

YAMAHA

4サイクルスポーツ

SUPER QUARTER

FZ250 PHAZER



PHAZER

フェーザー、それは未来体験。

新たなフィロソフィーの洗礼を受け、FZ250フェーザーは、いま、未来に向かう高性能知性体となった。



かつて、これほど不思議な印象を与える4ストローク・クォーターが存在しただろうか。きわめて先鋭的なテクノロジーの存在を予感させる造形に身をまといながら、しかし、そこから伝わってくるのは、とてもヒューマンなあたたかさ。レッドゾーン16,000rpm以上という圧倒的なポテンシャルを秘めながら、操る人間にいったいのプレッシャーを与えず、ただ心のままのライディングを約束する異次元のコントローラビリティ。それは、“ジェネシス”という名のまったく新しい4ストロークマシン・コンセプトがもたらす未来体験だ。FZ250フェーザー、いま、4ストローク・クォーターの新たなる章[フェイズ]を開く。



フェーザーは、いま、4ストローク・クォーターの次元を超えた。

GENESIS

ジェネシス
それは、まったく新しいヤマハ4ストロークモーター

PHASE—1

第1章：FZ250フェーザーの基本。
“ジェネシス”という名のコンセプト

まずは、FZ250フェーザーをカタチ造っている、まったく新しいマシン・コンセプト“GENESIS—ジェネシス”についてお話ししよう。そう、FZ250フェーザーは、「創世紀」の意味を持つジェネシスという名のマシン・コンセプトから生まれた。そしてジェネシスとは、モーターサイクルに求められる「高性能」というものをもう一度見つめ直し、従来の枠にとらわれずに、より高い次元でモーターサイクル

本来のあり方を模索し実現するための思想のことなのである。

「それにしても」というかも知れない。「高性能を見つめ直すって、いったいどういう意味なのか」と。実は、そこにジェネシスのポイントがある。一般に、高性能はスペックで表わすことができると思われてきた。確かに、エンジン、フレーム、サスペンション、ブレーキなど、それぞれの性能や特長を、数値や実験データで表現することはできる。マシン全体としても、最高速度や、いわゆるゼロヨン加速タイムなどで、一応の目安は得られる。だからこそ、高度なメカニズムを備え、1km/hでもコンマ1秒でも速いデータ

をたたきだせば、より高性能と称されてきたのだ。しかし、数値的にいかに高性能であっても、実際にマシンを操る人間の感性やライディングテクニック、さらに、体格の違いなどによって左右されてしまうようなものであるなら、それはまったく無意味なものでしかない。とすれば、高性能の真意は、あらゆるライダーが、モーターサイクルならではのバランス感覚を、より高いレベルで何の不安もなく

満喫できる、そのためのポテンシャルにあるはずなのだ。そうした視点に立って高性能を見つめ直す必要を私たちは感じたのである。いわば、高性能から「好」性能へ。そこから発想したジェネシスというマシン・コンセプトが、いま、このFZ250フェーザーに結実したのだ。これからお話しする45°の前傾角を持つ16バルブ・インライン4エンジンも、カウリングとフェイェルタンクカバーを複合させたハイブリッドシェイプ・カウルも、単なる斬新さやハイテクノロジー、ハイパフォーマンスの象徴ではなく、必然の機能として、分かちがたく生まれてきた有機体にはならないのである。

PHASE—2

第2章：そして“ジェネシス”は、いかなるポテンシャルをもたらしたか

すべてに高効率を目指した水冷4気筒DOHC 16バルブ250ccエンジン

単なる高性能ではなく、高次元の人車一体感を現実のものとする「好」性能を身につけるために、まず私たちは、まったく新しいエンジンを造ることから始めた。それがこの16バルブ250ccインライン4。最高出力45ps/14,500rpm、最大トルク2.5kg-m/11,500rpm、圧縮比12.0、レッドゾーン16,000rpm以上。スペックをいえば、こうなる。その基本は、45°のシリンダー前傾角度を持つインライン4レイアウトだ。まず、シリンダー上部(フェイェルタンクカバー内部)に7.1ℓの大容量エアクリナーを、その直下に4連装のスムーズボアタイプBDS 26キャブレターを配置。そして、大きく前傾したシリンダーによって、吸気を上から下へストレートにシリンダーへ送りこむダウンドラフト方式の採用を可能としたのだ。しかも、個々のキャブレターは、いささかの曲がりもねじれもなく、まったくストレートに各シリンダーに連続する。そしてキャブレターがこの位置にあることにより、きわめてスリムなニーグリップが実現



を超えた。

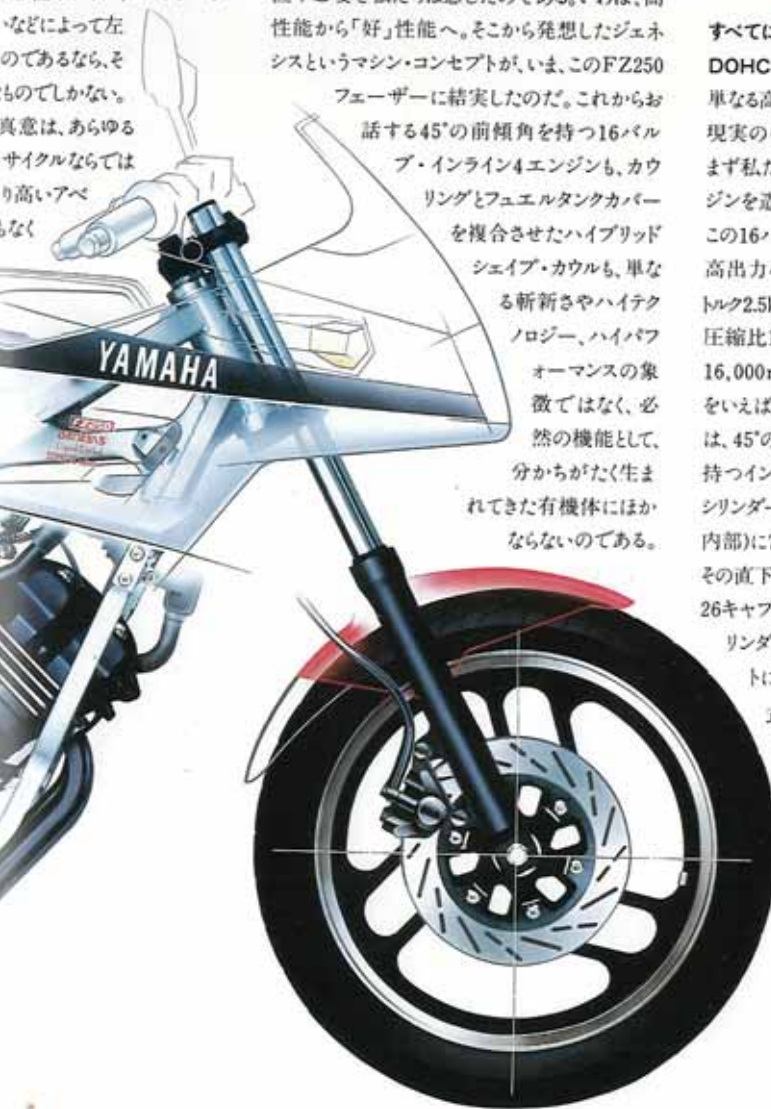
GENESIS

ジェネシス「創世紀」。

それは、まったく新しいヤマハ4ストロークモーターサイクルをカタチ造るコンセプトに与えられた名。

高性能と称されてきたのだ。に高性能であっても、実際の感性やライディングテクニクなどによって左であるなら、そのものでしかない。真意は、あらゆるサイクルならはより高いアベ

満喫できる、そのためのポテンシャルにあるはずなのだ。そうした視点に立って高性能を見つめ直す必要を私たちは感じたのである。いわば、高性能から「好」性能へ。そこから発想したジェネシスというマシン・コンセプトが、いま、このFZ250フェーザーに結実したのだ。これからお話しする45°の前傾角を持つ16バルブ・インライン4エンジンも、カウリングとフューエルタンクカバーを複合させたハイブリッドシェイプ・カウルも、単なる新斬なハイテクロジー、ハイパフォーマンスの象徴ではなく、必然の機能として、分ちがたく生まれてきた有機体にはかならないのである。



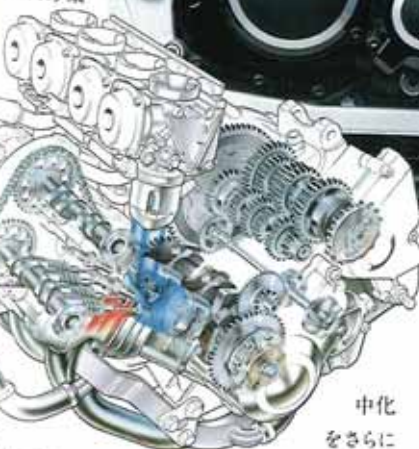
PHASE-2

第2章：そして「ジェネシス」は、いかにポテンシャルをもちあわせたか

すべてに高効率を目指した水冷4気筒DOHC 16バルブ250ccエンジン

単なる高性能ではなく、高次元の人車一体感を現実のものとする「好」性能を身につけるために、まず私たちは、まったく新しいエンジンを造ることから始めた。それがこの16バルブ250ccインライン4。最高出力45ps/14,500rpm、最大トルク2.5kg-m/11,500rpm、圧縮比12.0、レッドゾーン16,000rpm以上。スペックをいえば、こうなる。その基本は、45°のシリンダー前傾角度を持つインライン4レイアウトだ。まず、シリンダー上部(フューエルタンクカバー内部)に7.1ℓの大容量エアクリナーを、その直下に4連装のスミーズボアタイプBDS26キャブレターを配置。そして、大きく前傾したシリンダーによって、吸気を上から下へストレートにシリンダーへ送りこむダウンドラフト方式の採用を可能としたのだ。しかも、個々のキャブレターは、いささかの曲がりもねじれもなく、まったくストレートに各シリンダーに連続する。そしてキャブレターがこの位置にあることにより、きわめてスリムなニーグリップが実現

できた。また、エンジン自体の重心が前方のそれも低い位置にあること、シート前側下方にセットした12ℓフューエルタンクによって、マシン全体の低重心化、マスの集



中化をさらに高度なものとしている。これらの徹底した高効率・ベストバランス追求のための新技術が、16,000rpmに達する高回転域でも、常用する低・中速域でも、きわめてスムーズでシャープな走りをもたらしているのだ。しかも、この高効率設計は、51km/ℓ(50km/h定地走行テスト)という低燃費性能にも結実している。

16,000rpmの高回転域を無理なくクリアする、シンプル16バルブエアクリナーからシリンダーまでの吸気抵抗をいかに低減しても、シリンダーそのものの吸・排気サイクルに効率ロスがあったのでは意味がない。そこで、FZ250フェーザーは、当然のこととして1シリンダー当たり4

バルブ(吸気バルブφ18×2、排気バルブφ15.5×2)の、16バルブ方式を選んだ。もちろん、カムが直接バルブを押し下げるダイレクト駆動方式。それも、よりコンパクトなインナーパッド式直押しリフターというシステムを採用している。また、吸気バルブは、吸気通路の有効面積を拡大するため、バルブシステム下部を細くしたウェストバルブ。そして、有効吸気バルブ面積(バルブ周長×バルブリフト量)をできる限り稼ぎながら、燃焼室をコンパクトに抑えるため、ペントルーフ型燃焼室を採用。しかも48.0mmというボアサイズに対応して無理なくこれを実現させるために、10mmのロングリーチプラグまで、あらたに開発した。

パワーロスを抑制するインナーパッド式直押しト・カム駆動方式にとどまる所に、パワーロス、のための設計を施した。より軽くてタフなクロモリ製の一般的な材質のものより強度量約10gの軽量化(ともた、ピストンリングも0.8とした。さらに、鍛造カムシにより摩擦抵抗を抑え、低減する大型オイルパンの数値として現われる効果16,000rpmもの速さで動部分だけに、現実的なもの知れない。その他にも、マバーや、シェル型と呼ばれる部分・ウォータージャケット下部のオイル通路部分、4分割して鋳造し、できるシリンダーヘッドなど、エ

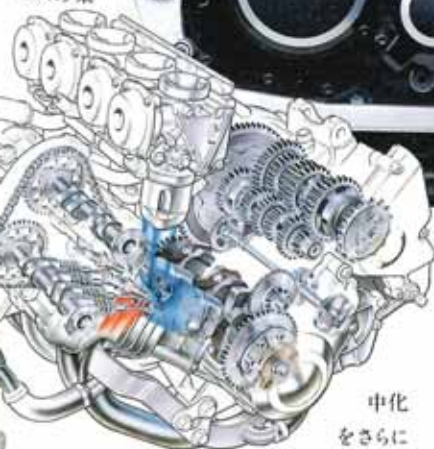


本体のシェイプアップも目に行なっている。サウンドのテイストまで直達4into1マフラーこの前傾エンジンは、エ

ESIS

「創世紀」。
サイクルをカタチ造るコンセプトに与えられた名。

できた。また、エンジン自体の重心が前方のそれも低い位置にあること、シート前側下方にセットした12ℓ燃料タンクによって、マシン全体の低重心化、マスの集



中化をさらに

高度なものとしている。これらの徹底した高効率・ベストバランス追求のための新技術が、16,000rpmに達する高回転域でも、常用する低・中速域でも、きわめてスムーズでシャープな走りをもたらしているのだ。しかも、この高効率設計は、51km/ℓ (50km/h定地走行テスト) という低燃費性能にも結実している。

16,000rpmの高回転域を無理なくクリアする、

シンプル

16バルブ

エアリー

ナーからシ

リンダーまで

の吸気抵抗をい

かに低減しても、シ

リンダーそのものの

吸・排気サイクルに効

率ロスがあったのでは

意味がない。そこで、FZ

250フェーザーは、当然の

こととして1シリンダー当たり4

バルブ(吸気バルブφ18×2、排気バルブφ15.5

×2)の、16バルブ方式を選んだ。もちろん、カム

が直接バルブを押し下げるダイレクト駆動方式。それも、よりコンパクトなインナーパッド式

直押しリフターというシステムを採用している。

また、吸気バルブは、吸気通路の有効面積を

拡大するため、バルブステム下部を細くしたウェ

ストバルブ。そして、有効吸気バルブ面積(バル

ブ周長×バルブリフト量)をできる限り稼ぎ

ながら、燃焼室をコンパクトに抑えるため、ペン

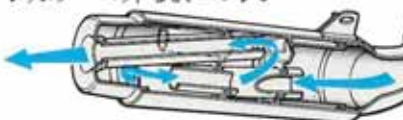
トルーフ型燃焼室を採用。しかも48.0mmという

ボアサイズに対応して無理なくこれを実現させる

ために、10mmのロングリーチプラグまで、あらた

に開発した。

パワーロスを抑制する徹底シェイプアップ設計
インナーパッド式直押しリフターによるダイレクト・カム駆動方式にとどまらず、このマシンでは、いたる所に、パワーロス、フリクションロス抑制のための設計を施した。往復運動部分では、より軽くてタフなクロモリコンロッドを採用し、一般的な材質のものより強度で約20%アップ、重量で約10gの軽量化(ともに当社比)に成功。また、ピストンリングも0.8という薄肉タイプを開発した。さらに、鍛造カムシャフト、パーカー処理により摩擦抵抗を抑えたカム、オイル搅棒抵抗を低減する大型オイルパンなどを採用。それぞれ、数値として現われる効果はわずかずつだが、16,000rpmもの速さで動くことを前提としている部分だけに、現実的なその効果の大きさは計り知れない。その他にも、マグネシウム製ヘッドカバーや、シェル型と呼ばれる焼砂の型で、ポート部分・ウォータージャケット部分・バルブリフター下部のオイル通路部分・プラグホール部分と、4分割して鋳造し、できる限りゼイ肉を削除したシリンダーヘッドなど、エンジン



本体のシェイプアップも徹底的に行なっている。

サウンドのテストまで追求した

4into1マフラー

この前傾エンジンは、エキゾーストシステムにも



大きなメリッ

トをもたらした。

つまり、見ての通り、

エキゾーストパイプの曲

がりを最小限にすることができ

るため、きわめて高い排気効率を得

られるのだ。そのメリットをさらに高めるため、

4into1レイアウトを採用。最適な排気脈動効果

を獲得した。そのうえでこだわったのが、エキゾ

ーストサウンドのテスト。あくまでも消音効果の向

上を目指しながら、インライン4+4into1マフラー

独特の、あのキリリと引きしまった乾いたサウンド

に、さらにさわやかな、しかも緊張感あふれるテ

ィストを加味したのだ。

フェーザーポテンシャルを支える

水冷システム



ヤマハ・ピュアスポーツシリーズですべてに高い評価を得ている、プレッシャータイプアルミ製ラジエーターに、電動式冷却ファン、サーモスタットを装備。きわめて素直な特性を持ちながら、45psのハイパワーを発揮するFZ250フェーザーのポテンシャルを、さらに確実にするために機能する

冷却システムだ。もちろん、メンテナ

さあ、これが「ジェネシス」という名のコンセプトを核にして生まれたFZ250フェーザーのエンジンポテンシャルだ。いままでの基準で高性能を語ったとしても、それこそ圧倒的な「高性能」ぶりであることが解ってもらえたことだろう。しかし、私たちの真意は、やはりそこにあるわけではないのだ。それより、こうした多岐にわたる新技術導入によって、このエンジンが、少しの無駄もなく、しかも高度なバランスを保ちながら、より多くのライダーに真のハイパフォーマンスを満喫してもらえるだけのポテンシャルつまりは高性能を超えた「好」性能を身につけることができたことこそ、声を大にしたいのだ。

GENESIS
Liquid Cooled DOHC 16valves
SUPER QUARTER

PHAZE
FZ250

そして、フェーザーは、かつてない反射神経とフォームを身につけた。

GEN

ジェネシス

それは、まったく新しいヤマハ4ストロークモーター

PHASE—3

第3章：フットワークは、
どこまでライダーに近づいたか

45°前傾エンジンあっての、

角型断面高張力鋼管ワイドフレーム

FZ250 フェーザーの45°前傾エンジンと切っても切れない関係にあるのが、このワイドフレーム。エンジン自体が備える前輪寄りの低重心とマスの集中を、マシン全体の特質として有機的に活用するため、コンパクトにしかもワイドな幅を持って構成した。いかに250ccとはいえ、インライン4であることを考えれば、ステアリングヘッドからリヤのシングアームピボット付近へストレートに伸びるレールとダウンチューブによって構成される空間のコンパクトさに注目せずにはいられない。

角型断面の高張力鋼管によって、あくまでも軽く、強く、剛性が高く、しかも耐久性にすぐれたフレームとしている。さらに、1350mmのショートホイールベース、前後の16インチホイール&タイヤなどが、低重心化や、前後輪荷重分布のベストバランスなどを支援する。また、バンク角65°と充分だ。

軽快な操縦性とすぐれた高速安定性を両立。

フロントサスペンション

フォークのアウト

チューブに、抵抗係

Duメタルを採用した。

理想的なクッション特性と

相まって、路面からのショ

ックにきめ細かく対応し、腰の

あるしなやかな乗り心地とシャ

ープな操縦性を確保している。

そして、キャスター25°45'、トレ

ール80mmという絶妙なアライ

メントにより、軽快なハンドリング

を活かしながら、すぐ

れた高速安定性も実

現した。

走りのアベレージを

上げるリンク式

モノクロスサスペンション

リヤサスペンションは、もちろん、

走行状況に最適なクッション性

を発揮するライジングレ

ート特性を備えた、ヤマハ独創のシステ

ム。細かなショックは初期ストローク域

でソフトに、クッション特性を積極利

用してのスポーツライディングには

ハードさを増す中間ストローク域

で確実に、そして、大きなショック

はクッションユニットをフルに効かす

/インナー

数の低い

最終ストローク域で充分に吸収するというものだ。また、シングアームは、軽量・高剛性の角型断面高張力鋼管を採用。バネ下重量を軽減し、軽快なフットワークをもたらしている。さらに、クッションユニットは、長時間走行にも安定した減衰能力を維持するド・カルボンタイプ。7段階のイニシャル調整も可能なため、自分の好みや走行条件に応じた最適のチューニングが楽しめる。

対向ピストン型キャリバー・セミメタルパッド

装備フロントダブルディスクブレーキ

これもヤマハが鍛えあげた走りのためのフーチャー。きわめて強く安定した制動力を発揮するのはもちろんのこと、ブレーキまわりの慣性モーメントを低減することによって、そのレスポンス感覚を向上させた。いわばライダーの予測通りの効き味をもたらしている。とともに、その軽量・コンパクト化が、気持ちにしっかりとなじむハンドリング特性の素直さをさらに高めている。

心まで軽快、

16インチフロント/リヤホイール&タイヤ

バネ下重量の軽減、低重心化、そして

無理のないショ

ートホイール

ベース

化など

を側面

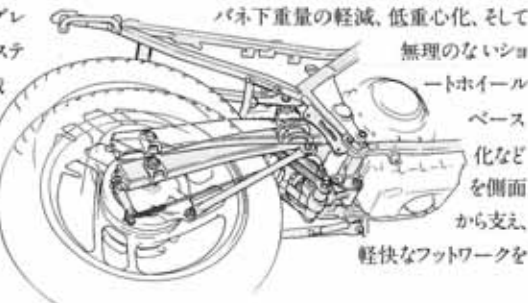
から支え

軽快なフットワークを

もたらすのに一役買っているのが、この16インチホイール。しかも、750mmという低シート高をも実現している。また、タイヤはフロント100/80-16 50S、リヤ120/80-16 60Sのチューブレス。高いグリップ性能によってパワーを確実に路面に伝え、FZ250 フェーザー本来のすぐれた操縦性を、さらにシユアなものにしている。

というわけで、単に軽量・コンパクトだけでなく、一般のインライン4に比べて、それ自身の重心が低く、しかも前方(フロントホイール寄り)にある45°前傾エンジンを中核としながら、FZ250 フェーザーは、その操縦性をより高いレベルに引きあげることができた。繰り返しになるが、より高い操縦性能というのは、エキスパートライダーにして初めて快感が得られるというシビアなテストを指すのではない。誰もが何の不安もなく、よりハイアベレージの走りを満喫できるポテンシャルを備えているということ。つまり、操縦の楽しさをライダーに提供できるだけの基本的な能力を高次

元で身につけているということだ。初めての日から、FZ250 フェーザーは、ライダーの意のまま、ニュートラルにコントロールに、そして、かつてない新しい走りを見せる。



ムを身につけた。

分に吸収するというものだ。
、軽量・高剛性の角型断
。パネ下重量を軽減し、軽
らしている。さらに、クッション
にも安定した減衰能力を
タイプ。7段階のイニシャル
分の好みや走行条件に応
グが楽しめる。

リバー・セミメタルパッド ディスクブレーキ

えあげた走りのためのフィ
めて強く安定した制動力
はもちろんのこと、ブレーキ
ーメントを低減することに
ンス感覚を向上させた。い
通りの効き味をもたらしてい
コンパクト化が、気持ちに
ング特性の素直さをさら

ホイール&タイヤ

の軽減、低重心化、そして
無理のないショ
ートホイール
ベース
化など
を側面
から支え
軽快なフットワークを

もたらすのに一役買っ
ているのが、この16イン
チホイール。しかも、750
mmという低シート高を
も実現している。また、タ
イヤはフロント100/80-16 50S、リヤ120/80-16
60Sのチューブレス。高いグリップ性能によ
ってパワーを確実に路面に伝え、FZ250フェ
ーザー本来のすぐれた操縦性を、さらにシユアな
ものになっている。

というわけで、単に軽量・コンパクトなだけ
でなく、一般のインライン4に比べて、
それ自身の重心が低く、
しかも前方(フロントホイ
ール寄り)にある45°前傾エンジ
ンを中核としながら、FZ250フェ
ーザーは、その操縦性をより高い
レベルに引きあげることができ
た。繰り返しになるが、より高い
操縦性能というのは、エキス
パートライダーにして初めて
快感が得られるというシビア
なテストを指すのではない。
い。誰もが何の不安もなく、
よりハイアベレージの走りを
満喫できるポテンシャルを備えてい
るということ。つまり、操る楽しさをライダー
に提供できるだけの基本的な能力を高い次

GENESIS

ジェネシス「創世紀」。

それは、まったく新しいヤマハ4ストロークモーターサイクルをカタチ造るコンセプトに与えられた名。

PHASE—4

第4章：この不思議な未来造形を、
ハイブリッドシェイプ・コンセプトと呼ぶ

美しさがすべてではない、
ハイブリッドシェイプ・カウル
FZ250フェーザーの、ハイテックで
未来的で、しかもあたたかさを
る思

感じる
識なシェイプ。

マシン・コンセプト。そこから必然
のものとして生まれたモーターサイクルのフォル
ムに対する新しい考え方を、私たちはハイブリッド
(混成)シェイプ・コンセプトと呼ぶ。これを代表す
るのが、カウリングとフェエルタンクカバーを一
体のものとしてとらえた、ハイブリッドシェイプ・カウ
ルだ。ヘッドランプからフラッシュャーランプまでを、

ひとつのスムーズな面で構成した
フラッシュャーフェス
処理。前面投影
面積の縮小に寄
与するコンパクト&ロープロフィール。この斬新
で美しいフォルムは、200km/hにも相
当する走行風を溶びせると
いうシビアな風洞

実験の繰り
返しを経
て、実

その基本は、
もちろんジェネ
シスという名の
C/D値0.29を切る抜群の
実現した。もうひとつの特長
バーが、カウリング一体の
部分からなる3ピース構成で
倒時にも、そのダメージを最
持っているというわけだ。
違和感のないジャストフィッ
ライディングポジション
破格の大容量エアクリーナ
に文字通り一直線に連続す
をエンジン上部に配すること
シェイプ・カウルを構成する
ーは、当然のことながら、エ
ルタンクを内蔵することにな
グリップまわりを実にスリムに
イダーは、ライディングポジ
ンライン4のボリュームを感じ
縦感覚を楽しむことができる

●
ハイブリッドシェイプ・コンセ
プツェーザーの基本となるジ
シン・コンセプトと分かちか
人間にさらに近づくことを追
や美しさやあたたかさは、そ

PHASE

第5章：ハイコリティ
フィーチャーに

カウリング一体式ハロゲン
ッドシェイプ・カウルの一部



ESIS

創世紀」。
バイクをカタチ造るコンセプトに与えられた名。

PHASE—4

第4章：この不思議な未来造形を、
ハイブリッドシェイプ・コンセプトと呼ぶ。

美しさがすべてではない、
ハイブリッドシェイプ・カウル
FZ250フェーザーの、ハイテックで
未来的で、しかもあたたかさを
感じさせ
る不思議なシェイプ。

その基本は、
もちろんジェネ
シスという名の
マシン・コンセプト。そこから必然
のものとして生まれたモーターサイクルのフォル
ムに対する新しい考え方を、私たちはハイブリッド
(混成)シェイプ・コンセプトと呼ぶ。これを代表す
るのが、カウリングとフュエルタンクカバーを一
体のものとしてとらえた、ハイブリッドシェイプ・カウ
ルだ。ヘッドランプからフラッシャーランプまでを、
ひとつのスムーズな面で構成した
フラッシュサーフェス
処理。前面投影
面積の縮小に寄
与するコンパクト&ロープロファイル。この新新
で美しいフォルムは、200km/hにも相
当する走行風を浴びせると
いうシビアな風洞
実験の繰り
返しを経
て、実に

C_DA値0.29を切る抜群のエアロダイナミクスを
実現した。もうひとつの特長は、フュエルタンクカ
バーが、カウリング一体の両サイド部分と上面
部分からなる3ピース構成である点。万一の転
倒時にも、そのダメージを最小限に抑える役割を
持っているというわけだ。

違和感のないジャストフィット・ ライディングポジション

破格の大容量エアクリナーや、各シリンダー
に文字通り一直線に連続する4連キャブレター
をエンジン上部に配することによって、ハイブリッド
シェイプ・カウルを構成するフュエルタンクカバ
ーは、当然のことながら、エアクリナーとフュエ
ルタンクを内蔵することになった。と同時に、ニー
グリップまわりを実にスリムにすることができた。ラ
イダーは、ライディングポジションに関する限り、イ
ンライン4のボリュームを感じずに、より軽快な操
縦感覚を楽しむことができるというわけだ。

●
ハイブリッドシェイプ・コンセプト。それは、FZ250
フェーザーの基本となるジェネシスという名のマ
シン・コンセプトと分かちがたく有機体を構成し、
人間にさらに近づくことを追求する造形。新新さ
や美しさやあたたかさは、その結果なのだ。

PHASE—5

第5章：ハイクオリティにこだわった
フィーチャーについて

カウリング一体式ハロゲンヘッドランプ ハイブリ
ッドシェイプ・カウルの一部として、スムーズなフラ

ッシュサーフェスを施した60/55W
のハロゲンヘッドランプ。美しいレ
ンズカットの異形角型デザインが、
FZ250フェーザーのフロントビュー
を、さらに先鋭的に印象づける。また、
その上方にあしらったPHAZERの
逆文字デカルも新鮮だ。

エアロフェンダー 16インチフロントホイールを包
みこむ引きしまったデザイン。また、アウターチュ
ーブに滑らかに連続するデザイン処理により、エ
アロダイナミクスの向上に大きく役立っている。

フュエルタンクキャップ&リッド フュエルタンクカ
バーのシート寄りにリッドを設け、その中にキー付
のフュエルタンクキャップを備える。これも、エ
アロダイナミクスの向上やより高い安全性の確保を
目指してのことだ。

ビルトオンフラッシャーランプフロントはハイブリ
ッドシェイプ・カウルに、リヤはサイドカバー後端に
それぞれビルトオンした斬新なフラッシャーラン
プ。空力特性のよさは想像の通りだが、それに
加えて、このビルトオンフラッシャーランプは、ボ
ディバンパー的な役目も受け持ち、カウリングな
どを傷つきから守る機能も備えているのだ。
小物入れフュエルタンクカバー上面左側に、ち
よつとした物が入られる便利なユーティリティ
ボックスを用意している。

アルミ製フートレスト 軽量・強靱という機能ばかり
でなく、そのハイクオリティな仕上げにも注目して
欲しい。



電気式タコメーター装備メー

ターパネル ソリッドな感覚のアルミパネル
をベースに、水平ゼロ指針のスピードメー
ター、常用回転域を真上に配した高精度の電気
式タコメーター、水温計そしてウォーニングラン
プ類をシンプルにレイアウト、各情報を瞬時に正確
に視認できる構成だ。ハイブリッドシェイプ・カウル
とともに、もちろんフレームマウント方式、ステアリング
まわりの慣性モーメントを低く抑え、ニュートラルで
軽快なハンドリングをもたらしに寄与している。
ブッシュキャンセルフラッシャースイッチ 軽くひと
押しするだけでフラッシャー作動が解除できる。
リヤブレーキライニング摩耗インジケーター リヤ
ブレーキライニングの摩耗状態がひと目で確認
できる。安心と安全の装備だ。

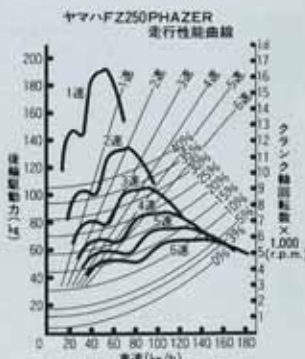
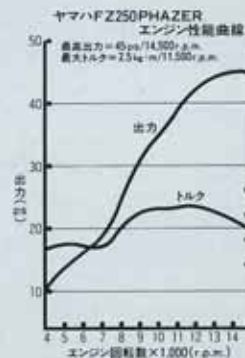
●
マシンとしての機能のトータルバランスを高め、ラ
イダーとマシンの距離をさらに近づけることをテ
ーマとして生まれた、これら数々のフィーチャー。で
も、もっと単純に、マシンを操ること、ひとつの造形
として眺めること、そして所有することの喜びをライ
ダーに約束できるクオリティを身につけているという、
そのことを実感してもらえれば最高だ。

GENESIS
Liquid Cooled DOHC 16valves
SUPER QUARTER

PHAZER
FZ250



FZ250 PHAZER仕様表	
機種コード	1HX
全長/全幅/全高	1950mm/690mm/1060mm
軸間距離	1350mm
シート高/最低地上高	750mm/130mm
乾燥重量	138kg
燃費・定地走行テスト値	51km/l (50km/h)
最小回転半径	2.6m
制動停止距離	14m (50km/h)
エンジン種類	4サイクル・水冷・DOHC・4バルブ
気筒数配列/総排気量	並列4気筒/249cc
内径×行程	68.0mm×34.5mm
圧縮比	12.0:1
最高出力	45ps/14,500r.p.m.
最大トルク	2.5kg-m/11,500r.p.m.
駆動方式	セル式
点火方式	フルトランジスタ
燃料タンク容量	12.0ℓ
エンジンオイル容量	2.7ℓ
潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ
バッテリー容量/型式	12V・10Ah (10Hr)/GM10-3A
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.542 (83/33)
2次減速機構/減速比	チェーン/3.056 (52/17)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式6段
変速比	3.050/2.214/1.777 1.500/1.315/1.173
フレーム形式	鋼管ダブルクレードル
キャスト/トレール	25°45'/80mm
タイヤサイズ 前・後	100/90-16 34S 120/90-16 60S
前・後 制動装置	油圧式ダブルディスク ドラム (リーディングブレーキング)



FZ250

フェーザー

標準現金価格 ¥499,000 (北海道および沖縄を除く)

■シルキーホワイト/レッド ■シルキーホワイト/ブルー



シルキーホワイト/ブルーは1985年6月上旬発売予定です。

ヤマハライディングスクール(YRS)に参加しませんか。

●安全運転の基本や、正しいライディングテクニックを身につけるために、YRSで学んでみませんか。●全3コース。基礎的な技術を確かなものにするオンロードコース、中・高速走行のトレーニングを主体とするサーキットランコース、オフ走行の技術を培うオフロードコースがあります。●国際A級ライダーやヤマハ安全運転推進本部インストラクターが実践的なテクニックや安全の心を楽しく指導します。

●お申込み、お問合せは、YRSのマークのあるお近くのヤマハスポーツ店へ。

新しいバイクの買い方です。簡単な手続きとわずかな現金があれば最長20回までの分割払いでお好みのバイクがすぐ手に入るしくみ。月々の支払い方法もお好み次第。幾通りものコースから自由に選べる便利です。

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

●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・道路・車両・整備などの諸条件によって異なります。
●本仕様は予告なく変更することがあります。●仕様変更などにより、写真や内容が一部実車と異なる場合があります。
●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。

駒沢公園

MOTOR HOUSE

〒158 東京都世田谷区深沢5-4-6
☎706-8331

HAVE A NICE RIDE! ナイスライディングをよろしく。■ヘルメットを正しくかぶりましょう。■点検・整備を忘れずに。■安全のため改造はやめましょう。安全速度で走りましょう。無理な追い越しはやめましょう。カーブではスピードをひかえめに、よく見る、よく見られることに努めましょう。早朝・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。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。

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県静岡市東区2500
TEL.05383-2-1111
8503-100D, ③-011287

YAMAHA