

HONDA®

新登場

TLR200/TL125

最高峰！ザ・ベストパフォーマンス・トライアラー。



比類ない頂点へ。鮮烈なコンペティション・ポテンシャルが

ほと

チャンピオンたちも、ニューオフロードテクノロジーに参加した。
コンペティション機能に徹したマシン、誕生。

コンペティションにおいて、高い戦闘力を発揮するTLR200。その全身に息づくニューオフロードテクノロジーには、'82ワールドチャンピオン、E・ルジャーンと全日本チャンピオン、山本昌也選手のアドバイスが、フルに活かされました。トライアル・コンペティションの頂点に立つ彼ら二人は、TLR200の設計・開発段階から深く関わり合い、協力を続けたのです。そして、彼らが「理想のマシン」として心に描いたものを、ホンダが実現。したがってTLR200は、コンペティション・マシンそのもののハイポテンシャルを身につけました。細部のメカニズムや装備類にいたるまで、トライアル機能を最優先。強烈な可能性を秘めた、まさしく実戦のマシンです。

HONDA IS No.1



'82年世界選手権チャンピオン エディ・ルジャーン
ベルギーに生まれ、'78年、世界選手権に初出場。わずか21才で
'82年ワールドチャンピオンを獲得、その天才的なライディングは世
界中の注目の的となっている。

●1982

世界選手権。E・

ルジャーンがホンダ

RTL360でチャンピオン

獲得。4サイクル・トライアル

マシンとしては史上初の快学。

●1982全日本選手権。山本昌

也選手(RS250T)が圧倒的な差

をつけてチャンピオン獲得。

●1983世界選手権。第4戦まで、E・ルジ

ヤーン(RS360T)が第2、3、4戦と連続優勝。

●1983全日本選手権。第1、2、3戦に、山本昌也選手(RS

250T)連続優勝。



Edy
Leyers

NEW OFF-ROAD TECHNOLOGY FOR

※写真はベルギーにて、E・ルジャーンがTLR200の保安装備を外した状態でテスト中を撮影したものです。一般公道ではムリな運転をしないようにしましょう。

ばしる、エキスパート・アタッカー200。

TLR200実戦テストの戦績。(ライダー:服部聖輝選手)

'82 1/2日本GPTトライアル 2位 (HRC220ccキット組み込み)

'83 1/2多摩テック・インターナショナル・スタジアムトライアル 4位 (ノーマル)

1/2世界選手権第4戦アイルランドラウンド 10位 (250cc)

1/2西ドイツ選手権第1戦 優勝 (250cc)

1/2西ドイツ選手権第2戦 2位 (250cc)



'82日本GPTトライアルにて、1、2位を独占。輝かしい成績をおさめた、山本昌也選手+RS250T(上) 服部聖輝選手+TLR200改(下)

輝かしい勝利の体験が、
ピュア・コンペティティブ・マシンに
結晶した。

全身に、軽量・スリムを徹底追求。

トライアル・マシンの機能美には、理由があります。TLR200の、スリムに引き締ったそのフォルムを一瞥した瞬間、それは理解できるはず。フレームをはじめ、細部まで徹底的に軽量、スリム化を追求。無駄な贅肉は一切ありません。

高い戦闘力。フラットトルクのOHCシングル・パワー。

実戦で鍛えぬかれた先進テクノロジーが4サイクル・OHCシングル・エンジンをさらに熟成。いっそう強力な中・低速域トルクと、鋭いピックアップを実現しました。コンペティションなど、高次元のトライアル走行にも高い戦闘力を発揮、卓越したハイポテンシャル・エンジンです。

幅広い走りを支える足まわりと、機能優先の装備類。

しなやかな動きと、すぐれたバランスで、セクション走行からオンロード走行までのオールラウンドな走りを支える足まわり。極限まで無駄を排除、シンプルな美しさを持つ、機能に徹した装備類。その究極の軽量、スリムボディに、コンペティティブな実力をみなぎらせる、TLR200。全身にニューオフロードテクノロジーを誇らしげに掲げて、いま、誕生。



THE TRIAL COMPETITION TLR200

すべて本格、すべてコンペティティブ。実戦ノウハウが鍛え抜いたパワー

軽量・スリム化のベスト・パフォーマンス。

角型チューブ採用の高剛性フレーム。

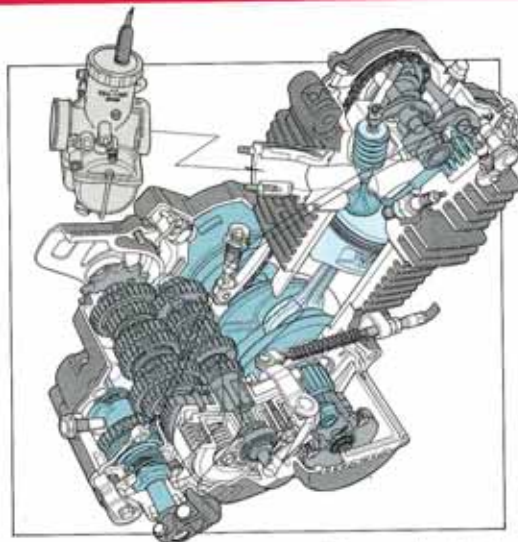
トライアル機能を最優先する際、軽量・スリム化を徹底追求したフレームこそ重要。TLR200のダイヤモンドフレームは、50ccスポーツバイクのものよりさらに軽く、重量はわずか6.8kg。高張力鋼管の角型断面メイン&ダウンチューブをはじめ、細部にまでわたる検討の成果が、この極限の軽量化を実現しました。そして軽量化と同様、スリム化にも究極を追求。バランスをとるための体重移動が、モトクロス以上に広範囲のトライアルにおいて、マシンはスリムで表面に体の動きを妨げる突起部分がないことが重要です。TLRのフレームワークは、センターパイプに長円断面型パイプを採用。また、ボトムプレートはプレス中空構造とし、スイングアームピボットやリアダンパーのボルト取付け方法を埋め込み式にするなどのアイデアが生かされ、フレームそのものから、スリム化を実現しました。さらには、ロウ付加工を多用。高い剛性を誇ります。また300%の大きなロードクリアランスと780%の低いシート高を両立。前後バランスにもすぐれた全体のマス集中設計とともに、軽量・スリム・高剛性を徹底追求したTLR200のフレームは、どんな状況でもしなやかなパフォーマンスを支えます。

強力なトルクと鋭いビックアップを誇る

4サイクル・OHCエンジン。

まさに、コンペティティブ。

コンペティションなどの実戦で威力を発揮、コンパクトな新設計4サイクル・OHCシングルエンジン。半球型燃焼室はすぐれた燃焼効率をもたらし、太く、強力なトルクを中・低速域からフラットに発生。そのうえ瞬発力が必要



な場面では、グリップのひとひねりで鋭いレスポンスを示す、スムーズでフレキシブルなパワー特性を誇ります。デリケートなスロットル・コントロールが可能なら、有効なトルクとパワーも思いのまま。まさに、すぐれたトライアル・ポテンシャルを生み出すエンジンです。また、クランクケース左側に、安定した点火を行なう電子進角CDIを内蔵。6速ミッションとあいまって低燃費を実現、トライアル・ツーリングや連続走行にも十分な実力です。加えて、大きなフライホイールマス、小型・軽量タイプのイグニッションコイル採用、シリコンラバータイプ・プラグキャップ装備などにより、トライアル機能をよりコンペティティブに追求。アルミ合金のエンジンは、軽量化も徹底して、クランクケースは無駄を極力省いた形状です。しかしながら耐衝撃性を向上させるため、左右クランクケースカバー下側の肉厚はむしろアップ。5%厚アルミスキッドプレートも備えています。始動はもちろん、キック連動デ

コンプ式で、足場の悪いところでも軽い踏力で始動が可能です。トライアルのためのすぐれたパワー特性を持ち、どんな路面状況にも対応するフレキシブル・パワー。絶妙なコントロールが可能、高い戦闘力と実戦的なポテンシャルを達成した、トライアル・コンペティション専用とも呼べるエンジンです。

あらゆる状況で、思いのままの動きを可能にする 足まわり。高剛性と、すぐれたセッティングを誇る。

サスペンション・セッティングは、まさにコンペティション用そのもの。TLRにふさわしいものです。フロントは、ホンダ独創のボトムケース内側上下にブッシュを固定し、フリクション低下のためフォークパイプをフローティング状態とした、セミエア・サスペンション。35φの大径フォークパイプをしっかりと固定、上下2本締めの高剛性ジュラルミン鍛造ボトムブリッジ。ステムパイプは“冷し嵌め製法”により取付け部の強度を高めながら、従来の締めつけボルトを省くことで軽量化。さらに、ヘッドパイプのスラン



●操作性を追求したスイッチ類のレイアウトと、ハンドルまわりのマスを軽量化する小型メーター。

ト設計がキャスター角を確保しながら、ハンドリング慣性マスを減少。大きなハンドル切れ角(62°)とともに、軽く、シャープな動きのハンドリングとなっています。また、リアフォークはロウ付加工を施した角型高張力鋼管。ばね下重量を軽減、しかも高剛性です。リアショックのロッドはダメージに強い大径12.5φ。オイル、加圧ガス併用のセッティングはソフトで初期作動にすぐれ、作動状態も把握しやすいもの。5段階に調整可能なばねレートとあいまって、トラクションを有効に伝えます。激しいトライアル・アクションに耐えるためスプロケットの固定ボルトはラバーブッシュで保護。もちろんチェーンテンショナー装備です。そして、軽量タイプ・アルミゴールドドリムにビード



●角型デザインの35W/36.5Wハロゲンヘッドライトと、ゼッケンプレートとしても使えるヘッドライトケース。(上)
●ラバーマウントのテールライト/リアウインカーとナンバープレート。(下)

NEW OFF-ROAD TECHNOLOGY FOR

と、軽量・スリムボディがハイポテンシャルをものがる。

ストッパーを介してマウントされたタイヤ。コンペ・レギュレーションに合致するパターンをもち、接地性向上の配慮も加えられました。すべての状況において、ライダーの判断に鋭く応え、あらゆる地形を確実にグリップ。自由自在のラインを路面に描く、すぐれた足まわり性能。コンペティションからストリートまで幅広い用途に対応。ベスト・バランスの、高い走破性を生み出します。

コントロールなブレーキ・システムが、果敢なチャレンジを生む。鮮やかなクリーンを生む。

トライアル・マシンのブレーキ・システムは的確なストッピング・パワーを備えるだけでなく、コントロールであり、さらには軽量でなければならない。まさに、TLR200はこの条件を十分に満たしました。前後ブレーキは、スポー

ツ系初の95φ小径ドラムと、アルミ・ブレーキアームなどの採用によりきわめて軽量・小型。しかし、ライニング性能、そしてレシオの見直しにより、むしろストッピング・パワーは向上しています。また、そのブレーキ・タッチも微妙なコントロールが可能。セクション走行などで、とくに威力を発揮、思いきったトライを助けます。加えて、木の枝などが

- 自然の奥深くでも心強い、大容量フューエルタンク(6.5ℓ)。
- リアダンパー取付け部にアールをつけ、スリム化をはかった左右サイドカバー。

引っかかりにくい逆ボールエンドのドッグレッグ・ブレーキレバーのボールエンド裏側、ボルトまで肉抜きされ軽量化。リアブレーキペダル形状などとともにトライアル・アクションに最適な、合理的設計となっています。

- エキゾーストパイプは高温になるのを防ぐ二重管構造。
- スリムで錆びにくい特殊鋼板製マフラー。
- パワーを有効に伝え、耐久性の高い520ドライブチェーン。
- 表面に縫い目がなく、水の浸入を防いで耐久性にすぐれるウーリーナイロン製シート。



●リアフォーク取付けサイドスタンド。
リアフォークと同じ動きで障害物を避ける。

コンペティティブ・ハートを直撃する装備類。

トライアル機能を追求したシンプルで美しい。

コンペティティブなTLR200は、その装備もスタイリングも、トライアル機能を最優先。角型デザイン・35W/36.5Wハロゲンヘッドライト。ヘッドライトケースはゼッケンプレートとしても使える機能的なデザインです。また、フューエルタンクからサイドカバー、そしてリアフェンダーへと流れるラインにはトライアル・マシン特有のスリムな機能美が際立ち、鮮やかなカラーリングもまた、ていねいな仕上がります。



●軽量・高剛性を両立。スタビライザー兼用フロントフェンダー・ステーと、マッドガード兼用フロントフェンダー。

THE TRIAL COMPETITION TLR200

プレイの新領域へ。本格派マシンだからこそ楽しみも大きい、オー



NEW OFF-ROAD TECHNOLOGY FOR

ルラウンドなトレック・ツアラー125。

**軽量・スリム・新感覚の
ファッショナブル・マシン。**

**4サイクルOHCのフレキシブル・パワーが、
行動半径を広げる。テクニックを磨く。**

TLR200の血を受け継いだ本格派トライアル・マシン、TL125。本格的トライアル・プレイから林道ツーリングまで幅広くハイポテンシャルを発揮して、オールラウンドな楽しみを実現します。トライアル機能を追求したボディは、きわめて軽量・スリムにまとめ、新感覚の、シンプルな機能美をその全身に漂わせています。エンジンには、新設計の4サイクル・OHCシングルエンジンを搭載。中・低速域での粘り強いトルクと高速域までシャープに吹き上がる、フレキシブルなパワー特性を誇ります。電子進角内蔵CDI、5速ミッションも組み合わせられあらゆる状況に対応、どんな時もスムーズな走りを実現する、トライアル走行にベスト・マッチのエンジンです。また、足まわりはフロント・セミエアサスペンション、ロウ付加工の角型リアフォークなど、充実の装備で固められました。路面の激しい変化にさえ、ライダーの意志どおりの自在な動きで、

卓越した走破性を示します。そして、ビギナーにも扱いやすい軽快な取りまわし。低いシート高とスリムなスタイリング。オールラウンド・トライアラーTL125は、林道トライアルツーリング、自然をゆったり楽しむトレッキングなど、新しい遊びの世界をさらに広げます。

新設計4サイクル・OHCシングルエンジン搭載。

**オールラウンド・トライアラーのための
フレキシブル・パワー。**

中・低速域から粘り強いトルクを発生し、パワーが必要とされる瞬間には、鋭いピックアップを発揮する。そんなパワー特性を持つエンジンがトライアル・マシンには必要です。TL125に搭載された、半球型燃焼室をもつ、アルミ合金の新設計4サイクルOHCエンジンはこの条件を満たすだけでなく、そのうえフレキシブル。5速ミッションとのコンビネーションで、トライアル・プレイから林道ツーリングまでオールラウンドな走りを可能にします。電子進角内蔵CDIはつねに安定した点火性能で、しかもメンテナンスフリー。60km/ℓ(50km/h定地走行テスト値)の低燃費を実現し、大自然のふところ深く入りこむ長距離のツーリングにも、信頼性の高いエンジンです。

角型メイン&ダウンチューブ採用のスリムなフレーム。

ロウ付処理で軽量、しかも高剛性。

究極の軽量化、スリム化は、フレームからはじめます。TL125のダイヤモンドフレームは、徹底してトライアル・マシンとしての機能を追求。TLR200同様の、角型メインチューブとダウンチューブ、長円断面センターパイプなどの採用により、きわめて軽量、そしてスリムなフレームを実現しています。このほか軽量・スリム化へのチャレンジは細部にまで及び、マシン全体が無駄な極力はないシンプルなまとまりを見せます。また、随所にロウ付加工を施し、軽量化とともに高い剛性を確保。激しい路面状況の変化にも、ライダーの意志に鋭く応えるシャープなハンドリングを支えます。そして、悪路からエンジンを守る、スチール製スキッドプレートが、さらにトライアル機能を徹底。ハード・ランもスムーズにこなせる、まさに頼もしいバックボーンです。

フロント・セミエアサスをはじめとする、充実の足まわり。

セクション制覇から林道ツーリングまで、思いのまま。

ソフトで、しかも確実な作動を誇る足まわり。あらゆる路面状況に的確に対応、軽快な走りを生みだします。シング



ルブッシュタイプ、33φ径のフロント・セミエアサスペンションをはじめ、高張力鋼管ロウ付加工の角型リアフォーク。トライアル機能に徹したセッティングで、トライアル・プレイから林道ツーリングまでオールラウンドにその実力を発揮します。そして、軽量タイプのアルミを採用。リアにはビードストッパーも装着。本格派トライアラー、TL125ならではの思いのままの走りを支え、遊びの領域を大きく広げます。

トライアル・マシンとしての機能にストリートユース装備をプラス。シンプルで、走りに徹した装備類は、機能美さえ持つ。

ゼッケンプレート一体式の角型ハロゲンヘッドライトとヘッドライトケース。衝撃に強い、ラバーマウントのテールライト。それらもまた、トライアル機能を追求した成果。セクション征服に集中することができ、また公道走行を間にはさんでのトライアル・ツーリングにも、きわめて有効です。スタイリングはスリム、そしてコンパクト。800 $\frac{1}{8}$ の低いシート高とともにグッド・ライディング・ポジションをつくりだします。テールにはリアキャリアを標準装備。



●フレキシブルなパワー特性を誇る、新設計4サイクル・OHCシングルエンジン。



●機能的に配置され、見やすいメーターとインジケータランプ。便利なステアリングロッカー一体式メインスイッチ。



●テールに標準装備されたリアキャリア。

THE ENJOYMENT

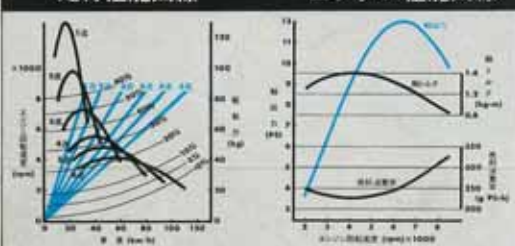
TL125

TLR200 車体色：ウイナースフラッシュレッド、コルチナホワイト



走行性能曲線

エンジン性能曲線

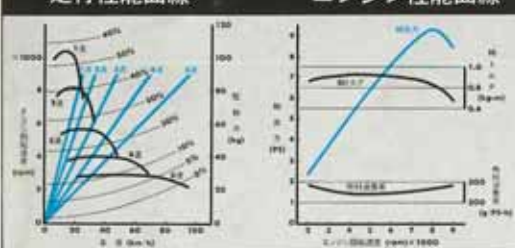


TL125 車体色：ネプチューンブルー



走行性能曲線

エンジン性能曲線



標準現金価格（北海道、沖縄および一部離島を除く）

TLR200 ¥289,000 / TL125 ¥253,000



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）

SPECIFICATIONS

	TLR200	TL125
型式	MD09	JD06
全長(m)	2,080	
全幅(m)	0,825	
全高(m)	1,105	
軸距(m)	1,315	1,310
最低地上高(m)	0,300	
シート高(m)	0,780	0,800
車両重量(kg)	97	96
乾燥重量(kg)	90	89
乗車定員(人)	1	2
燃費(km/l)	57.0(50km/h定地走行テスト値)	60.0(50km/h定地走行テスト値)
登坂能力(tanθ)	0.57(約30度)	0.55(約29度)
最小回転半径(m)	1.6	
ハンドル切れ角(度)	62	
エンジン型式	MD09E・空冷4サイクルOHV単気筒	JD06E・空冷4サイクルOHV単気筒
排気量(cc)	194	124
内径×行程(mm)	65.5×57.8	56.5×49.5
圧縮比	8.2	9.0
最高出力(PS/rpm)	12.0/6,500	9.3/8,000
最大トルク(kg-m/rpm)	1.6/4,000	0.92/4,500
キャブタイプ	PW22	PC04
始動方式	プライマリーキック	
点火方式	無接点式CDI	
潤滑方式	圧送式潤滑式併用	
潤滑油容量(l)	1.1	
燃料タンク容量(l)	6.5	
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	常時噛合式 5 段リターン
変速比		
1 速	2.769	2.769
2 速	2.062	2.125
3 速	1.500	1.450
4 速	1.130	1.000
5 速	0.960	0.724
6 速	0.814	—
減速比(1 次)	3.333	4.055
キャスト(度)	26°30'	
トレール(mm)	86	
タイヤサイズ		
前	2.75-21-4PR	
後	4.00-18-4PR	
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(円筒空気バネ併用)	
後	スイングアーム(コイルスプリング)	
フレーム形式	ダイヤモンド	

※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。

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しめましょう。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、運転しやすい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せんか。

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、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。また、毎月お近くの会場(全国150会場)では、一日コース(1 DAY HMS)も開催されています。いずれも受講のお申し込みは最寄りのホンダ販売店もしく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。

●ホンダ・デートランド「走れる展示場」。

バイクとデート/そんな楽しい気分がバイクに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ポーツ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」。

●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倍の速度で迫ってきます。十分な余裕をもって、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。

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「SAFETY2&4」(ツーアンドフォー)。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「SAFETY2&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。



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 大阪市北区南船場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 ☎022(25)6171
北海道支店 〒060 札幌市中央区北1条西7-1 ☎011(251)9231