

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.

Cute

ENGINE TYPE: 2-stroke, CAPACITY: 49c.c.,
MAXIMUM POWER: 4.0ps/6,500r.p.m., MAXIMUM TORQUE: 0.52kg-m/4,500r.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 DOHC ●77馬力 ●リターン式5段

XV750

■ダリアスブラック/ブラウン/オリ
■ニューブラック/ブルー/ブルー
¥600,000



●4サイクル DOHC ●60馬力 ●リターン式5段

XJ750D

■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

■ニューデマブラック
■ニューブルー
¥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

■スターミレディ
■レンジャブル ¥569,000



●4サイクル DOHC ●53馬力 ●リターン式5段

XJ400Z-E

■クワーズシルバー
■シルバーホワイト
¥565,000



●4サイクル DOHC ●55馬力 ●リターン式5段

SR400-500 NEW

■インジゴブルー (SR400-500)
■ダイヤルレッド (SR400)
写真は SR400



●4サイクル DOHC ●77馬力 (500ccは52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 永冷 ●45馬力 ●リターン式5段

2CYCLE SPORTS RZV500R

□ ホワイト
¥925,000



●2サイクル 永冷 ●54馬力 ●リターン式5段

RZ350RR / RZ350R

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



●2サイクル 永冷 ●55馬力 ●リターン式5段

RZ250RR

■ホワイト/チャビリティ
■シルキーホワイト/フレンチブルー
¥439,000



●2サイクル 永冷 ●45馬力 ●リターン式5段

RZ250R NEW

■ホワイト/チャビリティ
■ホワイト/パールブルー
¥399,000



●2サイクル 永冷 ●45馬力 ●リターン式5段

AG200

□ コンペティションイエロー
¥325,000



●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 永冷 ●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 永冷 ●16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 永冷 ●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

YF60 NEW / YT60

■YF60
■スカイブルー
¥149,000



●2サイクル ●1.5馬力 ●オートマチック

PW50

■YF60 (市販タイプ) ●コンペティションイエロー
¥129,000



●2サイクル ●2.7馬力 ●オートマチック

BUSINESS YD125

■ヤマハブラック
¥203,000



●2サイクル ●11馬力 ●ローザリー式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、人間が乗れるということ、走ることを楽しめるということを実践として開発。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だけ。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

●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。●本誌に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 ☐ フェンシブルー (SRX600-400) ☐ サムソブルー (SRX400)  YDLS ●4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 ☐ ホワイト/マキシムレッド ☐ ホワイト/フレンドブルー XZ400 ☐ スターシルバー ☐ ニューマハブラック ☐ フリットレッド XZ5500 ☐ ニューマハブラック ☐ ホワイト/シルバー  YDLS ●4サイクル DOHC ●46馬力 (39ccは36馬力) ●リターン式5段 ●シャフトドライブ 写真は XZ4000	XV400 <i>short</i> ☐ ロマンスクリムゾン ☐ ネプチューンアンダーブルー  YDLS ●4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 ☐ ニューマハブラック  YDLS ●4サイクル DOHC ●35馬力 ●リターン式5段
SRX250 ☐ スターシルバー ☐ クォーツシルバー  YDLS ●4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 ☐ スターシルバー ☐ クォーツシルバー  YDLS ●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 ☐ メイブルレッド  YDLS ●4サイクル DOHC ●33馬力 ●リターン式5段	SR125 ☐ ニューカブリブルー ☐ プリズントレッド  YDLS ●4サイクル DOHC ●13馬力 ●リターン式5段
RZ125 NEW ☐ ホワイト/チャイルド ☐ ホワイト/パールブルー  YPVS ●2サイクル DOHC ●22馬力 ●リターン式5段	RZ50 ☐ ホワイト  YDLS ●2サイクル DOHC ●12馬力 ●リターン式5段	4CYCLE TRAIL XT250T NEW ☐ スペースブルー  YDLS ●4サイクル DOHC ●25馬力 ●リターン式5段	XT200 ☐ ホワイト/スペースブルー  YDLS ●4サイクル DOHC ●18馬力 ●リターン式5段
TRIAL TY250 <i>competition</i> ☐ ホワイト  YDLS ●2サイクル ●14馬力 ●リターン式5段 ●ディーリング標準装備	COMPETITION TY250R ☐ ホワイト  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動性能の向上を期して、タンパープレートも取替することはできません。従って、運搬・保管時など、必ず保護カバーを装着してください。	YZ250-125 YZ250 ☐ ホワイト  YDLS ●2サイクル DOHC ●45馬力 (125ccは33馬力) ●リターン式5段 (125ccは5段) 写真は YZ250	YZ80 YZ125 ☐ ホワイト  YDLS ●2サイクル DOHC ●21.5馬力 ●リターン式5段 写真は YZ80
B90 ☐ ヤマハブラック  YDLS ●2サイクル ●75馬力 ●ロータリー式4段	Y850 ☐ ヤマハブラック  YDLS ●2サイクル ●4.6馬力 ●ロータリー式4段	V80-50 MATE / ニュースメイト NEW ☐ モスグリーン (V50-B) ☐ ニューハイパーグリーン (V50-ED/V80C) ☐ キングダムブルー (V50/V80C) ☐ ストロングブルー (ニュースメイトV50N)  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 V500	タウンメイト 80-50 ☐ アロウグリーン (T50) ☐ ラジカルグリーン (T800-ED/T500-0-ED)  YDLS ●4サイクル ●6.7馬力 (50ccは5馬力) ●ロータリー式3段 (T500は4段) 写真は T800 T800 ¥153,000 T800-ED ¥163,000 T500 ¥129,000 T500-ED ¥147,000 T500 ¥137,000 写真は T800

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。

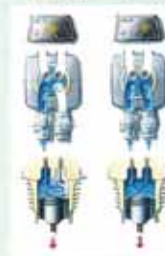
球状に近い、バルブを鋭角に配置できる、プラグまわりの容積が大きい、全体にコンパクト、という理想的燃焼室を実現。5バルブ+DOHC。世界初の市販化に成功した、ヤマハ独創のテクノロジーです。このコンパクトな燃焼室によりFZ750は77ps/9,500r.p.m.の最高出力、クラス最大7.0kg-m/6,500r.p.m.という強大なトルクを獲得。バルブ駆動はインナーバット式直押しリフターという、カムシャフトからバルブをダイレクトに駆動する方式を採用。また一本あたりの慣性質量が低下したバルブは、エンジンの高回転化、バルブスプリングのシングル化、リフターやバットの軽量化など動弁系のシェイプアップに大き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



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.搭載の代表的なサイクル・ビュースポーツRZV500Rでも知られるように、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的な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。



Y.D.I.S. (ヤマハ・デュアル・インertia・システム) は、インターカム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マ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S.U.T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さく径が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
■ ニューブラックブルー/ブルイッ
¥690,000



●4サイクル OHC ●60馬力 ●リターン式5段

XJ750D

■ 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

XJ400ZE

■ クォーツシルバー
■ シルキーホワイト
¥565,000



●4サイクル 水冷 DOHC ●55馬力 ●リターン式5段

SR400-500 NEW

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



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

写真は
SR400

SR400
¥399,000
SR500
¥430,000

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6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



YPVS

●2サイクル 水冷 ●55馬力 ●リターン式6段

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

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6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6段

AG200

■ 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6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6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6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6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)



YDIS

●4サイクル OHC ●42馬力 (400ccは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は62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
● シ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
- ネプチューニアングークブルー



●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
- ニューヤマハブラック



●4サイクル 水冷 DOHC ●59馬力 ●リターン式6段

SRX250

- スターミッドレッド
- クォーツシルバー



YDIS

●4サイクル DOHC ●32馬力 ●リターン式6段

SRX250F

- ニューヤマハブラック
- シルキーホワイト
- スターミッドレッド
- クォーツシルバー



YDIS

●4サイクル DOHC ●32馬力 ●リターン式6段

XS250S

- クォーツシルバー
- メイブルレッド



●4サイクル DOHC ●33馬力 ●リターン式6段

SR125

- ニューカタリナブルー
- プリリアントレッド



●4サイクル OHC ●13馬力 ●リターン式5段

RZ125 NEW

- ホワイト/チャビィレッド
- ホワイト/クールブルー



YDVS

●2サイクル 水冷 ●22馬力 ●リターン式6段

RZ50

- ホワイト



●2サイクル 水冷 ●7.2馬力 ●リターン式6段

4CYCLE TRAIL XT250T NEW

- スペースブルー



YDIS

●4サイクル DOHC ●28馬力 ●リターン式6段

XT200

- ホワイト/スペースブルー



●4サイクル OHC ●18馬力 ●リターン式5段

TRIAL TY250 SCOTTISH

- ホワイト



●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

- ホワイト



●2サイクル ●16馬力 ●リターン式6段

YZ250-125

- YZ250
● ホワイト ¥440,000



写真は
YZ250

●2サイクル 水冷 ●45馬力 (125ccは33馬力) ●リターン式5段 (125ccは6段)

YZ80

- 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、道路交通法及び、道路運送車両法の違反となります。

TY60

□ ホワイト
¥139,000

●2サイクル●4.9馬力●リターン式4段

YF60 NEW/YT60

YF60
■ スカイブルー
¥149,000

●2サイクル●3.5馬力●オートマチック

YT60 (三輪バギー)
■ コンペティションイエロー
¥129,000写真は
YF60

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

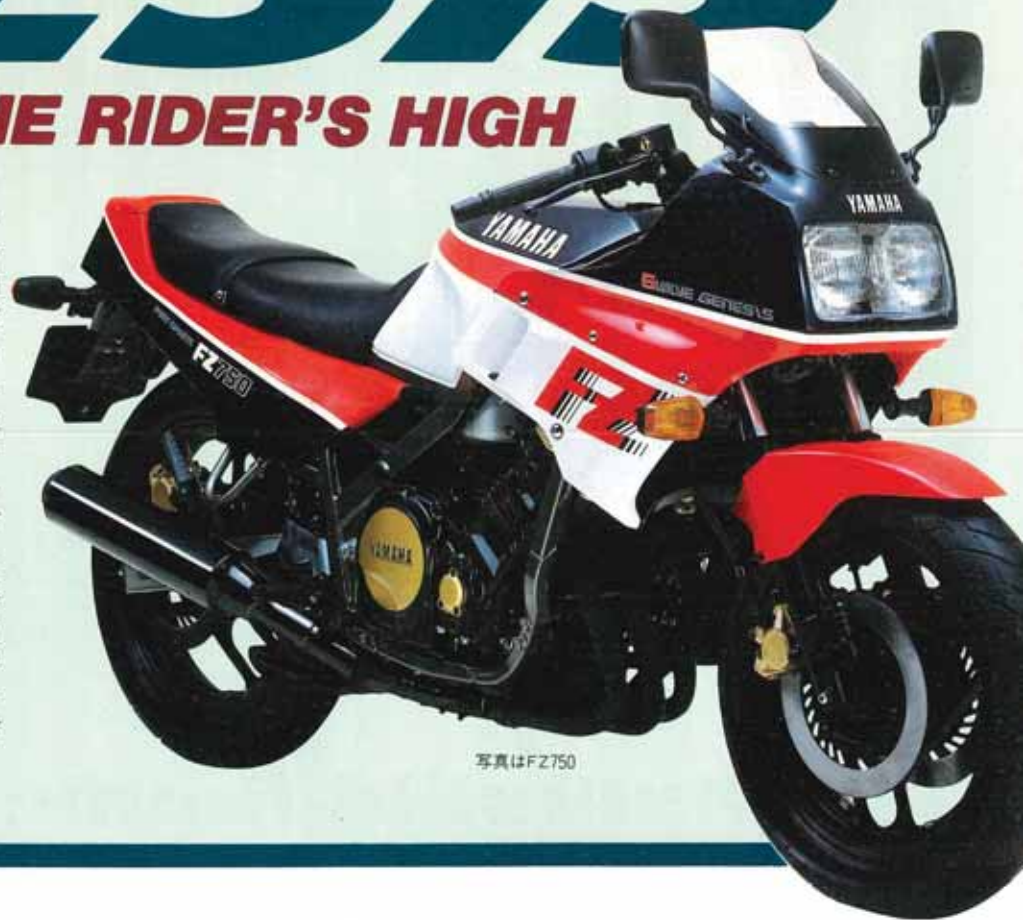
■ ヤマハブラック
¥203,000

●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うるか、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

YB50

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

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-S MATE / ニュースメイト NEW

モスグリーン (V50・B)
 ニューハイパーグリーン (V50D・ED/V80D)
 キャンディーブルー (V50D/V80D)
 ストロングブルー
 (ニュースメイトV50N)



●2サイクル ●6.7馬力 (50ccは4.7馬力) ●ロータリー式3段

V80D ¥143,000
 V50B ¥134,000
 V50ED ¥139,000
 V50D ¥129,000
 V50 ¥122,000
 ニュースメイトV50N
 ¥139,000

写真は
V50D

タウンメイト 80-50

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



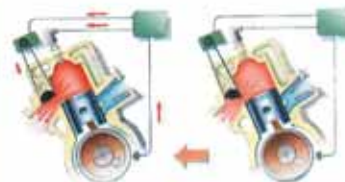
5 VALVE

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、ヤマハ独創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

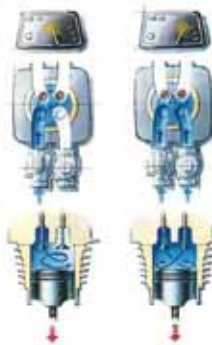
2サイクルの常識を変えた、
 レース生まれのY.P.V.S.

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・システム) は、インテ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



SCOOTER TRY トライ NEW

- ソフトアイエロー
- リードブルー
- シルキーホワイト
- スター・レディ

CP50E (セル付)
¥99,800



●2サイクル ●5.0馬力 ●Vベルト自動無段変速

JOG ジョグ

- コスミックブルー・ニューホワイト
- カルムイエロー・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・ゼマ・ブラック

CE50E (セル付)
¥109,000



●2サイクル ●4.5馬力 ●Vベルト自動無段変速

chomp 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
- グラディウスブラック・ディープ・ブルー
- グラディウスブラック・ディープ・ブルー
- アップルレッド・ゼマ・ブラック
- グラディウスブラック・ディープ・ブルー

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 ●5.5馬力 (CJ50EEは5.2馬力) ●Vベルト自動無段変速

boxn ボクسن 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

- ソフトアイエロー (CJ60ED)
- スターブルー (CJ60ED)
- ヒートレッド (CJ60ED)
- ニューホワイト (CJ60ED)
- ボムレッド (CJ60ED)
- コスミックブルー (CJ60ED)
- クリーミーホワイト (CJ60ED)

デラックス
CJ60ED (セル付)
¥79,800
カスタム
CJ60ED (セル付)
¥89,800



写真はCJ60ED
●2サイクル ●4.0馬力 ●オートマチック



ACTIVE アクティブ NEW

- セラミックホワイト・ローズグレー
- ラベンダー・シルバー・インクブルー

CH60E
(セル付)
¥168,000



●2サイクル ●6.0馬力 ●Vベルト自動無段変速



ACTIVE アクティブスポーツ

- クリーミーホワイト
- パーニンングレッド
- グラディウスブラック

CH60ET (セル付)
¥164,000



●2サイクル ●5.7馬力 ●Vベルト自動無段変速

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

- ヒートレッド (CH60EM)
- ホワイト (CH60EM)
- コンパクション・エー・エー (CH60EM)
- スター・レディ (CH60EE)
- ニューホワイト (CH60EE)
- ラベンダー・シルバー (CH60EE)

アナログメーター仕様
CH60EM (セル付)
¥155,000
デジタルメーター仕様
CH60EE (セル付)
¥165,000



写真はCH60EE
●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
- マイルレッド

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

サリアン スーパーデラックス

- ホワイト
- チャビレッド
- ヒストブルー・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

ヘルガ 60D・80D・80

- ホワイト (500・800・80)
- チャビレッド (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)

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



写真はCV50ED
●2サイクル ●3.8馬力 (80Dは2.5馬力) ●Vベルト自動無段変速



トレーシー

- グラディウスブラック
- クラッシュシルバー

C212S (セル付)
¥279,000



●2サイクル ●4.0馬力 ●Vベルト自動無段変速

CYGNUS シグナス125

- クリーミーホワイト
- ヒストブルー・メタリック

KC125 (セル付)
¥249,000



●4サイクル ●11馬力 ●Vベルト自動無段変速

CYGNUS シグナス180

- ニューシルバー・デスト
- シャンパン・ゴールド

KC180 (セル付)
¥289,000



●4サイクル ●15馬力 ●Vベルト自動無段変速

■ヤマハ原付免許教室

50cc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歳以上の方なら、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

原付免許をお持ちでも、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。



■手続がかんたん 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・15・20回払いの5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うかん。

- ★ 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。カブではスピードをひかめ、一時停止と安全確認を正確に、必ず守って走行してください。
- ★ 点検・整備を忘れずに。車検は必ず早めに受けましょう。車検・整備は必ず早めに受けましょう。
- ★ 安全のために公道は止めましょう。ヤマハスクーターは、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 TRY 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



●2サイクル ●5.0馬力 ●Vベルト自動無段変速

JOG ジョグ

- 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/フォグイグレイ
- アップルレッド/ヤマハブラック

CE50E (セル付)
¥109,000



●2サイクル ●4.5馬力 ●Vベルト自動無段変速

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
- クリタリングブラック/ボビーレッド (CJ50EM)
- クリーミーホワイト/マキシムイエロー (CJ50EM)
- アップルレッド/ヤマハブラック (CJ50EM)
- クリーミーホワイト/ボビーレッド (CJ50EE)

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 ●5.5馬力 (CJ50EEは5.2馬力) ●Vベルト自動無段変速

boxn ボクسن 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)
- ボルードレッド (CN50EC)
- コスミックブルー (CN50EC)
- クリーミーホワイト (CN50EC)

デラックス
CN50ED (セル付)
¥79,800
カスタム
CN50EC (セル付)
¥89,800



写真はCN50ED
●2サイクル ●4.0馬力 ●オートマチック



ACTIVE アクティブ NEW

- セラミックホワイト/ローグロスグレー
- ラベンダーシルバー/インクブルー

CH50E
(セル付)
¥168,000



●2サイクル ●6.0馬力 ●Vベルト自動無段変速



ACTIVE SPORTS アクティブスポーツ

- クリーミーホワイト
- バーニングレッド
- クリタリングブラック

CH50ET (セル付)
¥164,000



●2サイクル ●5.7馬力 ●Vベルト自動無段変速

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

- 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 ●5.5馬力 ●Vベルト自動無段変速

ニュー・サリアン

サリアン スーパーデラックス

ベルーガ 50D・80D・80

□ 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

□ ホワイト
■ チャビリレッド
■ 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 (50D・80D・80)
■ チャビリレッド (50D・80D)
■ ロイヤルシルバー (50D・80D)
■ レインブルー (80)
■ サンシャインレッド (80)



●2サイクル ●3.8馬力 (80c.c.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



トレーシー

■ クリタリングブラック
■ クイーンズシルバー

OZ125 (セル付)
¥279,000



●2サイクル 水冷 ●16馬力 ●Vベルト自動無段変速

cygnus シグナス125

□ クリーミーホワイト
■ ミストブルーメタリック

XC125 (セル付)
¥249,000



●4サイクル ●11馬力 ●Vベルト自動無段変速

cygnus シグナス180

□ ニューシルバーダスト
■ シャンパンゴールド

XC180 (セル付)
¥289,000



●4サイクル ●15馬力 ●Vベルト自動無段変速

■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や、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

月々わずかなお支払いで、ムリなくらくらくクレジット。

支払いらくらく

●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。

ヤマハ
らくらくクレジット

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えめに。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。早期・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。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。
- ★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。

仕様諸元表		機種コード	全長・全巾・全高 (mm)	座高 (mm)	シート 高 (mm)	乾重 (kg)	湿重 (kg)	エンジン種類	気筒数・配	総排気量 (cc)	最高出力 (ps/rpm)	最大トルク (kgm/rpm)	駆動方式	点火方式	燃料 タンク 容量(L)	(注) 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	120/90-18-60H	130/90-18-60H
	XV750 (ビラーゴ)	55R	2235/805/1170	1525	715	213	33(60km/h)	4サイクル・空冷 DOHC	V型2気筒	748	60/7000	6.4/6000	↑	↑	12.0	3.6	リターン式5段	100/90-18-57H	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	29R	2190/720/1245	1480	785	215	42(60km/h)	↑	↑	749	72/9000	6.2/7000	↑	↑	22.0	3.6	↑	100/90-18-58H	120/90-18-65H
	SRX600 <SRX400>	1JK(1JL)	2085/705/1055	1385 (1300)	760	149 (147)	40(60km/h) (51(60km/h))	4サイクル・空冷 DOHC	単気筒	608 (399)	42/6500 (33/7000)	4.9/5500 (3.4/6000)	キック式	O.D.L	15.0	2.4	↑	100/80-18-53S	120/80-18-62S
	XZ5500	30R	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	4.8/8500	セル式	トランジスタ	17.0	3.4	↑	100/90-18-58H	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	29M	2140/825/1155	1410	745	173	43(60km/h)	4サイクル・空冷 DOHC	↑	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	100/90-18-54H	120/80-18-62H
2サイクル・スポーツ	FZ400N	1KF	2025/690/1050	1385	785	164	53(60km/h)	↑	↑	399	58/12000	3.7/10000	↑	↑	18.0	2.9	↑	100/90-18-54H	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
	SR400 <SR500>	1JR(1JN)	2085/735/1080	1410	780	153	46(60km/h) (48(60km/h))	4サイクル・空冷 DOHC	単気筒	399 (499)	27/7000 (32/6500)	3.0/6500 (3.7/5500)	キック式	O.D.L	14.0	2.4	リターン式5段	3.50H-18-4PR	4.00H-18-4PR
	FZ250 (フェーザー)	1HX	1950/690/1060	1350	750	138	51(50km/h)	4サイクル・水冷 DOHC	並列4気筒	249	45/14000	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	5N0	1955/800/1095	1275	740	104	60(50km/h)	4サイクル・空冷 DOHC	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
	RZV500R	1G0	2095/685/1145	1375	780	173	31(50km/h)	2サイクル・水冷	V型2気筒	499	64/8500	5.7/7500	キック式	O.D.L	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	145 (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
2サイクル・ファミリー	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	2095/690/1070	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	1GV	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	76	80(30km/h)	↑	↑	49	7.2/9000	0.62/8000	↑	↑	10.0	1.1	↑	2.50-18-4PR	2.75-18-4PR
	XT250T	48Y	2220/855/1215	1430	840	113	59(50km/h)	4サイクル・空冷 DOHC	↑	249	28/9000	2.3/8000	↑	↑	12.0	1.6	↑	3.00-21-4PR	4.50-18-4PR
	XT200	47J	2115/845/1155	1330	835	98	60(50km/h)	4サイクル・空冷 DOHC	↑	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	2150/820/1190	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	33Q	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
ファミリー	TY250 (スクーター仕様)	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
	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	バッテリー	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	7.5/6500	0.9/5000	キック式	O.D.L	8.6	1.4	↑	2.50-18-4PR	2.75-17-4PR
	YB50	58E	1795/720/1030	1165	760	75	90(30km/h)	↑	↑	49	4.6/6000	0.56/5500	↑	↑	8.0	1.4	↑	2.25-17-4PR	2.50-17-4PR
	V80D 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
	V50D <V50ED> MATE	1AK(1AL)	1840/660/1020	1170	730	77 (82)	95(30km/h)	↑	↑	49	4.7/6000	0.57/5500	キック式 (セル・キック 併用式)	O.D.L (バッテリー)	5.3	1.2	↑	2.25-17-4PR	2.25-17-4PR
	V50B MATE	1AN	1840/660/1035	1170	745	82	95(30km/h)	↑	↑	49	4.7/6000	0.57/5500	キック式	O.D.L	5.3	1.2	↑	2.25-17-4PR	2.50-17-4PR
	V50N ニュースメイト	1LG	1840/660/1035	1170	745	84	95(30km/h)	↑	↑	49	4.7/6000	0.57/5500	↑	↑	5.3	1.2	↑	2.25-17-4PR	2.50-17-4PR
	T80D <T80ED> タウンメイト	22L(22M)	1850/670/1050	1180	730	77 (82)	85(50km/h)	4サイクル・空冷	↑	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
ファミリー	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
	T50D <T50ED> タウンメイト	46N(46P)	1850/670/1045	1180	725	75 (78)	140(30km/h)	↑	↑	49	5.0/7500	0.51/6500	キック式 (セル・キック 併用式)	↑	5.0	1.0	ロータリー式3段	2.25-17-4PR	2.25-17-4PR
	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	—	↑	↑	123	33/11250	2.18/10500	↑	↑	7.5	—	リターン式5段	90/90-21-4PR	120/80-18-4PR
	YZ80	58T	1795/765/1060	1235	800	60	—	↑	↑	td									