

# YAMAHA

本格的なフルフェアリングを装備した

4サイクル・レーシー・クォーター

ヤマハスポーツ『FZR250』

新発売について

昭和61年12月

**ヤマハ発動機株式会社**

当社では、4サイクル・クォーターのレーシースポーツ、ヤマハ『FZR250』を12月10日より新発売いたします。

『FZR250』は、本年5月に発売いたしました「FZR400」や、9月に西ドイツのケルン市で開催された“IFMA '86”に出品して話題を呼びました「FZR1000」と同じ系列に属する“4サイクル・レーシー・シリーズ”です。

17,000rpmからをレッドゾーンとする高速型の4気筒水冷・DOHC4バルブ・エンジン、レーサースタイルの本格的なフルフェアリング、400ccクラス並みの大柄な車格を持ちながら軽量で低シート高の扱いやすい車体レイアウト、レーシングマシンをイメージさせる外観デザイン、などが特長となっています。

また高出力を導き出すフレッシュ・エア・インテーク（F.A.I）やデジタル進角点火システムなど、充実したフィーチャーを備えた最新鋭のモデルです。

なお、ヤマハ『FZR250』は、ヤマハ「FZ250 PHAZER」と並行して販売いたします。

## 記

名 称： ヤマハスポーツ「FZR250」

発 売 日： 昭和61年12月10日

標準現金価格： 539,000円

（北海道・沖縄を除く）

カラーリング： シルキーホワイト

シャイニーブラック

販 売 計 画： 15,000台



## 開発の狙い

### ● 4サイクル・ヤマハパフォーマンスイメージの強化

堅調な推移を見せる250ccクラス市場にあって、4サイクル・マルチのスポーツモデルが'85年から急成長しています。

2サイクル・スポーツにつきましては「RZシリーズ」につづく「TZR250」の発売によって“ヤマハ2サイクルイメージ”を高めることができましたが、さらに“4サイクルもヤマハ”のイメージを盛り上げ、市場の活性化を図ろうと、人気の高い4サイクル・マルチ市場に向けて開発したのが、今回のニューモデル『FZR250』です。

### ● レーシースポーツ市場の確立へ

かつては先鋭と見なされていたレーシースポーツは、時代の要請と、技術の進歩による乗りやすいマシンの出現などによって、今日では、特定のライダーのための乗り物ではなくなりつつあります。そしてさらに扱いやすいハイパフォーマンスモデルを追求するヤマハの“GENESIS=ジェネシス”設計思想によって、レーシースポーツをスタンダードなカテゴリーとして市場に定着させ得る可能性が増しています。

こうした時期に、4サイクル・レーシースポーツ市場の確立をさらに促すために開発したニューモデルが、この『FZR250』です。

### ● 開発コンセプトは“レーシー・クォーター”

『FZR250』には、4サイクル・レーシー・シリーズにおけるクォーターバイクとして、明確な個性を持たせました。

- ・ 250ccトップクラスのハイパワーを確保し、4サイクル・クォーターの走りをさらに一歩前進させました。
- ・ ゆとりある車格で、しかも乗りやすい低シート高を可能としました。
- ・ 大柄な車格ながら、軽量化を追求した結果、重量は「FZ250 PHAZER」とほとんど同等です。
- ・ デザインにおいても徹底したレーサーイメージを表現しました。
- ・ 250ccクラスに求められるコストパフォーマンスを重視しています。



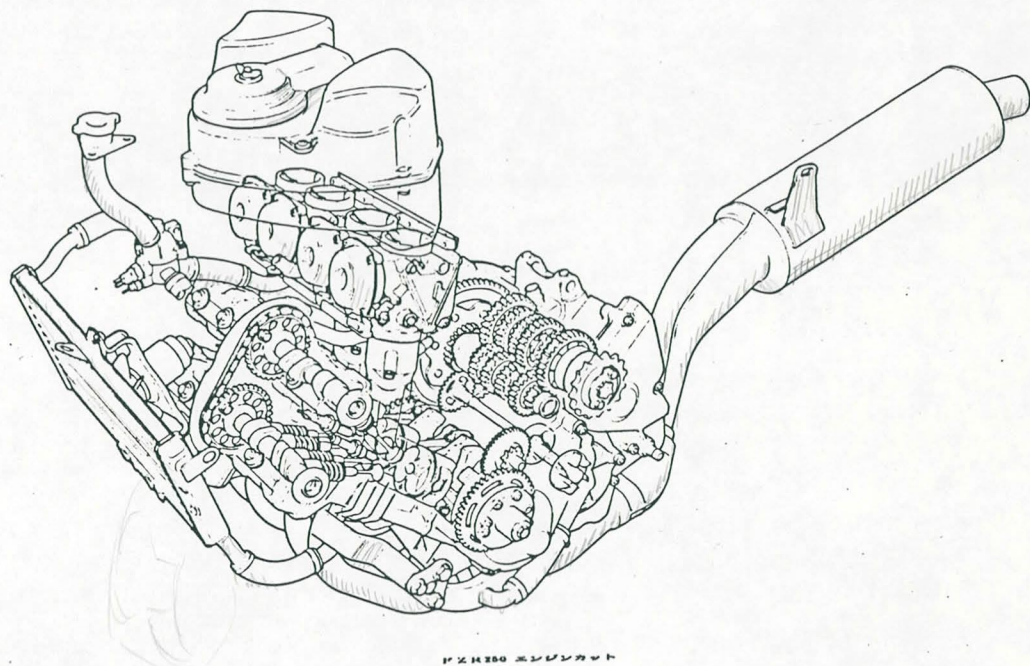
## 主な特長

### 1. レッドゾーン17,000rpmの高速型エンジン特性

エンジンは「FZ250 PHAZER」と同様の249cc、4気筒水冷・DOHC4バルブ・エンジンをベースとし、中高速域におけるパワーフィーリングの向上などによって、レーシングスポーツにふさわしい新しい特性をつくり込みました。

実用域で十分なトルクを発生させながら、レッドゾーンは17,000rpmからという、量産市販車としては稀な超高速回転を可能としています。

また中速域におけるトルク谷がほとんどないことも、このエンジンの特長で、フラットなトルクが走行フィーリングを向上させています。



### 2. フレキシブルな低速回転域レスポンス

高速回転域の伸びを向上させる一方で、快適なタウンユースに向けて、低速回転域でのコントロールのしやすさも十分配慮しています。

ACマグネトーはクランクシャフトに直結させると共に、さらにフライホイールと



しての慣性マスを増大させ、超高速型のエンジンとしては扱いやすい低速性能を持たせています。

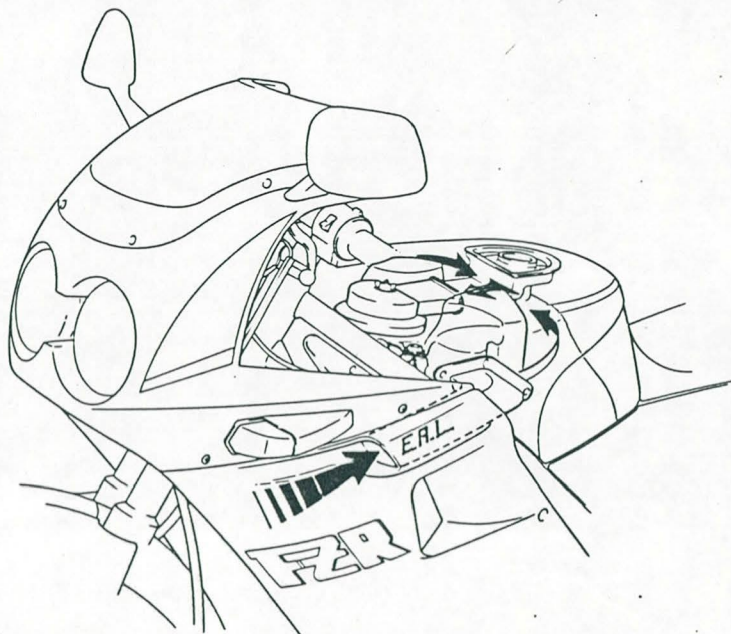
### 3. 低重心でスリムなGENESIS設計エンジン

エンジンのレイアウトは、高性能で乗りやすい4サイクル・スーパースポーツを目ざす“GENESIS=ジェネシス”設計思想に基づき、45度前傾シリンダーを有し、低重心化とマスの集中化を特長としています。

エンジンの幅は、点火装置の最新レイアウトにより、「FZ250 PHAZER」よりさらに30mmもスリムになっています。

### 4. パワーアップに貢献する新技術・F.A.I.

吸気系は大容量のエアクリナーを燃料タンクの前部に持ち、4連ダウンドラフトキャブレターを介してエンジンの吸気ポートを上下に直線的に結ぶ、ヤマハ独特



FZR250 F.A.I.



のストレート吸気的设计ですが、フェアリングの両翼に吸気ダクトを装備したF. A. I. (フレッシュ・エア・インテーク)を採用しました。

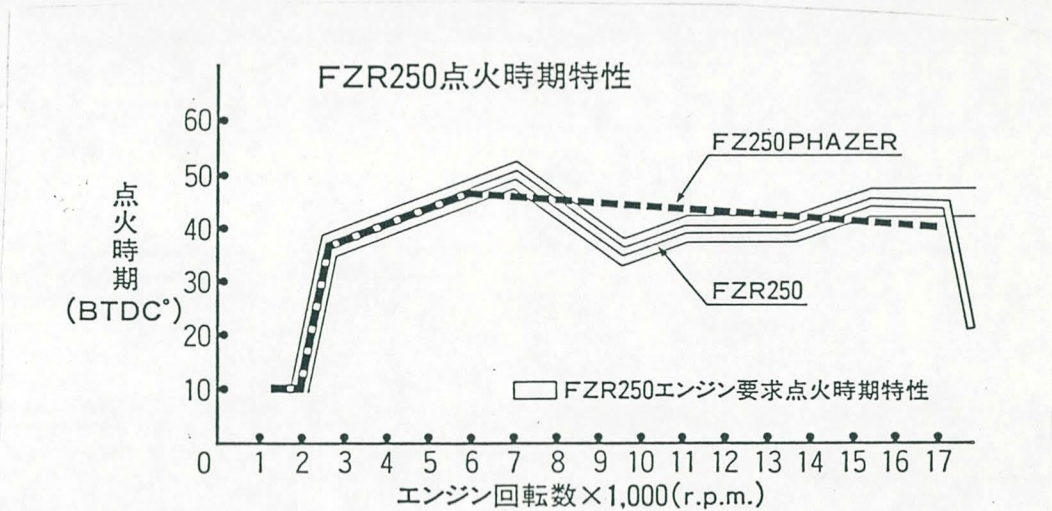
これによりエアクリーナーには常に新鮮で冷たい外気が導かれ、密度の高い空気による混合気の供給が図られることで、安定した高出力性能が確保されます。

このF. A. I. は、ロードレーサーYZFのノウハウをフィードバックした新技術です。

## 5. デジタルコントロールのフルランジスタ点火システム

点火システムは、新設計のデジタルコントロール方式の進角装置を採用し、スロットルレスポンスを向上させると共に、エンジンのパワーアップに貢献しています。

イグナイターにマイクロコンピューターを組み込み、デジタルに進角をコントロールする、この点火進角装置は、エンジン回転の高低にかかわらず、常にエンジンの要求に合った理想的なタイミングで、信頼性の高い、強力な点火火花を確保します。



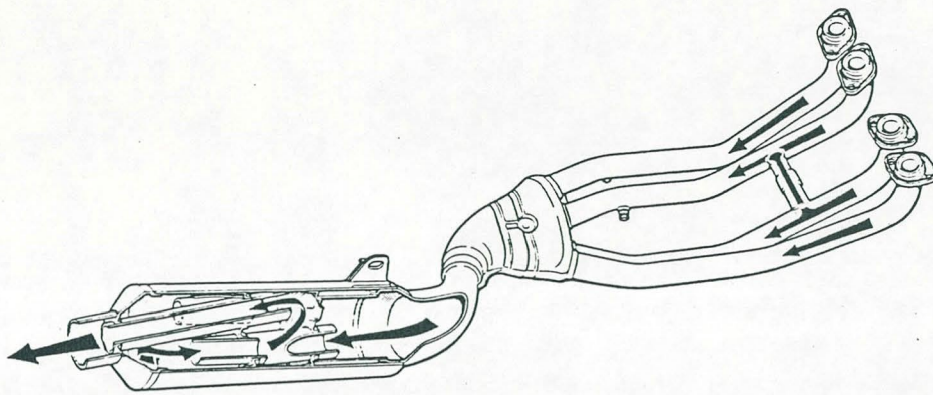
## 6. 排気効率の高い新設計の4 into 1エキゾースト・マフラー

排気系には、耐久レーサーのイメージを持った新設計の4 into 1システムを採用、またマフラーのテール形状をレーサースタイルに絞って、排気効率を高めています。

4本のエキゾーストパイプは、チャンバーを介して1本にまとめたのち、多段膨張



反転構造のマフラーにつなぐ方式として、排気騒音の低減を図りました。



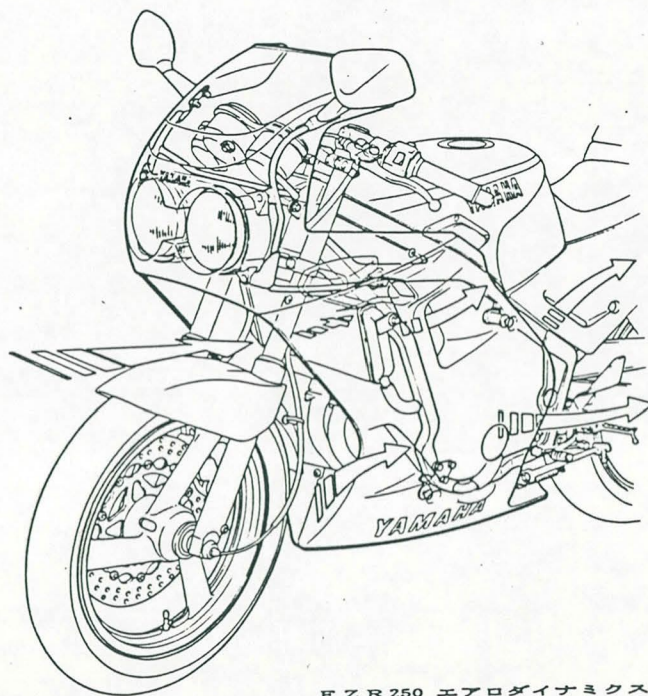
FZR250 マフラー

### 7. 新設計のフルフェアリングにデュアルヘッドライトを装備

エアロダイナミクス効果を追求した新設計のフレームマウント式フルフェアリングは、本格的なレーシースタイルです。

フェアリングにはフラッシャーをビルトイン。また角型バックミラーをフェアリングステーに装着しています。

ヘッドライトは、他の「FZRシリーズ」と同様、2灯式の白色ハロゲンランプを採用しました。



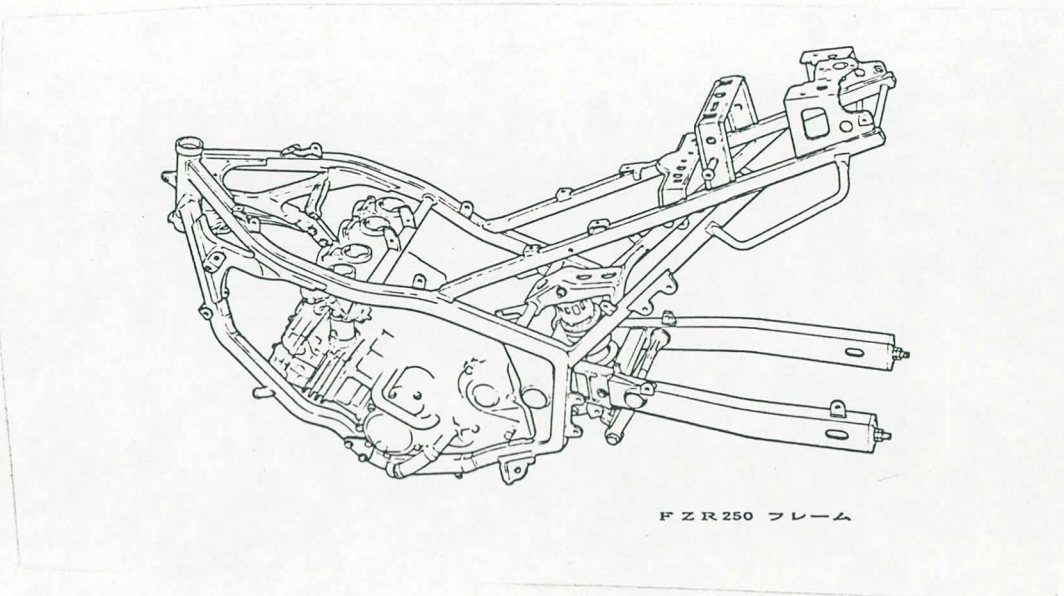
FZR250 エアロダイナミクス



## 8. エアプレーンタイプの燃料タンクキャップ

燃料タンクキャップはエアプレーンタイプを採用しています。

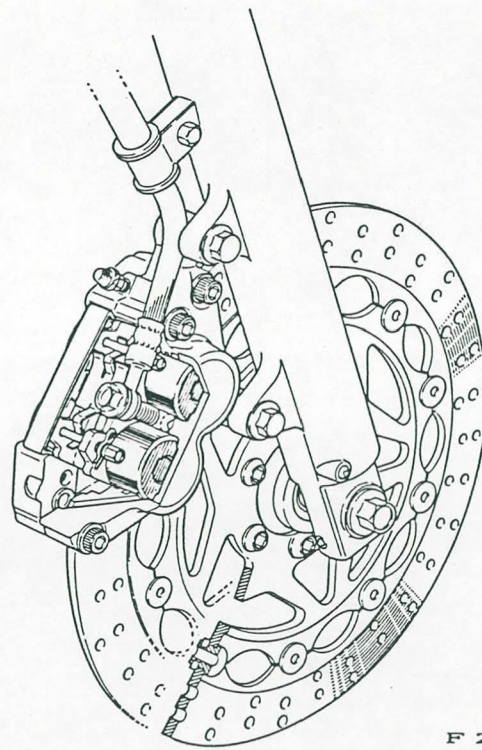
フレームは鋼管ダブルクレードル型で、錆び止めにはメラミンアルキッド系の焼付塗装を施しています。



## 9. 確かな制動力を生む大径ディスクブレーキ

フロントブレーキには、対向ピストン型4ポットキャリパー装備のクラス最大の外径320mmフローティング・ディスクブレーキを採用。またリアにも油圧式のシングルディスクブレーキを採用し、過酷なブレーキングにも十分な制動力を発揮します。





FZR250 フロントディスク

#### 10. 17インチ・中空スポーク・アルミキャストホイール

フロント、リヤともに、ホイールは17インチとし、3本の中空スポークを有するアルミキャストホイールを採用しています。

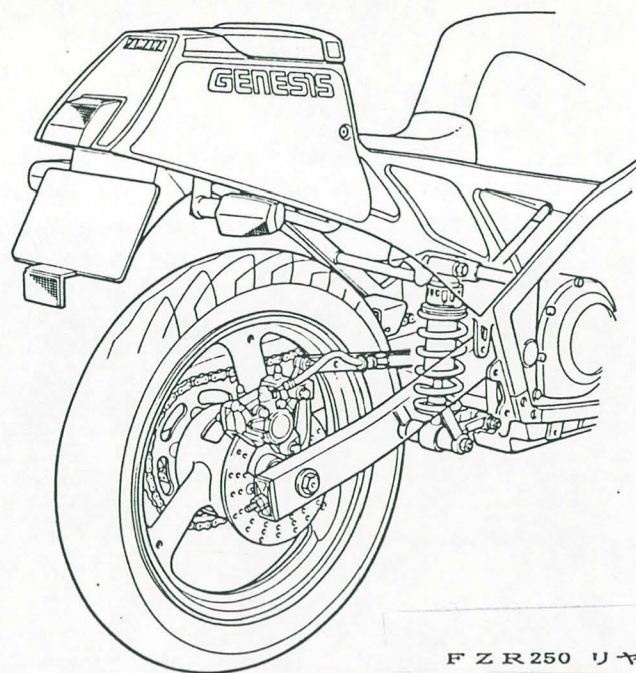
これにより、シャープなハンドリングとすぐれた走行安定性の両立を実現することができました。

タイヤは前後輪ともHグレードのチューブレスタイヤを採用。

#### 11. 走りに貢献するリンク式モノクロスサスペンション

リヤサスペンションは、すぐれた路面追随性を発揮するリンク式モノクロスサスペンションで、リンク結合部にはニードルベアリングを採用、リンクの作動性を一層向上させています。クッションユニットは、高圧窒素ガス封入式ド・カルボンタイプです。

またリヤアームも上下の幅を60mmにサイズアップして、剛性を高めています。  
なおフロントフォークには、なめらかな作動をもたらすD uメタルを採用。



F Z R 250 リヤモノクロスサス

## 12. ニューデザインのレーシースタイルシート

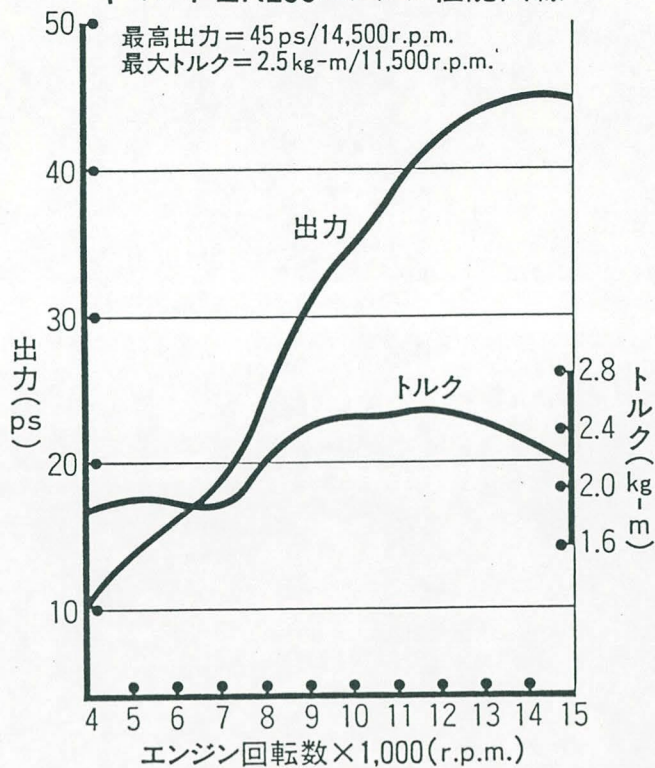
シート高は750mmとして足着き性を配慮。シートやサイドカバーのデザインも新鮮で、レーサースタイルを強調するため、前部シートと後部シートとはステップ状の段差が設けられています。

## 13. ハンドルなどアルミ鍛造部品を多用

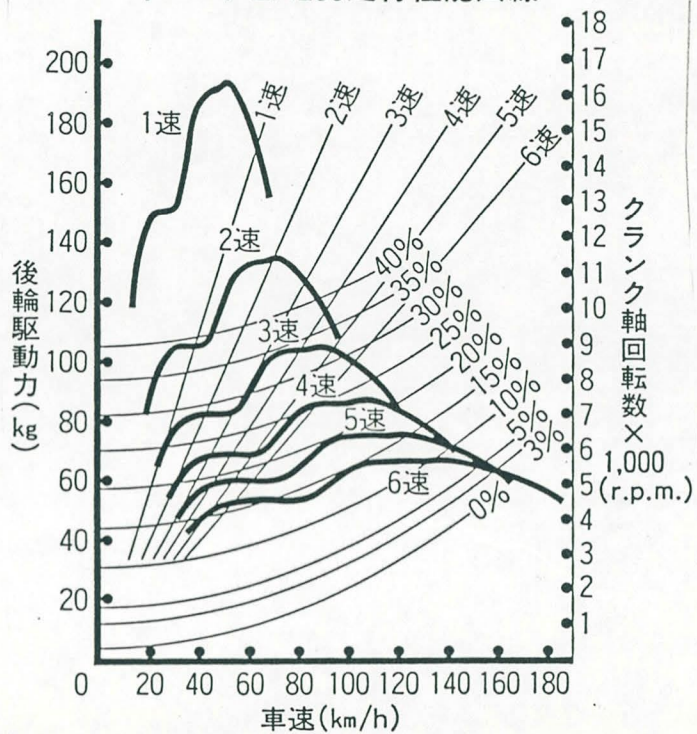
軽量化を促進するため、ハンドル、フットレスト、ブレーキペダルをアルミ鍛造製としました。



### ヤマハFZR250エンジン性能曲線

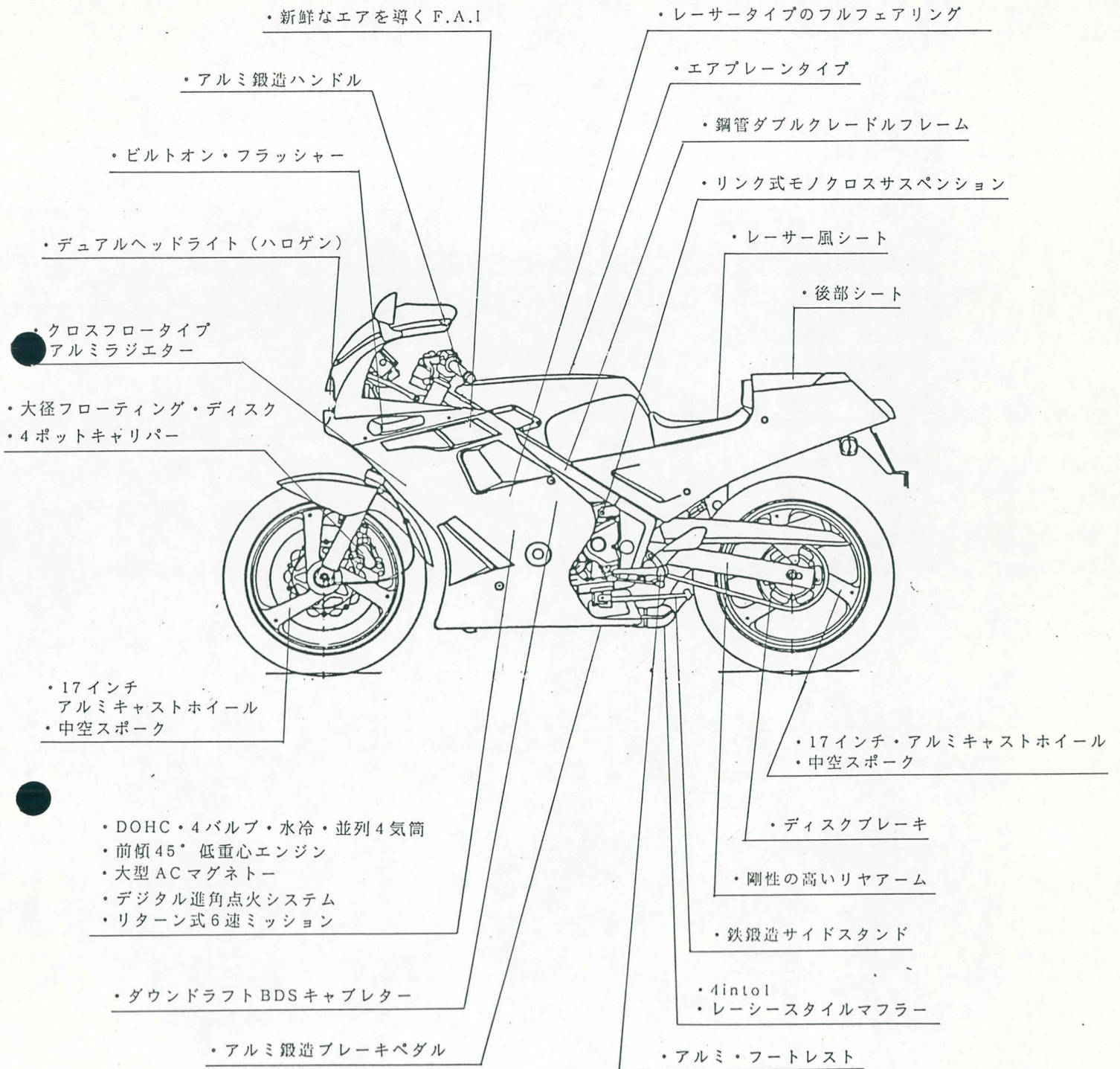


### ヤマハFZR250走行性能曲線





# ヤマハ『FZR250』フィーチャーマップ

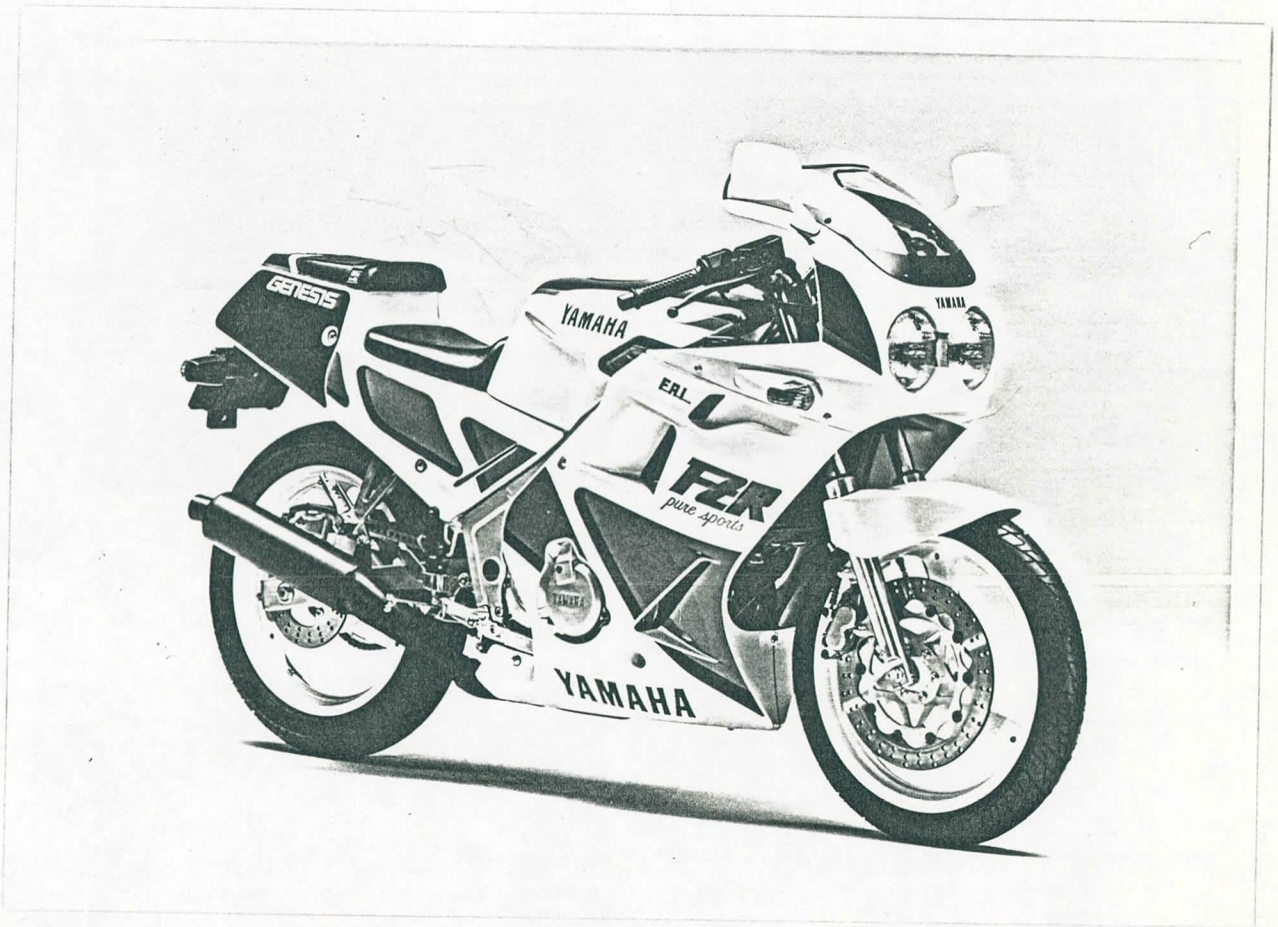




## ヤマハ「FZR250」仕様諸元表

名 称		ヤマハ FZR250				1 次 減 速 機 構		ギ ャ			
寸 法 及 重 量	全 長	2010 mm		動 力 伝 達 装 置	機	同 上 減 速 比		89/35	2.542		
	全 幅	680 mm				2 次 減 速 機 構		チェーン			
	全 高	1120 mm				同 上 減 速 比		55/17	3.235		
	シ ー ト 高	750 mm				ク ラ ッ チ 形 式		湿 式 多 板			
	軸 間 距 離	1375 mm				変 速 機	形 式	常時噛合式前進6段			
	最 低 地 上 高	135 mm					操 作 方 法	左足動リターン式			
	乾 燥 重 量	140 Kg					変 速 比 1 速	34/11	3.090		
							“ 2 速	31/14	2.214		
			“ 3 速	32/18	1.777						
			“ 4 速	27/18	1.500						
性 能	舗装平坦路燃費	51.0 Km/ℓ (50km/h)				“ 5 速	25/19	1.315			
	最小回転半径	2.9 m				“ 6 速	27/23	1.173			
	制動停止距離	14m (50km/h)		フ レ ー ム 形 式		鋼管ダブルクレードル					
原 動 機	原 動 機 種 類	4サイクル・水冷・DOHC・4バルブ		走 行 装 置	架 設 架	キ ャ ス タ	25° 30′				
	気 筒 数 配 列	並列4気筒				ト レ ー ル	88 mm				
	総 排 気 量	249 cc				タイヤサイズ	前	100/80-17 52H			
	内 径 × 行 程	48.0mm×34.5mm		制 動 装 置	形 式	前	油圧式シングルディスク				
	圧 縮 比	12.0 : 1				後	油圧式シングルディスク				
	最 高 出 力	45ps/14500rpm		装 懸 置 架	ブ レ ー キ 洞 径 又 は デ ィ ス ク 有 効 径	前	287 mm				
	最 大 ト ル ク	2.5kg・m/11500rpm				後	178 mm				
	始 動 方 式	セル式		装 懸 置 架	懸 架 方 法	前	テレスコピック				
	潤 滑 方 式	強制圧送ウェットサンプ				後	スイングアーム				
	エンジンオイル容量	2.7 ℓ				緩 衝 装 置	緩 衝 方 法	前	オイルダンパ、コイルスプリング		
			後	ガス、オイルダンパ、コイルスプリング							
燃 料 装 置	エ レ メ ン ト 種 類	不 織 布		灯 火 及 照 明	ヘ ッ ド ラ ン プ	バルブ脱着式ハロゲンランプ					
	燃 料 タ ン ク 容 量	12 ℓ			マ ー カ ラ ン プ	12V	3.4W×2				
	キャブレタ型式	BDS26×4			テ ー ル ラ ン プ	12V	5W				
電 気 装 置	点 火 方 式	トランジスタ			ス ト ッ プ ラ ン プ	12V	21W				
	点 火 プ ラ グ 型 式	C8E、C9E、 U27ES-N、U24ES-N			フ ラ ッ シ ャ ー ラ ン プ	12V	21W×4				
	バ ッ テ リ 容 量	12V10A (10Hr)		装 メ 置 タ	速度計、回転計、水温計						
	バ ッ テ リ 型 式	GM10-3A									





ヤマハスポーツ「FZR250」