

The V-Twin Quarter



はじめに

新型VTRは、歴代VTシリーズの特長を受け継ぎながら環境性能を高めるとともに、細部にわたって熟成を重ねエントリーユーザーは扱いやすく、ベテランユーザーでも走る楽しさをより体感できるモデルに進化させました。

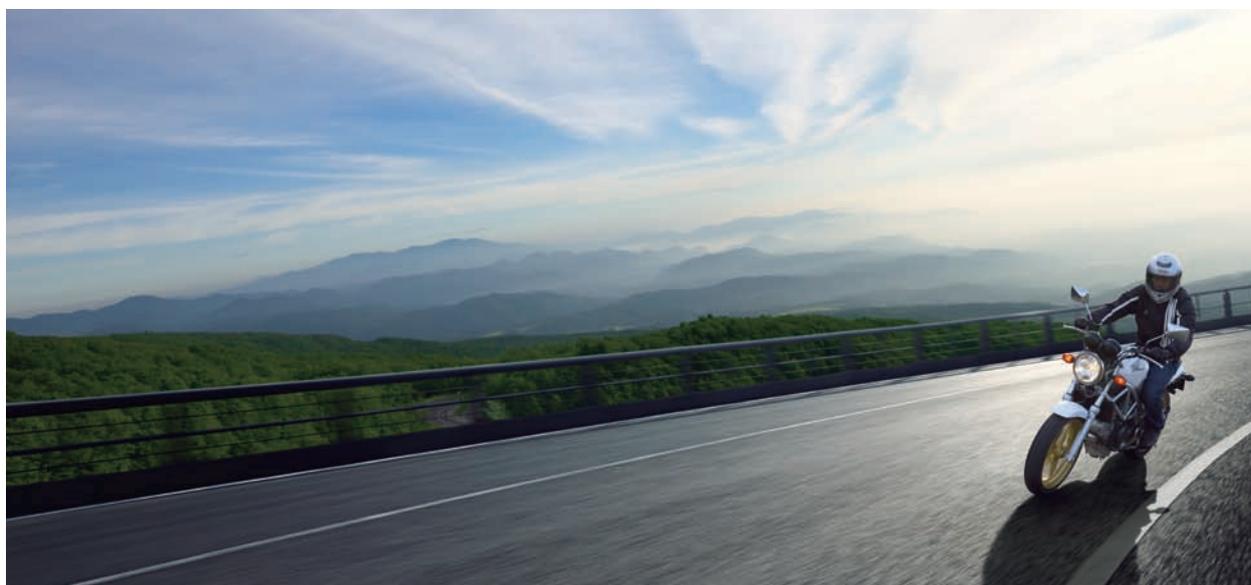
Hondaの水冷4ストローク90度V型2気筒DOHC 250ccエンジンの歴史は、1982年5月に発表したVT250Fから始まりました。当時、軽二輪カテゴリーで2ストロークが主流だった中で、4ストローク250ccエンジンを搭載したVT250Fは、高性能なV型2気筒エンジンを世に知らしめるとともに、軽量・コンパクトな車体で軽快な操縦性を実現し、高い評価を得ました。斬新なスタイリングと力強い走りを可能としたロードスポーツモデルとして、250ccカテゴリーの人気を高め軽二輪ロードスポーツブームの牽引役ともなりました。

その後も、VT250Fの特長を引き継ぎながら進化を遂げた後継モデルを発表。それぞれの時代で多様化するお客様のニーズに応えながら、先進技術やデザインを採り入れたモーターサイクルとして幅広い層のお客様に支持されてきました。

1997年10月に開催された第32回東京モーターショー会場には、VTシリーズの伝統を受け継ぎ、新次元のハンドリングを実現するピボットレスフレームを採用した「VTR」を出品、翌年1月に発売しました。その特徴的なトラスフレームと個性あるスタイリング、VTシリーズゆずりのトルクフルなエンジンを兼ね備える本格的なネイキッドロードスポーツモデルとして、特に若年層に高い人気を得ました。1982年5月に登場した初代VT250Fの発売から2007年までの25年で、VTシリーズは累計生産台数20万台を突破し、多くのお客様から高い評価を受けてきました。

そして今回、VTRは電子制御燃料噴射装置(PGM-FI[※])の搭載で、環境負荷低減に寄与しながらも伸びやかな心地よい加速を実現。また、外観を軽快で躍動感溢れるデザインに一新させ、さらなる一步を踏み出しました。VTRは、エントリーユーザーにとって重要となる取り回し易さや足着き性の良さから感じられる安心感と共に走る楽しさを体感でき、またベテランユーザーでも操る楽しさや新たな感動を味わえるネイキッドロードスポーツモデルとして進化させました。

※PGM-FI (Programmed Fuel Injection) は、Hondaの登録商標です。





●1982.5 VT250F (初代)

250ccクラスとして世界初*の水冷4ストローク90度V型2気筒DOHCエンジンと前輪に小径16インチホイール採用。徹底的に軽量化を追求。



●1983.6 VT250F INTEGRA

VT250Fにフルカウリングを装備し、インテグラシリーズとして発売。このカウリングは、国内外のレース活動で得た空気力学の技術を活かした設計。



●1984.2 VT250F (2代目)

出力の向上、フリクションロスの低減、角型断面ダブルクレードルフレームなど総合性能を一段と向上させ、高性能スポーツバイクにふさわしい充実した装備を搭載。



●1984.9 VT250Z

2代目VT250Fのエンジンやフレームまわりなどの基本構造はそのままに、カウリングのないシンプルなスタイルのロードスポーツバイク。



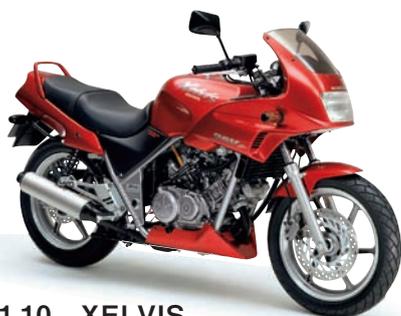
●1986.4 VT250F (3代目)

出力特性を向上させ、集合管マフラーや高剛性の角型ツインチューブフレームを採用。



●1988.11 VT250 SPADA

デザインの自由度を高められる世界初*のアルミ鑄造中空一体構造の二輪専用フルキャストフレーム(CASTEC)を採用。ジュラルミン製セパレートハンドル、リアディスクブレーキなど、質感の高い小粋なスポーツモデル。



●1991.10 XELVIS

より優れた快適性と利便性を持ち、日常走行からツーリングまで幅広いニーズに応えるため、カウリングやユーティリティボックスなどを装備。



●1997.11 VTR

軽量でスリムなピボットレスのトラス構造フレームに粘り強く扱いやすいエンジンを搭載したネイキッドロードスポーツ。

*当社調べ

VTRは、「市街地から郊外まで、幅広いシチュエーションでの扱いやすさ」を目指したモデルとして1997年に誕生。このコンセプトを継承しながら、今回モデルチェンジを遂げた新型VTRは、「ライトウェイトVツインスポーツ」をテーマとして掲げ、スポーティーな走行も楽しめる250ccネイキッドロードスポーツモデルとして開発されました。初めてモーターサイクルの世界に触れるエントリー層から、様々な二輪車に乗り、豊富な経験を持つベテラン層まで、年齢や性別を問わずより多くのお客様がスポーツモデルの原点である「スポーツライディングの楽しさ」を体感できることを目指しました。

新型のVTRは、環境性能を高めながらも、発進時や低回転域においても力強く、スロットルレスポンスの良い走りを実現する電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI) を採用。シート形状を見直し、足つき性を向上させたシートや車体との一体感を高める新採用のサイドカバーを装着することで、エントリーユーザーでもより安心感の高いライディングを実現します。また、コンパクトで洗練されたデザインや使い勝手に優れた装備により、幅広い層のお客様にあらゆるシチュエーションでモーターサイクルの世界を存分に楽しんでいただけるモデルとして進化を遂げました。



PGM-FI

Hondaが長年にわたり熟成を重ねた水冷4ストローク90度V型2気筒エンジンには、新たにPGM-FI (電子制御燃料噴射装置)を搭載。その制御部には、演算処理能力を向上させた新設計高性能32bitプロセッサー ECU (エレクトロニック・コントロール・ユニット)を採用。ジェネレーターは、発電容量を約5%向上させ、レギュレーターを5A大容量化することで、PGM-FIの作動に必要な電力を確保しています。

クランクシャフトに装着したクランクパルサーを、エンジン回転数とピストンの位置をより詳細に検知するため、クランク角検知部を9箇所から13箇所に増設。従来よりもきめ細やかにエンジンの状態を検知し、燃料噴射量、噴射タイミング、点火タイミングをコントロールします。これにより、パーシャル開度での出力特性と、スロットルリニアリティーを大幅に向上。これらの進化は、環境性能を高めるだけでなく、エンジン状態に応じて最適な燃料噴射および点火時期のコントロールを行うことで、扱い易さを向上しています。市街地走行で多い一時停止から60km/h程度までの加速時においても、粘り強いパワーを発揮。また、パーシャル走行からのスムーズな加速を可能とするとともに、高回転域でも伸びやかでフラットな力強い吹け上がり感を実現。優れたスロットルレスポンスとリニアリティーにより、微小開度のコントロール性能が向上し、エントリーユーザーやベテランユーザーを問わず、誰でもワインディングで十分楽しめる性能を確保しました。またPGM-FIの採用により、実用燃費の向上にも寄与しています。

さらに、PGM-FIの採用に伴い、新設計のフューエルタンク底板に樹脂製フューエルポンプを内蔵し、燃料配管に樹脂製クイックコネクターを採用。ワンタッチでフューエルタンクの脱着を可能とし、メンテナンス性にも配慮しています。トランスミッションは、幅広いパワーバンドを活かすために、5速ミッションを踏襲。街中からワインディングまで少ないギアチェンジでスムーズにパフォーマンスを発揮します。

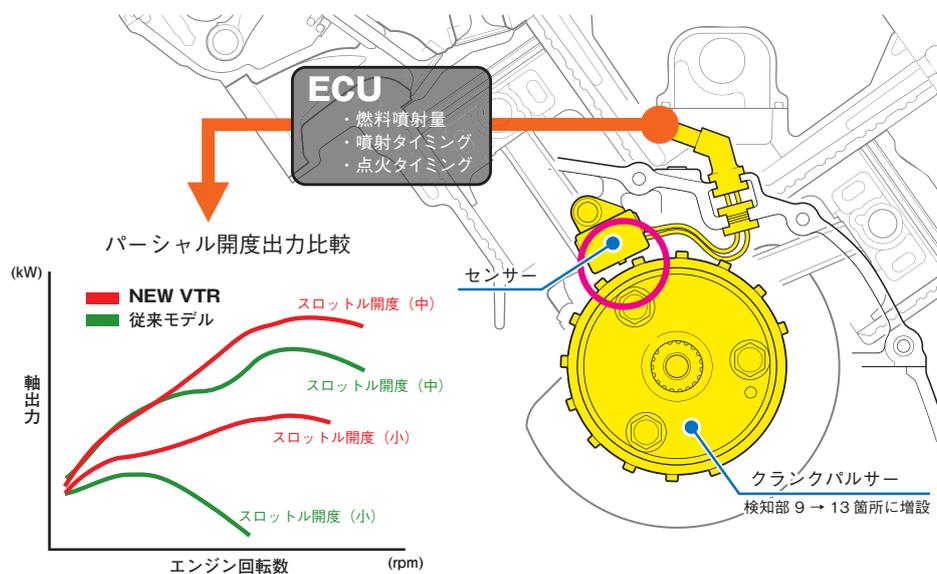
クランク角検知部



クランクパルサー (New VTR)



クランクパルサー (従来モデル)

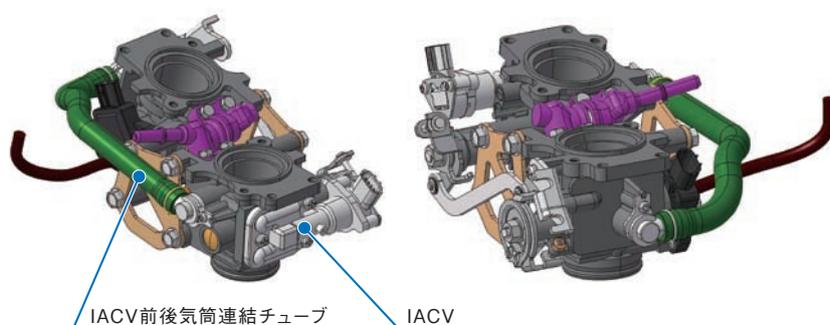


吸気系

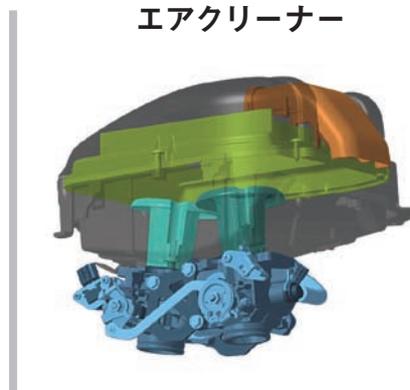
吸気系は新設計のスロットルボディにIACV (Intake Air Control Valve)を備えることで、空気吸入量をコントロールし、アイドリング時におけるエンジン回転数の安定化や始動性を向上させています。このIACVの採用により、オートチョーク化も実現しています。

新設計のエアクリーナーケースは、その容量を6.2ℓから6.4ℓに拡大するとともに空気の吸入経路を最適化。エアクリーナーから新設計の前後等長エアファンネル、インシュレーター間の吸入抵抗を少なくする事で、高回転領域でのスムーズな吹け上がり感を実現しました。

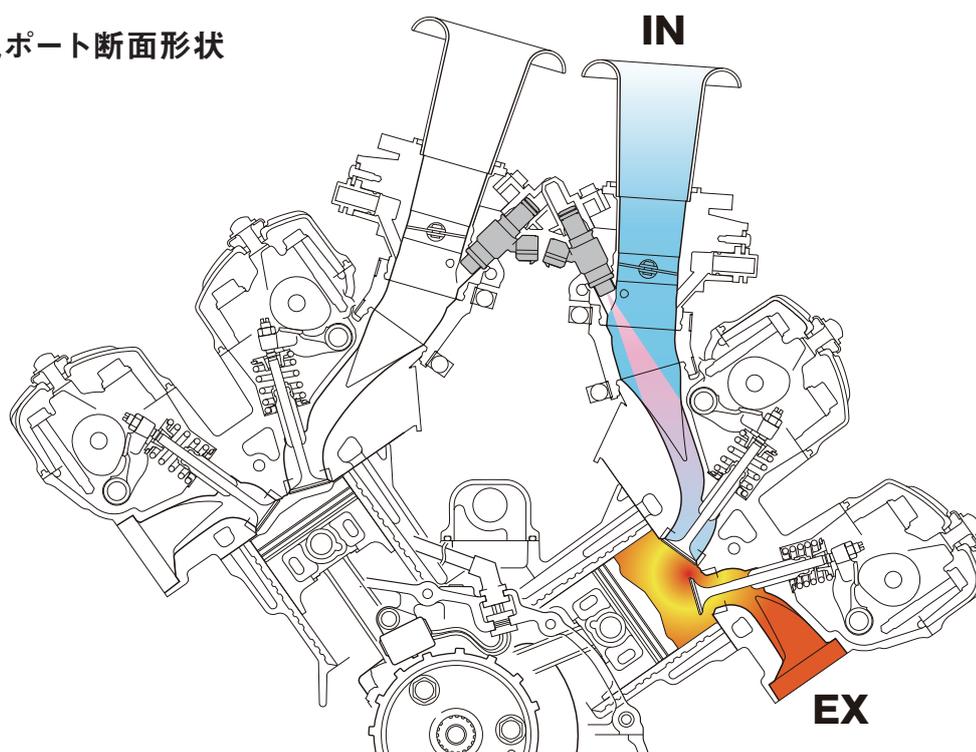
IACVユニット



エアクリーナー



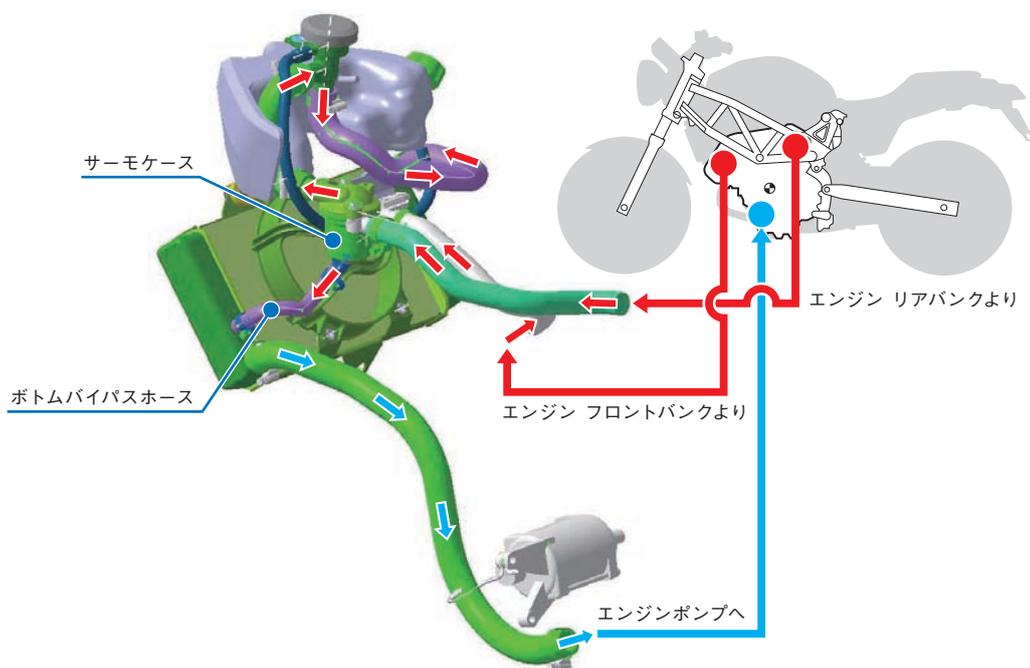
吸・排気ポート断面形状



冷却系

冷却系の通路にはサーモケースボトムバイパスを採用。これによりエンジン全体をより素早く適切な温度に上昇・維持させ、暖機性能の向上や寒冷時の低負荷走行でのドライバビリティーを確保。また、触媒装置(キャタライザー)の早期活性化を図ることで性能を安定化させ、エミッション性能を高め環境に貢献します。

サーモケースボトムバイパス

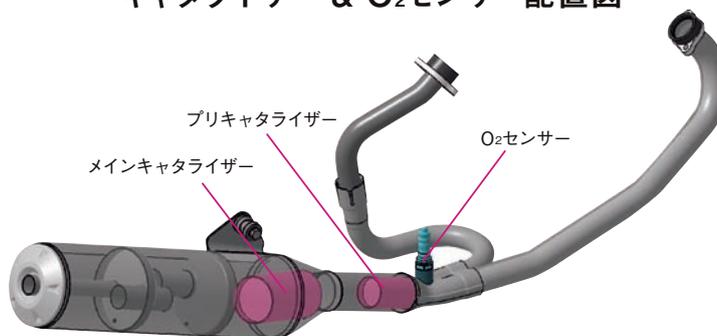


排気系

排気系は、新たに2つの触媒装置(キャタライザー)を装備。プリキャタライザーをエキゾーストパイプの集合後に、メインキャタライザーをマフラー内に搭載しています。スロットルリニアリティー向上のために形状の見直しを行ったエキゾーストパイプ集合部には、新たにO₂センサーを装着し、排出ガス中の酸素濃度を検出することで、燃焼が理論空燃費で行われているか監視し、燃料噴射量をコントロールするためのフィードバックを行います。

また、キャタライザーの装備に伴いステンレス材を採用したマフラーは全長とテールパイプを延長し、パーシャル域の出力向上と高周波音の低減に寄与しています。これらの機能を併せ持ったチャンバーレス構造 2 into 1マフラーは、PGM-FIとの相乗効果によって、平成18年国内排出ガス規制をクリアするとともに、心地よいエキゾーストノートを演出しています。

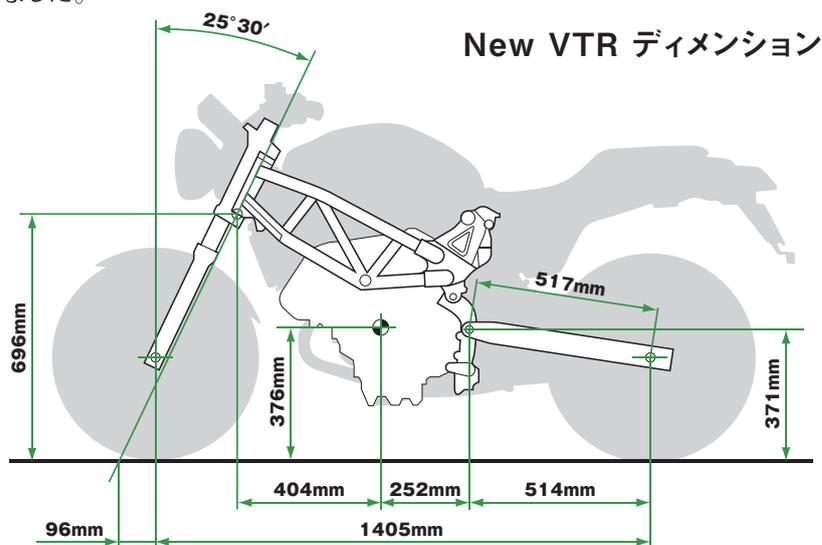
キャタライザー & O₂センサー配置図



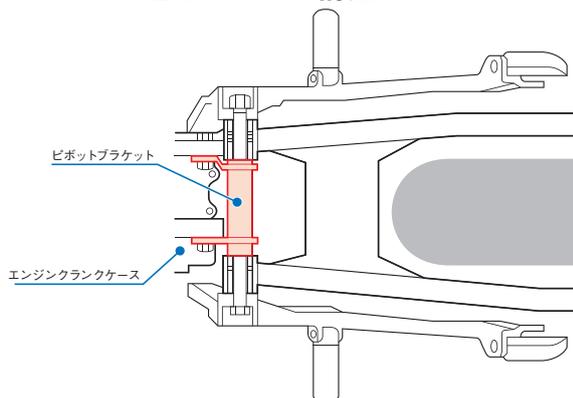
VTRの象徴とも言える特徴的なフレームは、軽量・コンパクト化に貢献するトラス構造のダイヤモンドフレームを継承。スイングアームは、フレームではなく別体式ピボットブラケットを介しエンジン後端部に結合させるピボットレス構造を採用。これによりエンジンにフレームの一部としての役割を持たせ、走行時に後輪からフレームに伝わる振動をエンジンで減衰させ、しなやかな乗車感を実現しています。

シートレールは、シート形状の変更や荷掛けフックの増設などにより、新たに設計。従来からの別体ボルトオンタイプをベースに、ガセットの追加やクロスパイプの変更を行いました。この変更に伴い、フレームボディのリアクッションアッパーブラケットに、軽量化と剛性を確保するハイテンションスチール（高張力鋼板）を採用。またフェルエルタンクリアブラケットは板厚を従来からの2倍にし、剛性を高めるとともに各部の溶接長も見直すなど、フレームとシートレールの剛性バランスを徹底的に見直しました。これらの変更により、必要な剛性を確保しながらも適度なしなやかさを持たせることで、狙いのバンク角を外すことのないよう、車体が傾いていく際のロール速度が常に一定となるようにチューニングを施し、エントリーユーザーでも安心感のある、くせない自然なコーナリングを実現しました。

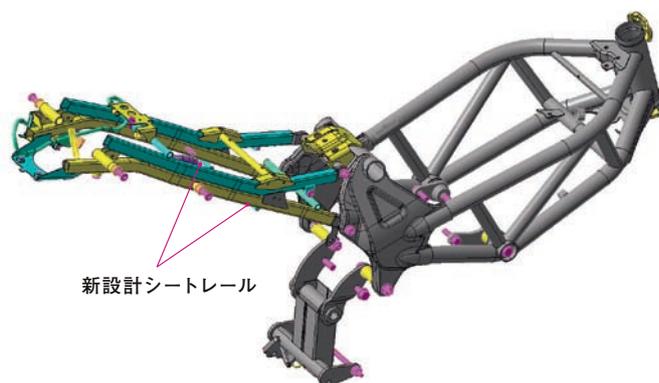
細部にわたるこれらの変更により走行時における安心感を生み、コーナリング性能をはじめ、スムーズで上質な走りを獲得しました。



ピボットレス構造



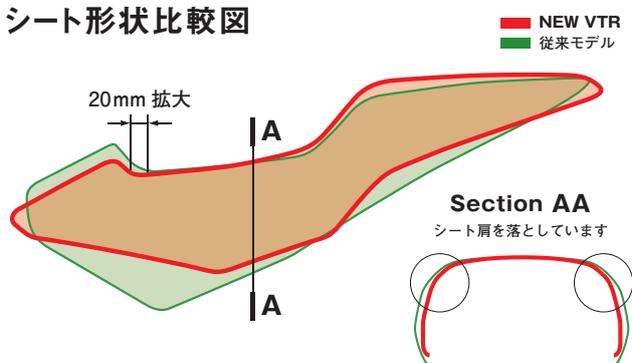
フレーム シートレールCAE解析図



新設計のシートは、従来よりも着座スペースを前側に20mm拡大し、ライダーの体格や走行状況に合わせ、より最適なライディングポジションの選択が可能となりました。また、シート高は従来と同一としながら、シート本体の左右両側の角を落とすことでスリムな形状にし、足つき性を向上させました。これらの変更により、エントリーユーザーでもUターンや渋滞での低速走行時において取り回しが容易となり、安心感を高めています。

また、フューエルタンクの両サイドには、サイドカバーを新たに装着。乗車時にしっかりと車体を挟み込めるよう、大腿部と車体とのフィット感を高める形状としています。これによりさらに車体と一体感のあるライディングで、軽量・コンパクトなボディーを思いのままに操ることが可能となりました。さらにフューエルタンクやエンジンからの熱気が大腿部に伝わるのを軽減させ夏場のライディングをより快適にします。

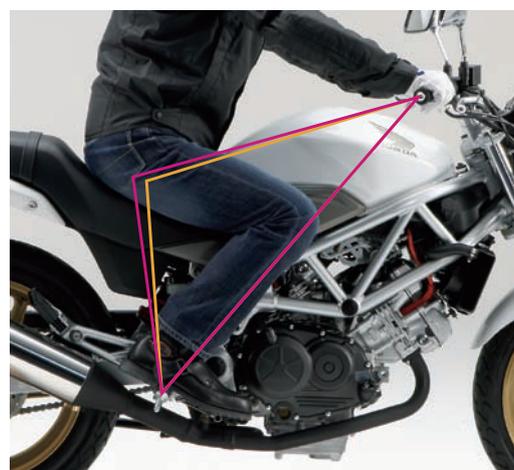
シート形状比較図



— 前よりに着座したポジション
— 中間に着座したポジション



(女性：身長158cm)



— 後ろよりに着座したポジション
— 中間に着座したポジション

ダイヤル式(アナログタイプ)2連メーター

メーターには、ロードスポーツ気分を高める質感の高い高機能のダイヤル式2連メーターを採用。スピードメーターとタコメーターをそれぞれ備え、左右のデジタル液晶には時間・積算距離*・区間距離* (ツイントリップ) の表示を可能としました。また、従来の燃料コックを廃止し、燃料が少なくなってきた際にはメーターパネルにインジケーター表示される燃料残量警告灯が点灯。ユーザーの使い勝手を向上させています。

※積算距離・区間距離の同時表示はできません。切替えボタンにより表示内容を変更する事が可能です。

メーター表示例



4ヶ所の荷掛けフックと施錠式ヘルメットホルダー

リアカウルには、荷掛けフックを2ヶ所から4ヶ所に増設し、使い勝手を向上させました。また施錠のできるヘルメットホルダーをリアカウル左下の外側に装備させたことで、シートを外すことなく荷物を積載したまま、ヘルメットの施錠固定が可能です。



荷物積載



ヘルメット装着

その他の装備

The V-Twin Quarter

VTR

ヘッドライトは、視認性の高いマルチリフレクタータイプを装備。



グローブなどの小物入れに便利な収納スペースをシート下に設置。



フューエルキャップを脱着式から給油時に便利なヒンジ式に変更。



ウインカーを従来の12V 18W から 12V 21Wへ照度をアップし、被視認性を向上。



幅広いお客様からロードスポーツモデルとして高い支持を獲得してきた従来のVTRのスタイルを継承しながら、フューエルタンクをはじめシート、リアカウル、テールランプまでのデザインを一新。全体をよりスリムかつコンパクトなプロポーションに仕上げ、ライトウェイトロードスポーツとして小気味良くスポーティーで軽快な走りを予感させるスタイリングを目指しました。

新設計のフューエルタンクは、ボリューム感溢れる滑らかな曲面で構成しながら、エッジの効いたメリハリのある形状としました。また、サイドカバーと組み合わせることで、フューエルタンク全体に躍動感を感じさせるデザイン効果を持たせ、よりダイナミックなイメージを演出しています。

マス集中化を印象付けるプロポーションは、新採用のサイドカバーとフューエルタンクをその中心とし、シートサイズや積載性などの機能を十分に確保しながら外観パーツをコンパクトに仕上げました。さらに、リア周りは、ボリュームを抑えたスリムなデザインとし、左右のリアカウルがテールランプを挟み込む左右分割形を採用。これらの細部にわたる熟成により、新型VTRは、個性的でシャープな外観デザインを作り上げました。



VTRは、STYLE IとSTYLE IIをラインアップし、合計5色の豊富なカラーバリエーションを展開。STYLE Iは、スポーティーな印象を与えるイタリアンレッドとグラファイトブラックの2種類の車体色に、アキュレイトシルバーメタリックのリアカウルを装備。サイドカバーは、リアカウルと合わせてアキュレイトシルバーメタリックを採用。ホイールカラーはブラック塗装、そしてブレーキキャリパーはブラックアルマイト仕上げが施され、引き締まった足まわりとしています。

STYLE IIは、精悍さを感じさせるパールサンビームホワイト、発色の良いグリントウェーブブルーメタリックとパールフラッシュイエローの3色をラインアップ。リアカウルは、車体色と同色とし、フロントからリアにかけて色彩感のあるカラーリングとしています。また、ゴールド塗装を施したホイールと、ゴールドアルマイト仕上げのブレーキキャリパーにより、存在感のある足まわりとしています。さらに、サイドカバーには、全体を引き締めるマットレイシルバーを採用。高級感のある質感の高いカラーリングを演出しています。

| | STYLE I ＜スタイルI＞ | STYLE II ＜スタイルII＞ |
|--------|--------------------|----------------------------------|
| 車体色 | イタリアンレッド | パールサンビームホワイト |
| パーツ | グラファイトブラック | グリントウェーブブルーメタリック パールフラッシュイエロー |
| ホイール | ブラック | ゴールド |
| キャリパー | ブラック | ゴールド |
| サイドカバー | アキュレイトシルバーメタリック | マットレイシルバー |
| リアカウル | アキュレイトシルバーメタリック | ボディ同色 |

STYLE II



車体色：パールサンビームホワイト

STYLE I



車体色：イタリアンレッド



車体色：グリントウェーブブルーメタリック



車体色：グラファイトブラック



車体色：パールフラッシュイエロー

VTR 主要諸元

The V-Twin Quarter



| | | |
|-------------------------|--------------------------|------------------|
| 通称名 | VTR | |
| 車名・型式 | ホンダ・JBK-MC33 | |
| 全長 (m) | 2.080 | |
| 全幅 (m) | 0.725 | |
| 全高 (m) | 1.055 | |
| 軸距 (m) | 1.405 | |
| 最低地上高 (m) | 0.155 | |
| シート高 (m) | 0.760 | |
| 車両重量 (kg) | 161 | |
| 乗車定員 (人) | 2 | |
| 燃料消費率 (km/ℓ) | 40.0 (60km/h定地走行テスト値) | |
| 最小回転半径 (m) | 2.7 | |
| エンジン型式 | MC15E | |
| エンジン種類 | 水冷4ストロークDOHC4バルブV型2気筒 | |
| 総排気量 (cm ³) | 249 | |
| 内径×行程 (mm) | 60.0×44.1 | |
| 圧縮比 | 11.0 | |
| 最高出力 (kW [PS]/rpm) | 22 [30]/10,500 | |
| 最大トルク (N・m [kg・m]/rpm) | 22 [2.2]/8,500 | |
| 燃料供給装置形式 | 電子式〈電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI)〉 | |
| 始動方式 | セルフ式 | |
| 点火装置形式 | フルトランジスタ式バッテリー点火 | |
| 潤滑方式 | 圧送飛沫併用式 | |
| 燃料タンク容量 (ℓ) | 12 | |
| クラッチ形式 | 湿式多板コイルスプリング | |
| 変速機形式 | 常時噛合式5段リターン | |
| 変速比 | 1速 | 2.733 |
| | 2速 | 1.800 |
| | 3速 | 1.375 |
| | 4速 | 1.111 |
| | 5速 | 0.965 |
| 減速比 (1次/2次) | 2.821/2.928 | |
| キャスト角 (度) | 25° 30′ | |
| トレール量 (mm) | 96 | |
| タイヤ | 前 | 110/70-17M/C 54H |
| | 後 | 140/70-17M/C 66H |
| ブレーキ形式 | 前 | 油圧式ディスク |
| | 後 | 油圧式ディスク |
| 懸架方式 | 前 | テレスコピック式 |
| | 後 | スイングアーム式 |
| フレーム形式 | ダイヤモンド | |

■道路運送車両法による型式認定申請書数値(シート高は当社測定値) ■製造事業者/本田技研工業株式会社