

YAMAHA

2サイクルスポーツ PURE SPORTS

RZ250R·RZ250R^R



素直な気持ちで、いつも原点を見つめていたい。
2ストローク・クォーター・ピュアスポーツRZ250RR。
そして、シンプルイズムRZ250R。



「TZ」という名前には、はっきりとした輪郭を持つひとつのイメージがある。それは、ヤマハの2ストローク・テクノロジー、シャシー・テクノロジーのすべてを注ぎこんだ、勝つためのレーシングマシンとしての存在だ。レーサーの心の動き、からだの動きにぴたりとついていける力を持っているからこそ勝てるのだ、という見方も、だからこそ市販モデルへフィードバックすべき新テクノロジーも生まれるのだ、という見方もできるのだ。

同じように「RZ」という名前にも、明快なイメージがある。それは、RZが、レーシングマシンのノウハウを基本とすることから生まれた市販モデルのバイオニアであるという点だ。レーシングマシンとは、無論TZ。では、RZは、「公道を走れるTZ」として開発されたのか、というそうではない。どうしたら、ライダーの意志に忠実にパワーを発揮し、路面をグリップし、路面に追従し、瞬時にスピードを落とし、そして鋭く立ち上がることができるか、を追求することがRZのすべてだった。そのRZにとって最も有効だったのが、TZで培われたフィロソフィーとテクノロジーだったということだ。そして、2ストローク・ピュアスポーツとして生を受けたRZは、多くのスポーツ志向ライダーの共感を集めながら、最高出力45ps/9,500rpm、電子制御Y.P.V.S.、ニューリンク式モノクロスサスペンションなど高度なテクノロジーに、ハーフフェアリングをまとったRZ250RRへと進化した。

そのRZに、いまRZ250R登場。RRパフォーマンスそのままに、シンプルさに徹したこのマシンは、RZのもうひとつのテイスト。モーターサイクルの原点を見つめ、ピュア・スポーツを愛し続けるライダー達に、ヤマハから2つの解答。



パワーが気持ちについてくる。
人間とマシンの距離を縮めてくれるのは、
表現力を持ったRZの感性。



RZライダーぐらになると、パワーユニットの価値を、パワーだけでうんぬんするようなことはないだろう。自分の気持ちにどれだけ遅れずについてくるか、あるいは、パワーユニットの位置がフットワークにいかに関与しているか、そういったことを、理屈ではなく肌で感じることができるとは違いない。肌で感じるといえば、何よりもまず、2ストロークエンジンの持つテイ

ストに惚れこんでしまった人種が、RZライダーなのだ。こう見てくると、RZの2ストロークエンジンにとって最も重要なのは、

味わい深いということになる。ライダーと以心伝心、その気持ちを正確にすばやく読みとり、パワーとして表現することができるかどうかに、すべてがかかっているのだ。ヤマハは、RZ250R/RRにこうした感性と表現力を与えるために、持てる2ストロークテクノロジーのすべてを注ぎこんだ。2ストロークエンジンは、もともとほじけるような瞬発力を特長とする。しかし全域にわたってこのクイックさを維持する

ことは難しい。そこで、RZ250R/RRは、GPマシンYZR500で磨きあげた電子制御による排気タイミングコントロールシステムY.P.V.S. (ヤマハ・パワー・バルブ・システム) を搭載。排気ポートに可変バルブを設け、エンジン回転数に応じて排気タイミングを制御するというものだ。これにより、高速・高出力型と低中速・高トルク型の2つのエンジン特性を併わせ持った、ワイドレンジ2ストロークエンジンが実現。しかも、全域にわたって混合気流量をつねに最適レベルに保つパワー

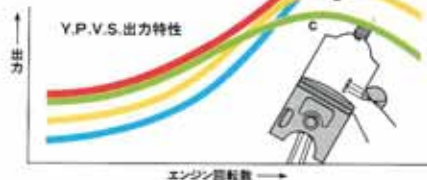
レスポンスの開閉式キャブレター、高速遅角型・電子進角式CDI点火、吸気効率の高い大型エアクリナーや吸気バランスパイプ、パワーを高める排気効率と消音効果にすぐれた多段膨張タイプ・チャンバー型マフラー、サーモスタットを装備してパワーの安定化と使いやすさを促す水冷システムなど、多岐にわたるパフォーマンスアップのための手法を採用。最高出力45ps/9,500rpmに代表されるハイパワーを、全域でのクイックレスポンスとともに、ライダーの意のままに発揮する能力を手中にした。RZ250R/RRの2ストロークエンジン、それはピュアスポーツを語る原点だ。

流量をつねに最適レベルに保つパワー

ジェットを装備した、よいVM型強制キャブレター、

Y.P.V.S. (ヤマハ・パワー・バルブ・システム)

C.D.I.ユニットからのエンジン回転数信号を、マイコン内蔵のコントロールユニットが検知。排気ポートに設けたつづみ型のパワーバルブを、最適の排気タイミングが得られるように、サーボモーターによりワイヤー駆動する。全域にわたり、2ストローク特有の鋭い瞬発力をビッグトルクとともに発揮させる先進のシステムだ。また、イグニッションをONにするとパワーバルブが全開状態となって始動性を高めると同時に、そのたびごとにカーボンを除去してメンテナンスフリーとするスターティング&セルフクリーニング機構も備える。



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。

パワージェット装備VM強制開閉式キャブレター

スロットルワークに、忠実かつすばやく応えるVM強制開閉式キャブレター。そして、従来のメインジェットに加え、フロートチャンバーから燃料を直接キャブレター吸入側に吸い込ませる機能を持つパワージェットを装備した。これにより、低回転域から高回転域にわたって、つねに最適レベルの混合気流量をキープ。低回転域でシャープなレスポンスを発揮するとともに、高速では胸のすく伸びをもたらすというフレキシブルなエンジン特性を実現した。



手のひらで路面を読み、両脚で大地をける。
その時、RZシャシーメカニズムは、
ライダーの前からその姿を消してしまう。



フレーム: ビュアスポーツというからには、パワーユニットと同じようにシャシーにも速さが求められる。中でもいま注目的はフレームだ。RZ250R/RRは、高張力鋼管製ワイドフレーム。TZにきわめて近いそのパイプワークは、剛性と強度を巧みにバランスさせながら、できる限りの軽量化を追求。低重心・マス集中化の容易なRZならではの軽量・小型2ストロークエンジンと相まって、素直でシャープな操縦安定性を支えている。

サスペンション: コーナーが迫る。減速。フロントフォークはGを受けてグッと沈みこむ。膝が路面に近い。思い通りのライン。クリッピングポイント通過。スロットルを開ける。荷重がリヤへ移る。さあコーナー脱出。この時である。フロントタイヤがどこまで路面をグリップしていただけるか、つまりフロントフォークがどこまで伸び側減衰力を保てるかを問われる瞬間は、RZ250R/RRはバリアブルダンパー装備セミエア式フロントサスペンション。一般走行時の乗り心地を確保しながら、ハードなライディングにも余裕を持って応えるすぐれた操縦安定性を発揮する。また、アルミスタビライザーがフォークのねじれを抑え、しっかりした手応えのハンドリングとしている。ライダーが腕の手のひらで路面をとらえ、路面に追従していく感じ。意のままとは、これをいう。一方、リヤサスペンション。コーナリング時も、ギャップ通過時も、いかに確実に駆動力を路面に伝え続けることができるか、にその役目はある。減衰力が安定していること、姿勢変化が少ないことがサスペンションの理想というのは、

つまりそのことなのだ。RZ250R/RRはニューリンク式モノクロスサスペンション。すぐれたライジングレート特性が、路面状態やマシン姿勢に最適のクッションストロークを保つ。いいかえれば、タイヤにつねにベストのグリップ力を発揮させるのだ。そして、ピボット部に採用したニードルローラーベアリングが、高剛性・角エンドタイプスイングアームの作動性を向上させている。また、マシン全体の中でパワーユニットに近い低く中央寄りの位置に、マス・重量が集中するクッションユニットをレイアウトしている点も、トータルな操縦安定性を高めるのに大きく役立っている。

ブレーキ: いかにすばやくパワーを引き出すかと同じぐらい、いかにすばやく速さを押えむかがスポーツライディングにとっては重要だ。そこでフロント×2、リア1の対向ピストン型キャリパー・トリプルディスクブレーキ、強力な制動力、絶妙のタッチフィーリング。減速するために、というよりスピードを自在にコントロールするために。

タイヤ: ビュアスポーツであればこそ、最後はタイヤで決まる、ともいえる。Hグレードタイプ・ニュータイヤ装備。前後2か所のわずかな接地面に、ライダーの意志のすべてを託せる高性能タイヤだ。

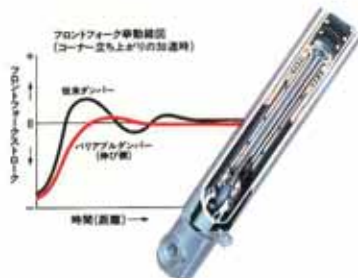
フェアリング: RZ250RRは、フレームマウント式ハーフフェアリング装備。高速走行時のエアロダイナミクスを追求し空気抵抗低減とプロテクション機能を、TZイメージで装った。



写真はプロライダーによるため、走行も他動したためです。一般走行では無理のないよう安全運転をお願いします。

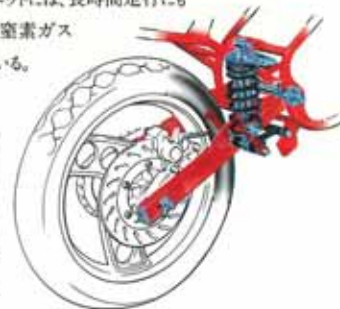
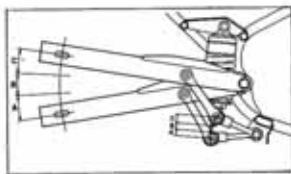
バリアブルダンパー装備セミエア式フロントサスペンション

シリンダーコンプリート2重管とし、その外管に設けたオリフィス通路が、ストローク位置に応じて変化することによって、伸び側減衰力を変化させるのがバリアブルダンパー。フォークの過大な動きを封じている。またフォーク内の摺動部にDuメタルを採用。フリクションロスを低減させ、作動性を高めている。



ニューリンク式モノクロスサスペンション

通常走行ではソフトに、中間ストローク域から少しづつハードに変化し、ギャップ通過時やコーナリング時などに大きなGを受けると減衰力をフルに発揮。トラクションや路面への追従性をよりデリケートにより俊敏にしている。また、クッションユニットには、長時間走行にも安定した減衰性能を維持する高圧窒素ガス封入式・カルボンタイプを採用している。



対向ピストン型キャリパー・トリプルディスクブレーキ

フロント×2、リア×1のトリプルとしたディスクは、軽量スロットタイプ。さらにフロントのキャリパーをフォークに、すべてのディスクをキャストホイールにそれぞれダイレクトマウントとし、一層の軽量化を実現。強力な制動力と絶妙のコントロールビリティを当然のこととした上で、ホイル下重量の軽減に大きく貢献している。



マシンやエンジンの状況を瞬時に
して読み取ることのできるシンプルな
デザインの3連メーター。(RRは
フレームマウント方式)

人間工学から追求されたスイッチ類。
ひと押しでフラッシャー解除ができる
ブッシュ・キャンセル・フラッシャー
スイッチ。



明快な操作性
を追求したレー
サータイプグ
リップエンドの
セパレートハン
ドル。(RRはアル
ミ製)

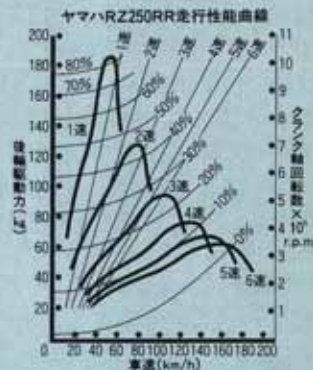
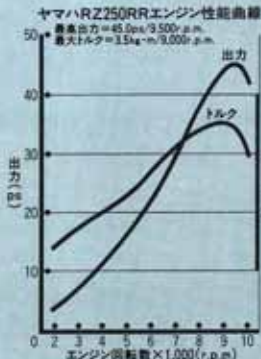


バリアブルダンパー装備のセミエア
式フロントサスペンション。フロント
フォークのねじれをおさえるアルミ
スタビライザー装備。



ピュアスポーツにふさわしいフロント
×2.リヤ×1の対向ピストン型キャ
リバー・トリプルディスクブレーキ。

仕様諸元	RZ250R	RZ250RR
機種コード	1AR	51L
全長/全幅/全高	2,095mm/680mm/1,070mm	2,095mm/670mm/1,190mm
軸間距離	1,385mm	1,385mm
シート高/最低地上高	790mm/175mm	790mm/165mm
乾重量	143kg	147kg
燃費(実地走行時値)	42km/l (50km/h)	42km/l (50km/h)
最小回転半径	2.7m	2.7m
制動停止距離	13.5m (50km/h)	13.5m (50km/h)
エンジン種類	2サイクル・水冷・ボクシング・バルブ	2サイクル・水冷・ボクシング・バルブ
気筒数/総排気量	2気筒/247cc	2気筒/247cc
内径×行程	54mm×54mm	54mm×54mm
圧縮比	6.4:1	6.4:1
最高出力	45ps/9,500rpm	45ps/9,500rpm
最大トルク	3.5kg-m/9,000rpm	3.5kg-m/9,000rpm
始動方式	キック式	キック式
点火方式	O.D.I.	O.D.I.
燃料タンク容量	20.0ℓ	20.0ℓ
オイルタンク容量	1.6ℓ	1.6ℓ
潤滑方式	分離給油	分離給油
バッテリー容量/型式	12V-5.5Ah/12N5.5-3B	12V-5.5Ah/12N5.5-3B
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.869(56/23)	ギヤ/2.869(56/23)
2次減速機構/減速比	チェーン/2.562(41/16)	チェーン/2.562(41/16)
クラッチ形式	湿式多板	湿式多板
変速機形式	リターン式5段	リターン式5段
変速比	2.571/1.777/1.318/ 1.083/0.961/0.888	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	鋼管ダブルクレードル
キャスト・トレール	25°30'/99mm	25°30'/99mm
タイヤサイズ・前/後	90/90-18 51H 110/80-18 58H	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 後: 油圧式ディスクブレーキ	前: 油圧式ダブルディスクブレーキ 後: 油圧式ディスクブレーキ



RZ250R 標準現金価格¥399,000
(北海道および沖縄を除く)
ホワイト

RZ250RR 標準現金価格¥439,000(北海道および沖縄を除く)
ホワイト/チャビイレッド
シルキーホワイト/フレンチブルー



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オフロードライディングスクール。●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、最寄りのヤマハ販売店へ。

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ります。月々の支払い方法もお好み次第。後払いのコースから自由に選べる便利さです。

手続きがかんたん
支払いがらく
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の実物と異なって見える場合があります。

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。 ●カタログご希望の方は照会。郵送も明記のうえ。郵便切手170円を添えて宣伝課まで。 ●ヤマハ発動機株式会社 平 438(静岡県静岡市新井2500 TEL 05383(2)1111

ヤマハ発動機株式会社
平 438(静岡県静岡市新井2500
TEL 05383-2-1111

YAMAHA
8409-30Dx3-011282