

XV250



bikescap

Motor: 2 henger, 60 fokos V elrendezés, hengerenként 2 szelep, lánchajtású OHC

Hengerűrtartalom: 248 ccm

Furat x löket: 49 x 66 mm

Teljesítmény: 17W / 23 LE (2UJ), 15.5kW/21 LE (3LS), 12.5kW/17LE (3LW)

Üzemanyag ellátás: 1 db Mikuni BDS26 esőáramú CV porlasztó

Tömeg: 145 kg (menetkész)

Első gumi: 90/90 – 18 (3.00-18)

Hátsó gumi: 130/90 – 15

Ülésmagasság: 685 mm

Tengelytáv: 1495 mm

Első fék: 267mm tárcsa, 1 dugattyú (1989-1994), 282mm tárcsa, 2 dugattyú (1994-)

Hátsó fék: 130mm átm. kétpofás dob, bowden

Üzemanyagtartály: 9,5 liter (ebből 2.6l tartalék)

Végsebesség: 130 km/h (17 és 15.5kW), 115 km/h (12.5kW)

Fogyasztás: 3-3.5 liter / 100 km

Kis termetű, könnyű pilóták, hölgyek, A korl. jogosítvánnyal rendelkezők, alacsonyabb, szőlóban motorozók és újrakezdők számára ideális.

Karbantartási adatok

MOTOR

Kenőanyag: 10W40 vagy 20W50 SG-SL JASO MA2 besorolású motorolaj
Mennyiség: 1.4 liter olajcserénél, 1.6 liter olaj- és szűrőcserénél
Szelephézag: 0.07-0.12 mm szívó, 0.10-0.15 mm kipufogó (hideg motornál)
Alapjárat: 1200-1300 ford/min
Sűrítési végnyomás: 150-170 psi, min. 135 psi
Olajszűrő: Hiflo HF145
Légszűrő: mosható szivacs, Yamaha 4RF-14451-01, K&N YA-2588
Kuplung dörzsbetét: 3.1 mm – 2.9 mm, csere 2.5mm-nél. (Tourmax CDF229)

VILLAMOSSÁG

Akkumulátor: YB10L-A2
Gyújtógyertya: NGK CR6HSA vagy Denso U20FSR-20
Gyertya elektródahézag: 0.6-0.7mm
Fényszóró izzó: H4 12V 55/60W
Hátsó helyzetjelző/féklámpa: BA15D, 12V 21/5W
Elülső helyzetjelző: BA9S, 12V 4W
Irányjelzők: BA15S, 12V 21W
Műszerfal és visszajelzők: T6.5 12V 3W
Főbiztosíték: 25mm hengeres üveg, 20A
Jelzőberendezések biztosítóka: 25mm hengeres üveg, 10A
Töltőfeszültség: 14.5-15V
Gyújtótrafó impedancia: primer 3.5-4.5 Ohm, szekunder 11.5-15 kOhm
Gyújtásjeladó impedancia: 180-280 Ohm

FUTÓMŰ ÉS HAJTÁS

Lánckerék, első: 16 fog, 520 (JT JTF1573)
Lánckerék, hátsó: 45 fog, 520 (JT JTR 857)
Lánc: 520, 114 tag
LánCFeszesség: közepén mérve ~30 mm játék a lánc közepén
Fékfolyadék: DOT3 vagy DOT4
Elülső fékbetét: 89-94 EBC FA81, Goldfren 113, 94-től FA199, Goldfren 099
Hátulsó fékpofa: 4mm vastag, 2mm-nél csere (pl. EBC Y527)
Első villa hidr. folyadék: SAE 10W, 245ml száranként (rugó nélkül összenyomva 120mm-re a cső tetejétől)
Elülső villaszimering: 33 x 45 x 8/10.5 mm x 2 db
Keréknyomás elöl/hátul: 1.75/2.0 bar (90kg-ig), 2.0/2.25 bar (90kg felett)

PORLASZTÓ

Főfűvóka: 110
Alapjárat fűvóka 17.5 (2 ½ – 2 ¾ ford. az állítócsavaron)
Fő-levegőfűvóka: 155
Úszóház benzinszint: 16.5-17.5mm-rel tolattyú középvezetékétől lefelé mérve.

Az XV250-ből a leggyakoribb a **3LS** és a **3LU** típus (a motor vagy vázsám első 3 karaktere, avagy a modellkód) Európában. A **3LW** modellkódú a **12.5kW**-ra fojtott változat, melynek a vezérműtengelye más.

A **2UJ** változatok zöme az amerikai piacra készült, de korai példányokkal Európában is lehet találkozni. Ezek minimálisan nagyobb teljesítményűek, 17kW-osak.



A **3DM** változat elég ritka, japán belpiacos, apróbb részleteket leszámítva megegyezik az európai 3LS-sel.

Ennél is ritkább a **4TX**, ami a braziloknak készült, avagy a **4TN**, ami a 250P, azaz a rendőrségi kivitel.

Csak a francia piacra készült az XV240, bármilyen valószínűtlenül hangzik, valóban létezik ilyen is, **3KF** a modellkódja – a löket azonos, a hengerfurata viszont kisebb.

Vásárlás előtt a szokásos (rozsdás, kopás, esés nyomai, pattogzó króm, stb.) tüneteken felül megnézendő*:

- a karburátor szívócsonk állapota, ha repedezett, cserélni kell (Tourmax CHY-32, kb. 14-18 ezer Ft)
- az elülső lánckerék tengelyvégét ellenőrizni kell, gyenge minőségű lánckerekek idő előtt kotyogni kezdenek a tengelyen, barbár de létező szokás, hogy csere helyett felhegesztik a lánckereket, ami a következő cserét akár lehetetlenné teheti és csak kihajtottengely csere árán (40-45 ezer Ft + munkadíj) állítható helyre.
- ha nem tudunk kompressziót mérni helyben, a motort bemelegítés utáni próbakörön 4. fokozatban húzassuk ki alaposan, itt el kell érje a 90-95 km/h-t erőlködés nélkül. Ha 75-től kezdve ellaposodik és onnan már nyögvenyelősen kapaszkodik, akkor foglalkozós lesz. Ha motorféken érezhetően van kompresszió, a légszűrő és a karburátor környékén kell kezdeni a nézelődést.
- tők hidegen jellemzően köhögnek vagy lefulladnak hirtelen gázadásra, de 3-4 perc melegítés után vennie kell a fordulatot, ha a porlasztó egészséges.
- az XV250 blokkja léghűtésű, varrógép-szerű halk ketyegés jellemző rá, ez a mechanikus halk zöreje a konstrukció velejárója. Hangos csörgés és kattogás nem utal egészséges motorra.

*a fenti felsorolás gyári vagy közel gyári állapotú motor esetén érvényes. Fürt-faragott-ürescsöves bontószökevényekre nem.

Az XV250-nek jellemző típushibája nincs, elég megbízható és tartós darab tud lenni.

A jobb fékhatás miatt javaslom a 1994 utániakat nézegetni, de ha jó árban találunk 94 előtti a gyengébbik fékkel, az sem kizárandó. Egy jobb minőségű szinterezett betéttel kielégítő fékhatást lehet abból is kicsikarni, igaz, a féktárcsa valamivel hamarabb fog elkopni emiatt. Utóbbihoz ajánlom a Goldfren S33 szériából a 113-as típust, az annyira nem reszeli a vasat, de jól fog.

Mivel sok közülük a 90-es évek legelejéről származó példány, a vákkuum és benzincsőveket javaslom kapásból lecserélni. A vákuumcsőből a 5mm-es belső átmérőjű, benzincsőből 6mm-es és 8mm-es fog kelleni (1-1 méter elég).

Az XV125 esetében a korlátozott teljesítmény okán nem sokat segít az áttételezés megváltoztatása, de a 250-esnél bizonyos esetekben van értelme. A gyári lánckerék fogsám 16 fog elöl, 45 fog hátul. A mai közlekedési viszonyok között ha az ember nem halad a forgalommal, ledudálják az útról. A gyári fogszámmal 100-as tempónál 6400-as fordulaton pörög a motor és 120 körül lassan elfogy, minden előzést kétszer meg kell gondolni. A leggyakrabban alkalmazott utólagos áttételezések az alábbiak:

- 17 fog elöl, 42 fog hátul. A motor 5500-at forog 100 km/h-nál, tartósan 90-110 között haladva 15-20% fogyasztáscsökkenést lehet tapasztalni, 4-be visszakapcsolva 80-ról szépen megindul és előz a 250-es. Két normál súlyú személlyel is vállalható áttétel. A 12.5kW-os 3LW modellekkkel ennél tovább ne is merészkedjünk.

- 17 fog elöl, 40 fog hátul. A motor 5200-at forog 100-as tempónál, még kevésbé vibrál és a fogyasztása is csökken. Kettőt visszakapcsolva, harmadikban kihúzatva szépen előz 70-75 tájékaról. Elinduláskor határozottan érezhető a hosszabb áttétel hatása, többet kell csúsztatni a kuplungot, két személlyel vagy dimbes-dombos környéken ez már visszaüt és nem ajánlott. Ha te max 70 kiló vagy, az utasod meg 50 és az Alföldön motoroztok, akkor vállalható.

- 17 fog elöl, 38 fog hátul. Az ötödik fokozathoz csak városon kívül kell nyúlni, a motor alig 5000-es fordulaton utazik százzal, ötödikben. Ez már az 535-ös Virago áttétele 250 köbcentin: az elinduláskor használható vonóerő és a rugalmasság megsínyli és már a szembeszél is érezteti a hatását. Csak egyedül motorozó, max. hetven-hetvenöt kilós pilótáknak való síkvidéki autópályás csapatáshoz, ~6500-as fordulaton 130-cal.

Ha értékeled a munkám, hívj meg egy kávéra! Paypal: chopperfield@gmail.com