

YAMAHA RZ250R



「R」の名を冠して、さらに独走へ。

RZ250

PURE SPORTS

■Type—2-stroke,
Liquid-Cooled,
twin ■Displace-
ment—247cc
■Y.P.V.S. ■Bore and Stroke—54mm · 54mm ■Compre-
ssion Ratio—6.4:1 ■Maximum Horsepower—43ps /
9,500r.p.m. ■Maximum Torque—3.4kg-m / 8,500r.p.m.
■Transmission—6-speed ■Overall Length—2,095mm
■Overall Width—710mm ■Overall Height—1,170mm ■Dry
Weight—145kg ■Coloring—White, New Yamaha Black





操

センターに位置するタコメーターの針が大きく右に振れると、風景はズーム写真のように流れ始める。次の瞬間、コーナーが顔を覗かせた。両手と両足は、一瞬のスキもなく正確にレバーとペダルを動かす。傾いた世界は息つく暇もなく後ろへ飛ばされ、水冷2ストロークツインは既に、次のコーナーへ向けて瞬発を開始していた。——走ることの楽しさとマシンを操ることの喜びを知ったライダー達へ、この一台を捧げよう。「R」の名を冠して、RZ250R登場。胸のすく加速感、鋭いレスポンス、そして軽快な操縦性をさらに高次元なものへと高めて、ビュアスポーツはここまで進化しました。独創のYFVS（ヤマハ・パワー・バルブ・システム）搭載。クラス最強の43ps/9,500 r.p.m.のパワーと中低速トルクを両立。そしてリヤのニューリンク式モノクロスサスペンション、リアアブルダンパー装備のセミエア式フロントサスと足まわりも万全。その全身が、サーキットから生まれたテクノロジーの結晶、RZ250R。いま、神話への道、ふたたび。

操ることが、快感だ。





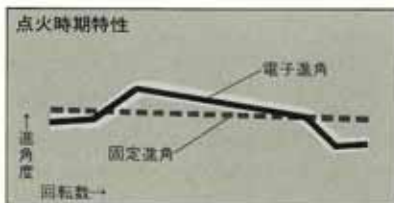


43ps/9,500r.p.m.。この圧倒的なパワーを体感してほしい。



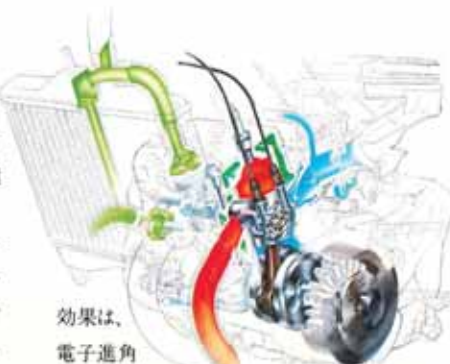
TZゆずりの2ストローク水冷247ccツイン。このパワーユニットを育てたのは、世界のサーキットだ。世界のレースを席巻し続ける市販レーサーTZ250がRZ250Rのルーツ。基本コンポーネントを共有のベースとして開発されたエンジンは、水冷2ストローク・ツイン。ヤマハレーシングテクノロジーの粋を集めて創造されたボア・ストローク54×54mm、247ccのパワーユニットは、ワークスマシンYZRやTZでその効果を証明した独創のシステムY.P.V.S. (ヤマハ・パワー・バルブ・システム)を搭載。しかもマイクロコンピューターを採用し、ワークスマシン同様の電子制御タイプとすることにより、43ps/9,500r.p.m.、あたり174psというハイパワーを達成。高度なレーシング技術の導入によって、圧倒的な瞬発力を発揮します。さらにメンテナンスフリーのC.D.I.点火方式に電子進角システムを組み込み、エンジンの要求点火時期に対する高精度な点火を実現。大型化し吸気効率を高めたエアクリナー、大幅に容量を増やし排気効果・消音効果を向上させた多段膨張タイプ・チャンバ

一型マフラーなどの徹底したピュアスポーツ設計とあいて、中低速トルクを犠牲にすることなく、クラス最高43psのハイパワーを獲得し、同時に燃費をも向上させました。また、ビキニタイプのカウリング、トリプルディスクブレーキ等の装備にもかかわらず145kg(乾燥重量)という軽量化に成功。パワーウェイトレシオにして3.37kg/psという750cc並みの数値を達成しています。一方、43psというエンジンのポテンシャルを維持し、長時間の連続走行にも安定して出力を発揮させるために、新水冷システムを採用。サーモスタット装備の密閉式クーリングシステムでも、このシステムは暖気が早く、オーバーヒートを防止。またラジエーター部分は、冷却性能を確保したうえでシングルコア化し、軽量化・コンパクト化をはかっています。



Y.P.V.S. 中低速トルクを犠牲にせず、43psのピークパワーを達成。レーシングテクノロジーの結晶、Y.P.V.S.。

あのRZ250で2ストロークエンジンの新しいポテンシャルを極めたヤマハが、再び2ストロークテクノロジーの新時代を拓きました。それが市販ロードモデルに初めて搭載されたY.P.V.S. (ヤマハ・パワー・バルブ・システム)。ヤマハが誇る先進の2ストロークエンジン技術とYZR500に代表される最新のレーシングテクノロジーの結晶ともいえる独創のメカニズムです。2ストロークエンジンにおいては、排気タイミングがエンジンの性格を決定的に左右する非常に重要なファクターとなります。たとえば、排気タイミングを早めると高速・高出力エンジンに、そして中低速・高トルクを求めるには排気タイミングを遅らせるといった具合で、両方の特性を満足させる排気タイミングの設定は、非常に困難とされていました。この2ストロークエンジンの構造的難点を、逆に積極的に活用し、高速・高出力と中低速・高トルクの両特性を両立させたのが、Y.P.V.S.。排気ポートに設けられた可変バルブを回転数に応じて変化させ、常に最適な排気タイミングを獲得する、画期的なメカニズムです。具体的には、シリンダーの排気ポート内に「鼓」形の排気バルブを設け、これをエンジンの回転数に応じて回転させることによって、排気タイミングを可変させるというもの。しかもRZ250RのY.P.V.S.は、C.D.I.ユニットから送られるエンジン回転数の信号を、マイクロコンピューター内蔵のコントロールユニットが計測。サーボモーターを制御してバルブをワイヤー駆動するという、ワークスマシンYZR500と共通のメカニズムを採用。ピュアスポーツ・RZ250Rに対して投入された数多いニュー・テクノロジーのなかでも最たるものであり、ヤマハの高度なレーシングテクノロジーのダイレクトなフィードバックといえるでしょう。このY.P.V.S.搭載の



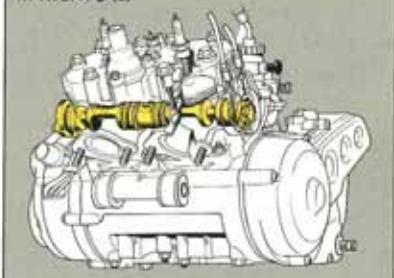
効果は、電子進角

式C.D.I.点火方式、新水冷システムなどとあいて、中低速域のトルクやレスポンスをなんら犠牲にすることなく、43ps/9,500r.p.m.の驚異的パワーと3.4kg-m/8,500r.p.m.の最大トルクを獲得。2ストローク・エン

ジアスト達に会心の笑みを約束するパワーユニットが誕生しました。さらにRZ250RのY.P.V.S.には、スターティング・セッティング・セルフクリーニング機構を採用。イグニッションをONすると可変バルブが自動的に全開状態となり、デコンプの役割を果たし、軽い蹴踏力でキックの実現、始動性の向上に大きく寄与しています。またカーボンを除去するというメンテナンスフリーの機能をもかねそなえています。



Y.P.V.S.のしくみ



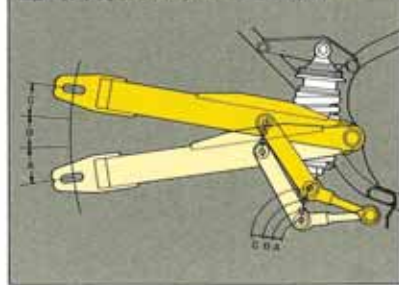
この卓越した足まわりは、ピュアスポーツの走りのために生まれた。



モノサスの先駆者ヤマハがまた、一歩先進のモノサスを生んだ。ニューリンク式モノクロスサスペンション。いかに高性能なパワーユニットを搭載しても、足まわりがそれにみあうものでなければ、ポテンシャルを十分に発揮できません。そこでRZ250Rでは、その圧倒的なパワーと瞬発力を支えるためにニューリンク式モノクロスサスペンションを採用。ライジングレート式モノクロスサスペンションをベースにリンク機構を一新し、大幅な機能アップを実現しました。これはテコの原理の応用によって、ホイールストロークの変化は同じでも、そのストローク位置によってクッションストロークがライジングレートに変化するというもの。これによって通常走行時などでは柔らかく、中間ストローク域では徐々に硬く変化し、ギャップ通過時などの大きいショックに対しては強くダンパーが働くという、理想的なライジングレート特性をもったリヤサスペンションが誕生したのです。しかもこのニューリンク式モノクロスサスペンションは、リンク機構を簡略化、コンパクト化、そして集中化し、大幅な軽量化と重量マスの集中化を達

成。と同時に重心を下げることも成功。サスペンションのライジングレート特性、中間ストローク域での作動特性を比類なく向上させたばかりではなく、操縦性、走行安定性をさらに高次元なものへと高めました。また、クッションユニットにはヤマハ独自の高圧窒素ガス封入式ドカルボンタイプを採用。長時間の連続走行にもオイルのキャビテーション（泡立ち）が少なく、安定した減衰性能、持続力を発揮します。なおリヤクッションユニットのアジャスタブル機構は、右サイドカバー下の操作しやすい位置で調整可能な親切設計です。

ニューリンク式モノクロスサスペンションのしくみ



FRONT SUSPENSION WITH VARIABLE DAMPER

ピュアスポーツの名にふさわしい新機構。バリアブルダンパー装備のセミエア式フロントサスペンション。RZ250Rでは、リヤに採用されたニューリンク式モノクロスサスペンションと対応して、フロントにも独創の新機構を盛り込みました。より剛性を高めた大径のフロントフォークには、ソフトな乗りごこちと腰のあるフィーリングを両立したセミエア式サスペンションを採用。しかも独創のバリアブルダンパーを装備し、フォークのストローク位置に応じて伸び側減衰力を変化させ、乗車フィーリングの向上、沈み込み状態からの立ち上がり時の安定性向上などを実現しました。このバリアブルダンパーは、バネ特性と対応して伸び側減衰力を変化させるため、シリンダーコンプリートと2重管とし、外側のパイプに数箇所オリフィス通路（ダンパーオイル流路穴）を設けたもの。フロントフォークがボトムの状態から伸びる時のストローク位置によって、オリフィスの通路が変化して減衰力を変化させるという、画期的なシステムです。このバリアブルダンパーの装備は、セミエア式のサスペンションとあいまってさらに乗車フィーリングを向上。と同時に、減衰力不足によって起こりがちなフォークの過大な動きを抑制し、コーナー立ち上がり時などの安定性向上にも大きな威力を発揮。ピュアスポーツの走りを支える、革新のフロントサスペンションが実現したのです。



ピュアスポーツの名に

- ① コンピューターを用いて設計された、ロードレサーを思わせる高張力鋼管ワイドタイプ・ダブルクレードルフレーム。軽量で剛性に富み、しかも強靱。その高出力を誇るエンジンと抜群の相性を示します。
- ② 大径のフロントフォークには、セミエア式サスペンションに加え、独創のバリアブルダンパーを装備。乗車感、コーナー立ち上がり時の安定性を比類なく向上させました。
- ③ リヤには、シンプルかつ軽量のニューリンク式モノクロスサスペンションを採用しています。
- ④ 最高出力43ps/9,500r.p.m.。最大トルク3.4kg-m/8,500r.p.m.。独創のY.P.V.S.を搭載した2ストローク水冷247ccツイン。エンジンマウントは、コンピューター解析によって生まれたオーソゴナルマウント方式を採用。不快な振動の大幅な軽減に成功し、快適な走行フィーリングをライダーにもたしました。
- ⑤ フロントには、スロットッド・ディスクブレーキをダブルで装備。キャストホイールにダイレクトマウントされたスロットッド・ディスクプレートは、セミメタルパッドの採用とあいまって、あらゆる走行条件下で安定した制動力を発揮。ストッピングパワーは十分に強力です。
- ⑥ デザインも新鮮なニューイタリックデザインのキャストホイール。偏平タイヤの採用に対応してリム幅をひろげながら、大幅な軽量化にも成功。バネ下重量の軽減、そして動力特性の向上をはかりました。
- ⑦ コントローラブルで制動フィーリングの良い対向ピストンキャリパー採用のスロットッド・ディスクブレーキを、リヤに装備しました。



に生まれた。

SUSPENSION

DAMPER

ふさわしい新機構。バリアブルエアフロントサスペンション。採用されたニューリンク式に対応して、フロントにも独自の剛性を高めた大径のフロントフォークに加え、独自のバリアブルダンパーを装備。乗車感、コーナー立ち上がり時の安定性を比類なく向上させました。

③ リヤには、シンプルかつ軽量なニューリンク式モノクロスサスペンションを採用しています。

④ 最高出力43ps/9,500r.p.m.、最大トルク3.4kg-m/8,500r.p.m.、独自のY.P.V.S.を搭載した2ストローク水冷247ccツイン。エンジンマウントは、コンピューター解析によって生まれたオーソゴナルマウント方式を採用。不快な振動の大幅な軽減に成功し、快適な走行フィーリングをライダーにもたらしました。

⑤ フロントには、スロットッド・ディスクブレーキをダブルで装備。キャストホイールにダイレクトマウントされたスロットッド・ディスクプレートは、セミメタルパッドの採用とあいまって、あらゆる走行条件下で安定した制動力を発揮。ストップピングパワーは十分に強力です。

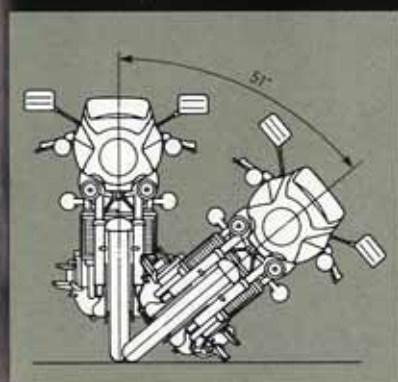
⑥ デザインも新鮮なニューイタリックデザインのキャストホイール。偏平タイヤの採用に対応してリム幅をひろげながら、大幅な軽量化にも成功。バネ下重量の軽減、そして動力特性の向上をはかりました。

⑦ コントロールで制動フィーリングの良い対向ピストンキャリパー採用のスロットッド・ディスクブレーキをリヤに装備しました。



ピュアスポーツの名にふさわしい装備の数々を、あなた自身の眼で確認してほしい。

- ① コンピューターを用いて設計された、ロードレーサーを思わせる高張力鋼管ワイドタイプ・ダブルクレードルフレーム。軽量で剛性に富み、しかも強靱。その高出力を誇るエンジンと抜群の相性を示します。
- ② 大径のフロントフォークには、セミエア式サスペンションに加え、独自のバリアブルダンパーを装備。乗車感、コーナー立ち上がり時の安定性を比類なく向上させました。
- ③ リヤには、シンプルかつ軽量なニューリンク式モノクロスサスペンションを採用しています。
- ④ 最高出力43ps/9,500r.p.m.、最大トルク3.4kg-m/8,500r.p.m.、独自のY.P.V.S.を搭載した2ストローク水冷247ccツイン。エンジンマウントは、コンピューター解析によって生まれたオーソゴナルマウント方式を採用。不快な振動の大幅な軽減に成功し、快適な走行フィーリングをライダーにもたらしました。
- ⑤ フロントには、スロットッド・ディスクブレーキをダブルで装備。キャストホイールにダイレクトマウントされたスロットッド・ディスクプレートは、セミメタルパッドの採用とあいまって、あらゆる走行条件下で安定した制動力を発揮。ストップピングパワーは十分に強力です。
- ⑥ デザインも新鮮なニューイタリックデザインのキャストホイール。偏平タイヤの採用に対応してリム幅をひろげながら、大幅な軽量化にも成功。バネ下重量の軽減、そして動力特性の向上をはかりました。
- ⑦ コントロールで制動フィーリングの良い対向ピストンキャリパー採用のスロットッド・ディスクブレーキをリヤに装備しました。



⑧ ピュアスポーツの真骨頂ともいえる51°のバンク角。タイトなコーナーが続くワインディングロードでも

ライダーの意のままにトレースラインを描きます。

⑨ ニューグリップしやすい形状でレーシーなポジションを生むフェイェルタンク。容量も20ℓとゆとりたっぷり。

⑩ レーシーなセンタータコメーターのレイアウトを採用した3速メーター。

⑪ 43psというピークパワーを有効に引き出し、ピュアスポーツの走りをもたらすクロスレシオ6速ミッション。

⑫ 吸気効率とともに消音効果を高めたエアクリナー。

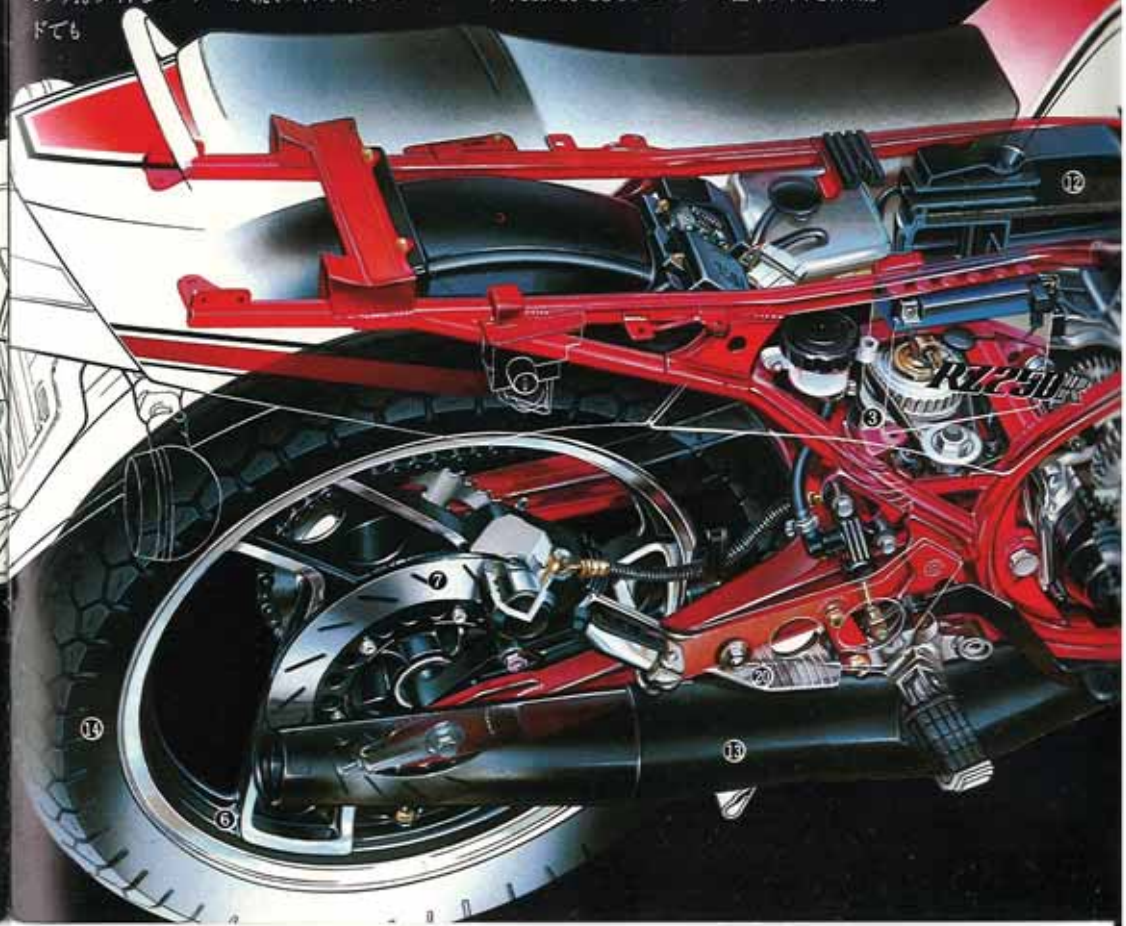
⑬ 脈動効果の高いレーシングチャンバー型マフラーを採用。心地よい排気音を実現しました。

⑭ 路面を確実に捉え、走行安定性、コーナリング性、ブレーキング性能などを向上。フロント90/90-18、リヤ110/80-18のチューブレス偏平タイヤを採用。

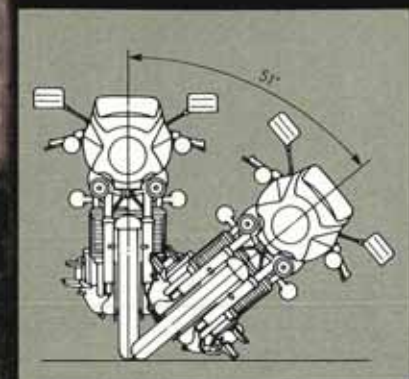


⑮ 大きく操作性のよい、負担を減らすメカニカルなデザインも魅力。

⑯ 万が一1球が断線しても残りの1球



ふさわしい装備の数々を、あなた自身の眼で確認してほしい。



8 ピュアスポーツの真骨頂ともいえる51°のバンク角。タイトなコーナーが続くワインディングロードでも

ライダーの意のままにトレースラインを描きます。

9 ニーグリップしやすい形状でレーシーなポジションを生むフルタンク。容量も20ℓとゆとりたっぷり。

10 レーシーなセンタータコメーターのレイアウトを採用した3連メーター。

11 43psというピークパワーを有効に引き出し、ピュアスポーツの走りをもたらすクロスレシオ6速ミッション。

12 吸気効率とともに消音効果を高めたエアクリナー。

13 駆動効果の高いレーシングチャンバー型マフラーを採用。心地よい排気音を実現しました。

14 路面を確実に捉え、走行安定性、コーナリング性、ブレーキング性能などを向上。フロント90/90-18、リヤ110/80-18のチューブレス扁平タイヤを採用。



15 大きく操作性のよい負圧燃料コック。レーシーでメカニカルなデザインも魅力です。

16 万-1球が断線しても残りの1球

が点灯している2球式大型テールランプ。

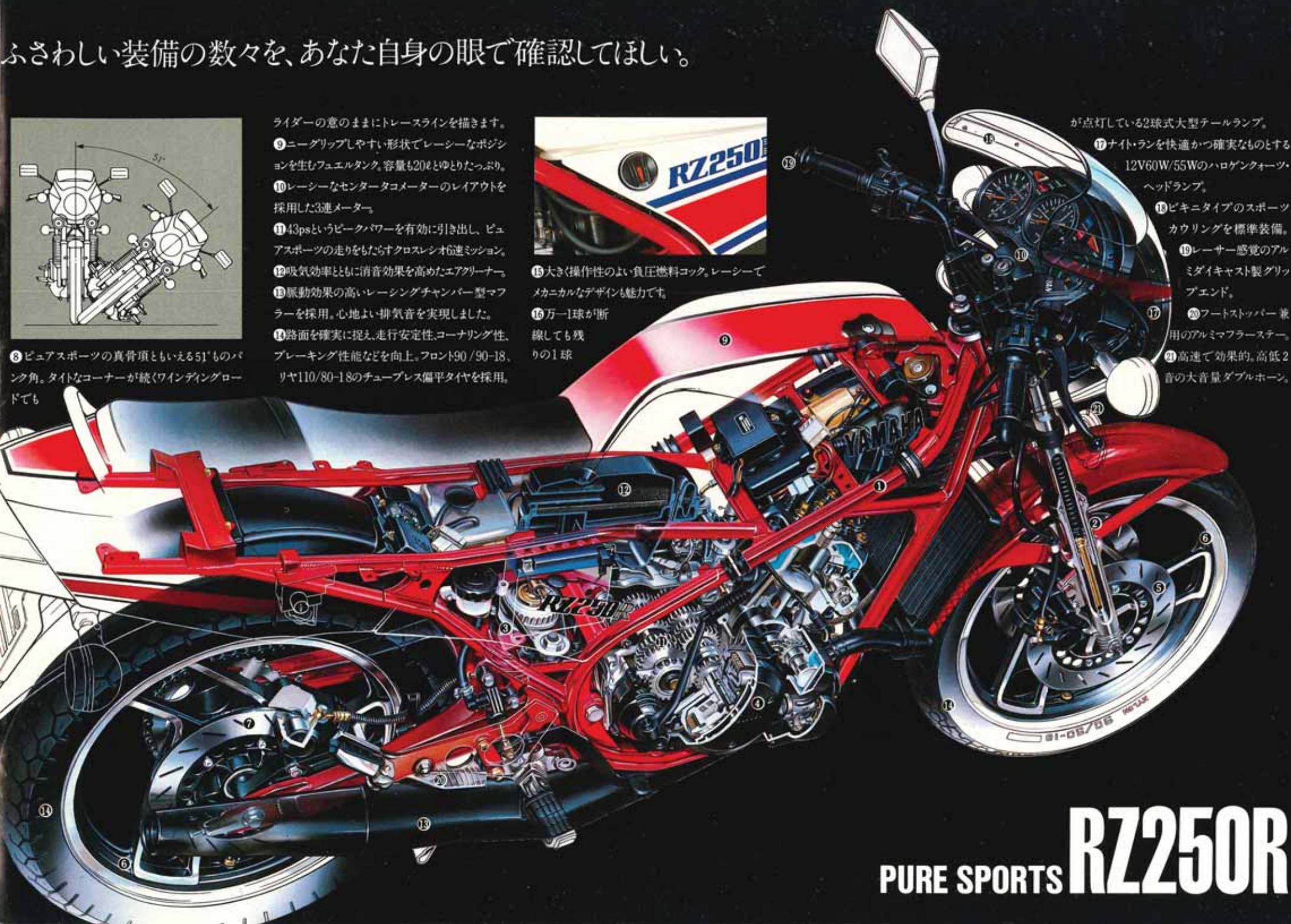
17 ナイト・ランを快適かつ確実なものとする12V60W/55Wのハロゲンフォーツ・ヘッドランプ。

18 ビキニタイプのスポーツカウリングを標準装備。

19 レーサー感覚のアルミダイキャスト製グリップエンド。

20 フートストップバー兼用のアルミマフラスター。

21 高速で効果的。高低2音の大音量ダブルホーン。



PURE SPORTS **RZ250R**

RZ250R

- 標準現金価格 ¥399,000 (北海道および沖縄を除く)
- ホワイト
- ニューヤマハブラック



710
(全幅)



(単位:mm)

1,385 (軸間距離)
2,095 (全長)



1,170
(全高)



165 (最低地上高)

790
(シート高)

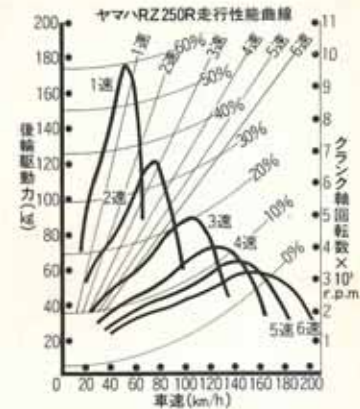
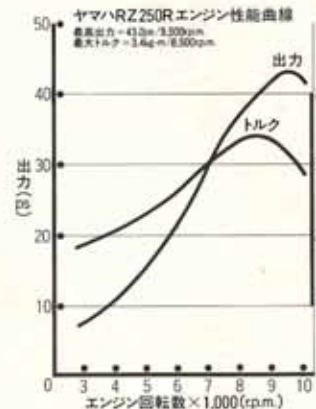


専用オプション ●タンクバック ●シートカバー ●エンジンガード

仕様諸元	
機種コード	29L
全長/全幅/全高	2,095mm/710mm/1,170mm
軸間距離	1,385mm
シート高/最低地上高	790mm/165mm
乾燥重量	145kg
燃費・定地走行テスト値	40km/ℓ (50km/h)
最小回転半径	2,500mm
制動停止距離	13.5m (50km/h)
エンジン種類	水冷・2サイクル・ピストンリードバルブ
気筒数配列/総排気量	2気筒/247cc
内径/行程	54mm×54mm
圧縮比	6.4:1
最高出力	43ps/9,500r.p.m.
最大トルク	3.4kg-m/8,500r.p.m.

※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。

始動方式	キック式
点火方式	C.D.I.
燃料タンク容量	20.0ℓ
オイル容量	1.6ℓ
潤滑方式	分離給油
バッテリー容量/型式	12V-5.5Ah/12N5.5-3B
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.869 (66/23)
2次減速機構/減速比	チェーン/2.500 (40/16)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式5段
変速比	2.571/1.777/1.318/1.083/0.961/0.888
フレーム形式	鋼管ダブルクレードル
キャスト/トレール	26°30'/99mm
タイヤサイズ・前/後	90/90-18 51S / 110/80-18 58S
制動装置・前/後	油圧式ダブルディスクブレーキ/油圧式ディスクブレーキ



新しいバイクの買い方です。簡単な手続きとわずかな頭金があれば最長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さです。

手続きが簡単
支払いがらく
ヤマハ
らくらくクレジット

- 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。
- ヘルメットを正しくお取り扱いください。●点検・整備を忘れずに。
- 自賠責保険に加入しましょう。
- 走行後のマフラーに熱れないように注意しましょう。
- 安全のため改造はやりましょう。

モーターショップトム
代表者 奥沢 務
東京都世田谷区弦巻3-11-16
TEL 03 (426) 5895

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県静岡市新貝2500
TEL 05383 (2) 1111
8310-500/8-011017