

Come ride with us.  **HONDA**

**NEW** **XLR** **125R**



やってみよう! 太陽の下は楽しいぞ。

**TRY IT!**  
It's fun under the sun.



# 自分のフィールドが、もっと楽しくなる。



アメリ  
な汗  
てき  
木立  
明る  
自分  
ダが  
フト、  
"XLR  
も走  
リム  
ワー  
走っ

X



# のフィールドが、もっと楽しくなる。



アメリカ大陸の広大なオフロードシーン。爽快な汗と感動の世界の中で、ライダーに磨かれてきた、ホンダXR。ジャリが音をたてる道、木立に囲まれた道、ブッシュをぬって続く道。明るい太陽の下、マシンを操り、大地に挑み、自分の走りに挑む。オフを楽しむために、ホンダが築いてきたプレイ&エンデュロ・コンセプト、“XRスピリット”。XLR125Rは、その“XRスピリット”を全身に、誕生した。どこまでも走る気にさせるタフなエンジン。軽量・スリムでしなやかなボディ。鍛えぬかれたフットワーク。自分のフィールドが、おもしろい。さあ、走ってみよう！ 太陽の下は楽しいぞ。

## XLR125R



大陸の広大なオフロードシーン。爽快な感動の世界の中で、ライダーに磨かれた、ホンダXR。ジャリが音をたてる道、固まれた道、ブッシュをぬって続く道。太陽の下、マシンを操り、大地に挑み、走りに挑む。オフを楽しむために、ホンダが用意してきたプレイ&エンテューロ・コンセプト“XRスピリット”。XLR125Rは、そのコンセプトを全身に、誕生した。どこまでも自由にさせるタフなエンジン。軽量・スリムなボディ。鍛えぬかれたフット。自分のフィールドが、おもしろい。さあ、みよう！ 太陽の下は楽しいぞ。

# XLR125R



## どこまでも楽しくつきあえる、オールニューエンジン。

“XRスピリット”を全身にみながらせたXLR125R。コンパクトな、新設計・空冷4サイクルOHC単気筒エンジンを搭載した。4サイクルならではの粘り強いトルク、そして125ccならではの経済性。効率のよい半球形燃焼室、強度と軽量化を高次元でバランスさせたピストンやコンロッドなどを採用することにより、低中回転域のピックアップの良さや扱いやすさを実現した。キャブレターはツキの良い、小型・軽量のPDタイプを採用。メンテナンスフリーのフルオートカムチェーンテンショナー、あらゆるフィールドで扱いやすいレシオを持つ5速ミッションなど、XRで培ってきたノウハウが細部にまで活かされた、軽量かつタフなパワーユニットに仕上がっている。どこまでも、いつまでも走ることの楽しさを満喫してほしい。

## いつでも気軽にライティングできる、便利なセルフ式スターター。

ライティングをどこまでも楽しむために、XLR125Rはセルフ式スターターを装備。容易な始動はもちろん、不整地などでの再スタートにもすぐに対応することができる。気軽に走りだせる、うれしい装備だ。点火系にはDC-CDIを、ACGには高出力タイプを採用。アクティブなオフロードランにも対応したシステムになっている。またバッテリーにはMF（メンテナンスフリー）タイプを採用。しかもバッテリーを装備しながら、なお“XRスピリット”を体感できる、軽量・スリム・シンプルなボディに仕上がっているのはいうまでもない。

## オンロードでもオフロードでも、一体感ある気持ちいい走り。

“XRスピリット”が生む走り、そしてどんなライダー

にも楽しめる一体感ある走りを実現するには、フレームの剛性バランスやサスペンション性能が優れていなければならない。XLR125Rは、高次元な剛性バランスを持つセミダブルクレードル式フレームを採用。強靱さと軽量化を両立させたうえ、適度な柔軟性を持たせたことで優れた操縦性を実現する。またフロントサスペンションは、 $\phi 37\text{mm}$ のインナーチューブを採用し、高い剛性と優れた作動性を発揮。クッションストロークは250mmを確保し、大地の起伏をがっしりと受けとめ、しなやかに吸収する。そして225mmのアクスルトラベルを持つリアサスペンションには、路面からのショックが小さい時には柔



軟に、大きくなるにしたがってより粘り強く作動する、定評あるプロリンクを採用。安定した減衰力を発揮する加圧式ダンパーとの組合せが、優れた路面追従性を実現する。前21インチ／後18インチのタイヤは、オフロードでのグリップの良さやオンロードでのスタビリティを両立させた。

## 軽快な走りをサポートする、コントロールラブルな制動力。

路面状況などの変化に関わらず、どこまでも軽快に走るには、ブレーキにも高い信頼性とタフネスが必要になる。フロントには、的確なブレーキフィールをもたらす油圧式ディスクを装備。 $\phi 240\text{mm}$ の



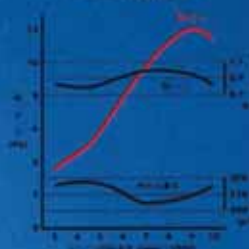
ディスクプレートに、焼結パッドと2ポットキャリパーを組み合わせて、強力かつコントロールラブルな性能を発揮する。リアには、バネ下重量の軽減も考慮した $\phi 110\text{mm}$ の片ハブ式ドラムを装備。ブレーキロッドは上引きタイプとして、悪路でのグラウンドヒットを防いでいる。安心感のある、まさに頼りになるブレーキシステムだ。

## “XRスピリット”を堪能するための、うれしい本格的仕様と装備。

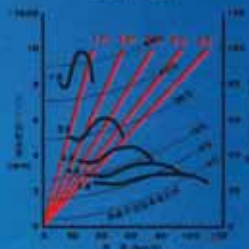
●キー付キャップを装備した、容量9ℓのフューエルタンク ●メンテナンス性の良いビスカスタイプの元素を採用した、大容量エアクリナー ●リアタイヤの交換をスムーズにする、オープンエンドタイプのスイングアーム ●泥づまりも少ない、エンジンへのダメージを軽減するスキッドパイプ ●バネ下重量の軽減に貢献する軽量アルミ製リム ●軽量で割れにくい樹脂レンズを採用した、35/36.5Wのハロゲンヘッドライト ●ボルトオンタイプのステップラバー ●可倒式のチェンジペダル&ブレーキペダル ●ブッシュや小石などからグリップまわりを保護するナックルガード ●小物などの携帯に便利な、ワイヤーキーでロックできるテールバッグ ●荷物の積載に便利な、荷掛けフック ●タンデムライダーの快適性を考慮した、フレームマウントタイプのピリオンステップ ●ブッシュキャンセル式のウインカースイッチ。



- ①空冷4サイクルOHC単気筒エンジン
- ②大容量エアクリナーとMFバッテリー
- ③油圧式フロントディスクブレーキ
- ④18インチのリアタイヤ
- ⑤ボルトオンタイプのステップラバー
- ⑥ナックルガード
- ⑦視認性に優れたメーターまわり



流行性感冒

[illegible]

歡迎註冊商標及一切商標之註冊與續展 關於商標之法律諮詢 本所特設三層樓之商標

※乗車料は乗車区間によって定められた乗車条件のもとで異なります。したがって、乗行距離の長さ、乗降、乗車、乗換などの条件により異なります。

[illegible]

4-力-壹號小洋房 349,000 (北區 港鐵站上 一房兩廁兩廳)

● 諮詢：(02) 2708-1234 ● 傳真：(02) 2708-1235

本誌稿は東京大学文学部国文学会蔵。題「海防物語」に自筆和（紙）あり。

〒156 東京都世田谷区桜3-20-7  
TEL No. 03 (3426) 1221 (代)  
FAX No. 03 (3706) 1220 ENET

●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。●追越しは余裕をもって。

■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。ヘルメットのあごひもをしっかりしめ、手袋も忘れずに。

■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ば何でもご相談ください。あなたの近郊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。

■HMS(ホンダ・モーターサイクリスト・スクール)で様々な技術と安全運転の知識を習得しませんが、

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、交通教育センター(レインボー)橘川と、交通教育センターレインボー(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。

■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、きつと新しい楽しさを見える。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用意したホンダのライダーズクラブです。DC/VIDEO、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。

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ー・輪販売店へどうぞ。

**HONDA SAFETY** ■「セーフティ・ライディング」についてのアドバイスが簡単に受けられます。

スポーツバイク販売店で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」を実施しています。安全運転のための知識が身につく小冊子と、ライディング特性やライディング時の注意点、自分の運転の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差し上げられます。ぜひトライしてみませんか。

**HONDA**  
**SPORTS**

安全運転のカリキュラムをW・ガードナーをはじめトップライダーの助言のもとに作成された「スポーツ・ライディング・スクール」の「的確なマシンコントロールの大切さ」と「自分のテクニックの限界」がわかる実際の交通事情に即した内容で、楽しく安全を学ぶことができます。ビギナーも、ベテランも、気軽に参加してください。

■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付き、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の選びも、イベントがどさりの「HSRプラザ」さらにはコースの個人使用もOK。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そぐぞく広げています。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。

- 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!

バイクでひろがるいい仲間。

ホンダカード



ホンダカードをおもむきになると、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、簡単に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

ホンダ・クレジット



 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客様のいたります。

**HONDA**  
本田技研工業株式会社  
〒107 東京都港区南青山2-1-1 ☎03(3429)1111  
※本カタログの内容は1993年5月現在のものです。

# XR HISTORY



“PLAY & ENDURO”のスピリットが、オフロードの楽しみ方を広げていった。

「XR175」XR200シリーズのルーツを探していくと、この輸出専用モデルにたどり着く。ベースとなったのはXL125で、ボア、ストロークの拡大により排気量を173ccまでアップしている。2段構造のミドルアップマフラーにより、スリムさとロードクリアランスを両立させた車体構成が特長。最高出力は15.5PS/8,500rpmと控え目だったが、110kgたらずの軽さを生かした走りで大いに人気を呼んだ。



「XR185」“PLAY & ENDURO”というXRのスピリットを世間に知らしめた記念碑的モデル。180ccの空冷4サイクル単気筒が発揮する粘り強いエンジン特性や、98kgという重量の軽さに加え、ギャップをしなやかに吸収するフレームなどがビギナーにとっても実に扱いやすいもので、さらにはエンデューロでの活躍がXRの評判を揺るぎないものにしていった。



「XR200」'80年になると、ボアアップにより排気量を195ccに拡大したモデルが登場する。これにより最高出力は19PS/9,500rpmに向上。しかも重量は0.5kg増の98.5kgに抑えられたため、オフロードでの走りにはさらに磨きがかけている。2本サスペンションの最終モデルだが、プロリンクのXR200R登場後も高い評価を保ち続け、ファンの要望に応える形で'82年には日本国内にもリリースされた。



「XR200R」XR250R/500Rのモデルチェンジと同様に、新しい200もモトクロッサーで評価の高かったプロリンクサスペンションを採用してデビュー。ネーミングも最後にRが加えられ、圧倒的な人気モデルとなった。プロリンク化にともなってサスペンショントラベルは前216mm/後191mmから249mm/247mmへと大きく伸び、走破性を格段に向上させた。



「XR200R」デュアルキャブレター装備の4バルブエンジンに代わり、伝統の2バルブ195ccエンジンを搭載したモデル。4サイクルのよさを生かした、トラクション性能の向上などで、ダートでの現実的な速さは前モデルを上回るものがあった。電子進角式CDIなどの採用によりスペックに現れない部分での性能を向上。さらに完成度を高めた基本構成は現行モデルまで継承されている。



「XR200R」'92モデルの国内仕様では、フロントに軽量コンパクトなディスクブレーキを採用。強力なストッピングパワーを得た。エンジンもさらに磨きがかけられ、20PSの最高出力と低中速でのトルフルな特性を実現。しなやかでタフなボディが“PLAY & ENDURO”を一層楽しくする。20年にわたって磨かれてきたXRスピリットが結実した一品。



# XR SPIRIT

ホンダが生み、ライダーが育てた“PLAY & ENDURO”の世界

’73年にデビューしたXR75に始まり、最新モデルのXR650Lにいたるまで、世界中のオフロードファンに認められ、愛され続けてきたXRシリーズ。そのワイドなバリエーションのなかでも、XR200はパワーや大きさを持て余すことなく、もちろん走り込んでも満足感が非常に大きいウェルバランスなマシンだ。ライダーとともに育っていったXR200の魅力を振り返れば、すべてのXRに貰える“PLAY & ENDURO”のスピリットが見えてくるはずだ。

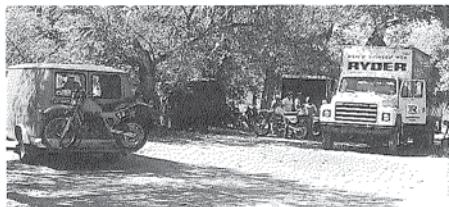
## アメリカ向けに生まれた1台のコンパクトモデル

’70年代のアメリカは、オフロードライダーにとってまさに黄金の時代だった。全米各地には数え切れないほどのサイクルパークがあり、ライダーたちは郊外のデザートや、ヒルクライムを、そして森の中のウッズライディングを自由奔放に楽しんでいた。



そんななか、1台のオフロードバイクが北米市場に向けてリリースされる。XL125をベースとし、排気量を173ccまで拡大したマシン、……XL175である。それは今から数えて19年前、1974年のことだった。

デビュー当初、XL175はビギナー向けのマシンと考えられていた。ところが、XL175の魅力を見抜いていたのはビギナーライダーばかりではなかった。125のボディに200ccなみのトルクをもつこのマシンは、エキスパートを含めた非常に多くのライダーに愛されていくことになる。



敢えて言うまでもなく、オフロードでの車重の軽さは何よりも武器である。最高速のプラス1km/hより、マイナス1kgの軽量化の方が遙かに重要なのだ。当時、250ccクラスのオフロードバイクは、2サイクル車でも120kg近く、4サイクル車だと140kg以上の重量があった。いくら排気量が173ccに限られているとはいえ、重量が110kg足らずのミドル・オフローダーは、まぎれもなくエポックメイキングな存在だったのだ。

## ライダーが育てた“PLAY & ENDURO”のスピリット

2サイクルモデルが主流だったアメリカのオフロードシーンにおいて、XL175は4サイクルの可能性を示す第一歩を記すことになった。そして、その可能性を発展させ、さらにはライダーの人気を決定的にするのが、’79年にデビューしたXR185である。

180ccの単気筒エンジンをコンパクトな車体に搭載するXR185は、オフロードを楽しく走り回る条件をバランスよく備えていた。確かなトラクションを生む粘り強い4サイクルエンジンとしなやかなフレーム & サスペンション、そして98kgという軽さにタフなボディである。

このXRはビギナーからベテランまで、ライダーのテクニックを選ぶことがなかった。しかも誰もが、疲れ知らずで充実したライディングを楽しめるモーターサイクルだった。

さらにXRの素性の良さはエンデューロでの活躍によりによっても証明されることになる。当時、アメリカ各地ではクラブエンデューロが盛んに開催され、デビューしたばかりのXRがその上位に顔を連ねることになったのだ。当然、XR185の実力はプレイバイクとしてだけでなく、エンデューロマシンとしても認められていった。

ここにいたってXRシリーズの本質は、はっきりと確立されることになる。“PLAY & ENDURO”……あくまでも楽しむことを主眼においた高性能。これこそホンダが生み、アメリカのオフロードライダーたちが育て上げたXRのスピリットなのである。

## エンデューロ性能追求の後、原点に立ち返る

エンデューロで活躍するライダーの声を受けて、’80年代に入るとXRはそのレースポテンシャルを徐々に高めていった。’80年には排気量を180ccから195ccに拡大したXR200がついに登場。’81年からはリアにブローリングが採用され、ネーミングも最後に“R”を加えたXR200Rとなる。前後のサスペンションストロークは大幅に伸ばされ、エンデューロにおける走りっぷりも格段に良くなっていった。そして’84年にはXR250Rと同様にデュアルキャブレターを装備した新設計4バルブエンジンが投入され、パワーを格段に向上する。

このような進化の過程において、XR200Rは数々の勲章を手に入れていった。ところがその一方で、逆の意見もライダーの間から聞かれるようになった。「コンペティション志向が強すぎるのではないか?」

ユーザーの大半が、エンデューロでトップ争いをするためにXRを手に入れているわけではなかったのだ。

’86年になると、XR200Rは再び2バルブ195ccエンジンを搭載して我々の前に現れた。いわば“PLAY & ENDURO”の原点に立ち返り進化したのである。そして、この基本構成は現行のモデルにまで引き継がれている。



## XR200R/125Rに継承された“XRスピリット”

“PLAY & ENDURO”のキーワードに集約されるXRスピリットを語るうえで、まず無視できないのがエンジンの存在だろう。ライダーが欲しい時、欲しいだけのパワーを後輪に伝える空冷4サイクル単気筒のトラクションフィーリングは、ダートやマディな路面でグリップしやすく、着実にマシンを前に進めるライディングを可能にする。しかもヒルクライムやウッズライディングなどシフトチェンジが難しい状況では、アクセル操作だけで走り抜けられる粘り強さも発揮してくれるのだ。



そしてこのエンジン特性をサポートしたのが、XRならではの車体構成である。軽さは取り回しの良さにつながり、しなやかなフレームや足回りが伝える適度なフィードバックは、どんな路面状況にもマシンが対応してくれる安心感を生み出した。しかも、シンプルなボディは思わぬアクシデントに対してもタフなのである。

ライダーがいつまでも、楽しく走り続けることを可能にするこれらの条件が、長時間、長距離を走るエンデューロの世界においては、結果として速さに結びついていく。

ブランチューモデルXLR200R/125Rは、こんなXRスピリットを全身に受け継いで生まれてきた。しかもセルフ式スターターという格別な装備まで得て……。新しいXLRのなかに“PLAY & ENDURO”のスピリットを見いだしたとき、あなたはきっと新たなオフロードワールドの虜になっているはずだ。



Come ride with us.  HONDA