



金子幹典
本誌主催、日本一王座決定戦にて、3年連続4ストクラス優勝をほたす名テューナー。ガレージ・ハイブリット代表



小田桐昭蔵
インブレはあじみ、昭ちゃんこと小田桐昭蔵、HRC、スキワークスでの熱い走り、鋭くマシンにメスをいれる



XR250R HYBRID SPL

'94XR

ファイナルステージ

最終進化!

10年もの間、正常進化を積み重ねた'94XRとME06。もしも、このマシンが更なる進化を遂げたなら、一体どんなマシンになっただろうか。本年早春、その素晴らしき進化をもって、華麗なるデビューを果たしたME08とは異なるもうひとつのカタチ。数々のXRを調律してきたハイブリットが、脈々と続いた伝統に新しき血を注ぐ!

試乗/小田桐昭蔵 解説/松本充治 撮影/向後一宏
問い合わせ/ガレージ・ハイブリット 0282-62-4799

BACK OFF
SPL machine
IMPRESSION

いける。フロントから進入していても、こわくないね。また、斜めのキャップなどでもフロントがすぐわかるような感じがなく、全体の剛性感もある。これは、XRに比べてインナーチューブのパイプ径が太いこと、ハンドルブラケットをステアリングシステムと交換したことが効いているようだ。ニューDRのフロントサスは、5月号の対決企画でもいったように、ひじょうにしなやかで、かつコシがあり、いわゆるクロードコースではレーサー並みの走りが出来るくらいの内容。それに対して、XRのサスは伝統的にソフトな味付けで、それがガレ場やマディ、あるいはワッズといった場面では、非常に優れた追随性を発揮していた反面、コースなどでのハイペースな走りになると、ややふんばり感に乏しい一面があった。しかし、このマシンでは、そのあたりの不満が解消されているといっていると思う。フレームとのマッチングが心配だったけど、もともとXRのフレーム自体は、しっかりしたもので、このDRユニットとの相性も、基本的には問題ないようだ。エンジンは、270ccということで、パワー、トルクともに適度に向上していて、かえって乗りやすい。またこれ以上、排気量あげると、耐久性などの面でどうしても問題がでやすくなるから、その意味でも、270cc前後というのは、ベストバランスだと思う。「欲をいえば、リヤサスが、フロントに比べるると、ややハード。もう少し、インシヤルを落とす、逆にダンパーでふんばり感をだしながら、全体ではストローク感を演出しているけれど、更にしなやかで4ストにはマッチしたフィーリングになると思う。エンジンも、もう少し全域でのフラットな特性をねらっていくほうが、より乗りやすくなるだろう。ただし、全体としては、サスとエンジンの向上で、ノーマルXRに比べれば、かなりハイアペレージで、コースを攻め込めるマシンになっているね。」

MUGEN LIGHT-DR
FRONT-DR
を移植
したME08?

本誌主催のトータル王座決定戦で過去3年連続4ストクラス優勝を果たすなど、XR/XLR系のモディファイに関して定評のある栃木のガレージハイブリット。そのハイブリットが過去の豊富な経験とデータを元に、今回作り上げたのが、このXR250R改'94モデルME06(ハイブリットスペシャル)だ。ちょっと見は、タンクのデカールや前後カロードホイールが目立つ程度で、あえて奇をてらったものはないが、実は、足回りとエンジンには、大幅な変更が加えられている。まず、一見する限りME08(95スーパーXR)のサスペンションに換装されたかに見えるフロントフォークは、実はニューDR250R(!!)のユニットをアッシーで交換。サスペンションも、ノーマルからRSタイチのショウワSPLに変更。これは昨年の王座決定戦優勝マシンにも装備されていたものだ。次にエンジンだが、ハイブリットオリジナルのφ76mmピストンキットにより272ccまでアップした同社ステージ1仕様は、ME08(!!)のヘッド廻りを移植。フライホイールの軽量化を行うと共に、さらにエキゾーストパイプもME08のものに変更。あくまでME06をベースとしながらも、大幅なチューブの組み込みにより文字通りハイブリッド(=混血)マシンの装いを呈している。では、さっそくインプレッションについてみよう。試乗はおなじみ小田桐昭蔵。コースコンディションはドライで良好。「まず、乗ってみた第一印象は、従来のXRに比べると、フロントフォークの良さが光っているね。これは、ME06との比較はもちろん、ME08と比較してもいえることだが、コシとふんばり感があって、今回のコースのような、どちらかというとモトクロスのコースでも、それだけでギャップに突っ込んで