

はじめに (1)**CRF250L**

Hondaは、1972年に本格的な4ストロークオフロード車としてSL250S(北米名:XL250)を発売し、オフロードエントリー層に向けてはXR75を北米にて発売しました。’78年には、並居るオフロードマシンが2ストロークを採用するなか、オフロード性能を飛躍的に向上させるとともにオンロードでの使い勝手を考慮した「XL250S」を日本で発売しました。

同モデルは、日本国内のオフロードバイクブームのさきがけになるとともに、北米ではXR80/185/500のXRシリーズの中核となる「XR250」として、今日の4ストローク・デュアルパーパスモデルの 카테고리を確立し、それまで一般に馴染みの薄かったオフロード走行を身近にすることに大きく貢献しました。

Hondaは、常に「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でも快適に」という基本コンセプトを継承し、オフロードに限らずオンロード走行も同時に楽しめるモーターサイクルの具現化を目指し、開発に力を注いできました。

一方、モトクロス競技用では、1972年に発売されたエルシノアCR250Mをスタートに、2004年のCR125R、2005年のCR250Rの生産終了まで、約30年間にわたり2ストロークのモトクロッサーを生産しましたが、グローバルな環境対応の一環である4ストロークへの転換を図ってきました。レースレギュレーションも2000年より全世界的に改定され、125ccクラスには4ストロークで排気量の上限が250ccまで、同じく250ccクラスは450ccまでのマシンが参戦可能となりました。

この変化を受け、4ストローク250ccマシンの開発に着手し、2002年には世界に先駆け日本の全日本モトクロス選手権にプロトタイプで参戦し優勝を果たすなど、優れた戦闘力を実証。2003年にはアメリカで「CRF250R」として発売しました。このCRF250Rは、4ストローク250ccならではの扱いやすさと優れたトラクション性能などにより、幅広いユーザーにモトクロスを楽しんでいただくとともに、同年にはエンデューロレース向けにセルフスターターや大型のフューエルタンク、トリップメーターなどの専用装備を採用した「CRF250X」を発売し、幅広いオフロードレースユースに対応してきました。

このように、現在に至るまで「CRF」シリーズはモトクロッサーならびにエンデューロマシンの頂点モデルとして位置づけられています。