

YAMAHA

FULL LINEUP

総合カタログ



FZX750
ENGINE TYPE: 4-stroke • Liquid-cooled • DOHC • four,
CAPACITY: 749c.c., MAXIMUM POWER: 77ps/8,500r.p.m.
MAXIMUM TORQUE: 7.1kg-m/6,000r.p.m.

FZR400
ENGINE TYPE: 4-stroke • DOHC • 4-valve • four, CAPACITY: 399c.c.,
MAXIMUM POWER: 59ps/12,000r.p.m., MAXIMUM TORQUE: 2.5kg-m/11,500r.p.m.

FZ250
ENGINE TYPE: 4-stroke • DOHC • 4-valve • four, CAPACITY: 249c.c.,
MAXIMUM POWER: 45ps/14,500r.p.m., MAXIMUM TORQUE: 2.5kg-m/11,500r.p.m.

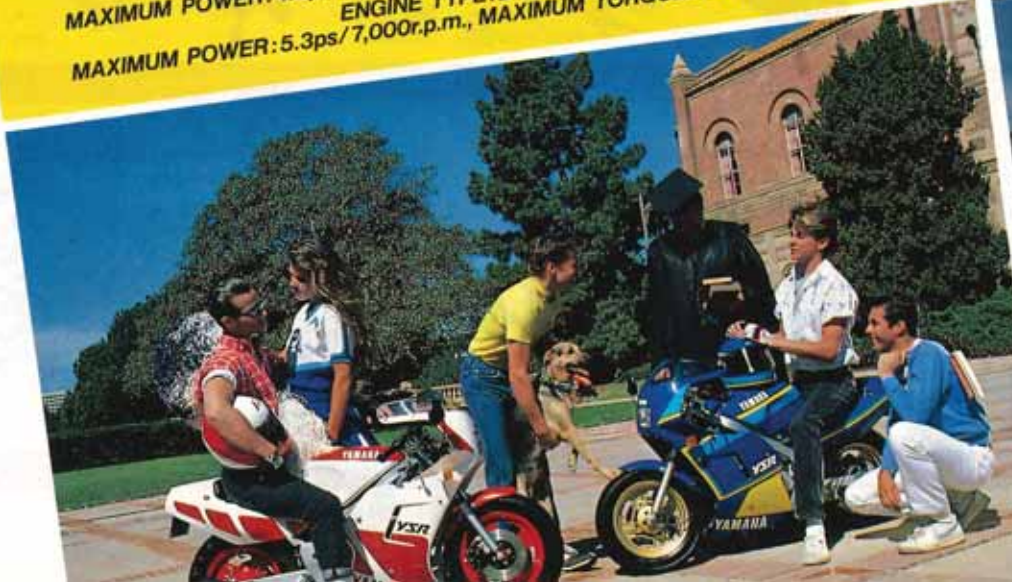
YSR50
ENGINE TYPE: 2-stroke • single, CAPACITY: 49c.c.,
MAXIMUM POWER: 7.0ps/8,800r.p.m., MAXIMUM TORQUE: 0.59kg-m/8,500r.p.m.

Mint
ENGINE TYPE: 2-stroke • single, CAPACITY: 49c.c.,
MAXIMUM POWER: 4.3ps/6,000r.p.m., MAXIMUM TORQUE: 0.54kg-m/5,500r.p.m.

JOG
ENGINE TYPE: 2-stroke • single, CAPACITY: 49c.c.,
MAXIMUM POWER: 5.3ps/7,000r.p.m., MAXIMUM TORQUE: 0.57kg-m/6,000r.p.m.

1986

SCOOTER,
4CYCLE SPORTS, 2CYCLE SPORTS,
4CYCLE TRAIL, 2CYCLE TRAIL,
TRIAL, COMPETITION, BUSINESS



4CYCLE SPORTS FZ750

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

FZX750 NEW

オリエンタルパー
¥745,000



●4サイクル DOHC ●77馬力 ●リターン式5段

XV750 NEW

ディープブラック(ボカイトール仕様)
300/175mm(175mm)ボカイトール
300/175mm(175mm)ボカイトール
ニュープロダクト・ボカイトール
¥690,000
300/175mm(175mm)ボカイトール
300/175mm(175mm)ボカイトール
300/175mm(175mm)ボカイトール
¥699,000



写真はスポーツモデル仕様
●4サイクル DOHC ●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

FZ400N

ストリーミング
レジンブルー
¥569,000



●4サイクル DOHC ●55馬力 ●リターン式5段

XJ400Z-E

ターボシルバー
¥565,000



●4サイクル DOHC ●55馬力 ●リターン式5段

SR400-500

インジゴブルー(SR400-500)
メイプルレッド(SR400)
¥399,000
SR400
¥399,000
SR500
¥430,000



写真はSR400
●4サイクル DOHC ●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/ストリーミング(300cc専用)
シルキーホワイト/レジンブルー(300cc専用)
¥515,000
フライング
(限定発売)
¥525,000



写真は限定発売車
●4サイクル DOHC ●25馬力 ●リターン式5段

RZ250RR-RZ350RR

RZ250RR
シルキーホワイト/チャビレッジ
シルキーホワイト/フレンチブルー
¥439,000
RZ350RR
シルキーホワイト/チャビレッジ
シルキーホワイト/フレンチブルー
¥499,000



写真はRZ250RR
●2サイクル DOHC ●25馬力(350ccは35馬力) ●リターン式5段

RZ250R

シルキーホワイト/チャビレッジ
シルキーホワイト/フレンチブルー
¥399,000



●2サイクル DOHC ●25馬力 ●リターン式5段

RZ125

シルキーホワイト/チャビレッジ
シルキーホワイト/フレンチブルー
¥283,000



●2サイクル DOHC ●22馬力 ●リターン式5段

RZ50

ホワイト
¥193,000



●2サイクル DOHC ●7.2馬力 ●リターン式5段

AG200

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

シルキーホワイト/チャビレッジ
シルキーホワイト/フレンチブルー
¥339,000



●2サイクル DOHC ●20馬力 ●リターン式5段

DT125R

シルキーホワイト/チャビレッジ
シルキーホワイト/フレンチブルー
¥278,000



●2サイクル DOHC ●22馬力 ●リターン式5段

DT50

ホワイト
スクイブルー
¥185,000



●2サイクル DOHC ●7.2馬力 ●リターン式5段

BW200 NEW

ホワイト
¥320,000



●4サイクル DOHC ●14.6馬力 ●リターン式5段

BW80 NEW

ホワイト
¥150,000



●2サイクル DOHC ●4.6馬力 ●リターン式3段

YF80

スクイブルー
¥149,000



●2サイクル DOHC ●13.5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 DOHC ●11馬力 ●ロータリー式4段

YAMAHA
ORIGINATIVE
TECHNOLOGY

DELTABOX

操安性を徹底追求、
高剛性アルミデルタボックスフレーム

ライダーの意思を忠実に、しかも俊敏にタイヤから路面に伝えるには、マシンの骨格であり筋肉であり、神経伝達経路でもあるフレームが、しっかりと高い剛性を備えていなければなりません。そして、ハイパワーエンジンを搭載し、思いのままのコントロールヒリキを追求する高性能マシンになればなるほど、フレームはより高い剛性を獲得する

必要が生じてきます。そこで、TZR250、FZR400には、グランプリマシンYZRのコンセプトを継承した新開発アルミデルタボックスフレームを採用しました。これは、アルミ製のボックスフレームによって、ステアリングヘッドとピボット部を直線的に結び、フレームの側面形状をデルタ形にレイアウトしたものです。従来の鋼管フレームを大きく凌駕する超高剛性を確保し、シュアなコントロールヒリキを実現しました。しかも、鋼管フレームに比べ約40%も軽く(RZ250R比)、TZR250、FZR400のライトウエイト化に貢献。そのポテンシャルの高さは、市販レーサー「86TZ」のフレームの基本となったことから容易におわかりいただけるでしょう。

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” “バルブの配置が鋭角” “プラグまわりの容積が大きい” “コンバクト”という理想的なコンベックス型(レンズ状)燃焼室を実現した5バルブ+DOHC。これによりFZ750、FZX750は強大なトルクを獲得。バルブ駆動は、カムシャフトがバルブを直接駆動するインナーバット式直押しアタチを採用。また一本あたりの慣性質量を低下させたバルブは、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寄与。鋭利のバルブ追従性とロス馬力の低減、そして 無類の信頼性を獲得しました。



写真はTZR250



写真はFZX750

SRX600-400 ファインシルバー(SRX600-400) アビニッシュブラック(SRX600(ニューカラー)) サムゾンブルー(SRX400) SRX600 ¥548,000 SRX400 ¥498,000  YDLS 水冷DOHC●42馬力(400cc)●133馬力 ●4サイクル DOHC●42馬力●リターン式5段	XV400 ロイヤルブラック/シルバー ネグチューニングダークブルー ¥473,000  ●4サイクル DOHC●40馬力●リターン式5段●シャフトドライブ	FZR400NEW ホワイト フラワーブルー(旧FZR400) ¥498,000  DELTA BOX ●4サイクル 水冷 DOHC●50馬力●リターン式5段	FZ400RNEW シルバー/ホワイト/レッド シルバー/ホワイト/ブルー ¥505,000  ●4サイクル 水冷 DOHC●50馬力●リターン式5段
SRX250 スター・ミレディ フォーアブルブルー ¥379,000  YDLS ●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 スター・ミレディ フォーアブルブルー ¥395,000  YDLS ●4サイクル DOHC●32馬力●リターン式5段	2CYCLE SPORTS RZV500R ホワイト ¥625,000  YPVS ●2サイクル 水冷●64馬力●リターン式5段	TZR250 ホワイト フラワーブルー(ニューカラー) ¥549,000  YPVS DELTA BOX ●2サイクル 水冷●45馬力●リターン式5段
YSR50NEW ホワイト フラワーブルー ¥189,000  ●2サイクル 空冷●7馬力●リターン式5段	MOUNTAIN TRAIL SEROW225 ホワイト/フォレストグリーン ホワイト/アイゼンレッド ¥329,000  ●4サイクル DOHC●20馬力●リターン式5段	4CYCLE TRAIL XT250T チャビリッド(ニューカラー) スペースブルー ¥369,000  YDLS ●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 DOHC●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5段●デュアルバク標準装備	COMPETITION TY250R ホワイト ¥530,000  ●2サイクル●16.5馬力●リターン式5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、ナンバープレートも取得することはできません。従って、道路を走行しず、道路運送車両法の違反となります。	YZ250-125-80 YZ250 ホワイト ¥469,000  ●2サイクル 水冷●42馬力(125cc)●32馬力(80cc)●リターン式5段(125-80ccは88cc) 写真:YZ250 ●2サイクル 水冷●42馬力(125cc)●32馬力(80cc)●リターン式5段(125-80ccは88cc)	TY80 ホワイト ¥139,000  ●2サイクル●4.3馬力●リターン式4段
Y800 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	Y850 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	V50-80MATE/ニュースメイト ミスグリーン(V50-80) ニューハイパーダークグリーン(V50-ED/V800) キャンディブルー(V500/V800) ストロボブルー(ニュースメイトV500) V800 ¥143,000 V50R ¥134,000 V50ED ¥139,000 V500 ¥129,000 V50 ¥122,000 ニュースメイト V50N ¥139,000  ●2サイクル●6.7馬力(50cc)●4.7馬力●ロータリー式3段	タウンメイト80-50 アロマグリーン(T50) ラジカルグリーン (T800-ED/T500-D-ED) T800 ¥153,000 T80ED ¥163,000 T50 ¥129,000 T500-ED ¥147,000 T500 ¥137,000  ●4サイクル●6.7馬力(50cc)●4.5馬力●ロータリー式3段(T500は44cc)

YDLS

全域レスポンス感覚の4バルブエンジンは、Y.D.I.S.から。

写真はSRX400

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デュアルとし、アマルタイムとSUタイプの2つのバルブキャブレターを装着。低中速域ではアマルタイムキャブレターが、高速域では両方が作動。全域でのレスポンスの向上を実現しています。SRX600-400-250、XT250Tの4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るのです。

写真はDT200R

GENESIS

HIGH-PERFORMANCE FOR THE RIDER'S HIGH

ライダーとマシンとを、より深く、より緊密に結びたい。それが、「ジェネシス」。ヤマハの4ストロークマシン・コンセプトです。このジェネシスを満たす走りを得るために、さまざまな技術開発がなされました。なかでも、その基本となったのが、45°前傾エンジン。FZ750・250、FZR400に採用された、この前傾角こそがすべての源となり、エンジンに「ジェネシス・パワー」たるべき数々の功績をもたらしたのです。その功績の最もものは、ひとつには、吸気抵抗を低減し、エンジンの比類なき高効率を実現したこと。エンジンを前傾させることによって、先ず吸気効率に優れた大径ダウンドラフト・キャブレターの採用が可能となりました。さらに、大容量かつシンプルな吸気通路をもつエアクリーナーを採用。ハイレベ

ルな吸気抵抗の低減に成功したのです。同時に、混合気の高密度化においても、独自の水冷システムに加え、キャブレターやエアクリーナーがエンジンの上前方という最適なポジションが得られたなど、前傾角はおおいに貢献。エンジンのトータルな高効率化を成し遂げたのです。そして、もうひとつの功績は、シャープで安定した操縦性を得たこと。シリンダーを大きく傾けることによって、エンジン自体の重心を低くしながら前輪の加重を増やし、マシン全体の低重心化と、理想の車重前後配分50:50を実現することができたのです。ジェネシスの調教を施したパワーユニットとシャーシを得たFZ750・250、FZR400、近い将来、すべてのモーターサイクルが目指すであろう原型が、ここにあるのです。

写真はFZR400
 フォーアブルは18万4千円



SCOOTER ミントNEW

■ クラッシュレッド (SH-60)	□ デンジャーホワイト (SH-60)	SH-60 (キック式)
■ アップルレッド (SH-60E・SH-60E(D))		¥83,000
■ クラッシュホワイト (SH-60E・SH-60E(D))		※月間販売予定
■ コーラルブルー (SH-60E・SH-60E(D))	SH-60E デラックス (セル付)	¥93,000
■ コーラルピンク (SH-60E・SH-60E(D))		¥93,000
■ スワートイエロー (SH-60E)	SH-60E(D) カスタム (セル付)	¥96,000
■ スワートグリーン (SH-60E(D))		



写真はSH-60E

●2サイクル ●4.3馬力 ●オートマチック

TRV トライ

■ ソフィアイエロー
■ ソフトブルー
■ シルバーホワイト
■ スターレッド
■ アップルレッド



写真はSH-60E

●2サイクル ●5.0馬力 ●Vベルト自動無段変速

JOG ジョグ NEW

■ アップルレッド
■ コスミックブルー
■ クラッシュホワイト/クラッシュホワイト
■ クラッシュホワイト/コーラルピンク
■ クラッシュホワイト/スワートグリーン



写真はSH-60E

●2サイクル ●5.3馬力 ●Vベルト自動無段変速

champ チャンプ

■ クラッシュホワイト/スペースブルー
■ クラッシュホワイト/レッド (SH-60E(D))
■ クラッシュホワイト/ブラック (SH-60E(D))
■ クラッシュホワイト/シルバー (SH-60E(D))
■ アップルレッド/スペースブルー (SH-60E(D))



写真はSH-60E

●2サイクル ●5.5馬力 (OJ-60Eは5.2馬力) ●Vベルト自動無段変速

boxn ボクسن

■ セラミックホワイト/レッド
■ セラミックホワイト/ブルー



写真はSH-60E

●2サイクル ●5.8馬力 ●Vベルト自動無段変速



Cute キュート

■ ソフィアイエロー (CH-60E(D))
■ スターブルー (CH-60E(D))
■ セーフレッド (CH-60E(D))
■ ニューホワイト (CH-60E(D))
■ ゴールドレッド (CH-60E(D))
■ コスミックブルー (CH-60E(D))
■ クラッシュホワイト (CH-60E(D))



写真はCH-60E

●2サイクル ●4.0馬力 ●オートマチック

ACTIVE アクティブ

■ セラミックホワイト/ローグスグレー
■ ラベンダーシルバー/ピンクブルー



写真はCH-60E

●2サイクル ●5.0馬力 ●Vベルト自動無段変速

ACTIVE アクティブスポーツ

■ クラッシュホワイト
■ パーニングレッド
■ クラッシュブラック



写真はCH-60E

●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

■ コンペティションイエロー (CH-60E(D))
■ スターレッド (CH-60E(D))
■ ラベンダーシルバー (CH-60E(D))
■ ニューパールホワイト (CH-60E(D))



写真はCH-60E

●2サイクル ●5.5馬力 ●Vベルト自動無段変速

cygnus シグナス125

■ クラッシュホワイト
■ イストブルーメタリック



写真はCH-60E

●4サイクル ●11馬力 ●Vベルト自動無段変速

cygnus シグナス180

■ ニューパールホワイト
■ シャンパンゴールド



写真はCH-60E

●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なわれる学科と実技の試験を受け、原付免許をとりなければなりません。そこで、「ヤマハ原付免許教室」が、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。



「手続きが簡単」
「支払いがらくらく」
「ヤマハ5%のクレジット」

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・15・20回払いの5種類。毎月均等払いのほか、ボーナス時の増額支払いを使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、正しくおはきください。★安全のために改造はやめましょう。★騒音防止のため不必要なからしはつづつしましょう。
★点検・整備を忘れずに。★自賠責保険をお忘れなく。★性能調習を受けましょう。
マナーを守って走りましょう。動物や自然環境への配慮を忘れずに。一時停止と安全確認を忘れずに。よく見ると思われることに努めましょう。
安全運転で走りましょう。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忘れずに。よく見ると思われることに努めましょう。
無理のないスピードを走りましょう。お支払いは早めにバイクの店まで。乗車・歩行は必ずヘルメットを正しくおはきください。
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。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。

4CYCLE SPORTS FZ750

□シルキーホワイト
¥738,000



●4サイクル 水冷 DOHC●77馬力●リターン式6段

FZX750 NEW

■オリーブシルバー
¥745,000



●4サイクル 水冷 DOHC●77馬力●リターン式6段

XV750 NEW

■デューバイオレット(スポークホイール仕様) ¥690,000
■クロリアスマキシブレン(スポークホイール仕様) ¥850,000
■クロリアスマキシブレン/オリーブ ¥699,000
■ニューブラックブルー/ブルイッシュ ユーダークシルバー



写真はスポークホイール仕様
●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

FZ400N

■ストームレッド
■レジンブルー
¥569,000



●4サイクル 水冷 DOHC●59馬力●リターン式6段

XJ400Z-E

■クォーツシルバー
¥565,000



●4サイクル 水冷 DOHC●55馬力●リターン式6段

SR400-500

■インジゴブルー(SR400-500)
■メイブルレッド(SR400)
SR400 ¥399,000
SR500 ¥515,000
¥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/ストームレッド(7月1日発売予定) ¥515,000
■シルキーホワイト/レジンブルー(7月1日発売予定) ¥525,000
■ファインシルバー(限定発売)



写真は限定発売車
●4サイクル 水冷 DOHC●45馬力●リターン式6段

RZ250RR-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



写真はRZ250RR
●2サイクル 水冷●45馬力(350ccは55馬力)●リターン式6段

RZ350RR ■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
¥499,000

RZ250R

■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

■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

RZ50

□ホワイト
¥193,000



●2サイクル 水冷●7.2馬力●リターン式6段

AG200

■コンペティションイエロー
¥320,000



2CYCLE TRAIL DT200R

■ホワイト/ファイヤーレッド
■ホワイト/フレンチブルー
¥339,000



●2サイクル 水冷●20馬力●リターン式6段

DT125R

■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●12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●5馬力●リターン式6段

SRX600-400

- ファインシルバー(SRX600-400)
- グリニッシュブラック(SRX600)(ニューカラー)
- サムゾンブルー(SRX400)



YDLS 写真はSRX600

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

XV400 Special

- ロマネスクリムゾン
- ネプチューンアンダーブルー



●4サイクル OHC ●40馬力 ●リターン式5段 ●シャフトドライブ.....

FZR400 NEW

- ホワイト
- ファラウェーブブルー(7月下旬発売)



DELTA BOX

●4サイクル 水冷 DOHC ●59馬力 ●リターン式6段.....

FZ400R NEW

- シルキーホワイト/レッド
- シルキーホワイト/ブルー



●4サイクル 水冷 DOHC ●59馬力 ●リターン式6段.....

SRX250

- ストームレッド
- クォーツシルバー



YDLS

●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
- ストームレッド ■クォーツシルバー



YDLS

●4サイクル DOHC ●32馬力 ●リターン式6段.....

2CYCLE SPORTS RZV500R

- ホワイト



YPVS

●2サイクル 水冷 ●64馬力 ●リターン式5段.....

TZR250

- ホワイト
- ファラウェーブブルー(ニューカラー)



YPVS DELTA BOX

●2サイクル 水冷 ●45馬力 ●リターン式6段.....

YSR50 NEW

- ホワイト
- ファラウェーブブルー



●2サイクル 空冷 ●7馬力 ●リターン式5段.....

MOUNTAIN TRAIL SEROW225

- 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



●4サイクル OHC ●20馬力 ●リターン式6段.....

4CYCLE TRAIL XT250T

- チャビィレッド(ニューカラー)
- スペースブルー



YDLS

●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6段.....

TRIAL TY250

- ホワイト



●2サイクル DOHC ●25馬力 ●リターン式5段.....

COMPETITION TY250R

- ホワイト



●2サイクル DOHC ●25馬力 ●リターン式5段.....

YZ250-125-80

- YZ250
- ホワイト



YPVS (YZ250-125のみ)

写真はYZ250

- YZ125
- ホワイト
- YZ80
- ホワイト

TY80

- ホワイト



●2サイクル DOHC ●8馬力 ●リターン式5段.....

BW200 NEW

□ホワイト
¥320,000



●4サイクル OHC ●14.6馬力 ●リターン式5段

BW80 NEW

□ホワイト
¥150,000



●2サイクル ●4.6馬力 ●リターン式3段

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

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

YAMAHA ORIGINATIVE TECHNOLOGY

DELTA BOX

操安性を徹底追求、
高剛性アルミ・デルタボックスフレーム

ライダーの意志を忠実に、しかも俊敏にタイヤから路面に伝えるには、マシンの骨格であり筋肉であり、神経伝達経路でもあるフレームが、しっかりとした高い剛性を備えていなければなりません。そして、ハイパワーエンジンを搭載し、思いのままのコントロール性を追求する高性能マシンになればなるほど、フレームはより高い剛性を獲得する

必要が生じてきます。そこで、TZR250、FZR400には、グランプリマシンYZRのコンセプトを継承した新開発アルミ・デルタボックスフレームを採用しました。これは、アルミ製のボックスフレームによって、ステアリングヘッドとピット部を直接的に結び、フレームの側面形状をデルタ形にレイアウトしたもの。従来の鋼管フレームを大きく凌駕する超高剛性を確保し、シュアなコントロール性を実現しました。しかも、鋼管フレームに比べ約40%も軽く（RZ250R比）、TZR250、FZR400のライトウエイト化に貢献。そのポテンシャルの高さは、市販レーサー'86TZのフレームの基本となったことから容易におわかりいただけるでしょう。

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” “バルブの配置が鋭角” “プラグまわりの容積が大きい” “コンパクト”という理想的なコンベックス型（レンズ状）燃焼室を実現した5バルブ+DOHC。これによりFZ750、FZX750は強大なトルクを獲得。バルブ駆動は、カムシャフトがバルブを直接駆動するインナーバット式直押しリフターを採用。また一本あたりの慣性質量を低下させたバルブは、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 無類の信頼性を獲得しました。



写真はTZR250



写真はFZX750

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

V50-80MATE/ニュースメイト

■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)
■ストロングブルー(ニュースメイトV50N)



写真はV50D

●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

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)



写真はT50D

●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



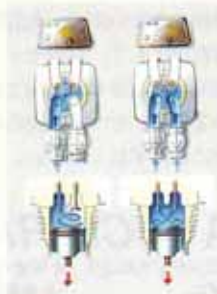
YDLS

全域レスポンス感覚の
4バルブエンジンは、
Y.D.I.S.から。



写真はSRX400

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、アマルタイプとSUタイプの2つのバルブキャブレターを装着。低中速域ではアマルタイプキャブレターが、高速域では両方が作動。全域でのレスポンスの向上を実現しています。SRX600・400・250、XT250Tの4バルブエンジンが發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るのです。



PVS 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、排気ポートに可変バルブを、マイクロコンピューター制御によるエンジン回転数に応じて連続的に変化させ、常に最適気タイミングを得るシステム。Y.P.V.S.搭載の代表的なバイク・ピュアスポーツ TZR250・DT200R 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。



写真はDT200R

GENESIS

HIGH-PERFORMANCE FOR THE RIDER'S HIGH

ライダーとマシンとを、より深く、より緊密に結びたい。それが、“ジェネシス”。ヤマハの4ストロークマシン・コンセプトです。このジェネシスを満たす走りを得るために、さまざまな技術開発がなされました。なかでも、その基本となったのが、45°前傾エンジン。FZ750・250、FZR400に採用された、この前傾角こそがすべての源となり、エンジンに“ジェネシス・パワー”たるべき数々の功績をもたらしたのです。その功績の最たるものは、ひとつには、吸気抵抗を低減し、エンジンの比類なき高効率を実現したこと。エンジンを前傾させることによって、元来吸気効率に優れた大径ダウンドラフト・キャブレターの採用が可能となりました。さらに、大容量かつシンプルな吸気通路をもつエアクリナーを採用。ハイレベ

ルな吸気抵抗の低減に成功したのです。同時に、混合気の高密度化においても、独自の水冷システムに加え、キャブレターやエアクリナーがエンジンの上前方という最適のポジションが得られたなど、前傾角はおいに貢献。エンジンのトータルな高効率化を成し遂げたのです。そして、もうひとつの功績は、シャープで安定した操縦性を得たこと。シリンダーを大きく傾けることによって、エンジン自体の重心を低くしながら前輪の

加重を増やし、マシン全体の低重心化と、理想の車重前後配分50:50を実現することができたのです。

ジェネシスの調教を施したパワーユニットとシャシーを得たFZ750・250、FZR400。近い将来、すべてのモーターサイクルが目指すであろう原型が、ここにあるのです。



写真はFZR400
ファクチャーブルーは
7月下旬発売



SCOOTER *alive* ミントNEW

- ラズベリーレッド (SH50) □ デンダーホワイト (SH50) SH50 (キック式) ¥83,000
- アップルレッド (SH50E・SH50ED) (6月発売予定)
- クリーミーホワイト (SH50E・SH50ED) SH50E デラックス (セル付) ¥93,000
- コーラルブルー (SH50E・SH50ED) SH50ED カスタム (セル付) ¥96,000
- コーラルピンク (SH50E・SH50ED)
- スウィートイエロー (SH50E)
- スウィートグリーン (SH50ED)



写真はSH50E

●2サイクル ●4.3馬力 ●オートマチック

TRV トライ

- ソフィアイエロー
- リゾートブルー
- シルキーホワイト
- スターミレッド
- アップルレッド



●2サイクル ●5.0馬力 ●Vベルト自動無段変速

JOJO ジョグ NEW

OP50E (セル式)
¥99,800

- アップルレッド
- コスミックブルー
- クリーミーホワイト/クリーミーホワイト
- クリーミーホワイト/コーラルピンク
- クリーミーホワイト/スウィートグリーン

CE50E (セル付)
¥109,000



●2サイクル ●5.3馬力 ●Vベルト自動無段変速

champ チャンプ

- 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 (CJ50EE)
- 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)

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

- 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

- 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
CN50E (セル式)
¥79,800
カスタム
CN50EC (セル式)
¥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

- セラミックホワイト/ログロスクレー
- 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 ●5.0馬力 ●Vベルト自動無段変速



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

コンペティションイエロー (CH50EM)
 ストームレッド (CH50EE)
 ラベンダーシルバー (CH50EE)
 ニューパールホワイト (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



●2サイクル●5.7馬力●Vベルト自動無段変速

写真: CH50EE ●2サイクル●5.5馬力●Vベルト自動無段変速

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

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●11馬力●Vベルト自動無段変速

●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な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

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。 ★安全のために改造はやめましょう。 ★騒音防止のため不必要なからぶかしはつしめましょう。
 ★点検・整備を忘れずに。 ★自賠責保険をお忘れなく。 ★技能講習を受けましょう。
 マナーを守って走行しましょう。 動物など自然への配慮を忘れずに。
 安全速度で走りましょう。 カーブではスピードをひかめに。 一時停止と安全確認を正確に。 よく見る、よく見られることに努めましょう。
 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。 早朝・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。 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/全高/全幅 (mm)	軸間 距離 (mm)	シート 高 (mm)	乾重 量 (kg)	容積 重量 (kg/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/rpm	最大トルク kg-m/rpm	駆動方式	点火方式	燃料 タンク 容量ℓ	※1 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	
	FZX750	2AK	2230/785/1110	1530	750	203	42(60km/h)	↑	↑	749	77/8500	7.1/6000	↑	↑	13.0	3.5	↑	110/90-16	140/90-16	
	XV750 (ビラーゴ)	55A	2235/805/1170	1525	715	213	33(50km/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	100/90-19-57H	140/90-15-70H	
	XV750 (ビラーゴ・ホイール仕様)	1FW	2285/805/1170	1525	715	213	33(50km/h)	↑	↑	748	60/7000	6.4/6000	↑	↑	14.0	3.6	↑	100/90-19-57H	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-15-4PR	120/90-18-65H	
	SRX600 <SRX400>	1JK(1JL)	2085/705/1095	1385 (1390)	760	149 (147)	40(60km/h) (51(60km/h))	4サイクル・空冷 OHV	単気筒	608 (599)	42/8500 (33/7000)	4.9/5500 (3.4/5000)	キック式	G.D.I.	15.0	2.4	↑	100/80-18-53S	120/80-18-62S	
	XV400 スペシャル	29M	2140/825/1155	1410	745	173	43(60km/h)	↑	V型2気筒	399	40/8500	3.5/7000	セル式	↑	11.0	3.0	↑	3.00S-19-4PR	130/90-16-67S	
	FZR400	1WD	2040/690/1125	1400	785	157	53(60km/h)	4サイクル・水冷 DOHC	並列4気筒	399	59/12000	3.9/9500	セル式	トランジスタ	18.0	3.0	リターン式5段	110/70H17-53H	140/60R18-64H	
	FZ400R	2EL	2025/705/1145	1385	785	166	53(60km/h)	↑	↑	399	59/12000	3.7/10000	↑	↑	18.0	2.9	↑	100/90-16-54H	120/80-18-62H	
	FZ400N	1KF	2025/690/1050	1385	785	164	53(60km/h)	↑	↑	399	59/12000	3.7/10000	↑	↑	18.0	2.9	↑	100/90-16-54H	120/80-18-62H	
2 サイ クル・ スポ ーツ	XJ400Z-E	53J	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 OHV	単気筒	399 (499)	27/7000 (32/6500)	3.0/5500 (3.7/5500)	キック式	G.D.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)	1YL	1950/690/1060	1350	750	139	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	
	FZ250 (フェーザー) (現金販売)	2EJ	1950/690/1060	1350	750	139	51(50km/h)	↑	↑	249	45/14500	2.5/11500	↑	↑	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	
	SRX250E	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	
	RZV500R	1QG	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	G.D.I.	22.0	2.0	リターン式5段	120/80-16-60H	130/80-18-66H	
	TZR250	1KT	2005/660/1135	1375	760	126	43(50km/h)	2サイクル・水冷 クランク・ロー・バルブ	並列2気筒	249	45/9500	3.5/9000	↑	↑	16.0	1.4	↑	100/80-17-52H	120/80-17-61H	
	RZ350RR	52Y	2095/670/1190	1385	790	148	33(60km/h)	2サイクル・水冷	↑	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	
ヒ ン ネ ス	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)	↑	↑	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	
	YSR50	2AL	1575/635/930	1055	650	75	80(30km/h)	2サイクル・空冷	↑	49	7.0/8800	0.59/8500	↑	↑	8.0	0.7	リターン式5段	3.50-12-2PR	4.00-12-2PR	
	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	リターン式5段	2.75-21-4PR	120/80-18-62P	
	X1250T	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	
	X1200	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	1TG	2150/820/1180	1365	850	99	57(50km/h)	2サイクル・水冷	↑	196	32/8500	2.7/8000	↑	↑	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	
コ ン パ ニ ョ ン	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	
	TY250 (スコティッシュ)	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	
	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.D.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(1AL)	1840/660/1020	1170	730	77	95(30km/h)	↑	↑	49	4.7/6000	0.57/5500	↑	↑	5.3	1.2	↑	2.25-17-4PR	2.25-17-4PR	
	V500 MATE	1AN	1840/660/1035	1170	745	82	95(30km/h)	↑	↑	49	4.7/6000	0.57/5500	キック式	G.D.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	
ス ク ー ター	T800 <T800E> タウンメイト	22L(22M)	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	
	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	5.0/7000	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	45N(45R)	1850/670/1045	1180	725	75	140(30km/h)	↑	↑	49	5.0/7500	0.51/6500	↑	↑	5.0	1.0	ロータリー式3段	2.25-17-4PR	2.25-17-4PR	
	TY250R	1LW	2025/805/1085	1320	745	81	—	2サイクル・空冷	↑	246	16.5/5000	2.5/3000	キック式	↑	3.5	—	リターン式5段	2.75-21-4PR	4.00-18-4PR	
	YZ250	1LU	2170/850/1230	1470	940	96.5	—	2サイクル・水冷	↑	246	48/8250	4.31/7500	↑	↑	8.0	—	リターン式5段	80/100-21-4PR	110/100-18-4PR	
	YZ125	1LX	2135/850/1240	1450	935	86.5	—	2サイクル・水冷 クランク・ロー・バルブ	↑	123	34.5/11000	2.3/10000	↑	↑	7.5	—	リターン式5段	80/100-21-4PR	100/100-18-4PR	
	YZ80	1LR	1795/765/1060	1235	800	60	—	2サイクル・水冷	↑	79.1	23/11750	1.41/11500	↑	↑	5.0	—	↑	70/100-17-4PR	90/100-14-4PR	
	TY80	45I	1560/690/890	1025	600	54	—	2サイクル・空冷	↑	72	4.9/6000	0.61/5500	↑	↑	コンタクト ブレーカー	2.5	0.2	リターン式4段	2.50.	