

HONDA®

誕生、4サイクル・アドベンチャー・トライアラー。
TLR250R





コンペで実証したポテンシャルが、ビッグ・トレッキングの夢を実現する。

4サイクルマシンでコンペティションに挑みつづけるホンダ。トライアル世界選手権3年連続制覇をはじめとする数かすの活躍が、ホンダ・4サイクル・トライアルマシンの卓越したポテンシャルを証明しています。そして同じく、4サイクル・マシンTLR250改(輸出仕様)が、別のステージで、新しい可能性に挑みました。世界最高峰チョモランマ(エベレスト)で、バイクによる高度到達世界記録(6,000m)を達成。薄い酸素と凍結した岩肌という過酷な条件のなかで、その耐久性と信頼性をいかに発揮しました。コンペティションで勝つ能力と、大自然に挑戦できる体力。そうした2つのポテンシャルを身につけて新しく誕生したのが、4サイクル・トライアルマシンTLR250Rです。ネバリ強い新設計4サイクルエンジン、トライアル車で世界初の分割式センタータンクシステム、スリム・軽量のサイドパイプフレーム、新構造のプロリンクなど、ニューメカニズムがトライアル機能をさらに引き出します。高度なトライアルプレイが可能で、なおかつビッグ・トレッキングの夢を実現してくれる新世代の4サイクル・トライアルマシン。スケール大きなトレッキング・ワールドがいま、あなたのものになります。



風間深志

日本人初のパリ=ダカル・ラリー参加や、世界各地での積極的なトレール・ランで知られるアドベンチャー・ライダー。

エディ・ルジャー
1960年、ベルギー出身、HRC所属。
3年連続トライアル世界選手権チャンピオン('82-'84)
の実力No.1ライダー。



徹底した基本コンセプトの追求が、マシンの高次元

トライアルマシンのコンセプトであるマス集中へのあくなきアプローチが、軽量・コンパクトなエンジン、スリムなフレーム、画期的な足まわりを誕生させ、すばらしい車体バランスを実現しました。

新設計4サイクルOHVエンジンが生み出す、強力なトルクと鋭いレスポンス。

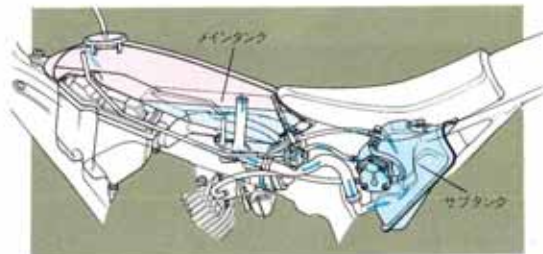
2,500rpmという極低速で2.0kg-mの太く、強力なトルク。しかも、トルクカーブはフラット。極低速から低・中速へかけて驚くほどなめらかに、力強い走りを示します。また、鋭いピックアップ特性が、セクションを乗り越えるときなど瞬発力が必要な場面で大いに威力を発揮。状況にあわせてトルクとパワーをコントロールすることができます。ミッションレシオは、1〜4速はクローズドにしてトルクを重視。5〜6速はオンロード使用のためにワイドにし、高速用に設定しました。そのため、舗装路や林道でも快適な走行が楽しめ、リッター55.3km(50km/h定地走行テスト値)の燃費性能とあいまって、スケール大きなトレッキング・プランを組むことができます。



そして、4サイクルとしては驚くほど軽量・コンパクトなエンジン。クラッチとキックシャフトの位置を高くとり、エンジン下部の幅をできる限りスリムにして、岩などの間をすり抜ける時に有利にしました。技術上むずかしいとされるエンジン低部の平滑化にも成功。まっ平なスキッドプレートの装着が可能になったため、障害物などが乗り越えやすくなりました。

トライアル車で世界初の分割式センタータンクシステム。

メインタンクに4ℓ、シート下のサブタンクに2ℓを振り分けるという、画期的な分割式センタータンクシステムを採用しました。燃料は、サブタンクからメインタンクへポンプでくみ上げられ、メインタンクに一定以上たまるとキャブレターへ送り込まれます。この分割式センタータンクシステムによって、マシンの重心位置が下がり、その下がった重心位置分だけエンジンを持ち上げて、4サイクル車で310mmという高い最低地上高を獲得。最適の前後重量バランスも確保しました。分割した分、タンクもスリムになり、マシンの扱いやすさは格段に向上しました。また、分割式の採用により、エンジン上部にスペースが生まれ、そこにエアクリナーをレイアウト。エアクリナーは左右のフレームプレートで挟まれており、しかも高い位置にあるため、きわめて防水性がよくなくなっています。エアクリナーを高い位置に置くことで、軽いも



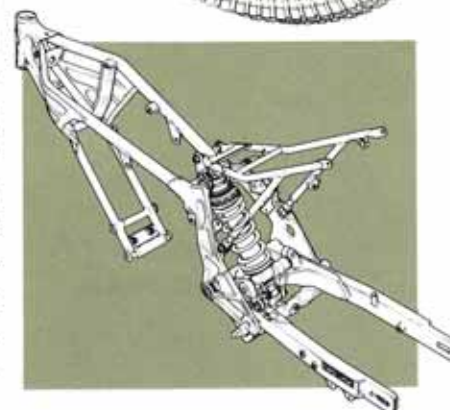
のを上部に、重いものを下部にという設計思想が実を結び、マシンの扱いやすさはさらに向上しています。

しなやかで軽く、しかもスリムなサイドパイプフレーム。

トライアル車で初めて採用したサイドパイプ式ダイヤモンドフレーム。メインパイプは、タテ長の楕円断面形状で車体のスリム化に貢献し、タテ剛性に強く、トライアルに欠かせないしなやかさも確保しています。また、リアフォークからの荷重は、フレーム強度がもともと強いところで受け止める荷重が受け構。強烈なショックをしなやかに、強く受け止める、トライアル車としては理想的なフレームです。

TLR250Rのために開発されたニュープロリンク。

トライアル車のリアサスペンションを開発するうえで、エンジン後端からアクスルまでの距離をいかにして縮めるかは、大きな命題のひとつです。とりわけ4サイクルマシンは、エンジンマスカが大きいので、距離を縮めることが大きな課題でした。これをTLR250Rはみごとに解決。新しい構造のプロリンクを開発しました。つまり、プロリンクのクッション・アームをリアフォークよりも下の部分に取り付けて、エンジン後端からアクスルまで



マシンの高次元

バランスを生んだ。

のを上部に、重いものを下部にという設計思想が実を結び、マシンの扱いやすさはさらに向上しています。

しなやかに軽く。

しなやかにスリムなサイドパイプフレーム。

トライアル車で初めて採用したサイドパイプ式ダイヤモンドフレーム。メインパイプは、タテ長の楕円断面形状で車体のスリム化に貢献し、タテ剛性に強く、トライアルに欠かせないしなやかさも確保しています。また、リアフォークからの荷重は、フレーム強度がもともと強いところで受けとめる荷重が受け構。強烈なショックをしなやかに、強く受けとめる、トライアル車としては理想的なフレームです。

TLR250Rのために開発されたニュープロリンク。

トライアル車のリアサスペンションを開発するうえで、エンジン後端からアクスルまでの距離をいかにして縮めるかは、大きな命題のひとつです。とりわけ4サイクルマシンは、エンジンマフラーが大きいので、距離を縮めることが大きな課題でした。これをTLR250Rはみごとに解決。新しい構造のプロリンクを開発しました。つまり、プロリンクのクッションアームをリアフォークよりも下の部分に取り付けて、エンジン後端からアクスルまで

の距離を縮めたのです。これによって、エンジン位置を車体中央に寄せることができ、そのためフロントが軽くなって、丸太越えなどのときに前輪をリフトしやすくなりました。リアフォークは、軽量化と剛性アップに大きく寄与するアルミシングアームを採用しています。

強度と弾性を両立させた。

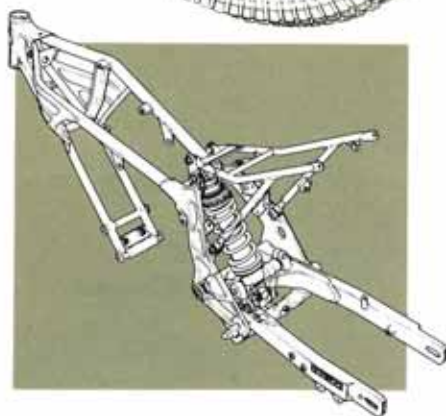
トライアラーに最適なTLスポーク。

ハブの外周に沿って接線上にスポークを張ったTLスポーク(Tangent Located Spoke)。スポークの緩みが生じにくく、十分な弾性と強度を実現します。また、TLスポークの採用により、ブレーキの有効径は十分に確保しながらハブ全体の軽量・コンパクト化を達成。横剛性に強いアルミ合金の深底リムの採用とあわせ、バネ下重量の軽減に寄与し、走破力を高めています。

果敢なトライを可能にする

コントロールなブレーキシステム。

ブレーキ使用頻度の高いトライアル車のために、ブレーキシューのライニング材に新素材を採用。耐熱性にすぐれ、ブレーキ効力が一段とよくなっています。このストップングパワーの向上に加えて、ブレーキ・タッチは微妙なコントロールが可能。セクション走行で果敢なチャレンジ、鮮やかなクリーンを生みます。



バランスを生んだ。

の距離を縮めたのです。これによって、エンジン位置を車体中央に寄せることができ、そのためフロントが軽くなって、丸太越えなどのときに前輪をリフトしやすくなりました。リアフォークは、軽量化と剛性アップに大きく寄与するアルミスイングアームを採用しています。



強度と弾性を両立させた。

トライアラーに最適なTLSスポーク。

ハブの外周に沿って接線上にスポークを張ったTLSスポーク(Tangent Located Spoke)。スポークの緩みが起きにくく、充分な弾性と強度を実現します。また、TLSスポークの採用により、ブレーキの有効径は充分に確保しながらハブ全体の軽量・コンパクト化を達成。横剛性に強いアルミ合金の深底リムの採用とあわせ、ボネ下重量の軽減に寄与し、走破力を高めています。

果敢なトライを可能にする

コントロールなブレーキシステム。

ブレーキ使用頻度の高いトライアル車のために、ブレーキシューのライニング材に新素材を採用。耐熱性にすぐれ、ブレーキ効力が一段とよくなっています。このストップングパワーの向上に加えて、ブレーキ・タッチは微妙なコントロールが可能。セクション走行で果敢なチャレンジ、鮮やかなクリーンを生みます。



トライアル機能の徹底的追求から

生まれた装備仕様。

- 角型デザインでコンパクトな35/36.5Wのハロゲンヘッドライト。
- 見やすく、シンプルなメーター類。
- 視認性にすぐれた、導光式メーター針を採用。
- 操作性にすぐれたハンドルスイッチ類。
- 左右68度の大きなハンドル切れ角。
- 体重移動のしやすいスリムなタンクとシート。
- リアフェンダーとインテグレートされたリアコンビネーションランプ。



車体色 ●シャスタホワイト



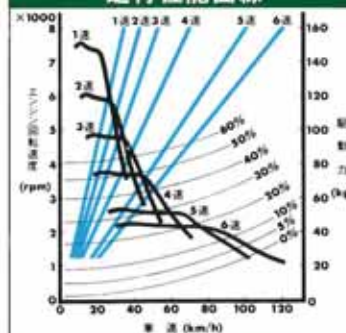
標準現金価格 ￥379,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

SPECIFICATIONS

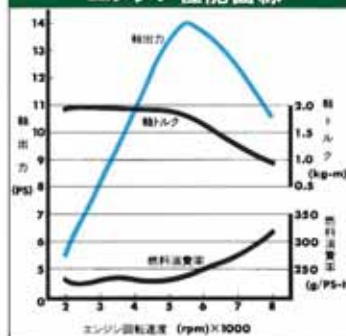
型式	MD18	点火方式	無接点CDI
全長(m)	2.030	潤滑方式	圧送無油潤滑式
全幅(m)	0.820	潤滑油容量(l)	1.7
全高(m)	1.110	燃料タンク容量(l)	4+2
軸距(m)	1.335	クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング
最低地上高(m)	0.310	変速機形式	定時噛合式6段リターン
シート高(m)	0.780	変速比	1速 2.846
車両重量(kg)	99	2速 2.294	3速 1.850
乾重量(kg)	93	4速 1.434	5速 1.090
乗車定員(人)	1	6速 0.838	減速比(1速/2速)
燃費(km/l)	55.3(50km/h定地走行テスト値)		3.086/3.071
最小回転半径(m)	1.6	キャスター(度)	21°30'
ハンドル切角(度)	68°	トレール(mm)	47
エンジン型式	MD18E・空冷4サイクルOHV単気筒	タイヤサイズ	前 2.75-21-60PR 後 4.00-18-60PR
排気量(cc)	244	ブレーキ形式	前 機械式リーディングブレーキ 後 機械式リーディングブレーキ
内径×行程(mm)	72.0×60.0	駆動方式	チェーン駆動(片側空転バネ使用)
圧縮比	8.5		スイングアーム(フロント) ダイヤモンド
最高出力(PW/rpm)	14/5,500		
最大トルク(kg-m/rpm)	2.0/2,500		
キャブレター型式	P09		
始動方式	キック式		

※定地燃費は定められた試験条件のもので値です。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。

走行性能曲線



エンジン性能曲線



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ひましょう。
- 追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「ヘッドライト早め点灯」を。
- 心にゆた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。ヘルメットのあこびをもをしっかりしめ、手袋も忘れずに。
●バイクの遊びがどっさり。バイクファンのためのホダのあたらしい会員組織H・A・R・T(ハート)。

H・A・R・TはHonda Active Riders' Terminal。ここはスポーツ好きなライダーたちの出会いの場。でっかい遊びがどっさり。魅力あふれるイベント、情報そして特典などいっぱい。旅、スポーツ、自然におもいきり出会うってみませんか。どなたでもメンバーになっていただけます。入会・お問い合わせはH・A・R・Tステッカーのある最寄りの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」と、交通教育センター「福岡」、埼玉県桶川の交通教育センター「レインボー」、交通教育センター「レインボー」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「何でも博士」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する、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ば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おります。

●全国130余ヶ所のサービスネット、(株)ホンダサービス。
(株)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持ち、全国ネットですから遠くへお出かけの際も安心してご利用いただけます。

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。



わずかな差をほんたうな手取りで、ホンダのバイクがお求めいただけます。



ホンダカード

●手取りはカンタン。●お買物は100万円(利用限度額)までOK。●JCBホンダカードは国内外45万店の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。



HONDA
本田技研工業株式会社

東京都港区南青山2-1-1 ☎03(423)1111

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 〒107 東京都港区南青山2-1-1 ☎03(423)3311

名古屋支店 〒460 名古屋市中区千代田1-7-2 ☎052(25)12071

大阪支店 〒530 大阪市北区南堀町7-31 ☎06(3)131171

九州支店 〒810 福岡市中央区基町1-13-12 ☎092(75)22222

仙台支店 〒980 仙台市上郷1-11-2 ☎022(25)6171

北海道支店 〒001 札幌市中央区北1条西7 ☎011(25)19251

TLR50R-K-60476