

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.

SEROW225

ENGINE TYPE: 4-stroke·OHC·2-valve, CAPACITY: 223c.c.,
MAXIMUM POWER: 20ps/8,000r.p.m., MAXIMUM TORQUE: 1.9kg-m/7,000r.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 水冷 DOHC ●77馬力 ●リターン式5段

XV750

■タロリアスマキシンブラック/シルバー
■ニューブラックブルー/シルバー
¥699,000



●4サイクル OHV ●60馬力 ●リターン式5段

XJ750D

■タリスタルシルバー
¥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

SRX600-400 NEW

■ファインシルバー (SRX600-400)
■サムソンブルー (SRX400)
SRX600 ¥548,000
SRX400 ¥498,000



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

XJ400Z-E

■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)
■メイトレッド (SR400)
SR400 ¥399,000
SR500 ¥430,000



●4サイクル OHV ●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
■ニューヤマハブラック
¥499,000



●4サイクル DOHC 水冷 ●45馬力 ●リターン式5段

SRX250

■スーパースレッド
■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

RZ350RR / RZ350R

RZ350RR ¥699,000
■シルキーホワイト/ストリートレッド
■シルキーホワイト/フレンチャブル



●2サイクル 水冷 ●55馬力 ●リターン式5段

RZ250RR

■ホワイト/チャビレット
■シルキーホワイト/ブラックブルー
¥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/チャビレット
■ホワイト/カールブルー
¥399,000



●2サイクル 水冷 ●45馬力 ●リターン式5段

RZ125 NEW

■ホワイト/チャビレット
■ホワイト/カールブルー
¥263,000



●2サイクル 水冷 ●22馬力 ●リターン式5段

AG200

■コンペティションイエロー
¥320,000



●4サイクル OHV ●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

DT125R NEW

■ホワイト/ファイヤーレッド
■スカイブルー
¥279,000



●2サイクル 水冷 ●22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 ●12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 ●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



●4サイクル ●11馬力 ●コックリー式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も大前提として開発。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、ただ走ることだけに集中できる。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。これはもはや実験を超えて、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のモーターサイクルなのです。

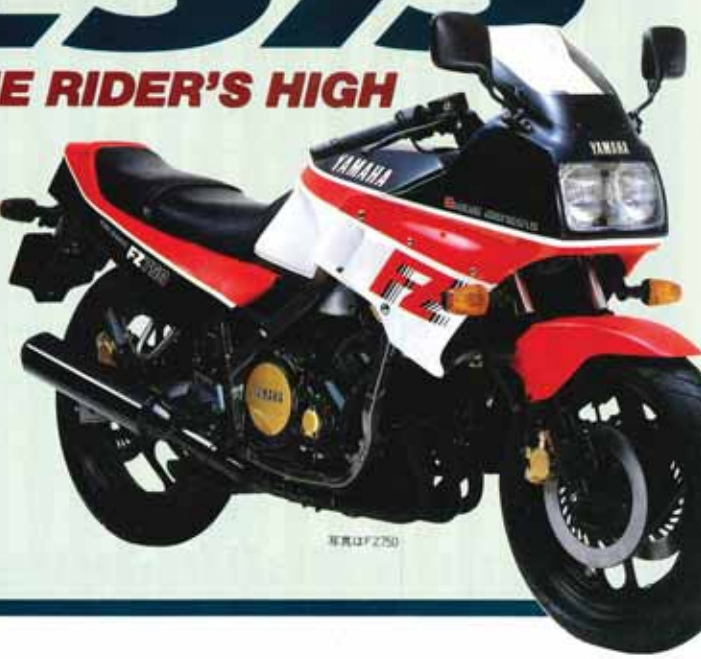


写真:FZ750

●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)

XZ400D / XZ400 / XZ550D

XZ400D
☐ ホワイト/マキシムレッド
☐ ホワイト/フレッシュブルー
 ¥570,000

XZ400
☐ スターシルバー
☐ ニューヤマハブラック
☐ プリズムレッド
 ¥499,000

XZ550D
☐ ニューヤマハブラック
☐ レイダースシルバー
 ¥625,000

写真見
XZ400D

●4サイクル 水冷 DOHC ●40馬力(10000rpm) ●リターン式5段 ●シャフトドライブ

XV400

XV400
☐ ロマンティックグリーン
☐ キングダムブルー
 ¥473,000

●4サイクル CHC ●40馬力 ●リターン式5段 ●シャフトドライブ

FZ400R

FZ400R
☐ シルキーホワイト
☐ ニューヤマハブラック
 ¥558,000

●4サイクル 水冷 DOHC ●50馬力 ●リターン式5段

FZ400R NEW

FZ400R NEW
☐ スターシルバー
☐ レイダースブルー
 ¥569,000

●4サイクル 水冷 DOHC ●50馬力 ●リターン式5段

SRX250F

SRX250F
☐ ニューヤマハブラック
☐ シルキーホワイト
☐ スターシルバー
☐ クォーツシルバー
 ¥395,000

YDLS

●4サイクル DOHC ●32馬力 ●リターン式5段

XS250S

XS250S
☐ クォーツシルバー
☐ スターシルバー
☐ メイプルレッド
 ¥309,000

●4サイクル DOHC ●33馬力 ●リターン式5段

SR125

SR125
☐ ニューカブリナブルー
☐ プリズムレッド
 ¥218,000

●4サイクル CHC ●13馬力 ●リターン式5段

2CYCLE SPORTS RZV500R

RZV500R
☐ ホワイト
 ¥825,000

●2サイクル 水冷 ●54馬力 ●リターン式5段

RZ50

RZ50
☐ ホワイト
 ¥193,000

●2サイクル 水冷 ●12馬力 ●リターン式5段

MOUNTAIN TRAIL SEROW225 NEW

SEROW225 NEW
☐ ホワイト/フォレストグリーン
☐ ホワイト/ファイヤーレッド
 ¥329,000

●4サイクル CHC ●20馬力 ●リターン式5段

4CYCLE TRAIL XT250T NEW

XT250T NEW
☐ スペースブルー
 ¥309,000

YDLS

●4サイクル DOHC ●28馬力 ●リターン式5段

XT200

XT200
☐ ホワイト/スペースブルー
 ¥295,000

●4サイクル CHC ●18馬力 ●リターン式5段

TRIAL TY250

TY250
☐ ホワイト
 ¥398,000

●2サイクル ●14馬力 ●リターン式5段 ●デッドバック標準装備

COMPETITION TY250R

TY250R
☐ ホワイト
 ¥530,000

●2サイクル ●16馬力 ●リターン式5段

YZ250-125

YZ250
☐ ホワイト
 ¥443,000

YZ125
☐ ホワイト
 ¥350,000

写真見
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

YZ80
☐ ホワイト
 ¥199,000

●2サイクル 水冷 ●21.5馬力 ●リターン式5段

YB80

YB80
☐ 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

YB50
☐ ヤマハブラック
 ¥130,000

●2サイクル ●4.5馬力 ●ロータリー式4段

V80-50 MATE / ニュースメイト NEW

V80-50 MATE / ニュースメイト NEW
☐ モスグリーン(V50-40)
☐ ニューハイスターグリーン(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V50D)

V80 ¥143,000
V50D ¥134,000
V50D-ED ¥139,000
V50D ¥129,000
V50 ¥122,000
ニュースメイトV50D ¥139,000

写真見
V50D

●2サイクル ●6.7馬力(50ccは4.7馬力) ●ロータリー式3段

タグンメイト80-50

タグンメイト80-50
☐ アロハグリーン(T50)
☐ ラジカルグリーン
 (T80D-ED/T50D-D-ED)

T80D ¥153,000
T80D-ED ¥163,000
T50 ¥129,000
T50D-ED ¥147,000
T50D ¥137,000

写真見
T50D

●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)

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、という理想的な燃焼室を実現。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。このコンパクトな燃焼室により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。

YPVS

2サイクルの常識を変えた、レース生まれのYPVS。



写真見
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・ピストン・ボックスタイプ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・インテーク・システム)は、インテークマニホールドをダブル化し、プライマリー側に低中速域での吸力特性を特長とするアム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。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11mm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バルブエンジンは発揮する胸のつ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。



写真見
SRX250F

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^{NEW}

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



●4サイクル OHC ●60馬力 ●リターン式5段

XJ750

■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

SRX600-400^{NEW}

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



●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

XJ400Z-E

■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6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

SR400
¥399,000
SR500
¥430,000

写真は
SR400

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
■ニューヤマハブラック



●4サイクル DOHC 水冷 ●45馬力 ●リターン式5段

¥499,000

SRX250

■ストームレッド
■クォーツシルバー
¥379,000



●4サイクル DOHC ●32馬力 ●リターン式6段

RZ350RR/RZ350R

RZ350RR ¥499,000

■シルキーホワイト/ストームレッド
■シルキーホワイト/フレンチブルー



●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
■チャビィレッド/
ホワイト
¥458,000

写真は
RZ350RR

RZ250RR

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



●2サイクル 水冷 ●45馬力 ●リターン式6段

RZ250R^{NEW}

■ホワイト/チャビィレッド
■ホワイト/クールブルー
¥399,000



●2サイクル 水冷 ●45馬力 ●リターン式6段

RZ125^{NEW}

■ホワイト/チャビィレッド
■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

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



●2サイクル 水冷 ●30馬力 ●リターン式6段

DT125R^{NEW}

■ホワイト/ファイヤーレッド
■スカイブルー
¥278,000



●2サイクル 水冷 ●22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)

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

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

●4サイクル 水冷 DOHC ●45馬力(550cc/162馬力) ●リターン式5段 ●シャフトドライブ

XV400 Special



●ロマネスクリームゾン
 ●ネプチューニアングブルー
 ¥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
☒ ニューヤマハブラック ¥598,000

●4サイクル 水冷 DOHC ●59馬力 ●リターン式6段

FZ400R NEW



☒ スターミイレッド
☒ 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
☒ スターミイレッド ☐ 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5段

SR125



☒ ニューカタリナブルー
☒ 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

2CYCLE SPORTS RZV500R



☐ ホワイト
 ¥825,000

●2サイクル 水冷 ●64馬力 ●リターン式5段

RZ50



☐ ホワイト
 ¥193,000

●2サイクル 水冷 ●7.2馬力 ●リターン式5段

MOUNTAIN TRAIL SEROW225 NEW



☒ ホワイト/フォレストグリーン
☒ ホワイト/ファイヤーレッド
 ¥329,000

●4サイクル OHC ●20馬力 ●リターン式5段

4CYCLE TRAIL XT250T NEW



☒ スペースブルー
 ¥369,000

●4サイクル DOHC ●28馬力 ●リターン式5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5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



☐ ホワイト
 ¥530,000

●2サイクル ●16馬力 ●リターン式6段

YZ250-125



YZ250
☐ ホワイト ¥440,000

●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)

写真は
 YZ250

YZ80



YZ125
☐ ホワイト ¥350,000

●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付け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。

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●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

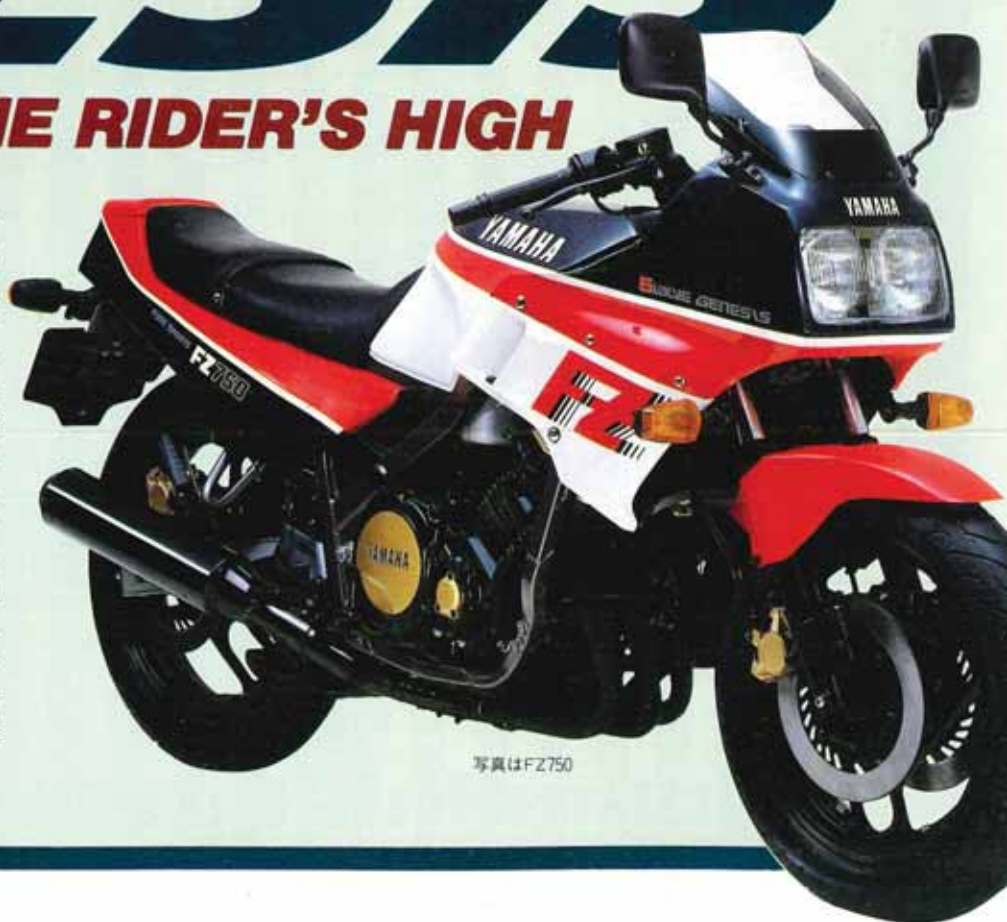
■ ヤマハブラック
¥203,000

●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

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

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 / ニュースメイト NEW

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

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



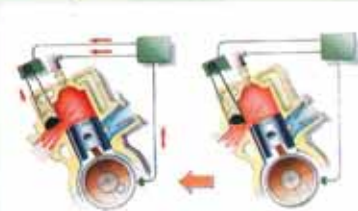
5 VALVE

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

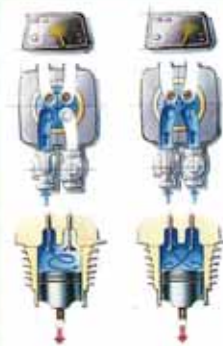
2サイクルの常識を変えた、
レース生まれのY.P.V.S.

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マルタイプキャブレッターを、セカンダリー側に高速域でスムーズなSUタイプキャブレッ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 TRV トライ NEW

- ソフィアイエロー
- リノードブルー
- シルキーホワイト
- スノー・イレッド

CH50E (セル付)
¥99,800



●2サイクル ●5.0馬力 ●Vベルト自動無段変速

JOOG 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・フォググレイ
- アップルレッド・ヤマハブラック

CH50E (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

- クリートホワイト・スペースブルー
- デジタルブラック・シルバー・D-600M
- デジタルホワイト・ヤマハブルー・D-600M
- デジタルブラック・ヤマハブラック・D-600M
- クリートホワイト・D-600E (D-600E)

アナログメーター仕様
OJ50E (セル付)
¥119,000
デジタルメーター仕様
OJ50E (セル付)
¥129,000



●2サイクル ●5.5馬力 (OJ50E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

CH50E (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
カスドル

- ソフィアイエロー (CH50ED)
- スイートブルー (CH50ED)
- セーリッド (CH50ED)
- ニューホワイト (CH50ED)
- ポルセラード (CH50ED)
- コスミックブルー (CH50ED)
- クリートホワイト (CH50ED)

デラックス
CH50ED (セル付)
¥79,800
カスドル
CH50ED (セル付)
¥89,800



●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/ログロースグレイ
- ラベンダーシルバー/インディゴブルー

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 SPORTS アクティブスポーツ

- クリートホワイト
- バーニングレッド
- グリタリングブラック

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

- セーリッド (CH50EM)
- ホワイト (CH50EM)
- コンペティションイエロー (CH50EM)
- ストームスレート (CH50E)
- ニューホワイト (CH50E)
- ラベンダーシルバー (CH50E)

アナログメーター仕様
CH50E (セル付)
¥155,000
デジタルメーター仕様
CH50E (セル付)
¥165,000



●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

CH50E (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
- リストブルー・メタリック
- グリスカシメー

CH50E (セル付)
¥138,000



●2サイクル ●3.6馬力 ●Vベルト自動無段変速

ペルーガ 50D・80D・80

- ホワイト (50D・80D・80)
- チャビレッド (50D・80D)
- ロイヤルブルー (50D・80D)
- レーンブルー (80)
- サンシャインレッド (80)

CH50E (セル付)
¥154,000
CH50E (セル付)
¥177,000
CH50E (セル付)
¥170,500



●2サイクル ●3.8馬力 (80は4.5馬力) ●Vベルト自動無段変速



トレシー

- グリスカシメー
- グリスカシメー

CH215 (セル付)
¥278,000



●2サイクル ●16馬力 ●Vベルト自動無段変速

cygnus シグナス125

- クリートホワイト
- リストブルー・メタリック

XC125 (セル付)
¥269,000



●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・ダーク
- 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、原付免許をもらわなければなりません。そこで、「ヤマハ原付免許教室」で、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。



■手続きがかんたん 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・16・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しよう。

- ★ヘルメットを必ず、正しくはき用いよう。安全意識で乗らねば、安全で楽しいライディングはできません。一時停止と安全確認を正確に、無誤に繰り返すことが、安全なライディングの第一歩です。
- ★乗務・整備を怠らずに。安全なライディングは、乗務・整備の両方から成ります。乗務・整備は、安全なライディングの第一歩です。
- ★安全のために公道はゆめめし。公道は、安全なライディングの第一歩です。公道は、安全なライディングの第一歩です。
- ★自然資源保護を怠らねば。公道は、安全なライディングの第一歩です。公道は、安全なライディングの第一歩です。
- ★技能講習を受けよう。公道は、安全なライディングの第一歩です。公道は、安全なライディングの第一歩です。



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
- ストーマイレッド

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/フォクイグレイ
- 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
- グ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)
- ボルダーレッド (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)
¥158,000



●2サイクル ●5.0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
- グ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)
- ストーマイレッド (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

□ ニューパールホワイト
■ メイブルレッド

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 (50D・80D・80)
■ チャビリーレッド (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)

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



●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



トレーシー

■ グリタリングブラック
■ クイーンズシルバー

CZ125 (セル式)
¥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 (セル式)
¥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 (セル式)
¥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

ヤマハ
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。安全速度で走らしましょう。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。
- ★点検・整備を忘れずに。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。
- ★安全のために改造はやめましょう。早朝・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。
- ★自賠責保険をお忘れなく。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。
- ★技能講習を受けましょう。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。

仕様諸元表		機種コード	全長・全巾・全高 (mm)	総重量 (kg)	シート 高 (mm)	総重量 (kg)	原・費 (km/ℓ) 定額走行 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 kg-m (N-m)	始動方式	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	2225/755/1185	1485	790	209	42(60km/h)	4サイクル・水冷 DOHC	並列4気筒	748	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	3.8	リターン式5段	100/90-15-70H	140/90-15-70H	
	XJ7500	22N	2170/730/1365	1440	785	231	43.5(50km/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	120/80-16-65H	
	SRX600 <SRX400>	1JK(1JL)	2085/705/1055	1385 (1390)	760	148 (147)	40(50km/h) (51(50km/h))	4サイクル・空冷 OHV	単気筒	608 (399)	43/5500 (33/7000)	4.3/5500 (3.4/6000)	キック式	G.O.I.	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	↑	100/90-18-56H	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	29M	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	↑	3.00H-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	120/80-16-62H	
	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	120/80-16-62H	
2 サイ クル・ スポ ーツ	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(1JNO)	2085/735/1080	1410	780	153	46(60km/h) (48(60km/h))	4サイクル・空冷 OHV	単気筒	399 (499)	27/7000 (32/9500)	3.0/6500 (3.7/5500)	キック式	G.O.I.	14.0	2.4	リターン式5段	3.50S-18-4PR	4.00S-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	45/14500	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	100/90-16-56S	
	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	100/90-16-56S	
	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	↑	3.00H-18-4PR	4.10S-18-4PR	
	SR125	5N0	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	
	RZV600R	10G	2085/685/1145	1375	780	173	31(60km/h)	2サイクル・水冷	V型4気筒	499	64/9500	5.7/7500	キック式	G.O.I.	22.0	2.0	リターン式5段	120/80-16-60H	130/80-16-66H	
	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	
4 サイ クル・ ファ ミリー	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	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	90/90-16-51P	
	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	
	SEROW225	1KH	2055/825/1160	1350	810	102	60(50km/h)	4サイクル・空冷 OHV	↑	223	20/8000	1.9/7000	↑	↑	7.6	1.3	↑	2.75-21-4PR	120/80-18-52P	
	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	4.60-18-4PR	
	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	↑	3.00-18-4PR	4.10-18-4PR	
	DT200R	37F	2150/820/1190	1365	850	99	55(50km/h)	2サイクル・水冷	↑	105	30/8500	2.6/7500	↑	↑	10.0	1.2	↑	3.00-21-4PR	4.60-18-4PR	
	DT125R	34X	2140/820/1185	1360	845	98	59(50km/h)	↑	↑	123	22/8500	1.9/8000	↑	↑	10.0	1.2	↑	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	
2 サイ クル・ ファ ミリー	TY250 (スコピイ ス)	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	
4 サイ クル・ ファ ミリー	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	G.O.I.	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	
	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	1AX(1AL3)	1840/660/1020	1170	730	77 (80)	95(30km/h)	↑	↑	49	4.7/6000	0.57/5500	キック式 (セル・キック 併用式)	G.O.I. (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	G.O.I.	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	
	T800 <T800E> タウンメイト	22L(22M)	1850/670/1050	1180	730	77 (80)	85(50km/h)	4サイクル・空冷	↑	79	6.7/6500	0.78/5500	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	49M	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
4 サイ クル・ ファ ミリー	T50C タウンメイト	49K	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	49N(49P)	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	—	↑	↑	79.1	215/11750</									