

МОТОЦИКЛ

摩托车

合订本 1997



☐ 名车·新品

☐ 驾驶·运动

☐ 小经验·小制作

☐ 车迷沙龙

☐ 摩托广场

☐ 用车指南

☐ 摩托史话

☐ 品头论足

☐ 邮购广告

☐ 摩托信息

☐ 大阳专版

☐ 摩托学校

☐ 摩托售价

人民邮电出版社

《摩托车》合订本(1997)

《摩托车》编辑部 编

人 民 邮 电 出 版 社

内 容 提 要

为了方便广大摩托车爱好者阅读和保存资料,我编辑部特编辑出版了1997年《摩托车》合订本,本书保留了1997年《摩托车》杂志各期的技术与维修保养等实用性较强的内容,删除了函购广告等内容。本书各期原函购广告位置处,附录了74种日本本田公司、铃木公司、雅马哈公司生产的摩托车的分解电路图,即摩托车启动系统、点火系统、充电照明系统、信号系统的分解电路,使广大摩托车用户在使用与维修摩托车时更加方便直观,对各种电路故障的分析更加准确。主要有以下车型资料:本田 C50、本田 C70、本田 H100S、本田 WIN100、本田 CG110/125、本田 CD125T、本田 CBX125、本田 VT250F、本田 CBR400、铃木 K50、铃木 FA80、铃木 A100、铃木 AX100、铃木 TS100ER、铃木 GS125、雅马哈 LD50、雅马哈 80、100、125 系列等。相信这些新加入的资料会让广大读者从中获得收益。

《摩托车》编辑部

《摩托车》合订本(1997)

《摩托车》编辑部 编

*

人民邮电出版社出版发行
北京市崇文区夕照寺街14号
中国青年出版社印刷厂印刷
新华书店总店北京发行所经销

*

开本: 787×1092 1/16 1998年3月 第一版

印张: 36 1998年3月 北京第一次印刷

印数: 1—3000册

ISBN 7-115-07052-0/Z·659

定价: 48.00元



新年致读者

本刊编辑部

光阴似箭,1997年已经来到了。值此新年之际,我们《摩托车》编辑部全体同志向给予本刊热心关怀与支持的广大读者、作者、编委会委员、评刊员、维修顾问,以及摩托车行业的同仁们,表示诚挚的谢意。

今年7月1日,香港回归祖国。我国政治经济形势更加稳定,一个全国的精神文明建设高潮正在兴起。为了让读者更多地了解香港及台湾地区摩托车方面的信息,本刊将对上述两地区的摩托车产销、摩托车市场情况加以介绍。同时将报道四川的摩托车爱好者李跃进单骑嘉陵驰中华迎香港回归的详细情况,使读者对该同志以实际行动继承发扬红军长征光荣传统,振奋民族精神的可歌可泣的事迹,有一个全面的了解。两年一度的广州国际摩托车展览会刚刚闭幕,本刊将在今年的“新品展示”、“名车大观”栏目中,对国内外参展的新车型分多期加以介绍。使读者对当前国内外摩托车新产品以及新技术有个较全面的了解。今年,我们还将与海南新大洲摩托车有限公司等单位,联合举办第二届全国摩托车修理工维修技术大赛,刊物将用较大篇幅对比赛盛况及考题等内容进行详细报道。我们也真诚希望与各摩托车生产企业携手,继续举办新车试骑活动,以便将国产名车、优质车及时推向市场,介绍给广大消费者。欢迎关心并希望参与此项活动的厂家与我们联系,共同为促进摩托车行业的健康发展做出贡献。

本刊举办的“用户满意的国产摩托车”问卷调查结果,将在今年揭晓,望能引起广大读者及摩托车厂家的关注。

在新的一年里,我们热望得到广大读者、作者的进一步爱护与支持,望您不吝赐教,并欢迎您踊跃投稿,或提供信息。您对本刊栏目设置及刊物内容,有什么建议和要求,望及时函告本刊。

《摩托车》永远是您的好朋友。



摩托车

MOTUOCHE motuoche

1985年7月创刊·月刊

1997年第1期 总第118期

目 录

新年致读者	本刊编辑部 1	加装启动型报警器应增设保护电路	乔 蔚 29
□名车大观□		防盗一招	李祖良 29
车中贵族——Majesty 250	龙付军 3	□小经验·小制作□	
安逸之舟——川崎“火神”400摩托车	金 生 5	粘接在摩托车修理中的应用三例	蒋惠安 30
□本刊专稿□		自制启动杆简易回位装置	徐专政 30
广州摩展再回首	张国勇 6	250型摩托车蓄电池的修复	陈德玺 30
□新品展示□		“迅达”改换“金城”环	马 斌 30
新大洲摩托车简介	于 跃 8	□维修指南□	
三阳“世纪迪爵”125坐式摩托车	李维杰 10	摩托车曲轴连杆的维修	董家康 31
□摩托史话□		富先达 125型摩托车润滑系统的保养与机油的 选用	刘卫云 33
日本市场上的世界著名摩托车	王宗耀 11	嘉陵 JH125 照明电路故障及改进	翟 勤 34
V型双缸发动机发展史(二)	张金生 14	资料库	郭 韧 19
□摩托广场□		每期一图	于天江 21
无铅汽油与无铅汽油机的发展前景	吴正权 16	车迷热线	36
□助力车专栏□		桥	38
助力车行业形势和对策	盛 平 18	初学者园地	39
□摩托学校□		故障排除实例	40
摩托车的油路系统讲座(十二)	柏耀新 20	□摩托趣闻□	15
□车迷沙龙□		□摩托信息□	41
乐在“骑”中	张敬汝 22	□摩托售价□	42
侯马人的摩托热	王 林 23	□邮购广告□	43
□驾驶·运动□			
前车之鉴	曾光明 24		
第一位骑摩托车穿越“死亡之海”的人	开 文 24		
迎接'97香港回归 李跃进单骑中华行	张树礼 25		
□试骑评价□			
天虹 90-B 对得起您每一分钱——一位老摩友 旅游时的感受	王秀德 26		
□用车指南□			
用润滑油不当的教训	王宝华 29		

本刊编辑人员分工情况

记者:贾伟波
责任编辑:张康印、李育民、张国勇、
杨璐
编务:杨瑞琴

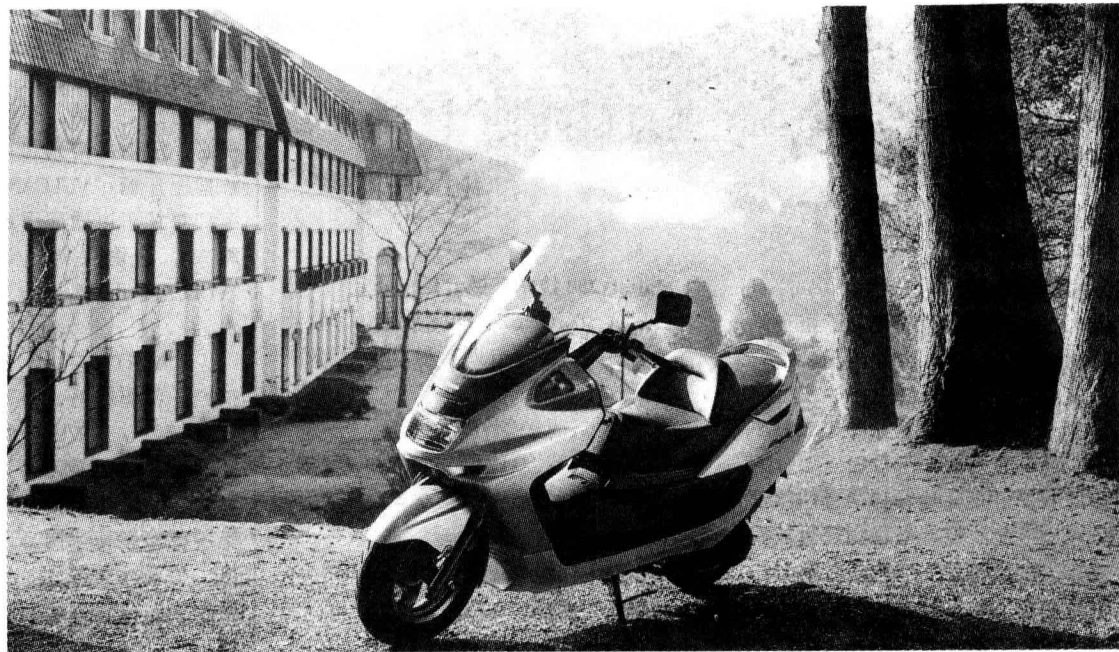
《摩托车》编辑部

主编 / 于晓川
编 辑 / 摩托车杂志编辑部
主 办 / 出版 / 人民邮电出版社
地 址 / 北京市崇文区夕照寺街 14 号
邮政编码 / 100061 电 话 / 67129932 67129934
排 版 / 人民邮电出版社激光照排室
印 刷 / 中国青年出版社印刷厂
国内总发行 / 北京报刊发行局

订购处 / 全国各地邮局
邮发代号 / 2—342
国外总发行 / 中国国际图书贸易总公司(北京 399 信箱)
刊号 / ISSN 1002-6754 (国际标准刊号)
CN11-1650/U (国内统一刊号)
广告经营许可证 / 京东工商广字 0120 号
□1997年1月12日出版
□定价/3.80元

车中贵族——Majesty250

○ 龙付军 ○



在 1995 年年底的第 31 届东京摩托车展览会上，有一辆豪华气派的坐式摩托车吸引着众多摩托车爱好者及来自世界各地的摩托车专家的目光。这就是日本雅马哈发动机株式会社于 1995 年夏推出的最新巡航坐式摩托车——马杰斯特(Majesty)250(见图 1)

Majesty(马杰斯特)的英文词意有：威严、庄严、陛下等意思。而整车就和它的美名一样出色，它以其卓越的性能和无可挑剔的外观造型领导了日本大排量巡航坐式摩托车的潮流。从推向市场之时，该车便受到前所未有的热烈欢迎。1996 年 1~6 月，该车以 5338 辆

的销售量位居 250 毫升车型的第一位，在日本专业摩托车杂志举办的最受欢迎的摩托车评比中，马杰斯特(Majesty)250 在 125~250 毫升型车中名列第 5，在同级别坐式车中列第一名。

在外观设计方面，利用人机工程学原理及空气动力学理论，借助于风洞试验，Majesty 的整车造型既有利于减少空气阻力，又具有良好的舒适性和稳定的操纵性。同时为满足不同用户对外观涂装的需求，该车备有四种颜色可选择：银灰色、深红色、黑色和淡黄色。

该车采用大功率及大扭矩的 250 毫升水冷四行程 SOHC 发动机为动力，低速区域具有操作柔顺灵活性和长时间行驶的舒适性，缸径、油门及进排气系统做到了最佳匹配，在全转速范围内则追求使用的方便性。比如配备的大容量的电动风扇散热器和 4.6 升大容量的空气滤清器，使发动机在各区域范围内运转圆滑，功率得以尽情发挥。配置的自动燃油供给系统和带自动加浓的化油器，油门反应敏捷，令你享受到跑车型的

名
车
大
观

北京西华摩托车配件公司

(协办)

地址：北京市西城区北长街 84 号

邮编：100031

(故宫西门)

电话：66032196 66055719 66055648





驾控快感。

该车前挡板的造型既满足了整车流线型外观设计的需要,又有利于减少背压的形成,可以很大程度地减少疲劳。而座垫的设计更算得上是独一无二,座垫后的靠背可因人而异,根据需要分五挡进行调节,可充分缓解骑乘者的腰部疲劳。座垫下面的超大型置物箱可放置两顶头盔,方便实用。座垫的开启采用液压机构由前面的主开关控制,方便可靠。该车油箱注油口的设计更是出人意料,注油口隐蔽在座垫的前下部,只需打开座垫就可进行加油,11升大容量燃油箱可充分满足旅行的需要。此外,该车在后制动手把位置设计了坡道停车驻车机构,操作简便又确保停车安全,是两轮摩托车中的首创。前轮采用160毫米的大直径液压盘式制动器,制动效果极佳,前后制动同时使用时,即使在高速行驶时也不会出现摆尾现象。在操纵控制方面,Majesty250所采用的飞机式多功能仪表盘,以车速里程表为中心,左右两边分别设有水温计和燃油指示表,使车辆状态一目了然。

以上特点使得无论是玩车族或是实用派均对Majesty250的设计深感满意,因此该车在日本畅销也就不令人惊奇。该车在广州地区有少量进口,售价7万余元,在日本其售价为479000日元。

Majesty250 技术参数介绍如下:

长×宽×高(mm):2110×765×1330;
发动机型式:单缸四行程水冷 SOHC 两气门式;
排量(mL):249;
压缩比:12:1;
缸径×行程(mm):69×66.8;
轴距(mm):1500;
座垫高度(mm):700;
最小离地间隙(mm):115;
最小回转半径(m):2.6;
制动距离(m):14(50km/h);
整车重量(kg):147;
燃油箱容量(L):11;
经济油耗(km/L):41(60km/h);
最大功率[kW/(r/min)]:15.4/6500;
最大扭矩[N·m/(r/min)]:24/5500;
点火方式:晶体管式;
润滑方式:压力飞溅式;
离合器型式:自动离心式;
变速机构:V型皮带自动无级变速;
1级减速比:2.666(40/15);
2级减速比:2.312(37/16);
蓄电池容量(V/Ah):12/7;
制动方式:前盘后鼓式;
轮胎规格:前 110/90-12 64J,
后 130/70-12 59J。

美国不仅是摩托车生产大国,也是最大的摩托车销售市场,其间的风云变幻既左右着世界摩托车的整体水平,同时还引导着各种车型流派的变迁。近年美国人已经厌恶过去那种小巧精致的造型,而青睐于那种大型强悍、粗犷强壮的原始外观。有鉴于此,日本川崎公司不断推出川崎“VULCAN”系列摩托车以适应市场需求。这里仅对川崎“VULCAN- II”型做一介绍。

“VULCAN”一词来源于希腊神话,意为“火神”。“VULCAN- II”是第二代产品(见图),与1994年推出的第一代车型使用同样车体,外观无大差别,只是将原来的800毫升发动机改为400毫升55°V型双缸型式,其中原行程66.2毫米不变,而将原缸径由88毫米改为62毫米。两气缸使用相同的化油器,气缸散热片进行了打磨处理。发动机相应缩小,有利于散热,宜于快速行驶。发动机气缸工作容积虽然变小,但低速功率却相应增大,而且加速性能得以提高,加速时感觉很有力量。这种将发动机气缸工作容积中等化的做法,目前非常流行,其优点是降低油耗,增加续航能力。

该款摩托车的外观

安逸之舟——川崎“火神”400摩托车

□ 金 生 □



古朴大气,寓巧于拙,而其最大的特点是驾驶舒适、操作方便灵活。这是因为车把后倾,手臂无需过分前伸,身体随之后靠,骑乘姿势非常合适。另外车座前低后高成台阶式,使腰背有所依托,足向前伸,浑身松弛,长时间驾驶也不疲劳,目的是使您远行时感到舒适与安逸。此外发动机和乘坐位置都很低,并无震动感,前轮虽远,并不影响驾驶。

该车还具有良好的直行性能,即使双手离开手柄,由于车把配有右侧补助器,故不会出现偏离晃动的情况。

油箱中央设置有速度表,车头装有聚光前照灯,车把平展式,车座表面采用强力聚氨酯,柔软、舒适、豪华。铁制挡泥板支架设计优美。

头盔挂钩在车身左侧上部,上车、摘取都很方便。镀铬侧支架着地面积大,稳定可靠,位置合适,打开、支起及上下车都很方便,无主支架亦可停稳。

右侧置物箱内空间可放大小车轮锁。左侧置物箱内空间可收纳车载工具,同时兼有防盗功能。

该车 1995 年日本售价 60.9 万日元。

“VULCAN- II”主要参数

发动机型式:水冷四行程 V 型双缸每缸四气门顶置凸轮轴式;

长×宽×高 (mm): 2360×765×1130;

轴距(mm):1640;

缸径×行程(mm):62×62.2;

压缩比:9.8:1;

座高(mm):710;

化油器型式:CVK32(带加速泵);

启动方式:电启动;

点火方式:晶体管式;

净重(kg):222;

最高功率 [kW/(r/min)]: 24/8500;

最大扭矩 [N·m/(r/min)]: 33/4500;

最小转弯半径(m):2.9;

燃油容量(L):15;

润滑油容量(L):3.2;

变速器型式:五挡变速;

前伸角:34°;

拖曳距(mm):149;

前轮规格:80/90-21 48H;

后轮规格:140/90-16 71H。

北国秋风扫落叶，南粤棕榈绿正浓。

11月8日，广州国际摩托车展览会在广州中国出口商品交易会会场隆重举行。几天来观者如潮，气氛热烈，400余辆摩托车同场亮相，可看性十足，人们眼界大开。有来自国内各主要厂家，还有日本、意大利、法国以及我国台湾省等共140多家厂商的产品参展。

作为中国摩托车市场的发烧友，日本四大公司报以极高热情参展，排出的车阵也颇令观众驻足欣赏。本田公司以“老大哥”的身份当仁不让地占据了显要位置，宣传力度很有条理。其车阵中既有小巧玲珑的Dio50坐式摩托车（该车排量虽为50毫升，但却装有ABS防抱死制动系统）；又有本田新开发的EXP-2单缸水冷二冲程越野车。该车排量402毫升，具有电喷系统，体现了环保要求，不仅提高了耐久性，而且在排放上更为合理。EXP-2越野车装有本田独特的AR反馈多点燃烧系统，使发动机在低负荷阶段不完全燃烧得到很大改进。1995年，在世界最艰苦的拉力赛——格林纳达-达喀尔拉力赛上，该车荣获试验组冠军。

本田车阵中最昂贵的车当属VALKYRIE摩托车，此车装有水冷四冲程OHC平行对置六缸发动机，排量为1520毫升，是世界上排量最大的摩托车之一。在日本，其身价为145多万日元。

雅马哈车阵的中央，众星捧月地簇拥出“皇家之星”（Royal star）1300超级太子车（见图1）和“马杰斯特”（Majesty）250坐式车。其周围是合资产品：南雅ZY125、SRZ150、XV250、台湾山叶公司的迅光150、劲风90等。“皇家之星”和“马杰斯特”均于1995年投放市场，且销路极好。其中“皇家之星”在日本制造了1000辆，标价为130多万日元。

铃木展台与雅马哈布置得相似，前面打头的是合资产品：有望江铃木250、轻骑铃木GS125、GSX250和南京铃木即将推出的SJ110等，中央压阵的是铃木VZ800和TL1100S两款大排量摩托车。

与前面三家公司重视合资产品的做法相对照。川

广州 摩托 展 再 回 首

· 本刊专稿 ·

○ 张国勇 ○

崎则显得很超脱。排出了青一色川崎原装大排量高档摩托车，有ZZR1100、VN1500、VN800、EN500、ER-5等，价位在4.5万港元-11万港元之间，除了ER-5为近年来的新产品外，其余均是川崎成熟产品。

法国标致摩托车公司此次带来了轻便摩托车和助力车。虽然展位不大，但公司显然对中国市场很感兴趣，目前已在香港设立办事处，准备在我国寻找合作伙伴，生产轻便摩托车或电动助力车。此番参展可谓投石问路。

集体参展的意大利二轮协会，带来了色彩斑斓的摩托用品和质量上乘的摩托配件。而生产整车的阿比利亚

公司（Aprilia）则向观众展示了LEONARDO125坐式摩托车（见图2）。该车于1994年6月投产，装有水冷单缸四冲程四气门发动机，排量124.9毫升，无级变速，前后盘式制动，净重130kg。在意大利，其售价高达4300美元。厂商携此车参展，还有欲与中国企业合作，生产此车的意愿。

我国台湾省摩托车两大巨头三阳公司和光阳公司，近年来在祖国大陆投资办厂、散件输入，业务往来十分活跃。展览会上其参展阵容整齐，宣传力度强劲，搞得有声有色，其整体效果只有本田展台可与之媲美。

三阳公司又一次展出了显示其公司实力的概念车ASPIRE。该车为蓄电池驱动。具有导航系统。针对国内市场，其同时重点推出的产品是厦杏ZH150太子车。三阳车系中的主要车型豪华野狼125、风速125、精锐125、劲威125等列队两旁，威风凛凛。四周是三阳的主要配套厂的产品，供商家选订鉴别，想得确实周到。

光阳公司也带来了概念车KD-1，并隆重推出光南、常州光阳、珠峰等一批合资企业的产品。

浏览国内各展台，给人的直观感觉是：为了满足多层次的市场需求，各厂纷纷推出了新车型、增加了新品种。各整车企业的心态是：整体推进，东方不亮西方亮。已没有人再幻想单个产品能包打天下。今后一段时间内，坐式车、低梁车、太子车的品种、数量仍将呈上



图1



图 2

升势头。特别是坐式车的市场，更是各路兵家必争之所。这次车展各厂几乎都有坐式车参展。其中较新的车型有 TH90T、佛斯弟系列坐式车、幸福系列、林海系列、长春铃木系列、大长江系列等。纵观意大利、日本等摩托车生产大国的生产结构，其坐式车产量均能达到 50%，印度坐式车的产量也占总量的 65%，我国台湾省坐式车的比例达到 90% 以上，而祖国大陆 1995 年坐式车的产量才 70 余万辆，占总产量的 10%，发展潜力很大。

低梁车方面有 WJ90、DY100、XF100GM、南京铃木 SJ110 等。特别是 SJ100，该车发动机排量为 109.7 毫升，填补了我国 110 毫升级摩托车的空白。此车装备有铃木四冲程风冷 SOHC 发动机，4 挡无级变速，最大功率 7.2 千瓦，配有脚刹制动。该车 1997 年 6 月上市，价格约 12000 元。

太子车是厂家 1996 年开发的重点，也是厂家和商家获利的重点产品。这次亮相的车型有嘉陵 JH150T 太子车、DY150、XF150A、JC125-8 等。

此次车展还出现了一些具有个性化的车型，如新大洲小螳螂坐式车（见图 3），外观为仿生型，生动活泼，装有大洲 50 毫升发动机，是新大洲 50 的姊妹车。预计 1997 年 3 月上市，价位 3000 元左右。大长江的 HJ125 骑式车外观仿铃木 GS125，但车身缩小，身体用双色烤漆，黄色底漆映衬流线黑斑点，色彩鲜艳，看上去令人怦然心动。

此次展览会上新车品种是增加了，但仿制现象也很多。一些厂家什么车流行仿什么。日本、台湾的车型均是仿制对象。近两年劲豹车走俏，于是大家蜂拥而



图 3

上，群起仿之。据统计，全国有 20 余家企业在学习仿豹车型，此次展览就有十家左右的企业带来了仿制车，除了商标不一样外，造型、外观、涂装等方面均很相似甚至相同，而价格却低得可以，在 8500 元——12000 元不等，确实能吸引一部分消费者。此次一些大厂没有将本厂尚未形成投产能力的新车型带来，其谨慎的用心也是出于无奈。

中国的摩托车市场分布广，消费水平参差不齐。这为仿制提供了一定条件。加上企业或急功近利，或忙于应付市场，出现了小厂仿大厂，大厂仿国外的情况。企业视创新开发为畏途，舍得花钱在电视上打广告，舍不得在科技开发上投入。其结果势必造成后劲缺乏，在今后愈演愈烈的竞争中处于下风。当前，摩托车行业经过价格大战、广告大战之后，有的企业已深感单纯降价不是出路，对内要在质量上狠下功夫，在对外广告宣传战略上已准备从中央电视台转向与市场营销结合密切的新闻媒体，广开宣传渠道。这也是此次很多参展单位的一个共识。

竞争大潮铺天盖地，弄潮儿自向潮头立。

经过了 1996 年的拼搏，有的厂家已是伤痕累累，无力再战；有的精疲力衰，无所作为；有的初尝战果，雄心勃勃。当人们置身车展，细心体察，或许在热闹的局面背后会有更多的感受。虽然一次车展不会决定谁的命运，但可以肯定地说，在国家产业政策的引导下，经过市场的洗礼，未来岁月里，我国摩托车业会出现一个吐故纳新的过程。沉舟侧畔千帆过，摩托车市场上风云变幻，究竟谁主沉浮？这是广大摩托车爱好者所关心和期盼的。也许下次车展会给我们提供一些有益的线索。

新大洲摩托车简介

○于跃○

海南新大洲摩托车股份有限公司,作为摩托车专业生产厂,目前摩托车年生产能力已达40万辆,主要产品为XDZ50、XDZ80、XDZ90等型号系列摩托车。下面对其产品介绍如下。

一、XDZ35LL型助力车(见图1)

发动机型式:二冲程笛簧阀式强制风冷;

发动机型号:1E35FZ;

缸径×行程(mm):35×37.4;

气缸排量(mL):36;

压缩比:6.6~6.8:1;

整车长×宽×高(mm):

1560×625×980;

轴距(mm):1090;

最小离地间隙(mm):90;

最大功率[kW/(r/min)]:1/4500;

最大扭矩[N·m(r/min)]:2.2/

3500~4000;

最高车速(km/h):24;

最低等速油耗(L/100km):1.5;

爬坡能力:≥4.5°;

转弯角(左或右):45°;

转弯圆直径(mm):≤2900;

化油器型式:PZ15型;

滤清器型式:聚氨脂泡沫塑料滤

芯;

点火方式:CDI;

启动方式:电启动及脚踏启动;

冷却方式:强制风冷;

润滑方式:分离润滑;

传动方式:湿式离心式;

变速方式:无级变速;

总减速比:10.73:1;

燃油箱容量(L):3.2;

机油箱容量(L):0.8;

变速箱机油容量(L):0.45;

传动链:T085×68节;

车架型式:无缝钢管焊接(坐式车

架);

悬挂方式:前避震为机械套筒式,后避震为单摇臂机械加油阻尼式;

制动器型式:内胀型蹄块式;

火花塞型式:NGK BP4HS、4EST、

T4135J;

蓄电池容量(V/Ah):12/4;

前照灯(V/W):12/(15/15)双丝;

转向灯(V/W):12/8;

尾灯/制动灯(V/W):12/(3/10);

机油面指示灯(V/W):12/3;

启动继电器(V/A):12/40;

启动电机(V/W):直流永磁式12/

120;

轮胎型式:3.00-8.2PR。

二、XDZ50型摩托车(见图2)

发动机型式:单缸二冲程笛簧阀

式强制风冷;

发动机型号:D1E41FM(D);

缸径×行程(mm):41×37.4;

气缸排量(mL):49.2;

压缩比:6.5:1;

整车长×宽×高(mm):

1560×625×980;

轴距(mm):1090;

最小离地间隙(mm):90;

最大功率[kW/(r/min)]:2.57/

6000;

最大扭矩[N·m(r/min)]:4.21/

4500;

最高车速(km/h):50;

最低等速油耗(L/100km):1.5;

自重(kg):58;

载重(kg):100;

爬坡能力:≥8°(单人);

转弯角(左或右):45°;

前伸角:26°;

转弯圆直径(mm):2900;

化油器型式:PZ15型;

滤清器型式:聚氨脂泡沫塑料滤

芯;

点火方式:CDI;

启动方式:电启动及脚踏启动;

点火正时:22°B·T·D·C;

润滑方式:分离润滑;

传动方式:湿式离心式;

变速方式:无级变速;

总减速比:10.73:1;

燃油箱容量(L):3.2;

机油箱容量(L):0.8;

变速箱机油容量(L):0.45;

传动链:T085×68节;

车架型式:踏板组合摆臂式;

◀ 图 1

图 2 ▶





◀ 图 3

图 4 ▶



悬挂方式: 前避震为机械套筒式,
后避震为单摇臂机械加油阻尼式;

制动器型式: 前盘后鼓式;

火花塞型式: NGK BP-4HAKG

T4135J;

蓄电池容量(V/Ah): 12/4;

前照灯(V/W): 12/(15/15)双丝;

转向灯(V/W): 12/2×8;

尾灯制动灯(V/W): 12/(3/8)

双丝;

机油面指示灯(V/W): 12/3;

启动继电器(V/A): 12/40;

启动电机(V/W): 直流永磁式
12/120。

三、XDZ80T 型摩托车(见图 3)

发动机型式: 单缸二冲程笛簧
阀式强制风冷;

缸径×行程(mm): 46.5×44;

气缸排量(mL): 74.7;

压缩比: 10.4:1;

整车长×宽×高(mm): 1725×
723×1085;

轴距(mm): 1217;

最小离地间隙(mm): 74;

最大功率【kW/(r/min)】: 5.2/
8000;

最大扭矩【N·m(r/min)】: 6.5/
4800;

最高车速(km/h): ≥75;

最低等速油耗(L/100km): 2.2;

自重(kg): 87;

载重(kg): 150;

爬坡能力: ≥18°(单人);

转弯角(左或右): 45°;

前伸角: 27°;

转弯圆直径(mm): 4000;

点火方式: CDI;

启动方式: 电启动及脚踏启动;

润滑方式: 分离润滑;

传动方式: 湿式离心式;

变速方式: 无级变速;

燃油箱容量(L): 6;

机油箱容量(L): 1.2;

变速箱机油容量(L): 0.85;

车架型式: 无缝钢管焊接坐式
车架;

悬挂方式: 前避震为双摇臂式
油阻尼弹簧减震器, 后避震为单摇
臂油阻尼减震器;

制动器型式: 前盘后鼓式;

火花塞型式: NGK BP-4HAKG

T4135J;

蓄电池容量(V/Ah): 12/7;

前照灯(V/W): 12/(35/35)双丝;

转向灯(V/W): 12/8;

制动夜行灯(V/W): 12/(18/5)

双丝;

仪表指示灯(V/W): 12/3.4;

仪表照明灯(V/W): 12/1.7;

牌照灯(V/W): 12/3;

启动继电器(V/A): 12/70;

启动电机(V/W): 直流永磁式
12/250;

轮胎型式: 3.50-10-4PR。

四、XDZ90T 型摩托车(见图 4)

发动机型式: 单缸二冲程笛簧
阀式强制风冷;

缸径×行程(mm): 50×42;

气缸排量(mL): 82;

压缩比: 6:1;

整车长×宽×高(mm): 1725×
723×1085;

轴距(mm): 1250;

最小离地间隙(mm): 80;

最大功率【kW/(r/min)】: 5.5/
7000;

最大扭矩【N·m(r/min)】: 7.2/
6700;

最高车速(km/h): ≥75;

最低等速油耗(L/100km): 2.5;

自重(kg): 85;

载重(kg): 150;

爬坡能力: ≥18°(单人);

转弯角(左或右): 45°;

前伸角: 27°;

转弯圆直径(mm): 4000;

点火方式: CDI;

启动方式: 电启动及脚踏启动;

润滑方式: 分离润滑;

传动方式: 自动离心式;

变速方式: 无级变速;

燃油箱容量(L): 6;

机油箱容量(L): 1.2;

变速箱机油容量(L): 0.85;

车架型式: 无缝钢管焊接坐式
车架;

悬挂方式: 前避震为双摇臂式
油阻尼弹簧减震器, 后避震为单摇
臂油阻尼减震器;

制动器型式: 前盘后鼓式;

火花塞型式: T4137JC;

蓄电池容量(V/Ah): 12/7;

前照灯(V/W): 12/(35/35)双丝;

转向灯(V/W): 12/8;

制动夜行灯(V/W): 12/(18/5)
双丝;

仪表指示灯(V/W): 12/3.4;

仪表照明灯(V/W): 12/1.7;

牌照灯(V/W): 12/3;

启动继电器(V/A): 12/70;

轮胎型式: 3.50-10-4PR。

三阳“世纪迪爵” 125 坐式摩托车

○ 李维杰 ○

近年来坐式摩托车愈来愈成为人们购买摩托车的首选车型。台湾省125毫升的摩托车流行趋势已成定局,125毫升的新车种几乎均为坐式车,坐式车大有一统摩托车市场之势。三阳公司的迪爵125、世纪迪爵;光阳公司的豪迈、豪汉系列;山叶公司的迅光系列和台铃公司的赢将系列都博得不少车迷的口碑。下面将三阳公司的“世纪迪爵”125坐式摩托车介绍给大家。

世纪迪爵125摩托车(见图)装载了新型四行程发动机,整车的动力性和加速性均得到大大提升。在起步的刹那,车辆有种挣脱的感觉。由测速机显示:0~100米只需用8.16秒,从100~200米只需用5秒。最大功率在7500转时出现,为6.32千瓦,且油门顺畅,没有坐式车在极速行驶时油门间断的通病。这要归功于“世纪迪爵”加装了A·I空气喷射系统及改良式发动机混合气流系统和滑动驱动盘设计。再看骑乘的感觉,悬挂双油压式前悬吊系统和UNIT SWING单点摇臂式的后悬挂系统,为整车提供了完美的TLAD防俯冲减震性能。在路面状况极差的道路上,其减震效果也很理想。

在减速转弯和再加速之间,一气呵成,感觉舒适亦兼顾了安全性。加厚加宽的无缝式一体成型座垫,在长途骑乘时车手和后座乘客都可稳坐其上而不觉疲劳。

对于拥挤堵塞的大城市,二轮摩托车是有相当的优势,人们在选用二轮摩托车的同时,对其安全性也很关注。“世纪迪爵”将传统的三片式前防护杆改为更坚固的一体式无缝设计,不仅防撞而且美观大方。在夜间行



新品展示

XH95-A摩托车故障
电子检测仪

请参阅本刊96年3期、7期

检测充电集于一身
电系故障一目了然

地址: 辽宁省凤城市宝山

邮编: 118123

电话: 0415-8900535

辽宁省凤城市星火电器厂



车照明部分,照射广度增加90%的双猫眼前照灯在照明不良的地区,发挥了行车到哪里照到哪里的特点。160毫米超敏锐制动盘,配合TLAD防俯冲系统,保证了车子在紧急情况下应急时的安全性,缩短了制动反应时间与距离。这些安全设计无非是在骑乘摩托车享受大自然的快感之余,确保安全,因为安全是回家唯一的路。

座垫下的大型置物箱铺上了三阳公司独家开发的隔热垫片,一改以往车辆在长途行驶后,置物箱内物品因高温而变质的通病,并且箱内还加装了小灯,使你夜间取物也清晰可见。

脚踏空间的加大及依人体工程学原理设计的车身,为骑乘提供了舒适的坐姿。置物挂勾方便了随身物品的布置,免维护蓄电池及原装进口的涂料使“世纪迪爵”的外装烤漆更显靓丽。后置物架也做了重新修正设计,能承受更大重量。

目前,国产坐式车良莠不齐,各厂在新技术、新造型的开发上的确下了苦心。消费群购车的要求已从过去的单一需求,演变成对多功能多用途的全面要求。“世纪迪爵”这次承袭了三阳车系的优点,且在加速性、减速再加速、附着性、避震性等方面有了新的改进,相信会引起车迷的注意。

“世纪迪爵”性能参数:

整车长×宽×高(mm):1732×690×1050;

轴距(mm):1212;

发动机型式:单缸四冲程风冷;

排量(mL):124.6;

压缩比:9.2:1;

缸径×行程(mm):52.4×57.8;

点火方式:CDI;

启动方式:电启动/脚踏启动;

传动方式:无级变速;

最高功率[kW/(r/min)]:6.32/7500;

最大扭矩[N·m/(r/min)]:9.5/4000;

油箱容量(L):6.5;

车重(kg):91.4;

前后轮胎尺寸:3.50-10-4PR;

制动方式:SP型车前后均为鼓刹;SR型车前后均为碟刹。

日本市场上的世界著名摩托车

○ 王宗耀 ○

日本被誉为摩托车王国,1994年以前,摩托车产量一直位居世界第一,车型品种之多也是世界之最。每年都公布200余种摩托车型号。因此,日本摩托车打入国外市场很容易,而其它国家的摩托车打入日本国内市场则相当困难。尽管如此,日本每年都进口世界各国的一些性能卓越、品种奇特的摩托车,以补充和点缀其国内市场上的某些空白和不足。从战略意义上讲,虽然进口摩托车的数量和价格不能形成气候,但是足以使日本人认识到世界上尚有许多优秀的摩托车值得学习和借鉴。笔者通过对多年统计资料的研究得出结论,日本人在不断地吸收国外摩托车的精华,走一条“消化——仿制——创新”的产品发展道路。例如美国人喜爱传统式样的美式车,已有几十年的历史了,开始并没有引起日本人的重视,但近二十年来,美式车在日本国内展销,逐渐受到日本人的青睐,因此日本逐年增加了美式车的生产数量和品种,而且又有新的开拓,即超越了美式车多是大排量的局限性,向中小排量方向发展,从而开发了250毫升、125毫升的美式车,得到了亚洲和本国消费者的热烈欢迎。仅从这一点上可以说,日本市场上每年进口国外摩托车实在是高明之举。

日本的摩托车市场可以说是世界摩托车精华的荟萃。他们欣赏外国车是强调其有别于日本车的独特性,只要有别于日本车,先进的也罢,落伍的也罢,新颖的也罢,复古的也罢,都可以摆上橱窗,欣赏其特色。

前几年,日本公布的国外进口摩托车的目录和图片上,居然有中国轻骑集团现已停产的早期产品——轻骑15型机动脚踏车,还有长江750边三轮摩托车。日本人欣赏这些车的原因在于他们均是五六十年代研制的,这些产品代表着当时中国摩托车的生产水平,虽然简陋,但是土生土长的中国产品。1994年的名录上有19个国72家公司的275种车型。在公布的车型中,绝大多数是名符其实的各具特色的世界先进车型,为了让读者从中了解一二,笔者仅从这275种车型中选出了8种最具特色的,不同凡响的摩托车,逐一作简单介绍。

1. 世界最大的摩托车(见图1)

美国布斯赫斯公司出品的,车名为“名家的目标”的巨型摩托车,是目前世界上最大的摩托车,其结构参数和性能指标如下:

发动机型式:11缸V型排列,水冷、四冲程OHV式;

排量:5730mL;

功率:220.5kW(5000r/min);

扭矩:488N·m(3600r/min);

油箱容积:20L;

整车长×宽×高:2550×1090×1360mm;

轴距:2000mm;

轮胎规格:前轮为130/90-R16;后轮为235/70-R15;

车重:50kg。

2. 世界上最贵的摩托车(见图2)



图1 世界上最大的摩托车

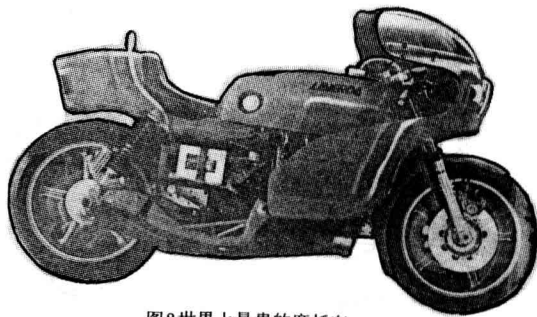


图2 世界上最贵的摩托车

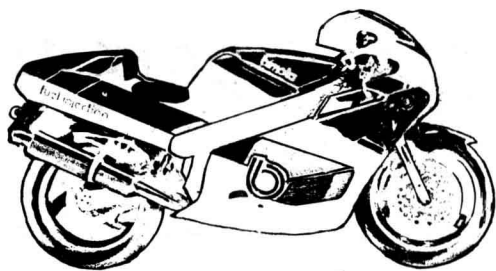


图3世界上最快的摩托车

意大利拉维达公司出的 1000V6 型摩托车。是世界上到目前为止能实用的最贵的摩托车，售价为 1000 万日元。它采用了世界上独一无二的纵列 V 型发动机。其结构参数和性能指标如下：

发动机型式：6 缸 V 型排列，水冷、四冲程 DOHV 式；

排量：995.5mL；

功率：102.9kW(10500r/min)；

扭矩：95.5N·m(9500r/min)；

油箱容积：24L；

整车长×宽×高：2130×650×1200mm；

轴距：1470mm；

车重：216kg。

3. 世界上最快的摩托车(见图 3)

意大利比摩塔公司出品的型号为佛拉拿型摩托车，是人们可以在市场上买到的世界上行驶速度最快的商品摩托车（专业竞赛道路摩托车除外），最高时速达 285 公里。它采用流线型全包造型，全车为轻质合金制造，前后制动器均为盘式液压制动器。其结构参数和性能指标如下：

发动机型式：5 气门并列 4 缸、水冷、四冲程 DOHV

式；

排量：1002mL；

功率：120.5kW(10500r/min)；

扭矩：117.6N·m(9250r/min)；

油箱容积：20L；

车重：180kg；

轮胎规格：前轮为 120/70-R17；后轮为 180/55-R17。

4. 世界上最简单的摩托车(见图 4)

由美国古彼得公司出品，被命名为“路上的冲浪板”的摩托车，外形类似美国青少年喜爱的路上滑板。它装有发动机(装在后端)，没有车身和车座，木制的踏板支承在两个小轮上。有一个高挑的操纵杆，供两手把持。在公路上行驶最高时速为 25 公里，其结构参数和性能指标为：

发动机型式：单缸二冲程式；

排量：22.5mL；

功率：0.58kW(5000r/min)；

油箱容积：0.75L；

整车长×宽×高：838×330×1066mm；

轮胎规格：两轮均为 2.5-6；

车重：10kg。

5. 世界上排量最小的摩托车(见图 5)

意大利阿拉古特公司出品，名为“坡利科”，是世界上排量最小的摩托车。所谓最小，是指能实用的摩托车，不属于鉴赏的玩具车之列。该车平时折叠在手提箱里，在市区购物时，折叠开来就成为一辆摩托车，有操纵车把和车座，最高时速为 40 公里。其结构参数和性能指标如下：

发动机型式：单缸、空冷、二冲程式；

排量：21.9mL；

功率：0.66kW(5000r/min)；

整车长×宽×高：960×250×520mm；



图4世界上最简摩托车

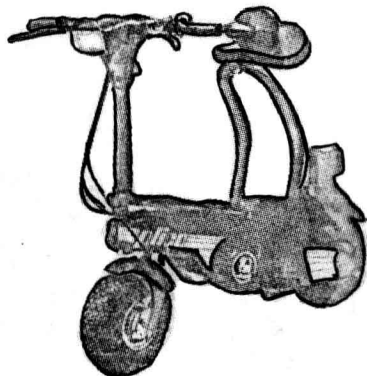


图5世界上最小的摩托车



图6世界上最小的水冷摩托车

轮胎规格:两轮均为 3.00-4;
车重:21kg。

6. 世界上最小的水冷摩托车(见图 6)

德国索罗公司出品,命名为“一流”型摩托车,是当今世界上最小的采用水冷发动机的摩托车。当今世界上的水冷式摩托车其排量多为 250 毫升以上,在 50 毫升级轻便摩托车中,采用水冷发动机实属凤毛麟角。其结构参数和性能指标如下:

发动机型式:单缸、水冷、二冲程活塞阀式;
功率:1.80kW(5750r/min);
油箱容积:4.5L;
轮胎规格:两轮均为 2.75-16;
车重:60kg;
最高时速:50km。

7. 世界上最小的水冷坐式摩托车(见图 7)

意大利比阿桥公司出品,型号为“库奥兹 50”摩托车。世界上坐式摩托车最小的采用 50 毫升,这类车均采用空冷发动机,采用水冷发动机的实属少有。其结构参数和性能指标如下:

发动机型式:单缸、水冷、二冲程式;
排量:49.4mL;
功率:3.38kW(7000r/min);
油箱容积:6.8L;
轴距:1220mm;
轮胎规格:两轮均为 100/80-10;
车重:87kg。

8. 市场出售的军用摩托车(见图 8)

德国哈库莱斯公司出品,型号 K180 型军车。它具有坚固朴素的造型,颜色为军绿色。它有良好的通过性,大油箱、双座,灯具有防护架,采用粗宽轮胎,是专门适合军用的轻型摩托车。其结构参数和性能指标如下:

发动机型式:单缸、空冷、二冲程式;
排量:178mL;
功率:12.5kW(5500r/min);

油箱容积:

15L;

整车长×宽×

高:2100×1000×
1200mm;

轴距:1315mm;

轮胎规格:两
轮均为 3.25-18;

车重:135kg。

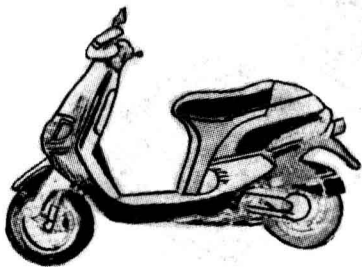


图7世界上最小水冷座式车

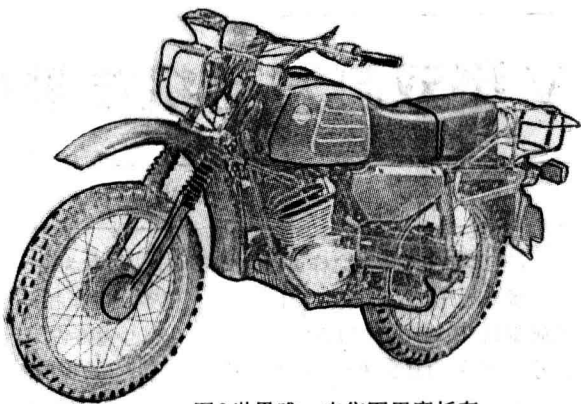


图8世界唯一出售军用摩托车

读者评刊问卷调查

亲爱的读者朋友,你们好。为了进一步办好《摩托车》杂志,虚心听取读者对刊物的意见和建议,本刊今年将按季度做一次读者问卷调查(调查内容见问卷调查表)。我们将对读者反馈的意见,做认真分析整理,以便改进刊物内容,使刊物内容更贴近读者,真正成为读者的好朋友。望读者对编辑部的此项工作给予大力支持与合作。同时对认真评刊的读者,编辑部将赠送纪念品,以示感谢。

读者问卷调查表:

您认为本期刊物中较好的文章有哪几篇。
本期刊物中发现的差错有哪些。
哪些文章不宜在本刊中刊登。
您认为需要增加哪些方面的内容。

此问卷调查表,读者可复制。具体建议可另附函说明。

来信请注明您的姓名、年龄、职业、通信地址及邮政编码,以便我们与您联系。

本刊编辑部

敬告摩托车整车及配件生产企业

本刊提请广大摩托车整车、零配件生产企业、经销单位注意:我刊各栏目中除“邮购广告”及彩色广告版面外,其余“新品展示”、“驾驶运动”、“人物专访”、“桥”、“摩托信息”等各栏目刊登的所有产品展示及企业介绍等文章均不收费。欢迎单位和个人踊跃投稿,文章刊登后我刊将支付稿酬和寄送样刊。

我刊作为摩托车行业发行量最大的杂志,长期以来,坚持为广大读者服务的方针,普及知识、沟通信息,为用户、读者与摩托车生产经销单位牵线搭桥。今后,我刊将继续努力,加强与用户、读者、企业之间的联系,并希望摩托车整车、配件生产企业、经销单位,以及广大读者多提宝贵意见,一如既往地支持我们的工作。

《摩托车》编辑部

V 型双缸发动机发展史(二)

张金生

(三)雅马哈的得意之作 XV750

雅马哈开发 V 型双缸摩托车, 一气研制出 XV750、XV920、XV980 三种型号。它们的两缸夹角介于哈利车的 45° 与杜卡狄车的 90° 之间, 为 75° , 是一款采用 VINCENT 车身的古典式样的摩托车。XV750 型车的缸径 $\times$ 冲程为 83×69.2 毫米, 排量为 784 毫升, 功率为 44 千瓦 (7000 转/分), 见图 4。XV920 型车的缸径为 92 毫米, 排量为 920 毫升, 功率为 48 千瓦 (6500 转/分)。XV980 型车的缸径为 98 毫米, 排量为 981 毫升, 功率为 52 千瓦 (6500 转/分)。XV 型车连续生产了将近 13 年, 性能也提高到冲程为 75 毫米, 排量为 1063 毫升, 功率为 46 千瓦 (6000 转/分), 这种车至今仍很畅销。

1982 年, 雅马哈公司研制出 VT250, 两缸夹角为 90° , 发动机采用水冷、双上置凸轮轴 4 气门式, 缸径 $\times$ 冲程为 60×44 毫米 (短冲程), 功率为 26 千瓦 (11000 转/分)。该车的功率与当时流行的二冲程 250 运动车功率相当。后来, 又将转速提高至 13000 转/分这一危险区临界点, 使该车备受青年骑手的青睐。雅马哈 VT 型摩托车曾连续三年畅销不衰。

本田公司也于 1982 年开发出超静 NV750 型摩托车, 其缸径 $\times$ 冲程为 79.5×75.5 毫米、排量为 749 毫升、水冷、上置凸轮轴、3 气门、双火花塞、功率 48.5 千瓦 (7500 转/分), 该车在时速达 187 公里时震动也很轻微。另一种车型 XLV 750 R 风冷越野车, 极适合泥沙道路行驶, 如今已成为非洲双缸车的基本模式。以 400、500 系列为基础的车型还有上置凸轮轴, 两缸夹角为 52° , 缸径 $\times$ 冲程为 71×50.4 毫米, 排量为 399 毫

升, 功率为 32 千瓦 (9500 转/分) 的 VT400 型车和缸径 $\times$ 冲程为 71×62 毫米, 排量为 491 毫升, 功率为 40 千瓦 (9000 转/分) 的 VT500E (出口车) 型车。

(四) 铃木佳作 —— VS750

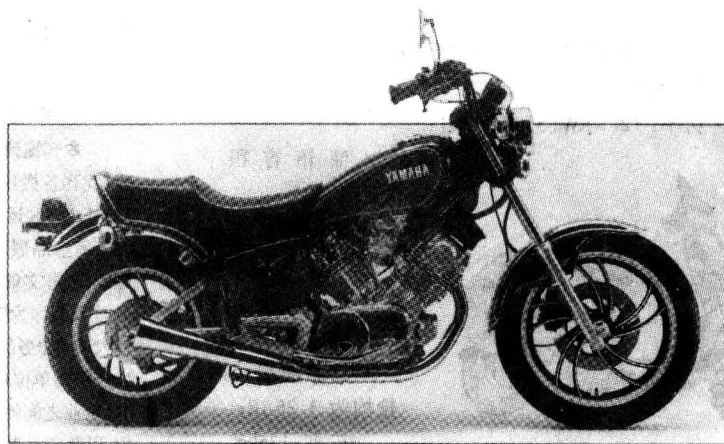
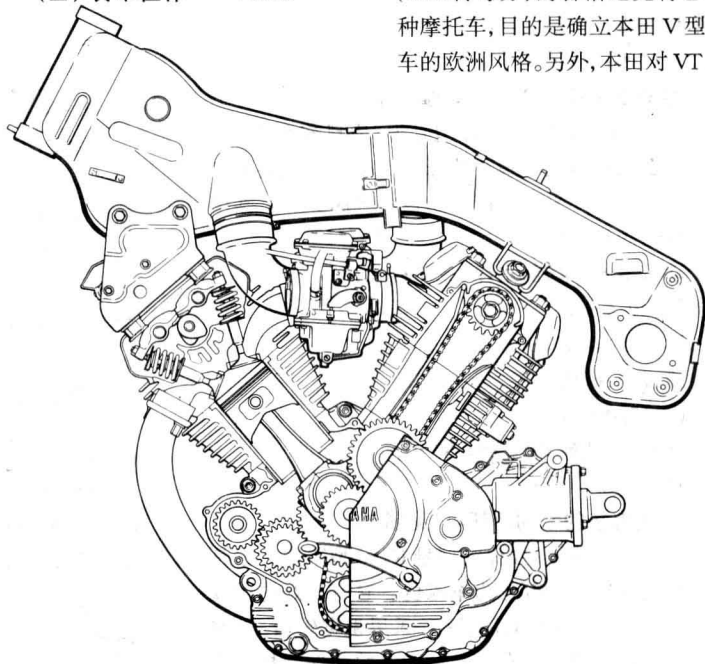


图 4 雅马哈 XV750 摩托车及发动机, 为降低成本, 前后气缸通用。

本田公司自制造出令人瞩目的出口车, 名为 CX 的 GL500 以后, 1985 年, 又开发出缸径 $\times$ 冲程为 82.5×63 毫米, 排量为 673 毫升的 CX650 型车。该车一出世即畅销欧洲。随后于 1987 年又推出缸径 $\times$ 冲程为 79×66 毫米、排量为 647 毫升的轴传动 NTV650 型车。除此之外, 该公司还将内销车的钢架改成铝架, 生产出功率为 40.4 千瓦 (7500 转/分) 的布洛士 I 型和排量为 399 毫升, 功率为 27 千瓦 (8500 转/分) 的普洛达克特 II 型两种摩托车, 目的是确立本田 V 型双缸车的欧洲风格。另外, 本田对 VT 系列