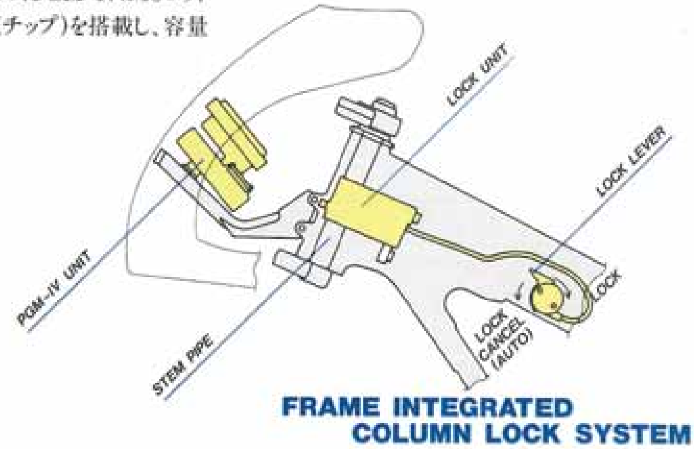
**ユニ**
ントロ
意味

条件下でも
こし、

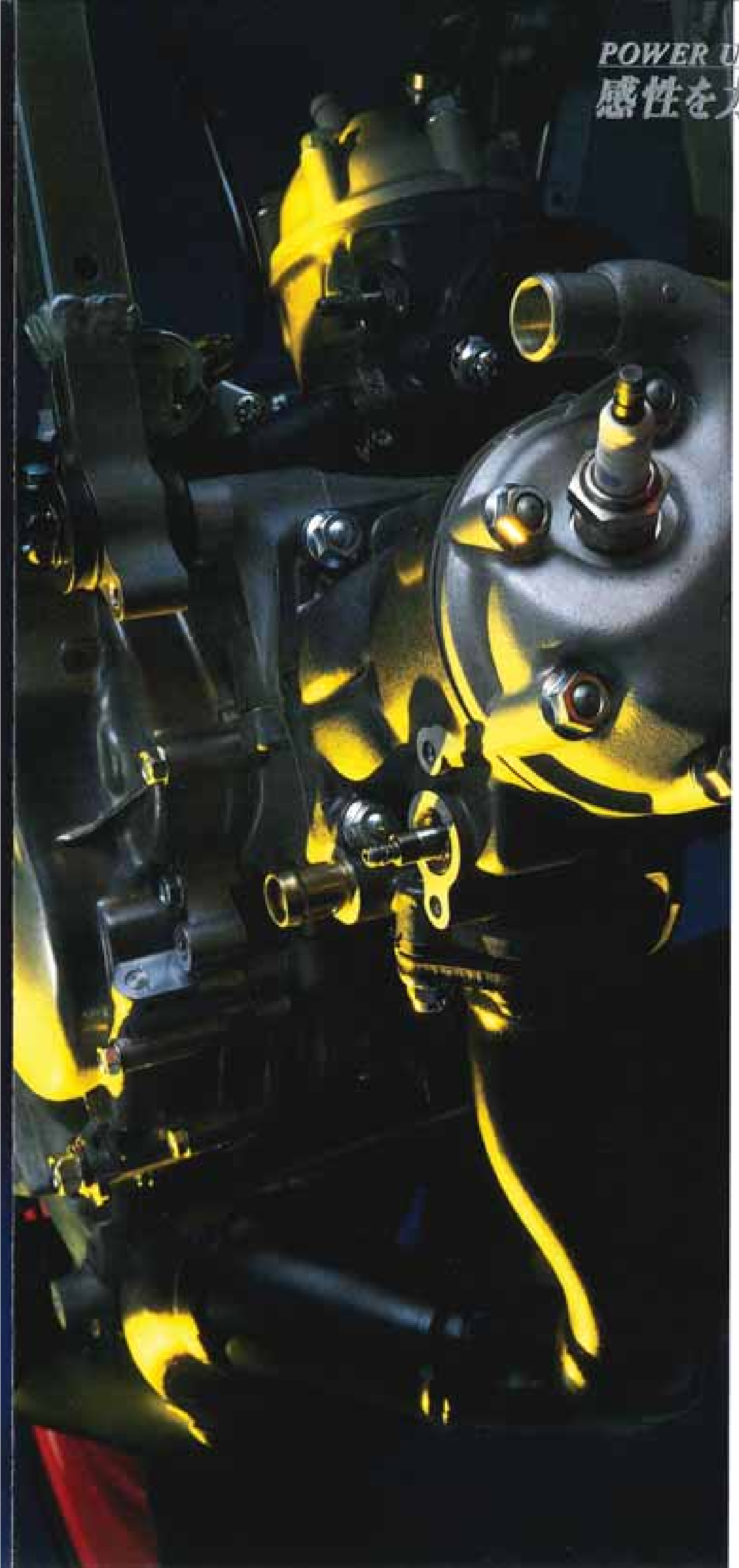
している。4次元マップは連続した斜面を持つ、アドバンスド・オブジェのような立体形に生まれ変わり、よりスムーズな吸・排気、進角制御を可能にしている。2基のキャブレターに付けられた複数の可変エアジェット。スロットル急開にすばやく呼応して点火を進角させるワープ点火。充塡効率を格段に向上させるよう、モディファイされた可変排気孔バルブシステム・RCバルブII。エンジンオイルポンプ制御による吐出量コントロール。知的進化のきわだつPGM-IVユニットに共鳴するかのように、パワーユニット全体を網羅する出力コントロールもまた、滑らかなパワーフィールに磨きをかけた進化を遂げている。よりいっそう優れた燃焼効率の実現。デジタルな制御から、ライダーが肌で感じられる擬似アナログのリニアな加速感の具現化へ。NSRの圧倒的なパワフルさはそのままに、よりフレキシブルな一面が加えられたといえる、新世代のPGMネットワークがここに完成した。

**知的パワーアップは、馬力では測れないこと。**

コンピュータによるリアルタイムのシステム制御をするためには、処理能力の高速化・精度アップが不可欠となる。このため、PGM-IVは16ビットのCPU（中央演算処理チップ）を搭載し、容量およびスピードを大幅にアップ。PGM-IVユニットの進化を視覚的に判断するのは難しいが、そのパフォーマンスは8ビットCPUとは比べものにならないほど実行力がある。これは新生NSRのもっとも知的な進化を端的に物語る部分といえるだろう。



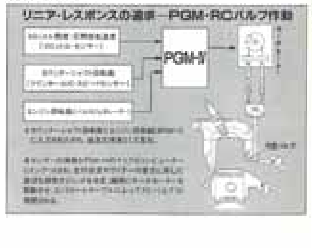

## FRAME INTEGRATED COLUMN LOCK SYSTEM



*POWER UNIT*

# 感性を力に変えるVツインエンジンの、動的進化。

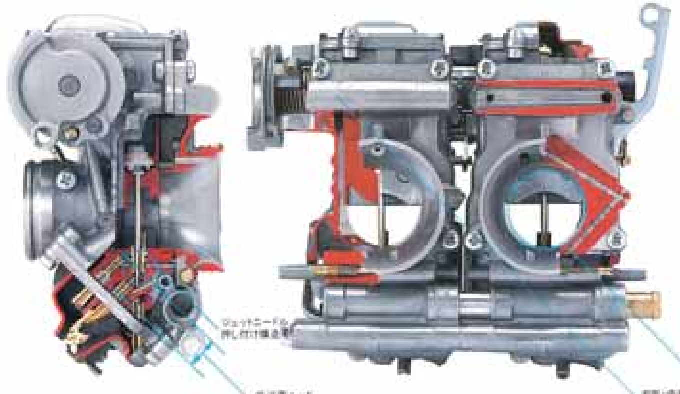
**知能を得て、Vツインはさらに完成度を高めた。** NSRの呼称を引き継ぐものには、やはり、V角90度ツインシリンダー・一軸クランクの2サイクルユニットがよく似合う。深いバンク角を確保しつつ重心を低くとれるうえ、全面投影面積も小さい、など、メリットの多いエンジン形式だからだ。今回のバージョンアップに伴い、ミッションレシオを見直すことにより、ストリートでの機動性を格段に向上させたテイストとなっている。発進時やチェンジのつながりの滑らかさからも、それをはっきり体感できるだろう。また、シフトドラムセンターのカム形状の見直しを行ない、チェンジ作動の確実性をアップし、シフトフィーリングの向上をも図った。理想的なまでに排気ポートタイミングを合わせる、PGM制御のRCバルブⅡには、形状変更を含めた精密なリファインを施し、より作動範囲の拡大をしている。




**新作スラント型TBピストンキャブレター採用。** 吸気の要、PGMキャブレターはまったくの新設計機。部品点数を極力抑えた、軽量コンパクト設計だ。メインボアはφ32mmの真円形状。ジェットブロックの装着により、バルブまわりのデッドボリュームを極力低減し、吸気効率を高めた。また、ジェットニードルをエンジン側に押し付ける位置決め構造を採用。吸気脈動によるジェットニードルの「踊り」を減少させ、より正確な混合比が得られる新機軸だ。しかもリードバルブからメインノズルに至る経路を短縮し、さらに低油面ヘッドとすることで吸入負圧による吐出応答性も向上し、ガソリンの霧化率も高めている。エアジェット・コントロールは1区分の細かい状況下でセンサー検知を行なうPGMチューン。スロットルリニアリティー、パワー感ともに大きくその機能的役割を発展させた。

**トルク感を高める新形状チャンバー。** RCバルブⅡと相まって排気脈動率を常にベストな設定にするシステム・チャンバーも、吸気系のセッティング変更に合わせて新造。膨張室の形状・全長などを見直すことにより、もっとも多用する中低速域・立ち上がり重視の、トルクフルなテイストに変えられた。もちろん高回転域へのつながりもスムーズになっている。

**NSRの誇る独自のパワーテクノロジー。** ●知能的進化をしたPGM-Ⅳによるきめ細かい吸排気・進角コントロール●幅広い回転域で発揮しつづける、トラピジウム(台形)パワー●バランサーレスで理論上の一次振動をゼロにする90度V角●クランクケースからの吹き戻しを防ぐ樹脂製6枚縦置リードバルブ●軽量・放熱効果の向上、フリクションロスの軽減を実現するNSシリンダー●トリプルコーティングによるピストンの信頼性・耐久性向上●冷却効率の高いラウンド形状ラジエーター●メンテナンス、セッティング変更が容易なカセット式ミッション。



※写真は撮影のためハーネスの変更と、一部の部品の取り外しをしています。

*POWER UNIT*

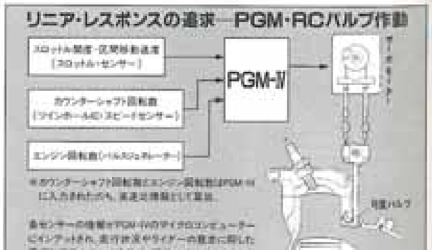
# 感性を力に変えるVツインエン

ROUND RADIATOR
独特の形状で
冷却効率の大幅アップ。

WORKS-TYPE S
実現す

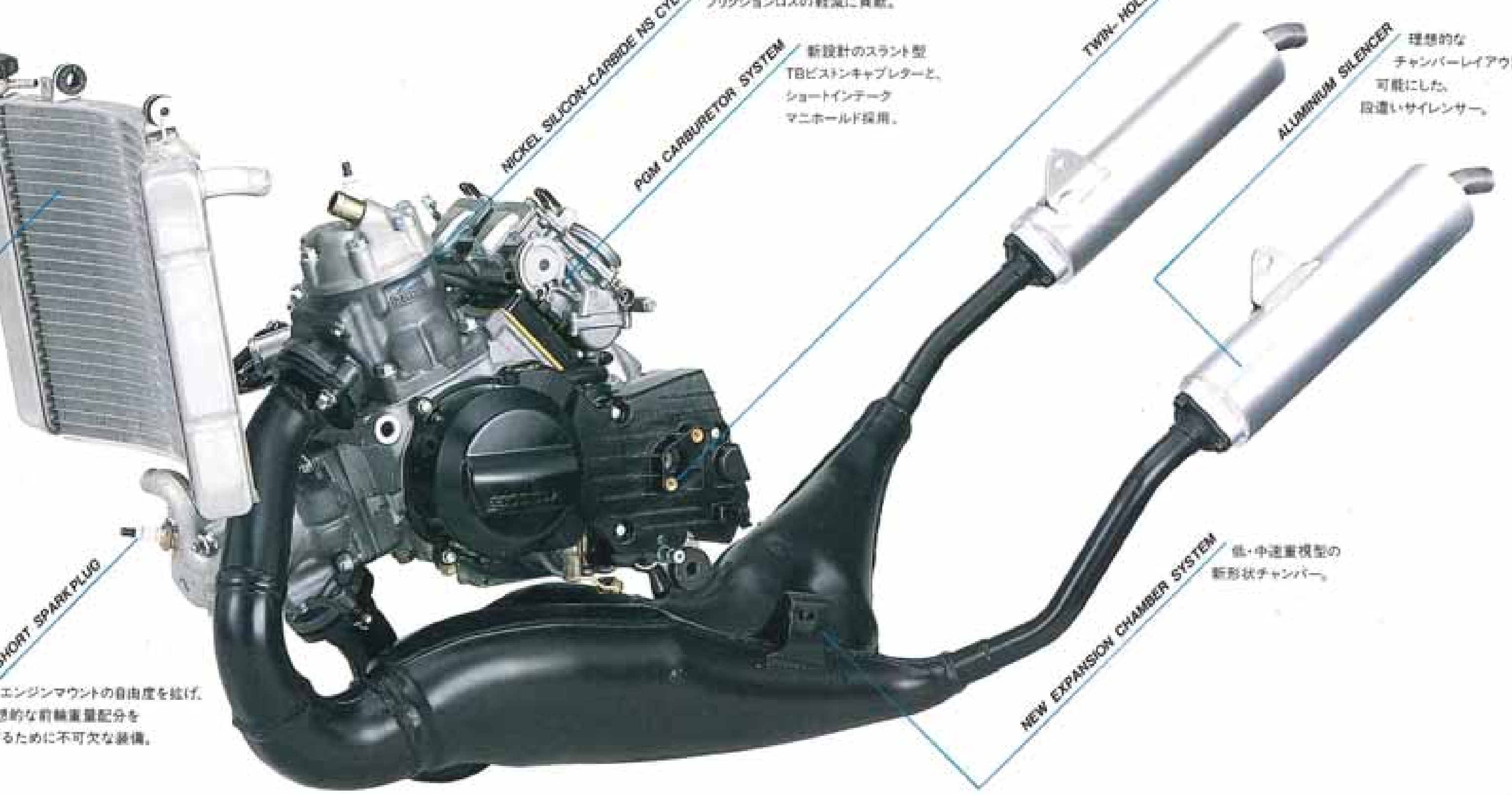
**知能を得て、Vツインはさらに完成度を高めた。**

NSRの呼称を引き継ぐものには、やはり、V角90度ツインシリンダー・一軸クランクの2サイクルユニットがよく似合う。深いバンク角を確保しつつ重心を低くとれるうえ、全面投影面積も小さい、など、メリットの多いエンジン形式だからだ。今回のバージョンアップに伴い、ミッションレシオを見直すことにより、ストリートでの機動性を格段に向上させたテイストとなっている。発進時やチェンジのつながりの滑らかさからも、それをはっきり体感できるだろう。また、シフトドラムセンターのカム形状の見直しを行ない、チェンジ作動の確実性をアップし、シフトフィーリングの向上をも図った。理想的なまでに排気ポートタイミングを合わせる、PGM制御のRCバルブⅡには、形状変更を含めた精密なリファインを施し、より作動範囲の拡大をしている。




※写真は撮影のためハーネスの変更と、一部の部品の取り

# ジンの、動的進化。




**新作スラント型TBピストンキャブレター採用。** 吸気の要、PGMキャブレターはまったくの新設計機。部品点数を極力押えた、軽量コンパクト設計だ。メインボアはφ32㎜の真円形状。ジェットブロックの装着により、バルブまわりのデッドボリュームを極力低減し、吸気効率を高めた。また、ジェットニードルをエンジン側に押し付ける位置決め構造を採用。吸気脈動によるジェットニードルの「踊り」を減少させ、より正確な混合比が得られる新機軸だ。しかもリードバルブからメインノズルに至る経路を短縮し、さらに低油面ヘッドとすることで吸入負圧による吐出応答性も向上し、ガソリンの霧化率も高めている。エアジェット・コントロールは16区分の細かい状況下でセンサー検知を行なうPGMチューン。スロットルリニアリティー、パワー感ともに大きくその機能的役割を発展させた。

**トルク感を高める新形状チャンバー。** RCバルブⅡと相まって排気脈動率を常にベストな設定にするシステム・チャンバーも、吸気系のセッティング変更に合わせて新造。膨張室の形状・全長などを見直すことにより、もっとも多用する中低速域・立ち上がり重視の、トルクフルなテイストに変えられた。もちろん高回転域へのつながりもスムーズになっている。

**NSRの誇る独自のパワーテクノロジー。** ●知能的進化をしたPGM-Ⅳによるきめ細かい吸排気・進角コントロール●幅広い回転域で発揮しつづける、トラピジウム（台形）パワー●バランサーレスで理論上の一次振動をゼロにする90度V角●クランクケースからの吹き戻しを防ぐ樹脂製6葉縦置リードバルブ●軽量・放熱効果の向上、フリクションロスの軽減を実現するNSシリンダー●トリプルコーティングによるピストンの信頼性・耐久性向上●冷却効率の高いラウンド形状ラジエーター●メンテナンス、セッティング変更が容易なカセット式ミッション。

外しをしています。

## *CHASSIS & FOOTWORK*

# 走りの要素をひとつにするシャシーの、剛的進化。

**PRO-ARM**

ADVANCED SUSPENSION SYSTEM
by HONDA RACING TECHNOLOGY

**強靱な一本脚、プロアームを新採用。** ワークスNSR250で、その存在感を誇示していたシングル・フットワーク〈プロアーム〉を、ついに新生NSRがものにした。最新のレーシングテクノロジーとコンピュータ解析で導き出した大胆な湾曲形状と、アルミ製「日の字」断面の高剛性が、接地感を向上させ、安定度の高いコーナリングを実現する。ホイールセンター近くにブレーキが位置する構造が、急制動時に接地点に対する偶力発生を防ぐ。片持ちのメリットとしては他にも、センターロック方式によるリアホイール脱着の容易さ、アームアクスルエンドのエキセントリックカラーを回転するだけですばやく正確に行なえるチェーンアジャスト、などが挙げられる。もちろん、より自由な排気系レイアウトを可能にし、チャンバー干渉を憂慮する設計を過去のものにしてしまった功績も大きい。プロリンクサスペンションは、腰感をさらに高めた分離加圧ダンパーの進化と、高剛性〈プロアーム〉の採用によって、さらに強靱かつ、ロードホールディング性能に優れた構成の脚まわりとなったのだ。

**前後マルチポットキャリパー装備。** フロントブレーキには大排気量車用に開発された、新型の異径4ポット対向キャリパーとφ276㎜のフローティングディスクをダブルで装備。ブレーキホースの一部を鋼管配管としてシビアなタッチにも対応している。リアの制動力アップも同様。新採用の2ポット式となったキャリパーが、同じく新たに装備された焼結パッドでφ220㎜のシングルディスクを強力に絞り込む。さらに前後のディスクは穴の径や数まで大幅な見直しが行なわれた。これらのさまざまな技術の集積で、トータル28％ものブレーキ効力の向上を果たしたシステムが確立された。新生NSRはコーナー進入時に、また新たなアドバンテージを得たといえるだろう。

**余裕も生まれるディメンション。** リアスイングアームのアクスルピボット位置を下方向に6㎜移動。ややヒップアップしたメインフレームに伴い、キャスターアングルは23°00'、トレール量は85㎜となる。プロアームをはじめとするサスペンションセッティングと相まって、ますます機動性を増したディメンションだ。また、ライディングポジションの見直しも行なわれ、タンクの全長を25㎜詰め、ステップも前方向に10㎜、下方向に5㎜と位置を変更。これにより、ハードなライディング時にも段違いの余裕をライダーにもたらしている。

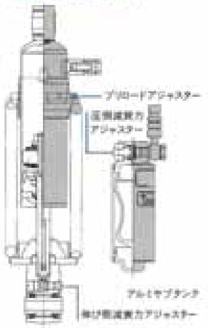
**しなやかさも忘れない、絶妙のシャシー構成。**
●高剛性と軽量化を徹底追求した、「日の字」断面アルミ製ツインダイヤモンドフレーム●前輪接地感を高めるため、限りなく前方に低くマウントされたエンジン●エンジンストッパーリンクのブッシュ材変更により、実車振動のさらなる抑制●大型車なみの高剛性と優れた路面追従性を発揮するRTFVⅢ方式のフロントサスペンション
■SE仕様車には、カートリッジタイプの減衰力可変機構を採用したフロントサスペンションを標準装備。

（SE用フロントクッション図）

しなやかな乗車感と路面追従性を発揮する、カートリッジサスペンション。(SE仕様車)

プリロード／テンション・アジャスター (SE仕様車)

（SE用リアクッション図）




リザーバータンク別体式TENSION／COMPRESSION減衰力可変機構付リアクッション。(SE仕様車)

※写真は撮影のためハーネスの変更と、一部の部品の取り外しをしています。

## *EQUIPMENT*

# 快適な走りを広範囲で支える装備の、質的進化。

●レースで磨かれたワークスレーサーNSR500イメージの最新フォルム。フロントアッパーカウルのスラントノーズ化で15㎜のハイト低下、高速走行安定性の向上を実現した。
●左サイドカウルにエアインテークダクトを新装備。カウル内部のダクトを通して導かれるフレッシュエアで吸気を積極的にクールダウン。
●ラジエーターを通過した空気を効率よく排出するために、ロアカウル面に設けた大型のエアアウトレット。
●リアルにリアステアが感じ取れる新採用のワイド&フラットシート（幅250㎜）。
●フロント&リアウインカーにハザードランプ、フロントウインカーにポジションランプを新装備。薄暮時の被視認性が大幅に向上した。
●ホールド感の高い新デザイン、16ℓ容量のフューエルタンク。
●バネ下重量を軽減する軽量ワイドリム・アルミホイールを装備。リアには8本スポークの新形状アルミホイールを採用。
●ピリオンシート下部には大型の収納スペースを設置。
●鏡面のラウンド曲率と取り付け位置の変更により、視認性が増したバックミラー。
■SEならではの走りの魅力を標準装備。
●切れの良い新型乾式クラッチ。●リザーバータンク別体式TENSION/COMPRESSION減衰力可変機構付リアクッション。●ブリヂストン社製〈前/BT-80F、後/BT-80R〉もしくは、ダンロップ社製〈前/GPR50A、後/GPR50JLR〉最新スパイラル構造のハイグリップラジアルタイヤを装着。

Photo : NSR250R SE

Photo : NSR250R SE

## *CHASSIS & FOOTWORK*

# 走りの要素をひとつにするシャシーの、剛的進化。

**PRO-ARM**

ADVANCED SUSPENSION SYSTEM
by HONDA RACING TECHNOLOGY

**強靱な一本脚、プロアームを新採用。** ワークスNSR250で、その存在感を誇示していたシングル・フットワーク〈プロアーム〉を、ついに新生NSRがものにした。最新のレーシングテクノロジーとコンピュータ解析で導き出した大胆な湾曲形状と、アルミ製「日の字」断面の高剛性が、接地感を向上させ、安定度の高いコーナリングを実現する。ホイールセンター近くにブレーキが位置する構造が、急制動時に接地点に対する偶力発生を防ぐ。片持ちのメリットとしては他にも、センターロック方式によるリアホイール脱着の容易さ、アームアクスルエンドのエキセントリックカラーを回転するだけですばやく正確に行なえるチェーンアジャスト、などが挙げられる。もちろん、より自由な排気系レイアウトを可能にし、チャンバー干渉を憂慮する設計を過去のものにしてしまった功績も大きい。プロリンクサスペンションは、腰感をさらに高めた分離加圧ダンパーの進化と、高剛性〈プロアーム〉の

## *EQUIPMENT*

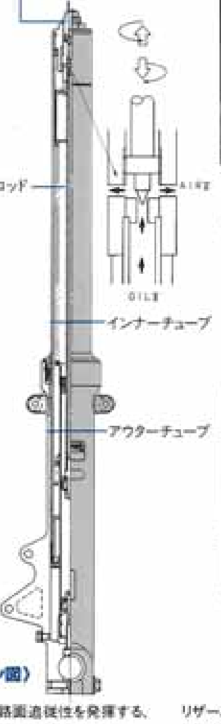
# 快適な走りを広範囲で支える装備の、質的進化。

- ●レースで磨かれたワークスレーサーNSR500イメージの最新フォルム。フロントアッパーカウルのスラントノーズ化で15mmのハイト低下、高速走行安定性の向上を実現した。
- ●左サイドカウルにエアインテークダクトを新装備。カウル内部のダクトを通して導かれるフレッシュエアで吸気を積極的にクールダウン。
- ●ラジエーターを通過した空気を効率よく排出するために、ロアカウル面に設けた大型のエアアウトレット。
- ●リアルにリアステアが感じ取れる新採用のワイド&フラットシート（幅250mm）。
- ●フロント&リアウインカーにハザードランプ、フロントウインカーにポジションランプを新装備。薄暮時の被視認性が大幅に向上した。
- ●ホールド感の高い新デザイン、16ℓ容量のフューエルタンク。
- ●バネ下重量を軽減する軽量ワイドリム・アルミホイールを装備。リアには8本スポークの新形状アルミホイールを採用。
- ●ピリオンシート下部には大型の収納スペースを設置。
- ●鏡面のラウンド曲率と取り付け位置の変更により、視認性が増したバックミラー。

■SEならではの走りの魅力を標準装備。
◉切れのいい新型乾式クラッチ。◉リザーバータンク別体式TENSION/COMPRESSION減衰力可変機構付リアクッション。◉ブリヂストン社製〈前/BT-80F、後/BT-80R〉もしくは、ダンロップ社製〈前/GPR50 A、後/GPR 50JLB〉最新スパイラル構造のハイグリップラジアルタイヤを装着。

採用によって、さらに強靱かつ、ロードホールディング性能に優れた構成の脚まわりとなったのだ。**前後マルチポットキャリパー装備。**フロントブレーキには大排気量車用に開発された、新型の異径4ポット対向キャリパーとφ276㎜のフローティングディスクをダブルで装備。ブレーキホースの一部を鋼管配管としてシビアなタッチにも対応している。リアの制動力アップも同様。新採用の2ポット式となったキャリパーが、同じく新たに装備された焼結パッドでφ220㎜のシングルディスクを強力に絞り込む。さらに前後のディスクは穴の径や数まで大幅な見直しが行なわれた。これらのさまざまな技術の集積で、トータル28%ものブレーキ効力の向上を果たしたシステムが確立された。新生NSRはコーナー進入時に、また新たなアドバンテージを得たといえるだろう。**余裕も生まれるディメンション。**リアスイングアームのアクスルピボット位置を下方向に6㎜移動。ややヒップアップしたメインフレームに伴い、キャスターアングルは23°00′、トレール量は85㎜となる。プロアームをはじめとするサスペンションセッティングと相まって、ますます機動性を増したディメンションだ。また、ライディングポジションの見直しも行なわれ、タンクの全長を25㎜詰め、ステップも前方向に10㎜、下方向に5㎜と位置を変更。これにより、ハードなライディング時にも段違いの余裕をライダーにもたらしている。

**しなやかさも忘れない、絶妙のシャシー構成。**
●高剛性と軽量化を徹底追求した、「目の字」断面アルミ製ツインダイヤモンドフレーム●前輪接地感を高めるため、限りなく前方に低くマウントされたエンジン●エンジンストッパーリンクのブッシュ材変更により、実車振動のさらなる抑制●大型車なみの高剛性と優れた路面追従性を発揮するRTFVⅢ方式のフロントサスペンション
■SE仕様車には、カートリッジタイプの減衰力可変機構を採用したフロントサスペンションを標準装備。

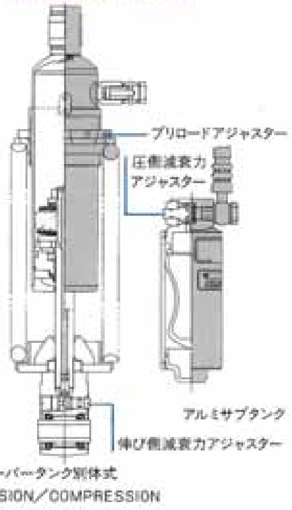



〈SE用フロントクッション図〉

しなやかな乗車感と路面追従性を発揮する、
カートリッジサスペンション。(SE仕様車)

プリロード／テンション・アジャスター
(SE仕様車)

〈SE用リアクッション図〉




リザーバータンク別体式
TENSION／COMPRESSION
減衰力可変機構付リアクッション。(SE仕様車)

※写真は撮影のためハーネスの変更と、一部の部品の取り外しをしています。

Photo : NSR250R SE

Photo : NSR250R SE

ロスホワイト
×
スパークリング レッド

# NSR250R PROSPEC

メーカー希望小売価格¥680,000（北海道、沖縄および一部地域を除く）

ロスホワイト
×
スパークリングレッド

ロスホワイト
×
リアルブルー

# NSR250R SE PROSPEC

メーカー希望小売価格¥720,000（北海道、沖縄および一部地域を除く）

※価格には保険料・税金（消費税含む）・登録などに伴う諸費用は含まれていません。
※価格は参考価格ですので、詳しくは販売店にお尋ねください。
※速度警告機能付PGMメモリーカード（オプション）を使用することによって、速度警告仕様とすることが可能です。（10,000円）

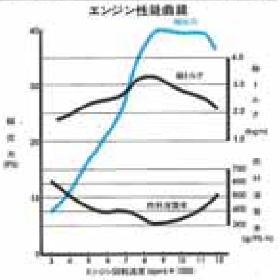
## SPECIFICATIONS

| | | |
|---|---|---|
| 型式 | | MC28 |
| 全長(m) | | 1.970 |
| 全幅(m) | | 0.650 |
| 全高(m) | | 1.045 |
| 軸距(m) | | 1.340 |
| 最低地上高(m) | | 0.130 |
| シート高(m) | | 0.770 |
| 車両重量(kg) | | 153 SE:157 |
| 乾燥重量(kg) | | 134 SE:138 |
| 乗車定員(人) | | 2 |
| 燃料消費率(km/ℓ) | | 22.2(60km定地走行テスト値) |
| 最小回転半径(m) | | 2.9 |
| エンジン型式・種類 | | MC18E・水冷2サイクル クランクケースリードバルブ 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) | | 40/9,000 |
| 最大トルク(kgm/rpm) | | 3.3/8,500 |
| キャブレター型式 | | TB10 |
| 始動方式 | | キック式 |
| 点火装置形式 | | 無接点式CDIバッテリー点火 |
| 潤滑方式 | | 分離潤滑式(圧送併津併用) |
| 潤滑油容量(ℓ) | | 1.2 |
| 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 SE:乾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 | 1.300 |
| | 5速 | 1.130 |
| | 6速 | 1.000 |
| 減速比(1次/2次) | | 2.500/2.933 |
| キャスター角(度) | | 23°00′ |
| トレール量(mm) | | 85 |
| タイヤ | 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) |

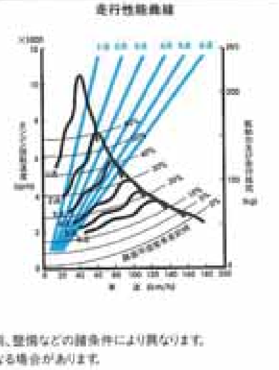
■道路運送車両法による型式認定申請書数値　・■製造事業者／本田技研工業株式会社

●定地燃料消費率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。
※PRO-LINK、PRO-ARMは、本田技研工業㈱の登録商標です。

## ENGINE PERFORMANCE CURVE




## DRIVING PERFORMANCE CURVE




ホンダ東京自販株式会社
〒156 東京都世田谷区桜3丁目20番7号
TEL03-3426-1221(代) FAX03-3706-1220

このカタログはリサイクルペーパーを使用しています。

## バイクが好きだから、セーフティライド。

●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。
●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。
●昼間はヘッドライトを必ずロービームにしましょう。

**■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、長ズボンの動きやすく運転しやすいものをお選びください。ヘルメットのあごひもをしっかりしめ、手袋も忘れずに。

**■「安全運転普及指導員」が、ライディングアドバイスを実施しています。**
●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をお伝えする、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。お近くのホンダ二輪販売店で、安全運転普及指導員がお待ちしています。
●スポーツバイク販売店で、安全運転のための知識が身につく小冊子と、ライディング時の注意点や自分の運転タイプが質問によってチェックできるアドバイスシートを用意しています。あなたもトライしてみませんか。

**■ライディングの基本から応用までを、身体で覚えるためのトレーニングです。**
●全国5カ所のホンダ交通教育センターで開催しているHMS（ホンダ・モーターサイクリスト・スクール）は、本格的にライディングのレベルアップをしたいと考えているライダーのためのトレーニングシステムです。トレーニング用二輪車を完備したトレーニング専用施設で、専門のインストラクターが指導いたします。
●HSR（ホンダ・セーフティ・ライディング）プラザをはじめとする、全国約100カ所の会場で開催しているホンダ・スポーツライディング・スクールは、ご自分の愛車に慣れていただくための初心者向けトレーニングシステムです。ライディングの基本から自分のテクニックの限界まで、楽しく安全を学ぶことができます。

**■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、きっと新しい楽しさを発見できる。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。

**見る・見られる・いい運転。**
●バイクは昼間もライト・オン！
●カーブ・交差点では、スローイングダウン！

**Be Riding Friends!**
バイクでひろがるいい仲間。

### ホンダカード

ホンダカードをお持ちになると、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）までご利用になれます。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180万店の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。

### ホンダ・クレジット

わずかな頭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。

●お問い合わせは、お近くのホンダ販売店（加盟店）へお気軽にどうぞ。

HONDA
本田技研工業株式会社
〒107 東京都港区南青山2-1-1 ☎03(3423)1111
※本カタログの内容は1993年10月現在のものです。
94NSR25-K-310Ⓣ