

YAMAHA

SPORTS LINEUP

FZX750

- ENGINE TYPE 4-stroke, liquid-cooled, 5-valve, DOHC, four
- DISPLACEMENT 749c.c.
- BORE AND STROKE 68.0 x 51.6mm
- COMPRESSION RATIO 11.2:1
- MAX. POWER 77ps/8,500rpm
- MAX. TORQUE 7.1kg-m/6,000rpm
- TRANSMISSION 6speed constant mesh
- OVERALL LENGTH 2230mm
- OVERALL WIDTH 785mm
- OVERALL HEIGHT 1110mm
- DRY WEIGHT 203kg
- FRONT SUSPENSION Telescopic forks
- REAR SUSPENSION Swing arm



FZR400

- ENGINE TYPE 4-stroke, liquid-cooled, 4-valve, DOHC, four
- DISPLACEMENT 399c.c.
- BORE AND STROKE 56.0 x 40.5mm
- COMPRESSION RATIO 11.5:1
- MAX. POWER 59ps/12,000rpm
- MAX. TORQUE 3.9kg-m/9,500rpm
- TRANSMISSION 6speed constant mesh
- OVERALL LENGTH 2040mm
- OVERALL WIDTH 690mm
- OVERALL HEIGHT 1125mm
- DRY WEIGHT 157kg
- FRONT SUSPENSION Telescopic forks
- REAR SUSPENSION Swing arm



FZ250

PHAZER

- ENGINE TYPE 4-stroke, liquid-cooled, 4-valve, DOHC, four
- DISPLACEMENT 249c.c.
- BORE AND STROKE 48.0 x 34.5mm
- COMPRESSION RATIO 12.0:1
- MAX. POWER 45ps/14,500rpm
- MAX. TORQUE 2.5kg-m/11,500rpm
- TRANSMISSION 6speed constant mesh
- OVERALL LENGTH 1950mm
- OVERALL WIDTH 690mm
- OVERALL HEIGHT 1060mm
- DRY WEIGHT 139kg
- FRONT SUSPENSION Telescopic forks
- REAR SUSPENSION Swing arm

TZR250

- ENGINE TYPE 2-stroke, liquid-cooled, twin
- DISPLACEMENT 249c.c.
- BORE AND STROKE 56.4 x 50.0mm
- COMPRESSION RATIO 6.4:1
- MAX. POWER 45ps/9,500rpm
- MAX. TORQUE 3.5kg-m/9,000rpm
- TRANSMISSION 6speed constant mesh
- OVERALL LENGTH 2005mm
- OVERALL WIDTH 660mm
- OVERALL HEIGHT 1135mm
- DRY WEIGHT 126kg
- FRONT SUSPENSION Telescopic forks
- REAR SUSPENSION Swing arm



2 STROKE SPORTS



YSR50

- ENGINE TYPE 2-stroke, single
- DISPLACEMENT 49c.c.
- BORE AND STROKE 40.0 x 39.7mm
- COMPRESSION RATIO 7.4:1
- MAX. POWER 7.0ps/8,800rpm
- MAX. TORQUE 0.59kg-m/8,500rpm
- TRANSMISSION 5speed constant mesh
- OVERALL LENGTH 1575mm
- OVERALL WIDTH 635mm
- OVERALL HEIGHT 930mm
- DRY WEIGHT 75kg
- FRONT SUSPENSION Telescopic forks
- REAR SUSPENSION Swing arm



OFF ROAD

DT200R

- ENGINE TYPE 2-stroke, liquid-cooled, single
- DISPLACEMENT 195c.c.
- BORE AND STROKE 66.0 x 57.0mm
- COMPRESSION RATIO 6.4:1
- MAX. POWER 32ps/8,500rpm
- MAX. TORQUE 2.7kg-m/8,000rpm
- TRANSMISSION 6speed constant mesh
- OVERALL LENGTH 2150mm
- OVERALL WIDTH 820mm
- OVERALL HEIGHT 1180mm
- DRY WEIGHT 99kg
- FRONT SUSPENSION Telescopic forks
- REAR SUSPENSION Swing arm

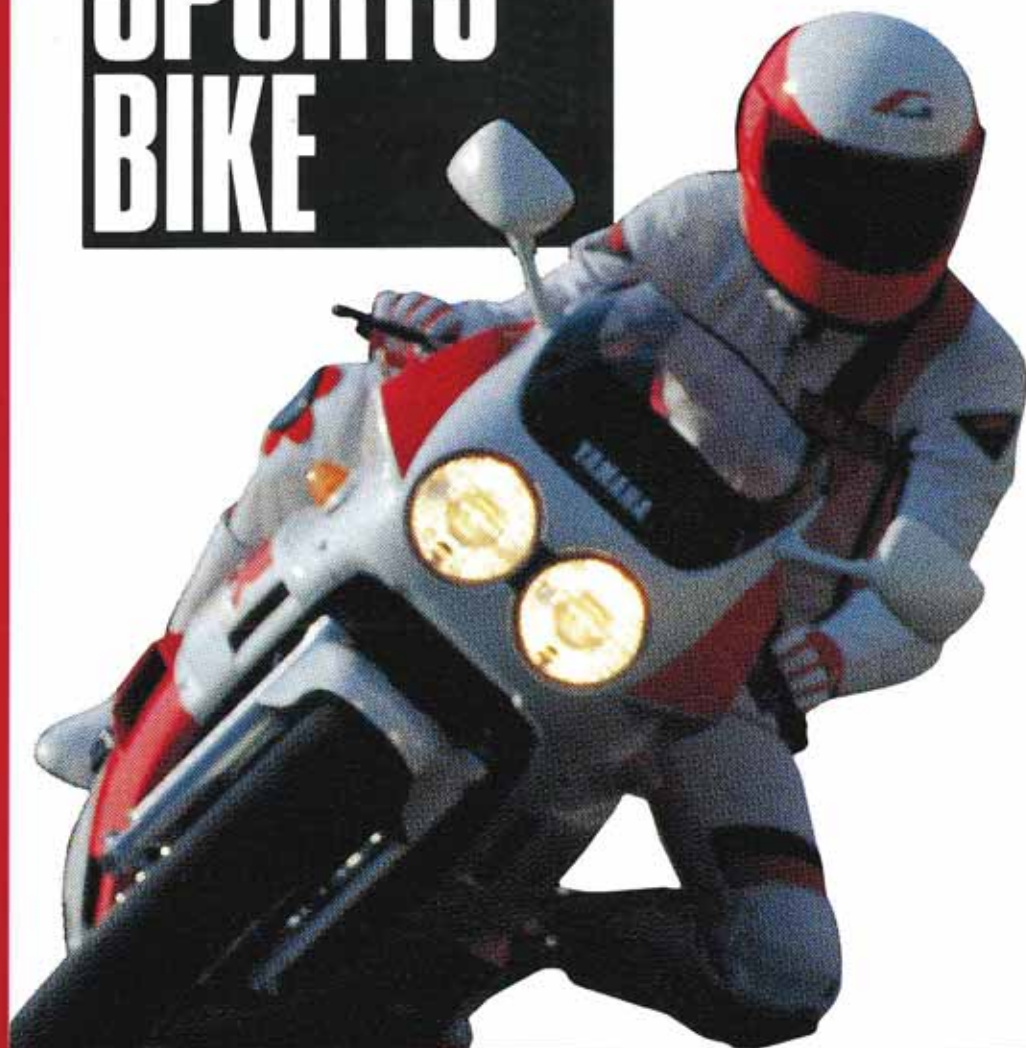
4 STROKE SPORTS



XV750 Virago

- ENGINE TYPE 4-stroke, 2-valve, OHC, V-twin
- DISPLACEMENT 748c.c.
- BORE AND STROKE 83.0 x 69.2mm
- COMPRESSION RATIO 8.7:1
- MAX. POWER 60ps/7,000rpm
- MAX. TORQUE 6.4kg-m/6,000rpm
- TRANSMISSION 5speed constant mesh
- OVERALL LENGTH 2285mm
- OVERALL WIDTH 805mm
- OVERALL HEIGHT 1170mm
- DRY WEIGHT 213kg
- FRONT SUSPENSION Telescopic forks
- REAR SUSPENSION Swing arm

YAMAHA SPORTS BIKE



ワークス・クオリティ。

ワークス・レーサーを基準にその本質を語るべく生まれたマシン、FZR400。パワーユニットは、“ジェネシス”の思想から生まれた、新開発DOHC16バルブ・インライン4。その最大の特長は、前傾45度のシリンダーレイアウト。こ



れによって、吸・排気、燃焼など多岐にわたる高効率化とマシンの理想的な前後重量配分50:50を実現。そして、最高出力59psのハイパワー、3.9kg-m/9,500r.p.m.のビッグトルクを可能にしました。また、マシンの軽量化・高剛性をはかるために、GPレーサーYZRの骨格として鍛えられたアルミ・デルタボックスフレームを採用。思いのままのハンドリングをシャープに、しかも安定したアクションで発揮するという、卓越したコントロールビリティを実現しています。

FZR400 NEW
☐ ホワイト
☒ ファラウェーブルー（7月下旬発売）
 ¥698,000



DELTABOX

●4サイクル 水冷 DOHC ●59馬力 ●リターン式6段

その名も、TZR。

それは、ヤマハ2ストロークテクノロジーの真髄を証明するために。GPレーサーYZRのコンセプトを受け継いだTZR250。パワーユニットは、市販レーサーTZ直系の水冷2ストロークツイン。250c.c.専用に開発され、軽量&コンパクトを実現した新エンジン。その結果、エンジンを前方へ寄せてマウントでき、50:50という理想的な前後重量配分を実現。また、TZで培ったクランク室リードバルブの採用により、高い吸気効率が得られる新方式や様々なパワーアップテクノロジーの投入が可能となりました。そして、YZRのフレームテクノロジーコンセプトを継承するアルミ・デルタボックスフレームが、鋼管フレームを大きく変質する高剛性と驚異の軽量化をもたらしました。レーサーレプリカの幻想に終止符を打ったTZR250。ヤマハ2ストローク・クォーターの超原点です。



TZR250

■ファラウェーブルー（ニューカラー）
□ホワイト ¥549,000



YPS DELTABOX

●2サイクル 水冷 ●45馬力 ●リターン式6段

休日スポーツ主義。

卓越したパフォーマンスが、男たちの休日の喜びを加速する、ロードスポーツの未来形。“ジェネシス”が生んだFZX750。パワーユニットには、前傾45度5バルブDOHCインライン4エンジンを搭載。また、#2と#3のエキゾーストパイプの直結など様々なテクノロジーを集結させ、吸・排気、燃焼の高効率化を実現。これにより、最高出力77ps/8,500r.p.m.、最大トルク7.1kg-m/6,000r.p.m.という余裕のスペックを発揮しています。また、リジッドとラバーマウントを併用した3点式エンジン懸架方式が、快適な乗りごこちに貢献。さらに、角型と丸型鋼管を組合せた新設計のダブルクレードルフレームを採用。750mmの低いシート高と自由なライディングポジションを可能にしています。



FZX750 NEW

■オリオンシルバー ¥745,000



5 VALVE

●4サイクル 水冷 DOHC ●77馬力 ●リターン式6段

4 STROKE SPORTS

SRX600-400



FZ750

●シルキーホワイト
¥798,000



XV400 Special



5 VALVE

球状に近い、バルブ配置が鋭角、プラグまわりの容積が大きい、全体的にコンパクト、という理想的燃焼室を実現した5バルブ+DOHC。このコンベックス型(レンズ状)燃焼室によりFZ750、FZ750は強大な出力とトルクを獲得しました。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直押しリフターを採用。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実現しています。



FZ400R NEW



FZ400N



YDLS

ヤマハ・デュオ・インテーク・システム

インテークマニホールドをデュアルとし、プライマリ側に低中速域での瞬発力を特長とするマルチバブキャブレターを、セカンダリ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。低中速域ではマルチバブキャブレターが、高速域では両方が作動。全域でレスポンスを向上させました。しかも吸気ポートが小径でシリンダー口徑中心からオフセットされているため、スワール効果が大、高出力・低燃費両立の基本というべき高い燃焼率を実現。SRX600-400・250、XT250Tが発揮する胸のすく全域レスポンス感覚は、まさに、YDLSならではのパフォーマンスです。

RZ250R



RZ125



RZ50



XT250T



XT200



AG200



DT200R



COMPETITION

コンペティションモデルは運動者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、道路を走行すると、道路交通法及び、道路運送車両法の違反となります。

TY250R



YZ250-125-80



TY80



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、基本となったのが、45度前傾エンジン。FZ750-250、FZ750、FZ400に採用されたこの前傾角が全ての源となり、エンジンに「ジェネシス・パワー」たるべく数々の功績をもたらしたのです。その功績の最もたるものは、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いつも簡単に可能となりました。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ました。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なポジションを得ることができたなど、前傾角はおおいに貢献しました。エンジンのトータル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傾の加重を増やし、マシン全体の低重心化と、理想的な車重前後配分50:50を実現しました。ジェネシスの調教を施したパワーユニットとシャーシーを得たFZ750-250、FZ750、FZ400。近い将来、すべてのモーターサイクルが目指すであろう理想型が、ここにあるのです。





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5段



写真はスポークホイール仕様

SR400-500

■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

XV750

NEW

■ディープネイオレット (スポークホイール仕様)
■クロリアスマキブラウン (スポークホイール仕様)
■スポークホイール仕様 ¥699,000
■クロリアスマキブラウン オリーブブラウン
■ニューブラックブルー ブルイッシュダークシルバー
¥690,000
●4サイクル OHC ●60馬力 ●リターン式5段

FZ250 PHAZER NEW

■シルキーホワイト/レンジャブルー
■シルキーホワイト/ストームレッド
¥515,000 (7月1日発売) 限定発売車
■ファインシルバー ¥525,000



●4サイクル 水冷 DOHC ●45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

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5段

RZV500R

■ホワイト
¥825,000



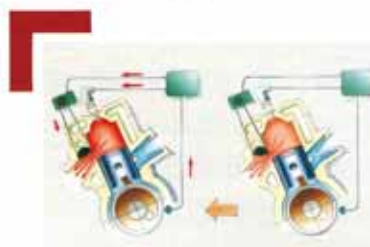
●2サイクル 水冷 ●64馬力 ●リターン式6段

RZ250RR-RZ350RR

■RZ250RR ■ホワイト/チャイレッド
■シルキーホワイト/レンジャブルー
¥439,000



●2サイクル 水冷 ●45馬力 (350ccは55馬力) ●リターン式5段



YPVS

ヤマハパワervalブシステム

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。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可能にしました。

YSR50

NEW

■ホワイト
■ファラウェイブルー
¥189,000

●2サイクル 空冷 ●7馬力 ●リターン式5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 ●22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



OFF ROAD

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

BW80 NEW

■ホワイト
¥150,000



●2サイクル ●4.6馬力 ●リターン式3段

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
¥329,000



●4サイクル OHC ●20馬力 ●リターン式6段

TY250 SCOTISH

■ホワイト
¥398,000



●2サイクル ●14馬力 ●リターン式6段 ●ディレック標準装備

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

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

ヤマハが、長年にわたるレース活動を通じて学びとってきたもの。それは、高次元の操安安定性を獲得するためには、何よりもまず、高い剛性が欠かせないということ。その基本となるのはマシンの骨格であり、筋肉であり、ライダーの神経伝達経路でもあるフレーム。高性能を目指し、思いのままのコントロール性を求めるモーターサイクルであればあるほど、フレームは高い剛性を備えなければならないのです。しかし、ただ剛性だけを高めただけでは充分とはいえません。マシンの軽量化も同時に推し進めなければならないからです。そこで生まれたのが、グランプリマシンYZRのコンセプトを継承し、そのテクノロジーを駆使して、新たに開発されたアルミ・デルタボックスフレーム。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。鋼管フレームを大きく凌駕する超高剛性によって、シビアなコントロール性を確保したものとしながら、約40%もの軽量化 (RZ250R比TZR250) を果たしました。この軽量化設計が、TZR250、FZR400のライトウェイトに大きく貢献することとなったのです。このアルミ・デルタボックスフレームが市販レーサー'86TZのフレームの基本となった事実からも、そのポテンシャルの高さは容易におわかりいただけるでしょう。TZR250、FZR400のかつてない堅密な人車一体感。この新開発フレームから生まれたのです。



4 STROKE SPORTS

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)
- サムソンブルー (SRX400)

SRX600
¥548,000
SRX400
¥498,000



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

FZ750

- 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6段

XV400 Special

- ロマネスクリームゾン
- ネプチューンダークブルー

¥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

5 VALVE

球状に近い、バルブ配置が鋭角、プラグまわりの容積が大きい、全体的にコンパクト、という理想的燃焼室を実現した5バルブ+DOHC。このコンベックス型(レンズ状)燃焼室によりFZ750、FZX750は強大な出力とトルクを獲得しました。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。抜群のバルブ追随性とロス馬力の低減、そして無類の信頼性を実現しています。



FZ400R NEW

- シルキーホワイト/レッド
- シルキーホワイト/ブルー

¥605,000



●4サイクル 水冷 DOHC ●59馬力 ●リターン式6段

FZ400N

- ストームレッド
- 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

YDLS

ヤマハ・デュオ・インテーク・システム

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。全域でレスポンスを向上させました。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率を実現。SRX600・400・250、XT250T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です。

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

¥395,000



●4サイクル DOHC ●32馬力 ●リターン式6段

2 STROKE SPORTS

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



●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)



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5段



写真はスポークホイール仕様

SR400-500

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



SR400
¥399,000
SR500
¥430,000

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

XV750 Virago NEW

■ ディープバイオレット (スポークホイール仕様)
■ グロリアスマキシブラウン (スポークホイール仕様)
スポークホイール仕様 ¥699,000
■ グロリアスマキシブラウン / オリーブブラウン
■ ニューブラックブルー / ブレイズダークシルバー
¥690,000
●4サイクル OHC ●60馬力 ●リターン式5段

FZ250 PHAZER NEW

■ シルキーホワイト / レジナブルー
■ シルキーホワイト / ストームレッド
¥515,000 (7月1日発売)
限定発売車
□ ファインシルバー
¥525,000



●4サイクル 水冷 DOHC ●45馬力 ●リターン式6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

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

RZV500R

□ ホワイト
¥825,000



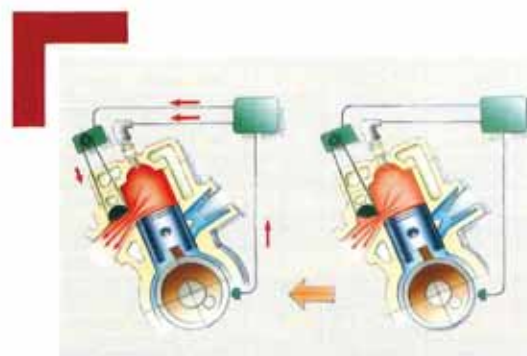
●2サイクル 水冷 ●64馬力 ●リターン式6段

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
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



●2サイクル 水冷 ●45馬力 (350c.c.は55馬力) ●リターン式6段



YPVS

ヤマハ・パワー・バルブ・システム

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。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可能にしました。

YSR50 NEW

□ ホワイト
■ ファラウェブルー
¥189,000

●2サイクル 空冷 ●7馬力 ●リターン式5段



OFF ROAD

SEROW225

■ ホワイト / フォレストグリーン
■ ホワイト / ファイヤーマット
¥329,000



●4サイクル OHC ●20馬力 ●リターン式6段

XT250T

■チャビィレッド(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

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

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



YDVS
●2サイクル 水冷 ●32馬力 ●リターン式6段

COMPETITION

コンペティションモデルは運輸官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、道路を走行すると、道路交通法及び、道路運送車両法の違反となります。

TY250R

□ホワイト
¥530,000



●2サイクル ●16.5馬力 ●リターン式6段

YZ250-125-80

YZ250
□ホワイト ¥465,000



YDVS (YZ250・125のみ) 写真はYZ250
●2サイクル 水冷 ●4.9馬力 (125ccは34.5馬力・80ccは23馬力) ●リターン式5段 (125・80ccは6段)

TY80

□ホワイト
¥139,000



●2サイクル ●4.9馬力 ●リターン式4段



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、基本となったのが、45度前傾エンジン。FZ750・250、FZX750、FZR400に採用されたこの前傾角が全ての源となり、エンジンに「ジェネシス・パワー」たるべく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いつも簡単に可能となりました。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ました。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を得ることができたなど、前傾角はおおいに貢献しました。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を実現しました。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、FZX750、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。

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 ●22馬力 ●リターン式6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

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

BW80 NEW

☐ ホワイト
 ¥150,000



●2サイクル ●4.6馬力 ●リターン式3段

TY250 SCOTTISH

☐ 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

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

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

ヤマハが、長年にわたるレース活動を通じて学びとってきたもの。それは、高次元の操縦安定性を獲得するためには、何よりもまず、高い剛性が欠かせないということでした。その基本となるのはマシンの骨格であり、筋肉であり、ライダーの神経伝達経路でもあるフレーム。高性能を目指し、思いのままのコントロール性を求めるモーターサイクルであればあるほど、フレームは高い剛性を備えなければならないのです。しかし、ただ剛性だけを高めていくだけでは充分とはいえません。マシンの軽量化も同時に推し進めなければならないからです。そこで生まれたのが、グランプリマシンYZRのコンセプトを継承し、そのテクノロジーを駆使して、新たに開発されたアルミ・デルタボックスフレーム。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。鋼管フレームを大きく凌駕する超高剛性によって、シュアなコントロール性を確固たるものとしながら、約40%もの軽量化(RZ250R比TZR250)を果たしました。この軽量設計が、TZR250、FZR400のライトウェイトに大きく貢献することとなったのです。このアルミ・デルタボックスフレームが市販レーサー'86TZのフレームの基本となった事実からも、そのポテンシャルの高さは容易におわかりいただけるでしょう。TZR250、FZR400のかつてない緊密な人車一体感、この新開発フレームから生まれたのです。



仕様諸元表

仕様諸元表		機種コード	全長・全巾・全高 (mm)	軸間 距離 (mm)	シート 高 (mm)	乾重 量 (kg)	燃費 (km/ℓ) 定地走行 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	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ストローク・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-R15-60H	130/80-R18-66H
	FZX750	2AK	2230/785/1110	1530	750	203	42(60km/h)	↑	↑	749	77/8500	7.1/6000	↑	↑	13.0	3.5	↑	110/90-H16	140/90-H15
	XV750 (ビラーゴ)	5SR	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	100/90-19-57H	140/90-15-70H
	XV750 (ビラーゴ) (スポーツモデル仕様)	1RW	2285/805/1170	1525	715	213	33(60km/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-19-4PR	120/90-18-65H
	SRX600・SRX400	1JK(1JL)	2085/705/1055	1385 (1390)	760	149 (147)	40(60km/h) (51(60km/h))	4サイクル・空冷 OHV	単気筒	608 (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	
	XV400 スペシャル	26M	2140/825/1155	1410	745	173	43(60km/h)	↑	V型2気筒	399	40/8500	3.5/7000	セル式	トランジスタ	11.0	3.0	↑	3.00S-19-4PR	130/90-16-67S
	FZR400	1WQ	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	3.9/3500	↑	↑	18.0	3.0	リターン式6段	110/70R17-53H	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ストローク・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(1JND)	2085/735/1080	1410	780	153	46(60km/h) (48(60km/h))	4サイクル・空冷 OHV	単気筒	399 (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	3.50S-18-4PR	4.00S-18-4PR	
	FZ250 (フェーザー)	1YL	1950/690/1090	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6段	100/80-16-50S	120/80-16-60S
	FZ250 (フェーザー) (限定発売)	2EJ	1950/690/1060	1350	750	139	51(50km/h)	↑	↑	249	45/14500	2.5/11500	↑	↑	12.0	2.7	↑	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
	RZV500R	10Q	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	O.D.L.	22.0	2.0	リターン式6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 クランク裏側・バルブ	並列2気筒	249	45/9500	3.5/9000	↑	↑	16.0	1.4	↑	100/80-17-52H	120/80-17-51H
	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
オフロード	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	90/90-18-51P
	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 DOHC	↑	223	20/8000	1.9/7000	↑	↑	7.6	1.3	リターン式6段	2.75-21-4PR	120/80-18-62P
	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 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)	↑	↑	195	16/7000	1.7/6000	↑	↑	9.0	1.3	↑	3.00-19-4PR	4.10-18-4PR
	DT200R	1TQ	2150/820/1180	1365	850	99	57(50km/h)	2サイクル・水冷	↑	195	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
コンパティビリティ	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
	TY250R	1LW	2025/805/1085	1320	745	81	—	↑	↑	246	16.5/5000	2.55/3000	↑	↑	3.5	—	↑	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 クランク裏側・バルブ	↑	123	34.5/11000	2.3/10000	↑	↑	7.5	—	リターン式6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	0.61/3500	↑	コンタクト ブレーカー	2.5	0.2	リターン式4段	2.50-16-4PR	3.00-14-4PR
	BW200	54Q	1985/830/1090	1380	795	110	—	4サイクル・空冷 OHV	↑	196	14.8/7500	1.49/6000	↑	O.D.L.	6.5	1.3	リターン式5段	25.0×6-10	23.0×12.9
BW80	1RY	1575/640/875	1090	630	66	—	2サイクル・空冷	↑	79	4.6/5500	0.62/5000	↑	↑	4.0	0.95	リターン式3段	19×7-10	18×9-7	
YF60	1HN	1330/760/740	870	490	56	—	↑	↑	59	3.5/5500	0.5/4000	リコイル式	↑	4.0	0.7	オートマチック	15×20.0-6	15×7.00-6	

※本仕様は予告なく変更することがあります。●燃費は定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の気象・車両・整備などの諸条件によって異なります。(注)4サイクルのオイル容量はエンジン容量です。2サイクルのオイル容量はヤマハオートループ用オイルの容量です。

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。★騒音防止のため必要ならふかしはつしみましょう。

★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。

ヤマハ直営免許教室・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。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県静岡市新見2500
TEL.05383(2)1111
8605-50D, ③-011013

YSP 駒沢

YAMAHA SPORTS PLAZA

〒154 東京都世田谷区駒沢2-11-5
電話 03-418-2560 番

