

新設計60度Vツインエンジンを搭載した
シリーズ最新鋭のトラディショナルクルーザー

ヤマハスポーツ『XV250ビラゴ』

新発売について

昭和62年12月

ヤマハ発動機株式会社

当社では、ビラーゴ (Virago) シリーズの最新モデルとして、新設計の60度Vツイン (2気筒) ・ロングストロークエンジンを搭載したヤマハ4サイクルスポーツ『XV250ビラーゴ』を昭和63年1月20日より新発売いたします。

ビラーゴシリーズに共通している深みのある塗装とクロームメッキを多用したトラディショナルな外観、力強い低中速トルクと感性に訴える快い振動・排気音に加えて、軽量・低シート高を追求した設計による扱いやすさと、ロングホイールベースの採用によるワンランク上の車格とを両立させているのが特徴です。

なお『XV250ビラーゴ』には、フラットハンドル仕様とプルバックハンドル仕様の2タイプがあり、ユーザーの好みで選択できます。

記

名 称： ヤマハスポーツ「XV250ビラーゴ (Virago)」

発 売 日： 昭和63年1月20日

標準現金価格： 389,000円

(北海道、沖縄および一部離島を除く)

カラーリング： メルティングブラック

メルティンググリーン

販 売 計 画： 10,000台 (年間、国内)

開発の狙い

アメリカン・テイストの追求から生まれた「XV750ビラーゴ」に続き、“新世代のクルーザーの創造”を目指して昨年発売いたしました「XV400ビラーゴ」は、そのクオリティの高さと都会的なセンスが受けて、好調な売行きを示しています。

引き続き、軽二輪車クラスのモデルをビラーゴシリーズに加えることによって、需要の底辺を広げ、このカテゴリーの市場を確立しようとする意図から『XV250ビラーゴ』の開発を行なったもので、250ccクラスでは初のOHC・Vツインエンジン搭載モデルとなっています。

250ccという排気量のワクを越えて、本物志向のユーザーの期待に添えるよう、クルーザーの伝統に忠実なマシンのつくり込みに努めました。

なおアメリカでは「ルート66」の名称で、この250ccクルーザーの新しいイメージづくりを進めようとしています。

主な特徴

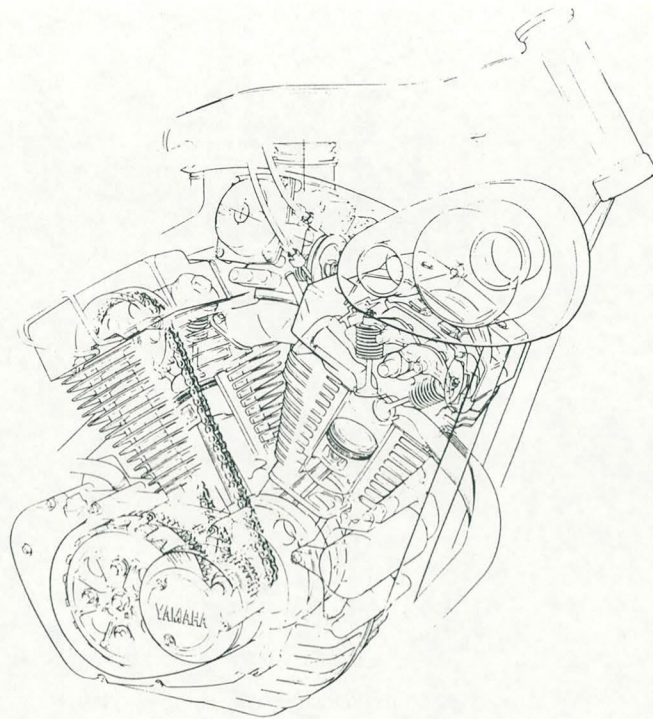
■パワーユニット関係

1. 低中速重視のトルクフルなロングストロークエンジン

新設計の4サイクル・空冷・OHC・248ccのVツインエンジンは、60度と狭く設定されたシリンダー挟み角と49mm×66mmの超ロングストロークによる低中速重視のゆとりあるトルクが特徴で、低中速回転域で扱いやすいばかりでなく、高速回転域でも伸びのあるエンジンとなっています。

このOHCエンジンにはメンテナンスフリーのオート・カムチェーンテンショナーを採用しています。

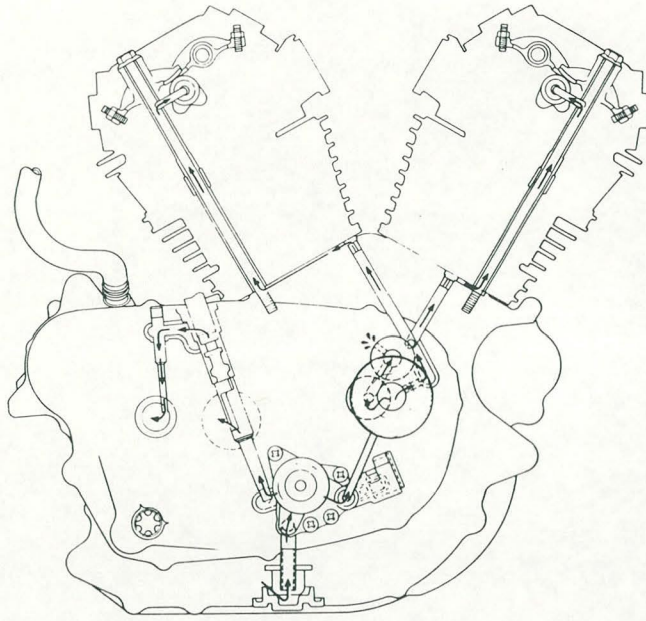
またバフクリヤー仕上げのヘッドカバーをはじめ、エンジンのスタイリングが、このモデルの個性を引き立てています。



2. 強制圧送ウェットサンプ潤滑方式

エンジンの潤滑については、クランクケース下部に設けられたオイル室のオイルをオイルストレーナーで濾過し、トロコイドポンプで汲み上げ、オイルクリーナーエレメントを経て、各部へ圧送する強制圧送式を採用しています。

またコンロッド大端は、クランクシャフトを經由したオイルにより潤滑され、カムシャフトにはオイルクリーナーエレメント、スタッドボルトのオイル通路を經由して潤滑される飛沫潤滑式を併用しました。

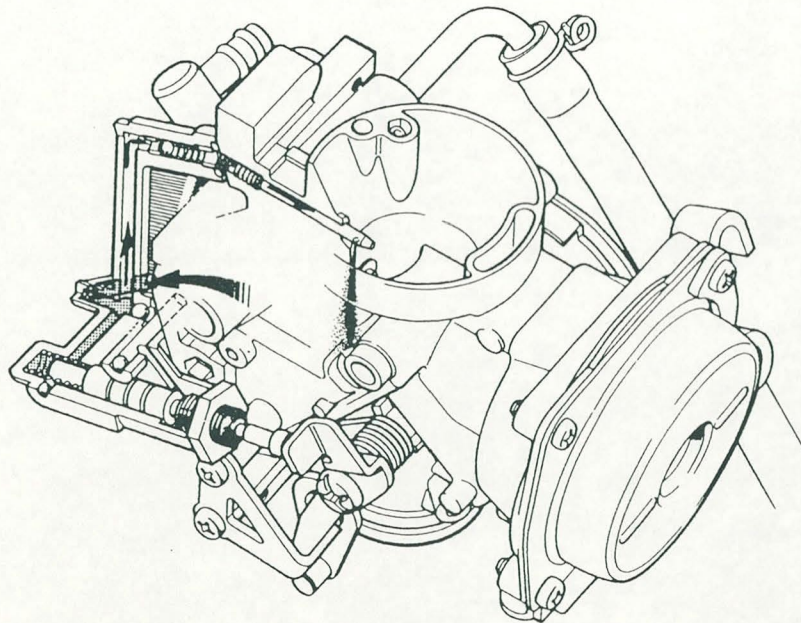


3. 加速ポンプ付ダウンドラフトキャブレター

可変ベンチュリー式のダウンドラフトキャブレターを採用、混合気をスムーズに燃焼室へ送り込み、混合気の充填効率を高めています。

そして、クイックなレスポンスが得られるよう、加速ポンプも採用しています。

またフュエルポンプは、マニホールドの圧力変動を利用してキャブレターに一定の燃料を供給する負圧式フュエルポンプを採用しています。

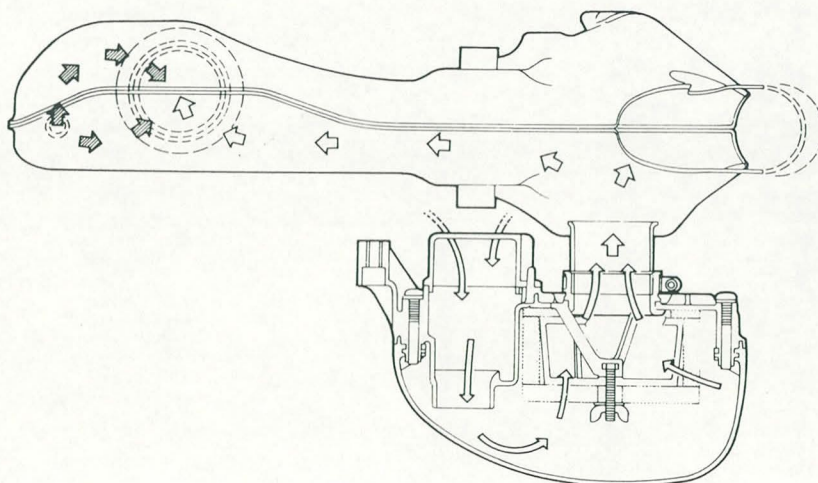


4. フレーム兼用の大容量エアクリナー

メインフレーム内部を吸気通路として活用すると共に、吸気ダクトを組合せた大容量のエアクリナーを採用して、エンジン性能の向上、吸気騒音の低減を図りました。

加速ポンプ付ダウンドラフトキャブレターの効果と相まって、吸気効率とスロットルレスポンスを高めています。

エアクリナーケースカバーにはクロームメッキを施し、商品性を高めました。



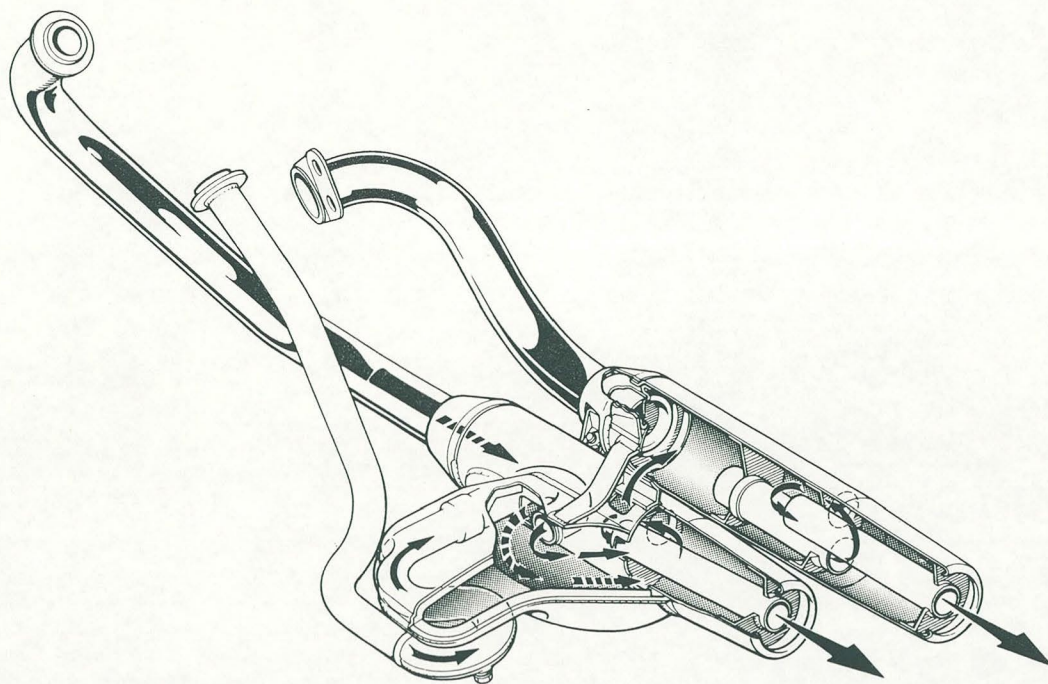
5. クロームメッキのデュアル・テーパードマフラー

排気系では、2本のエキゾーストパイプをチャンバーにまとめ、チャンバー内で排気ガスの流れに干渉効果を持たせると共に、後方シリンダーのエキゾーストパイプを延長することで慣性効果を利用し、前後シリンダーのバランスを図りました。

また多段膨張反転構造のマフラーを採用すると共に、チャンバーと、マフラーに多層（4枚）金網を内貼し、排気騒音を低減させています。

マフラーのデザインは、ビラーゴのテイストを主張するデュアル・テーパードマフラーとし、クロームメッキされた優美で力強いこのマフラーからは、迫力のあるVツ

インサウンドが流れます。



6. マイコン内蔵の新設計デジタル式フルトランジスター点火

点火システムは、低速回転域から高速回転域まで、全回転域にわたって、エンジンの要求にマッチした進角特性を確保するマイクロコンピューター内蔵の新設計デジタル式フルトランジスター点火方式を採用しました。

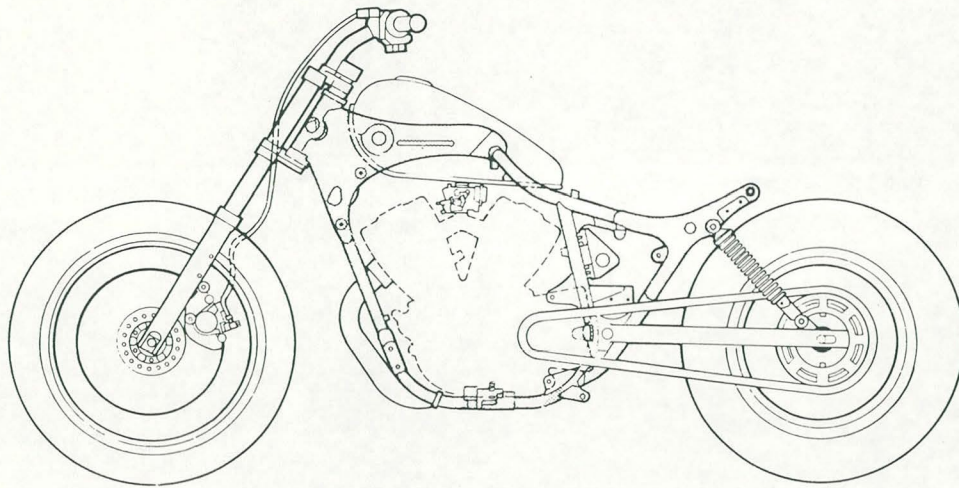
エンジン始動はセルスターター方式です。

■車体関係

1. 軽量で剛性の高い鋼管ダブルクレードルフレーム

大径の鋼管ダブルクレードルフレームには、デザイン的にも美しい曲線を持たせ、Vツインエンジンをより美しく演出すると共に、メインフレームを膨張室として活用

した構成により、軽量かつ高い剛性を実現しています。



2. 造形美を強調する美しい仕上げ

ティアドロップの造形美をさらに高めたフュエルタンクの採用をはじめ、サイドカバーには新開発の超ハイスパークル塗装を施し、ヘッドランプボディなどをクロームメッキするなど、仕上げの美しさがこのモデルの魅力のひとつになっています。

3. ロングサイズのフロントフォーク

『XV250ビラーゴ』のスタイルに合わせ、前傾させたフロントフォークを採用しました。

インナーチューブ径は $\phi 33\text{mm}$ とし、剛性の確保を図ると同時に、キャストを 32 度、トレールを 120mm に設定し、加えてコイルバネ、オイルダンパーの働きにより、すぐれた乗り心地と操縦安定性を両立させています。

4. スプリング荷重5段切替式リヤサスペンション

リヤには、ソフトな乗り心地を実現するスイングアーム懸架方式でスプリング荷重

5段切替式のサスペンションを採用しました。

5. フローティングタイプ・キャリパー装備のフロントディスクブレーキ

フロントブレーキは、18インチのスポークホイールに装着された外径φ267mmの油圧式のシングルディスクブレーキにフローティングタイプのキャリパーを装備し、強力な制動力を発揮します。

リヤブレーキは、15インチのスポークホイールに機械式リーディングトレーリングのドラムブレーキを採用しました。

6. 130/90-15の小径・極太リヤタイヤ

タイヤは、フロントに3.00-18、リヤには130/90-15の小径・極太タイヤを採用しました。

リヤフェンダーは大型のスチール製とし、タイヤとのマッチングを図っています。

7. ハンドルはフラット、プルバックの2仕様を設定

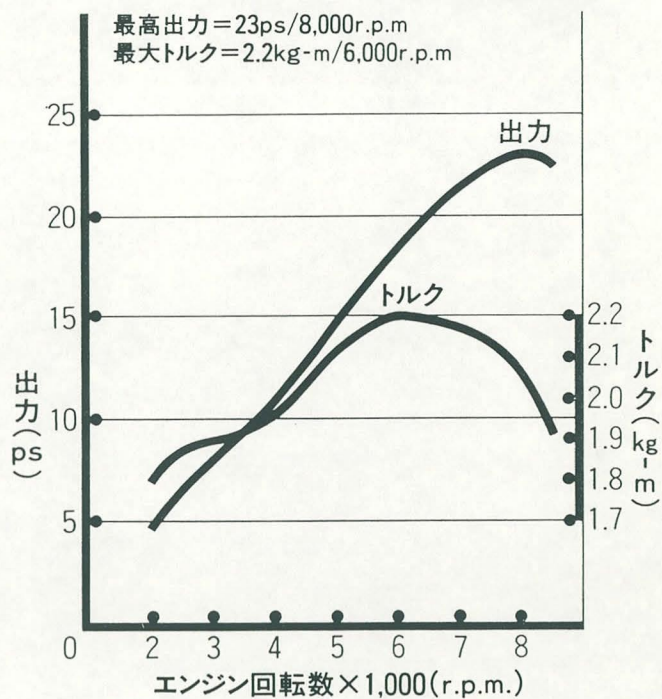
幅広いユーザーニーズに応えるための配慮から、ハンドル形状をフラットタイプとプルバックタイプの2仕様に設定しました。

8. 自由に伸び伸びしたライディングポジション

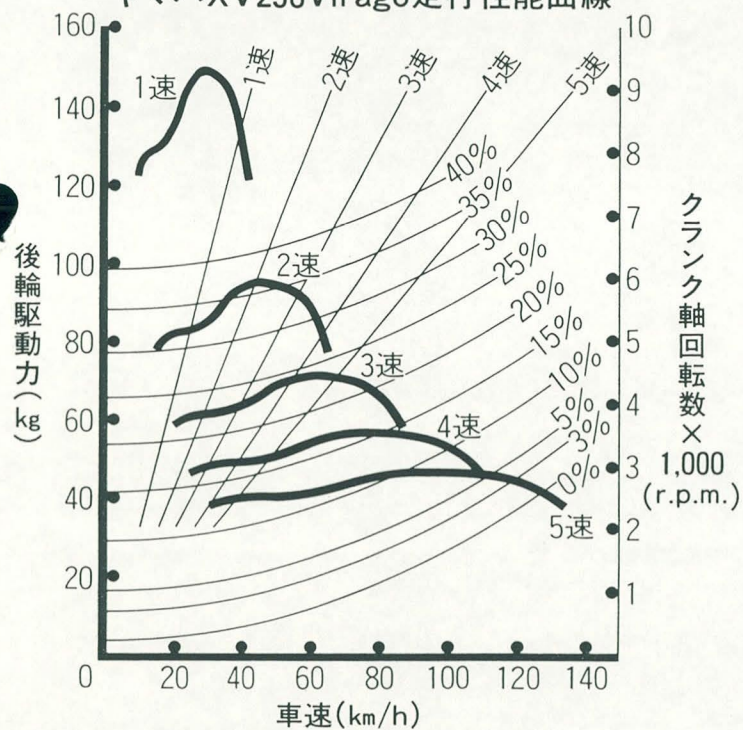
シートは運転者と同乗者用をセパレートに。この低く広い面積を持った快適なシートと、前方に配置されたフットレストにより、ビラーゴの特徴である自由に伸び伸びしたライディングポジションが得られます。

なおハンドルバー、フットレストはラバーマウントとし、エンジンからの振動を低減させ、快適性を増しています。

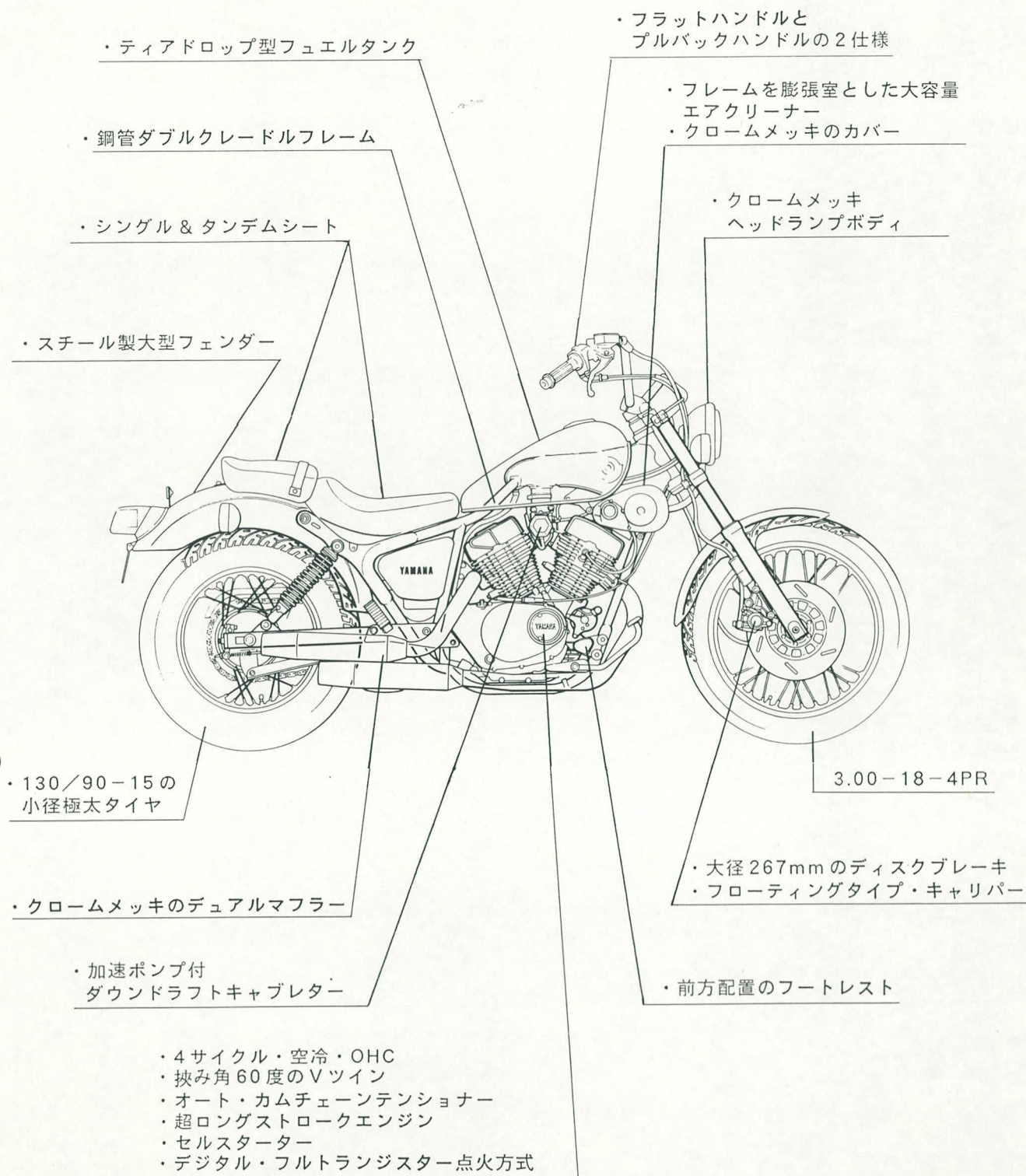
ヤマハXV250Viragoエンジン性能曲線



ヤマハXV250Virago走行性能曲線



ヤマハスポーツ「XV250 ビラーゴ」フィーチャーマップ



・ティアドロップ型フェイエルタンク

・鋼管ダブルクレードルフレーム

・シングル & タンデムシート

・スチール製大型フェンダー

・130/90-15の
小径極太タイヤ

・クロームメッキのデュアルマフラー

・加速ポンプ付
ダウンドラフトキャブレター

・4サイクル・空冷・OHC
・挟み角60度のVツイン
・オート・カムチェーンテンショナー
・超ロングストロークエンジン
・セルスターター
・デジタル・フルトランジスター点火方式

・フラットハンドルと
プルバックハンドルの2仕様

・フレームを膨張室とした大容量
エアクリナー
・クロームメッキのカバー

・クロームメッキ
ヘッドランプボディ

3.00-18-4PR

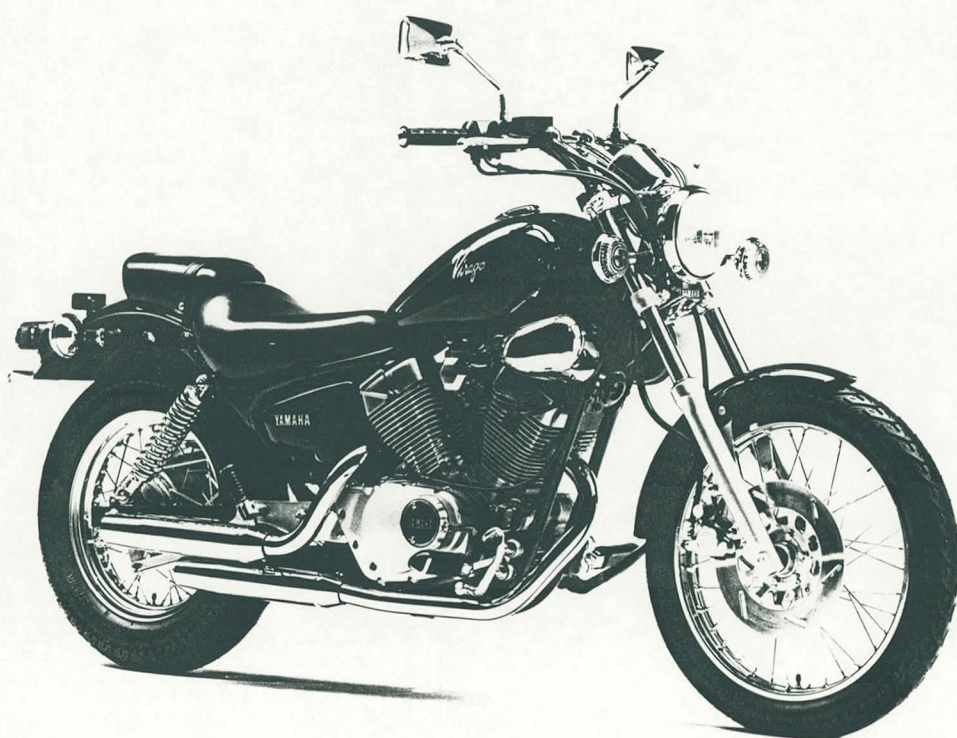
・大径267mmのディスクブレーキ
・フローティングタイプ・キャリパー

・前方配置のフートレスト

ヤマハスポーツ「XV250 ビラーゴ」仕様諸元表

〔 〕内はプルバックハンドル

名 称	XV250 ビラーゴ		動力伝達装置	1 次 減 速 機 構		チェーン、ギヤ	
	型 式	3DM		同 上 減 速 比		72/23	3.130
寸 法 及 重 量		全 長		2190mm	2 次 減 速 機 構		チェーン
	全 幅	725mm〔800mm〕		同 上 減 速 比		45/16	2.812
	全 高	1045mm〔1130mm〕		ク ラ ッ チ 形 式		湿式多板	
	シ ー ト 高	685mm		変 速 機	形 式	常時噛合式前進5段	
	軸 間 距 離	1490mm			操 作 方 法	左足動リターン式	
	最 低 地 上 高	145mm			変 速 比 1 速	37/14	2.642
	乾 燥 重 量	137kg			“ 2 速	32/19	1.684
					“ 3 速	29/23	1.260
		“ 4 速	26/26		1.000		
		“ 5 速	23/28	0.821			
性 能	舗装平坦路燃費	56km/ℓ (50km/h)	フ レ ー ム 形 式		鋼管ダブルクレドル		
	登板能力(tan θ)	θ = 28°	走 行 装 置	キ ャ ス タ ー	32° 00'		
	最小回転半径	2.8m		ト レ ー ル	120mm		
	制動停止距離	14m (50km/h)		タイヤサイズ	前	3.00-18-4PR	
原 動 機	原 動 機 種 類	4サイクル・空冷・OHC	制 動 装 置	形 式	前	油圧式シングルディスク	
	気筒数配列	V型2気筒		後	ドラム(リーディングトレーリング)		
	排 気 量	248cc	ブ レ ー キ 有 効 径	前	226mm		
	内 径 × 行 程	49.0mm×66.0mm		後	130mm		
	圧 縮 比	10 : 1	装 懸 置 架	懸 架 方 式	前	テレスコピック	
	最 高 出 力	23ps/8000rpm		後	スイングアーム		
	最 大 ト ル ク	2.2kg-m/6000rpm	緩 衝 装 置	緩 衝 方 式	前	オイルダンパー、コイルスプリング	
	始 動 方 式	セル式		後	オイルダンパー、コイルスプリング		
	潤 滑 方 式	強制圧送ウエットサンプ	ホ ト イ ー ル	前	140mm		
	オ イ ル 容 量	1.8 ℓ		後	100mm		
燃 料 装 置	エレメント種類	湿式ウレタンフォーム	灯 火 及 照 明	ヘッドランプバルブ種類	ハロゲンランプ		
	燃料タンク容量	9.5 ℓ		ヘッドランプ	12V60W/55W		
	キャブレター型式	BDS26		マーカーランプ	12V 3.4W		
				テールランプ	12V 5W		
				ストップランプ	12V 21W		
				フラッシャーランプ	12V 21W×4		
電 気 装 置	点火方式	フルトランジスター	メ ー タ ー 照 明	ニュートラル	12V 3W		
	点火プラグ型式	C5HSA U16FS-U C6HSA U20FS-U C7HSA U22FS-U		フラッシャー	12V 3W		
	バッテリー容量	12V10Ah (10h)		ハイビーム	12V 1.7W		
	バッテリー型式	GM10-3A-2		速度警告	12V 3W		
			装 着	速度計			



ヤマハスポーツ「XV250ビラーゴ」
フラットハンドル