

YAMAHA

2サイクルスポーツ

PURE SPORTS

RZ250RR

83全日本ロードレース500チャンピオン 平忠厚



この写真は、プロフェッショナルライダーのサーキット走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。

最高出力45ps/9,500rpm、電子制御Y.P.V.S.、フレームマウント式ハーフフェアリング、Hグレードタイプチューブレスタイヤ、パワージェット付キャブレター、〈RR:ダブルアル〉は、スバルタンをさわめたスベックで包まれて登場。83ワールドチャンピオン・マシンTZで鍛えた最先端テクノロジーと、走ることを純粋なスポーツにとらえる精神を秘めて、いまた、RZの挑戦が始まった。

PURE SPORTS

RZ250RR

いまた、RZの挑戦が始まった。



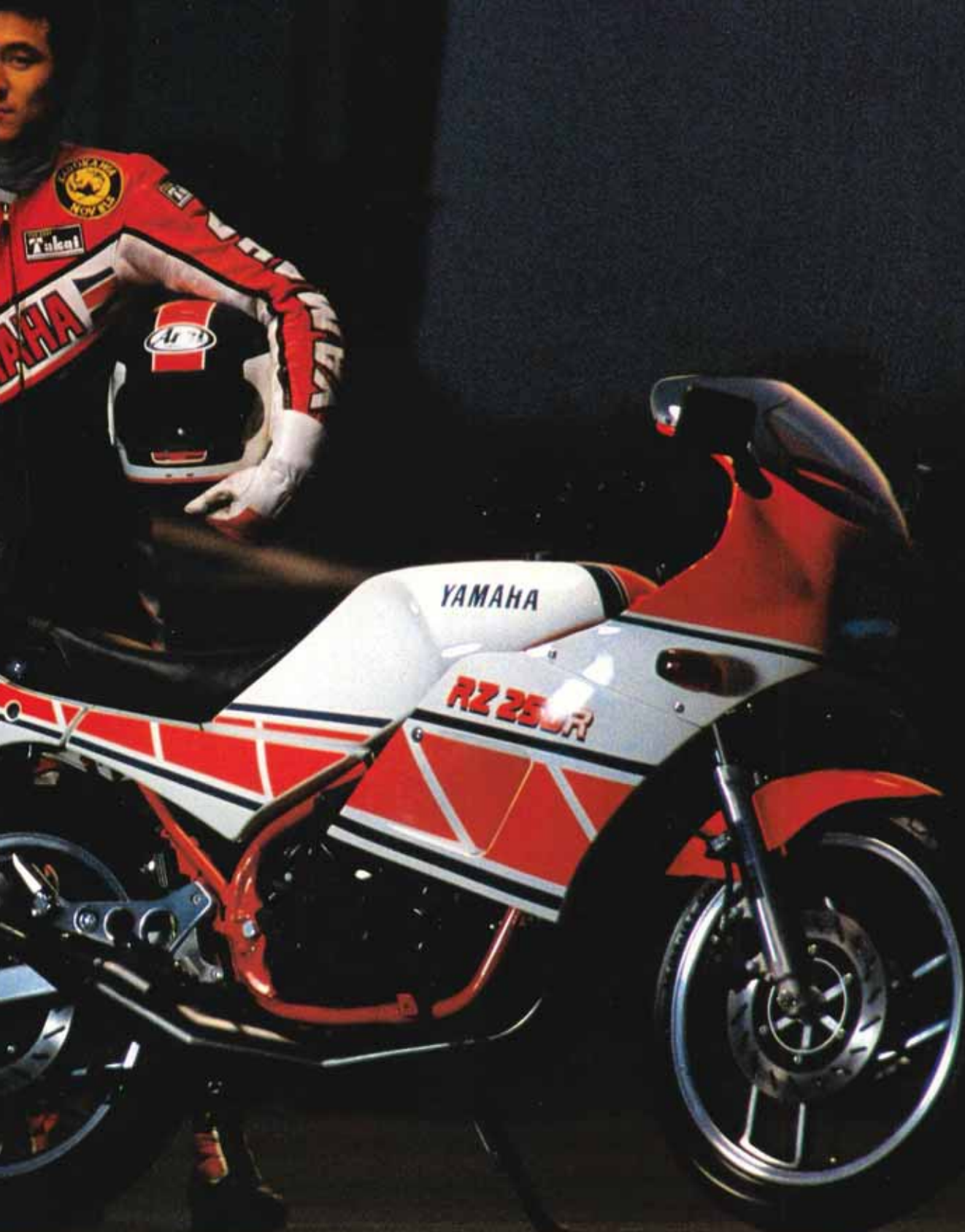
いままた、RZの挑戦が始まった。



最高出力45ps/9,500rpm、電子制御 Y.P.V.S.、フレームマウント式ハーブフェアリング、Hグレードタイプチューブレスタイヤ、パワージェット付キャブレター、〈RR:ダブルアール〉は、スバルタンをきわめたスペックで包まれて登場。'83ワールドチャンピオン・マシンTZで鍛えた最先端テクノロジーと、走ることを純粋なスポーツととらえる精神を秘めて、いままた、RZの挑戦が始まった。

PURE SPORTS

RZ250R



スローイン、ファーストアウトはコーナーの原則だ。
そのとき、なによりも欲しいのは鋭いレスポンスと
低速、高速を問わない強大なトルクだ。

ヤマハ独創のY.P.V.S.搭載。 その瞬発力は、まさに圧倒的だ。

高性能2ストロークエンジンの魅力は、なんといってもあの圧倒的な瞬発力。さらに、この瞬発力を失わずに低速から高速域までオールレンジで力強いトルクを発揮すれば理想的だといえます。〈RR〉の水冷2ストローク・ツインは、このエンジニアたちの夢を実現した独創のY.P.V.S. (ヤマハ・パワー・バルブ・システム) を搭載。新設計燃焼室をはじめ、吸排気系に高度なチューンを施し、45ps/9,500rpmのハイパワーを発揮。ヤマハ2ストローク・テクノロジーの結晶である圧倒的な瞬発力とともに、〈RR〉をビュースポーツの新領域へと進化させたのです。

Y.P.V.S.

すべての回転域を制した。ヤマハ・レーシングテクノロジーの結晶、電子制御Y.P.V.S.。2ストロークエンジンは、排気タイミングを早めると高回転・高出力エンジンに、遅らせると中低速・高トルク型のエンジンになります。従来、極めて困難とされていたふたつの出力特性を両立させ、逆にこの特性を積極的に活用したのがY.P.V.S. (ヤマハ・パワー・バルブ・システム)。排気ポートに可変バルブを設け回転数に応じて排気タイミングを変化させる画期的なシステムです。しかもマイコン内蔵のコントロールユニットが電氣的にバルブ開度を算出し駆動させる

ワークスレーサーYZRで実証済みのメカニズムを採用。エンジン回転数に対し常に理想的な排気タイミングを確保。中低速トルクを犠牲にすることなく、どの回転数からでも圧倒的なパワーを発揮します。また〈RR〉のY.P.V.S.にはスターティング&セルフクリーニング機構を装備。イグニッションをONにすると可変バルブが全開状態になり、始動性を容易にさせます。

Y.P.V.S.出力特性

エンジン回転数

出力



POWER JET

パワージェット装備で常に理想的の空燃比を実現。VM強制開閉式キャブレター。

レーサーTZからのダイレクトドバックのひとつ。高出めにキャブレターを高セッティングするとど

そこでセッティングを中低速域に合わせ、高回転で発生する混合気の希薄化をパワー

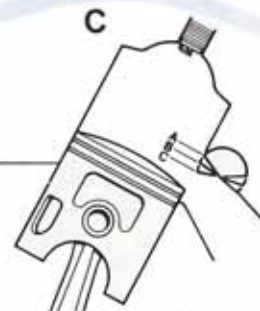
ジェットはフロントチャンバーから燃料を直接キャブレターの吸入側に吸い込ませる構造で、どの回転数にあってもエンジンが要求する最適な空燃比を実現させました。この結果、ハイパワーと全回

Y.P.V.S.

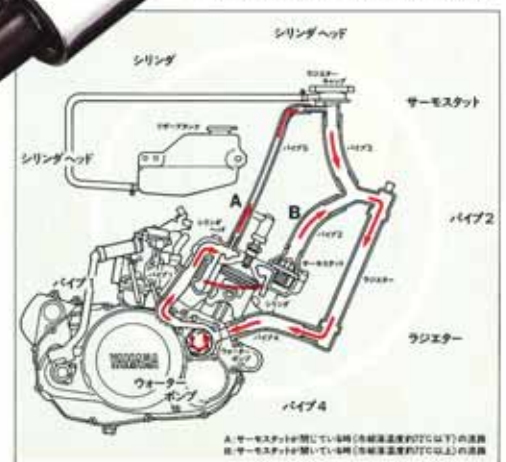
A

B

C



転域でのスロットル・レスポンスの向上に大きく貢献しました。
高速遅角型・電子遅角式CDI点火方式▶エンジン回転数に応じて点火時期を高精度にコントロール。Y.P.V.S.やパワージェット装備のキャブレターとの相乗効果で、ピックアップがよく、頭打ちのない回転の伸びと燃費の向上を達成しました。
別体サイレンサー・エキスパンションチャンバー▶エンジンの性能に決定的な影響を及ぼすエキゾーストチャンバーも新設計。脈動効果を高め、排気効率を格段に向上させました。
高効率、水冷システム▶いち早く2ストロークエンジンの水冷化を実現し、高い信頼性を誇ります。〈RR〉はアルミ製ルコアラジエーター、毎分30ℓもの吐出量をもつウォーターポンプ、ワックスタイプのサーモスタットなどを採用。





加速時には荷重はフロントからリヤに移動する。
後輪は十分なトラクションを発揮しなくてはならない。
さらに、すぐれたスタビリティも絶対に必要だ。

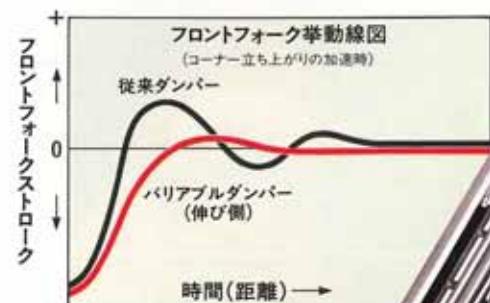
Hグレードタイヤ、対向ピストン型キャリパー採用。 〈RR〉の脚は、世界のサーキットで鍛え抜かれた。

足まわりは、(1)減衰力が安定している(2)姿勢変化が少ない(3)フリクションロスが少ない、という3つの要素を高次元で成立させることが重要。ヤマハは卓越の前後サスペンションでこのテーマに挑むとともに、タイヤ、ブレーキもHグレードにチューンアップ。走る、曲がる、止まる、すべての領域でエンジンのハイパワーにふさわしいポテンシャルを〈RR〉の全身に与えました。

VARIABLE DAMPER FRONT SUS.

操縦フィーリングを飛躍的に向上

させたバリアブルダンパー装備のフロントサスペンション。たとえば、コーナーからの立ち上がり。サスペンションは沈み込



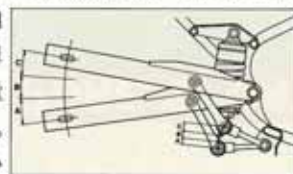
んだ状態からエンジンの強烈なピックアップを受ける。フロントフォークは減衰力不足を起こして伸びきり、マシンの姿勢変化を過大なものにしてしまいがちになる——こうした問題に対するヤマハの回答がセミエア式フロントフォ

ークに装備したバリアブルダンパーです。その画期的なメカニズムは、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、フォークの過大な動きを抑制。走行安定性を格段に向上させました。また、フロントフォーク内の摺動部にはDuメタルを採用。フリクションロスを低減し作動性を向上させました。

NEW LINK TYPE MONOCROSS SUS.

シンプルで理想的なクッション特性を実現。
ニューリンク式モノクロスサスペンション。

その登場期には世界のサーキットでライバルを震撼させ、それ以後も常にモノサステクノロジーのリーダーシップを取り続けてきたモノクロスサスペンション。〈RR〉には高出力のパワーユニットに対応して、テコの原理を応用してクッション特性をライジングレートに変化させるニューリンク式モノクロスを搭載。通常走行では柔らかく、中間ストローク域では徐々に硬く変化し、ギャップ通過時やコーナーで大きなGを受けた場合には強く減衰力が働きます。この理想的なクッション特性によってトラクションや路面への追従性が増し、操縦性、走行安定性をいっそう高次元なものへと高めました。そして構造はヤマハ独自のシンプルなリンク機構で大幅な軽量化と重量マスの集中化を達成。同時に、マシンの重心



OPPOSED PISTON CALIPER

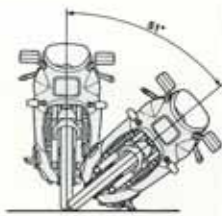
強力なストッピングパワーを生み出す、
対向ピストン型キャリパー・トリプルディスクブレーキ。

位置を下げることに成功しています。また、クッションユニットは高圧窒素ガス封入式ド・カルボンタイプ。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。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ができる親切設計です。軽量で高い剛性をもつスイングアームは後端まで角パイプとし、チェーン張りなどのメンテナンスを容易にしています。
卓越したロードホールディングを発揮する
高品質なHグレードタイプ・チューブレスタイヤ。
〈RR〉はサスペンション同様、タイヤにも高いパフォーマンスを



〈RR〉はブレーキシステムも強力。前輪にダブル、後輪にシングルで装備したトリプルディスクブレーキはセミメタルパッド採用の対向ピストン型キャリパーです。右手の握力、右足の踏力に比例したコントロールでタッチのよいブレーキフィーリングは、まさにTZゆずりです。また、キャストホイールにダイレクトにマウントされたディスクは、軽量化に加え、ディスクとパッド間の異物を除去する役目を果たすスロットタイプです。

大きなバンク角は
ピュアスポーツの条件のひとつ。
(RR)の最大バンク角は51度。



ストレートでも、コーナリング中でも
マシンのほんのかすかな動きが感知できる。
本当にいいマシンは、必ずそうだ。

すべてのメカニズムは ピュアな走りのためにある。

モーターサイクルの世界では、よく「人車一体が最高」といいます。まさにそのとおり。ライダーの感性とマシンの動きが完全にシンクロするスポーツそのものの走り。それがヤマハが追求するピュアスポーツの極致です。〈RR〉はフレームやフェアリング、ライディングポジションなどすべてをヒューマンスケールで開発。マシンを乗りこなし、「操縦ことが快感」となるための設計です。



WIDE TYPE DOUBLE CRADLE FRAME

ピュアスポーツの鮮烈な
走りを支える軽量・高剛
性ワイドタイプ・ダブルクレードルフレーム。

運動性能を決定する重要な基本パーツであるフレーム。〈RR〉のフレームは、TZの豊富なノウハウとコンピューター解析による高張力鋼管ワイドタイプ・ダブルクレードルです。極めて軽量なうえ、剛性に富み、強靱。優れたバランス感覚を誇ります。また、エンジンマウントには、ヤマハ独自のオーソゴナル方式を採用。さらに、

エンジンとフレームの間にはテンションロッドを装着。不快な振動を効果的に軽減しライダーに快適な走行フィーリングをもたらし、マシンそのものに対する影響をも大幅に低減させています。

HALF FAIRING

エアロダイナミクスの追求から生れた
フレームマウント式ハーフフェアリング。

〈RR〉は、風洞実験によって徹底的にエアロダイナミクスが追求されたハーフフェアリングを装着。空気抵抗係数(C_D)、揚力係数(C_L)を大幅に減少しました。その優れたライダープロテクション

効果と合

せて高速走行での並はずれた安定性を実現しています。



さらに、メーターパネル、ヘッドライトとともにフレームにマウントしたことによってステアリング荷重を減らし、コーナリング操安性、外乱収束性、低速でのとりまわしなども向上しました。フェアリングと一体のハロゲンヘッドライト▶大光量12V・60/55Wの角型ハロゲンヘッドライトを採用しています。機能に徹した精悍なメーター類▶センターに新採用の電気式タコメーター、そしてスピードメーターと水温計を見やすく配置。YZRやTZと同じ手法を用いたフレームマウント方式です。アルミ鍛造セパレートハンドル▶レーサータイプのグリップエンドをもつハンドルです。スイッチ類はニューデザインで、レイアウトから大きさを、走行中の確実な操作性が追求されました。大容量20ℓのフューエルタンク▶ニードグリップしやすいくレーシーなポジションがとれる形状。容量もゆとりたっぷりです。

アルミスクビライザー

▶フロントフォークのねじれ剛性を向上。

ニューイタリック・キャスト

ホイール▶バネ下重量を軽減し、操安性に大きく貢献。

機能美が光る新設計フートレスト

▶フートレスト、フートストッパー兼用の



アルミマフラスター、そして小型化されたブレーキペダルなど、すべてが走りの機能に徹した形状です。



走る。ただそれだけでスポーツになりえるモーターサイクルは、そう多くはない。メカニズムや、スタイルや、スペックだけでは、とても到達できない、もっと精神的な“何か”がそこに必要だからだ。〈RR〉に跨り、シールドを降し、スロットルを軽くあおってやる。CONCENTRATION。心が最初のコーナーへと駆り立てられる。この水冷2ストローク・ツインは、スポーツの空気を呼吸している。

PURE SPORTS

RZ250RR



この写真は、プロフェッショナルライダーのサーキット走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。

RZ250RR

●標準現金価格 ¥439,000(北海道および沖縄を除く)

●ホワイト/チャビリーレッド

●シルキーホワイト/フレンチブルー



(単位:mm)

1,385(軸間距離)
2,095(全長)

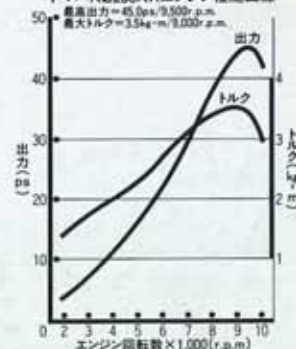
1,180
(全高)

790
(シート高)

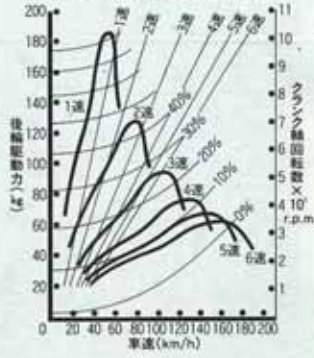
165(最低地上高)

RZ250RR仕様諸元	
機種コード	51L
全長・全幅・全高	2,095mm/670mm/1,180mm
軸間距離	1,385mm
シート高/最低地上高	790mm/165mm
乾重量	147kg
燃費・定地走行テスト値	42km/l (50km/h)
最小回転半径	2.7m
制動停止距離	13.5m (50km/h)
エンジン種類	2サイクル・水冷・ピストンリードバルブ
気筒数/総排気量	2気筒/247cc
内径×行程	54mm×54mm
圧縮比	6.4:1
最高出力	45ps/9,500rpm
最大トルク	3.5kg-m/9,000rpm
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	1.5ℓ
潤滑方式	分離給油
バッテリー容量/型式	12V・5.5Ah/12N5-3B
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.869(56/23)
2次減速機構/減速比	チェーン/2.562(41/16)
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 51H 110/80-18 58H
制動装置・前	油圧式ダブルディスクブレーキ
制動装置・後	油圧式ディスクブレーキ

ヤマハRZ250RRエンジン性能曲線



ヤマハRZ250RR走行性能曲線



●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。



RZ250RR専用オプション
①アンダーカウル(レッド、ブルー) ¥18,000
②シートカウル(レッド、ブルー) ¥15,000



③タンクバッグ(ホワイト) ¥19,000



④サブキャリア ¥4,500 (シートバックとの併用設置はできません)

ヤマハライディングスクール セーフティライディングのために、確かなテクニックの習得に、ヤマハライディングスクール(YRS)に参加しませんか。●筑波サーキット、袋井ヤマハコースでの中・高速走行トレーニングが確かな技術を培うYRSサーキットランコース。●オフロード走行によって安全運転の基礎を養うYRSオフロードコース。

●教習所等で日常に即した技能を身につけるミニYRS。お申込み・お問合せは、各販売店もしくはヤマハ発動機株式会社・ヤマハ安全運転推進本部・YRS係 〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.(05383)2-1111

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。幾通りのコースから自由に選べる便利さです。

手続がかんたん
支払いがらく
ヤマハ
5%クレジット

モーターショップ トム

〒154 東京都世田谷区駒沢 2-11-5
246店 TEL03(418)2560
〒154 東京都世田谷区弦巻 3-11-16
弦巻店 TEL03(426)5899

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
TEL.(05383)2-1111
YAMAHA
8403-100②-011016

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。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。
●点検・整備を忘れず。無理な追い越しはやめましょう。よく見る、よく聞けることに努めましょう。
●安全のため改造はやめましょう。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。