

タウンユースでの扱い易さを重視した

テイスティスポーツ

ヤマハスポーツ「SRX250」

新発売について

1990年3月

当社では、空冷・4サイクル・DOHC・YDIS 装備のシングルエンジンを高張力鋼管ワイドフレームに搭載するヤマハスポーツ『SRX250』を'90年4月4日より新発売いたします。

『SRX250』は、“250cc ティスティスポーツ” をキーワードに開発にあたったニューモデルで、設計にあたっては市街地走行での群を抜く扱い易さの追求、基本運動性能のハイレベルな達成などを主眼としています。

搭載するエンジンは、中低速域のトルク、レスポンスの向上を図る一方、体感振動を低減させ快適なパワーフィーリングを達成。また車体関係では、SRX400/600 に共通する外観イメージ、前後17インチホイール、前後ディスクブレーキ、12ℓ容量フュエルタンク、ツートンシート、アルミフットレスト等の採用が特徴となっています。

記

名 称 : ヤマハスポーツ『SRX250』

発 売 日 : 1990年4月4日

メーカー希望小売価格 : 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(含む消費税)、登録に伴う諸費用は含まれません。

カ ラ ー リ ン グ : アップルレッド、ブルーイッシュブラック

販 売 計 画 : 5,000台(年間、国内)

開 発 の 狙 い

近年、国内の軽二輪市場、とりわけ4サイクル250ccクラスにおいては、高性能4気筒エンジン搭載のスーパースポーツモデルが強い人気を示していますが、一方においては、250ccならではのプライスパフォーマンスや軽快な扱い易さを求める声も根づよく、しかもそれは幅広いユーザー層からの声として聞かれています。

ヤマハでは'84年、「SRX250」「SRX250F」を市場導入し、250cc市場での新しい需要を開拓してまいりました。軽量・スリム・コンパクトで、なおかつ高い運動性能と軽快なヨーロッパ感覚のスタイルをもったこれらのモデルは、ビギナーからベテランまで幅広いユーザーからの支持を集め、発売以後数年にわたり市場での大きな影響力を維持し、250ccシングルのテイストを具現化したモデルとして評判を得て参りました。

さて、このほど新発売のニュー『SRX250』は、こうした250ccシングルのテイストをそのまま生かしながら、ヤマハの先進技術を随所に投入した最新モデル。カジュアル感覚でモーターサイクルを楽しむユーザー、ビギナーや女性ユーザー、実用性・経済性を重視するユーザーらのニーズに応える設計とした250ccテイスティモデルとなっています。

開発にあたっては、品質感、スポーティ感を重視した外観と、タウンユースでも扱い易い運動性能、操縦安定性の達成を主眼としています。

主 な 特 徴

■ パワーユニット関係

1. 低中速トルクを重視し、良好なレスポンスを達成した空冷・DOHC・4バルブ・シングルエンジン

エンジンは、信頼性の高い空冷・4サイクル・DOHC・Y.D.I.S 装備の4サイクル単気筒で、最高出力28ps/9,000rpm、最大トルク2.4kg-m/7,500rpmを発揮する設定としています。

とくに、カムプロフィールの変更、バルブタイミングの変更、キャブレター口径の変更、セカンダリーキャブレターのダイヤフラム下側の大気開放化などにより、中低速域でのトルク、及びスロットルレスポンスを向上させ、DOHCならではの高速での伸びの良さをそのままに、市街地走行での扱い易い特性を実現しています。

2. すぐれた出力特性と燃費向上に役立つY.D.I.S

吸気系にはヤマハ独創のY.D.I.S（ヤマハ・デュオ・インテーク・システム）を採用し、すぐれた出力特性を発揮すると同時に、実用域での燃費を向上させています。

一对の吸気ポートに、片方はプライマリー、もう一方はセカンダリーのキャブレターをそれぞれ接続させ、低・中速域ではプライマリー側のVMキャブレターが作動し高速域ではセカンダリー側のSUキャブレターも作動して、必要な混合気を供給するシステムです。

とくに、『SRX250』では、低速域でのベンチュリー部の流速を高めて好レスポンスを狙い、キャブレター口径はプライマリー側にφ22mm、セカ

ンダリー側にφ24mmを設定しています。

さらに、セカンダリーキャブレターの下負圧室を大気開放し、ダイヤフラムの作動性を高めフリーピストンの最適な動きを実現。大幅なレスポンス向上を達成しています。

3. 中速トルクの向上と低騒音を実現した2into1大容量マフラー

排気系には2into1の集合マフラーを採用しています。マフラー、チャンバーあわせて5.9ℓの大容量として、とくに中速域でのトルクを向上させています。

マフラーは多段膨張反転式で内壁にはグラスウールを採用し、騒音の低減を図っています。

4. 体感振動を低減させたニュー・エンジン

エンジンにはギヤ駆動の一軸バルンサーを装備。クランク及びバルンサーのバランス量の徹底した見直しにより、エンジン振動はもとより、ライダーの体感振動を低減させています。

■ 車体関係

1. 高張力鋼管ワイドフレーム

フレームには高張力鋼管ダブルクレードルフレームを採用。軽量コンパクトなシングルエンジンの利点を生かし、軽快な印象の小径パイプフレームとしています。

2. 前後17インチホイール、偏平チューブレスタイヤの採用

フロントには2.15幅の中空スポークホイールに90/80-17インチタイヤ、リヤには2.50幅の中空スポークホイールに110/80-17インチタイヤを採用、トータルな軽量化を図り、軽快な操縦安定性を達成しています。

3. 前後ディスクブレーキの採用

フロントに対向ピストンキャリパー装備のφ267mmシングルディスクブレーキを採用しています。大型キャリパー採用により、従来モデルの「SRX250」と比較して約22%の効力アップを図っています。

リヤにも、φ210mmのシングルディスクブレーキと対向ピストンキャリパーを採用しています。

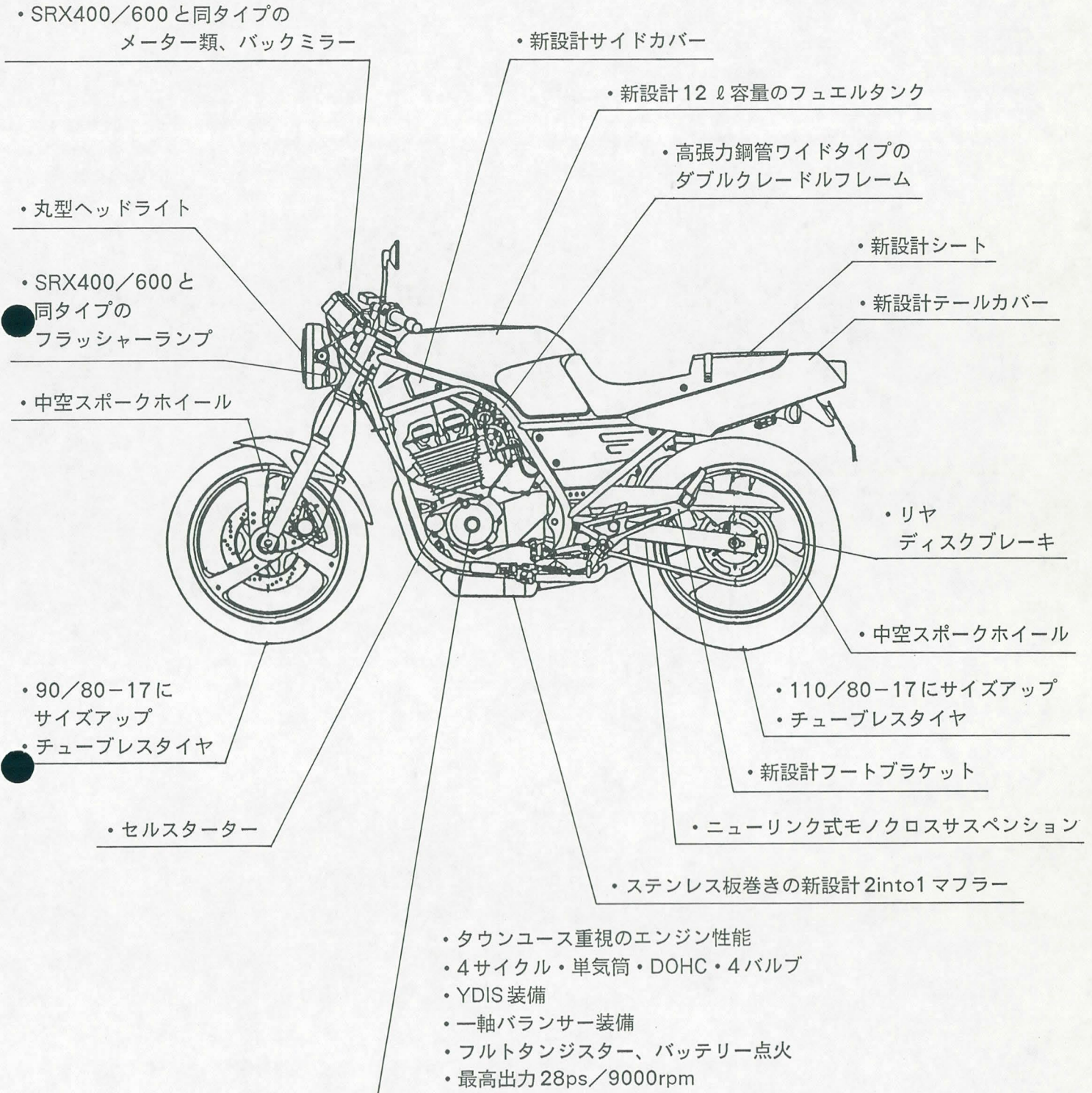
4. SRX400/600と共通イメージの実現

スピードメーター、タコメーター、バックミラー、フラッシャーランプについてはSRX400/600と同タイプを採用。シートはツートンシートとし、これもSRX400/600のイメージに沿ったデザインを施し、トータルとして高級感あるテイスティモデルにふさわしい外観としています。

5. テイスティフィーリングの達成

車体細部の仕上げについても、テイスティモデルにふさわしい仕様としています。アルミ製フラッシュャーボディ、アルミ製フートレストを採用する他、12ℓの大容量フュエルタンクにはエアプレーンタイプのタンクキャップを採用しています。

ヤマハスポーツ『SRX250』フィーチャーマップ



ヤマハ『SRX250』仕様諸元

名称及型式	名 称	ヤマハSRX250	動力伝達装置	1次減速機構	ギヤ	
	型 式	3WP		同上減速比	72/23	3.130
寸法及重量	全 長	1980mm	変速機	2次減速機構	チェーン	
	全 幅	730mm		同上減速比	50/17	2.941
	全 高	1015mm		クラッチ形式	湿式多板	
	シート高	755mm		形 式	常時噛合式前進6段	
	軸間距離	1340mm		操作方法	左足動リターン式	
	最低地上高	155mm		変速比1速	37/15	2.466
	乾燥重量	122kg		“ 2速	29/16	1.812
				“ 3速	30/22	1.363
性能	舗装平坦路燃費	51.0km/ℓ (50km/h)	走行装置	“ 4速	27/25	1.080
	最小回転半径	2.6m		“ 5速	24/27	0.888
	制動停止距離	14.0m (50km/h)		“ 6速	25/32	0.781
原動機	原動機種類	4サイクル・空冷・DOHC・4バルブ	フレーム形式	ダブルクレードル		
	気筒数配列	単気筒		キャスト	26° 30'	
	総排気量	249cc	トレール	94mm		
	内径×行程	73.0mm×59.6mm	タイヤサイズ	前	90/80-17 46S	
	圧縮比	10.0:1		後	110/80-17 57S	
	最高出力	28ps/9000rpm	形式	前	油圧式シングルディスク	
	最大トルク	2.4kg-m/7500rpm		後	油圧式シングルディスク	
	始動方式	セル式	ブレーキ胴径 又は ディスク外径	前	230mm	
	潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ		後	173mm	
エンジンオイル容量	1.6ℓ	懸架方式	前	テレスコピック		
燃料装置	エレメント種類		湿式ウレタンフォーム	後	スイングアーム	
	燃料タンク容量	12ℓ	緩衝方式	前	オイルダンパー、コイルスプリング	
	キャブレター型式	Y22PV		後	オイルダンパー、コイルスプリング	
電気装置	点火方式	フルトランジスター、バッテリー式	ホイールトラベル	前	140mm	
	点火プラグ型式	DR8EA X24ESR-U		後	100mm	
	バッテリー容量	12V、12Ah (10h)	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)	
		ヘッドランプ		12V、60W/55W		
		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		
			装メ 着!	速度計、回転計		



ヤマハスポーツ「SRX250」