

空冷Vツインエンジン搭載のトラディショナルモデル

ヤマハスポーツ「SRV250」

新発売について

1992年3月

**ヤマハ発動機株式会社**

本社広報室 ● 〒438 静岡県磐田市新貝2500  
東京広報課 ● 〒104 東京都中央区銀座

TEL. 0538  
TEL. 03 (

FAX. 0538  
FAX. 03

人に、地球にやさしく走ろう



当社では、空冷・4サイクル・OHC・60度V型2気筒248ccエンジンを高張力鋼管ダブルクレードルフレームに搭載するトラディショナルモデル、ヤマハスポーツ『SRV250』を'92年4月25日より新発売いたします。

『SRV250』は、“時代にこびないトラディショナルVツイン”をキーワードに新開発にあたったモデルです。開発にあたっては①クオリティ感あふれる外観処理、②低中速での軽快感と高速域でのスポーツ感を両立するパワーフィーリング、③ハンドリングや乗り心地を含めた総合的な快適性の追及、などを主眼として行ない、パーツそれぞれの造形を強調した車体の造り込みや新感覚の走行フィーリングなどを具現化させています。

## 記

名 称 : ヤマハスポーツ『SRV250』

発 売 日 : 1992年4月25日

メーカー希望小売価格 : 449,000円

(北海道、沖縄および一部離島を除く)

※価格には、保険料、税金(含消費税)、登録に伴う諸費用は含まれません。

カラーリング : ダークシアンメタリック2、ダークパープリッシュブルーメタリック2、エンプレス マルーン

販 売 計 画 : 8,000台(年間、国内)

## 開 発 の 狙 い

250cc スポーツ市場は、ここ数年、年間15～20万台の需要の中で推移していますが、この中でいわゆる「ネイキッドモデル」の人気上昇ぶりはここ1～2年の新しい傾向となっています。年間移動累計でみた昨'91年の需要も、ヤマハスポーツ『SRX250』『ZeaL』『R1-Z』などを含めた「ネイキッドモデル」がトータルで4万台を越え、今やこのジャンルはオフロードスポーツのジャンルとあわせ、250cc（軽二輪）スポーツ市場の2本柱と呼べるまでに成長しています。

こうした「ネイキッドモデル」人気は、クォーターマシンのもつジャストフィットのスポーツ性や日常生活のパートナーとしての経済性の良さが、改めてユーザーから見直されつつあることの実証と言えましょう。

これまで様々なテイスティモデルを提唱してきたヤマハでは、こうした状況の中で、“時代にこびないトラディショナルモデル”を250ccクラスに新しく提唱し、大人の良い趣味としてのモーターサイクルライフを広汎に提案することを狙いとして『SRV250』の開発にあたりました。

具体的には「伝統美溢れる小粋でお洒落なクォーター」を商品として具現化させながら、この中に、心地良く、しかも元気な走行フィーリングを満喫できるパフォーマンスと磨き甲斐ある車体の作り込みなどを達成。“走る、曲がる、止まる”だけではなく、モーターサイクルの様々な楽しみ方を体験できる個性的モデルに仕上がっています。

## 主 な 特 徴

### ■エンジン関係

#### 1. スリム & コンパクトな挟角 60 度空冷 V ツインエンジン

搭載する挟角 60 度空冷 V ツインエンジンは、ヤマハスポーツ「XV250 ビラーゴ」に採用の V 型 2 気筒エンジンをベースに、吸排気系及び外観を一新し、トラディショナルモデルにふさわしい性能を具現化させたパワーユニットです。

最高出力は 27ps/8,500rpm、最大トルクは 2.5kg-m/6,500rpm の設定とし、ボア 49.0mm×ストローク 66.0mm のロングストロークエンジンならではの低中速域の気持ち良いトルク感を生かしながら、あわせて高速域での軽快なレスポンスを両立させ、心地良い走行フィーリングを約束します。

#### 2. 26mm 径ツインキャブレター等の採用

とくに吸排気系については、① 26mm 径ダウンドラフト吸気のツインキャブレターの採用、②吸排気系の最適化、③吸気ポートの最適化、④バルブ開度のワイド化など多岐に渡るニューフィーチャーを織り込み、中低速域でのメリハリと高速域での好レスポンスを実現しています。またこうした基本性能の達成とあわせ、強度アップを図ったピストン、コンロッド、クランクを新たに採用し、耐久性と信頼性を確保しました。

#### 3. 歯切れの良い排気音を実現する新設計マフラー

排気系には新設計の多段膨張反転式マフラーを採用、左右マフラーの中央部をパイプで連結させ、優れた排気性能と排気騒音の低減を図りました。さらに、マフラー後端部にもメッキを施し、この部分をトランペット形状に成形して歯切れ良い排気サウンドを実現しています。

#### 4. デジタル式フルトランジスター点火方式の採用

エンジンの全回転域にわたり最適な点火時期をマイコンで制御するデジタル式フルトランジスター点火方式を採用しています。

#### 5. Vツイン初、オーソゴナルエンジンマウント方式の採用

250ccVツインエンジンならではの心地良い走行フィーリングを実現するキーポイントになっているのが、Vツイン初のオーソゴナルエンジンマウント方式の採用です。コンピューター解析によりフレームへのエンジンマウント位置とラバーの選定を行なうヤマハ独自のこのオーソゴナルエンジンマウント方式は、ライダーに伝わる体感振動の大幅な減少と、エンジンの心地良い鼓動の強調をあわせて実現。その結果、振動が少なく鼓動を体感できる新しい感覚の走行フィーリングを実現しています。

## ■車体関係

### 1. 高張力鋼管ダブルクレードルフレームの採用

フレームには大径高張力鋼管ダブルクレードルフレームを採用、必要かつ十分な剛性と強度を確保して、優れた操縦安定性を引き出すとともに、トラディショナルな外観スタイルを演出しています。

### 2. 電着 + 静電塗装によるクオリティ感を強調したフレーム & リヤアーム

このダブルクレードルフレームとともに、前後フェンダー、フューエルタンク、サイドカバー、アルミ鋳造フットレストブラケットは、すべて統一した車体基本色を採用。とくに、フレームとリヤアームについては電着 + 静電塗装を施し、優れた耐蝕性能を実現させています。

### 3. コンベンショナルタイプのリアサスペンション

フロントフォークは大径インナーチューブを備えたエア併用タイプで、ワングラス上の性能を実現させました。

リアサスペンションはトラディショナル感を味わえるコンベンショナルな2本タイプで、複筒式ダンパーにコイルスプリングの組合せにより、タンデム走行時にも十分対応できる性能を確保。またリアサスペンションは、イニシャル調整が可能です。

### 4. 前後18インチタイヤの設定

フロントには90/90-18インチ、リアには110/90-18インチのバイアスタイヤを採用しています。アルミリムとのコンビネーションにより、しっとりした乗り味と軽快でニュートラルな操縦フィーリングを実現させました。

## 5. フロントに異径2ポットキャリパー装着ブレーキを採用

フロントブレーキには外径φ282mmディスクをマウント。これに異径2ポットキャリパーを装着させました。優れた制動力とコントロールのしやすさ、フィーリングの良さが特徴です。

リアブレーキにはトラディショナルなドラムブレーキを採用しています。

## 6. 快適な走行を支える自由度の高いライディングポジション

長距離ツーリングからスポーツ感を楽しむライディングまで、様々な用途に対し自由度の高いライディングポジションを設定しています。

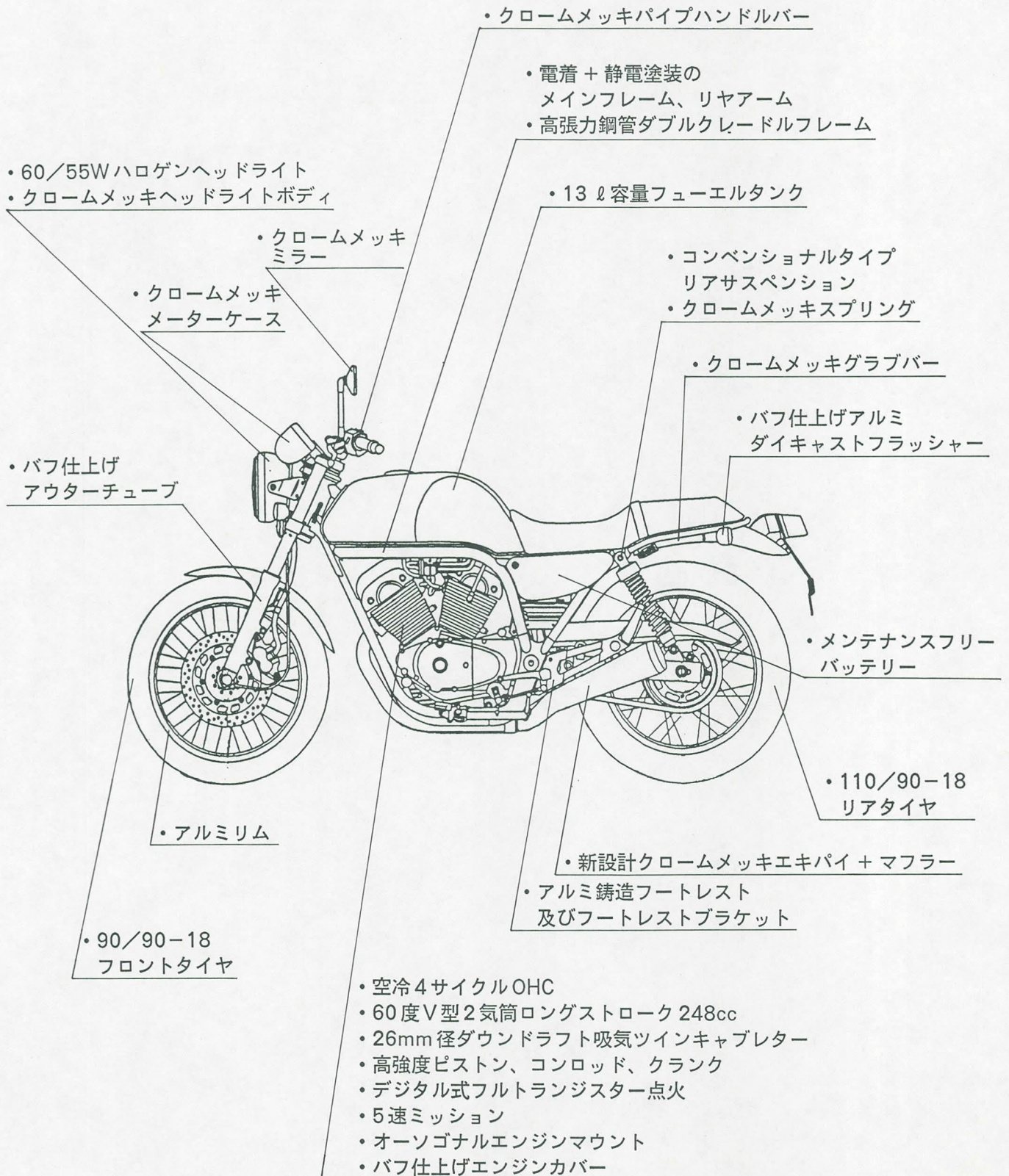
## 7. パーツそれぞれの個性を主張するバフ仕上げ、クロームメッキ仕上げ

エンジンカバー類、フロントフォークアウターチューブ、フラッシャー、リム等のアルミ製パーツについてはバフ仕上げの上にクリア塗装を施し、パーツひとつひとつの質感を強調させています。

さらに、メーターケース、ヘッドライトボディー、ハンドルバー、ミラー、リアクッション、グラブバー、マフラーについてはクロームメッキ仕上げとし、それぞれの個性を主張させています。

その他、ハンドルのスイッチボックスやボルトオンタイプのテールライト、そして各ボルト1本1本の仕様に到るまで、それぞれのパーツが単独でも素材感を主張できるエレメンタリズムに徹した造り込みを施しています。

## ヤマハスポーツ『SRV250』フィーチャーマップ



- 60/55Wハロゲンヘッドライト
- クロームメッキヘッドライトボディ

- クロームメッキミラー

- クロームメッキメーターケース

- バフ仕上げアウターチューブ

- アルミリム

- 90/90-18フロントタイヤ

- クロームメッキパイプハンドルバー

- 電着 + 静電塗装のメインフレーム、リヤアーム
- 高張力鋼管ダブルクレードルフレーム

- 13ℓ容量フューエルタンク

- コンベンショナルタイプリアサスペンション
- クロームメッキスプリング

- クロームメッキグラブバー

- バフ仕上げアルミダイキャストフラッシャー

- メンテナンスフリーバッテリー

- 110/90-18リアタイヤ

- 新設計クロームメッキエキパイ + マフラー

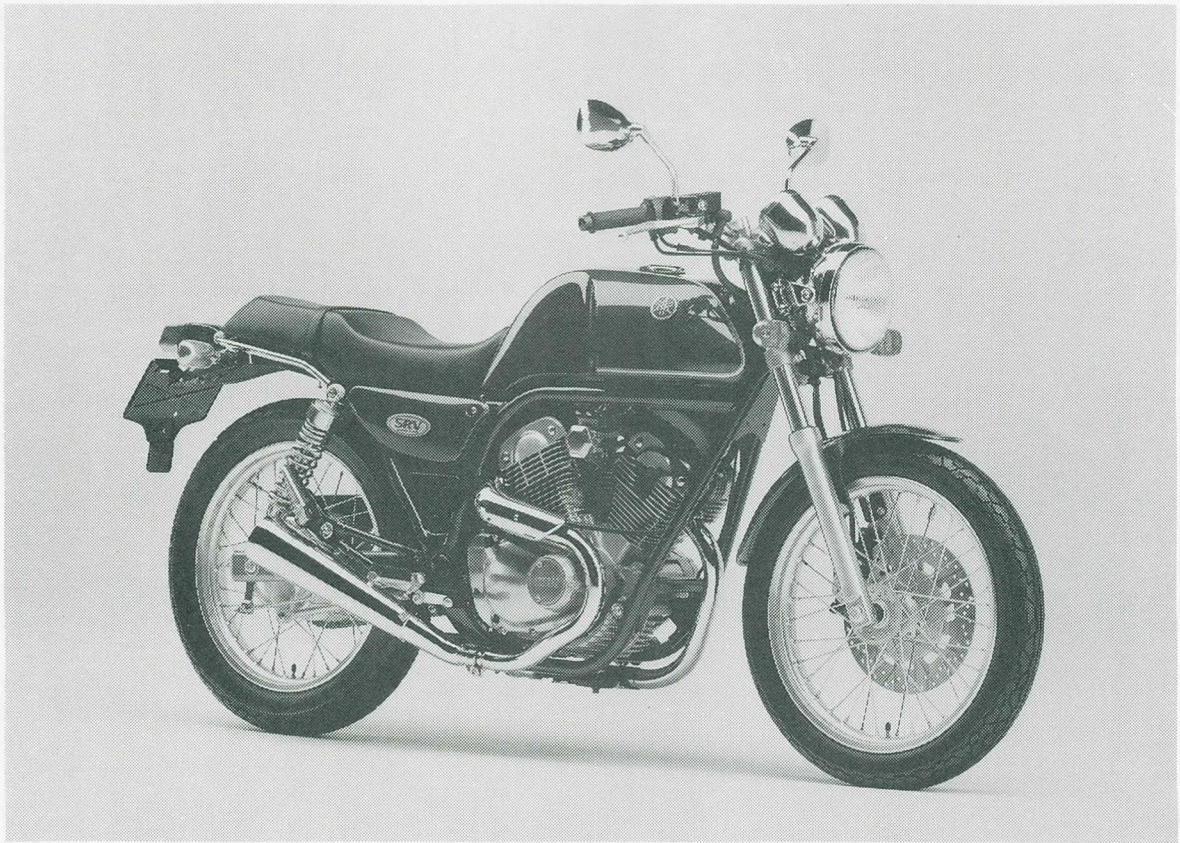
- アルミ鑄造フートレスト及びフートレストブラケット

- 空冷4サイクルOHC
- 60度V型2気筒ロングストローク248cc
- 26mm径ダウンドラフト吸気ツインキャブレター
- 高強度ピストン、コンロッド、クランク
- デジタル式フルトランジスター点火
- 5速ミッション
- オーソゴナルエンジンマウント
- バフ仕上げエンジンカバー



## ヤマハスポーツ『SRV250』仕様諸元

名称及型式	名 称	ヤマハ「SRV250」	動力伝達装置	1次減速機構	ギヤ		
	型 式	4DN		同上減速比	72/23	3.130	
寸法及重量	全 長	2095mm		2次減速機構	チェーン		
	全 幅	720mm		同上減速比	44/15	3.000	
	全 高	1055mm		クラッチ形式	湿式多板		
	シート高	760mm		変速機	形 式	常時噛合式前進5段	
	軸間距離	1390mm			操作方法	左足動リターン式	
	最低地上高	140mm			変速比1速	37/14	2.642
	乾燥重量	144kg			“ 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	ダブルクレドル			
	最小回転半径	2.7m	走行装置	キャスト	24° 25'		
	制動停止距離	14m (50km/h)		トレール	95mm		
		タイヤサイズ		前	90/90-18 51S		
			後	110/90-18 61S			
原動機	原動機種類	4サイクル・空冷・SOHC・2バルブ	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	リーディングトレーディング	
	総排気量	248cc	ディスク有効径	前	252mm		
	内径×行程	49.0mm×66.0mm		後	130mm		
	圧縮比	9.8:1	装懸置架	懸架方式	前	テレスコピック	
	最高出力	27ps/8,500rpm			後	スイングアーム	
	最大トルク	2.5kg-m/6,500rpm	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	ガス、オイルダンパー、コイルスプリング	
	潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ		ホイールトラベル	前	140mm	
オイル容量	2.0ℓ	後	100mm				
燃料装置	エレメント種類	不織布	灯火及照明	ヘッドランプバルブ種類	バルブ着脱式(ハロゲン)		
	燃料タンク容量	13ℓ		ヘッドランプ	12V、60/55W		
	キャブレター型式	BDS26×2		テールランプ/ストップランプ	12V、5W/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、バッテリー式	装メータ着	速度計、回転計			
	点火プラグ型式	CR6HSA、CR7HSA、CR8HSA U20FSR-U、U22FFSR-U、 U24FSR-U					
	バッテリー容量	12V 6AH					



ヤマハスポーツ『SRV250』