

世界中で盛んなモトクロスレースでは、現在4ストロークエンジンを搭載したモデルが主流となっています。Hondaは2004年モデルとして、CRF250Rを発売以来、好評をいただいています。CRF250Rは常に、ライダーを勝利に導く最適なハードを提供し続けることを開発目的とし、進化させ続けてきました。

2004年モデルとして発売したCRF250Rは、独創のOHCユニカムバルブエンジンと1997年モデルCR250R以来熟成を重ねてきたアルミツインチューブフレームの組み合わせで、扱いやすいながらも高い性能を発揮するマシンとなりました。2006年モデルではエンジン出力特性と操縦安定性や車体安定性、トラクション性能の大幅な向上を実現するために「デュアルマフラー」を採用し、2008年モデルでは高次元の操縦安定性を実現するために「Honda プログレッシブ ステアリング ダンパー」を採用しました。2010年モデルでは電子制御燃料噴射装置(PGM-FI[※])を採用、オフロードでの過酷な使用状況下でも安定した燃焼を実現し、大幅な性能アップを果たしました。また、開発に当たっては全日本モトクロスでのポテンシャル検証も行っており、今シーズンもチームHRCのワークスマシンのベースとして採用し、ポテンシャルの検証を行いながら、性能のレベルアップを図ってきました。

このようにCRF250Rは常にライダーを勝利に結びつける最適なハードは何かということを徹底的に追求するため、あらゆる技術の検証を行っています。ライダーの勝利のための最適なハードを追求する中で、もっとも効率の良いエンジンパワーの伝え方、路面への接地感やトラクションとはどういうものか、コーナーを素早く脱出できる操りやすさとはどういうものかを徹底的に検証してきました。その結果、爆発的な絶対出力や、高い剛性の車体をもつコンペティションマシンの速さの中に、いかに扱いやすさを併せ持たせるかということが、マシンの戦闘力への重要な要素になるという考えに至っています。

これはHondaのコンペティションモデルに共通する思想であり、ライダーがコンペティターや自分自身との戦いに集中することを促します。初めてCRF250Rを駆るライダーからプロのトップライダーまで、あらゆるライダーへ大きなアドバンテージをもたらします。2013年AMAスーパークロスライツ・イーストチャンピオンのWil Hahn(ウィル・ハーン)選手(GEICO Honda)も2014年モデルCRF250Rの性能を高評価。「すでに最高のマシンがさらに良くなった」とコメントしており、開発の方向性が正しかったと確信しております。

2014年モデルCRF250Rの圧倒的な性能は、世界中のモトクロスレースで活躍する多くのライダーに勝利の喜びをもたらすことを願っています。 ※PGM-FI(Programmed Fuel Injection System)は、Hondaの登録商標です

株式会社本田技術研究所 二輪R&Dセンター
オフカテゴリー 開発責任者

YUICHI KATO

加藤 勇一

