

**YAMAHA**

# SRX250/250F

4サイクルスポーツ

LIGHT SPORTS

アンダーカウルはオプションです。



気持ちがスポーツしてしまおう。



アンダーカウルはオプションです。



たとえば、自宅のガレージからSRX250を引っ張りだして、ギヤをローに放り込んだとき。たとえば、タイトコーナーが連続するワインディングロードの入口に差しかけたとき。SRX250を操るライダーなら、心のうちで笑顔をつくるに違いない。「軽量、スリム、コンパクト」という4ストロークシングルの特徴を最大限に追求して生まれた、ライトスポーツ感覚の走行感。軽くて新しいランニングシューズを手に入れたときの、あのカラダを思いきり動かしたくなる感じにも似て、ライダーのスポーツマインドを刺激する。動力性能より、運動性能の楽しさを求めた新しいコンセプトのクォーター。ヤマハSRX250。モーターサイクルの意識革命。

## YSP 駒沢

YAMAHA SPORTS PLAZA

〒154 東京都世田谷区駒沢2-11-5

電話 03-418-2560 番



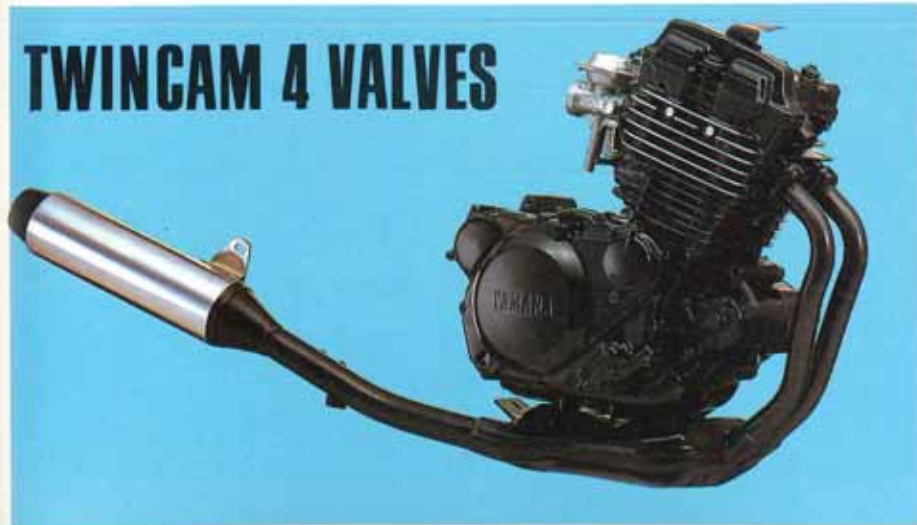


軽量、スリム、コンパクト。まさにSRXのためのコンセプトが、この運動性能を生んだ。



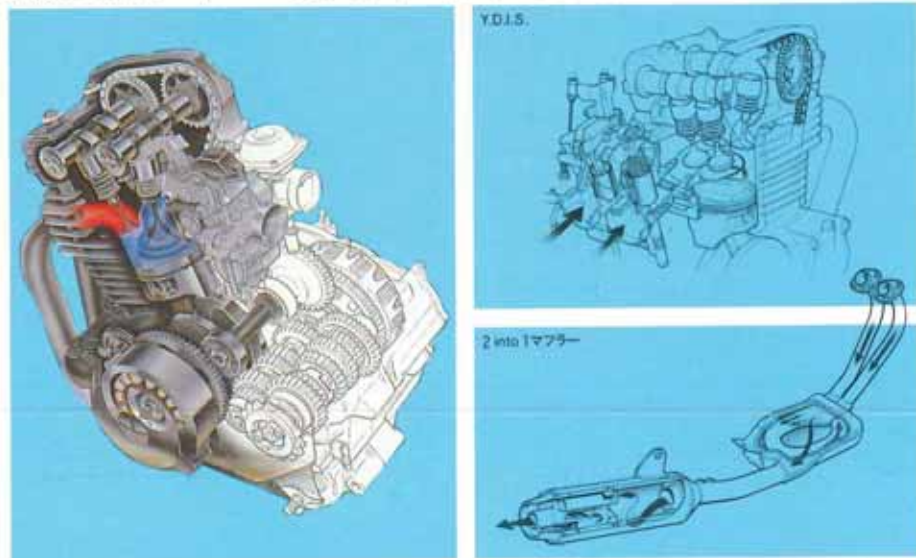
お気に入りのワインディングロードでも、いつものストリートでも、思いのままに操ることを楽しめる。そんな運動性能をSRXの身上とするために、ヤマハでは開発にあたって“軽量、スリム、コンパクト”という設計思想を徹底。もともと軽量、スリムなシングルエンジンをさらに軽量化するなどして、121kg(乾燥重量。SRX250Fは123kg)というライトウェイトを実現しました。これはクラス最軽量というよりも、ひとクラス下の数値。扱い易さはもちろん、クラス最小値のパワーウェイトレシオの実現がもたらした俊敏なパワーフィーリングにご注目ください。また、1,340mmのショートホイールベースと低重心設計が、16インチフロントホイールの効果とあいまって、卓越した操縦性を生み出しました。さらに運動性能の追求に対するアプローチは、ライディングポジションにもおよびます。まず750mmという低いシート高。その低いだけでなく非常にスリムなシートは、思いのままのライディングを可能にするばかりか、抜群の足つき性をもライダーにもたらしました。軽量、スリム、コンパクト。ヤマハのバイク作りの原点が生んだSRXは、最高の運動神経を手に入れたバイクなのです。

## TWINCAM 4 VALVES



## ツインカム4バルブwith Y.D.I.S. SRXの高運動性能を支えるハイメカニズム。

ライトウェイトの車体を思いのままに走らせるため、SRXの心臓にはツインカム4バルブ、Y.D.I.S. (ヤマハ デュオインテークシステム) を搭載しました。このツインカム機構は、吸排気バルブの作動を、ロッカーアームを介さずにカムシャフトがダイレクトにコントロールするというもの。バルブ慣性質量を下げバルブポート面積を拡大する4バルブシステムとあわせて抜群の吸排気効率を生み、同時にペントーフ型燃焼室とセンターへのプラグ配置の実現による高い燃焼効率をも得ました。さらにSRXでは、中低速での鋭いピックアップを誇る強制開閉式アマルタイプキャブレターと、高速域でのスムーズさを特徴とするSUタイプキャブレターの両特性をあわせてヤマハ独創の吸気システム、Y.D.I.S. を搭載。優れた出力特性と抜群の燃焼効率によって、32ps/10,000r.p.m. という最高出力と2.4kg-m/8,500r.p.m. の最大トルクを獲得。さらにすべての速度域でスロットルレスポンスを向上させました。しかも32ps/10,000r.p.m. のハイパワーとともに59km/ℓ (50km/h定地走行テスト、運輸省届出値) という

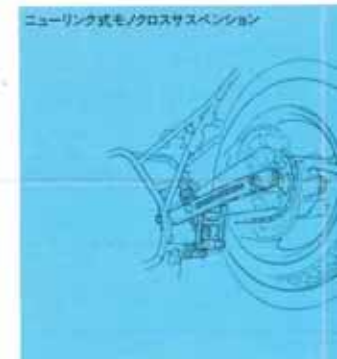


低燃費をも両立しました。また、SRXのパワーを語るうえで忘れてならないのが、電子進角式フルランジスタ点火です。点火時期の進角を、エンジン回転数やクランク角信号などから電子回路が制御。高精度な点火タイミングを実現しました。排気系には2 into 1の多段膨張反転式マフラーを採用。サブチャンバーとあわせて5.8ℓという大容量で出力向上に大きく貢献しています。またマフラー内壁には音質の向上をはかるためグラスウールを張り、エキゾーストパイプにはサビが出にくいように3層ニッケルメッキを施すなどキメの細かい設計も、まさにハイメカニズム。6速のミッション、軽量の車体とあいまってキビキビしたスポーティな走り味わえる、まさにライトスポーツSRXのためのパワーユニットが完成したのです。

## ハイメカニズムの4バルブシステムが、SRXの運動性能を支えるハイメカニズム。

高性能であるだけでなく、エンジンのベストな位置を占めるパワーユニットが、SRXの運動性能を支えるハイメカニズムの1つです。まず特筆すべきは、モリブデン鋼を使用した中空カムシャフトをはじめとして、随所に軽量パーツを一つの見直しをはかり、超軽量化があげられます。このシステムは、エンジンの振動を抑えるための対策を設けたもの。エンジン振動の低減レベルの低減をはかりました。フレームの振動応力を大幅に低減し、重量マスの集中化にも貢献。インテークチェーンを採用してメカニカルテンショナーを装備するなど、優れた設計もSRXの大きな特徴です。

## ライトスポーツSRXの足まわり。

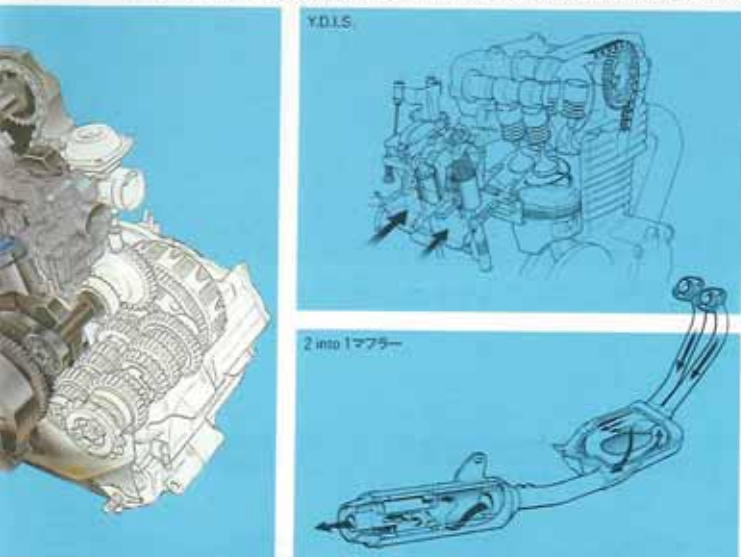


軽快なフットワークこそが、SRXの足まわりを支えるハイメカニズムの1つです。まずリヤには軽量・スイングアームとクッションユニットの採用とあいまって、通常走行時の路面からの衝撃に対しては強くダンパーが働き、快適な走りを実現しました。また、リンク部分をシフトアップし、低重心化、重量マスの集中化に



## 4バルブwith Y.D.I.S. SRXの高運動性 ハイメカニズム。

体を思いのままに走らせるため、SRXの心臓にはツインカム4バルブ、Y.D.I.S. (インテークシステム) を搭載しました。このツインカム機構は、吸排気バルブのクランクアームを介さずにカムシャフトがダイレクトにコントロールするというもの。バルブ下げバルブポート面積を拡大する4バルブシステムとあわせて抜群の吸排気能力を同時にペントルーフ型燃焼室とセンターへのプラグ配置の実現による高燃焼効率を実現しました。さらにSRXでは、中低速での鋭いピックアップを誇る強制開閉キャブレターと、高速域でのスムーズさを特徴とするSUタイプキャブレターのもつヤマハ独創の吸気システム、Y.D.I.S. を搭載。優れた出力特性と抜群の燃焼効率によって、32ps/10,000r.p.m. という最高出力と2.4kg-m/8,500r.p.m. の最大トルクを、さらにすべての速度域でスロットルレスポンスを向上させました。しかも32ps/10,000r.p.m. ハイパワーとともに59km/ℓ (50km/h定地走行テスト、運輸省届出値) という

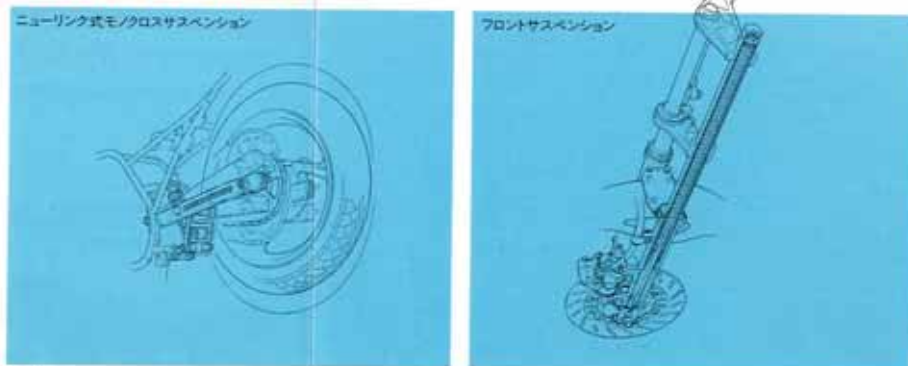


また、SRXのパワーを語るうえで忘れてならないのが、電子進角式点火システムです。点火時期の進角を、エンジン回転数やクランク角信号などから高精度で検出し、点火タイミングを実現しました。排気系には2 into 1の多段膨張機構を採用。サブチャンバーとあわせて5.8ℓという大容量で出力向上に大きく貢献。またマフラー内壁には音質の向上をはかるためグラスウールを張り、エキゾーストガスの吸音効果により、3層ニッケルメッキを施すなどキメの細かい設計も、まさに高燃焼効率のミッション、軽量の車体とあいまってキビキビしたスポーティな走りを実現しました。また、SRXのためのパワーユニットが完成したのです。

## ハイメカニズムの4ストロークシングルが、SRXのために シェイプアップされた。

高性能であるだけでなく、エンジンの優秀性は語れません。バイクのトータルバランスのなかでベストな位置を占めるパワーユニットとするために、ヤマハではエンジンのシェイプアップに力がかかりました。まず特筆すべきは、エンジンの徹底的な軽量化、コンパクト化でしょう。クロームモリブデン鋼を使用した中空カムシャフト、マグネシウム合金のシリンダーヘッドカバーをはじめとして、随所に軽量パーツを多用。さらにはベアリングのサイズからピストン一本にいたるパーツの見直しをはかり、超軽量のエンジンに仕上げました。つぎに一軸パラシターの搭載があげられます。このシステムは、クランク軸と逆回転するカウンターシャフトにバランスウェイトを設けたもの。エンジン振動の主たるものである慣性力を打ち消し、全回転域にわたって振動レベルの低減をはかりました。これは快適な乗車フィーリングを実現するのは無論のこと、フレームの振動応力を大幅に低減。エンジンのリジッドマウントが可能となり、車体の低重心化、重量マスの集中化にも貢献。操縦性、走行安定性を比類なく向上させました。さらに、サイレントチェーンを採用してメカニズムの低減をはかったカムチェーンにはオートカムチェーンテンショナーを装備するなど、優れたメカニズムを身近なものにするためのメンテナンスフリー設計もSRXの大きな特徴です。

## ライトスポーツSRXならではの走りを実現した、運動神経抜群の足まわり。



軽快なフットワークこそが、SRXのライトスポーツたる所以です。そのために足まわりを徹底的に鍛えました。まずリヤには軽量・コンパクトなニューリンク式モノクロスサスペンション。これはスイング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。ヤマハ独自の理想的レバール比とあいまって、通常走行時はソフトに、中間ストローク域では徐々に硬く、そして大きなショックに対しては強くダンパーが作動するという、まさに理想的なライジングレート特性を獲得しました。また、リンク部分をシンプル・コンパクト化してスイングアーム下面に集中。車体の低重心化、重量マスの集中化にも貢献しています。フロントには超高張力鋼管・大径薄肉タイ

プのサスペンションをスタビライザーとともに装備。安定したコーナリングを可能にしました。一方、フルパッド装備のディスクブレーキ、リヤには150φのディスク。まさに“走る、曲がる、止まる”というスポーツバイクの足まわりです。

## 新しく加わったビューティフルな なった装備類。



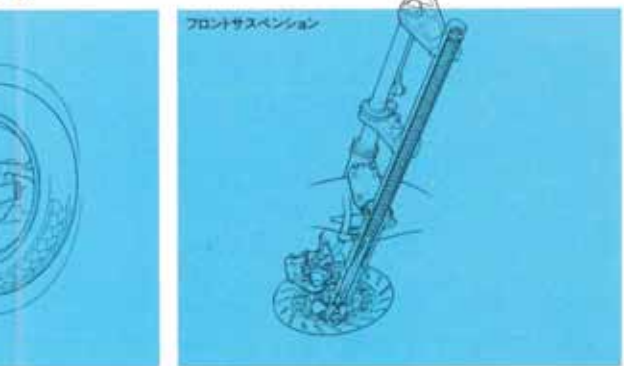
新しい趣味生活を提案して生まれたSRX。その魅力は、ニューヤマハブラックにマキシムイエローが鮮やかに映える一台。小径丸パイプの高張力鋼管のワイドフレームの燃料タンク、ファッショナブルなカラー・アルミのSRXの敏捷な運動神経を、見る人に強く印象付けたい。その心をくすぐるものばかり。まず何よりうれしいのはフルタンクスタ点火とあいまって始動性は抜群です。ドランプはクリアランスランプ兼用のフラッシュャーライトランの安全確保に大きく貢献します。また耐久性リヤフットレストブラケット、チューブレスタイヤ、フル250Fのみなど、充実した装備を満載。さらに、車体のシャープなスタイリングを強調するアンダーカウルも、趣味生活にもきつとピッタリする、SRXの個性です。



## 4ストロークシングルが、SRXのために いた。

エンジンの優秀性は語れません。バイクのトータルバランスのなかでユニットとするために、ヤマハではエンジンのシェイプアップにとり、エンジンの徹底的な軽量化、コンパクト化をしよう。クロームカムシャフト、マグネシウム合金のシリンダーヘッドカバーを多用。さらにはベアリングのサイズからピストン一本にいたるまで軽量のエンジンに仕上げました。つぎに一軸バランサーの搭載は、クランク軸と逆回転するカウンターシャフトにバランサーの力を主たるものである慣性力を打ち消し、全回転域にわたって振動を低減。エンジンのリジッドマウントが可能となり、車体の低重心化。操縦性、走行安定性を比類なく向上させました。さらに、サカノイズの低減をはかったカムチェーンにはオートカムチェーン優れたメカニズムを身近なものにするためのメンテナンスフリーです。

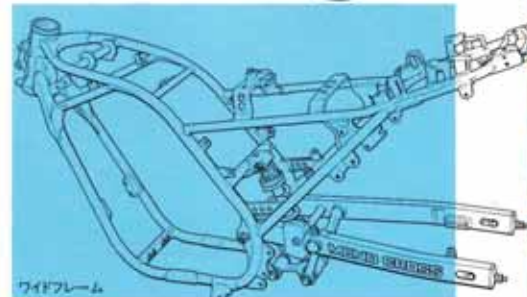
## SRXならではの走りを実現した、運動神経。



SRXのライトスポーツたる所以です。そのために足まわりを徹底的に軽量化・コンパクトなニューリンク式モノクロスサスペンション。これはフレームの間に、リンク機構を設けたもの。ヤマハ独自の理想的な乗り時はソフトに、中間ストローク域では徐々に硬く、そして大きな力が作動するという、まさに理想的なライジングレート特性を獲得。シンプル・コンパクト化してスイングアーム下面に集中。車体の軽量化にも貢献しています。フロントには超高張力鋼管・大径薄肉タ

プのサスペンションをスタビライザーとともに装備。優れた特性のリヤサスペンションとともに安定したコーナリングを可能にしました。一方、フロントに対向ピストン型キャリパーとセミメタルパッド装備のディスクブレーキ、リヤには150φのドラムブレーキとストッピングパワーも強力。まさに“走る、曲がる、止まる”というスポーツバイクの機能を十分に満足させる、SRXの足まわりです。

## 新しく加わったビューティフルな個性たち。ライダーの身になった装備類。



新しい趣味生活を提案して生まれたSRX。そのきわだった個性に新たな仲間が加わりました。ニューヤマハブラックにマキシムイエローが鮮烈な一台。そしてシルキーホワイトに赤が映える一台。小径丸パイプの高張力鋼管のワイドフレーム、SRXのロゴも誇らしげな10ℓ容量のフエルトンク、ファッショナブルなカラー・アルミキャストホイールなどあいまって、どちらもSRXの敏捷な運動神経を、見る人に強く印象付けずにはおきません。そしてその装備は、ライダーの心をくすぐるものばかり。まず何よりうれしいのは、ワンタッチ始動のセルスターター。フルトランジスタ点火とあいまって始動性は抜群です。明るい12V・60/55W角型ハロゲンヘッドランプはクリアランスランプ兼用のフラッシャーランプとともに視認性、被視認性を向上、ナイトランの安全確保に大きく貢献します。また耐久性に富んだシールチェーン、アルミ別体リヤフットレストブラケット、チューブレスタイヤ、フレームマウントのハーフフェアリング(SRX250Fのみ)など、充実した装備を満載。さらに、車体の空気抵抗を低減するとともにSRXのしゃれたスタイリングを強調するアンダーカウルも、オプションとして用意しました。あなたの趣味生活にもきつとピッタリする、SRXの個性です。

## 新しい趣味生活。 SRX250 LIGHT SPORTS



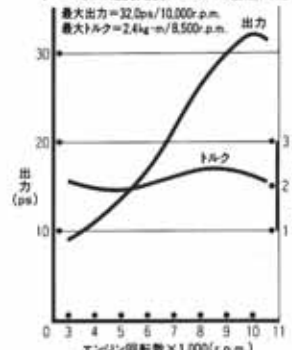
アンダーカウルはオプションです。



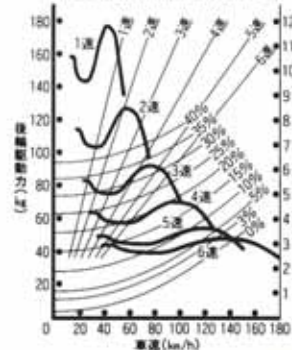


SRX250(SRX250F)仕様諸元	
機種コード	51Y(S2E)
全長/全巾/全高	1970mm/710mm/1015mm(1090mm)
軸間距離	1340mm
シート高/最低地上高	750mm/145mm
乾体重	121kg(123kg)
燃費・定地走行テスト値	59km/l(50km/h)
最小回転半径	2600mm
制動停止距離	14m(50km/h)
エンジン種類	4サイクル・DOHC・4バルブ
気筒数配列/総排気量	単気筒/249cc
内径×行程	73.0mm×59.6mm
圧縮比	10:1
最高出力	32ps/10,000r.p.m.
最大トルク	2.4kg-m/8,500r.p.m.
駆動方式	セル式
点火方式	トランジスタ
燃料タンク容量	10ℓ
オイル容量	1.8ℓ
潤滑方式	強制圧送ウエットサンプ
バッテリー容量/型式	12V-12Ah(10)/12N12A-4A
1次減速機構/減速比	ギヤ/3.130
2次減速機構/減速比	チェーン/3.071
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	2.466/1.812/1.363/1.080 0.888/0.781
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°30'/93mm
タイヤサイズ・前/後	90/90-16 48S/100/90-18 56S
制動装置・前	油圧式ディスクブレーキ
制動装置・後	機械式ドラムブレーキ

ヤマハSRX250/250Fエンジン性能曲線



ヤマハSRX250/250F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。

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。

**SRX250F** ●標準現金価格 ¥395,000  
(北海道および沖縄を除く)  
●ニューヤマハブツック

**SRX250F** ●標準現金価格 ¥395,000  
(北海道および沖縄を除く)  
●シルキーホワイト

**SRX250F** ●標準現金価格 ¥395,000  
(北海道および沖縄を除く)  
●クォーツシルバー

**SRX250F** ●標準現金価格 ¥395,000  
(北海道および沖縄を除く)  
●スターレード

**SRX250** ●標準現金価格 ¥379,000  
(北海道および沖縄を除く)  
●クォーツシルバー

**SRX250** ●標準現金価格 ¥379,000  
(北海道および沖縄を除く)  
●スターレード

**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えめに。
- ★点検・整備を忘れずに。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。

「続きめいたん  
支払」  
ヤマハ  
らくらくクレジット

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20回までの分割払いでお好みのバイクがすぐ手に入れます。月々の支払い方法もお好み次第。後通りのコースから自由に選べます。

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

**YAMAHA**

8502-50D-011033