

YAMAHA

FULL LINEUP

総合カタログ



FZ750

ENGINE TYPE: 4-stroke·DOHC·5-valve, CAPACITY: 749c.c.,
MAXIMUM POWER: 77ps / 9,500r.p.m., MAXIMUM TORQUE: 7.0kg-m / 6,500r.p.m.

SRX600(400)

ENGINE TYPE: 4-stroke·OHC·4-valve·SINGLE, CAPACITY: 608(399)c.c.,
MAXIMUM POWER: 42(33)ps / 6,500(7,000)r.p.m.,
MAXIMUM TORQUE: 4.9(3.4)kg-m / 5,500(6,000)r.p.m.

FZ250

ENGINE TYPE: 4-stroke·DOHC·4-valve, CAPACITY: 249c.c.,
MAXIMUM POWER: 45ps / 14,500r.p.m., MAXIMUM TORQUE: 2.5kg-m / 11,500r.p.m.

TRY

ENGINE TYPE: 2-stroke, CAPACITY: 49c.c.,
MAXIMUM POWER: 5.0ps / 7,000r.p.m., MAXIMUM TORQUE: 0.55kg-m / 5,500r.p.m.



1985

50▶750c.c.



4CYCLE SPORTS FZ750 NEW

□ シルキーホワイト ¥798,000



●4サイクル 水冷 DOHC ●77馬力 ●リターン式5段

XV750

■ グロリアスブラック/ブラウン/オリーブ
■ ニューブラック/ブルー/ブルイット
¥690,000



●4サイクル DOHC ●60馬力 ●リターン式5段

XJ7500

■ クリスタルシルバー
¥850,000



●4サイクル DOHC ●70馬力 ●リターン式5段 ●シャフトドライブ

XJ750E-II

■ ニューセパハブラック
■ スーパーレッド
¥680,000



●4サイクル DOHC ●72馬力 ●リターン式5段 ●シャフトドライブ

FZ400N NEW

■ スーパーレッド
■ レンジャブルー ¥569,000



●4サイクル 水冷 DOHC ●50馬力 ●リターン式5段

XJ400Z-E / XJ400Z-S

■ XJ400Z-E
■ ショーボシルバー ¥565,000
■ シルキーホワイト



●4サイクル 水冷 DOHC ●55馬力 ●リターン式5段

■ XJ400Z-S
■ スーパーレッド
■ ニューセパハブラック
¥538,000

写真は XJ400Z-E

SR400-500 NEW

■ イングゴブルー (SR400-500)
■ メイプルレッド (SR400)



●4サイクル DOHC ●77馬力 (500ccは32馬力) ●リターン式5段

FZ250 PHAZER NEW

■ シルキーホワイト/レッド
■ シルキーホワイト/ブルー
¥499,000



●4サイクル DOHC 水冷 ●45馬力 ●リターン式5段

2CYCLE SPORTS RZV500R

□ ホワイト
¥625,000



●2サイクル 水冷 ●64馬力 ●リターン式5段

RZ350RR / RZ350R

■ RZ350RR ¥499,000
■ シルキーホワイト/スター・レッド
■ シルキーホワイト/フレンチャブルー



●2サイクル 水冷 ●55馬力 ●リターン式5段

■ RZ350R
■ ニューセパハ
ブラック/ホワイト
■ チャビレッド/
ホワイト
¥458,000

写真は RZ350RR

RZ250RR

■ ホワイト/チャビレッド
■ シルキーホワイト/フレンチャブルー
¥439,000



●2サイクル 水冷 ●45馬力 ●リターン式5段

RZ250R NEW

■ ホワイト/チャビレッド
■ ホワイト/カールブルー
¥359,000



●2サイクル 水冷 ●45馬力 ●リターン式5段

AG200 NEW

■ コンペティションイエロー
¥370,000



●4サイクル DOHC ●16馬力 ●リターン式5段

2CYCLE TRAIL DT200R

■ ホワイト/ファイヤーレッド
■ ホワイト/スペースブルー
¥329,000



●2サイクル 水冷 ●30馬力 ●リターン式5段

DT125

□ ホワイト
■ スペースブルー
¥248,000



●2サイクル 水冷 ●18馬力 ●リターン式5段

DT50

□ ホワイト
■ スカイブルー
¥185,000



●2サイクル 水冷 ●7.2馬力 ●リターン式5段

TY80

□ ホワイト
¥139,000



●2サイクル ●4.9馬力 ●リターン式4段

YT80

■ コンペティションイエロー
¥129,000



●2サイクル ●11.5馬力 ●オートマチック

PW50

■ コンペティションイエロー
¥99,000



●2サイクル ●2.7馬力 ●オートマチック

BUSINESS YB125

■ セパハブラック
¥203,000



●2サイクル ●11馬力 ●ロータリー式4段

GENESIS

HIGH-PERFORMANCE FOR THE RIDER'S HIGH

ジェネシス。それは新しいマシンの呼称でも、エンジンの名前でもありません。モーターサイクルに求められる“高性能”というものを模索し、その解答をマシンという形に具現化するための思想を、ジェネシスと名付けたのです。そしてその模索は、マシンの高性能がスペックの数字などではなく、ライダーに走ることの満足感をいかに提供できるか、ということこそが“マシンの高性能”だという解答に辿り着きました。だからジェネシスのマシンは、人間が操れるということ、走ることを楽しめるということを大前提として開発。つまり前傾45度のシリンダーレイアウトも、5バルブ・DOHCというメカニズムも、スペックのためではなく、ジェネシスという思想が求める走りを実現するために生まれたわけです。もちろん結果的には、スペック上の数値が従来のそれを上回ったことは言うまでもありません。ジェネシスという思想から生まれたマシンがまず第一に誇れるのは、その高度なマン・マシン・コミュニケーション。マシンはライダーの意志に応じて、ライダーが求めるパワー、トルク、操安性などを発揮。ライダーはマシンの存在を忘れて、ただ走ることに集中できる。言うなればジェネシスという思想から生まれるマシンは、その挙動が限りなく人間の感性に近づいたと言えるでしょう。そんな高密度の走りを実現するためにFZ750の構成は、まるで生き物のように緻密で合理的。エンジン、フレーム、サスペンションからピストンの一本に至るまで、すべてのパーツとメカニズムはジェネシスの目的のために生まれ、有機的な構成を得ました。ジェネシスのためのシャシーと、同じくジェネシスの調教を施したパワーユニットが、あるべき位置を占め、かつお互いに好影響を及ぼし合うという理想的構成を得たFZ750。これはもはや究極を超えて、新しい一歩を踏み出したマシン。近い将来、すべてのマシンが目指すであろう未来形のモーターサイクルなのです。



写真はFZ750

●ボディカラーは印刷のため実物と異なって見える場合があります。●本仕様は予告なく変更することがあります。●在庫切れの場合もありますのでご了承ください。●価格表示は標準現金価格です。(北海道・沖縄を除く)

SRX600-400 NEW ☐ ファインシルバー (SRX600-400) ☐ サムソンプール (SRX400)  YDLS ●2サイクル DOHC ●42馬力 (400ccは33馬力) ●リターン式5段 写真は SRX600	XZ4000 / XZ400 / XZ5500 XZ4000 ☐ XZ4000 ☐ ホワイト・マキシムレッド ☐ ホワイト・フレンツブルー ¥570,000  XZ400 ☐ スターシルバー ☐ ニューマハブラック ☐ プリディアルレッド ¥495,000 XZ5500 ☐ ニューマハブラック ☐ ホワイト・シルバー ¥525,000  YDLS ●2サイクル DOHC ●40馬力 (350ccは32馬力) ●リターン式5段 ●シャフトドライブ 写真は XZ4000	XV400 ☐ ロマネスクリム・ピンク ☐ キングニアンダー・ブルー ¥473,000  YDLS ●2サイクル DOHC ●40馬力 ●リターン式5段 ●シャフトドライブ	FZ400R ☐ シルキー・ホワイト ¥538,000  YDLS ●2サイクル DOHC ●40馬力 ●リターン式5段
SRX250 ☐ スター・レッド ☐ ターゲット・シルバー ¥379,000  YDLS ●2サイクル DOHC ●32馬力 ●リターン式5段	SRX250F ☐ ニューマハブラック ☐ シルキー・ホワイト ☐ スター・レッド ☐ ターゲット・シルバー ¥395,000  YDLS ●2サイクル DOHC ●32馬力 ●リターン式5段	XS250S ☐ クラッシュ・シルバー ☐ マイク・レッド ¥389,000  YDLS ●2サイクル DOHC ●33馬力 ●リターン式5段	SR125 ☐ ニューカブリナブルー ☐ プリディアルレッド ¥215,000  YDLS ●2サイクル DOHC ●13馬力 ●リターン式5段
RZ125 NEW ☐ ホワイト・チャビレッド ☐ ホワイト・パールブルー ¥263,000  YPVS ●2サイクル DOHC ●22馬力 ●リターン式5段	RZ50 NEW ☐ ホワイト ¥193,000  YDLS ●2サイクル DOHC ●12馬力 ●リターン式5段	4CYCLE TRAIL XT250T ☐ ホワイト・チャビレッド ☐ ホワイト・スペースブルー ¥358,000  YDLS ●4サイクル DOHC ●27馬力 ●リターン式5段	XT200 ☐ ホワイト・スペースブルー ¥285,000  YDLS ●4サイクル DOHC ●16馬力 ●リターン式5段
TRIAL TY250 ☐ ホワイト ¥398,000  YDLS ●2サイクル ●14馬力 ●リターン式5段 ●デーパーック標準装備	COMPETITION TY250R NEW ☐ ホワイト ¥530,000  YDLS ●2サイクル ●16馬力 ●リターン式5段 コンペティションモデルは運搬車の認定を受けていませんので、ナンバープレート取得等とはなりません。従って、道路を走行しますと、道路交通違反及び、道路運送車両法の違反となります。	YZ250-125 NEW YZ250 ☐ ホワイト ¥480,000  YDLS ●2サイクル DOHC ●45馬力 (125ccは33馬力) ●リターン式5段 (125ccは4段) 写真は YZ250	YZ280 NEW ☐ ホワイト ¥590,000  YDLS ●2サイクル DOHC ●21.5馬力 ●リターン式5段
B80 ☐ ヤマハブラック ¥141,500  YDLS ●2サイクル ●7.5馬力 ●ロータリー式4段	YB50 NEW ☐ ヤマハブラック ¥130,000  YDLS ●2サイクル ●4.6馬力 ●ロータリー式4段	V80-50 MATE NEW ☐ モスグリーン (V50-B) ☐ ニューハイパースターグリーン (V50D-ED/V80D) ☐ キャンディブルー (V50D/V80D) V80D ¥143,000 V50B ¥134,000 V50D ¥139,000 V50 ¥129,000 V50 ¥122,000  YDLS ●2サイクル ●6.7馬力 (50ccは4.7馬力) ●ロータリー式3段 写真は V80D	タウンメイト 80-50 NEW ☐ アロマグリーン (T50) ☐ ラジカルグリーン (T80D-ED/T50D-C-ED) T80D ¥153,000 T80C ¥163,000 T50 ¥129,000 T50D-ED ¥147,000 T50D ¥137,000  YDLS ●4サイクル ●6.7馬力 (50ccは4.7馬力) ●ロータリー式3段 (T50Dは4段) 写真は T50D

YAMAHA ORIGINATIVE TECHNOLOGY



5 VALVE 5バルブ+DOHC。

いま、テクノロジーは究極を超えた。

球状に近い、バルブを真角に配置できる、プラダまわりの容積が大きい、全体にコンパクト、という理想的燃焼室を実現。5バルブ+DOHC。世界初の市販化に成功した、ヤマハ独自のテクノロジーです。このコンベックス型(レンズ状)燃焼室によりFZ750は77ps/9,500rpmの最高出力、クラス最大7.0kg・m/6,500rpmという強大なトルクを獲得。バルブ駆動はインナーバット式直押しリフターという、カムシャフトがバルブをダイレクトに駆動する方式を採用。また一本あたりの慣性質量が低下したバルブは、エンジンの高回転化、バルブスプリングのシングル化、リフターやバットの軽量化など動力系のシユエアップに大きく寄与。低群のバルブ追従性とロス馬力の低減、そして無類の信頼性を得ました。

YPVS 2サイクルの常識を変えた、レース生みのY.P.V.S.



写真は RZV500R

Y.P.V.S. (ヤマハ・パワー・バルブ・システム)は、排気ポートに設けた可変バルブを、マイクロコンピュータ制御によりエンジン回転数に応じて連続的に変化させ、常に最適な排気タイミングを得るシステム。Y.P.V.S.搭載の代表的な2サイクル・ビームスポートRZV500Rでも明らかのように、全域においてハイパワー、ビッグトルク、シャープなレスポンスをもたらす革新的メカニズムなのです。

YDLS 全域レスポンス感覚のDOHC4バルブは、Y.D.I.S.から。



写真は SRX250F

Y.D.I.S. (ヤマハ・デュオ・インナー・システム)は、インナーカムシャフトをデュアル、プライマリー側に低中速域での瞬発力を特長とするマルチタイプキャブレターを、セカンダリー側に高回転域でスムーズなSリタイプキャブレターを接続したもので、低中速域ではプライマリー側のみに、高回転域では両方に、混合気を送り込むことにより全域でレスポンスを向上させるシステムです。しかも吸気ポートが小径でインテーク径からオフセットされているため、スワール効果が大きく、高出力・低燃費両立の根本という高い燃焼効率をもたらします。SRX250、XT250TのDOHC4バルブエンジンが発揮する瞬時の全域レスポンス感覚は、まさにY.D.I.S.ならではのパフォーマンスといえます。

4CYCLE SPORTS FZ750 NEW

□シルキーホワイト ¥798,000



SMILE

●4サイクル 水冷 DOHC ●77馬力 ●リターン式5段

XV750

■グロリアスマキシブラウン/オリイ
■ニューブラックブルー/ブルイ
¥690,000



プブラウン
シュダークシルパー

●4サイクル OHC ●60馬力 ●リターン式5段

XJ750D

■クリスタルシルパー
¥850,000



●4サイクル DOHC ●70馬力 ●リターン式5段 ●シャフトドライブ

XJ750E-II

■ニューヤマハブラック
■スーパーレッド
¥680,000



●4サイクル DOHC ●72馬力 ●リターン式5段 ●シャフトドライブ

FZ400N NEW

■スターミレッド
■レジナブルー ¥569,000



●4サイクル 水冷 DOHC ●59馬力 ●リターン式5段

XJ400Z-E / XJ400Z-S

XJ400Z-E
□ウォーツシルパー ¥565,000
□シルキーホワイト



XJ400Z-S
■スーパーレッド
■ニューヤマハブラック
¥538,000

写真は
XJ400Z-E

●4サイクル 水冷 DOHC ●55馬力 ●リターン式5段

SR400-500 NEW

■インゴブルー (SR400-500)
■メイプルレッド (SR400)



SR400
¥399,000
SR500
¥430,000

写真は
SR400

●4サイクル OHC ●27馬力 (500ccは32馬力) ●リターン式5段

FZ250 PHAZER NEW

■シルキーホワイト/レッド
■シルキーホワイト/ブルー
¥499,000



●4サイクル DOHC 水冷 ●45馬力 ●リターン式5段

2CYCLE SPORTS RZV500R

□ホワイト
¥825,000



YPVS

●2サイクル 水冷 ●64馬力 ●リターン式5段

RZ350RR / RZ350R

RZ350RR ¥499,000
■シルキーホワイト/スターミレッド
■シルキーホワイト/フレンチブルー



RZ350R
■ニューヤマハ
ブラック/ホワイト
■チャビレッド/
ホワイト
¥458,000

写真は
RZ350RR

●2サイクル 水冷 ●55馬力 ●リターン式5段

RZ250RR

■ホワイト/チャビレッド
■シルキーホワイト/フレンチブルー
¥439,000



YPVS

●2サイクル 水冷 ●45馬力 ●リターン式5段

RZ250R NEW

■ホワイト/チャビレッド
■ホワイト/クールブルー
¥399,000



YPVS

●2サイクル 水冷 ●45馬力 ●リターン式5段

AG200 NEW

■コンペティションイエロー
¥320,000



●4サイクル OHC ●16馬力 ●リターン式5段

2CYCLE TRAIL DT200R

■ホワイト/ファイヤーレッド
■ホワイト/スペースブルー
¥329,000



YPVS

●2サイクル 水冷 ●30馬力 ●リターン式5段

DT125

□ホワイト
■スペースブルー
¥248,000



●2サイクル 水冷 ●18馬力 ●リターン式5段

DT50

□ホワイト
■スカイブルー
¥185,000



●2サイクル 水冷 ●7.2馬力 ●リターン式5段

●ボディカラーは印刷のため実物と異なって見える場合があります。●本仕様は予告なく変更することがあります。●在庫切れの場合もありますのでご了承ください。●価格表示は標準現金価格です。(北海道・沖縄を除く)

SRX600-400 NEW

- ファインシルバー (SRX600-400)
■ サムゾンブルー (SRX400)



●4サイクル OHC ●42馬力 (400cc/33馬力) ●リターン式5段

SRX600
¥548,000
SRX400
¥498,000

写真は
SRX600

XZ400D / XZ400 / XZ550D

- XZ400D
□ ホワイト/マキシムレッド
■ ホワイト/フレンチブルー
¥570,000



●4サイクル 水冷 DOHC ●45馬力 (550cc/42馬力) ●リターン式5段 ●シャフトドライブ

- XZ400
□ スターシルバー
■ ニューヤマハブラック
■ プリリアントレッド
¥499,000
XZ550D
■ ニューヤマハブラック
■ ミッドナイトシルバー
¥625,000

写真は
XZ400D

XV400 Special

- ロマネスククリムゾン
■ ネプチューンアンダーグブルー
¥473,000



●4サイクル OHC ●40馬力 ●リターン式5段 ●シャフトドライブ

FZ400R

- シルキーホワイト
¥598,000



●4サイクル 水冷 DOHC ●59馬力 ●リターン式6段

SRX250

- スターミレッド
□ クォーツシルバー
¥379,000



●4サイクル DOHC ●32馬力 ●リターン式5段

SRX250F

- ニューヤマハブラック □ シルキーホワイト
■ スターミレッド □ クォーツシルバー
¥395,000



●4サイクル DOHC ●32馬力 ●リターン式5段

XS250S

- クォーツシルバー
■ メイプルレッド
¥389,000



●4サイクル DOHC ●33馬力 ●リターン式6段

SR125

- ニューカクタナブルー
■ プリリアントレッド
¥218,000



●4サイクル OHC ●13馬力 ●リターン式5段

RZ125 NEW

- ホワイト/チャビレッド
■ ホワイト/クールブルー
¥283,000



●2サイクル 水冷 ●22馬力 ●リターン式6段

RZ50 NEW

- ホワイト
¥193,000



●2サイクル 水冷 ●7.2馬力 ●リターン式6段

4CYCLE TRAIL XT250T

- ホワイト/ファイヤーレッド
■ ホワイト/スペースブルー
¥358,000



●4サイクル DOHC ●27馬力 ●リターン式6段

XT200

- ホワイト/スペースブルー
¥285,000



●4サイクル OHC ●18馬力 ●リターン式6段

TRIAL TY250

- ホワイト
¥398,000



●2サイクル ●14馬力 ●リターン式6段 ●ディーバック標準装備

COMPETITION TY250R NEW

- ホワイト
¥530,000



●2サイクル ●16馬力 ●リターン式6段

YZ250-125 NEW

- YZ250
□ ホワイト ¥440,000



●2サイクル 水冷 ●45馬力 (125cc/33馬力) ●リターン式5段 (125cc/45馬力)

写真は
YZ250

YZ80 NEW

- YZ125
□ ホワイト ¥350,000
YZ80
□ ホワイト ¥199,000



●2サイクル 水冷 ●21.5馬力 ●リターン式6段

コンペティションモデルは運輸省の認定を受けていませんので、ナンバープレートを取得することはできません。従って、道路を走行しますと、道路運送車両法の違反となります。

YB90

■ ヤマハブラック
¥141,500

●2サイクル●7.5馬力●ロータリー式4段

YB50 NEW

■ ヤマハブラック
¥130,000

●2サイクル●4.6馬力●ロータリー式4段

V80-50 MATE NEW

 ■ モスグリーン(V50・B)
 ■ ニューハイスパークグリーン
 (V50D・ED/V80D)
 ■ キャンディーブルー(V50D/V80D)


●2サイクル●5.7馬力(50ccは4.7馬力)●ロータリー式3段

 V80D ¥143,000
 V50B ¥134,000
 V50D ¥139,000
 V50D ¥129,000
 V50 ¥122,000
写真は
V50D

タウンメイト 80-50

NEW

 ■ アロマグリーン(T50)
 ■ ラジカルグリーン
 (T80D・ED/T50D・C・ED)


●4サイクル●6.7馬力(50ccは5馬力)●ロータリー式3段(T50Cは4段).....

 T80D ¥153,000
 T80ED ¥163,000
 T50 ¥129,000
 T50C・ED ¥147,000
 T50D ¥137,000
写真は
T50C

YAMAHA ORIGINATIVE TECHNOLOGY



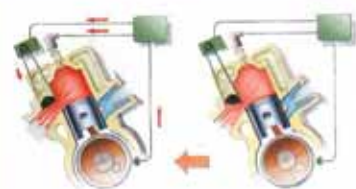
5 VALVE

5バルブ+DOHC。 いま、テクノロジーは究極を超えた。

球状に近い、バルブを鋭角に配置できる、プラグまわりの容積が大きい、全体にコンパクト、という理想的燃焼室を実現。5バルブ+DOHC。世界初の市販化に成功した、ヤマハ独自のテクノロジーです。このコンベックス型(レンズ状)燃焼室によりFZ750は77ps/9,500r.p.m.の最高出力、クラス最大7.0kg-m/6,500r.p.m.という強大なトルクを獲得。バルブ駆動はインナーバット式直押しリフターという、カムシャフトがバルブをダイレクトに駆動する方式を採用。また一本あたりの慣性質量が低下したバルブは、エンジンの高回転化、バルブスプリングのシングル化、リフターやバットの軽量化など動弁系のシェイプアップに大きく寄与。抜群のバルブ追従性とロス馬力の低減、そして無類の信頼性を得ました。

Y.P.V.S

2サイクルの常識を変えた、 レース生まれのY.P.V.S.

写真は
RZV500R

Y.P.V.S.(ヤマハ・パワー・バルブ・システム)は、排気ポートに設けた可変バルブを、マイクロコンピューター制御によりエンジン回転数に応じて連続的に変化させ、常に最適な排気タイミングを得るシステム。Y.P.V.S.搭載の代表的な2サイクル・ピュアスポーツRZV500Rでも明らかに、全域にわたってハイパワー、ビッグトルク、シャープなレスポンスをもたらす革新のメカニズムなのです。

Y.D.I.S

全域レスポンス感覚のDOHC4バルブは、Y.D.I.S.から。



Y.D.I.S.(ヤマハ・デュオ・インターク・システム)は、インタークマニホールドをデュアルとし、プライマリー側に低中速域での瞬発力を特長とするアムルタイプキャブレターを、セカンダリー側に高速域でスムーズなSUタイプキャブレターを接続したもの。低中速域ではプライマリー側のみに、高速域では両方に、混合気を送りこむことにより全域でレスポンスを向上させるシステムです。しかも吸気ポートが小径でシリンダー口径中心からオフセットされているため、スワール効果が大きく、高出力・低燃費両立の基本というべき高い燃焼効率をもたらします。SRX250、XT250TのDOHC4バルブエンジンが発揮する胸のすく全域レスポンス感覚は、まさに、Y.D.I.S.ならではのパフォーマンスといえます。



写真はSRX250F

TY80

□ ホワイト
¥139,000

●2サイクル●4.9馬力●リターン式4段

YT60

■ コンペティションイエロー
¥129,000

●2サイクル●3.5馬力●オートマチック

PW50

■ コンペティションイエロー
¥99,000

●2サイクル●2.7馬力●オートマチック

BUSINESS YB125

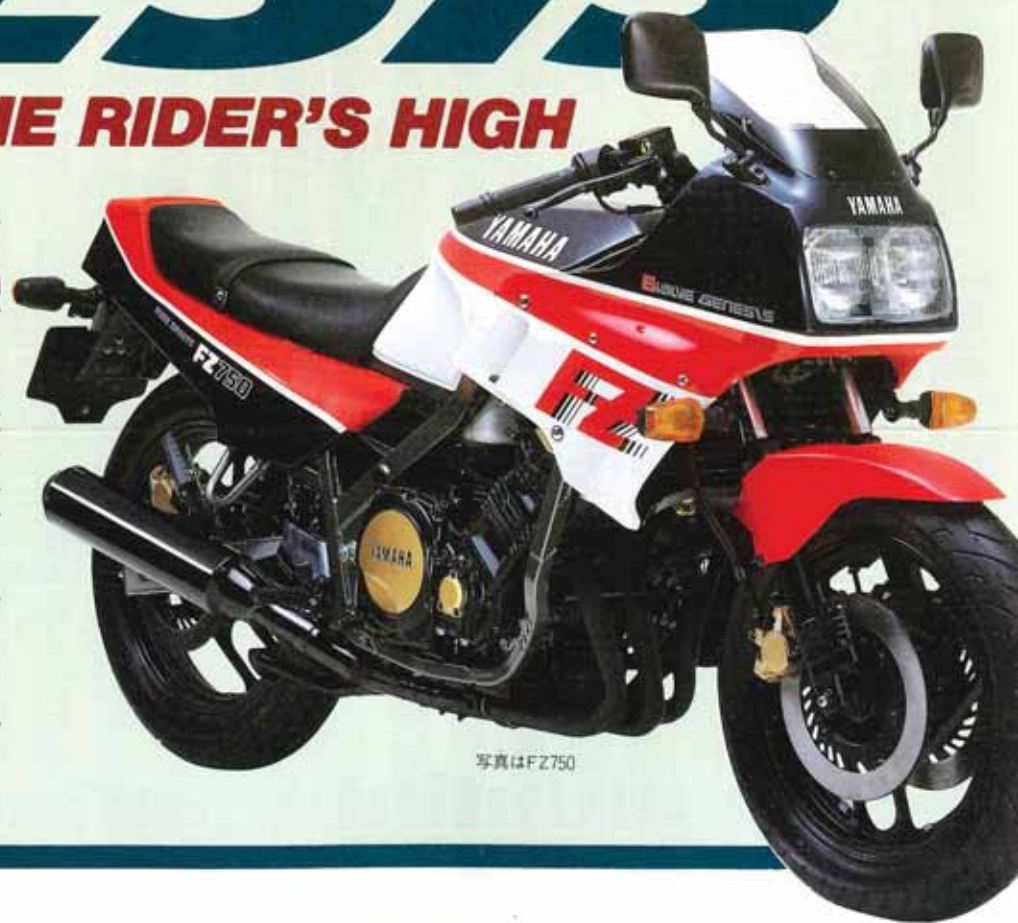
■ ヤマハブラック
¥203,000

●2サイクル●11馬力●ロータリー式4段

GENESIS

HIGH-PERFORMANCE FOR THE RIDER'S HIGH

ジェネシス。それは新しいマシンの呼称でも、エンジンの名前でもありません。モーターサイクルに求められる“高性能”というものを模索し、その解答をマシンという形に具現化するための思想を、ジェネシスと名付けたのです。そしてその模索は、マシンの高性能がスペックの数字などではなく、ライダーに走ることの満足感をいかに提供できるか、ということこそが“マシンの高性能”だという解答に迫り着きました。だからジェネシスのマシンは、人間が操れるということ、走ることを楽しめるということを大前提として開発。つまり前傾45度のシリンダーレイアウトも、5バルブ・DOHCというメカニズムも、スペックのためではなく、ジェネシスという思想が求める走りを実現するために生まれたわけです。もちろん結果的には、スペック上の数値が従来のそれを上回ったことは言うまでもありません。ジェネシスという思想から生まれたマシンがまず第一に誇れるのは、その高度なマン・マシン・コミュニケーション。マシンはライダーの意志に応じて、ライダーが求めるパワー、トルク、操安性などを発揮。ライダーはマシンの存在を忘れて、ただ走ることに集中できる。言うなればジェネシスという思想から生まれるマシンは、その挙動が限りなく人間の感性に近づいたと言えるでしょう。そんな高密度の走りを実現するためにFZ750の構成は、まるで生き物のように緻密で合理的。エンジン、フレーム、サスペンションからピスの一本に至るまで、すべてのパーツとメカニズムはジェネシスの目的のために生まれ、有機的な構成を得ました。ジェネシスのためのシャシーと、同じくジェネシスの調教を施したパワーユニットが、あるべき位置を占め、かつお互いに好影響を及ぼし合うという理想的構成を得たFZ750。これはもはや究極を超えて、新しい一歩を踏み出したマシン。近い将来、すべてのマシンが目指すであろう未来形のモーターサイクルなのです。



写真はFZ750

★ヘルメットを必ず正しくかぶりましょう。安全速度で走りましょう。スピードはスピードの妨げに。一時停止は安全確認の要諦に。
★点検・整備を忘れずに。故障を避けるのがポイント。右車線は通行して直前に、よく見てよく判れることに努めよう。
★安全の心には改選は必要。早急な改正は早急のヘルメットの点検だ。
★自衛隊の保護は忘れなく。安全通行は自衛隊が第一。乗り入れ直前に安全確認の要諦を必ず守ろう。
★自衛隊の保護は忘れなく。安全通行は自衛隊が第一。乗り入れ直前に安全確認の要諦を必ず守ろう。

- ホワイト
- チャビリーレッド
- ミストブルーメタリック
- クリスタルシルバー

CA50ES (セル付)
¥138,000



●2サイクル ●3.6馬力 ●Vベルト自動無段変速

- ホワイト(500・800・80)
- チャビリーレッド(500・800)
- ロイヤルシルバー(500・800)
- レインブルー(80)
- サンシャインレッド(80)



写真はCV50ED

●2サイクル ●3.8馬力(80ccは5.0馬力) ●Vベルト自動無段変速

CV50ED (セル付)
¥154,000
CV80ED (セル付)
¥177,000
CV80E (セル付)
¥170,500



トレーシィ

- グリタリングブラック
- クイーンズシルバー

CZ125 (セル付)
¥279,000

- クリーミーホワイト
- ミストブルーメタリック

CYGNUS シグナス125



●2サイクル 水冷 ●16馬力 ●Vベルト自動無段変速

XC125 (セル付)
¥249,000

- ニューシルバーダスト
- シャンパンゴールド

CYGNUS シグナス180



●4サイクル ●15馬力 ●Vベルト自動無段変速

XC180 (セル付)
¥289,000

SOFT BIKE ポップギヤル・ポップギヤル SPECIAL

- チャビリーレッド (MS50・50E)
- マキシムイエロー (MS50・50E)
- ストロングブルー (MS50・50E)
- ヤマハブラック (MS50SP)



写真はMS50

●2サイクル ●3馬力 ●オートマチック2段

ポップギヤル
MS50 (キック式) ¥112,000
MS50E (セル付) ¥122,000
ポップギヤル SPECIAL
MS50SP (セル付)
¥125,000

■ヤマハ原付免許教室

50c.c.のスクーターやバイクに乗るには、警察署や運転免許試験場で行われる学科と適性の試験を受け、原付免許をとらなければなりません。そこで、「ヤマハ原付免許教室」。わずかな費用と時間(4~6時間、1日で終了)で、あなたが合格されるまで、楽しく親切に、原付免許取得をお手伝いいたします。原付免許取得への近道です。16才以上の方なら、どなたでもご参加いただけます。

詳しくは、お近くのヤマハ販売店におたずねください。



■ヤマハスクーター乗り方教室

原付免許はお持ちでも、まだ運転に自信のない方、普通免許はあるけれども、スクーター、ソフトバイクには乗ったことのない方。こんな方々におすすめします。

■ヤマハ原付免許自習セット

原付免許教室に参加できない方、免許教室に参加される方の予習・復習用として、自習セットを用意しています。この自習セットはカセット用とビデオ用(VHS、ベータ)の2種類。ヤマハ販売店に常備していますのでお気軽におたずねください。



手続きかんたん

支払いらくらく

ヤマハ らくらくクレジット

月々わずかなお支払いで、ムリなくらくらくクレジット。

●お買い求めには、月々わずかなお支払いで、ムリなくお求めいただける「ヤマハらくらくクレジット」が便利です。お支払い方法は、3・6・10・12・16・20回払いの6種類。毎月均等払いの他、ボーナス時の増額支払いを併用する方法があります。手続きは簡単。詳しくは、お近くのヤマハ販売店へ、お問合せください。

HAVE A NICE RIDE!

ナイスライディングをよろしく。

- ★ヘルメットを必ず、正しくかぶりましょう。安全速度で走りましょう。カーブではスピードをひかめ、一時停止と安全確認を正確に、無理な追い越しはやめましょう。右左折は徐行して慎重に。よく見る、よく見られることに努めましょう。
- ★点検・整備を忘れずに。早朝・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。
- ★安全のために改造はやめましょう。ヤマハ原付免許教室・スクーター乗り方教室で安全運転の基礎をマスターしましょう。
- ★自賠責保険をお忘れなく。ヤマハライディングスクールで、正しいライディングテクニックをマスターしましょう。
- ★技能講習を受けましょう。

SCOOTER TRV トライ NEW

- ソフィアイエロー
- リゾートブルー
- シルキーホワイト
- スターミイレッド

CP50E (セル付)
¥99,800

JOOG ジョグ NEW

- コスミックブルー/ニューホワイト
- カームイエロー/ニューホワイト
- シルキーホワイト/フォググレイ
- アップルレッド/ヤマハブラック

CE50E (セル付)
¥109,000

champ チャンプ

アナログメーター仕様
デジタルメーター仕様

- クリーミーホワイト/スペースブルー
- クリーミーホワイト/ボビーレッド
- グリタリングブラック/ボビーレッド (CJ50EM)
- パーニングレッド/ヤマハブラック (CJ50EM)
- アップルレッド/ヤマハブラック (CJ50EM)

アナログメーター仕様
CJ50EM (セル付)
¥119,000
デジタルメーター仕様
CJ50EE (セル付)
¥129,000



写真はCJ50EM

●2サイクル ●5.0馬力 ●Vベルト自動無段変速

●2サイクル ●4.5馬力 ●Vベルト自動無段変速

●2サイクル ●5.2馬力 ●Vベルト自動無段変速



boxn NEW

- セラミックホワイト/レッド
- セラミックホワイト/ブルー

CO50E (セル付)
¥139,000



●2サイクル ●5.8馬力 ●Vベルト自動無段変速

Cute: キュート

デラックス
カスタム

- ソフィアイエロー (CN50ED)
- スイートブルー (CN50ED)
- ヒートレッド (CN50ED)
- ニューホワイト (CN50ED)
- ボルダーレッド (CN50ED)
- コスミックブルー (CN50ED)
- クリーミーホワイト (CN50ED)

CO50E (セル付)
¥139,000



写真はCN50ED

●2サイクル ●4.0馬力 ●オートマチック

デラックス
CN50ED (セル付)
¥79,800
カスタム
CN50ED (セル付)
¥89,800

ACTIVE アクティブスポーツ

ACTIVE アクティブ

アナログメーター仕様
デジタルメーター仕様

- クリーミーホワイト
- パーニングレッド
- グリタリングブラック

CH50ET
(セル付)
¥164,000

- ヒートレッド (CH50EM)
- ホワイト (CH50EM)
- コンペティションイエロー (CH50EM)
- スターミイレッド (CH50EE)
- ニューパールホワイト (CH50EE)
- ラベンダーシルバー (CH50EE)

アナログメーター仕様
CH50EM (セル付)
¥155,000
デジタルメーター仕様
CH50EE (セル付)
¥165,000



写真はCH50EE

●2サイクル ●5.7馬力 ●Vベルト自動無段変速

●2サイクル ●5.5馬力 ●Vベルト自動無段変速

ニュー・サリアン

- ニューパールホワイト
- メイプルレッド

CA50ED (セル付)
¥138,000



●2サイクル ●5.0馬力 ●Vベルト自動無段変速



仕様諸元表		機種コード	全長/全巾/全高 (mm)	総重量 (mm)	シート 高 (mm)	乾重量 (kg)	燃費 (km/l) 定常走行 テスト値	エンジン種類	気筒数 配列	総排 気量 (cc)	最高出力 ps/kW	最大トルク kgm/gNm	始動方式	点火方式	燃料 タンク 容量(l)	オイル 容量 (l)	変速機形式	タイヤサイズ		
																			前	後
4 サイ クル ・ ス ポ ー ツ	FZ750	1FM	2225/755/1165	1485	790	209	42(60km/h)	4サイクル・水冷 DOHC	並列4気筒	749	77/9500	7.0/6500	セル式	トランジスタ	21.0	3.5	リターン式5段	120/80-16-60H	130/80-16-60H	
	XV750 (ビラーゴ)	55R	2235/805/1170	1525	715	213	33(60km/h)	4サイクル・空冷 OHV	V型2気筒	748	60/7000	6.4/6000	↑	↑	12.0	3.6	リターン式5段	100/90-15-57H	140/90-15-70H	
	XJ7500	22N	2170/730/1365	1440	785	231	43.5(60km/h)	4サイクル・空冷 DOHC	並列4気筒	748	70/9000	6.2/7000	↑	↑	19.0	3.5	↑	3.25H-19-4PR	120/90-18-65H	
	XJ750E-II	29H	2190/720/1245	1480	785	215	42(60km/h)	↑	↑	749	72/9000	6.2/7000	↑	↑	22.0	3.6	↑	100/90-18-56H	120/90-18-65H	
	SRX600 <SRX400>	1JK(1JL)	2085/705/1055 (1350)	1385	760	149 (147)	40(60km/h) (51(60km/h))	4サイクル・空冷 OHV	単気筒	608 (599)	42/5500 (33/7000)	4.5/5500 (3.4/6000)	キック式	C.D.I.	15.0	2.4	↑	100/80-18-53S	120/80-18-62S	
	Z75500	30H	2145/750/1330	1445	780	201	40(60km/h)	4サイクル・水冷 DOHC	V型2気筒	552	62/9500	4.8/9500	セル式	トランジスタ	17.0	3.4	↑	100/90-18-56H	110/90-18-61H	
	XZ4000	24R	2135/750/1320	1445	780	200	43(60km/h)	↑	↑	398	45/10000	3.4/9000	↑	↑	17.0	3.4	↑	90/90-18-51S	110/90-18-61S	
	XZ400	14X	2145/750/1090	1445	780	189	43(60km/h)	↑	↑	398	45/10000	3.4/9000	↑	↑	17.0	3.4	↑	90/90-18-51S	110/90-18-61S	
	XV400 スペシャル	26M	2140/825/1155	1410	745	173	43(60km/h)	4サイクル・空冷 OHV	↑	399	40/8500	3.5/7000	↑	↑	11.0	3.0	↑	3.00S-19-4PR	130/90-16-67S	
	FZ400R	46X	2025/690/1145	1385	785	165	53(60km/h)	4サイクル・水冷 DOHC	並列4気筒	399	58/12000	3.7/10000	↑	↑	18.0	2.9	リターン式5段	100/90-16-54H	120/80-18-62H	
FZ400N	1KF	2025/690/1050	1385	785	164	53(60km/h)	↑	↑	399	58/12000	3.7/10000	↑	↑	18.0	2.9	↑	100/90-16-54H	120/80-18-62H		
XJ400Z-E	53U	2100/725/1425	1420	790	180	53(60km/h)	↑	↑	399	55/11500	3.5/10000	↑	↑	19.0	2.9	↑	90/90-18-51H	110/90-18-61H		
XJ400Z-S	35J	2100/725/1235	1420	790	179	53(60km/h)	↑	↑	399	55/11500	3.5/10000	↑	↑	19.0	2.9	↑	90/90-18-51H	110/90-18-61H		
SR400 <SR500>	1JR(1JN)	2085/735/1080	1410	780	153	45(60km/h) (48(60km/h))	4サイクル・空冷 OHV	単気筒	399 (499)	27/1000 (32/8500)	3.0/6500 (3.7/5500)	キック式	C.D.I.	14.0	2.4	リターン式5段	3.50S-18-4PR	4.00S-18-4PR		
FZ250 (フェザー)	1HX	1950/690/1060	1350	750	138	51(50km/h)	4サイクル・水冷 DOHC	並列4気筒	249	45/14500	2.5/11500	セル式	トランジスタ	12.0	2.7	リターン式5段	100/80-16-50S	120/80-16-60S		
SRX250	51Y	1970/710/1015	1340	750	121	59(50km/h)	4サイクル・空冷 DOHC	単気筒	249	32/10000	2.4/8500	↑	↑	10.0	1.8	↑	90/90-16-48S	100/90-18-56S		
SRX250F	52E	1970/710/1090	1340	750	123	59(50km/h)	↑	↑	249	32/10000	2.4/8500	↑	↑	10.0	1.8	↑	90/90-16-48S	100/90-18-56S		
XS250S	51R	2045/730/1220	1370	780	166	50(50km/h)	↑	並列2気筒	249	33/10500	2.3/9500	↑	↑	20.0	2.9	↑	3.00S-18-4PR	4.10S-18-4PR		
SR125	54D	1955/800/1095	1275	740	104	60(50km/h)	4サイクル・空冷 OHV	単気筒	124	13/9500	1.0/8500	↑	↑	9.0	1.3	リターン式5段	3.00-17-4PR	3.50-16-4PR		
2 サイ クル ・ ス ポ ー ツ	RZV500R	10G	2085/685/1145	1375	780	173	31(60km/h)	2サイクル・水冷 V型4気筒	499	64/8500	5.7/7500	キック式	C.D.I.	22.0	2.0	リターン式5段	120/80-16-60H	130/80-18-66H		
	RZ350RR <RZ350R>	52Y(29K)	2095/670/1190 (2095/710/1170)	1385	790	148 (145)	33(60km/h)	↑	並列2気筒	347	55/9000	4.4/9000	↑	↑	20.0	1.6	↑	90/90-18-51H	110/80-18-58H	
	RZ250RR	51L	2095/670/1190	1385	790	147	42(50km/h)	↑	↑	247	45/9500	3.5/9000	↑	↑	20.0	1.6	↑	90/90-18-51H	110/80-18-58H	
	RZ250R	1AR	2085/690/1070	1385	790	143	42(50km/h)	↑	↑	247	45/9500	3.5/9000	↑	↑	20.0	1.6	↑	90/90-18-51H	110/80-18-58H	
	RZ125	10V	1940/695/1020	1275	755	98	55(50km/h)	↑	単気筒	123	22/9500	1.7/9000	↑	↑	13.0	1.1	↑	80/100-16-45P	90/90-18-51P	
	RZ50	1HK	1910/685/1120	1230	760	75	80(30km/h)	↑	↑	49	7.2/9000	0.62/8000	↑	↑	10.0	1.1	↑	2.50-18-4PR	2.75-18-4PR	
	XT250T	30K	2210/850/1215	1430	845	113	58(50km/h)	4サイクル・空冷 DOHC	↑	249	27/9000	2.2/7500	↑	↑	12.0	1.6	↑	3.00-21-4PR	4.60-18-4PR	
	XT200	47J	2115/845/1155	1330	835	98	60(50km/h)	4サイクル・空冷 OHV	↑	196	18/8500	1.6/7000	↑	↑	7.3	1.3	↑	2.75-21-4PR	4.10-18-4PR	
	AG200	1FE	2120/915/1115	1340	815	110	61(50km/h)	↑	↑	196	16/7000	1.7/6000	↑	↑	9.0	1.3	↑	3.00-19-4PR	4.10-18-4PR	
	DT200R	37F	2150/820/1150	1365	850	99	55(50km/h)	2サイクル・水冷	↑	195	30/8500	2.6/7500	↑	↑	10.0	1.2	↑	3.00-21-4PR	4.60-18-4PR	
DT125	33G	2115/830/1170	1345	845	96	58(30km/h)	↑	↑	123	18/7500	1.7/7000	↑	↑	9.0	1.0	↑	2.75-21-4PR	4.10-18-4PR		
DT50	54A	1905/775/1100	1235	785	76	80(30km/h)	↑	↑	49	7.2/8500	0.62/8000	↑	↑	8.5	1.3	↑	2.50-19-4PR	3.00-17-4PR		
4 サイ クル ・ ス ポ ー ツ	TY250 racer (スコティッシュ ジュ)	53Y	2070/805/1100	1325	785	90	45(50km/h)	2サイクル・空冷	↑	246	14/4500	2.3/2500	↑	↑	5.0	0.4	↑	2.75-21-4PR	4.00-18-4PR	
ミ ニ ス ポ ー ツ	YB125	4A7	1910/750/1050	1250	750	109	50(50km/h)	↑	↑	123	11/6500	1.2/5500	セル・キック 併用式	パッチリ	11.0	1.2	ロータリー式4段	3.00-16-4PR	3.00-16-6PR	
	YB90	4A6	1895/720/1085	1190	775	92	65(50km/h)	↑	↑	89	75/6500	0.9/5000	キック式	C.D.I.	8.5	1.4	↑	2.50-18-4PR	2.75-17-4PR	
	YB50	58E	1795/720/1030	1165	760	75	90(30km/h)	↑	↑	48	45/6000	0.56/5500	↑	↑	8.0	1.4	↑	2.25-17-4PR	2.50-17-4PR	
	V800 MATE	1HF	1840/660/1025	1170	740	81	72(50km/h)	↑	↑	79	6.7/6000	0.82/4500	↑	↑	5.3	1.2	ロータリー式3段	2.25-17-4PR	2.50-17-6PR	
	V50 MATE	1AJ	1840/660/1020	1170	730	76	95(30km/h)	↑	↑	49	4.7/6000	0.57/5500	↑	↑	5.3	1.2	↑	2.25-17-4PR	2.25-17-4PR	
	V500 <V500E> MATE	1AK(1AL)	1840/660/1020	1170	730	77 (82)	95(30km/h)	↑	↑	49	4.7/6000	0.57/5500	セル・キック 併用式 (パッチリ)	C.D.I. (パッチリ)	5.3	1.2	↑	2.25-17-4PR	2.25-17-4PR	
	V508 MATE	1AN	1840/660/1035	1170	745	82	95(30km/h)	↑	↑	49	4.7/6000	0.57/5500	キック式	C.D.I.	5.3	1.2	↑	2.25-17-4PR	2.50-17-4PR	
	T800 タウンメイト	22L	1850/670/1050	1180	730	77	85(50km/h)	4サイクル・空冷	↑	79	6.7/6500	0.79/5500	↑	↑	5.0	1.0	↑	2.25-17-4PR	2.50-17-6PR	
	T800E タウンメイト	22M	1850/670/1050	1180	730	80	85(50km/h)	↑	↑	79	6.7/6500	0.79/5500	セル・キック 併用式	↑	5.0	1.0	↑	2.25-17-4PR	2.50-17-6PR	
	T50 タウンメイト	46M	1850/670/1045	1180	725	74	140(30km/h)	↑	↑	49	5.0/7500	0.51/6500	キック式	↑	5.0	1.0	↑	2.25-17-4PR	2.25-17-4PR	
T50C タウンメイト	46K	1850/670/1045	1180	725	76	160(30km/h)	↑	↑	49	5.0/7500	0.53/6500	↑	↑	5.0	1.0	ロータリー式4段	2.25-17-4PR	2.25-17-4PR		
T500 <T500E> タウンメイト	46N(46R)	1850/670/1045	1180	725	75 (78)	140(30km/h)	↑	↑	49	5.0/7500	0.51/6500	セル・キック 併用式 (パッチリ)	↑	5.0	1.0	ロータリー式3段	2.25-17-4PR	2.25-17-4PR		
コ ン パ ニ ー モ ー タ	TY250R	38V	2025/805/1085	1320	745	81	—	2サイクル・空冷	↑	246	16/5000	2.45/2500	キック式	↑	3.5	—	リターン式5段	2.75-21-4PR	4.00-18-4PR	
	YZ250	56A	2170/850/1220	1470	950	96.5	—	2サイクル・水冷	↑	246	45/8250	4.15/7000	↑	↑	8.5	—	リターン式5段	90/90-21-4PR	130/80-18-4PR	
	YZ125	55Y	2135/850/1230	1450	930	86.5	—	↑	↑											