



店長の いろいろレポート

お客様のT様から Vストローム250のレポートをいただきました。



走行レポート(初回点検編) Vストローム250ユーザー T様

- 2017年7/30 初回点検
- 2017年8/6 パスカル清美の帰り道にご来店

■赤文字は店主の独り言です。

1000kmまでの慣らし運転の間、ツイントリップAとBのうちトリップBで連続計測してみると区間燃費が36.9km/リッター(L)でした!!

(店主の独り言)Vストローム1000は25km/L、Vストローム650は30km/L近くいく低燃費、250ccは更に輪をかけて良いんですね。何とも恐るべし低燃費のV-Stromシリーズ!

納車直後の200~300Kmまではあまり効かなかったブレーキも、「慣らし」と言われるだけあって、だんだんアタリが出てきて前後ともしっかり効くようになりましたよ。

タイトなカーブが連続する九十九折れで、倒しこみが素直なリーンに身を任せてパタッと寝かせたまま一定速で旋回できます。S字カーブでは、ちょこんとブレーキを掛け車体を起こし、また逆側にパタッと寝かせる旋回です。このため、1000km慣らしでタイヤもしっかり使って確認できました。標準装着は評判通りのバイアスタイヤで、グリップ良好で長持ちもそうです。他社モデルで同じタイヤを履くユーザーコメントでは、20,000kmでもスリップサインが出ないようです。エンジン特性として低速域がかなり粘るので、6速ホールド・5000rpm・65km前後の一定車速でワインディングをグイグイ上って行きます。



100km/hを体験してみると、60km/hで聞こえる風切り音が100km/hでも変わりません。

振動も変わらず、変化するのは回転数表示だけです。ウィンドシールドプロテクト効果が体験できました。くちばしで上がってくる風はスクリーンに当たって上がり、メット付近に当たり風切り音が出ますが、ライダーは快適です。

クラッチは軽いつ!!

シフトもカチカチッと入りやすく、左手は全然疲れず、アクセルを開ける右手の方が疲れてくる程です。シートには直立して着座する姿勢になるので、お尻は痛くなってきてスタンディングしたり休憩したりすることになります。DR-Z400モタードで、500km走る時の痛さには及ばないけどね。

(店主の独り言)ガーン、それは辛そう。

カメラ用チェストホルダーが届いたら、改めて動画でお伝えします。

(店主の独り言)乞うご期待!! 皆さん、きっと酔えます。

それにしても、奥矢作や岩屋で無理せず流して走ると、絶対に気持ちが良い「Vストローム250」です。

トルクがあって、高いギアでも低いギアで走っても安定します。パタッと寝かして立ち上がり、すぐ次のコーナーへと、ヒラッヒラッと抜けていく。無理をしてスピード出すと厳しいだろうが、自分が気持ちいいスピードで流していくのが凄く楽しいと思います。

パワーでタイヤをつぶして走るのは難しいバイクですが、タイヤをしっかり使えています。

フロントブレーキを引きずりながらコーナーに入っても、安定している程です。恐らくある程度ある車体の重さが、良いように働いているのでしょう。旋回中にギャップを踏んだ時にも、どっしりと凄く安定しています。

(店主の独り言)四気筒が少なかった並列二気筒と2サイクル時代の大昔、フラットトルクを活かして走る、速くて無駄のない二気筒の走りを指導された事があったなあ。



続編(パスカル清美の帰り道にご来店)

慣らしを終えて、ワインディングをガンガン走ってみたら、230km区間の燃費は33.8km/L。カタログ掲載のWMTCモード値(発進停止)31.6km/Lより伸びています。

(店主の独り言)タンク容量17リッターだから、574.6km。V-Stromシリーズどれも、500Kkmは余裕ですね。

クラッチは異常に軽く全然疲れていないけど、前傾でない着座姿勢なのでお尻は痛い。

中低速型のエンジンが粘って、6速40km/hでノッキングしない!! 6速40km/hでも、5速30km/hでも、平地だとじんわりだけど加速してゆく。10,000rpm130km/h、レブリミットぎりぎり140km/hほど。70~90km/Lが、一番楽です。

(店主の独り言)並列二気筒のトルク特性と、長めのホイールベースと車重、これらの特徴を活かした走りを楽しむ事になるのでしようね。

1000ccモデルだと四輪車のペースではつらいので追い越せざるを得ないけど、250ccで低速トルクがあるので車の流れと一緒に走れます。

アクセルピックアップは、さほど良くないけど、ある程度のペースを保ったまま6速ホールドで走り抜けられます。長距離を走り続ける時、きっと大きな差になるだろう安心感があります。今回は、長距離を走ってみますね。今日はトップケース一つで走ってみました。走りに影響はありませんでした。

(店主の独り言)当然、風圧の大きい3パニア装着走行は走行風による外乱も大きいはずですが、ご報告が楽しみです。

5,000rpm程度で走ると、燃費表示がじわじわ伸びてゆきます。

それにしても、燃料メーターの表示が減っていかない。もうちょっと、厳密に表示しても良いのではないのでしょうか? 200kmでも一目盛りですから。歩くようなスピードじりじり進んでゆく渋滞路は嫌なもんですが、Vストローム250では1速にいれたまま低速トルクに助けられて楽に進みます。渋滞が続いたこの時、10分を越えて初めてファンが回っているのに気が付きました。リッター車と比べれば当然でしょうが、放熱性も良いらしく熱風で疲れたりしません。

今のところ、Vストローム250には出会ってないので、フルパニアにして見せびらかしをやっつくと喜ばれるのかなあ。



お客様のレポートいかがでした?

2017年の春ようやく発売になったGSX250Rに乗ってみるとよく似た特性なんだろうな。雑誌記事に積極的に取り上げて貰えなかったGSR250シリーズも、エンジン特性・シャーシの特徴は兄弟車なので、GSX250Rってワインディングでは負けないのかもしれないね。次回の動画と長距離レポートをお楽しみに!