

Come ride with us. **HONDA**

NEW **XR** **200R**



やってみよう! 太陽の下は楽しいぞ。

TRY IT!
It's fun under the sun.

“XRスピリット”が、走りだす。



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。砂塵の舞う道、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& エンデューロ・コンセプト。



“XRスピリット”XLR200R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。磨きぬかれたフットワーク。さあ、走ってみよう！太陽の下は楽しいぞ。



TRY IT!
It's fun under the sun.

XLR200R

どこまでも、いつまでも走ることが楽しい。 オールニューエンジン。

“XRスピリット”を全身にみながらXLR200R。XRシリーズで得た数々のノウハウを凝縮した、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サイクル単気筒ならではの、長時間のライディングにもストレスを感じさせないコントロール性。出力特性、そして粘り強いトルク。ボア×ストロークを63.5mm×62.2mmに設定したうえで、コンパクトな半球形燃焼室、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と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、軽量かつタフなパワーユニットに仕上がっている。“XRスピリット”を受け継いだ、200ccならではのパワー&トルク・フィーリングが、どこまでも、いつまでも走る楽しみの源だ。



オフロードでの乗りになる味方。 便利なセルフ式スターター。

ライディングをどこまでも楽しむために、XLR200R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も、なお“XRスピリット”を体感できる、軽量・スリム・シンプル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、ひとくくレベルの高い走り。

“XRスピリット”が生む走り、ライダー自身が主役になれ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。XLR200R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とオンロードでのスタビリティを両立させた。

走行条件の変化にも安心感がある。 コントロールラベルな制動力。

どこまでも走るタフなマシンには、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ポイントキャリパーを組み合わせ、強力かつコントロールラベ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 $\phi 110\text{mm}$ の片バッド式ドラムを

装備。ブレーキロー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。

“XRスピリット”を堪能するための、 うれしい本格的仕掛け装備。

●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エレメントを採用した、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 ●軽量化に貢献する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をブレーキペダル ●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ク ●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ビリオンステップ ●ブッシュキャンセラー式のウインカースイッチ。



“XRスピリット”が、走りだ



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。砂塵の舞う道、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”。XLR200R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。さあ、走ってみよう！
太陽の下は楽しいぞ。



どこまでも、いつまでも走ることが楽しい、オールニューエンジン。

“XRスピリット”を全身にみながせしたXLR200R。XRシリーズで得た数々のノウハウを凝縮した、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サイクル単気筒ならではの、長時間のライディングにもストレスを感じさせないコントロール性な出力特性、そして粘り強いトラクション。ボア×ストロークを63.5mm×62.2mmに設定したうえで、コンパクトな半球形燃焼室、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と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、軽量かつタフなパワーユニットに仕上がっている。“XRスピリット”を受け継いだ、200ccならではのパワー&トラクション・フィーリングが、どこまでも、いつまでも走る楽しさの源だ。



オフロードでの頼りになる味方、便利なセルフ式スターター。

ライディングをどこまでも楽しむために、XLR200R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も、なお“XRスピリット”を体感できる、軽量・スリム・シンプル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、ひときわレベルの高い走り。

“XRスピリット”が生む走り、ライダー自身が主役になれ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。XLR200R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

TR
It's fun un
XLR2



す。



IT! er the sun. 200R



のため、一部の部品を取り外しています。

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とオンロードでのスタビリティを両立させた。

走行条件の変化にも安心感があ る、コントロールな制動力。

どこまでも走るタフなマシンには、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。

“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エレメントを採用した、大容量エアクリーナー ●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 ●ブッシュキヤンセル式のウインカースイッチ。

XLR200R



●車体色：シャスタホワイト

SPECIFICATIONS

型式	MO29
全高 (mm)	2,140
全長 (mm)	2,040
全幅 (mm)	1,175
軸距 (mm)	1,375
最低地上高 (mm)	125
シート高 (mm)	112
乗車定員 (人)	2
燃料消費率 (km/l)	35.5 (40km/ℓ実地走行時)
最小回転半径 (mm)	2.0
エンジン型式	MO29E
エンジン種類	空冷4サイクルOHV単気筒
総排気量 (cc)	196
内径×行程 (mm)	63.5×62.2
圧縮比	9.0
最高出力 (PS/rpm)	(18/8,000)
最大トルク (kgm/rpm)	(1.7/6,500)
キャブレター型式	PD30
始動方式	セルフ式
点火装置型式	CDI式バッテリー点火
駆動方式	圧縮機駆動式
燃料タンク容量 (ℓ)	1.2
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5段リターン
変速比	1速 2.769 2速 1.722 3速 1.263 4速 1.000 5速 0.838
減速比 (1速/2速)	3.090/3.230
キャスター (度)	25°40'
トレール (mm)	95
タイヤ	前 2.75-21 41P 後 4.10-18 59P
ブレーキ形式	前 油圧式ディスク 後 機械式リニアドラッグブレーキング
駆動方式	チェーン駆動式
フレーム形式	スイングアーム式(プロリンク) セミダブルクレードル

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

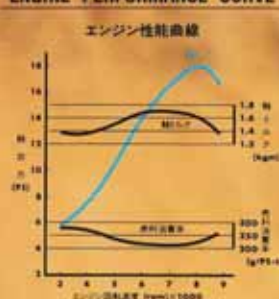
※燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。したがって、走行時の気象、道路、車両、整備などの諸条件により異なります。
※本仕様は改良のため、予告なく変更する場合があります。※車体色は印刷のため、実物と多少異なる場合があります。
※PRO-LINKは、本田技研工業株式会社の登録商標です。

メーカー希望小売価格 ￥369,000 (北海道、沖縄および一部地域を除く)

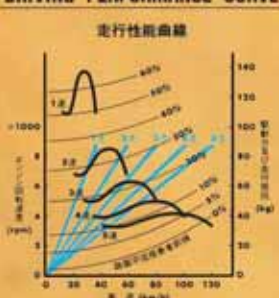
※価格には保険料・税金(消費税を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれていません。

※価格は参考価格ですので、詳しくは販売店におねがいください。※速度警告灯設置率もタイプ設定してあります。(10,000円未満)

ENGINE PERFORMANCE CURVE



DRIVING PERFORMANCE CURVE



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。●道幅は余裕をもって。
- 点検整備を忘れずに。●心にゆとりのもてるスピードで走りましょう。
- 安全のため改造はやめましょう。●カーブ・交差点ではスピードをひかめめに。

■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、まず機能に優れていることです。道路上でよく立ち、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締め、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。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います。

■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、交通教育センター(レインボー)福岡と、交通教育センター(レインボー)浜松、静岡県サキネ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。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。



■「セーフティ・ライディング」についてのアドバイスが気軽に受けられます。

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ます。ぜひトライしてみてください。



■安全運転の基本操作と心がまえをカラダで覚えるためのスクールです。

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」的、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。

■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、きっと新しい発見を体験できる。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。



■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つくスポーツ・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の遊びなど、イベントがどどりの「HSRプラザ」。さらにはコースの個人使用もOK。こ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ぞくぞくと広げています。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。



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

ホンダカードをおもちになると、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)までご利用いただけます。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100万店の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



わずかな現金とかんたんな手続きで、ホンダのバイクがあなたの手に入ります。

●お問い合わせは、ホンダ販売店(加盟店)へお気軽にどうぞ。

ホンダ東京自販株式会社

〒156 東京都世田谷区桜3丁目20番7号

TEL 03-3426-1221(代) FAX 03-3706-1220

HONDA

本田技研工業株式会社

〒167 東京都港区東横山2-1-1 電話(03)3423-1111

※本カタログの内容は1993年5月現在のものです。

94XR200R-K-305頁

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。

「**XL175**」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て幅広い人気を呼んだ。



「**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、さらにはエンデュアロでの活躍がXRの評判を揺るが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られている。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つた。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クフルな特性を実現。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に買われる“PLAY & ENDURO”のスピリットが見えてくるはずだ。

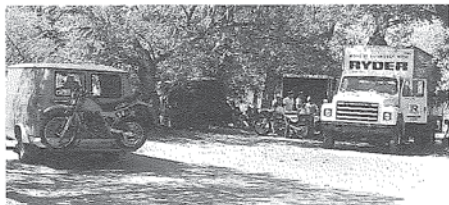
アメリカ向けに生まれた1台のコンパクトモデル

’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を、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ぶ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”……あくまでも楽しく走る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年からはリアにプロリンクが採用され、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な?」

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。



XLR200R/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