

HONDA®

NEW MTX200R

登場、水冷2サイクル200。

まさにモトクロッサー感覚。



PHOTO: 榎本敏夫(モトクロス国際A級) + MTX200R
この写真は、テストコースでの走行を撮影したものです。一般公道では制限速度を守り、無理な走行やコーナリングをしないようにしましょう。

水冷2サイクル200が生みだすリアルスペックは、エキスパート・ライダーの胸を熱くする。

ランドスポーツの新たな頂点。MTX200R、いま誕生。

ハイパワー26馬力を引き出す新・水冷2サイクルエンジン。

しかも独創のATACにより、中・低速域も充実。

ドライウェイト102kgの軽量ボディとあいまって、パワーウェイトレシオは、

国産ランドスポーツ車最小の3.92kg/PSを実現。

波打つ大地、スロットルを開いた瞬間、

炸裂する2サイクルの瞬発力。そして湧き上がるパワー感。

そのうえ200ならではの軽い車重を生かした俊敏なフットワーク。

先鋭の足まわりによる驚くべき走破力。

いま、MTX200Rは、RCレーサーフォームに身を包み、

エキスパート・ライダーの胸を高鳴らせる。

MAXIMUM POWER

26PS

DRY WEIGHT

102Kg

POWER-WEIGHT RATIO

3.92Kg/PS



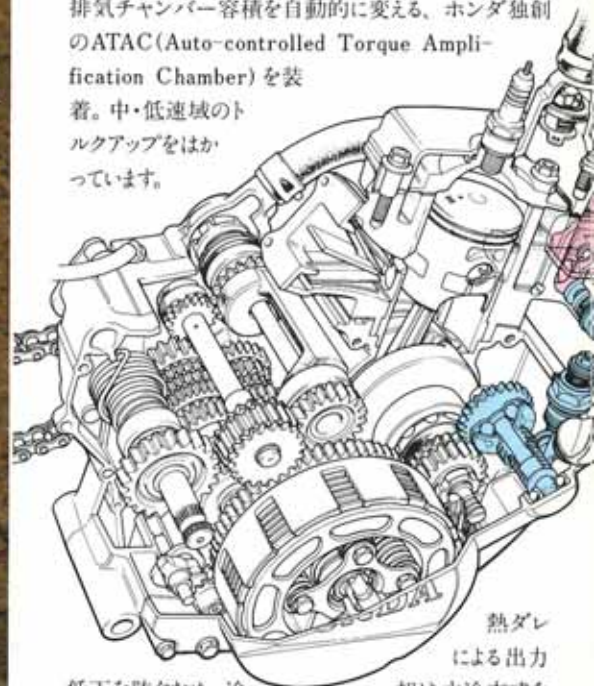
ハイポテンシャルの

水冷パワーユニット

世界のモトクロスフィールドで勝ち得たノウハウを結集。

ATAC機構付の新・水冷2サイクルエンジン。

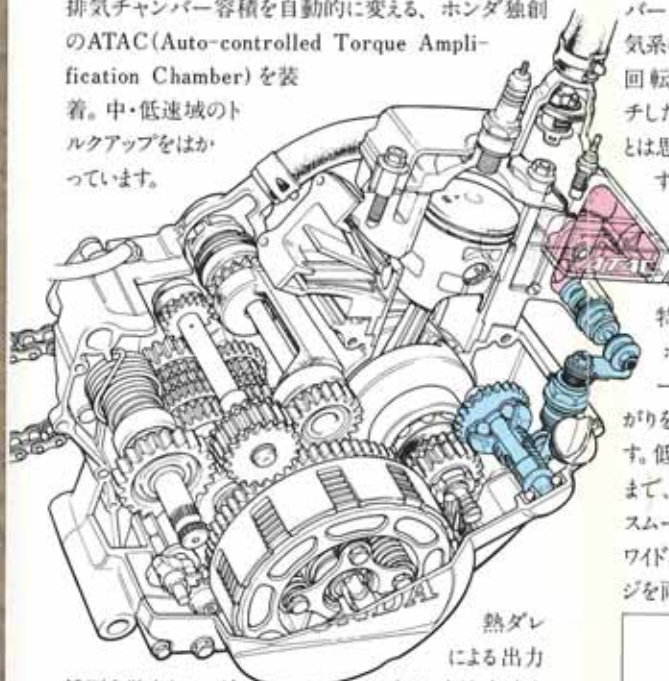
最高出力26PS、リッター当り130馬力の数値は、このクラスオフロードマシンでは最強。まさに湧き上がるパワーは“ダイナミック”の一語に尽きるものです。しかも排気チャンバー容積を自動的に変える、ホンダ独創のATAC(Auto-controlled Torque Amplification Chamber)を装着。中・低速域のトルクアップをはかっています。



熱ダレによる出力低下を防ぐため、冷却は水冷方式を採用。大幅に振動を減らすバランサーをウォーターポンプと同軸に配置するなど、軽量・コンパクト設計を徹底的に追求しました。テクニカル・ランが満喫できるよう、ミッションは6段リターン変速。しかも、シフトスピンデル部に増速装置を採用した「増速チェンジ機構」により、チェンジ機構全体をコンパクトで、滑らかなチェンジフィーリングを持ったものとなりました。適切なギアレシオにより、ハイパワーをフルに活用した走りが楽しめます。ホンダ独創のATAC機構。エンジン回転数にあわせて自動的に排気チャンバーの容積を変え、ワイドなパワーバンドを達成。

ハイポテンシャルの 水冷パワーユニット

世界のモトクロスフィールドで勝ち得たノウハウを結集。ATAC機構付の新・水冷2サイクルエンジン。最高出力26PS、リッター当り130馬力の数値は、このクラスのオフロードマシンでは最強。まさに湧き上がるパワーは“ダイナミック”の一語に尽きるものです。しかも排気チャンバー容積を自動的に変える、ホンダ独自のATAC(Auto-controlled Torque Amplification Chamber)を装着。中・低速域のトルクアップをはかっています。

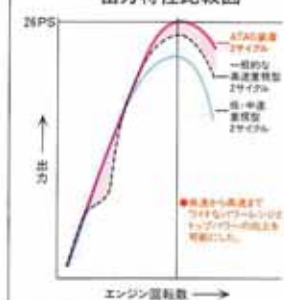


熱ダレによる出力低下を防ぐため、冷却は水冷方式を採用。大幅に振動を減らすバランサーをウォーターポンプと同軸に配置するなど、軽量・コンパクト設計を徹底的に追求しました。テクニカル・ランが満喫できるよう、ミッションは6段リターン変速。しかも、シフトスピンデル部に増速装置を採用した増速チェンジ機構により、チェンジ機構全体をコンパクトで、滑らかなチェンジフィーリングを持ったものとししました。適切なギアレシオにより、ハイパワーをフルに活用した走りが楽しめます。ホンダ独自のATAC機構。エンジン回転数にあわせて自動的に排気チャンバーの容積を変え、ワイドなパワーバンドを達成。

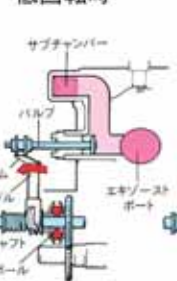
遠心力を利用し、エンジン回転数に応じて、排気ポート直後のバルブを開閉させるシンプルにして独創的なシステム。低回転時には、サブチャンバー+主排気系により低回転にマッチした排気脈動を合成。これにより、高出力2サイクルとは思えない中・低速域でのフラットトルクを生み出します。一方、高回転時には、サブチャンバーは閉ざされ、高回転型にセットされたチャンバー（主排気系）がすぐれた脈動効果を発揮し、2サイクル独特の鋭いレスポンスとシャープな吹き上がりを生み出します。低速から高速まで、パワフルでスムーズ、さらにワイドなパワーレンジを両立しました。



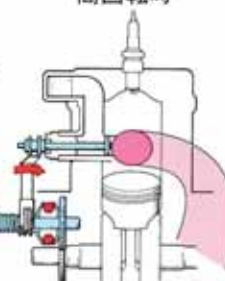
出力特性比較図



低回転時



高回転時



低回転時：バルブが開き、サブチャンバーへ排気を通ず。
高回転時：①スチールボールが遠心力で外側へ押し出される。
②ガバナがボールに押し付けられ、ドライブシャフトが移動。
③ピニオンギアにより、スチールボールが回転する。
④バルブコックのアームを介してバルブが押し出され、サブチャンバーへの排気の流入を防ぐ。

軽量化とコンパクト化をはかった
高効率ラジエーターシステム。

通気性が良く、下からの泥もつきにくい位置にレイアウトされたラジエーター。リザーバータンクを装備した密封式ですので、日常のメンテナンスが容易です。さらに、冷却効率の良いダブルコア式、材質はオールアルミ製と軽量化に寄与しています。またオーバーホールを防ぐサーモスタットは直接ヘッドカバーにセットしコンパクト化に貢献しています。

強靱、しなやかな

サスペンション

トップレベルのアクスルトラベル200mm。

革新の足、プロリンク・リアサスペンション。

RCレーサーで実証済みの、信頼の足、プロリンクは、路面からのショックが小さい時は柔らかく、逆に路面からのショックが大きい時は硬く反応し、全屈を防ぎます。オフロードで理想のプログレスシブ(漸増的)なクッション特性を実現しています。アクスルトラベルもクラストップレベルの200mmを達成。激しいオフロード走行においてすぐれた路面追従性をもたらしています。さらにクッションユニットを車体重心部に集中レイアウトでき、ギャップなどでリアが激しく振られた時もマシンを立て直やすくしています。ホイールには、前後ともアルミを採用。バネ下重量を軽減しています。

軽く、しなやか。高張力鋼管のスイングアーム。

オフロード走行に要求される高剛性を備え、かつ軽量の角型断面中空スイングアーム。しかも開放型エンドピースとアクスルシャフト・ストッパープレート採用により、メンテナンスを楽にしています。

ロングなアクスルストローク230mm。ホンダ独自の機構を持つフロント・エアアシスト・サスペンション。

リーディングアクスルタイプのエアアシスト・サスペンション。コイルスプリングに加圧エアをプラスした、このサスペンションは、ストロークの初期にはソフトに反応し、しかも全屈しにくいというクッション特性が得られます。アクスルストロークはロング230mm。また、ボトムケース内にブッシュを固定し、フォークパイプをフローティング状態にした独自のフォーク機構は、フリクションが少なく、細かな振動やショックも見事に吸収する作動性の

良さを誇ります。



全身にいきわたる

純オフロード仕様

RCレーサーのノウハウが磨いたライト・ボディ。

アクティブな走りを支えるハイグレード装備。



水冷エンジンを搭載しながら、乾燥重量は、わずか102kg。これにより3.92kg/PSという、驚くべきパワーウェイトレシオを実現。セミダブルクレードル・フレームは角型断面のダウンチューブを採用するなど、激しいオフロード走行を耐えぬ剛性の高さを誇ります。もちろん、トータルにバランスされた軽量設計。またロードクリアランスを285mmもとみながら、マシン全体がスリムなため足着

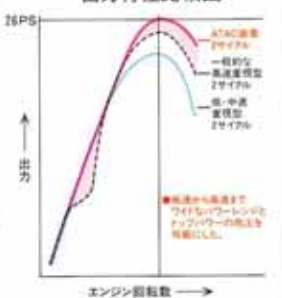
き性も良好です。長距離走行に便利な9リットルのセンタードフューエルタンクは、マシン全体の重心位置を下げ、理想的な車体バランスを追求。さらにタンク上面までレイアウトされたシートが、オフロードでの広いライディングポジションを実現。素材は冬場でも硬質化しにくいウーリーナイロン製。シート表面からは縫い目を追放し座り心地と耐久性を高めました。また、アップセットされたフロントフェンダーは大型のうえ、ラジエーターに風を導くエアイン

遠心力を利用し、エンジン回転数に応じて、排気ポート直後のバルブを開閉させるシンプルにして独自のシステム。低回転時には、サブチャンバー+主排気系により低回転にマッチした排気脈動を合成。これにより、高出力2サイクル



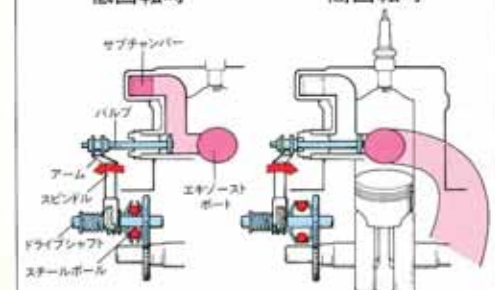
とは思えない中・低速域でのフラットトルクを生み出します。一方、高回転時には、サブチャンバーは閉ざされ、高回転型にセットされたチャンバー（主排気系）がすぐれた脈動効果を発揮し、2サイクル独特の鋭いレスポンスとシャープな吹き上がりを生み出します。低速から高速まで、パワフルでスムーズ、さらにワイドなパワーレンジを両立しました。

出力特性比較図



低回転時

高回転時



低回転時：バルブが開き、サブチャンバーへ排気を通ず。
高回転時：①スチールボールが遠心力で外側へ押し出される。
②バルブがボールに押し上げられ、ドライシャフトが移動。
③ピニオンギアにより、スピンドルが回転する。
④バルブロックのアームを介してバルブが押し出され、サブチャンバーへの排気の流入を防ぐ。

軽量化とコンパクト化をはかった

高効率ラジエターシステム。

通気性が良く、下からの泥もつきにくい位置にレイアウトされたラジエター。リザーバータンクを装備した密封式ですので、日常のメンテナンスが容易です。さらに、冷却効率の良いダブルコア式、材質はオールアルミ製と軽量化に寄与しています。またオーバーホールを防ぐサーモスタットは直接ヘッドカバーにセットしコンパクト化に貢献しています。

強靱、しなやかな

サスペンション

トップレベルのアクスル200mm。

革新の足、プロリンク・リアサスペンション。

RCレーサーで実証済みの、信頼の足、プロリンクは、路面からのショックが小さい時は柔らかく、逆に路面からのショックが大きい時は硬く反応し、全屈を防ぎます。オフロードで理想のプログレッシブ（漸増的）なクッション特性を実現しています。アクスル200mmを達成。激しいオフロード走行においてすぐれた路面追従性をもたらしています。さらにクッションユニットを車体重心部に集中レイアウトでき、ギャップなどでリアが激しく振られた時もマシンを立て直しやすいです。ホイールには、前後ともアルミを採用。パネ下重量を軽減しています。

軽く、しなやか。高張力鋼管のスイングアーム。

オフロード走行に要求される高剛性を備え、かつ軽量の角型断面中空スイングアーム。しかも開放型エンドピースとアクスルシャフト・ストッパーブレードの採用により、メンテナンスを楽にしています。

ロングなアクスルストローク230mm。ホンダ独自の機構を持つフロント・エアアシスト・サスペンション。

リーディングアクスルタイプのエアアシスト・サスペンション。コイルスプリングに加圧エアをプラスした、このサスペンションは、ストロークの初期にはソフトに反応し、しかも全屈しにくいというクッション特性が得られます。アクスルストロークはロング230mm。また、ボトムケース内にブッシュを固定し、フォークパイプをフローティング状態にした独自のフォーク機構は、フリクションが少なく、細かな振動やショックも見事に吸収する作動性の

良さを誇ります。



全身にいそわたる

純オフロード仕様

RCレーサーのノウハウが磨いたライト・ボディ。

アクティブな走りを支えるハイクレイド装備。



水冷エンジンを搭載しながら、乾燥重量は、わずか102kg。これにより3.92kg/PSという、驚くべきパワーウェイトレシオを実現。セミダブルクレードル・フレームは角型断面のダウンチューブを採用するなど、激しいオフロード走行を耐えぬ剛性の高さを誇ります。もちろん、トータルにバランスされた軽量設計。またロードクリアランスを285mmもとよりながら、マシン全体がスリムなため足着

き性も良好です。長距離走行に便利な9ℓ入りのセンタードフューエルタンクは、マシン全体の重心位置を下げ、理想的な車体バランスを追求。さらにタンク上面までレイアウトされたシートが、オフロードでの広いライディングポジションを実現。素材は冬場でも硬質化しにくいウーリーナイロン製。シート表面からは縫い目を追放し、座り心地と耐久性を高めました。また、アップセットされたフロントフェンダーは大型のうえ、ラジエターに風を導くエアイン

テークを設けています。さらにRCレーサーイメージのゼッケンプレートがモトクロスイメージを一段と引き立てています。

12V・35W/36.5Wを誇るハロゲンヘッドライト。

泥、砂からメーターの汚れを防ぐメーターバイザーと一体のスクウェアタイプ。しかも35W/36.5Wの大光量。ハロゲンならではの鮮やかな白色が遠くの路面まで照らし出し、夜間走行も快適です。バッテリーは余裕の12V・3AHを採用。

タコメーター、水温計装備。

機能性を重視したメーターパネル。

夜間も見やすい、透過光式、スピード&タコメーター。見やすい角度にセットされた中央パネルには、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を機能的にレイアウトしています。



オフロード・シーンをリードする本格仕様。

- 高い制動力を発揮する110φのフロント/リアブレーキ。
- オフロード走行への配慮。可倒式のチェンジベダルとブレーキベダル。
- ラフで威力を示す大型スキッドプレート。
- フルボトムギア時に路面と接触しにくいサイドスタンド。
- モトクロスイメージを強調、テールライトを下にセットしたリアフェンダー。
- 便利なハンドルロック連動のメインスイッチ。
- 操作性にすぐれた新設計のドッグレッグタイプ・レバー。
- 小枝などの引っ掛かりを防ぐラウンドジョイント一体式のスロットルハウジング。
- フレキシブルタイプのリアウインカーステー。
- メンテナンスの楽なシール付ロングライフ・チェーン。



■フラッシュレッド



■コルチナホワイト



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。

●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。

乗車技術の級別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、鈴鹿サーキットと、交通安全センター「福岡」、埼玉県桶川の「レインボー」、交通安全センター「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。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ーパーバイクまでが常時待機。乗って、走って、比べて、納得のいく一台が選べいただけます。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、周囲の暗さにとけ込んで、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「SAFETY 2&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「SAFETY 2&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。

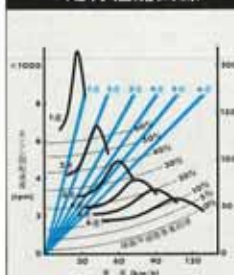
●安心のサービスネット ホンダSFは全国約210ヵ所。

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。

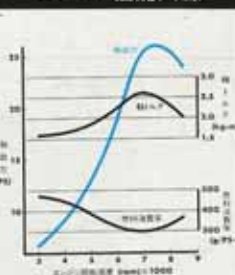
●ふれあいの場所——ホンダSR。

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。

走行性能曲線



エンジン性能曲線



エンジン型式	MD07E・水冷2サイクル・バリスティックバルブ単気筒
排気量 (cm³)	193
内径×行程 (mm)	67.0×55.0
圧縮比	7.5
最高出力 (PS/rpm)	26/7,500
最大トルク (kg-m/rpm)	2.6/7,000
キャブレター型式	PE65
始動方式	プライマリーキック
点火方式	無極点式CDI
潤滑方式	分離潤滑式
潤滑油容量 (ℓ)	1.2
燃料タンク容量 (ℓ)	9
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

SPECIFICATIONS

型式	MD07
全長 (m)	2.085
全幅 (m)	0.830
全高 (m)	1.175
軸距 (m)	1.350
最低地上高 (m)	0.285
シート高 (m)	0.845
車両重量 (kg)	112
乾燥重量 (kg)	102
乗車定員 (人)	2
燃費 (km/ℓ)	50 (50km/h定地走行テスト値)
登坂能力 (tanθ)	0.50 (約26度)
最小回転半径 (m)	2.0
変速比 1速	3.090
2速	1.937
3速	1.368
4速	1.090
5速	0.916
6速	0.769
キャスト (度)	27°30'
トレール (mm)	112
タイヤサイズ 前	2.75-21-4PR
後	4.10-18-4PR
ブレーキ形式 前	機械式リレーディングブレーキング
後	機械式リレーディングブレーキング
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	セミダブルクレードル

標準現金価格 **¥289,000** (北海道、沖縄および一部離島を除く)

※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。

※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。



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 福岡市博多区祇園町8-7 ☎092(291)5131
仙台支店 〒980 仙台市土樋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

MTX200R-K-396S

MTX200R アクセサリ

全身、エキスパート仕様。



ヘッドライトガード

フェンダー
スタビライザー

オーバーフェンダー

MTX200R

モトクロス感覚を
グレードアップするアクセサリー群。



MTX200R アクセサリー装着車



ヘッドライトガード

08311-KE100
(取付時間0.1H)

標準価格 ¥3,000

ヘッドライトやその周辺部をガードし、フロントまわりをより精悍にします。〈MTX125Rにも適用できます。〉



オーバーフェンダー

08156-KE100
(取付時間0.2H)

標準価格 ¥2,000

ダート走行での泥ハネを軽減し、モトクロスイメージをさらにアップします。〈MTX125Rにも適用できます。〉



フェンダースタビライザー

08143-KE100
(取付時間0.2H)

標準価格 ¥2,800 (左右2本セット)

フェンダーの振動を軽減するので、砂利道や凹凸道などラフロードでの走りをより確かにします。〈MTX125Rにも適用できます。〉



ボディカバー

08361-KE700A 標準価格 ¥6,800

ラフロードをセメたあとは愛車へのいたわりを。紫外線、雨、風、ホコリから守ります。

〈MTX125R・XL125R・XL200R・XL250R・XL250R・リジカール・XL400Rにも適用できます。〉

ヘルメット

L32



(トリコロール)

標準価格 ¥33,000

L34



(トリコロール)

標準価格 ¥17,000

ケミカル

チェーンオイル

08740-99971
(180cc)

標準価格 ¥1,200

強力な粘着力で
飛び散りを
防止します。

バイクワックス

08740-99973
(180ml)

標準価格 ¥850

水洗いなしで
汚れおとしワックス
がけが同時にできます。

- 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。