

# VT250 Spada + TLR200, AX-1 Maniac

Makoto Ichikawa



# 目次

はじめに	2
1. バイクの排気量	3
(1) バイクの排気量と制約	3
(2) 250CC のバイクの進歩（ホンダのバイクの歴史から）	5
(3) 私のモーターサイクルの選び方	8
(4) 安全に走るために	10
2. VT250 SPADA	11
(1) デザイン	11
(2) 乗りやすさとライディングポジション	12
(3) 足回り	13
(4) エンジン、駆動系統	14
(5) 制動装置	15
3. 改造など	16
(1) 2次速比の変更	16
(2) タンクパッド	19
(3) アーシング	20
4. SPADA に乗り続けること	22
Appendix 1: VT250 SPADA の参考サイト	24
Appendix 2: TLR200 (HONDA)	25
Appendix 3: AX-1 (HONDA)	28

## はじめに

モーターサイクルでワインディングロードを走る楽しさは、その経験のある人にしかわからない楽しさです。アクセルグリップをひねれば走っていくスクータと、クラッチとチェンジペダルの操作も必要とするバイク。人車一体となって運転する楽しさは圧倒的に後者にあると思います。

本冊子は著者のWebサイト『現代道具考』で紹介したVT250 SPADAに関する内容を再構成の上、若干、補足してまとめたものです。



# 1. バイクの排気量

## (1) バイクの排気量と制約



2001年、屋久島への旅行で50ccのスクータをレンタバイクとして借り、機動的に各所を巡ることができました。このように自動車の交通量の少ない地域では50ccのバイクは有効活用できます。しかし、交通量の多い地域では法定速度を守って乗ることが危険にさらされるため、敢えて乗りたいとは思いません。

国道6号で私の乗る250ccのバイクを追い抜いていった直後に白バイに捕まった50ccのスクータもあるように原付の性能は高く、60km/hrでの巡行も可能になっています。50ccのバイクの30km/hrの制限速度は見直しに値する規制ではと・・・。

表1 バイクの排気量と制約など

排気量 [免許]	解説
50cc (原付 1 種) [原付免許]	<p>「バイクに乗りたい」という子供がいた場合、「スピードがでないから安全」と原付に乗せる親があります。しかし、自動車の通りの多い地域では下記のように原付の方が危険であり、普通二輪・小型限定の免許を取得させ、その免許で乗れるバイクを与えた方がよいと思います。</p> <p>例えば同じ道路を制限速度 30km/hr の 50cc のバイクと自動車などが混在して走るには、50cc のバイクは路肩の方に追いやられて走行するしかありません。そこは砂などが溜まりやすい場所であり、また、貨物自動車やタクシーがその前方へ急に止まることもしばしばあります。そして交差点を左折しようとする自動車に 50cc バイクが巻き込まれる死亡事故も多く発生しています。このような<b>危険な場所を 50cc バイクが走行することを現行法規は余儀なくさせています。</b></p>
125cc 以下(原付 2 種) [普通自動二輪車免許 <小型限定>]	<p>法定速度の 60km/hr で走ることも可能で、自動車保険の特約は 125cc のバイクまでカバーされることから、自動車を持っている家庭には合理的な選択ではないかと思いません。しかし、日本のメーカーで原付 2 種の 125cc といわれるロードスポーツ、デュアルパーパスのバイクは死滅してしまい、スクータしか残っていないのが現状です。</p>
125~250cc 以下 [普通自動二輪車免許 (~400cc) ]	<p>高速道路を走る場合は 125cc を越えるバイクとなります。250cc のバイクは車検がいらぬというメリットもあり、現在も多くの中種が存在します。そして自動車の流れをリードして走ることのできる十分な性能もあり、日本国内で使うには取り回しを含めて非常にバランスのよいバイクだと思います。また、「自分でバイクをコントロールしている」という気分になれる排気量です。(4 サイクルエンジンについていえるもので、2 サイクルエンジンのバイクはじゃじゃ馬のようなものもあります。)</p>
250cc 超 [普通自動二輪車免許 (~400cc)、大型自動 二輪車免許(400cc 超)]	<p>著者は基本的に重いバイクは好きでないため、このクラスのバイクは自分の足として長期間乗った経験がありません。ライダーを振り落とさんばかりの圧倒的な加速性能が魅力だと思います。</p>

## (2) 250CC のバイクの進歩（ホンダのバイクの歴史から）

HONDA の Web サイトに以前あった Press Library、例えば CB・CBX・CBR 系の諸元を比較すると「なるほどなあ、こんな風に進化してきたんだ」とわかるなど、様々な使い方ができる興味深いコンテンツでした。（現在は「Honda 2 輪製品アーカイブ」から各バイクのデータにアクセスできます。）

### ■ パラレルツインエンジン

Press Library のページに具体的な数値が掲載されているのは 1973 年のホンダドリームツインシリーズ CB250T からですので、ここから始めます。当時は CB250T（最高出力 27PS/10,000rpm、最大トルク 2.0kgm/9,000rpm）と CB360T（31PS/9,000rpm、2.6kgm/8,000rpm）がありましたが、車体の基本設計は同じでエンジンは 4 サイクル OHC 直立 2 気筒エンジンの内径が異なるものでした。そして整備車両重量はどちらも 172kg でした。360cc のエンジンにあわせて車体の設計をしているため、250cc のバイクに対しては余分な重量を背負いこんでいたといえます。このような設計は 1980 年のスーパーホーク（乾燥重量 173kg、整備重量 187kg）まで続いていました。（昔は後部座席の部分が荷台となるビジネス用の自動二輪車が多く走っていて、軽さよりも頑丈で壊れないことが要求され、この基本設計を踏襲したのではと考えられます。）

### ■ 単気筒エンジン

250cc 専用設計のバイク設計は 1980 年の CB250RS（25PS/8,500rpm、2.2kgm/7,500rpm、乾燥重量 128kg、整備重量 139kg）から始まったようです。単気筒エンジンということもありますが、整備重量でスーパーホークとの比較で

48kg 軽いことは約1人分軽いことに相当し、運動性能、乗りやすさは大幅によくなったと考えられます。

その後、CB250RS はセルフスタータを積んだ-Z となり、車両重量が141kg と若干、重くなりましたが、1983年登場のCBX250RS (30PS/9,500rpm、2.4kgm/8,000rpm) はDOHCエンジンを搭載したのに関わらず、乾燥重量は129kg、整備重量142kgにおさめられました。このCBX250RSをベースにトラディショナルな外観に仕立てたのが同年登場のGB250クラブマン(乾燥重量130kg、整備重量145kg)でした。1985年のCBX250S (28PS/8,500rpm、2.6kgm/7,000rpm) は当時のXLR250Rのエンジンをオンロード用にチューンしたOHCエンジンが生まれ、更に軽量化が押し進められ、乾燥重量115kg、整備重量127kgまでになりました。CB250の流れは一時、GB250(1997年が最終モデル)のみとなりましたが、現在はCBR250R(車両重量161kg)、CB223S(250cc、車両重量135kg)が発売されています。

## ■ V ツインエンジン

CBの流れに対比されるのがVTの流れです。1982年に初代のVT250F(35PS/11,000rpm、2.2kgm/10,000rpm)が登場しましたが、その乾燥重量は149kg、整備重量162kgでした。1984年型(40PS/12,500rpm、2.3kgm/11,000rpm)は乾燥152kg、整備167kg、1986年型(43PS/12,500rpm、2.5kgm/10,500rpm)は乾燥146kg、整備161kgと重量的に変化していますが、特にPress Libraryの中で重量には言及していません。ネイキッドタイプのVTZ250の重量もVT250Fとほとんど変わるものではありませんでした。VTで軽量化をう

たわれたのは VT250 Spada (40PS/12,000 rpm、2.6kgm/9,000rpm) が最初ようです。乾燥 140kg、整備 153kg でした。今日の VTR (30PS/10,500rpm、2.2kgm/8,500rpm、出力が下がっているのは排気ガス対策) の車両重量は 161kg となっています。

## ■ 4 気筒エンジン

DOHC4 気筒 250cc のエンジンは 1986 年に CBR250FOUR (45PS/14,500 rpm、2.5kgm/10,500 rpm) として登場しました。驚くのはやはり重さで乾燥重量 138kg、整備重量 153kg は当時の VT より軽量なものです。同じ排気量に対して気筒数が増えればエンジンが重くなり車体重量も増えると考えられますが、いかに軽量化を目指した設計がなされたか、興味深いものです。(なお、個人的には 1987 年発表のフルカバード・フェアリングの CBR250R が未来を予感させるようなデザインで強い印象を受けました。)

CBX250RS (あるいは GB250) と VT250 の重量の差はエンジンの気筒が増えたことによる差よりも大きいといえます。これは基本的に後者の方が高回転まで回るエンジンで高速走行が可能なことから、これに耐えられるように車体の強化が必要で結果的に重量の増になっていると考えられます。一方、V ツインとインラインフォーでは後者がスーパースポーツバイクとして 250cc の頂点に立つということで並々ならぬ軽量化の設計の努力がなされたものと考えられます。

1966 年の世界選手権ロード 250cc クラス 10 戦全勝をなしとげた HONADA の RC166 は、6 気筒 DOHC エンジン (60ps/18,000rpm、2.36kgf·m/17,000rpm) を積みなが



らチタンなど様々な非鉄金属を用いて 114kg に軽量化が図られています。下表のような条件の差を考えると当時の 250cc バイクはエンジンの耐久性を確保しながら高出力化と軽量化を実現させるという並々ならぬ努力がはかられていることが理解できます。

なお、エンジン形式は異なりますが、2009 年まで発売されたロードレーサーRS250R は 2 サイクル 75° V 型 2 気筒エンジンで最大出力 92ps/12,500rpm、5.33kgf・m/12,000rpm、半乾燥重量 101kg というスペックが公表されていました。

表2 ロードレーサーと市販車

	ロードレーサー	市販車
乗車定員	1 人	2 人
走行路面	良 (レース場)	様々
耐久性	短期	長期
前照灯などの保安部品	なし	あり

### (3) 私のモーターサイクルの選び方

大排気量のバイクは圧倒的な発進加速を楽しむことができますが、バイクを降りての取り回しには体力が必要です。トライアルバイクに乗っていた時、その軽さから山道へ入ることもできましたが、長距離や高速道路走行は我慢でした。このように設計そのものがバイクを特徴づけます。セッティングでも同種のことがかかります。例えば 2 次減速比を高くして発進加速性能を高めれば、最高速度に影響するほか、巡航速度でのエンジン回転数が高くなって燃費が低下し、全く異なったバイクの性格としてしまいます。

普段の足として街乗りに使っていることから、「停車時の取り回しの容易さ」に比重を置いています。AX-1 に乗っていた時は、

『自動車の流れにスムーズに入っていける？』

『バイクの取りまわしが負担にならない？』

- ・ 未舗装路も躊躇しないで入っていける？
- ・ エンジンが止まった状態でバイクの取り回しが負担にならない？
- ・ バイクが倒れても起こすのが負担にならない？
- ・ ハンドル切れ角が十分あり、小回りがきく？

『デザインが気に入る？』

というのが「バイクを選ぶ基本的な条件」でした。『バイクの取りまわしが負担にならない？』は Spada で次に変わっています。

- ・ バイクを降りて、押して移動するのがそんなに苦痛ではない
- ・ 横に倒れそうになっても支えて姿勢を立て直すことができる
- ・ 後輪を持ち上げて車輪の位置を横にずらすことができる
- ・ 足付き性がよい

自動車の流れに余裕をもって入っていける排気量は、4サイクルエンジンならば 250cc あれば十分と思います。バイクの取りまわしにはバイクの重量が大きく関係しますが、私は自分の体重の最大 2.5 倍位が負担にならないものと考えています。排気量が大きいほど加速がよくなり、停止状態から定常走行までの短い時間を楽しむことができますが、一方でバイクの重量は増え、価格も高くなります。この部分は理性と感性のせめぎ合う部分です。

デザインについては個人の価値観によるところが大きいです

が、昔のデザインを焼き直したような最近のバイクについては、少し寂しいものを感じます、まるでバイクの進化が技術的にもデザインの的にも 20 世紀で止まってしまったようで・・・。

#### (4) 安全に走るために

バイクに乗る場合、何かあった時に回避するためのマージンとして周囲の車などと車間距離などを取るようにしています。

- ・ 常に前方がよく見える状態にする
- ・ 車間距離をとる（前後、左右）
- ・ 貨物自動車の後につかない（その前の状況がわからないため）
- ・ タクシーを信用しない（方向指示器を出したかと思うと急に車線変更や停車などマナー悪し）
- ・ わき道から飛び出しがあっても避難のマージンをとれるように道路中央寄りを走る
- ・ 意図してか、近寄って追い越していく 2 輪車もあり、これも危ない

## 2. VT250 SPADA



ツインリンクもてぎ Honda Collection Hall (2005年)

「AX-1（後述）が盗難される」という不本意な形で私のもとを離れ、改めてバイクという乗り物が私の性格と合っていることに気付かされました。自由の翼を無くした感じがし、生活面の不便さがでてきました。そんな時、AX-1のメンテナンスを頼んでいた住処から徒歩3分のバイク屋に赤いVT250 SPADA (HONDA)があるのが目にとまりました。気になっていたバイクで、製造完了から10年以上を経ている割にはますますの程度で、購入手続きしてしまいました。

## (1) デザイン

SPADA の個々のパーツを見ると軽量化と剛性アップを狙った CASTEC フレームをはじめ、力学的な合理性を追求したもので、デザインは骨太で無駄を削ぎ落とした筋肉質な感じですが、自分で所有して細部を改めて見、AX-1 と同様にあの時代の開発に力が入ったバイクであることがわかりました。

乗って直ぐ「腕に上体の荷重が思った以上にかかる」と感じましたが、VT250SPADA の FACT BOOK に記載の VT250F からのライディングポジションの変化から納得しました。

## (2) 乗りやすさとライディングポジション

街中の取りまわしは AX-1 と比較して車両重量 124kg から 153kg へ約 30kg 増、そして最小回転半径が 2.1m から 2.7m へ増で低下していますが、ハンドル幅が狭くなったことからすり抜けは楽になりました。シングル並みの V ツインエンジンによる車幅、そしてシート高の低さと形状からスポーツバイクとしては取扱いやすい部類なのは間違いありません。また、狭い道で低速で U ターンしようとして最後に深くハンドルを切り過ぎたように倒れそうになりましたが、片手で支えることができました。重心の高さとハンドルの高さによるテコの原理によるものですが、自分の体重とバイクの重量の関係について考え直しました。この他、良好な足つき性で 2 輪 2 脚のバックが容易なのも美点です。

街中では小回りのためのハンドル操作や、急な路面の変化に対して耐えられるように、背筋を伸ばすような感じで前輪にかかる上半身の荷重を意識的に増やして乗っています。一方、整備された道路を長距離の走行をする時はニーグリップして、お腹を後に引くような感じで背中をまるめ、肘が固くならないように軽く曲

げて手でハンドルを前方に軽く押す感じで腕にかかる荷重を低減し、疲れが少ない姿勢としています。この結果、整備された国道を中心に1日に450km走った時は、腕よりもお尻が最大100km位での休みを要求することになりました。時々、トライアルバイクのようにステップの上に立ってスタンディングフォームで走ってお尻を休ませていましたが・・・。

ロードスポーツバイクの面白さは狙ったラインをトレースするようにして走ることにあります。SPADAに乗ってしばらくはこの面白さから、乗る度に身構えた感じになりましたが、いつのまにか下駄代わりになってしまいました。慣れとは・・・。

### (3) 足回り

#### a. タイヤ

購入時、履いていたタイヤGT-401 (Dunlop)。減ってはいまありませんでしたが、経年変化で硬くなっていました。雨天時、信号待ちから普通にスタートしたら、舗装面の状態がよくないこともあったと思いますが、後輪がスリップしながら進むのを感じました。ロードスポーツバイクはオフロードバイクのように立て直しが容易ではありません。「痛い思いをするよりも安全（安心）のため」とタイヤ交換となりました。ウェット状態での安全性増をと、タイヤはBT-45 (ブリジストン) とGT-501 (ダンロップ) を候補に考え、前者にしました。

#### b. サスペンション

乗り始めてリアサスが路面の状態に敏感で道路の継ぎ目で跳ねてリアタイヤの接地感を損なう感じがありました。タイヤ交換で若干、改善された感じはしましたが、本質的な硬さはかわりま

せん。そこでリアサスの設定を確認したら「4」。標準が7段階の「2」ですので、硬めに設定されていました。標準にしたら後輪のバタツキがなくなりました。

リアサスがよくなったら、今度はフロントサスの動きの渋いのが気になってきました。フリクションが大きいため、微小域でサスとして十分な仕事をしていず、ライダーへそれを原因とする振動が伝わってくる感じです。そこでシールから若干、オイルにじみもあることからフロントサスをオーバーホールしました。フォークオイルは標準の10Wですが、結果は大正解。それまで感じたフロントサスの動きの渋さがなくなり、前後のサスのバランスがよくなり、「乗って疲れる」ということがなくなり、乗る楽しさが倍増しました。

特にフロントサスのストロークの短いバイクの場合、その性能がちゃんと発揮できる状態とすることは重要で、フロントサスのオーバーホールは目に見えない部分ですが、USED BIKE に乗る場合にはこの整備も含めるべきと実感させられました。

#### (4) エンジン、駆動系統

SPADA はVT250F に比較するとローギアードな設定で、スタートして忙しくシフトアップするとすぐ法定速度に達してしまいます。また、6速で巡航時も常にエンジンを回していることを意識させられます。「常にトラクションをかけながら走る」というのがこのバイクのセッティングのねらいと思いますが、「流して走りたい気分」もあります。また、アイポイントが低いこともあり、エンジン回転数から「速度超過か」と思ってメータを確認すると思ったほどの速度ではありません。感覚にずれがありません。

そこで 3 章で解説のように 2 次減速比を同時代の VTZ250 の減速比とほぼ、同等のものに変更し、私にとって乗りやすい減速比としました。

## (5) 制動装置

乗り出して最初、リアのディスクブレーキの鳴きが気になりました。また、AX-1 とリアブレーキの効き方が違うため、「ブレーキが効いていない」と感じました。AX-1 はリアブレーキを踏むとすぐ効き、一定のブレーキ力がかかる感じ(ある意味で ON-OFF 的な効き方)なのに対して SPADA のブレーキは踏量に比例してブレーキがかかる感じ(あくまで感覚ですが)で、深く踏みきれていないのが原因だったかもしれません。ただ、足先では手のように微妙なコントロールができないこともあり、AX-1 的なリアブレーキの効き方が私の好みです。

ブレーキの鳴きは 2,000km 乗った段階で消えました。ブレーキも最初の「効かない」という感じはなくなりました。どうも不動期間によってディスク面などに異物ができ、それが原因になっていたようで、馴染みができてきたために解消されたようです。



### 3. 改造など

#### (1) 2次速比の変更

SPADA のギア比は 1988 年型の VTZ250（外観は 1986 年と同じに見えるが、エンジン、駆動系に大きな変更が加えられている）との性格付けを変えるためにローギアードに設定されたと考えられます。

標準の 2 次減速比は前後スプロケットを 17T : 54T（チェーンサイズは 428、コマ数は 132）の組み合わせです。車の流れに乗っていると「もう 1 段、上があれば」と思う場合があり、「標準の 6 速での総減速比が 2 次減速比を変えて 5 速で実現できれば・・・」と当時、入手可能なスプロケットから **18T : 52T** の組合せを考えました。この総減速比と VTR250（5 段変速）のそれを比較すると 1 速で VTR より 1%ほどハイギアード、トップギアで VTR より 5%ほどローギアードになり、SPADA が 6 速で 1 段多い分、クロスレシオとなります。なお、リアだけ 52T にすると総減速比は VT250F と、ほぼ同等になります。1988 年型の VTZ250 は 14 : 41（チェーンサイズは 520）の 2 次減速比で VTR250 と同じものです。

リアの 52T のドリブンスプロケットは純正の CBR250RR (MC22) 用を流用しました。フロントの 18T のドライブスプロケットは純正品では存在しないため、AFAM から探したところ、18T が廃番で WEB の AUCTION でやっと調達しました。そしてチェン（純正品）と一緒に前後のスプロケットを交換しました。

前後のスプロケットを変えて 2 次減速比を 17 : 54 から 18 : 52 とし、1988 年型の VTZ250 の減速比とほぼ、同等のものにしたことで、エンジン回転数と速度感覚のずれを感じなくなり

ました。そして発進加速が鈍重になった感じもありません。100km/h 高速巡行がそれまでの 6 速 8,600rpm (メーター読み) から 7,900rpm (同) に下がりエンジンの騒々しさが薄れたのは気持ちよく、この回転数から最大トルクが得られる 9,000rpm に向かってトルクが上昇していきますので、法定速度は別として高速での加速も問題ありません。

2 次減速比を変える前の燃費は街乗りで 23km/L、遠乗りで 27km/L といった感じだったのが、変更後は街乗りで 25km/L、遠乗りでは 30km/L となり、この面でも改善されました。

変更した SPADA の 2 次減速比は狙い通り、V ツインエンジンの良さを引き出すものだと考えます。VTR250 の減速比も 1988 年型の VTZ250 に近い設定となっていることから、V ツインは CBR250R の 4 気筒エンジンのように回転させて走るエンジンではないことを再確認です。

2012 年現在、これらの部品を調達できない状態となっているため、VT シリーズが 520 のチェンであることもあり、ドライブsprocket は 520 の 14T (サンスター)、ドリブンスprocket は同 41T (サンスター)、そしてチェンは 520 (コマ数 104) のもので交換しています。

## ■ 理論速度について

理論速度[km/h]=

$$\text{エンジン回転数[rpm]} \div (\text{減速比} \times \text{1 次減速比} \times \text{2 次減速比}) \\ \times \text{タイヤ外径[m]} \times \pi \times 60[\text{min}] \div 1,000$$

タイヤ外径 (無負荷時) [mm]=

$$\text{リム径} + \text{タイヤ幅} \times \text{扁平比} \times 2 \quad \dots \quad \text{概算法}$$

### 備考：

タイヤサイズの表示は例えば「140/70-17」となり、最初の数字がタイヤ幅(mm)、次の数字は扁平比(%)、最後の数字がリム径(インチ)となる。1 インチは 25.4mm で、各タイヤの表示から無負荷時のタイヤ外径が計算できる。この例であれば、 $17 \times 25.4 + 140 \times 0.7 \times 2$  で 627.8[mm]となる。正確にはメーカーの公表値を使用する。実際の外径はバイクやライダーの荷重により、これより小さくなる。

### 【MEMO】 取扱説明書の疑問

表3 取扱説明書に記載の各ギアの速度範囲

	速度範囲	減速比変更後の速度 (@4,000rpm, メータ読み)
1 速	0~50km/h	19km/h
2 速	10~70km/h	26km/h
3 速	20~100km/h	33km/h
4 速	30~125km/h	40km/h
5 速	40~150km/h	46km/h
6 速	45km/h 以上	51km/h

SPADA の 2 次減速比を変えてみて気付いたことがあります。

表 3 の各ギアの速度範囲が VT250 SPADA の取扱説明書に記載のもので、5 速でレッドゾーンの始まる 13,500rpm で 150km/h という計算のようです。しかし、高速道路で 100km/h での 6 速のエンジン回転数が 8,600rpm (メーター読み) なのに対して、計算上 (下記の枠内の計算式による) は 7,900rpm と約 10%低いものとなります。

原因は 1988 年型の VTZ250 の取扱い説明書（現物は見えないのですが）を共用し、チェックが漏れてしまったことが納得できる理由です。

## (2) タンクパッド



タンクパッド II

お腹をタンクにつけて前輪荷重で乗る姿勢が普通となりました。いざという時の下腹部への衝撃、また、冬場、タンクでお腹が冷やされるのを軽減するためにタンクパッド（株）ホンダアクセス、商品名：タンクパッド II）を取り付けました。取付説明書には脱脂洗浄剤でタンクの接着面側を脱脂洗浄すると書かれています。バイク店でマニキュアの除光液でよいことを教えてもらい、しっかり接着できました。

寒い時期、あるとないでは確かに違います。また、タンクと衣類が接触しての擦り傷の軽減にも役立っているようです。

### (3) アーシング



- 左上：バッテリー近くのフレームのアース（30cm長）
- 右上：ラジエター上部のアース部
- 左：配線の取り回し（ラジエター側配線（1m長）はエンジンに接触しないように）

自動車の改造で「アーシング」があります。シャーシアースとは別にアース線を張って電気回路の抵抗を下げるのは悪いことではありません。SPADA のアーシングについて検索し、Showa53 さんのホームページ（2012 年現在リンク切れ）を見つけました。そして早速、秋葉原へ行き、アーシング用と書かれた耐熱性のある電線 2.0m とこの電線用の圧着端子を 4 つ購入し、配線しました。圧着端子は店の閉店時間間際で 8-6S を急いで購入しましたが、8-5S がより適正のようです。なおバッテリーの側のボルト長がこのような端子の取り付けを考慮していないため、「ナット部を持ち上げて」と面倒をするより、長いナットを準備するのがよさそうです。兎に角、久し振りにニッパー、

カッターナイフ、圧着工具を使うことを楽しめました。

肝心のアーシングの効果、定量的な比較ではありませんが、ヘッドライトが明るくなり、低回転域からクラッチをつないでアクセルを開けた時のエンジンのもたつきが少なくなり、ピックアップがよくなった感じがあります。

## 4. SPADA に乗り続けること

バイクの性格を変える約 10%のハイギアード化となる2次減速比の変更も「これが万人向きの設定ではないか」と思えるほど、SPADA を乗りやすいものにしました。現在ではゲタ代わりに乗っている状態です (^\_^;

1988 年の発売の四半世紀のバイクのため、補修部品が調達できないという現実に向き合うようになりました。これからどれ位乗り続けられるかわかりませんが、2012 年のタイヤ、チェーン、スプロケットの交換を含む整備に際して「できる限り乗り続けよう」と心に決めました。

## 【参考リンク】

### 1. バイクの排気量

Honda 2輪製品アーカイブ

<http://www.honda.co.jp/pressroom/products/motor/>

Honda 2輪製品アーカイブ 「CB(201cc - 450cc)」

[http://www.honda.co.jp/pressroom/products/motor/cb\\_u450/](http://www.honda.co.jp/pressroom/products/motor/cb_u450/)

Honda 2輪製品アーカイブ 「VT - VTR - SPADA - XELVIS - Fire Storm」

<http://www.honda.co.jp/pressroom/products/motor/vt/>

ロードスポーツバイク「ホンダ・VT250F」

<http://www.honda.co.jp/news/1986/2860409v.html>

VT250 SPADA

<http://www.honda.co.jp/factbook/motor/VT250/19881208/index.html>

VTR (HONDA FACT BOOK)

<http://www.honda.co.jp/factbook/motor/VTR/19971100/index.html>

CBR250FOUR

<http://www.honda.co.jp/news/1986/2860411c.html>

CBR250R

<http://www.honda.co.jp/news/1987/2870219c.html>

HRC 株式会社ホンダ・レーシング

<http://www.honda.co.jp/HRC/>

### 2. VT250 SPADA (HONDA)

フレーム修正、バイクフレーム修正、テクニカルLEGO、LEGOTEC、

<http://www.legotec.com/>

プレスインフォメーション ホンダVT250 スパーダ

<http://www.honda.co.jp/news/1988/2881107.html>

VT250 SPADA (HONDA FACTBOOK)

<http://www.honda.co.jp/factbook/motor/VT250/19881208/index.html>

ロードスポーツバイク「ホンダ・VT250F」

<http://www.honda.co.jp/news/1986/2860409v.html>

二輪車用タイヤ 株式会社ブリヂストン

<http://www.bridgestone.co.jp/personal/mc/index.html>

バイクのタイヤならRIDERS NAVI (ダンロップ)

<http://ridersnavi.com/index.html>



## Appendix 1: VT250 SPADA の参考サイト

Google で 2013 年 1 月 5 日、VT250 SPADA について検索したものを紹介します。

VT250 SPADA (スパーダ)-ホンダ | 愛車プロフィール | EX2000 | みんなのカー・自動車 SNS (ブログ・パーツ・整備・燃費)

<http://minkara.carview.co.jp/userid/189071/car/892420/profile.aspx>

spada 整備

[http://www.nexyzbb.ne.jp/~to\\_ko\\_ko\\_a\\_ko\\_891037/spada/spada-seibi/spadaseibi-framepage.htm](http://www.nexyzbb.ne.jp/~to_ko_ko_a_ko_891037/spada/spada-seibi/spadaseibi-framepage.htm)

HONDA VT250 SPADA

<http://www.hi-ho.ne.jp/mtan/moto/vttop.html>

ローマ人な休日 VT250 SPADA の燃料漏れ修理

[http://pub.ne.jp/rossi\\_ducati998/?entry\\_id=4307662](http://pub.ne.jp/rossi_ducati998/?entry_id=4307662)

HONDA VT250 SPADA メンテナンスデータ

[http://www.geocities.jp/flight\\_wun/dbike/s-maindatasp.html](http://www.geocities.jp/flight_wun/dbike/s-maindatasp.html)

HONDA VT250 スパーダ ~素敵な燃費と耐久性~

<http://www.geocities.jp/nakabaribari/bike/spada/spada.htm>

KAN's bike life VT250SPADA

[http://www.k2.dion.ne.jp/~kan\\_bike/vt250spada/vt250spada.html](http://www.k2.dion.ne.jp/~kan_bike/vt250spada/vt250spada.html)

ホンダVT250スパーダ モモンハン日記

<http://momomhf.doorblog.jp/archives/1089565.html>

Mechanical Base VT250 スパーダ

<http://fpszone.blog98.fc2.com/blog-entry-65.html>

@開発人 f u j i (研究室) VT250SPADA

<http://ptpservice.blog134.fc2.com/blog-category-9.html>

TERRA'S ROOM VT250 SPADA

<http://terra.sblo.jp/category/1268170-1.html>

VT250SPADA レストア日記 | task ブログ

<http://ameblo.jp/runningback33atoms/entry-10875775842.html>

H I P P O大野の雑記帳 VT250SPADA

<http://blog.livedoor.jp/gq1023/archives/51853158.html>

## Appendix 2: TLR200 (HONDA)



TLR200 (HONDA)は一般公道を走行できる本格的なトライアルバイクとして 1983 年に発売されたものです。ステップの上から立ち上がり走行するのが基本姿勢の競技用のデザインで、90kg という軽さは取り回しがよく、スタンディングしながら歩くような速度で山道に入ることでもできました。なお、シートは薄く、座った時の姿勢は窮屈で長距離走行には向きませんが、大型バイクに混じってツーリングにでかけ、バンク角の深さを利用して直線部分の短い峠の下りでは一番早く駆け下りたりしました。

なお、クラッチがスパッとつながる傾向が強く、じわっと行きたいところを前輪が急に出たり、エンジンに粘って欲しいのにエンストするなど、トライアルバイクとしては運転しやすいものではありませんでした。一方、「クラッチアクセル」(?) などという、半クラッチを使ってエンジンの回転を下げないで加速する方法など、様々なことをこのバイクで学びました。そのひとつに「ある程度のパワーがあれば、軽さこそがバイクを楽しむ最も重要な要素」というのがあります。メーカーが競技分野で新素材の部品を開発して軽量化に取り組んでいるのですから、耐久性さえ満

足されれば、これが一般のバイクにあてはまらないことはありません。鉄製のチェンジペダルをアルミ製のCBX400のものに変えたり、ハンドルを合金製のものに変えたり、g単位の軽量化の作業の楽しみをこのバイクは教えてくれました。

TLR200の前にTL125S（イーハトープ）という125ccのトレッキングバイクがホンダからでていました。そして岩手県の実験場を楽しまながら参加する「イーハトープトライアル大会」が開催されていてその延長線上でTLR200が生まれたように記憶しています。TLR200の後継車種は1985年発売のTLM200R。やはりトライアル競技には2サイクルエンジンの方が扱いやすい特性をもつと結論されたものと思います（「4サイクルでトライアルを」というのはたぶん4サイクルから出発したホンダの意地・・・）。TLM200Rはオイルタンクとしてメインチューブを利用するなど軽量化が図られ、乾燥重量は86kg。残念ながら乗る機会はありませんでしたが、トライアルバイクとしてはTLR200より乗りやすいのに間違いありません。

同時代のYAMAHAのトライアルバイクにはTY250スコティッシュがありました。

トライアルバイクは市場規模が小さく、2サイクルエンジンで環境対策が難しいためか、市場から消えてしまいました。2004年、YAMAHAから外観が似たTricker（250cc）が登場し、一瞬、「同種のバイクか？」と諸元を調べたら乾燥重量は111kg、タイヤサイズは前後が19/16インチで全く別物。「バイクの新しい遊びの形を提案」ということがわかりました。SEROW（225cc）やHONDAのXR230の方がより多目的に使いそうです。

## 【リンク】

プレスインフォメーション：

軽量でスリムなトライアルスポーツバイク ホンダTLR200を発売

<http://www.honda.co.jp/news/1983/2830412.html>

イーハトーブ

ファッションナブルな125ccのトレッキングバイク

ホンダ イーハトーブを発売

<http://www.honda.co.jp/news/1981/2810422t.html>

出光イーハトーブトライアル

<http://www.sukaheru.net/~ihatove/>

プレスインフォメーション：

2サイクルエンジン搭載のトライアルバイク 「ホンダ・TLM200R」を発売

<http://www.honda.co.jp/news/1985/2850225.html>

トリッカー - バイク・スクーター ヤマハ発動機製品サイト

<http://www.yamaha-motor.jp/mc/lineup/sportsbike/tricker/index.html>

セロー250 - バイク・スクーター ヤマハ発動機製品サイト

<http://www.yamaha-motor.jp/mc/lineup/sportsbike/serow/index.html>

Honda バイク XR230

<http://www.honda.co.jp/XR230/xr230/>

トライアル&トライアルバイクの専門誌！ストレートオン Straight On

全国のトライアル場

<http://www.straighton.jp/pages/tr-park.htm>

## Appendix 3: AX-1 (HONDA)



ON-OFF デュアルパーパスバイクとして 1987 年に発売開始された AX-1 は、水冷単気筒 DOHC エンジンで最大出力 29PS、最大トルク 2.6kgm。9000rpm のレッドゾーンまで車重の軽さもあってスムーズに加速していきます。ハンドル切れ角が大きく取り回しがよく、オフロードバイクのような無骨なデザインではありませんし、何よりその軽さから 4 サイクル 250cc 単気筒のエンジンを搭載したこのバイクを選びました。

着座姿勢はオフロードバイクに近いですが、高速道路もストレスをあまり感じることなく走れます。また、水冷ですから高速ツーリングでも熱ダレの影響を感じません。このエンジンのトルクくらいだと、コーナーをトラクションをかけながら走っている時も、大型バイクのようにアクセルワークに神経質にならないで済みます。しかし、低速トルクは交差点でのスタートでアクセルとクラッチの操作を無造作に行うと「また、ウィリーしてしまった」

という位、十分あります。キャストホイールにつけられたフロント 18”、リア 16”のタイヤは足つき性もよく、2足2輪でバックに進むこともできます。オフロードの走破性が悪いと書かれたものを読んだことがあります。知人の XL250R などと一緒に数日間、キャンプしながら林道を走った時など、そこそこついていくことができましたので、求めるレベルの差かなという感じがします。

AX-1 は技術、デザインのバランスなど日本のモーターサイクルのひとつのピークにあった時代のバイクのように思え、ずっとこのバイクに乗ろうと考えていたのですが、「盗難」という予期せぬ別れを強いられることになりました。互いに分かり合える友人を失ったようで寂しい気分がしました。(2004.9.11)

## 【リンク】

「ホンダ AX-1」

<http://www.honda.co.jp/news/1989/2890524.html>

## ■ Maniac シリーズ

WACHSEN BA-100 Agnriff Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/BA100maniac.html>

FinePix S9000 Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/FXS9000maniac.html>

FinePix F31fd Maniac + F11

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/FXF31maniac.htm>

FinePix F100fd Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/FXF100maniac.html>

FinePix F200EXR Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/FXF200maniac.html>

FinePix F300EXR Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/FXF300maniac.html>

FinePix HS30EXR Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/FXHS30maniac.html>

Tripod Maniac - B 級 ( ? ) 三脚選び -

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/tripod-maniac.html>

Step-Up, -Down Rings Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/step-ud-rings-maniac.html>

Papilio 6,5x21 Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/Papilio-maniac.html>

HYBRID W-ZERO3 Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/HYBRID-W-ZERO3-maniac.html>

LaVie Light BL350-CW Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/lavie350maniac.html>

PJ-20 Maniac

<http://www.minami-nagareyama.org/editor/PJ20-maniac.html>

### 『VT 250 SPADA Maniac』

2013年1月5日初版

著者 : 市川 誠 (maktich@pa2.so-net.ne.jp)

現代道具考

<http://www002.upp.so-net.ne.jp/maktich/index.html>

ロボット人間の散歩道 : So-net ブログ

<http://robotic-person.blog.so-net.ne.jp/>