

YAMAHA

モーターサイクルに新しいジャンルを開く
軽快な走りの4スト・シングル“ライトスポーツ”

ヤマハ 『SRX250』 『SRX250F』

新発売について

昭和59年6月

ヤマハ発動機株式会社

当社では、モーターサイクルの新しいジャンルを切り開く鮮烈な個性“ライトスポーツ”ヤマハ『SRX250』および『SRX250F』を6月25日より新発売いたします。

これら“ライトスポーツ”は、新しいコンセプトに基づいて開発した、高い運動性能と軽快なヨーロッパ感覚のスタイリングを持つコンビモデルで、『SRX250F』はフレームマウント・ハーフフェアリングを装備しています。

4サイクル単気筒・DOHC・4バルブ・Y.D.I.S 装備の高性能エンジンと、ヤマハのモーターサイクルづくりの基本的姿勢である“軽量・スリム・コンパクトさ”の追求によるシンプルな車体構成で、4サイクル250CCクラス・オンロードモデル最小のパワー・ウェイトレシオを実現。とくに市街地やタイトなワインディングロードでは、2サイクルスーパースポーツやビッグバイクをも凌ぐ軽快で敏しょうな走行性能を発揮する画期的なニューモデルです。

ベテランライダーを満足させる性能に加えて、小型で扱いやすく、足つき性がよいところから、ワイドなニーズに応えられることも大きな特長になっています。

記

名 称 : ヤマハスポーツ「SRX250」
ヤマハスポーツ「SRX250F」

発 売 日 : 昭和59年6月25日

標準現金価格 : 「SRX250」 379,000円
(北海道・沖縄価格は385,000円)
「SRX250F」 395,000円
(北海道・沖縄価格は401,000円)

カラーリング : クォーツシルバー(フレームはウォームシルバー)
ストームレッド()

販売計画 : 15,000台 (年間、国内)

『SRX 250』『SRX 250 F』開発の背景

ユーザーニーズの多様化にともない、クォーターバイクのワイドバリエーション化は目ざましいものがあり、とりわけハイパワーでレーシー志向のハードなモデルの比重が高まっています。

しかし一方では、高性能であっても、運転操作がしやすく、乗りこなしやすいバイクを要望する声も少なくありません。

風のフィーリング、コーナリング感覚、制約のない自由な行動など、モーターサイクルの持つ自由を楽しみたいという人々です。

こうしたニーズは、ライダーのみならず、モーターサイクルに関心を抱く女性や、幅広い年齢の男性にも及んでいます。

『SRX 250』『SRX 250 F』開発の狙い

シングルのスリムさを十二分に生かした軽快な走りの“ライトスポーツ”を目標に開発を進め、ほぼ狙い通りのモデルを完成させることができました。

ヤマハ『SRX 250』および『SRX 250 F』は、ヤマハの最新技術により構成されている4サイクル単気筒エンジンと軽量な車体とをバランスよく組み合わせることによって、扱いやすさと高い走行性能を両立させようとしたものです。

また、スタイリングについても、ファッションや流行に敏感な人々に焦点を合わせた新しいジャンルを創造しようと試みました。

設計上の主なポイントは次の通りです。

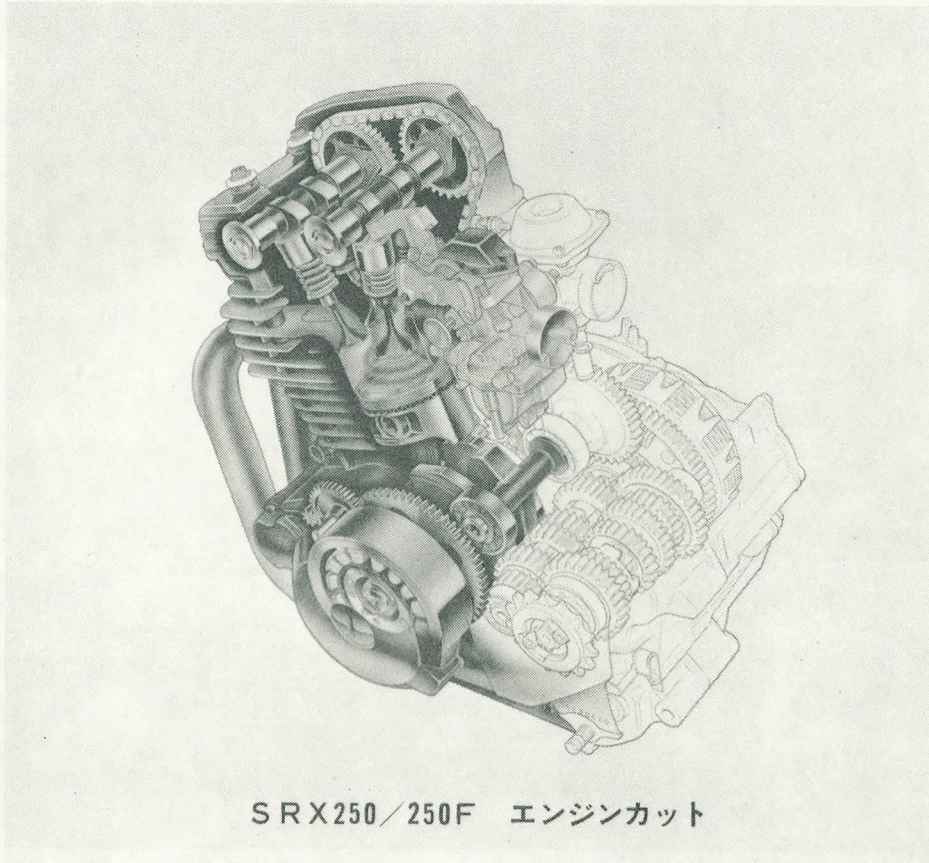
1. オンロード250CCクラス最軽量、ショートホイールベース、スリム、低シート高による高い運動性能。
2. クラス最小のパワーウェイトレシオ。トルキーなパワーフィーリング。

3. 軽快なハンドリング、コーナリングによる乗りやすさ。
4. ファッション性の高いスタイリング。

『SRX 250』『SRX 250 F』の主な特長

1. 高出力型の4サイクル単気筒・DOHC・4バルブエンジン

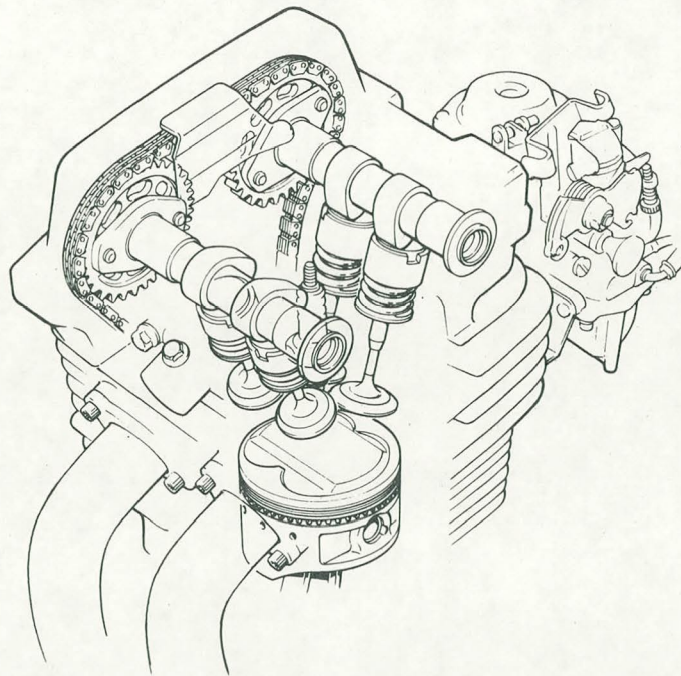
エンジンは、ツインカム・4バルブ・Y.D.I.S 装備の4サイクル単気筒で、最高出力は32 ps / 10,000 rpm。ロードモデルにふさわしい高速型の特性を持たせています。



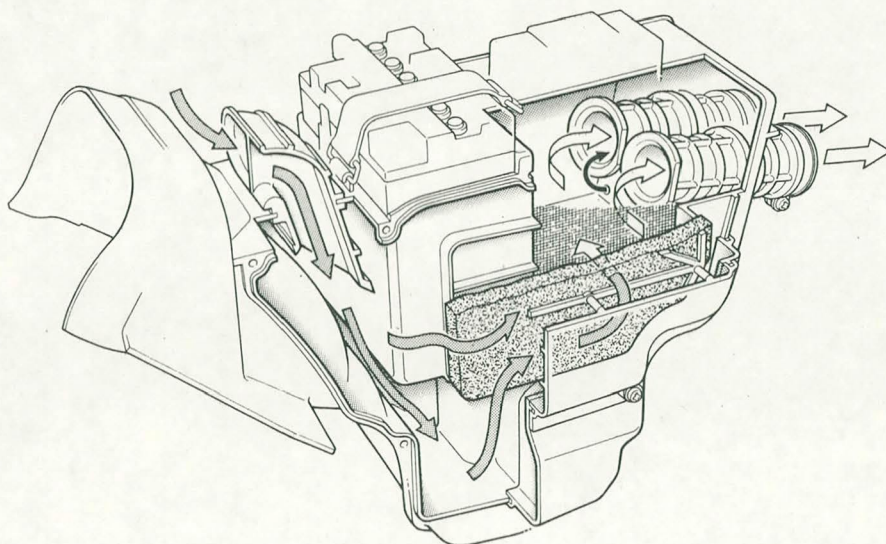
SRX250/250F エンジンカット

すでに同様の構造のエンジンを搭載しているオフロードモデル「XT 250 T」と異なる点は、まず出力の向上と低・中速におけるトルクの増大を図って、キャブレターのメインボアをプライマリ

-側で24φ、セカンダリー側で25φと大きくし、一方、吸気バルブは4.8φのウエストバルブにして、高速時における吸気効率を



SRX250/250F ツインカム4バルブ



SRX250/250F エアクリナー

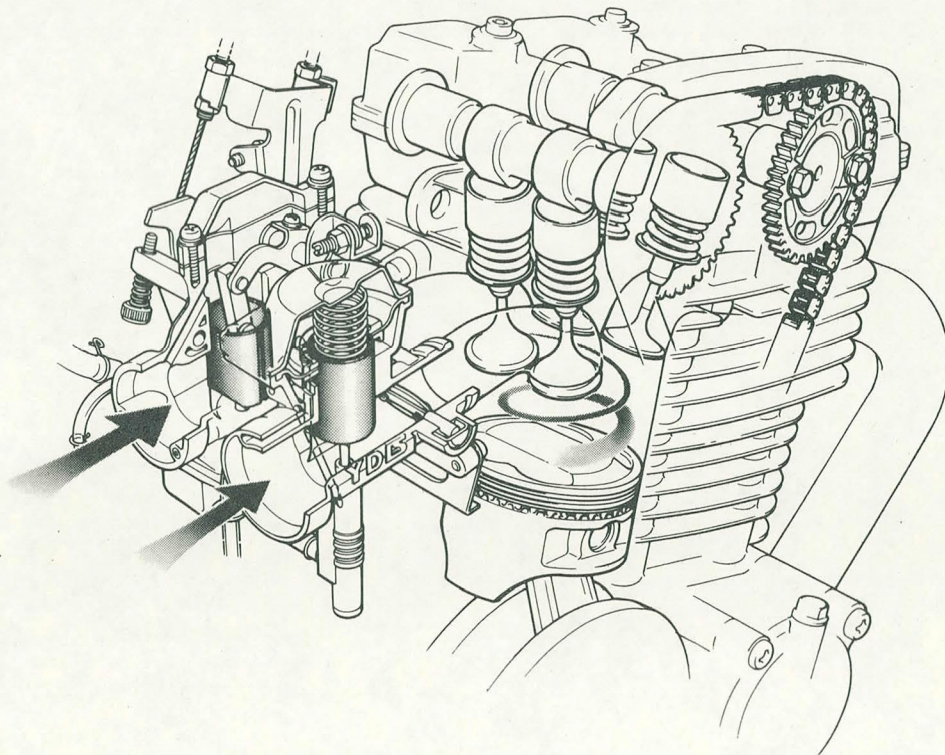
高めていること。またカムシャフトの作動タイミングの選定や大端ベアリングの設定も、性能の向上と、それにもなう耐久性の増大を考慮して行なわれていることなどです。

5ℓの容量を持つエアクリナーや大容量マフラー、チャンバーの採用も、性能の向上に貢献しています。

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・インターク・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。

Y.D.I.Sは、一对の吸気ポートに、片方はプライマリー、片方



SRX250/250F Y.D.I.S キャブレター

はセカンダリーのキャブレターがそれぞれ接続されており、低・中速域ではプライマリ側の瞬発性の高い強制開閉式VMキャブレターのみが作動。高速域ではセカンダリー側のなめらかに働く負圧開閉式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。

このようなベンチュリーのデュアル化により、1バルブ当りの吸気ポート面積が縮小して、吸気流速が速まり、さらにシリンダーの円中心に対してオフセットしたことで、円周に沿って強いスワール（渦）を発生させ、燃焼効率を高めます。

このY.D.I.Sは、すでに4サイクルトレール「XT400」と「XT250T」に採用され、真価を発揮しています。

3. エンジン振動を和らげる一軸バランサー

ピストンなどの往復運動によって生じるエンジン振動を打消すため、ギヤ駆動の一軸バランサーを装備。これによってエンジンのリジットマウントが可能となり、操安性を向上させているほか、低重心化、マスの集中化にも役立っています。また4スト・シングルらしい味のあるエンジンの鼓動を体感できます。

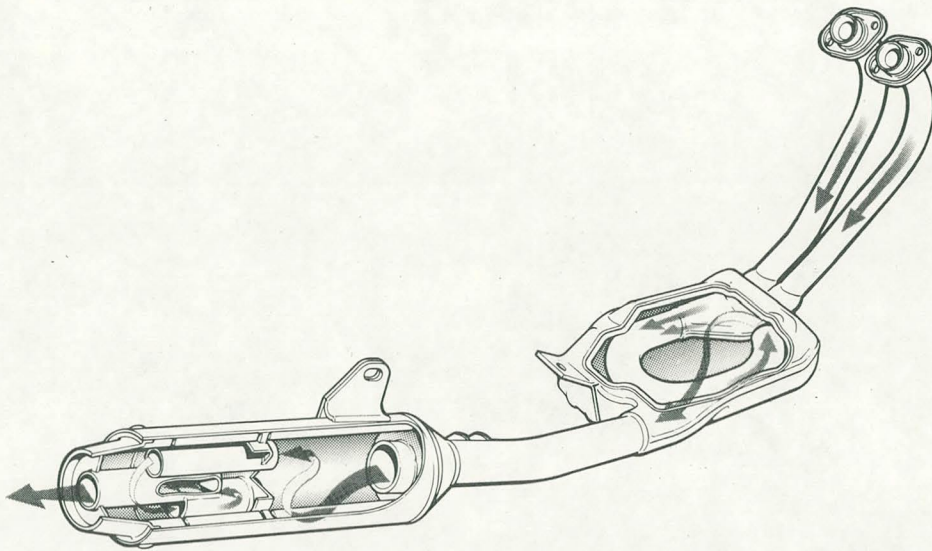
4. 出力アップに貢献する2 into 1の大容量マフラー

排気系は2 into 1の集合マフラーを採用。マフラー、チャンバー合わせて5.8ℓという大容量のもので、出力向上に大きく貢献しています。多段膨張反転式で内壁にはグラスウールを採用し、音質の向上を図っています。

高級感のあるサテライトメッキ処理を施した、この集合マフラー

は、デザインの面でもひとつのアクセントになっています。

またエキゾーストパイプに3層のニッケルメッキ処理と耐熱塗装を施し、防錆効果を高めています。



SRX250/250F マフラー

5. 鋭い加速性能を生む6速ミッション

鋭い出足と快適な加速を可能にし、市街地や峠道など、変化に富んだ交通状況に合わせて、スムーズなギヤチェンジが行なえる6速ミッションを採用。ベテランライダーも操る楽しさを満喫できます。

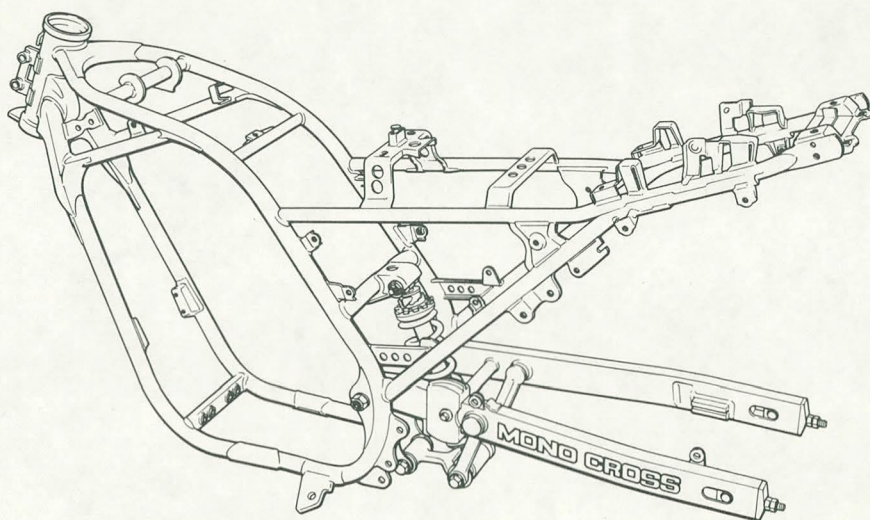
6. ワンタッチ始動のセルスターター

エンジン始動方式もセルスターターを採用。トランジスタ点火方式と相まって、始動の信頼性も高めています。

7. スタイリングのポイントになる高張力鋼管ワイドフレーム

成形の自由度の大きい、丸パイプのワイドタイプ・ダブルクレードルフレームを採用。しかも高張力鋼管を使用し、軽量のシングルエンジンの利点を生かして、軽快な印象の小径パイプとしています。

ウォームシルバーに塗装されたフレーム自体が、このモデルのスタイリング構成上、重要なポイントを占めています。



SRX250/250F フレーム

8. ニューリンク式モノクロスサスペンション

ソフトなクッション性能を発揮するニューリンク式モノクロスサスペンションは、また、迅速なコーナリングを安定したものにします。

またフロントフォークはコイルスプリング式で、ショックアブソーバーは油圧式となっています。

9. フロント16インチ、リヤ18インチのニューデザインホイール

フロントに16インチ、リヤに18インチホイールを採用しました。ニューデザインの軽快な3本スポーク・キャストホイールです。タイヤはチューブレスを採用。

1,340mmのショートホイールベースと低重心の車体レイアウトに、16インチ小径ホイールの効果が加わり、取り回し性は抜群。その上、剛性に富むフレームが、すぐれた安定性を保証し、クラス最小のパワーウエイトレシオと相まって、メリハリのあるキビキビした走行性能を発揮できます。

10. 対向ピストンキャリパー装備のフロントディスクブレーキ

ブレーキは、フロントに対向ピストンキャリパー装備のシングルディスクブレーキ、リヤに150φのドラムブレーキを採用。シンプルな構成となっています。

11. 750mmの低シート高とセパレートイメージ・シート

シートはタンデム側が高くなっているセパレートイメージ・シートで、合理的なレイアウトにより、750mmの低シート高となっています。

12. 個性を主張するニューデザイン・フュエルタンク

10ℓ容量のフュエルタンクは、ニューデザインで、スポーティな個性を主張すると共に、音叉マーク・エンブレムの採用により、ヤマハらしいニューコンセプトを主張しています。

13. セパレートハンドル

ハンドルは幅705mm、かじ取り角度左右35°のセパレートハンドルを採用。ピシリと決まるライディングポジションが、軽快な走りを引き立てます。

14. 燃料計装備の3連メーターパネル

走行中も燃料の残量がわかる燃料計を装備したスマートで見やすい3連メーターパネルです。

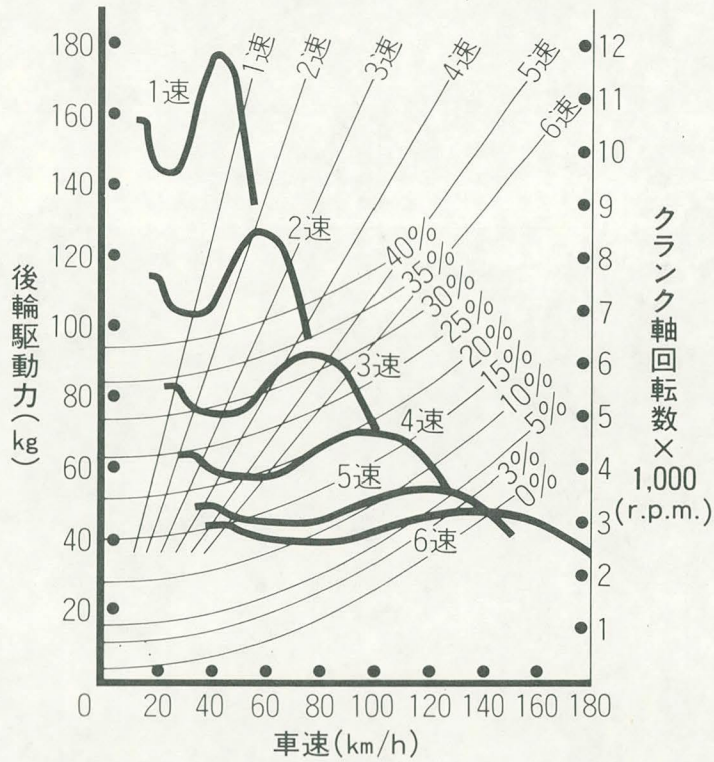
15. 明るい角形ハロゲンヘッドランプ

12V 60/55Wの角形ハロゲンヘッドランプを採用しています。またフロントフラッシャーランプは、夜間、薄暮時等の安全性を高める車幅灯を兼用。

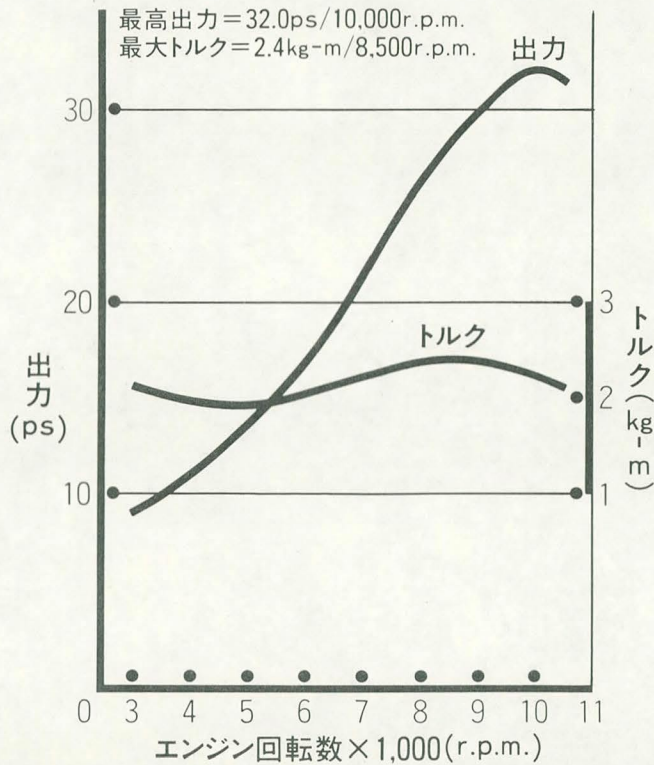
16. フレームマウント・ハーフフェアリング(SRX250Fのみ)

ヨーロッパイメージを強調した『SRX250』と対照させて、『SRX250F』にはスポーティなフレームマウント・ハーフフェアリングを装備させています。走行時の快適性を高めると同時に、被視認性、商品性もあわせて高めています。

ヤマハSRX250/250F 走行性能曲線

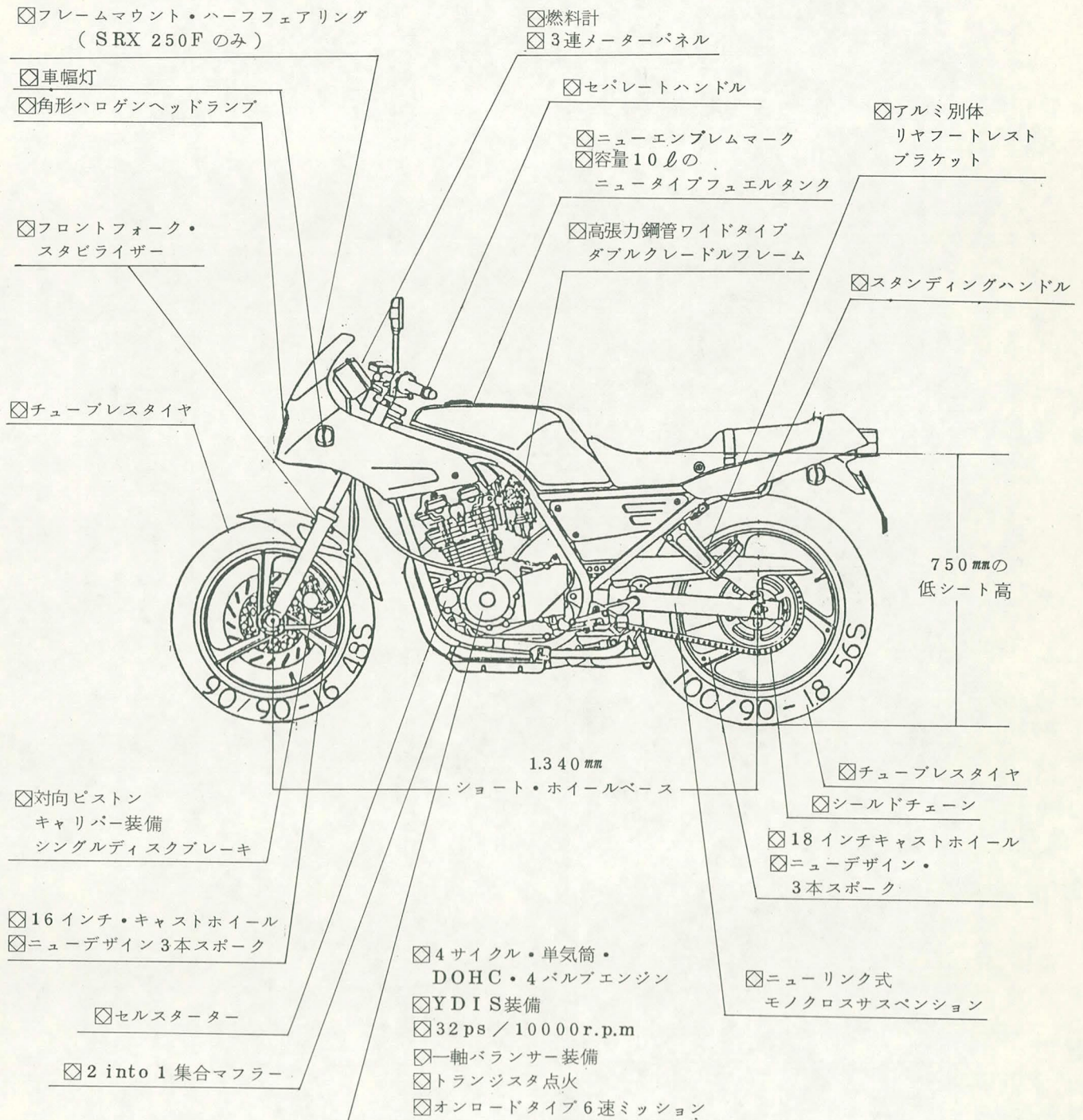


ヤマハSRX250/250F エンジン性能曲線



ヤマハ「SRX250(F)」フィーチャーマップ

☑乾燥重量121Kg ☑4サイクル250ccクラス最小のパワーウエイトレシオ(3.78 SRX250)



ヤマハ「SRX250(F)」仕様諸元表

名 称		SRX250/SRX250F			1次減速機構	ギヤ		
寸 法 及 重 量	全 長	1970mm	動 力 伝 達 装 置	機	同上減速比	3.130		
	全 幅	710mm			2次減速機構	チェーン		
	全 高	1015mm(1090mm)			同上減速比	3.071		
	シ - ト 高	750mm			クラッチ形式	湿式多板		
	軸 間 距 離	1340mm			変 速	形 式	常時噛合式前進6段	
	最低地上高	145mm				操作 方法	左足動リターン式	
	性 能	舗装平坦路燃費				59Km/ℓ(50Km/h)	変速比1速	2.466
							" 2速	1.812
" 3速			1.363					
最小回転半径	2600mm	" 4速	1.080					
制動停止距離	14m(50Km/h)	" 5速	0.888					
			" 6速	0.781				
原 動 機	原動機種類	4サイクル・DOHC・4バルブ	走 行 装 置	機	フレーム形式	鋼管ダブルクレードル		
	気筒数配列	単気筒横置			キヤスタ	26° 30'		
	総排気量	249cc			トレール	93mm		
	内径×行程	73.0mm×59.6mm	制 動 装 置	機	タイヤサイズ	前	90/90-16 48S	
	圧縮比	10:1				後	100/90-18 56S	
	最高出力	32ps(10000rpm)			形 式	前	油圧式シングルディスク	
	最大トルク	2.4Kg-m(8500rpm)	懸 架 方 法	後	後	ドラム(リーディングトレーリング)		
	始動方式	セル式			ブレーキ胴径 又は、 ディスク有効径	前	236mm	
	潤滑方式	強制圧送ウエットサンプ	装 緩 置 衝	機	後	150mm		
エンジンオイル容量	1.6ℓ	緩衝方法				前	コイルスプリング	
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	機	後	コイルスプリング		
					燃料タンク容量	10ℓ	ヘッドランプ種類	ハロゲンランプ
					キャブレタ型式	51Y(Y24PV)	ヘッドランプ	12V 60W/55W
					" メーカー	TK気化器	テールランプ	12V 5W
電 気 装 置	点火方式	トランジスタ	機	機	ストップランプ	12V 21W		
					速度警告	12V 3.4W		
					フラッシャーランプ	12V 21W×4		
点火プラグ型式	D8EA、X24ES-U	装 置 タ	速度計、回転計、燃料計					
バッテリー容量	12V12A(10h)							