

エンジンチューンとリヤディスクブレーキで ひとクラス上の走りをゲット!



CRF230F HYBRID ver.

ホンダXRのチューニングでおなじみのガレージ・ハイブリットが、日本人にジャストサイズのCRF230Fをスーパースポーツへとモディファイした。パンチをきかせたエンジンチューンに、待望のリヤディスクブレーキ化を施したマシンの実力はどれほどのものなのか? 東福寺保雄のインプレッションでお伝えしよう

コーナー出口でフロントアップ! こうした遊びも、エンジンパワーが増したCRF230Fハイブリット仕様なら可能。チューニングコンセプトどおり「元気印」のマシンに生まれ変わった

レイバイクとして日本人にジャストサイズといわれながら、残念なこと国内販売されていないCRF230Fを、XRカスタムでおなじみの「ガレージ・ハイブリット」が逆輸入。元気がよく遊べるようにとオーナーの金子氏がチューンした。

「コストを抑えるためか、CRF230Fのリヤブレーキはドラム。それじゃと、理想どおりにディスクブレーキ仕様カスタムしました」とは金子氏。

「リヤのディスクプレートからハブ、キャリアまで、すべてXR250Rのものを使用。スイングアームを加工したり、キャリアステーを新設したりと手間はかかりましたが、純正部品を使用しているので、性能は確かです」と言う。

「エンジンにパンチがほしかったので、オーバーサイズのピストンを入れ、カムシャフトはオールラウンドタイプに交換。これに合わせて、キャブのセッティングを出している。細かいところは、クランクバランス&芯出し、さらにはインテークマニホールドの加工やポート形状の変更を施してある」と金子氏。

「パワーがあつて、おもしろいですね」と話すのはインプレッションを担当してくれた東福寺保雄氏。



コンパクトなボディは、ライダーに騎行感を与えないもの。日本のヒギナーライダーには、ジャストサイズといえるだろう

'05 Special Machine Impression



エンジンにはオーバーサイズのピストンやオールラウンド仕様のカムを組み込むなど、さまざまな手が加えられパワーアップしている



エンジンチューンに合わせて、キャブのセッティングも変更。今回はどちらかといえば、中高速でパワーの出るセッティングになっていた



フロントリムはXR250Rのフラックのものに交換。マシン全高が引き締まって見える。フロントサスは、新たなチューニング・テーマの中心になった



ステアをサブフレーム部に増設し、ブレーキオイルタンクを装着。カバーに隠れているので外からは見えないが、ステアの溶接部の美しさと完成度は高い



マスターリンクを装着する。ステアを増設し、さらにブレーキペダルをディスクタイプに変更している。かなりの手間だったが、仕上がりがいい



フロントと同じように、リヤもXR250Rのフラックに交換。サイズが180から215にアップし、装着できるタイヤのバリエーションも広がった



CRF230Fのオーナーたちは、この仕様での走感を望んでいる。ただし、純正部品を使用しているだけに、ブレーキタッチも扱い慣れた感じで違和感はない



スイングアームにキャリアベースのテリを装着し、XR250Rのキャリアを装着している。まるで最初からついていたような美しい仕上がりだ



リヤのハブはXR250Rのものを使用。これらを中心に構成すれば、CRF230Fのリヤブレーキのディスクも比較的安価で可能。とは金子氏