

YAMAHA RZ350R



2.63kg/ps。このパワーウエイトレシオは、
インスージャスト諸兄のために。

操ることが、快感だ。

RZ350

PURE
SPORTS

■Type-2-stroke
Liquid - Cooling
twin ■Displacement - 347cc
■Y.P.V.S. Bore and Stroke-64mm×54mm ■Compression Ratio-12.5:1 ■Maximum Horsepower - 55ps/9,000r.p.m. ■Maximum Torque-4.4kg-m/9,000r.p.m. ■Transmission-6-speed ■Overall Length-2,095mm ■Overall Width-710mm ■Overall Height-1,170mm ■Dry Weight-145kg ■Happy Red/White, New Yamaha Black/White



55ps/9,000r.p.m.
4.4kg-m/9,000r.p.m.

鋭いレスポンスと、力強い中低速、強大なパワーと底知れぬ瞬発力を発揮する Y.P.V.S. 搭載、クラス最高のパワーとトルクを生んだ、水冷2ストローク・ツイン347ccエンジン



Y.P.V.S.

ヤマハの2ストローク技術とレーシングテクノロジーの結晶、Y.P.V.S. (ヤマハ・パワー・バルブ・システム) 中低速を犠牲にすることなく、55ps 9,000r.p.m. のパワーを獲得しました。



NEW LINK TYPE MONOCROSS SUSPENSION

ヤマハが生んだ、一歩先進のニューリンク式モノクロスサスペンション。理想的なライジングレート特性を実現し、ビュアスポーツの走りを支えました。



TRIPLE DISK

キャストホイールにダイレクトでマウントされたスロットッド・ディスクブレーキは、セミメタルパッドの採用とあいまって、強力なストッピングパワーを発揮します。



OPPOSED PISTON CALIPERS

コントロール、かつ制動フィーリングに優れた対向ピストンキャリパーを、リヤのスロットッドディスクに搭載。



VARIABLE DAMPER

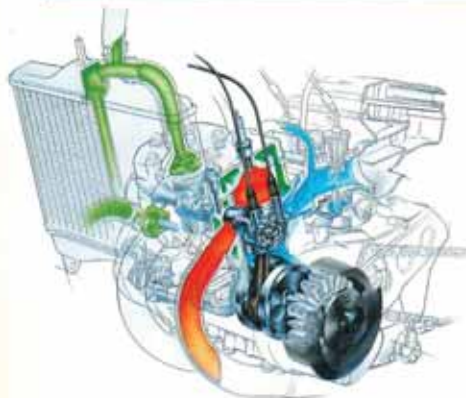
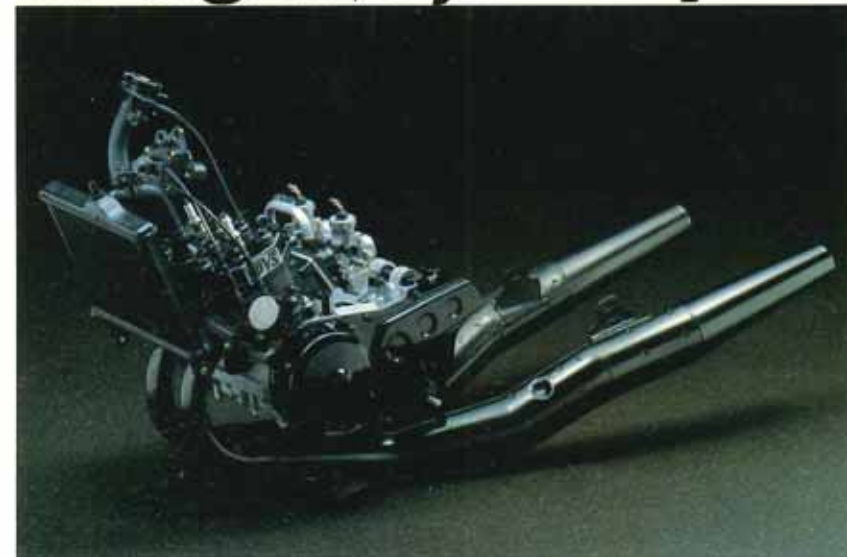
セミエア式フロントサスペンションに装備された革新のメカニズム、バリアブルダンパー。乗車フィーリング、コーナー立ち上がり時などの安定性の向上に、大きな威力を発揮。

ビュアスポーツの頂点、RZ350Rがベールを脱いだ。クラス最強55ps 9,000r.p.m.のパワー、そして贅肉を削ぎ落とした車体から生まれるパワーウェイトレシオは、なんと2.63kg/ps。しかもRZ350Rが誇るの、並外れた動力性能だけではない。鋭い吹け上がりは無論だが、力強く、かつ滑らかに高速域へと繋る中低速、あくまで軽快な操縦性、しなやかな足まわり、そして強烈なストッピングパワー……。かくの如きマシンを操ることが、如何に楽しいか、ワインディングロードを愛する諸兄には十分納得して載けると思う。究極のビュアスポーツ、RZ350R。このマシンのポテンシャルをひきだすかどうかは、ひとえに諸兄の腕に委ねられているといっても過言ではないだろう。

PURE SPORTS

55ps/9,000r.p.m.

4.4kg-m/9,000r.p.m.



YPVS

シリンダーの排気ポート内に

ピュアスポーツの、足。

その圧倒的パワーと瞬発力に見合って、ヤマハが装備した革新の足まわり。それが「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、そしてリヤに搭載したニューリンク式モノクロスサスペンションです。

**NEW LINK TYPE
MONOCROSS
SUSPENSION**

モノサスの先駆者ヤマハの、新たな結論。それがRZ350Rに搭載されたニューリンク式モノクロスサスペンション。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の簡略化、コンパクト化をはかり、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向上させ、操縦性、走行安定性をさらに高次元なもの

このパワーユニットは、サーキットから生まれた。力強く、かつ滑らかな中低速域の奥に、圧倒的な瞬発力を秘めた水冷2ストローク・ツインの347ccエンジンは、独創のY.P.V.S.を搭載。ピュアスポーツの頂点と呼ぶにふさわしい、クラス最強のパワーユニットです。

Y.P.V.S.

レーシングテクノロジーの結晶。Y.P.V.S.。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、それがY.P.V.S.（ヤマハ・パワー・バルブ・システム）。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づける非常に重要なファクターとなります。Y.P.V.S.はこの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・高トルクの両性格を両立させる

ピュアスポーツの、パワー。

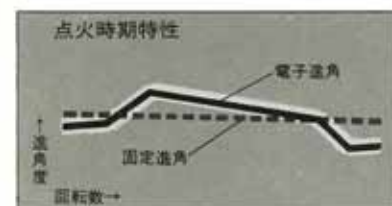
システム。排気ポートに設けられた可変バルブをエンジン回転数に応じて変化させ、常に最適な排気タイミングを獲得するという、画期的なメカニズムです。このY.P.V.S.によってRZ350Rは、中低速性能を犠牲にすることなく55ps/9,000r.p.m.、4.4kg-m/9,000r.p.m.というクラス最高のスペックを実現。2ストロークエンズジャスト諸兄に会心の笑みを約束するパワーユニットが誕生したのです。



C.D.I. ▶ LIQUID-COOLED

Y.P.V.S.のような派手さはありませんが、忘れてならないのがヤマハが誇る点火システム。

RZ350Rでは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。燃焼効率を大幅にアップさせたのはもちろん、Y.P.V.S.の効果をも大きくサポートしています。またRZ350Rの強



力なパワーを維持し、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。軽量で効率のよいシングルコアラジエーターとサーモスタットを組み合わせた密閉式クーリングシステムによって、暖機を早くオーバーヒートをも防止しました。



① バルブが最圧～オリフィスAまでの時



② バルブがオリフィスA～Bまでの時



③ バルブがオリフィスB～最伸までの時



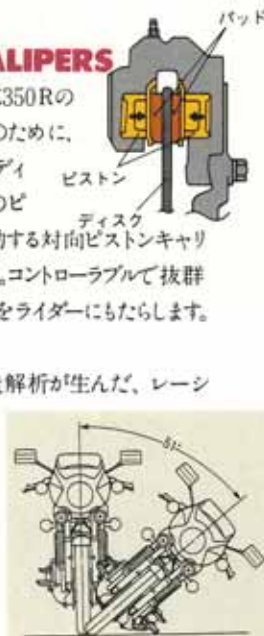
① オイルはオリフィスDの通路を通り移動し、このときのオイル移動に伴う抵抗によって減衰力を発生します。② オリフィスAの通路が新たに追加され、その分だけオイルの流量が増加し減衰力は低下します。③ オリフィスBの通路が新たに追加され、その分だけオイルの流量が増加し減衰力はさらに低下します。

OPPOSED PISTON CALIPERS

ピュアスポーツRZ350Rのストッピング・パワーのために、リヤディスクには、ディスクブレークプレート両側のピストンが同時に作動する対向ピストンキャリパーを採用しました。コントローラブルで抜群の制動フィーリングをライダーにもたらしします。

FRAME

コンピューター構造解析が生んだ、レーシーな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、しかも高剛性。さらに51°のバンク角をも実現しました。



とが可能なクロスレシオの6速ミッション

●レーシーなセンタータコの3連メーター

YPVS

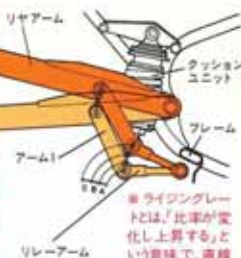
シリンダーの排気ポート内に設けられた「蛙」形の排気バルブを、エンジンの回転数に応じて回転させ、最適な排気タイミングを得るシステムが、Y.P.V.S. しかもC.D.I.ユニットから送られるエンジン回転数の信号を、マイクロコンピュータ内蔵のコントロールユニットが計測し、サーボモーターを制御してバルブをワイヤー駆動するという、ワークスレーサーYZR500と共通のメカニズムを採用しています。さらにスターティング・セットとセルフクリーニング機構を採用。イグニッションをONにすると可変バルブが自動的に全開状態となり始動性の向上に大きく寄与。同時にカーボンを除去するというメンテナンスフリーの機能をも兼ね備えています。



排気タイミング遅い (バルブ全開)
排気タイミング早い (バルブ全開)

NEW LINK TYPE MONOCROSS SUSPENSION

ファクトリーマシンYZR、YZM等ですぐれた実績をもつニューリンク式モノクロスサスペンション。これはリヤアームとクッションユニットの間にリンク機構を設けたもの。クッションユニット下部はリレーアーム支持点を支点に円弧状に動くため、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的に変化するもの。これによって通常走行時はソフトで、中間ストローク域では徐々に硬く変化し、大きなショックに対しては強くダンパーが働くという、モノサスの先駆者ヤマハならではの、理想的リヤサスペンションが実現しました。



※ライジングレートとは、「比率が変化し上昇する」という意味で、直線的ではなく二次曲線的に変化することです。

り、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向上させ、操縦性、走行安定性をさらに高次元なもの

ピュアスポーツの、装備。

- サーモスタット装備の新水冷システム
- 吸気効率、消音効果を高めたエアクリナー
- 多段膨張タイプ・チャンバー型マフラー
- 55psのピークパワーを有効に引き出すこ

- とが可能なクロスレシオの6速ミッション
- 強力なストップングパワーを生む、フロントのスロットレッド・ダブルディスクブレーキ
- 新鮮。ニューイタリック・キャストホイール。リム幅をひろげながら、大幅な軽量化に成功
- 抜群のグリップ力。フロント90/90-18、リヤ110/80-18の偏平チューブレスタイヤ
- ニードグリップしやすい形状でレーシーなポ



- ジョンを生む大容量20ℓフューエルタンク
- 大きく、操作性のよい負圧燃料コック
- スポーティなビキニタイプ・カウリング装備

- レーシーなセンタータコの3連メーター
- ナイトランを快適かつ確実なものとする12V60/55Wのハロゲンクォーツ・ヘッドランプ
- 被視認性に優れた2球式大型テールランプ
- アルミダイキャスト製のグリップエンド
- フットスตัパー兼用のアルミマフラスター
- 高速走行時などに大きな威力を発揮する、高低2音の大音量ダブルホーン



RZ350R

- 標準現金価格 ¥458,000(北海道および沖縄を除く)
- ニューヤマハブラック/ホワイト
- チャビレッド/ホワイト



710
(全高)



1,385(軸間距離)
2,095(全長)



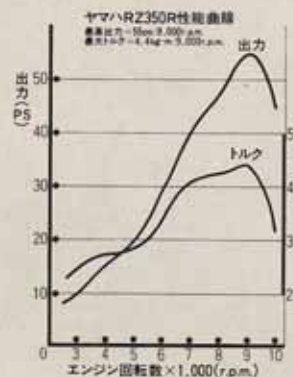
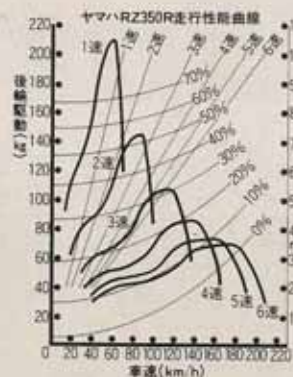
1,170
(全高)



155(最低地上高)

790
(シート高)

(単位:mm)



RZ350R仕様諸元		点火方式	C.D.I.
機種コード	29K	燃料タンク容量	20.0 L
全長・全幅・全高	2,095mm・710mm・1,170mm	オイル容量	1.6 L
軸間距離	1,385mm	廃油方式	分離給油
シート高・最低地上高	790mm・155mm	バッテリー容量・型式	12V・5.5Ah・12N5.5-3B
乾重量	145kg	1次減速機構・減速比	ギヤ/2.869(55/23)
消費・定地走行テスト値	33.0km/l(60km/h)	2次減速機構・減速比	チェーン/2.294(39/17)
最小回転半径	2.500m	クラッチ形式	湿式多板
制動停止距離	13.5m(50km/h)	変速機形式	リターン式5段
エンジン種類	2サイクル・水冷	変速比	2.571/1.777/1.318
気筒数配列・総排気量	2気筒・347cc	1.083/0.961/0.888	
内径×行程	54mm×54mm	フレーム形式	鋼管ダブルクレードル
圧縮比	6.1:1	キヤスタ・ブレーク	26/30・95mm
最高出力	55ps(9,000rpm)	タイヤサイズ・前・後	90/90-18 51H 110 前-18 58H
最大トルク	4.4kg-m(8,000rpm)	減圧式ダブルディスクブレーキ	
駆動方式	キック式	制動装置・後	減圧式ディスクブレーキ

●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。

手紙をかいた人
変身した人
ヤマハ
らぶるクレジット

新しいバイクの買い方で、簡単な手続きとわずかな現金があれば、最長360日までの分割払い、お好みのバイクがすぐに手に入ります。日々の支払い方法もお好み次第。後述のコースから自由に選べる便利さです。



RZ350R コーディネイト用品

- スペシャルヘルメットRZ035R (ホワイト/レッド) ¥49,000

- YL-308レーシングスーツRZR (レッド/ブラック) ¥135,000

- YL-604レーシングブーツRZR (レッド/ブラック) ¥30,000

- YL-501レーシンググローブ (レッド/ブラック) ¥11,000

- YL-502レーシンググローブ (ブルー/ダークブルー) ¥11,000

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。
カーブではスピードをひかえめに。
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。

無理な追い越しはやめましょう。
よく見る、よく見られることに努めよう。
YAMAHA
8306-30Dx-011243