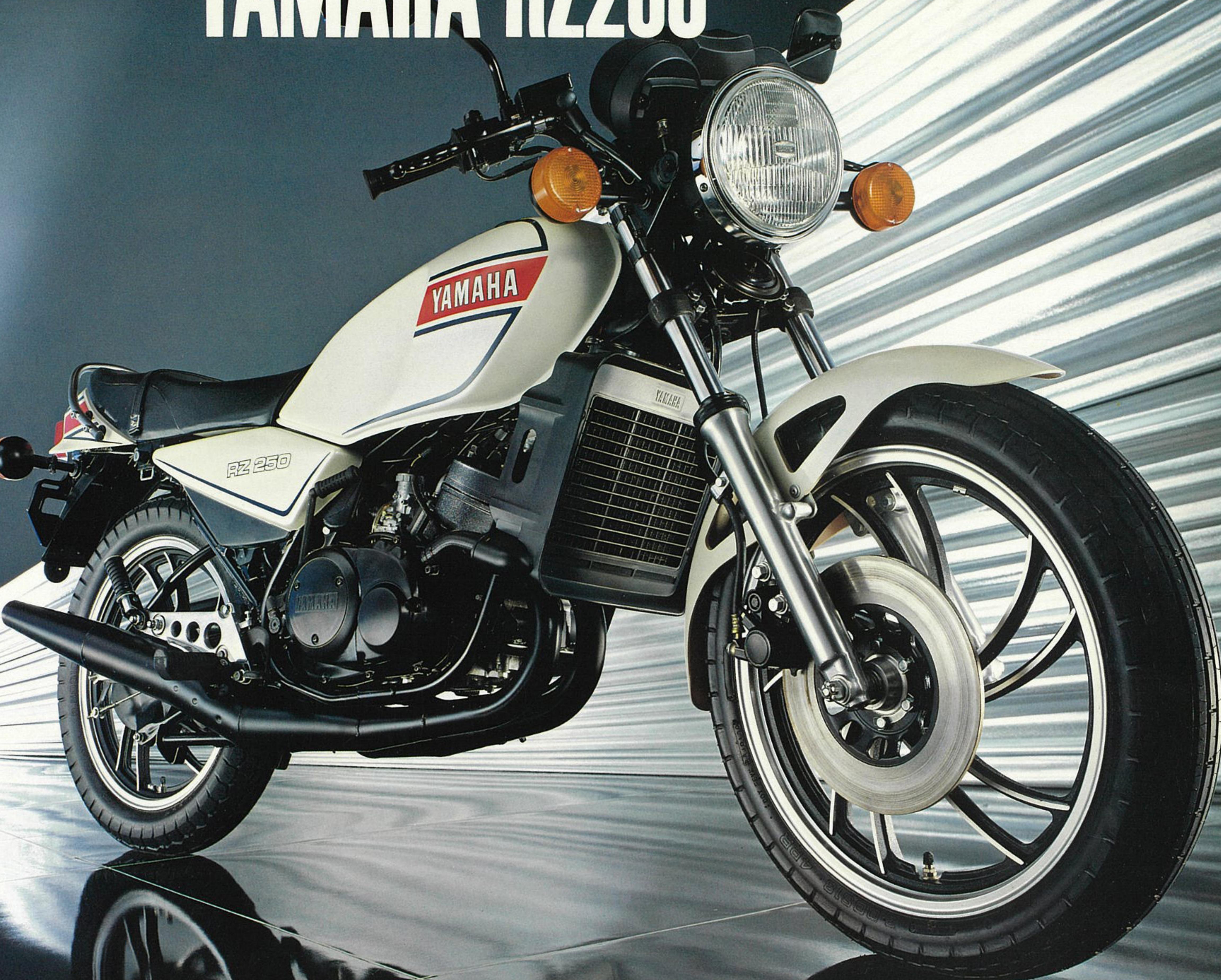


YAMAHA RZ250





他に類を見ることのないシャープなレスポンスを生む2ストローク・エンジン。スポーティ・ライディングを好む熱いライダーたちにとって、あの独特なフィーリングは忘れられないものです。走りの本質を求めたスーパースポーツに、この魅力あふれるコンポーネントをさらに熟成させられたら……それも、サーキットに集まるモータースポーツファンの熱い視線を一身に浴びて疾走するレーシングマシンのフォルムをとり入れたら……今まで、果たし得なかった、こうした熱いエンスージアストの夢を、一杯に詰めこんだマシンが、いま現実になりました。250cc 2ストローク・スーパースポーツならではのハイパフォーマンスと軽快感。そして何よりシャープなハンドリングを求めたRZ250。走り出したその一瞬から、圧倒的なパワーと軽快なフットワークがライダーをとりこにして離しません。この2ストローク・マシンに触れたとき、全く新しいスーパースポーツの実感に、あなたはかつてなかつた興奮を覚えることでしょう。

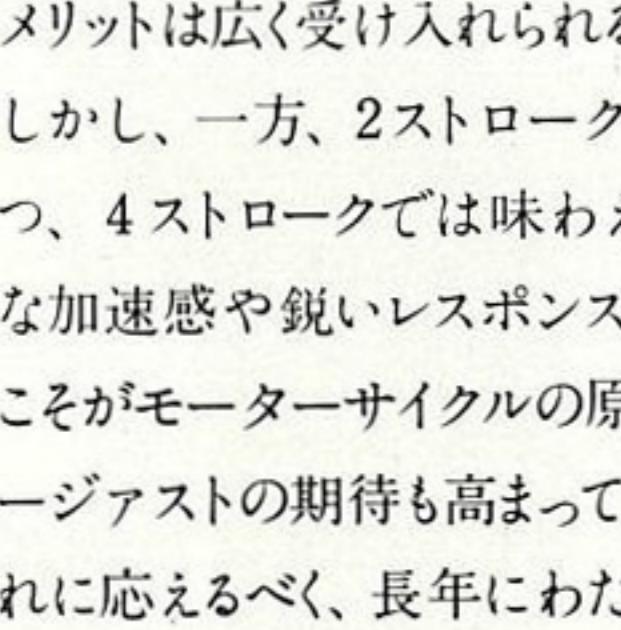
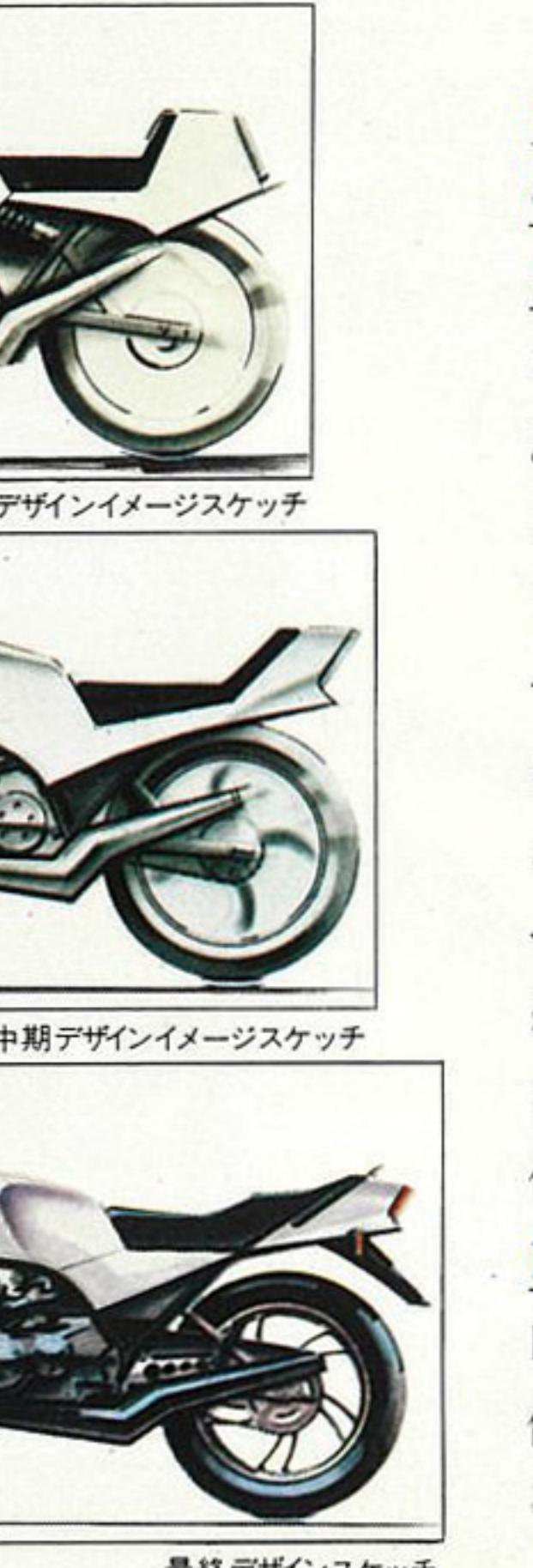
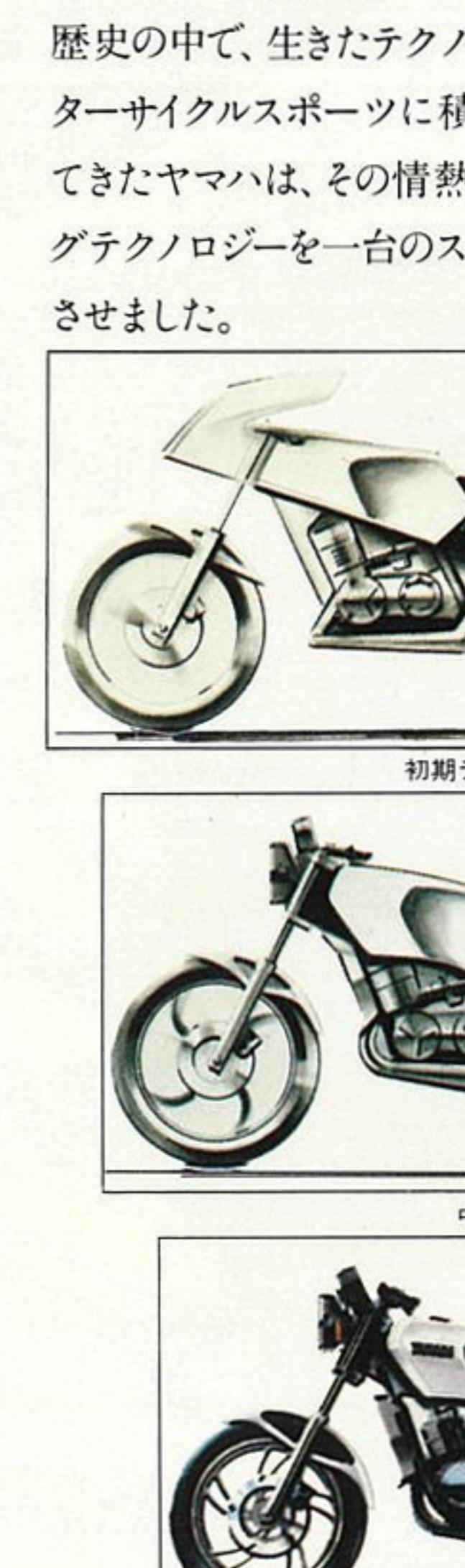
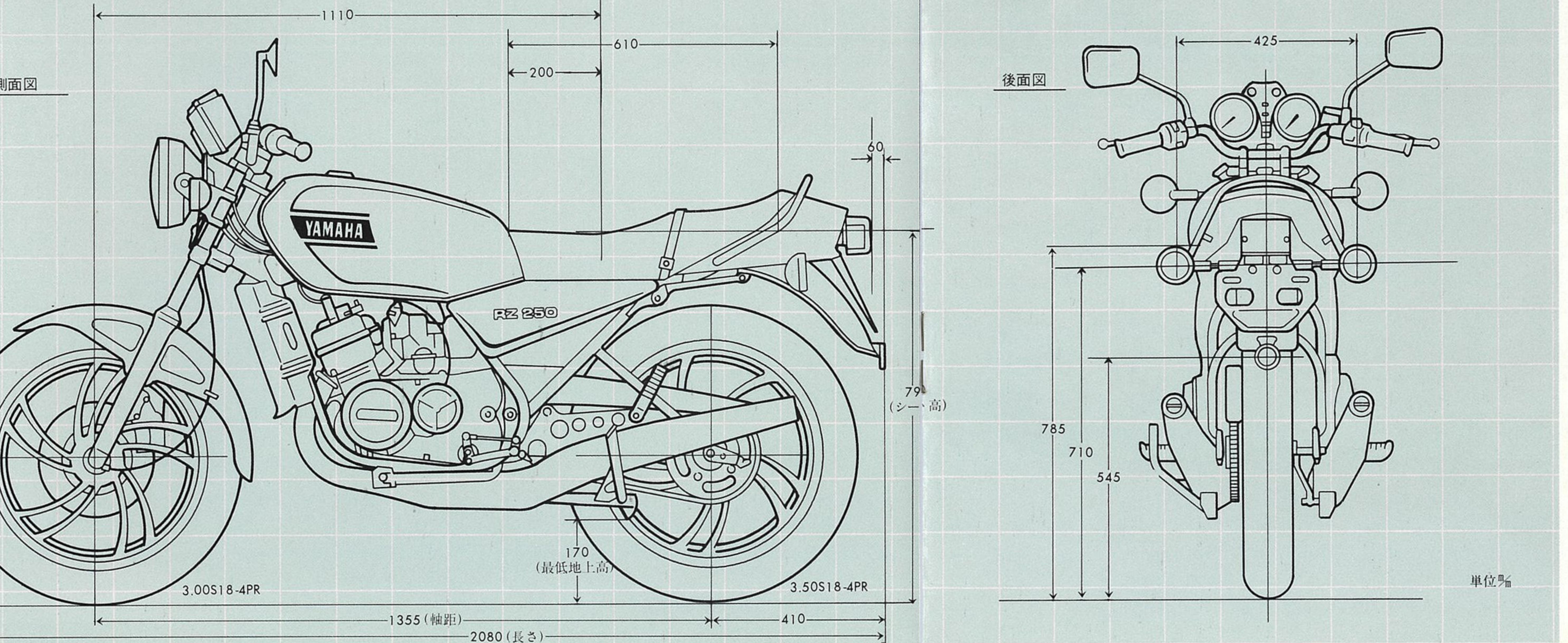
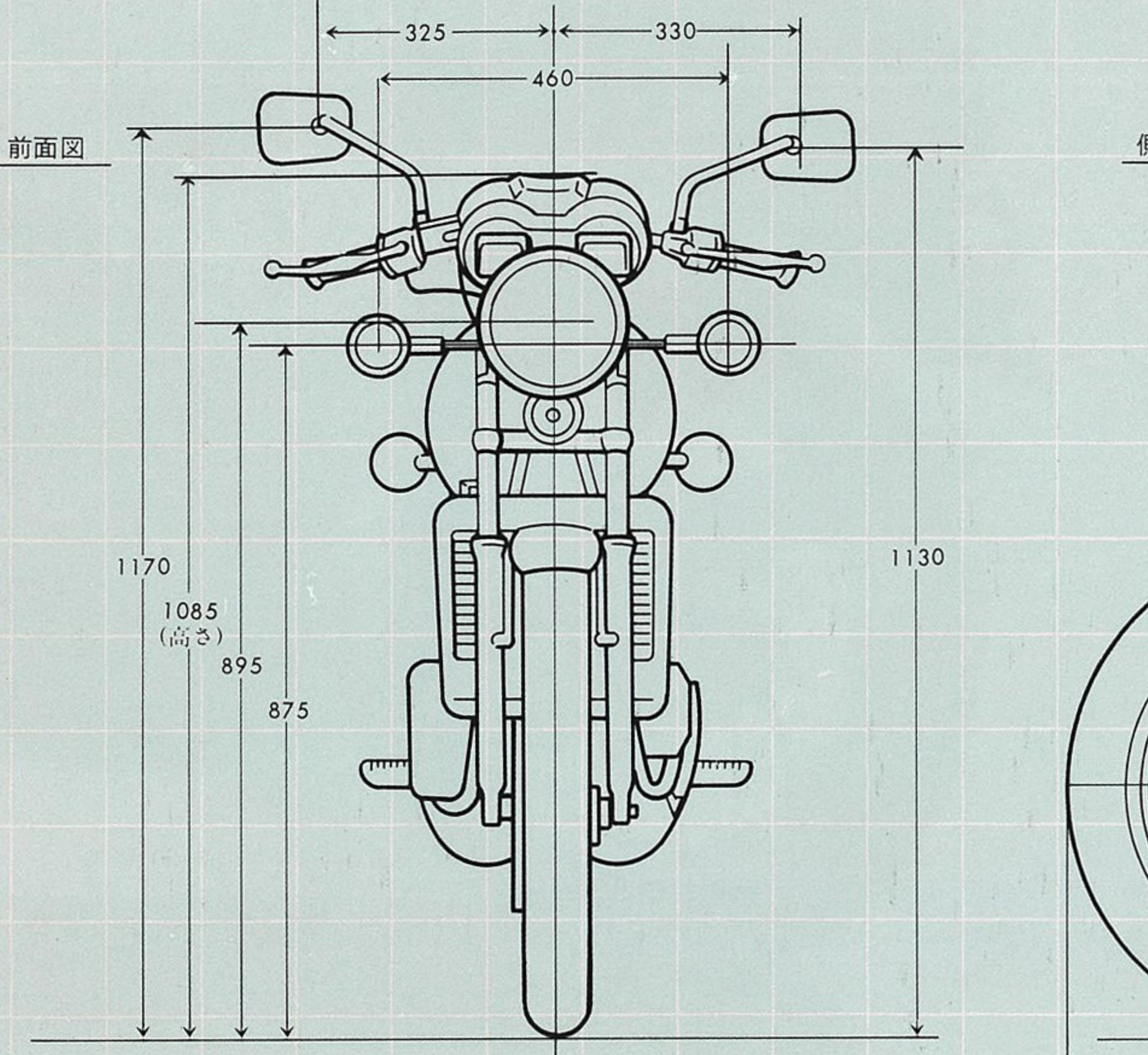
REVOLUTION

あくなき極限の世界を追求して生まれる数々のヤマハテクノロジー。
その結晶。2ストローク・リキッドクールエンジン搭載、RZ250。
スーパースポーツの歴史に、あらたな一頁を加えます。





2ストローク領域に、限りなき可能性を求めて
RZは誕生した。



最終デザインスケッチ

新次元の2ストロークへの追求は、走りの本質論からはじまつた。

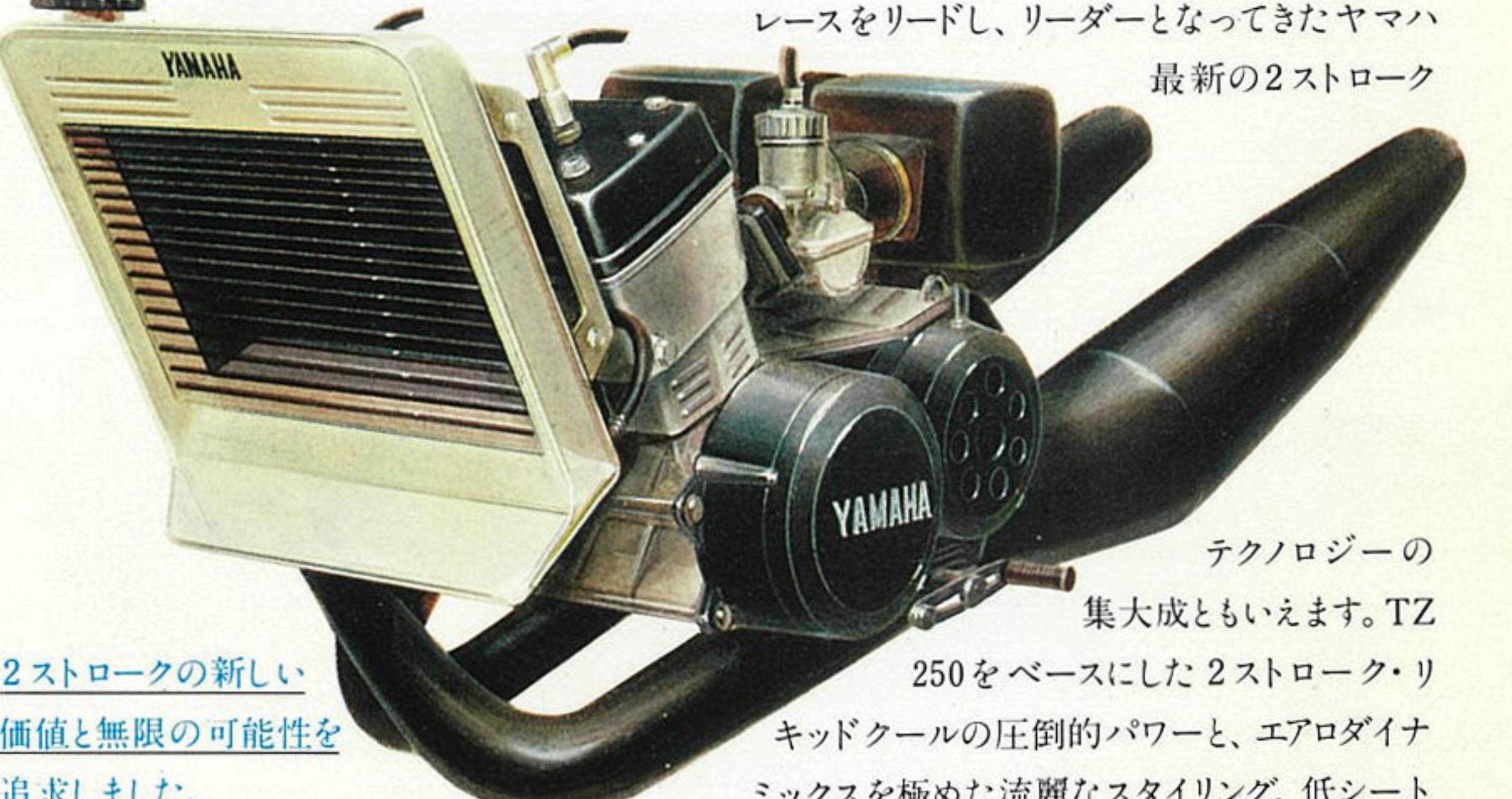
時代が要求したスーパースポーツ。これがRZだ。開発チームに与えられた課題は、まず走りの本質論を追求することでした。その課題に対して、設計者、エンジニア、デザイナーが集まり、スーパースポーツについての論議は、あらゆる角度から掘り下げられ、徹底した意見の交換がなされました。そして次のような結論を得たのです。スーパースポーツとはレーシングマシンに通じる機能性を備えたものであり、時代の要求にかなった資質と快適さが、高次元でバランスされたものということでした。これがスーパースポーツRZ250の基本コンセプトとなったのです。

2ストロークの新しい価値と無限の可能性を追求しました。

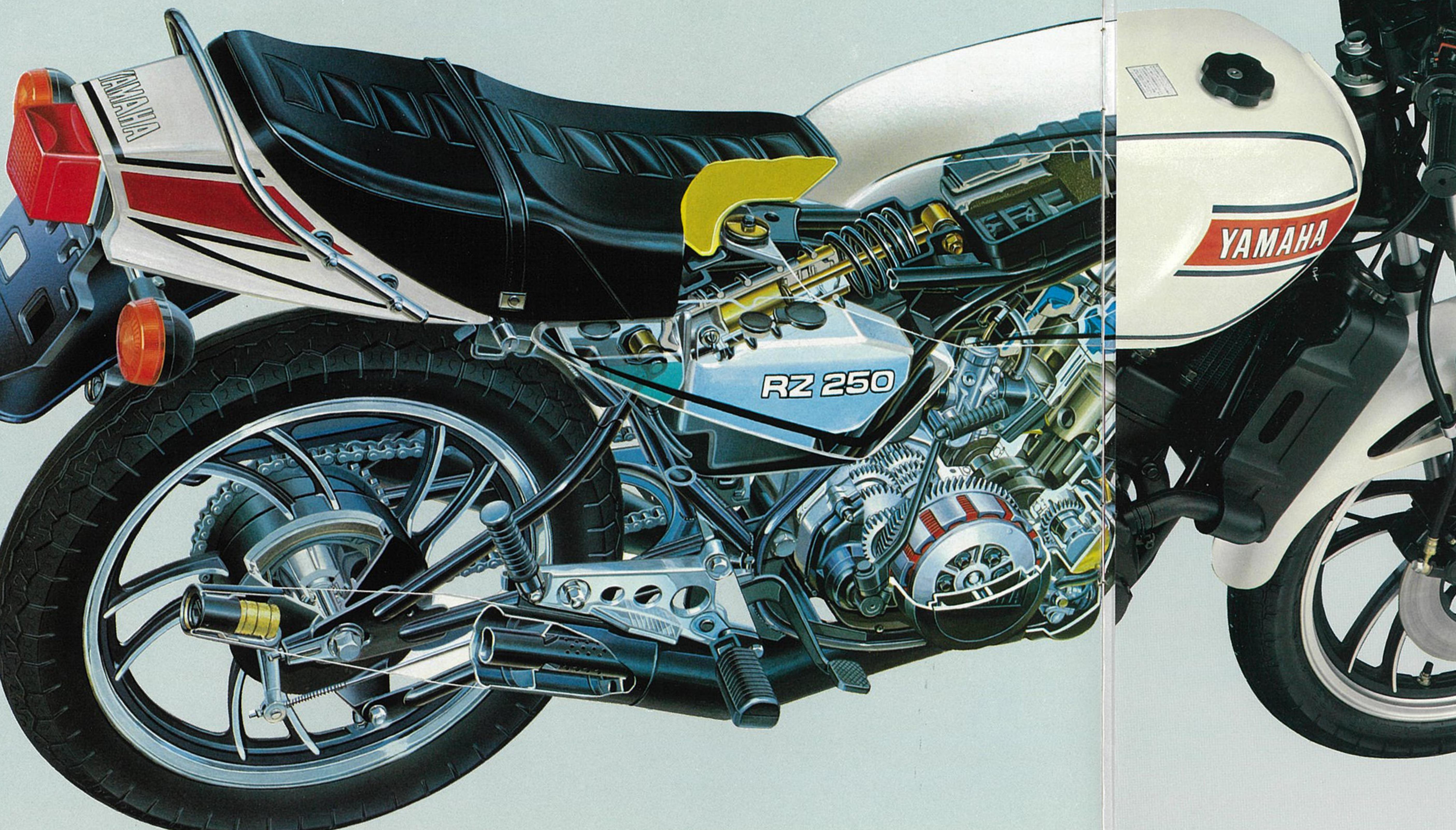
4ストrokeモデルのもつ扱い易さ、マイルドさ、あるいは騒音、排ガス等、社会への対応といったメリットは広く受け入れられる要素となっています。しかし、一方、2ストロークロードスポーツのもう一つ、4ストロークでは味わえない、胸のすくような加速感や鋭いレスポンス、そして何より軽快さこそがモーターサイクルの原点だ、というエンジニアージアストの期待も高まってきた。ヤマハはこれに応えるべく、長年にわたって追及しつづけてきた2ストロークテクノロジーを結集させ、80年代の新しいスーパースポーツを造りあげました。

RZはヤマハのアイデンティティそのものだ。日本で最初の本格的なスポーツ車として、一時代を画したYDS-1。そのYDS系をベースに開発された市販レーサーTD1は、世界を舞台に数々

のコースレコードを打ちたてたTD2とともに、DXの開発を促し、DXはまた世界最強と評価されるTZを創り出しています。今回与えられたスーパースポーツ開発のベースとして、2ストローク・リキッドクール、モノクロスサスペンションのTZが選ばれたことはむしろ当然のことです。これまで表裏一体となってすすめられてきた2ストロークスポーツ車と市販レーサーづくりの技術がスーパースポーツという新しいカテゴリーに集約され、それが新製品RZ250となって結晶したのです。いわばこのRZは、高品質・高性能のモーターサイクルづくりを追求した1/4世紀に及ぶヤマハの実績と、常に世界のレースをリードし、リーダーとなってきたヤマハ最新の2ストローク



すべてを高次元でマッチングさせた、 2ストロークテクノロジーの結晶、RZ250。



サーキット生まれのパワーユニット、2ストローク・リキッドクール、7ポート・トルクインダクションエンジン。

80年代の2ストロークスーパースポーツ、RZ250のパワーユニットは、あの世界最強と評価の高い市販ロードレーサーTZ250をベースに開発されました。リキッドクール、7ポート・トルクインダクションをはじめとして、ユニットレイアウト、掃気レイアウト、クランクケ

ビース一本からユニット全体まで、徹底した軽量化を追求しました。

スーパースポーツとして、ハイ

ースなど
基本コンポーネントを共有の
ベースとして、新設計された新エンジンです。高速遅角型

C.D.I.

点火、吸気バランスパイプ、

大容量エアクリーナー、多段膨張タイプ。

チャンバー

型マフラーなどにより、低速から高速までパワフルな高性能を発揮、クロスレシオの6速ミッション、ハイパワーを確実に伝える湿式多板クラッチとあいまって、スーパースポーツにふさわしい走りを実現させています。

最高出力35ps/8,500r.p.m. リッターあたり140psに相当する圧倒的なパワーを誇ります。

TZゆきのホットな性格とストリートバージョンとして扱い、易さをバランスさせるために各部を新設計しています。シリンダーヘッドは左右一体铸造とし、シリンダーブロックは別体構造を採用、整備性を考慮しました。2速装されるキャブレターは26mmボアとし、中低速域のつながりと省燃費を実現。左右のインテークマニホールドをつなぐ吸気バランスパイプを新設、これにより中速域の吸気脈動を促進させ、トルクレンジを広げると

共に、高速域にシャープなつながりをもたらせました。また、メンテナンスフリーの点火装置として定評のあるC.D.I.点火方式を採用。2ストロークエンジン特有の出力特性に合わせ、高速遅角タイプとして、ピーク回転時の出力をいっ気に向上させ、35ps/8,500r.p.mの圧倒的パワーをマーク。しかも、リキッドクール化により、長時間の連続走行にも熱的パワーダレの少ない、安定した出力特性を發揮します。こうしたハイパワーに対処して、コンロッド大端部のペアリングリテナをTZ同様に銀メッキし耐久性を向上させるなどレーシングテクノロジーがフルに生かされています。

ビース一本からユニット全体まで、徹底した軽量化を追求しました。

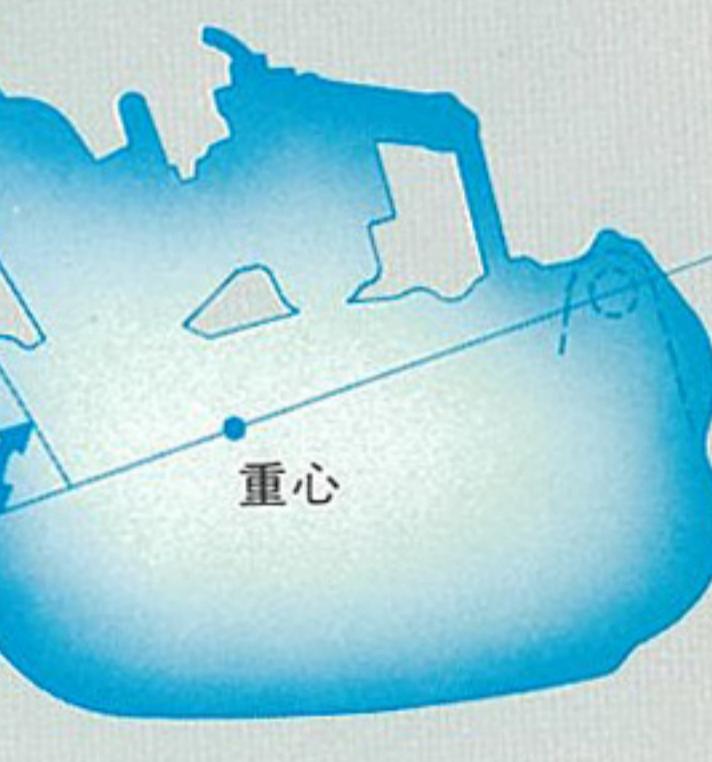
スーパースポーツとして、ハイ

ムの強度負担が軽減し、車体全

体の軽量化の大きな要素となっています。

レーシングテクノロジーを駆使した合理的

エンジンマウント方式

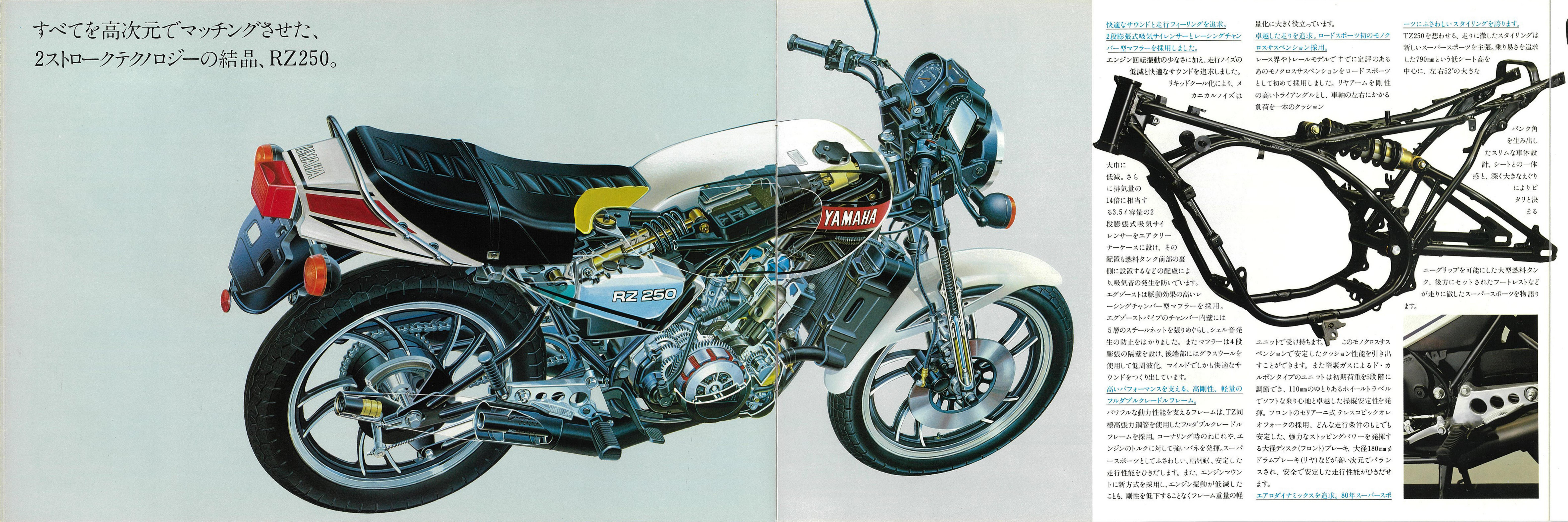


設計により、動的バランスにすぐれた、スムーズな2ストロークパラレルツインをさらに追求。スーパースポーツとして新しいフィーリングを生み出しました。

kgにおさえることに成功し、パワーウエイトレシオは3.97kg/psとこのクラスのトップをマークしています。

コンピュータ解析によりエンジンからの振動をしゃ断した画期的なエンジンマウント方式。

エンジン振動の少ない、快適な走行フィーリングと、車体重量の軽量化をめざして、新方式のエンジンマウントを採用、あらゆる回転域で共振のないスムーズなフィーリングを実現しました。この新方式マウントは、多方向に発生するエンジン振動をコンピュータで解析し、エンジンマウントの位置と受け方、及びそのマウントの数で振動の方向を集中化させ、その振動系に見あった減衰力をもつらバーを配して振動を吸収するというものです。この効果により低速から高速まで、共振のないスムーズさが得られ、快適な走行フィーリングを実現しています。また、エンジンからの振動をしゃ断したこと、補強部材などフレームの強度負担



快適なサウンドと走行フィーリングを追求。
2段膨張式吸気サイレンサーとレーシングチャンバー型マフラーを採用しました。

量化に大きく役立っています。
卓越した走りを追求。ロードスポーツ初のモノクロスサスペンション採用。

一つにふさわしいスタイリングを誇ります。
TZ250を想わせる、走りに徹したスタイリングは新しいスーパースポーツを主張。乗り易さを追求した790mmという低シート高を中心、左右52°の大きな

エンジン回転振動の少なさに加え、走行ノイズの低減と快適なサウンドを追求しました。
リキッドクール化により、メカニカルノイズはバンク角を生み出したスリムな車体設計、シートとの一体感と、深く大きなぐりによりビタリと決まる

また、バネ下重量を軽減し、動的特性にすぐれたタイリックタイプのニューデザインキャストホイールを採用。超軽量でしかもスーパースポーツの走りを支える強度、しなやかさ、精度を高次元でバランスさせたニューデザインがヨロピアンスタイルをさらに印象づけます。

コントローラブルで安全なマシンをめざし、きめ細かな配慮がいきとどいています。

● メーターはスーパースポーツ感覚の55°傾斜でセット。新設された水温計をタコメーターにビルトインとともに、インジケーターはスマートドレンズを使用し、格調あるデザインとしました。またメーター照明には透過光式オレンジ照明を採用し、スーパースポーツの走りを一層豊かで安全なものにしました。

● フロントブレーキは大径の油圧式ディスクブレーキ。リアには180mmφという大径のドラムブレーキを装備。強大なエンジンパワーを支え、安全な走りを可能にするストッピングパワーを備えました。また、安全性を考慮して、指針式リヤブレーキライニング摩耗インジケータも装備しています。

● タイヤはグリップにすぐれ、シャープなハンド

ユニットで受け持ちます。このモノクロスサスペンションで安定したクッション性能を引き出することができます。また窒素ガスによるド・カルボンタイプのユニットは初期荷重を5段階に調節でき、110mmのゆとりあるホイールトラベルでソフトな乗り心地と卓越した操縦安定性を発揮。フロントのセリアニ式 テレスコピックオレオフォークの採用、どんな走行条件のもとでも安定した、強大なストッピングパワーを発揮する大径ディスク(フロント)ブレーキ、大径180mmφドラムブレーキ(リヤ)などが高い次元でバランスされ、安全で安定した走行性能がひきだせます。

エアロダイナミックスを追求。80年スーパースポーツ



RZ250

仕様諸元

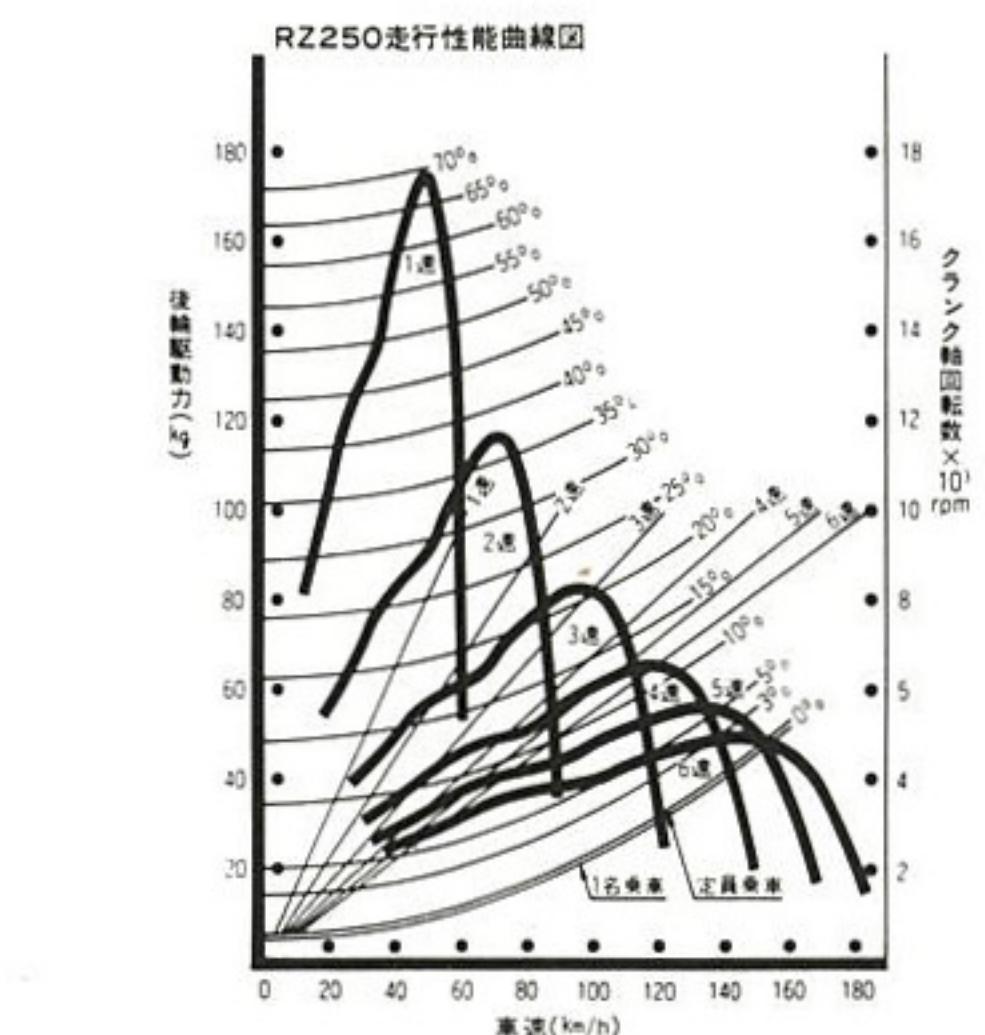
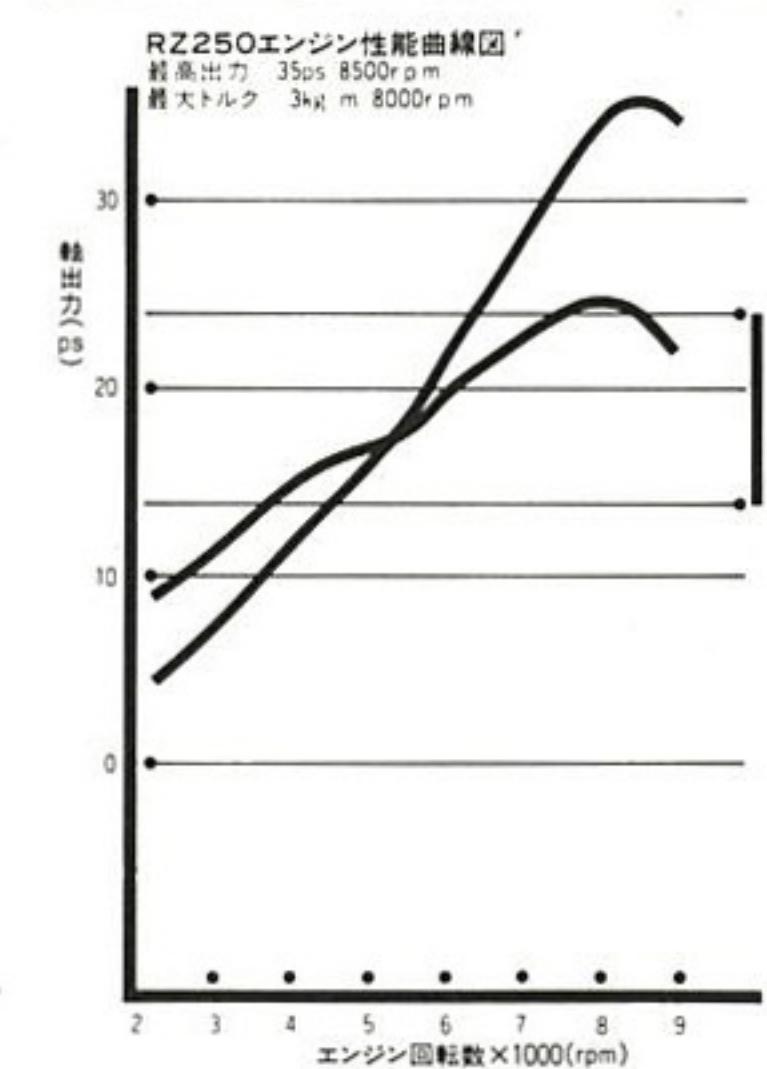
全長/全巾/全高	2080mm/740mm/1085mm
軸間距離	1355mm
シート高/最低地上高	790mm/170mm
乾燥重量	139kg
燃費・定地走行テスト値	37km/ℓ (50km/h)
最小回転半径	2500mm
制動停止距離	15m (50km/h)
エンジン種類	2ストローク・水冷・ピストンリードバルブ
気筒数配列/総排気量	2気筒/247cc
内径×行程	54mm×54mm
圧縮比	6.2:1
最高出力	35ps/8500r.p.m.
最大トルク	3.0kg·m/8000r.p.m.
始動方式	キック式
点火方式	C.D.I.
燃料タンク容量	16.5ℓ
オイル容量	1.6ℓ
潤滑方式	分離給油(ヤマハオートルーパ)
バッテリー容量/型式	12V-5.5AH/12N5.5-3B, 1
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.869
2次減速機構/減速比	チェーン/2.562
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式6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
キャスター/トレール	26°50'/101mm
タイヤサイズ・前/後	3.00S18-4PR/3.50S18-4PR
制動装置・前/後	油圧ディスクブレーキ/機械式ドラムブレーキ



ニューパールホワイト



ニューヤマハブラック



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、幾通りものコースから自由に選べる便利さです。

手続きかんたん

支払いらくらく

ヤマハ
らくらくクレジット

- 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。
- ヘルメットをかぶりましょう。
- 定期点検をうけましょう。
- 走行後のマフラーに触れないように注意しましょう。
- 改造はやめましょう。

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社

〒438 静岡県磐田市新貝2500

TEL05383(2)1111

8006-100D: ④-011039