



はじめに

Hondaは、デュアルパーパスモデルづくりの基本コンセプトである“プレイ&エンデュロ”のもと、「より楽しく軽快に」「より幅広いライダーに」「長時間のライディングにもストレスなく」オフロード走行を楽しめるモーターサイクルの具現化を目指し、以前より本格的な4ストローク・オフロードモデルの開発に力を注いできました。

1995年には、“プレイ&エンデュロ”のコンセプトを発展、継承させた“XRスピリット”のもと、「スーパーXR250」および「スーパーXR BAJA」を発表。“乗り手が自由自在に操れ、ライダーのポテンシャルを最大限に引き出せるマシン”という開発目標を具現化し、大変高い評価を受けました。その後も、進化・熟成を続け、現在もなお多くのオフロードライダーを魅了しています。

そして今回、新型XR250は、これまで培ってきた“XRスピリット”を継承しながら、より多くの人々が安心してオフロード走行を楽しめるよう、さらなる扱いやすさを追求しました。加えて、精悍な外観デザインを採用。新型XR BAJAはカラーリングを一新し、新しい時代にふさわしい次世代の“XRスピリット”を体現するモデルとして登場させました。



XR250



XR BAJA

開発の狙い



新型XR250は、“XRスピリット”の原点である「自由自在に操れる扱いやすさ」の追求をテーマに開発を行いました。これを実現するために、倒立フロント・フォークの採用やフレーム剛性バランスの変更などによる操縦安定性の向上、サスペンション・セッティングの変更による衝撃吸収性の向上、またハンドルやシート形状の変更による取り回し、居住性の向上、デジタル点火の採用によるエンジン・レスポンスの向上など、オフロード走行に効果的な変更を実施しています。

また、今回のモデルでは、スタイリングおよびカラーリングをより精悍なイメージで構成しています。これは、Hondaの最新オフロードモデル・デザインの採用により、従来からのオフロードファンの期待に応えると同時に、アウトドア・レジャーの一般化や都会でのオフロードバイクの人気拡大などをふまえ、これまでオフロードバイクの世界に疎遠だった一般の人々にも興味を抱かせることを目的としています。

中身は“XRスピリット”の正常進化型としながら、外観は今の時代にマッチする洗練されたデザインが施されたモデル、それが新型XR250です。



スタイリング&カラーリング



新型XR250は、4ストロークモトクロッサーのCRF450Rを彷彿とさせるアグレッシブなスタイリングで構成しています。

全体のフォルムはよりシャープさを強調したラインで統一。新設計のフューエルタンク、およびタンクシュラウドの採用は、見た目のイメージを一新し、エンジンシリンダー・ヘッドへの吸気流入を増加させ、エンジンの冷却効果向上も実現しています。また同時に、従来モデルと同じ9.7ℓのタンク容量を確保しながら、ニーグリップしやすい幅に仕上げています。

フロントサスペンションには、倒立フォークを採用。迫力ある足まわりを構成するとともに、走破性も向上させました。フロントフェンダーはCR125Rのフロントフェンダーをベースに後端をカット。リアフェンダーは斜め後方へ跳ね上がるデザインとし躍動感を表現。さらにリアフェンダー下のウインカーとテールランプをコンパクトにまとめました。

カラーリングは2003年Hondaオフロードモデルのイメージを踏襲。鮮やかな赤色のフェンダーやシュラウドが、精悍な印象を与えています。シュラウドに描かれた黄色の「XR」のロゴも、その存在を強烈にアピールします。さらにエキゾーストパイプはブラック塗装を施し、エンジンまわりの印象を引き締めています。

●車体色：ファイティングレッド



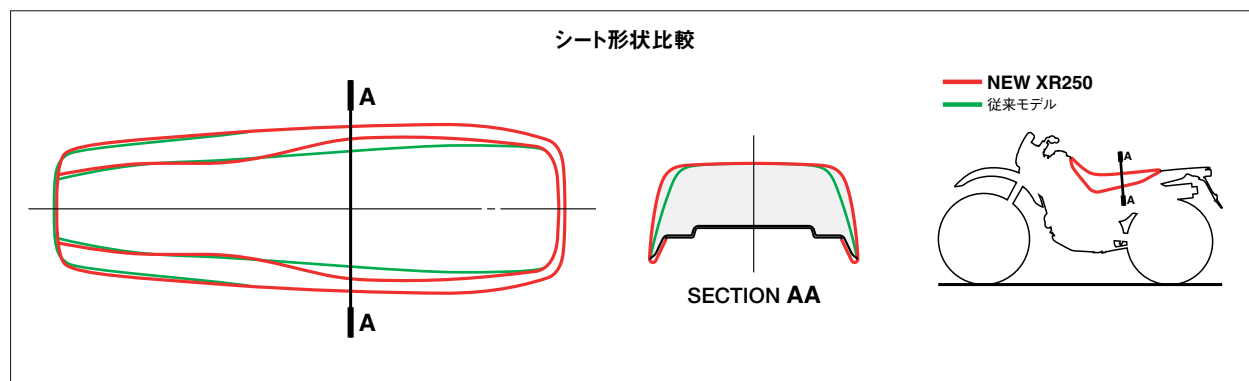
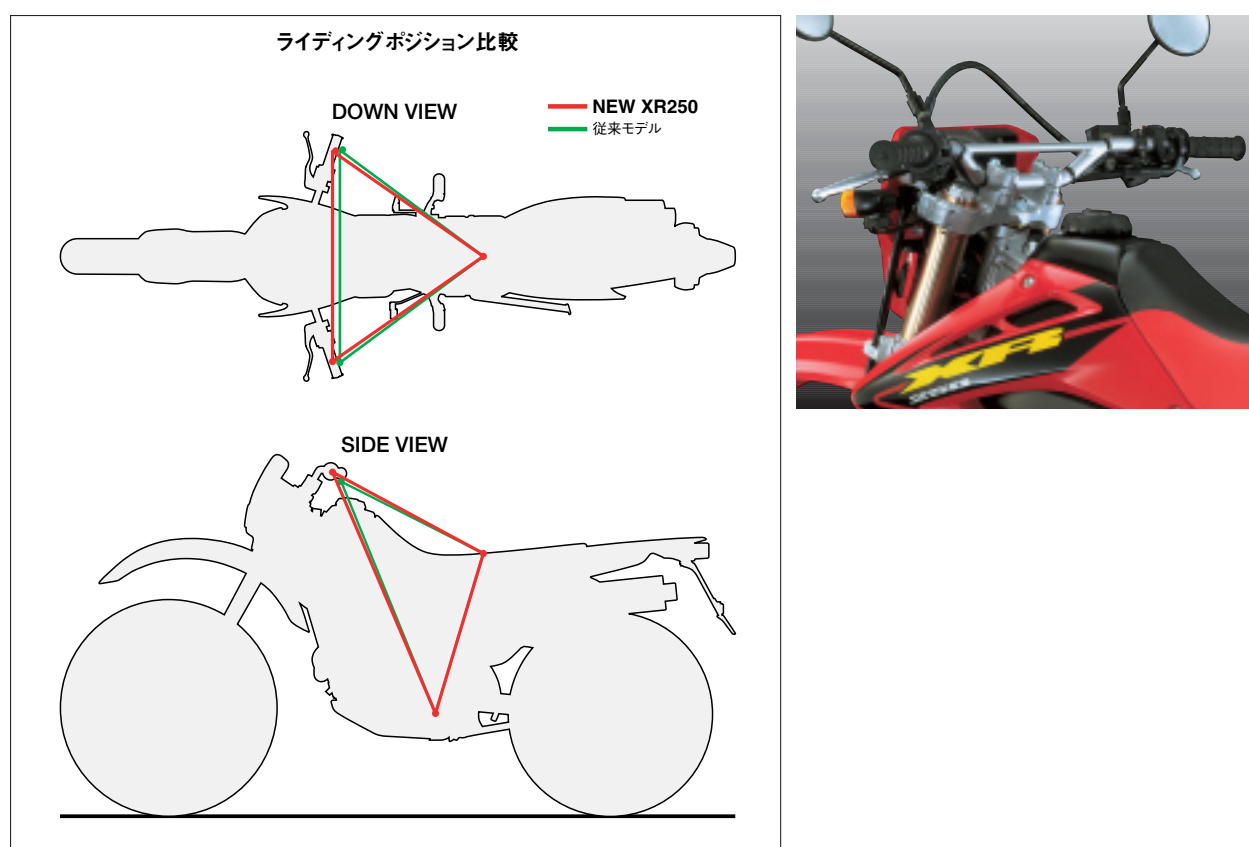
ライディングポジション



新型XR250は、オフロードライディングをさらに手軽に楽しめるよう、ライディングポジションの変更を施しました。ハンドルバーは、高さをアップし、幅を短くストレートなものに変更。オフロードでは、より抑えが効く形状としながら、街中やツーリング時でも違和感の少ないハンドルに仕上げました。

シートは断面形状を変更。前方は幅を狭くすることで、足つきや体重移動を行いやすくするとともに、着座部の幅は広くすることで、長時間の乗車でもヒップへの疲労を軽減できるようにしました。

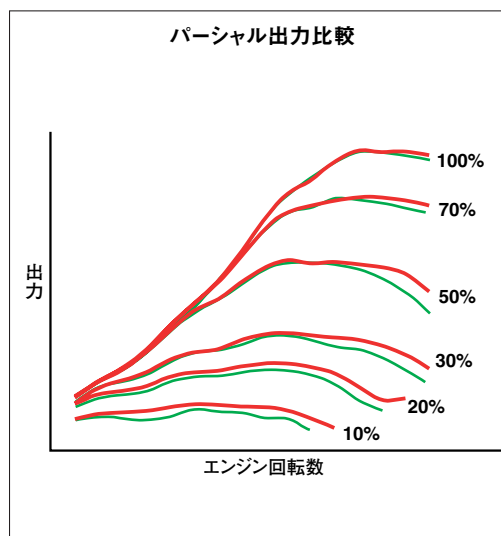
また、サスペンション・セッティングの変更による車体姿勢の変化に合わせて、ハンドルバーやステップ、およびシートの位置などの総合的なバランスを考慮し、最適なライディングポジションを実現しています。



パワーユニット

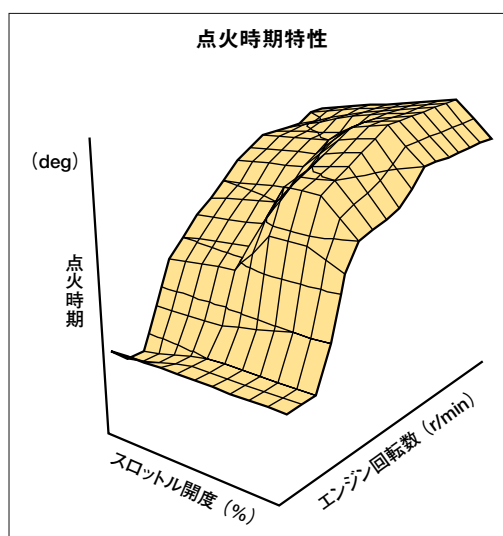


エンジンは、定評の軽量・コンパクトな空冷4ストロークOHC単気筒・249cm³を搭載。優れた吸排気・燃焼効率を実現するRFVC機構、効率的にパワーを引き出すデュアルエキゾーストシステム、低振動に寄与する一軸バルンサー、中回転域性能重視のボア×ストローク比など、伝統のXRテクノロジーを継承し、あらゆる路面状況でも扱いやすい卓越した出力特性を発揮します。



デジタル点火化

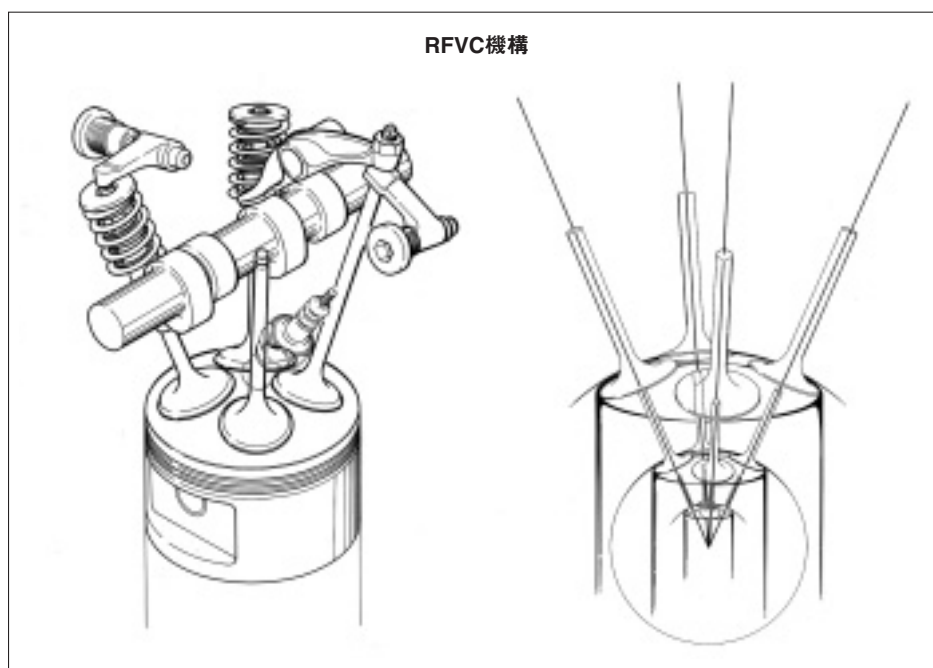
今回大きく変更を加えたのは、エンジンの点火システムです。スロットル開度に応じて、より最適な点火タイミングを実現するデジタル点火方式を採用。これによりスロットル開度の小さい領域での出力を向上させ、低・中速域での優れたコントロール性を実現。卓越した出力特性を発揮します。



RFVC (放射状4バルブ半球型燃焼室) 機構

エンジンには、理想的な燃焼室形状である半球型燃焼室に4つのバルブを放射状に配し、優れた燃焼効率を実現するRFVC (Radial Four Valve Combustion Chamber) 機構を採用しています。

このシステムは、ロッカーアームの垂直の動きをサブロッカーアームを介して方向を変え、斜めに配置されたバルブに対して垂直の力を伝えて作動させるもの。これにより、コンパクトな半球型燃焼室に大径バルブの配置が可能となり、優れた吸・排気効率、高圧縮比、急速燃焼を実現。パワー、およびトルクの向上を達成しています。

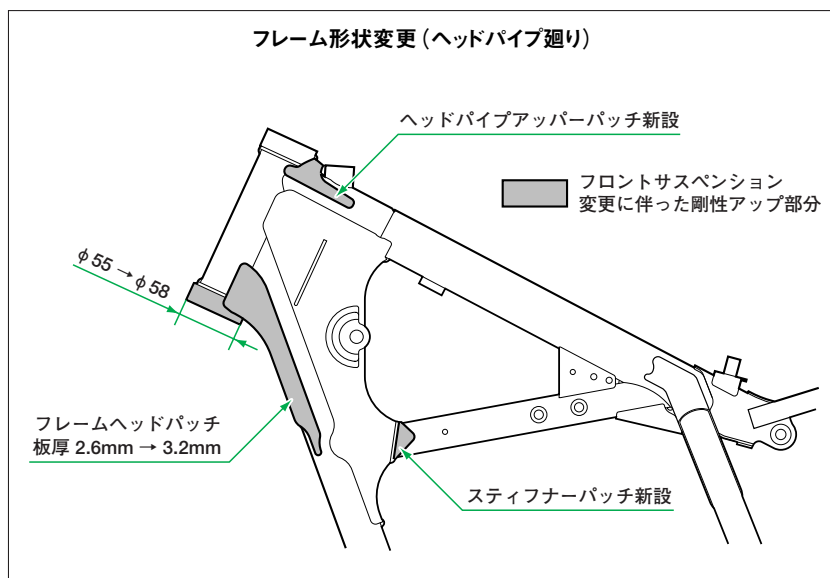


フレーム



フレームは、堅牢で軽量なセミダブルクレードルフレームを踏襲。スイングアームピボットと同軸のエンジンマウントとすることで、シンプルな構造ながらも高度な剛性を備えています。今回はフロントサスペンションの変更による荷重入力の変化を考慮し、ヘッドパイプまわりの剛性アップや、ガゼット類の板厚アップや形状変更などを行い、剛性バランスを最適化。優れた走行安定性にさらなる磨きをかけています。

また、サブフレームは前回モデル同様の着脱式とし、整備性の高い仕様としています。



足まわり

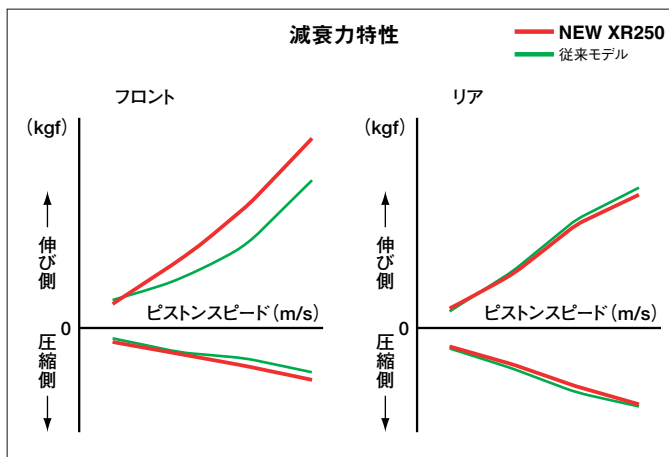


サスペンション

フロントには、今回新たにφ43mm倒立カートリッジタイプ・フォークを採用。サスペンション・ストロークを従来より5mm延長して衝撃吸収性を高めるとともに、操舵系剛性の向上により優れた操縦安定性を獲得しています。また、新たにコンプレッション側のダンピング・アジャスターを装備し、さまざまな路面やライダーの体重に応じて細かな調整を可能にしています。

リアには、φ44mmリザーバータンク一体型ピギーバックタイプクッションを従来モデルに引き続き採用しながらも、細かなショックをより吸収するようなセッティングを施すことで、接地感の向上を図っています。

これらの変更により、オフロードでの衝撃吸収性の向上はもちろん、オンロードでの操縦性や路面追従性も高め、さまざまなシーンでのライディングが楽しめる優れた走行性能を実現しています。

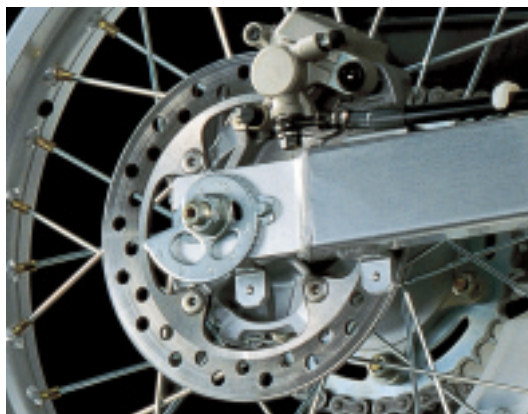


ブレーキ

ブレーキは、フロントφ240mm、リアφ220mmの大型ディスクプレートに、軽量・高剛性キャリパーと焼結パッドを組み合わせた油圧式ディスクブレーキを従来モデルに引き続き採用。オフロード走行に求められる俊敏かつ強力なストッピングパワーを十分に発揮します。



フロントブレーキ



リアブレーキ

その他の特長



新型XR250のスピードメーターには、悪路走行時でも目視しやすいアナログタイプを新採用しています。



ホーンの大型化とリアフレクターの大型化を図っています。



フューエルタンク容量は、従来モデルと同様の9.7ℓ。エンデュロ走行やツーリング、街乗りなどの使い勝手に必要十分な容量を確保しています。また、フューエルタンクキャップは、外観デザインに合わせスリムなタイプを採用しています。



セキュリティ機能として、新型XR250のイグニッションキーシリンダーには強化コンビロックを採用。また、別売のアラームキットが取り付け可能なプレワイヤリングを装備しています。



XR BAJAについて



新型XR BAJAは、新型XR250でも採用したデジタル点火とし、スロットル開度の小さい領域の出力を向上させ、さらに扱いやすい特性としています。その他の基本性能や装備は従来モデルを継承しながら、カラーリングを一新させました。

カラーリングは、全体をブラックとシルバーのツートーンで構成。フェンダーやフューエルタンク、サイドカウルなどのブラックに対し、エンジンやスイングアーム、ホイールなどメタルパーツのシルバーのコントラストが、上品で落ち着いた雰囲気を醸し出しています。シートは今回のカラーリングを象徴するように、ブラックとシルバーのツートーン。フューエルタンクには、Hondaウイングマークの一部を思わせるグラフィックが施され、赤く精悍に縁取られた「XR BAJA」のロゴとともに、内なる闘志が垣間見えるようなデザインとしています。



●車体色：ブラック×ニンバスグレーメタリック

なお、新型XR250同様、セキュリティー機能として別売のアラームキットが取り付け可能なプレワイヤリングを装備しています。

足まわり



機種		XR250	XR BAJA
型式		ホンダ・BA-MD30	
全長(m)		2.175	2.140
全幅(m)		0.805	0.820
全高(m)		1.190	1.220
軸距(m)		1.425	1.420
最低地上高(m)		0.285	0.260
シート高(m)		0.875	0.860
車両重量(kg)		133	137
乾燥重量(kg)		119	
乗車定員(人)		2	
燃料消費率(km/ℓ)		40.0(60km/h定地走行テスト値)	
最小回転半径(m)		2.2	2.1
エンジン型式・種類		MD17E・空冷4ストロークOHC4バルブ単気筒	
総排気量(cm ³)		249	
内径×行程(mm)		73.0×59.5	
圧縮比		9.3	
最高出力(kW[PS]/rpm)		21[28]/8,000	
最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)		25[2.6]/7,000	
キャブレター型式		VE88	
始動方式		セルフ式	
点火装置形式		CDI式バッテリー点火	
潤滑方式		圧送式(ドライサンプ式)	
燃料タンク容量(ℓ)		9.7	14
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	
変速比	1速	2.769	
	2速	1.882	
	3速	1.380	
	4速	1.083	
	5速	0.923	
	6速	0.814	
減速比(1次/2次)		3.100/3.076	
キャスト角(度)		26° 30'	26° 25'
トレール量(mm)		105	99
タイヤ	前	3.00-21 51P	
	後	4.60-18 63P	
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク	
	後	油圧式ディスク	
懸架方式	前	テレスコピック式	
	後	スイングアーム式(プロリンク)	
フレーム形式		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数値 ■製造事業者/本田技研工業株式会社