

HONDA®

新登場

XLX250R

大地の走りを革新した、スーパー4サイクル・ランドスポーツ。



NEW OFF-ROAD TECHNOLOGY

真のランドスポーツバイクとは何か？
ホンダは革新のエンジンと、
ニューオフロードテクノロジー
の数々で答えた。

ランドスポーツの世界を創造し、圧倒的な人気を誇るあのXLが、いま、革新する。
オン・オフマシンの理想の姿を追い求めて、これがホンダからの解答だ。XLX250R。
心臓部には、中低速域での驚異的なトルクを実現した、
ホンダ独創の(RFVC)エンジンを搭載。
エンジンはもちろん、マシンを軽々とコントロールできるよう、
ポルチーノまで徹底した軽量化を追求。
操縦性、走破力の重視による理想的なフレームのマス集中設計。
そして、足まわりメカニズムなど……。
さらにエキスパートの鋭い眼、ハイテクニクに応えるオフロード走行最優先の仕様は、
ハードランで真価を発揮する。
大地の走りを革新する、いまスーパーサイクル・ランドスポーツ誕生！







放射状4バルブ方式・燃焼室

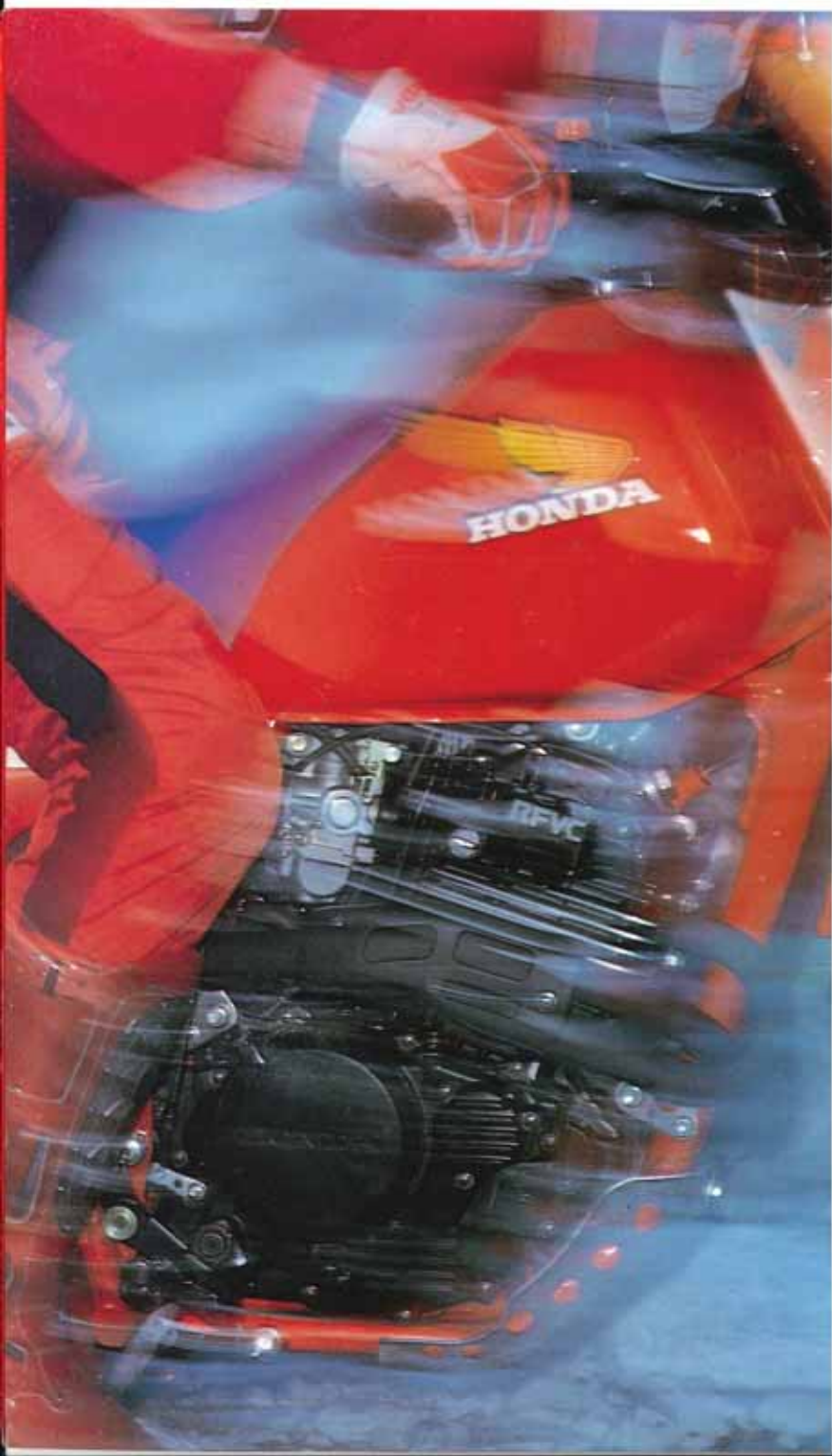
エンジン革命、〈RFVC〉シングル。 その鼓動が、オフ新時代を開く。

オフロードに徹したマシンのパワーソースとして、理想の姿はどうあるべきか。まず、軽くコンパクトであることを最優先すべきだ。つぎに、出力特性はピークパワーよりもオフでのトラクションを活かせる常用域での瞬発力を重視すべきだ。さらに、ライダーの心理的な負担をできるかぎり少なくするスタミナ&タフネスを持つべきだ——

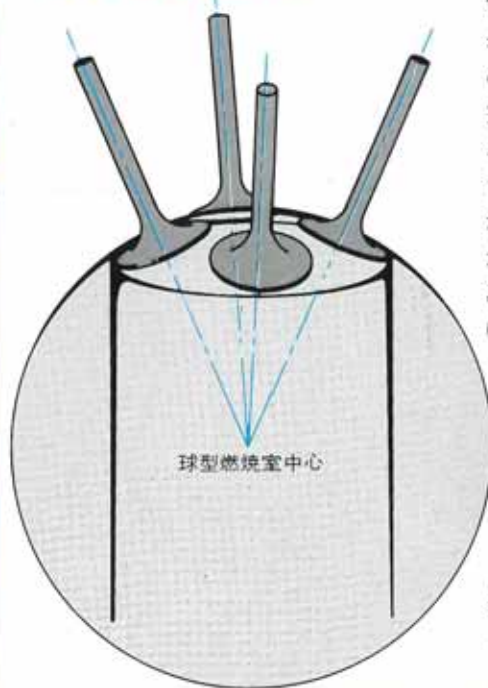
Hondaは、XLX 250R用エンジンでこの理想へチャレンジした。そしていま、エンジンレボリューションは、ついにランドスポーツの世界へと領域を広げた。世界のエンジニア達が、かつて幾度となく挑戦し、成功し得なかった夢のエンジン。放射状4バルブ配置による完全な真半球型燃焼室を持つエンジン。さらに、ニューデバイスを加え、現在、望み得

る高度の燃焼効率と吸・排気効率を実現。そこから引き出される、ハイパワー、ビッグトルク！最新のエンデューロマシンXR500Rに初めて搭載され、アメリカのバハ1000、バーカー400など代表的なレースで優勝、すでにそのポテンシャル、耐久性は、実証済み。この〈RFVC〉シングルエンジンの誕生により、オフはいま新時代を開く。





オフロードバイクに求められるエンジン特性は、まず中低速からビッグトルクを発揮し、さらに高回転域までフラットに伸びれば理想的といえます。4サイクルシングルでパワーのみを追求するならDOHC化し高回転型にすれば良いのですが、中低速域のトルクは犠牲になりがちです。しかもシリンダーヘッドが大きく重くなり、オフロードバイクには特に重要な重心位置も高くなってしまいます。そこで、オフロード走行で最も多用する中低回転域での燃焼を最大限に効率よくし、トルクアップをはかることが最大の課題でした。吸・排気効率とともに、こうしたエンジン技術で最大の難問とされている燃焼効果の改善に、Hondaは独自の理論にもとづき、挑戦。その結論が、放射状4バルブ配置、真半球型燃焼室を実現した〈RFVC〉シングルエンジンです。いま、世界初のセンセーショナルなエンジンを搭載して、XLX250Rは、オフロードの走りを革新します。



4バルブでは不可能とされていた真半球型燃焼室を、バルブの放射状配置と独創のサブロッカーアームが実現した。

4サイクルエンジンにおいて、燃焼効率を高めるには燃焼室の表面積をできる限り小さくすれば良い。その理想的な形は半球型とされています。しかし4バルブシステムでは2本ずつの吸・排気バルブを平行配置するため

- メインロッカーアーム
- サブロッカーアーム
- バルブスプリング
- カムシャフト
- スパークプラグ
- インテークバルブ
- エキゾーストバルブ
- ピストン



完全な半球型を得ることは不可能でした。Hondaはその不可能にチャレンジ、完成したのが〈RFVC〉システムです。真半球型燃焼室という基本要件は、4本のバルブを放射状に配置することで満たされるのですが、ここで問題になるのがバルブの駆動方法でした。従来のロッカーアームで、放射状に生えたバルブを直接作動させると、バルブステムとガイドの間にフリクションが発生し、高回転になるとトラブルを生じてしまいます。これをみ

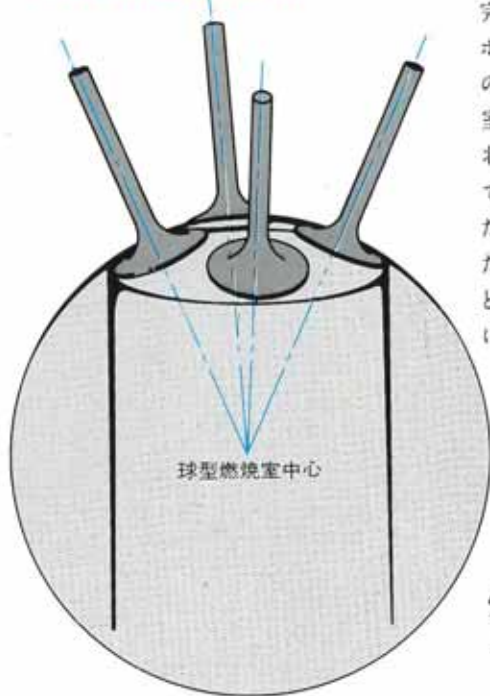
ごとに解決したのがサブロッカーアームのユニークなアイデアです。カムシャフトと平行する支点をもつロッカーアームに斜めに交差するサブロッカーアームを設け、ここでバルブを押す力の方向をバルブが作動する方向へ変換させます。これにより、4本のバルブは通常と変わりなく、スムーズに正確に作動します。

燃焼室面積のほとんどをカバーしてしまうビッグバルブ。〈RFVC〉は吸・排気効率にも革新をもたらした。

より高出力を得るためのもう一つのキーボー

究極の燃焼効率、吸・排気効率

オフロードバイクに求められるエンジン特性は、まず中低速からビッグトルクを発揮し、さらに高回転域までフラットに伸びれば理想的といえます。4サイクルシングルでパワーのみを追求するならDOHC化し高回転型にすれば良いのですが、中低速域のトルクは犠牲になりがちです。しかもシリンダーヘッドが大きく重なり、オフロードバイクには特に重要な重心位置も高くなってしまいます。そこで、オフロード走行で最も多用する中低回転域での燃焼を最大限に効率よくし、トルクアップをはかることが最大の課題でした。吸・排気効率とともに、こうしたエンジン技術で最大の難問とされている燃焼効果の改善に、Hondaは独自の理論にもとづき、挑戦。その結論が、放射状4バルブ配置、真半球型燃焼室を実現した<RFVC>シングルエンジンです。いま、世界初のセンセーショナルなエンジンを搭載して、XLX250Rは、オフロードの走りを革新します。



4バルブでは不可能とされていた真半球型燃焼室を、バルブの放射状配置と独自のサブロッカーアームが実現した。

4サイクルエンジンにおいて、燃焼効率を高めるには燃焼室の表面積をできる限り小さくすれば良い。その理想的な形は半球型とされています。しかし4バルブシステムでは2本ずつの吸・排気バルブを平行配置するため

- メインロッカーアーム
- サブロッカーアーム
- バルブスプリング
- カムシャフト
- スパークプラグ
- インテークバルブ
- エキゾーストバルブ
- ピストン

完全な半球型を得ることは不可能でした。Hondaはその不可能にチャレンジ、完成したのが<RFVC>システムです。真半球型燃焼室という基本要件は、4本のバルブを放射状に配置することで満たされるのですがここで問題になるのがバルブの駆動方法でした。従来のロッカーアームで、放射状に生えたバルブを直接作動させると、バルブシステムとガイドの間にフリクションが発生し、高回転になるとトラブルを生じてしまいます。これをみ

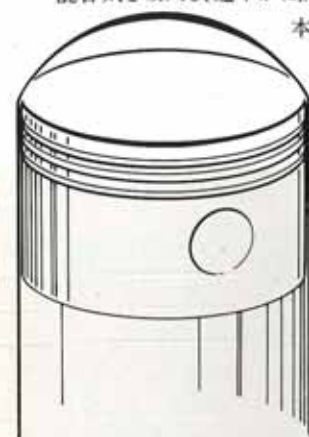


燃焼室面積のほとんどをカバーしてしまうビッグバルブ。<RFVC>は吸・排気効率にも革新をもたらした。

より高出力を得るためのもう一つのキーポイント

ごとに解決したのがサブロッカーアームのユニークなアイデアです。カムシャフトと平行する支点をもつロッカーアームに斜めに交差するサブロッカーアームを設け、ここでバルブを押す力の方向をバルブが作動する方向へ変換させます。これにより、4本のバルブは通常と変わりなくスムーズに正確に作動します。

ント、それが吸・排気効率です。いかに大量の混合気を吸入し、速やかに排出させるか——本来、4バルブシ



RFVCの真半球型燃焼室



ベントルーフ型燃焼室

システムは、より大きなバルブ面積を得て、排気効率を高めるために考案されたもの。<RFVC>システムは、燃焼室の球面に沿ってバルブ配置される



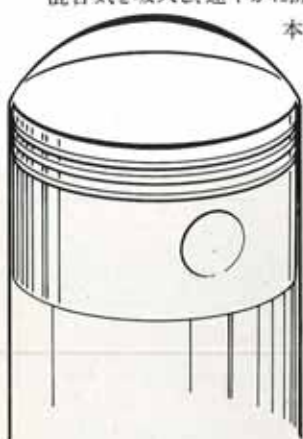
造により、極端にバルブサイズが大きくなることが可能になりました。結果、従来エンジンより径が小さく、吸・排気効率も高まっています。さらに、燃焼室の中心に放射状にレイアウトされた吸・排気ポートは、通気抵抗の少ないスムーズな形状



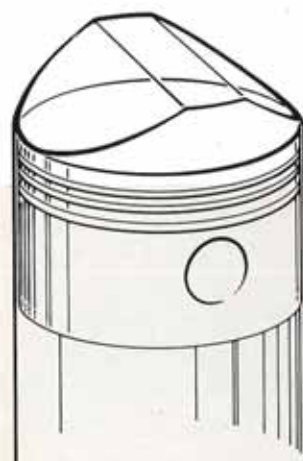
いまって、きつて短い時間ガス交換ができません。燃焼への充電効果が飛躍的に高まっています。XLX250Rは、出力、ビッグトルクの秘訣のひとつがここにあります。

究極の燃焼効率、吸・排気効率を実現した、世界初の<RFVC>

ント、それが吸・排気効率です。いかに大量の混合気を吸入し、速やかに排出させるか——本来、4バルブシ



RFVCの真半球型燃焼室



ペントルーフ型燃焼室

ステムは、より大きなバルブ面積を得て、吸・排気効率を高めるために考案されたものです。〈RFVC〉システムは、燃焼室の球面に沿ってバルブ配置される構造により、極限までバルブサイズを大きくすることが可能になりました。その結果、従来のエンジンよりボア径が小さくなっているにもかかわらず、吸・排気バルブ



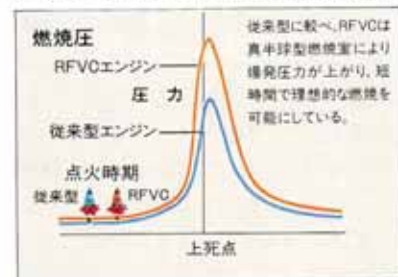
ともそれぞれ径アップを果しています。さらに、燃焼室の中心から、放射状にレイアウトされた吸・排気ポートは、通気抵抗の小さいスムーズな形状とあ



いまって、きわめて短い時間でガス交換を済ませ、燃焼室への充てん効果を飛躍的に高めています。XLX250Rの高出力、ビッグトルクの秘訣のひとつがここにあるわけです。

燃焼効率の追求は、 全域でのトルクアップをもたらす。

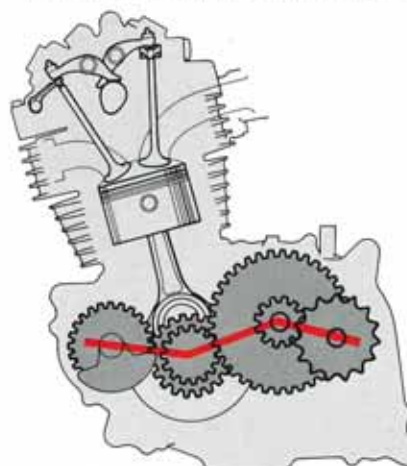
最高出力26PS、最大トルク2.2kg-m、250クラスでもトップレベルのスペックを実現。いかにしてムダなく混合気を燃やし、強力な爆発エネルギーを得るか。それが燃焼効率の追求なのです。〈RFVC〉システムは理想的な真半球型燃焼室を可能にするとともに他にも数々のメリットをもたらしました。その一つがセンタープラグ方式。せっかくの理想的な燃焼室形状もプラグの位置が片寄っているのでは効果を発揮することができません。燃焼室の中心に配置されたプラグはきわめて短い時間で燃焼を完了させるとともに異常燃焼



を発生させにくく、高い圧縮比(9.8)を可能にしています。さらに吸・排気ポートの形状が放射状に燃焼室中心に向っているため、吸気の際、強いスワール(渦流)を発生させ火炎伝播速度を早めています。これら燃焼の改良によって実現させたパフォーマンスは、スペックを超えるドラマチックな体験をもたらしてくれるでしょう。

徹底した軽量・コンパクト設計。そしてメンテナンス性へのきめ細かな配慮。

オフロードバイクのエンジンに求められる第一の要件、それは軽量であることです。XLX250Rのエンジンは構成部品の一点ずつに強度・耐久性と重量のバランスを求め、まさにグラム単位での軽量化を計りました。例えばマグネシウム製右側クランクケースカバー、クロモリ鋼のデコンプレッサーなど細心の設計を行なっています。第二の要件は小型化です。操縦性を良くするためには車体重心をできるだけ前の方へもってゆきたい。ライディングポジションもスリムにしたい。そのためには幅の狭いコンパクトなエンジンが求められます。XLX250Rではまずエンジン前後長をつめるためにクランク、ミッションのシャフトをジグザグにレイアウト、さらにチェンジ機構をクラ



ンクケース内蔵にしてエンジン幅の短縮も計りました。こうした設計により、重量で従来のXL250Rエンジンより2kg軽く、大きさも125cc並のサイズを実現しています。このようにオフロード用エンジンとしての必須要件を満たしながら、XLX250Rはメンテナンス性、快適性への配慮も怠っていません。シングル特有の振動を解消するバランサーは、コンパクトなギア駆動の一軸式を装着。チェーンメンテナンスを不要にしたオートカムチェーンテンショナーは、新開発の小型ワンウェイローラー式を採用。さらに耐久性を高めるためクランクまわりを強化。潤滑油容量は2.0ℓと大容量でエンジン冷却にも寄与。また、ろ紙式オイルフィルターを採用するなど、きめ細かな設計でハードランに備えています。



を実現した、世界初の〈RFVC〉シングル。

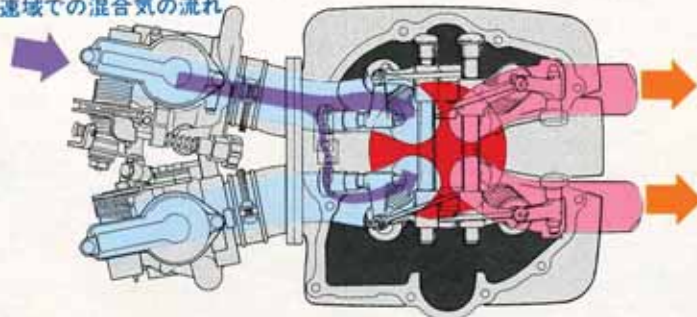
アイドリングからレブリミットまで、状況に応じ常にベストの混合気を供給する最先端のキャブレターシステム。

いかに高いポテンシャルを持つRFVCシステムといえども、混合気を供給するキャブレターの能力が伴わなければ、真価を発揮することはできません。デュアルインテーク・キャブレターは、RFVCシステムの一部として開発されたユニークなサポートメカニ

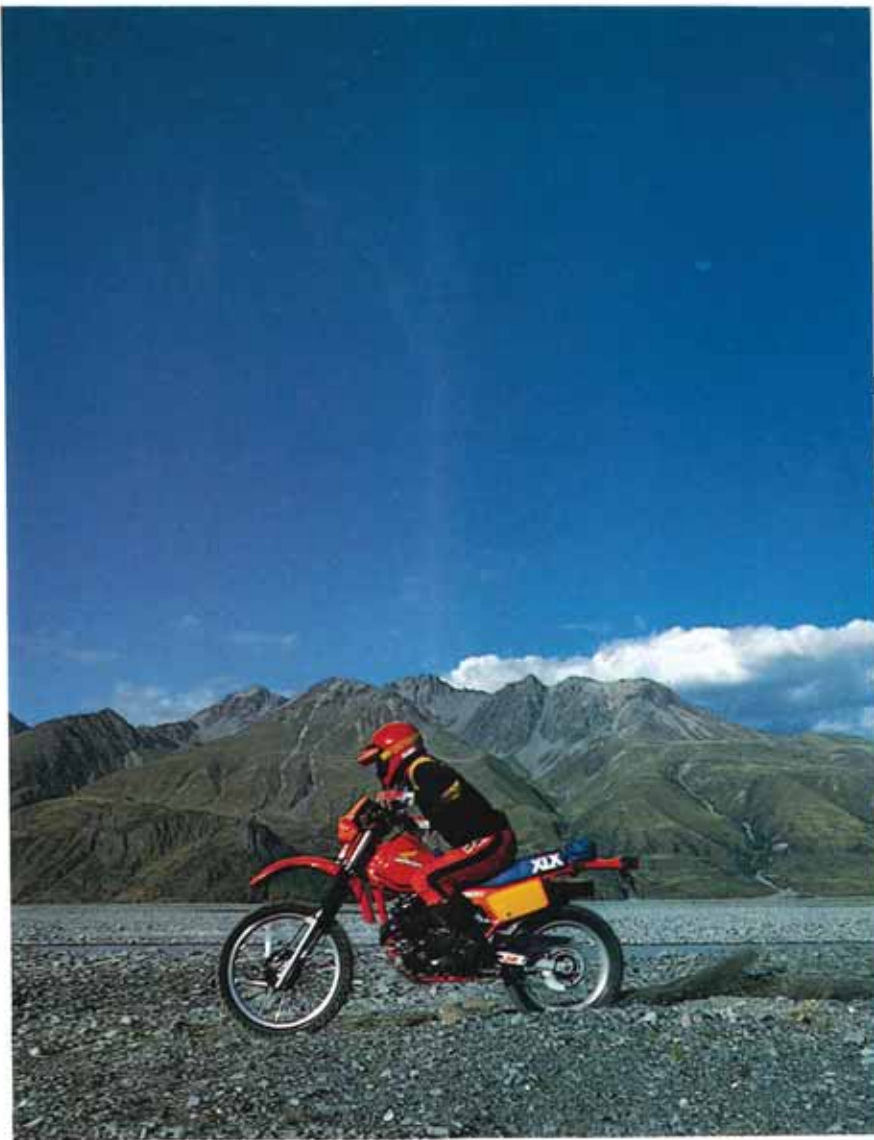
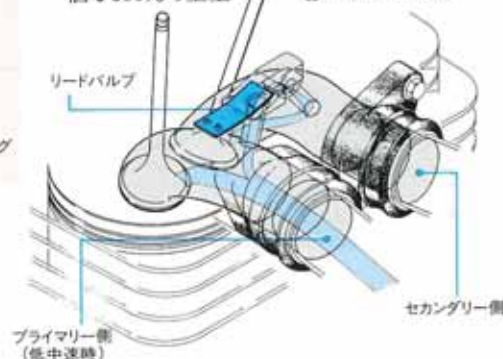
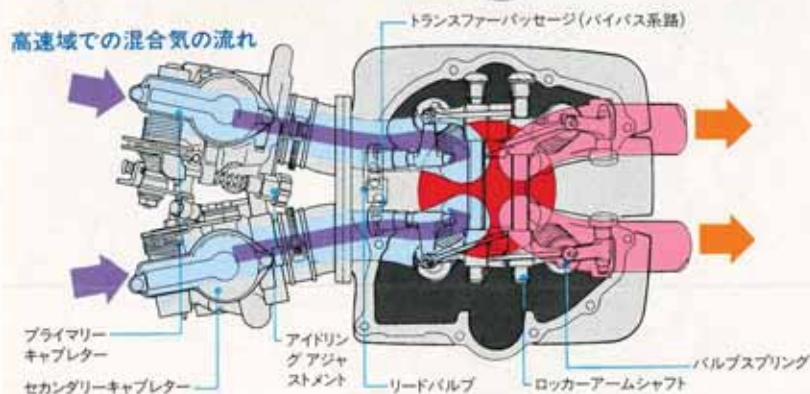
ムです。一般的にピークパワーを重視するのなら、キャブのボア径は大きい方がよいのですが、中低速時のレスポンスが犠牲になってしまいます。一方、小径のキャブでは良好な中低速のピックアップが得られてもハイパワーは望めません。この相反する特性をいかに両立させるか。さらにオフロードマシンに不可欠な瞬発力をいかに際立たせるか。その解答がこのユニークなデュアルインテーク

キャブレターです。これまでは1個のキャブで全回転域をカバーしてきたのに対し、異なった機能を持つ2つのキャブを装備し、スロットル開度に応じそれぞれが運動し最適の混合気を供給するシステムです。つまり、プライマリーとセカンダリーを、リンクを介して強制開閉させることによりアクセルレスポンスを高めています。アイドリングから低速域まではプライマリー側のみが作動、小径キャブならではのピックアップの良い特性を発揮。そしてスロットル開度が一定を超えるとセカンダリー側も開き始め、大径キャブと同様のハイパワーを得ることが出来ます。さらに2つのインテークマニホールドの間に、リードバルブを備えたバイパス系路を設置。そしてプライマリー側のみが作動している時、セカンダリー側にもほんの少し混合気を流してマニホールドに混合気が逆流するのを防ぎ、安定したアイドル回転と、超低速からの敏感なレスポンスをもたらしています。そしてキャブレター本体は、応答性の良さと、オフロードでの信頼性を考慮し2個ともピストンバルブ式のPH型を採用。しかも軽量アルミダイキャスト製とし、通常の亜鉛合金製1個に対し、2個でも30%の重量増に抑えています。

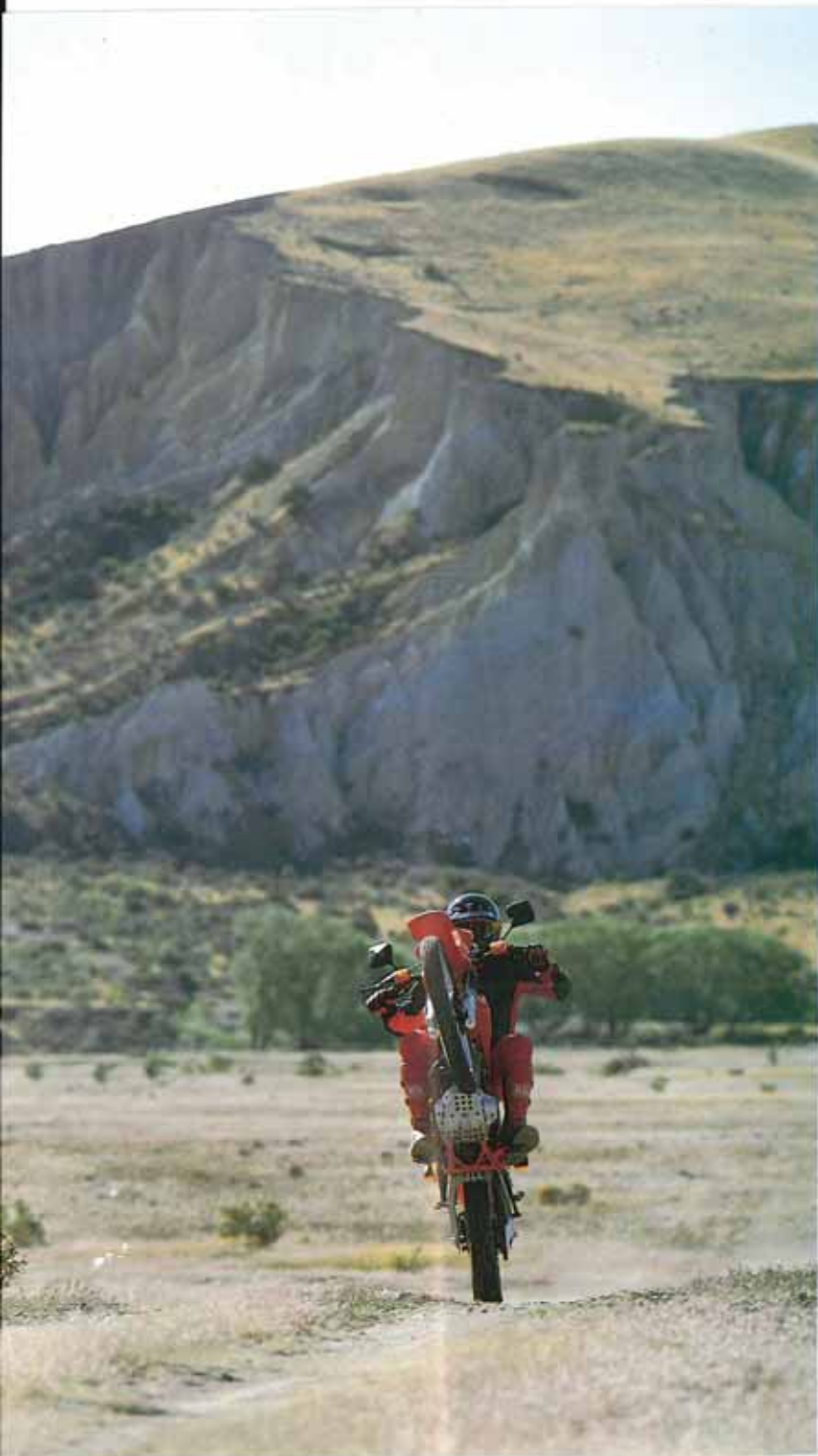
中低速域での混合気の流れ



高速域での混合気の流れ



〈RFVC〉の真価を発揮させるデュアルインテーク・キャブレター。



オフロード走行では、マシンはさまざまな地形・路面状況の変化によるライダーのとっさの判断に鋭く応えなければなりません。確実に路面をとらえ、エンジンのパワーを最大限に活かし、さらに意のままのハンドリングと激しい運動性にベストマッチした強靱かつ、しなやかなフレームやサスペンションを持たなければなりません。そして、徹底したスリム・軽量の車体でなければなりません。XLX250Rにはこれらの課題のひとつひとつの解答が随所に盛り込まれています。

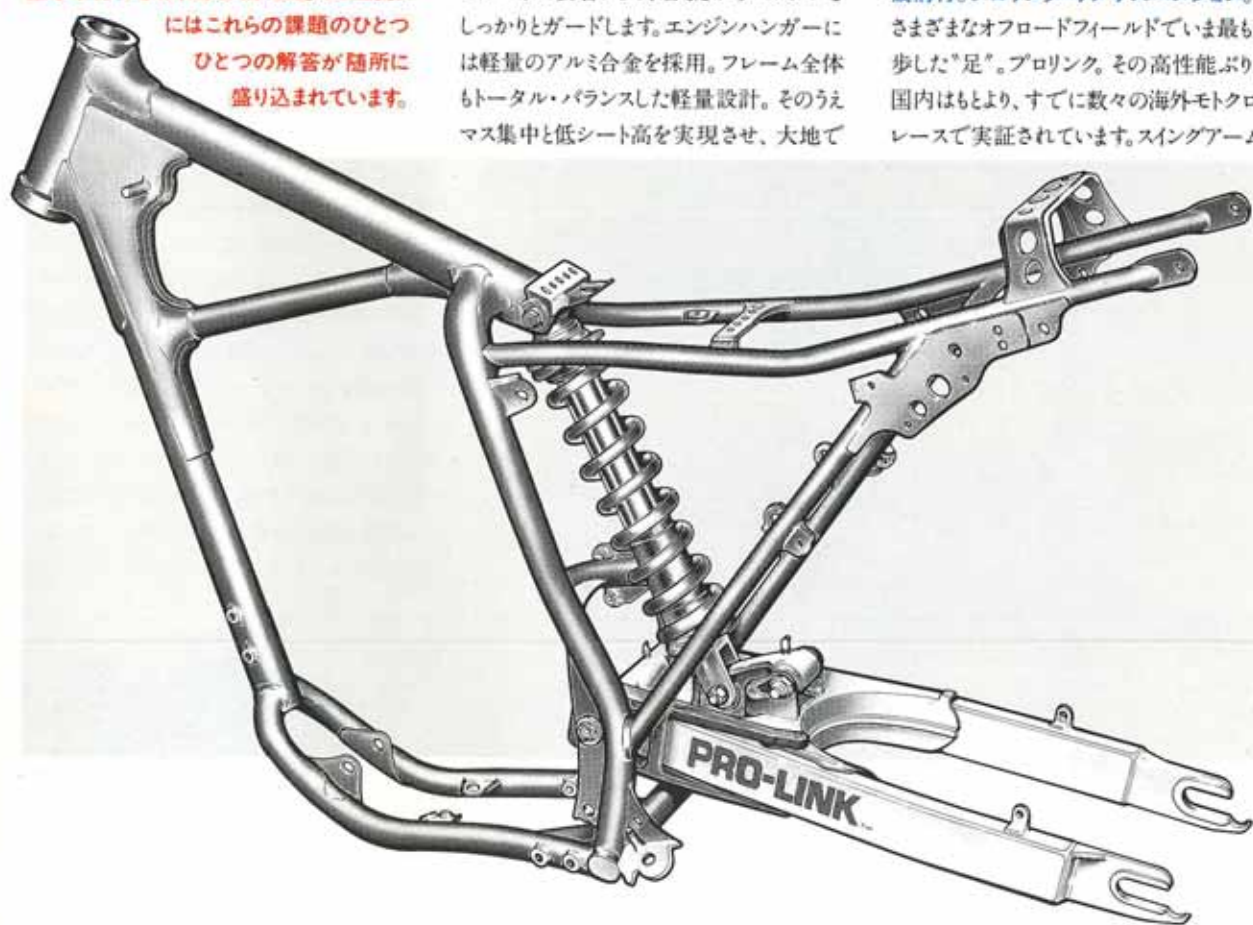
XLX専用。強度の高い セミダブルクレードルフレーム。

高剛性フレームがなければオフロードランは真に楽しめない。そんな必然のオフロード思想から生まれたこのセミダブルクレードルフレーム。クレードル部には強靱さをいかに高く発揮するクロームモリブデン鋼を採用。さらにこのXLXで初めて登場したアンダークロスパイプ装着により、岩などからエンジンをしっかりとガードします。エンジンハンガーには軽量のアルミ合金を採用。フレーム全体もトータル・バランスした軽量設計。そのうえマス集中と低シート高を実現させ、大地で

のシャープなハンドリングと高い操縦性をもたらします。タイヤはグリップにすぐれたホンダ・オリジナルのニューパターン。リアに17インチ、フロントに21インチホイールを装着。大きなアクスルトラベル、アクスルストロークを確保。高い悪路走破性と足着き性の良さを両立しています。

4段階に調整できる アジャスタブル機構付。プロリンク・リアサスペンション。

さまざまなオフロードフィールドでいま最も進歩した“足”。プロリンク。その高性能ぶりは国内はもとより、すでに数々の海外モトクロスレースで実証されています。スイングアームと



専用設計セミダブルクレードルフレーム、アジャスタフ

クッションユニットの間に「クッションアーム」「コンロッド」という2つのリンクを介し、ショックユニットだけでは得られなかったプログレッシブ(漸増的)なクッション特性を実現した、理想のサスペンションです。これによりトラクションを有効に発揮し、鋭い瞬発力、力強いトルクを確実に路面に伝え、パワーを活かした走りを生みます。コンロッドとクッションアームには軽量のジュラルミン鍛造品を採用。プロリンクのダンパーにはテンション側をダイヤルひとつで4段階に簡単に調整できるアジャスタブル機構を装着。ライダーの好みに合わせ、より多くの走行条件にマッチした走りが味わえます。アクスルトラベルはロングな205mmを達成。すぐれた路面追従性をもたらします。前後ホイールともCRタイプのジョーゾローレットアルミの採用により、タイヤとリムのグリップを高めるとともに、バネ下重量の軽減に寄与しています。



強靱な高張力鋼管スイングアーム。
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。

高精度なロウ付処理により、小さな断面でしかも強度は高く、軽量化に貢献しています。スイングアームピボットにはニードルローラーベアリングを採用、高い作動性を誇ります。しかもリアホイール脱着の容易化と安全性を両立させた、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により、メンテナンスを楽なものにしています。

したたかな走りを生む、 独創のフロントフォーク機構。

大地走りを徹底して考えたホンダのテクノロジーはここにも生きています。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画期的な機構。激しいオフロードランからくるボトムケースの弾性変形による、フォークパイプとボトムケース間のフリクション増加を防ぎます。これにより、さまざまな悪路での操縦安定性と乗り心地は大きく向上。フォークブーツも標準装備し、砂や泥からフロントフォークを守ります。



オフで高い走破性のフロント・エアサスペンション。
コイルスプリングに加圧エアをプラス。ストローク初期の動きにはソフトに反応し、しかも全屈しにくいという、絶妙なクッション特性が得られる、サスペンション。ハードランには欠かせない装備といえます。アクスルストロークは、ロングな220mmで高い走破性を発揮。ステアリングステム軸受けには、テーパーローラーベアリングを採用。スムーズな作動性と耐久性の向上、すぐれた操縦安定性をもたらします。**低いシート高835mm。XRイメージのスリムボディ。**
最新4サイクルマシンXRイメージのガッツあふれたデザイン。シート高は250クラスにしてなんと835mmの低さ。スリムボディとあいまって足着き性の良さをもち、乗車感覚、操縦性を高めています。タンクは、長距離ツーリングに便利な大容量10ℓ入りを装備。タンク上面までレイアウトされたシートは、激しいオフロードランでのひんばんな体重移動をスムーズにし、さらに広いライディングポジションを確保しています。素材は、冬場でも硬化しにくいウーリーナイロン製。シート表面から縫い目を追放し、座り心地と耐久性を高めました。



オン・オフマシンは、またの名をデュアルパーバスマシン、と呼ばれているように、オンでもオフでも走れるという二面性が与えられています。そこで、ともすれば外観上だけのオフ指向となり、オンロード走行に傾きがちです。XLX250Rは、エキスパートライダーが、本格的にオフロード走行をこなすための仕様を徹底させました。パワーユニットをフルに活かした、ハードランナーとしての、ダートレースでの実績やノウハウから生まれた、あくまでも本物志向をした“機能最優先”の装備の数々がここにあります。

トップブリッジの強化が、 オフの走りをさらに豪快にした。



戦闘力アップのXLX250R。そのトップブリッジは、上下2本締め。剛性をグンと高めるとともに、テーパーローラーベアリングの採用で、作動性と耐久性を向上させました。ステムパイプは、従来のダキ締め方式から冷し締め方式に。この頑強な締めつけ方式は、取り付け部の強度を増し、締めつけボルトを不要にして軽量化を促進。しか

も、随所に頭部を肉抜きしたボルトを使用し、徹底した軽量化対策をとりました。

軽く堅牢なアルミハーフスキッドプレート。
前方部分を肉抜き型アルミプレートでガード。ここでも徹底した軽量設計がなされています。後方はフレームで岩などを滑らせてエンジンを守る、合理的で軽量・堅牢なスキッドプレート。



エンジンへ冷却風を導く、大型フロントフェンダー。



大型で幅が広く、泥ハネ防止に威力を発揮するフロントフェンダー。サイドの形状には整流効果をもたせました。つまり、走行中、

フル機構付プロリンクそしてスリムボディ。

オフマシンは、またの名をデュアルバ
スマシン、と呼ばれているように、オンで
オフでも走れるという二面性が与えられて
います。そこで、ともすれば外観上だけのオフ
向となり、オンロード走行に傾きがちです。
XLX250Rは、エキスパートライダーが、本
的にオフロード走行をこなすための仕様
徹底させました。パワーユニットをフルに活
した、ハードランナーとしての、ダートレー
の実績やノウハウから生まれた、あくま
ら本物志向をした“機能最優先”の装備
数々がここにあります。

ブリッジの強化が、
の走りをさらに豪快にした。



戦闘力アップのXLX
250R。そのトップブリッ
ジは、上下2本締め。剛
性をグンと高めるとも
に、テーパーローラー
ベアリングの採用で、
作動性と耐久性を向
上させました。ステム
パイプは、従来のダキ
締め方式から冷し嵌め
方式に。この頑強な締
めつけ方は、取り付け
部の強度を増し、締め
つけボルトを不要にし
て軽量化を促進。しか



も、随所に頭部を肉抜きしたボルトを使用し、
徹底した軽量化対策をとりました。

軽く堅牢なアルミハーフスキッドプレート。
前方部分を肉抜き型アルミプレートでガー
ド。ここでも徹底した軽量設計がなされてい
ます。後方はフレームで岩などを滑らせてエ
ンジンを守る、合理的で軽量・堅牢なスキ
ッドプレート。



エンジンへ冷却風を導く、大型フロントフェンダー。



大型で幅が広く、泥ハネ防止に威力を発揮
するフロントフェンダー。サイドの形状には
整流効果をもたせました。つまり、走行中、

フロントフォークあたりで渦を巻く風を、フェ
ンダーにそってエンジンへ導き、冷却効果
を高めるというたくみな設計です。

角型ハロゲン採用のヘッドライト。

35W/36.5Wの角型ハロゲンヘッドライト。
遠方まで見通せる高照度が、夜間走行の
安全性を高めます。レンズは樹脂。軽量化
を図りました。バッテリーは、余裕の12V・3



Ah。ヘッドライトケースと一体のメーターパ
イザーは、XLX250Rにふさわ
しく精悍。角型ライトとびたりマッ
チして、印象は強烈。

**ウインカーは、
プッシュキャンセル方式。**

オンにしたウインカーをキャン
セルしたいときは、ウインカースイ
ッチを軽くプッシュすればOK。
すばやい操作が、大地での縦
横無尽な走りにも、街中での走りにも心のゆ
とりを与えます。ウインカーは角型。12V・23W
で被視認性はきわめて良好。



見やすさ向上。新設計メーターパネル。

ニューデザインのスPEED/タコ両メーター
は、すっきりした角型。イグニッションスイッ
チは、ステアリングロックと一体式。駐車時のめ
んどろを省きました。

ハンドルまわりを軽量化した、大型バックミラー。

ヘッドライトとバックミラーに樹脂レンズを採
用し、200gも軽減。ハンドルまわりの軽量化
を実現させ、操作性を軽やかなものにした
。デザインは角型で、ブラックタイプ。

新工夫に満ちた、ハンドルまわり。

ハンドルレバーのエンドは、木の枝などが
引っかからないように逆ボール形状。そのボ
ール裏側を肉抜きして軽量化。もちろん、ド
ッグレッグタイプ。万一破損してもレバー交
換の容易な、ダキ締めタイプのレバーホル
ダーを採用しています。スロットルハウジング
は後引きタイプ。オフロード走行中の引っか
けを未然に防ぎます。キルスイッチはハンド
ル右側に。その他操作スイッチ/ボタン類は

全身が、オフロードランを徹底追求して生まれた本格

フロントフォークあたりで渦を巻く風を、フェンダーにそってエンジンへ導き、冷却効果を高めるというたぐみな設計です。

角型ハロゲン採用のヘッドライト。

35W/36.5Wの角型ハロゲンヘッドライト。遠方まで見通せる高照度が、夜間走行の安全性を高めます。レンズは樹脂。軽量化を図りました。バッテリーは、余裕の12V・3



Ah。ヘッドライトケースと一体のメーターバイザーは、XLX250Rにふさわしく精悍。角型ライトとびたりマッチして、印象は強烈。

ウインカーは、 プッシュキャンセル方式。

オンにしたウインカーをキャンセルしたいときは、ウインカースイッチを軽くプッシュすればOK。すばやい操作が、大地での縦横無尽な走りにも、街中での走りにも心のゆとりを与えます。ウインカーは角型。12V・23Wで被視認性はきわめて良好。

見やすさ向上。新設計メーターパネル。

ニューデザインのスピード/タコ両メーターは、すっきりした角型。イグニッションスイッチは、ステアリングロックと一体式。駐車時のめんどろを省きました。

ハンドルまわりを軽量化した、大型バックミラー。

ヘッドライトとバックミラーに樹脂レンズを採用し、200gも軽減。ハンドルまわりの軽量化を実現させ、操作性を軽やかなものにした。デザインは角型で、ブラックタイプ。

新工夫に満ちた、ハンドルまわり。

ハンドルレバーのエンドは、木の枝などが引っかからないように逆ボール形状。そのボール裏側を肉抜きして軽量化。もちろん、ドッグレッグタイプ。万一破損してもレバー交換の容易な、ダキ締めタイプのレバーホルダーを採用しています。スロットルハウジングは後引きタイプ。オフロード走行中の引っかきを未然に防ぎます。キルスイッチはハンドル右側に。その他操作スイッチ/ボタン類は

ハンドル左側に集中。また、チョークを、扱いやすいレバータイプにして、ハンドル左側に設置しました。



ステップホルダーにまで歯形を採用。

ステップはもちろん、ステップホルダーにも歯形をつけました。そのため、ホルダーの一部もステップとして有効に使え、路面の有効面積が大きく、その分ステップ自体を小さくでき



るので、横への張り出しが少なく、スリム化に貢献。オフロードランで有効です。ステップホルダー取り付け部のボルト頭部が石でつぶれるのを防ぐため、ガードを装着。

スポーク直張りハブを採用。

フロント/リアとも、CRタイプのスポーク直張りハブを採用。オフロードランでのスポークのゆるみを防止し、耐久性もアップ。さらにドライブチェーンにより、テンションのかかる左側ドライブチェーン・アジャスターカムの肉厚を厚くし、駆動力に対する強度と耐久性を高めています。



その他、本格装備の数々。

- 錆びにくい特殊鋼板マフラー。スリムな形状で適切なライディングポジションの確保に寄与。
- 2重ウレタン使用のエアクリーナー。カセットタイプなのでメンテナンスがラク。
- 電子進角CDI。オフロードランを考慮した、防水カプラー式。
- 伸びにくく、耐久性が向上した、シール付ロングライフチェーン。
- 制動能力にすぐれた、フロント130φ、リア110φのドラムブレーキ。
- ブレーキシューの摩耗限度表示付ブレーキパネル。
- シートと同カラーのリアバッグを、シート後方に標準装備。

全身が、オフロードランを徹底追求して生まれた本格仕様。



■コルチナホワイト

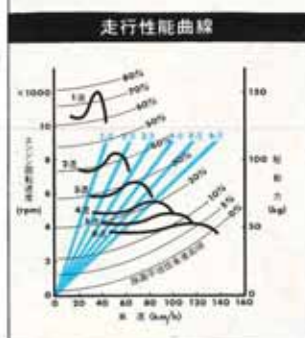
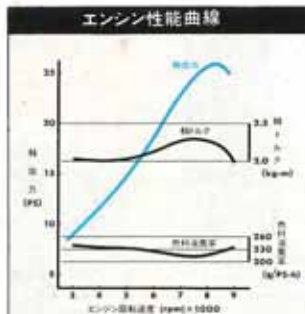


■フラッシュレッド

標準現金価格 ¥358,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)

※定地販売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。

SPECIFICATIONS			
型式	MD08	点火方式	無接点式CDI
全長 (mm)	2,175	潤滑方式	圧送潤滑併用式
全幅 (mm)	0,840	潤滑油容量 (ℓ)	2.0
全高 (mm)	1,225	燃料タンク容量 (ℓ)	10
軸距 (mm)	1,415	クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング
最低地上高 (mm)	0,260	変速機形式	常時噛合式6段リターン
シート高 (mm)	0,835	変速比	1速 2.923
車両重量 (kg)	128		2速 2.000
乾燥重量 (kg)	118		3速 1.550
乗車定員 (人)	2		4速 1.272
燃費 (km/ℓ)	55 (50km/h定地走行テスト値)		5速 1.080
登坂能力 (tanθ)	0.57 (約30度)		6速 0.925
最小回転半径 (mm)	2.1	減速比 (一次)	2.826
エンジン型式	MD08E	キャスト (度)	29°30'
	空冷4サイクルOHC4バルブ単気筒	トレール (mm)	120
排気量 (cc)	249	タイヤサイズ	前 3.00-21-4PR
内径×行程 (mm)	72.0×61.3		後 4.60-17-4PR
圧縮比	9.8	ブレーキ形式	前 機械式リーディングブレーキ
最高出力 (PS/rpm)	26/8,500		後 機械式リーディングブレーキ
最大トルク (kg-m/rpm)	2.2/7,500	懸架方式	前 テレスコピック (円筒空気ばね併用)
キャブレター型式	PH40		後 プロリンク
始動方式	プライマリキック	フレーム形式	セミダブルクレードル



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。

●安全のための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、運転しやすく動きやすいものをお選びください。

●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」、埼玉県桶川市の「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。また、毎月お近くの会場(全国150会場)では、一日コース(1DAY 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/そんな楽しい気分を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、納得のいい一台がお選びいただけます。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。



お求めやすい(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(438)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 福岡市博多区盛岡町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 ☎011(251)9231

XLX250R-K2-307頁

 ACCESSORIES

XLX250R アクセサリ

モトクロスー装着で
大地を踏破する。
XLXの轍が道になる。

オーバーフェンダー

ハンドルプロテクター

好評!

XLX250R アクセサリ装着車

エキスパート仕様、無敵のフルラインアップ!



オーバーフェンダー 08156-MG200 (取付時間0.2h)
標準価格 ¥2,000

XLスピリットそのもののフロントノーズ。ドロハネを防ぎ、モトクロスライイメージをさらにアップします。



スペシャルスタンド 08163-MG200 (取付時間0.2h)
標準価格 ¥2,600 (専用サック付)
ラフロード走行に必携のエマージェンシースタンド。



ロープフックセット 08153-KG010 (取付時間0.2h)
標準価格 ¥900 (左右4個セット)
リアシートにバンドでツーリング用の荷物を固定。



ハンドルプロテクター

08569-MG200 標準価格 ¥2,700 (取付時間0.2h)
モトクロスレースからのフィードバック。
ジャンプ時には胸元をまもります。



ボディカバー 08361-KB700A
標準価格 ¥6,800

ラフロードを攻めたあとは、愛車へのいたわりを——



モトクロスレースから生まれた ベンチレーションヘルメット

L37



- JIS C種 ● ベンチレーションシステム
- ケブラー採用 ● カラー/トリコロール
- サイズ/S・M・L・XL

標準価格 ¥39,500