

RZV500R

Type 2-stroke, liquid-cooled, reed valve, V-four with YPVS

Displacement 499cc Bore and stroke 56.4 x 50.0mm

Compression ratio 6.6:1 Max. power 64ps / 8,500rpm Max. torque 5.7kg-m / 7,500rpm

Lubrication Autolube Carburetor VM26SS(4) Ignition CDI

Fuel tank capacity 22.0 l Oil capacity 2.0 l Transmission 6-speed Final transmission chain drive

Overall length 2,085mm Overall width 685mm Overall height 1,145mm Seat height 780mm

Wheelbase 1,375mm Ground clearance 145mm Dry weight 173kg

Front Telescopic forks Rear New link type Monocross suspension

Front Brakes Ventilated double disc Rear Brake Ventilated disc

Front Tyres 120/80-16 60H Rear Tyres 130/80-18 66H





その日がきた。グランプリマシンYZR500の重みを
ひとりひとりの腕に、伝える日がきた。

2ストロークマシン、YAMAHA RZV500R。

人間がふたつの輪に自由をゆだねはじめて一世紀。
これは、究極へと向かうひとつのプロローグである。

Prologue

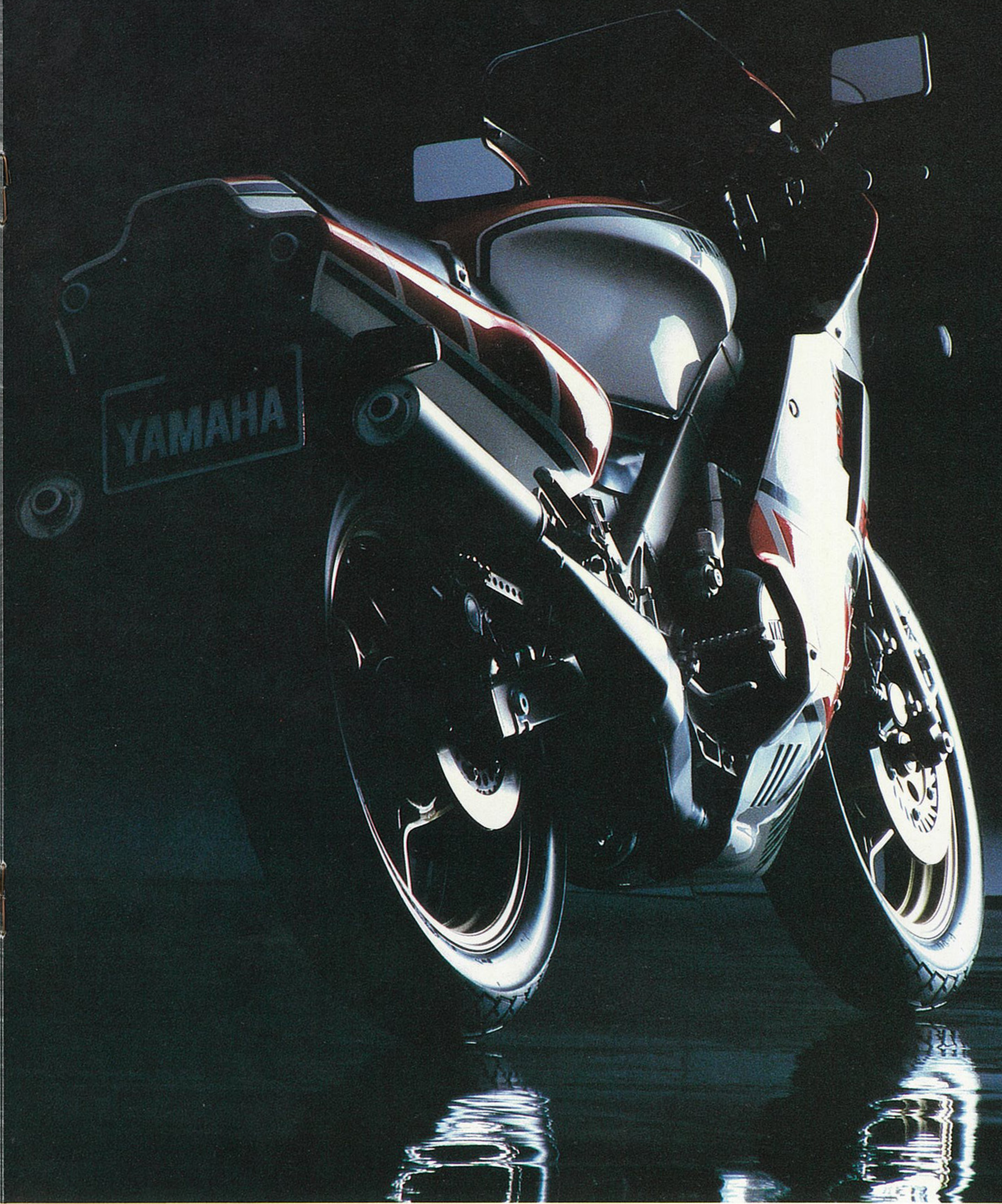
ひとつの究極に行き着くところを至上とする
グランプリマシン。最先端テクノロジーを集
めた英知の結晶はたとえようのない魅力に溢
れている。しかしどれだけのハイメカニズム
が駆使されていようともそれが人間によって
操られることを忘れてはならない。ライダー
にとっての必然性を如何にマシンへ具現化
させてゆくか。ワールドチャンピオンの重みを
知れば知るほどそのコンセプトはより一層明
確になってくる。そしてマシンはそのコンセ
プトそのままのフォルムを形成する……限り
ない可能性を追求すると限りなくグランプリ
マシンへ近づくのは当然の帰着だ。そのフィ
ロソフィーなくしてレプリカモデルは生まれ
得ない。ヤマハRZV500R。操るひとを待つ。



エンジンが操縦性を語る。それはグランプリマシンフィロソフィーにほかならない。

ヤマハの2ストロークエンジンに500ccという排気量を与えれば、圧倒的なパワーが得られることは自明の理である。しかし、人間が操ってはじめて生命体となるモーターサイクルである以上、そのエンジンが究極のテーマとすべきは、トータルバランス確立のために機能することである。RZV500RがV4を搭載したのも、つまりはこのエンジンが、トータルバランスをより高次元で実現し得るにほかならない。なぜ、500ccという排気量を考えれば、エンジンは当然マルチへと向かうか、それを4気筒とした上で、さらに、パレレルとするかスクエアとするかVとするかに分かれる。ここでの選択基準は、どのレイアウトが人間の感性に近づくための高次元バランスを実現できるか、にある。そして、RZV500Rは、250ccパレレルツイン並みの軸距が必要とせず、ということはバンク角を深くとりながら低重心にセットでき、しかもスクエア4よりエンジン全長が短かく、重心位置をさらに低くできるV4を選ぶこととなった。その上で、あらためてハイパワーや人間の感性に過不足なく追従する鋭いレスポンスなど、エンジンパフォーマンスそのものの洗練を目指したのである。いうまでもなく、こうしたアプローチはグランプリマシン造りのフィロソフィーと何ら異なるところはない。初めに人間ありき。そこへ近づくためのテクノロジー。YZR500の直系ともいべきRZV500Rだが、より正確を期していえば、500cc 2ストロークのオンロードスポーツとして究極を目指した結果、グランプリマシンに限りなく近づいたモーターサイクル、それがRZV500Rなのである。そして、このフィロソフィーは、次にご紹介するフレームにも、実に分かちがたく流れているのである。

パワーを生み出すために存在するエンジンが、同時に操縦性の鍵を握っているという事実。それは、とりもおさずエンジンとフレームが相互に作用しあいながら、同時にその完成度を高めていくべきものであることを意味している。そして、RZV500Rにおける両者の関係は、まさにお互いを必然の形として求めあった結果存在しているのである。フレームは、適度な幅を持ちながら、シンプルにコンパクトに構成されることを理想とする。それはモーターサイクルの操縦安定性を獲得するための低重心化、軽量化を目指すものであり、また大前提としては、フレーム自体が強度と剛性を巧みにバランスしていることが不可欠となる。低いステアリングヘッドから、スイングアームピボット部へワイドな幅を保ちながら一直線に走るタンクレールと、2本のダウンチューブからなるRZV500Rのアルミ角型ワイドフレームは、見ても通り、エンジンのためのスペースがきわめて小さい。マスとしてのフレームをできるだけ低く、前方に、コンパクトに、そして最もシンプルな形で強度と剛性を保とうという意図が、この構成に表われている。そして、それは、コンパクトでマウント位置設定の自由度がきわめて高いV4エンジンがあっただけで可能となったのである。すべての動きを、たった2つの輪に託して表現するモーターサイクル。人間の感性に近づこうとすればするほど、その姿は、そのテクノロジーは、究極へと向かうグランプリマシンのそれに同化していく。レーシングマシンYZR500直系のマシンであることよりも、むしろそのフィロソフィーを誇りたい。RZV500R。



人間の感性へ近づくために。すべてのテクノロジーは、ひとつのフィロソフィーから。



レーサーを彷彿させるエアロダイナミックフルフェアリングひとつとっても、このマシンは、見る者を圧倒せずにおかない。しかし、実際にライディングポジションをとってみると、ライダーに過度な緊張感も異和感も与えない低さとスリムさを備えていることがわかるはずである。最高出力64ps/8,500rpm、最大トルク5.7kg-m/7,500rpmのパワーを、ライダー自身のパフォーマンスとして表現するために、RZV500Rは、デザインにもまたフィロソフィーを持つ。

2ストローク水冷V4エンジン 最高出力64ps/8,500rpm、最大トルク5.7kg-m/7,500rpm。軽量・コンパクト・低重心の究極を目指すYZR500直系のパワーユニット。別体シリンダーブロックによる前後各2気筒を、挟み角50°でV型レイアウトし、2本のクランクシャフトを駆動する。きわめてコンパクトなマスを低重心にセットすることに成功している。

ギヤ駆動一軸2ウェイト balancer ギヤを介して駆動する balancer を装備。これによってエンジンのリジッドマウントが可能となり、すぐれた操縦安定性をもたらしている。

Y.P.V.S.(ヤマハ・パワー・バルブ・システム) エンジン回転数に即応してマイクロコンピューターが排気バルブを自動制御し、つねに最適の排気タイミングを設定するヤマハ独自の機構。低回転から高回転まで、鋭いレスポンスを伴うハイパワーをスムーズに発揮する。と同時に31km/ℓ(60km/h定地走行テスト)の低燃費も手中にした。

電子進角式C.D.I.点火

アルミボディ強制開閉式VMキャブレター

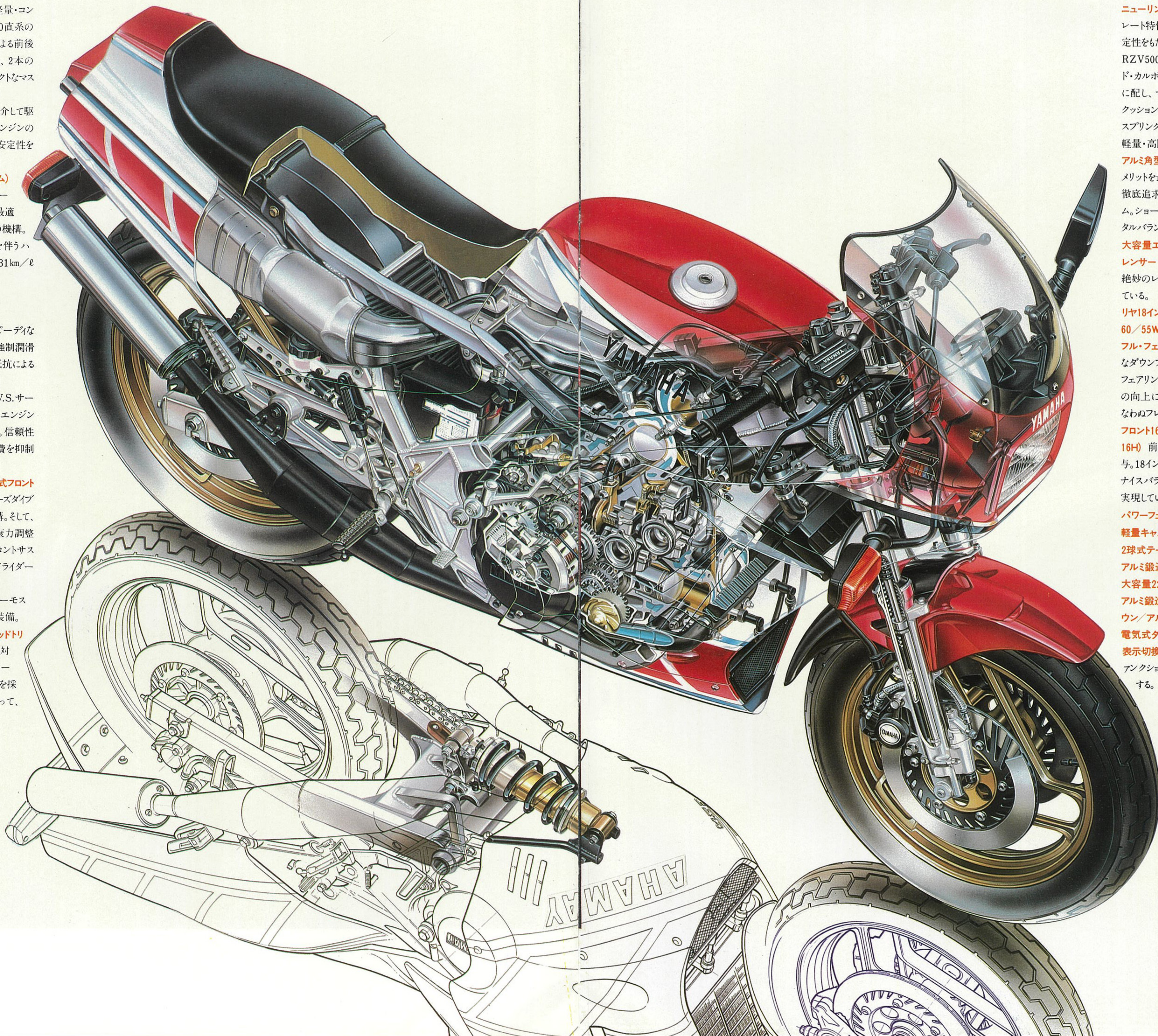
強制潤滑トランスミッション 歯切れよくスピーディなシフトを約束するクロスレシオ6速ミッション。強制潤滑式を採用し、より安定した潤滑と、オイル抵抗によるパワーロスの低減を実現している。

Y.P.V.S.連動型オートループポンプ Y.P.V.S.サーボモーターとの連動により、スロットル開度、エンジン回転数に応じた最適のオイル供給を実現。信頼性のきわめて高いこのメカニズムが、オイル消費を抑制する。

アジャスタブル・アンチダイブ機構付セミエアフロントサスペンション ハードブレーキング時のノーズダイブを抑えるアジャスタブル・アンチダイブ機構。そして、走行状態やライダーの好みに合わせて減衰力調整ができるダンパーアジャスタブル機構。フロントサスペンションは、つねに最適のレベルをもってライダーの意志に応える。

軽量シングルコア・アルミ製ラジエーター サーモスタット、電動式冷却ファン、リザーブタンク装備。

対向ピストン型キャリパー・ベンチレーテッドトリプルディスクブレーキ 強烈なV4パワーに対応すべく、安定した効きとすぐれた耐フェード性を発揮するベンチレーテッドディスクを採用。強力確実なストップパワーによって、果敢な走りへの挑戦をサポートする。



アルミ製スタビライザー

ニューリンク式モノクロスサスペンション ライジングレート特性により全走行域でニュートラルな操縦安定性をもたらすヤマハ独自のサスペンションシステム。RZV500Rでは、さらにアルミシリンダーを採用したド・カルボンタイプ・クッションユニットをエンジン下部に配し、マスの集中化と低重心化を徹底している。クッションユニットは4段階の減衰力調整と無段階のスプリングイニシャル調整が可能。スイングアームは、軽量・高剛性の角エンド・アルミ製とした。

アルミ角型ワイドフレーム V4の軽量・コンパクトというメリットを最大限に活かし、低重心、マスの集中化を徹底追求した軽量・高剛性・シンプルなワイドフレーム。ショートホイールベース1375mmなども含めたトータルバランスにより、操縦安定性を高次元で形にした。

大容量エキシパンションチャンバー・アルミ製サイレンサー すぐれた排気効率、吸音性はもとより、その絶妙のレイアウトが、52°という深いバンク角をもたらしている。

リヤ18インチ偏平チューブレスタイヤ(130/80-18H) 60/55Wハロゲンヘッドランプ

フル・フェアリング 空気抵抗を低減し、かつ効果的なダウンフォースを発生させるエアロダイナミック・フルフェアリング。空力重視により、高速時の操縦安定性の向上に貢献している。ハンドリングの軽快さを損なわぬフレームマウント方式であることはいままでもない。

フロント16インチ偏平チューブレスタイヤ(120/80-16H) 前面投影面積の縮小、低重心化に大きく寄与。18インチリヤタイヤ、アルミ角型ワイドフレームとのナイスバランスを得、軽快でニュートラルな操縦性を実現している。

パワーフェンダー

軽量キャストホイール

2球式テールランプ

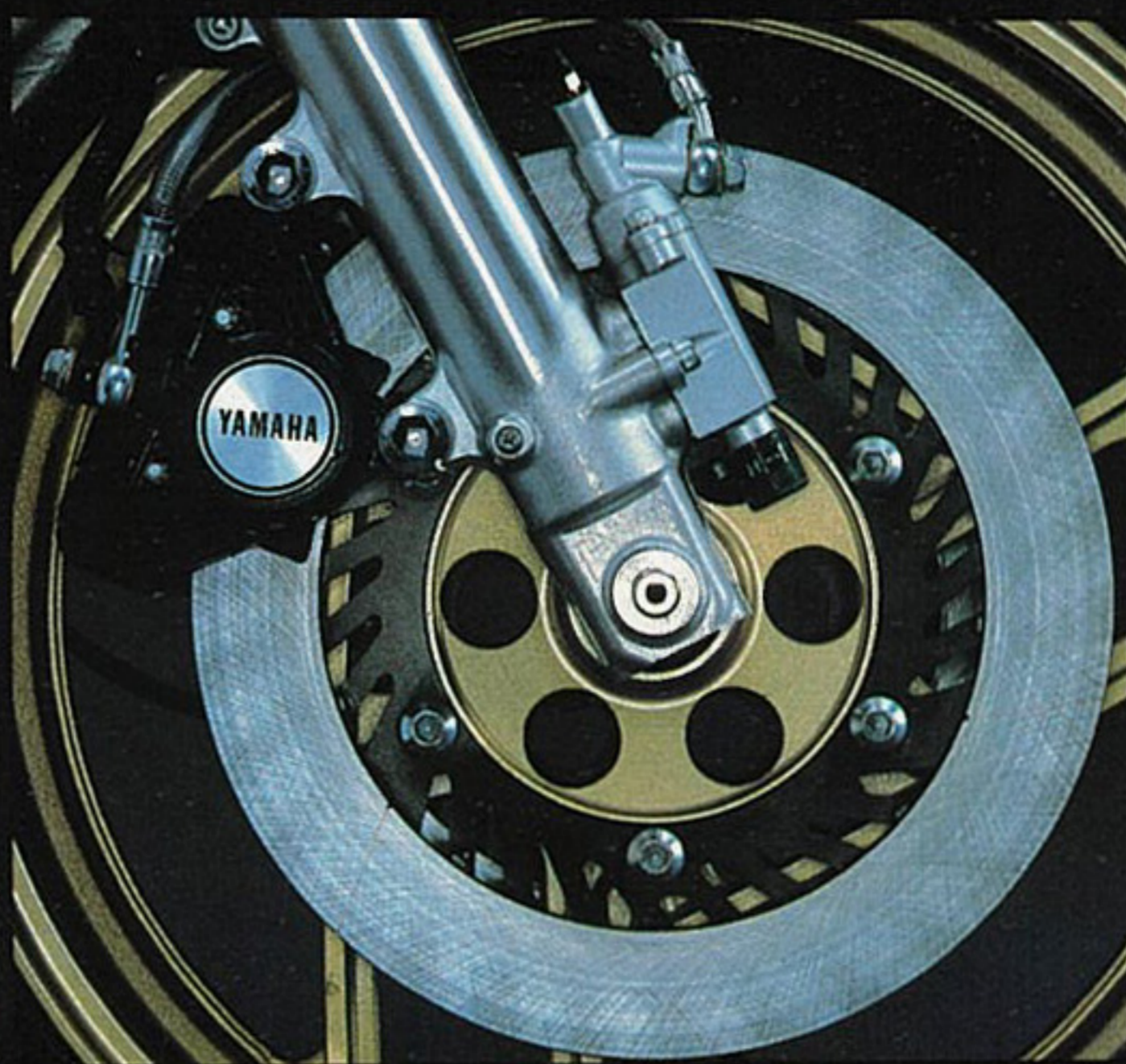
アルミ鍛造ブレーキ/チェンジペダル/フットレスト

大容量22ℓ燃料タンク

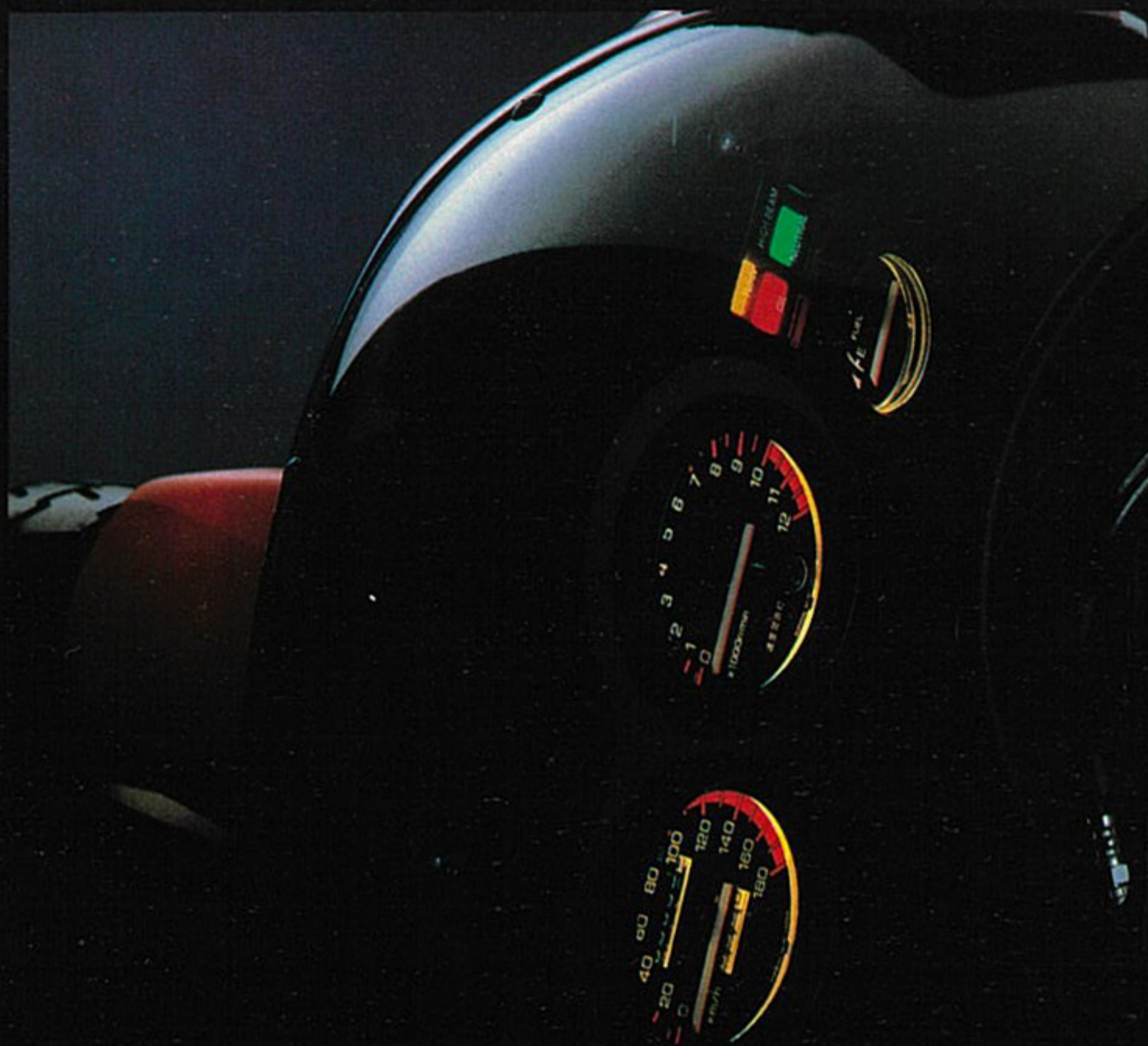
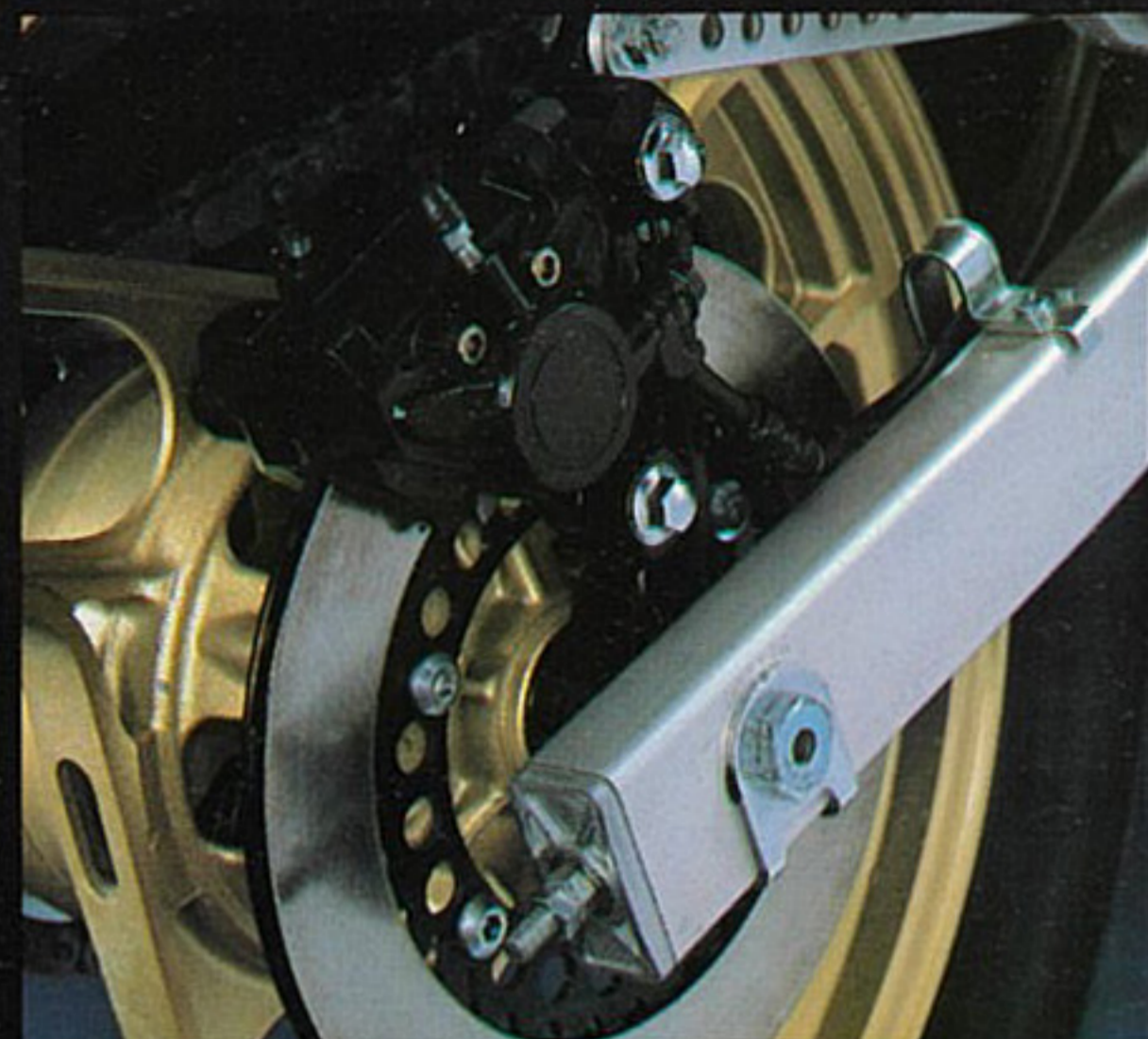
アルミ鍛造セパレートハンドル/アルミハンドルクラウン/アルミアンダーブラケット

電気式タコメーター

表示切換式水温/燃料計 通常は水温を示し、フアンクションスイッチを押した時だけ燃料計として機能する。

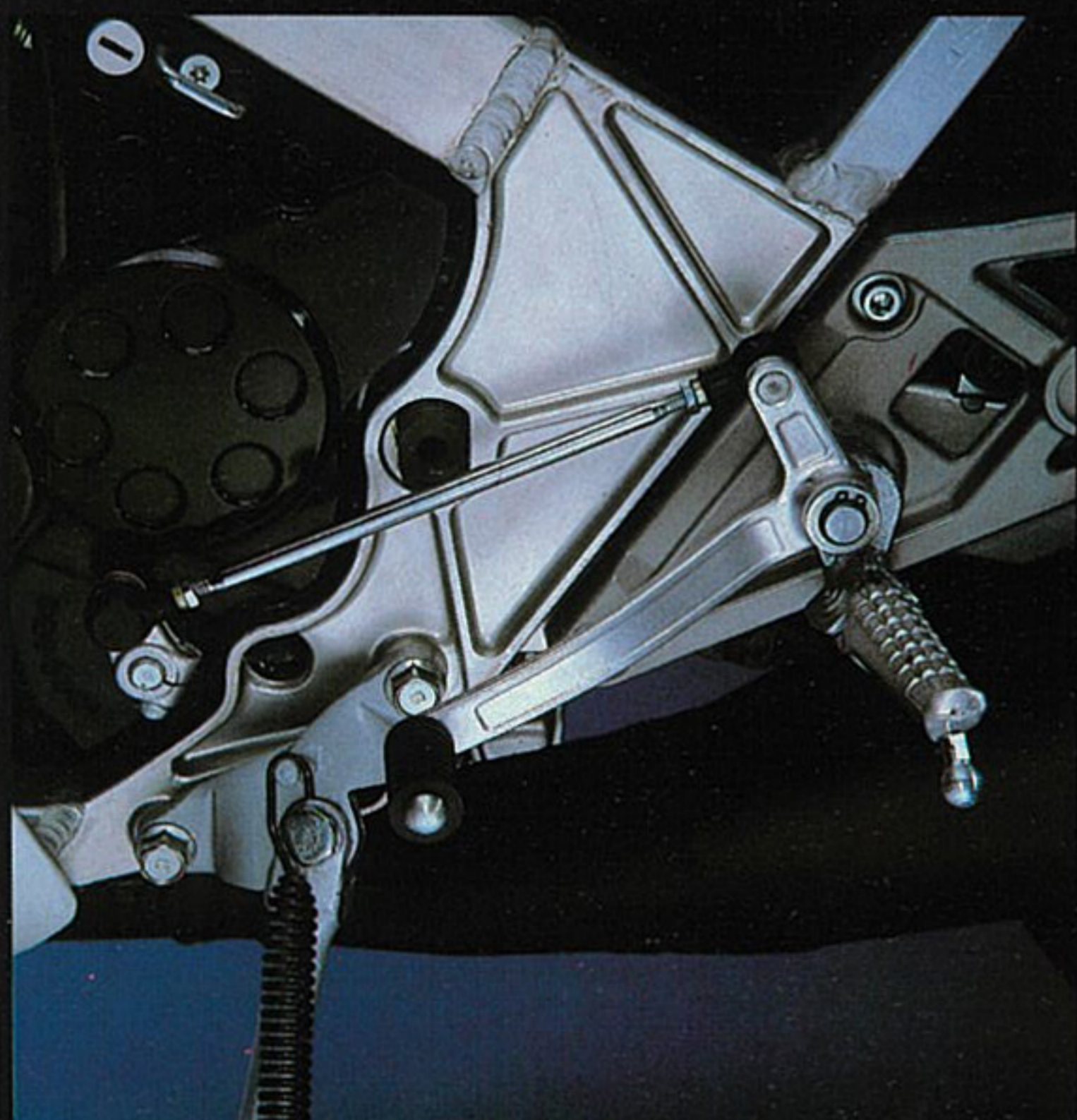
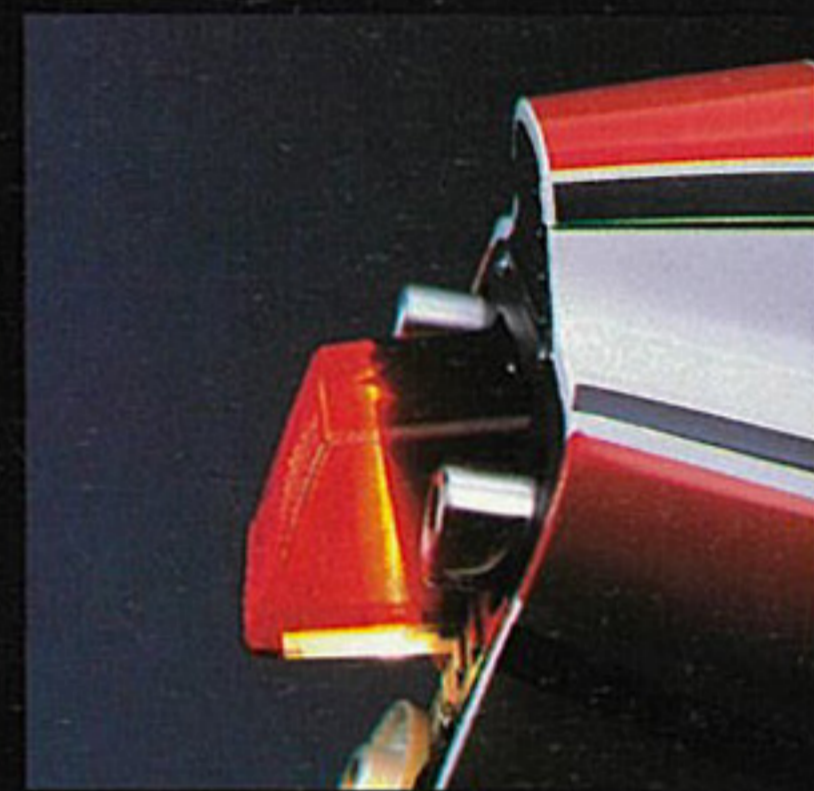


大径のベンチレーテッド
ディスクブレーキを締めつける対向
ピストン型キャリパーが、
V4パワーの苛烈さを雄弁に物語る。
下：角エンド・アルミ製スイングアーム。
RZV500Rの徹底した
軽量・高剛性化、マス集中化の
思想を具現化している。

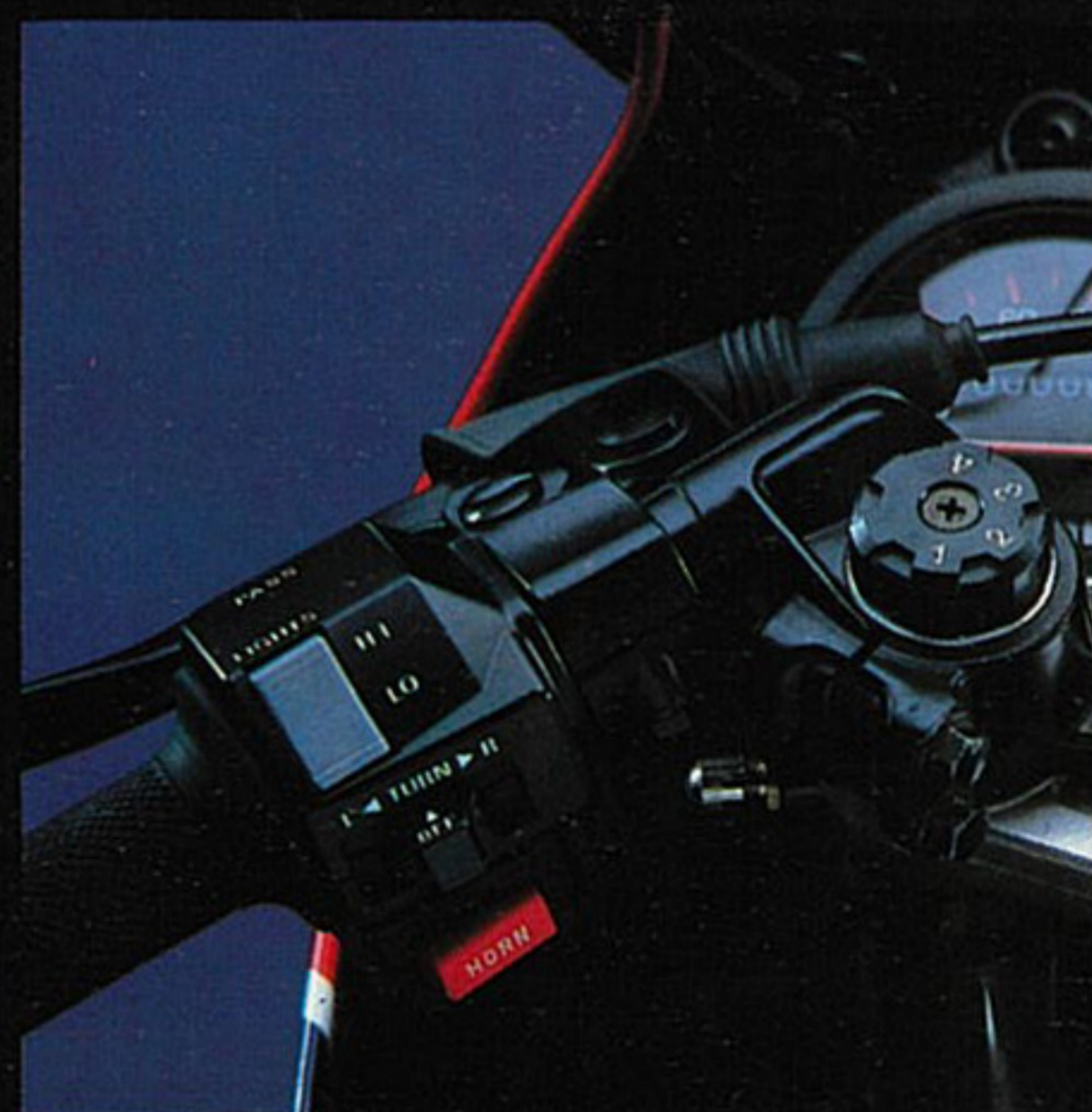


ステアリングヘッドまわりの
慣性モーメントを極力抑えるために
3連のメーターパネルを
フレームにマウント。
一切のムダを省いたそのシンプルな
レイアウトは、RZV500Rの
生い立ちそのものである。

後2気筒を後方排気として
52°の深いバンク角を得た。その
サイレンサーが、2球式テール
ランプ左右にのぞく様はRZV500Rの
最も特長的な造形のひとつである。



クロスレシオ6速ミッション。
ハイパワー対応の大容量
クラッチとともに、その切れの
よいシフト感は、走る喜びを
いやがおうにも高める。



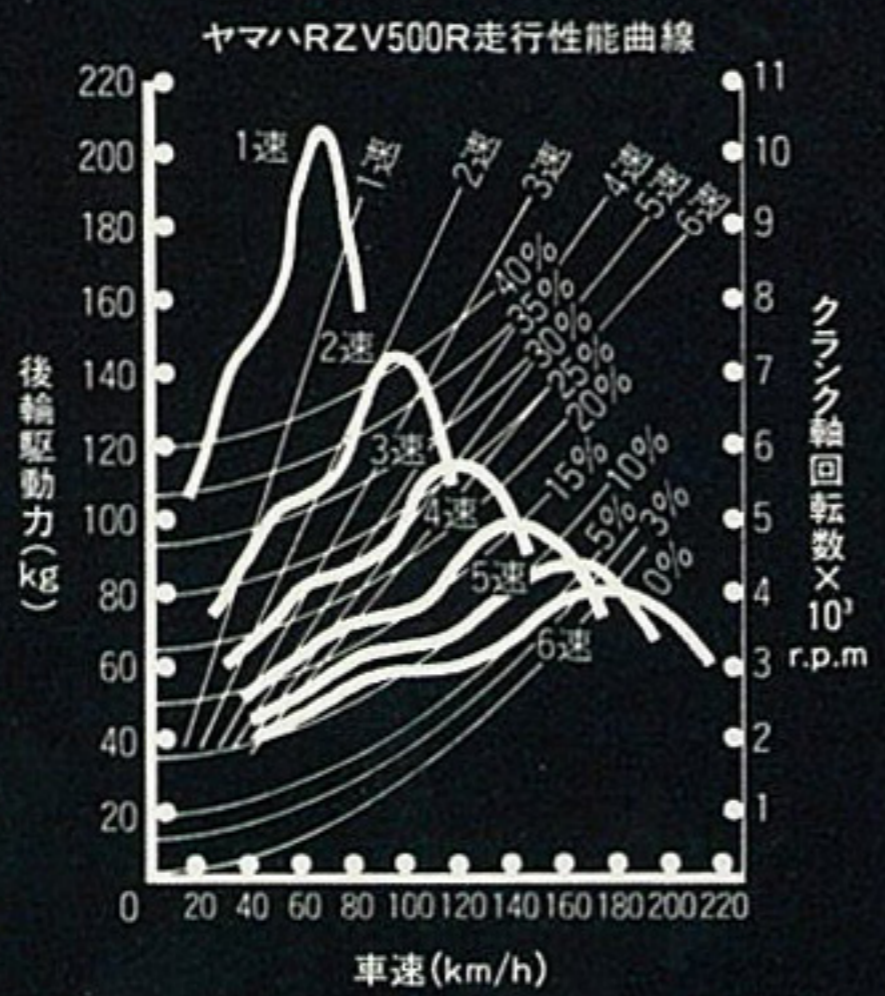
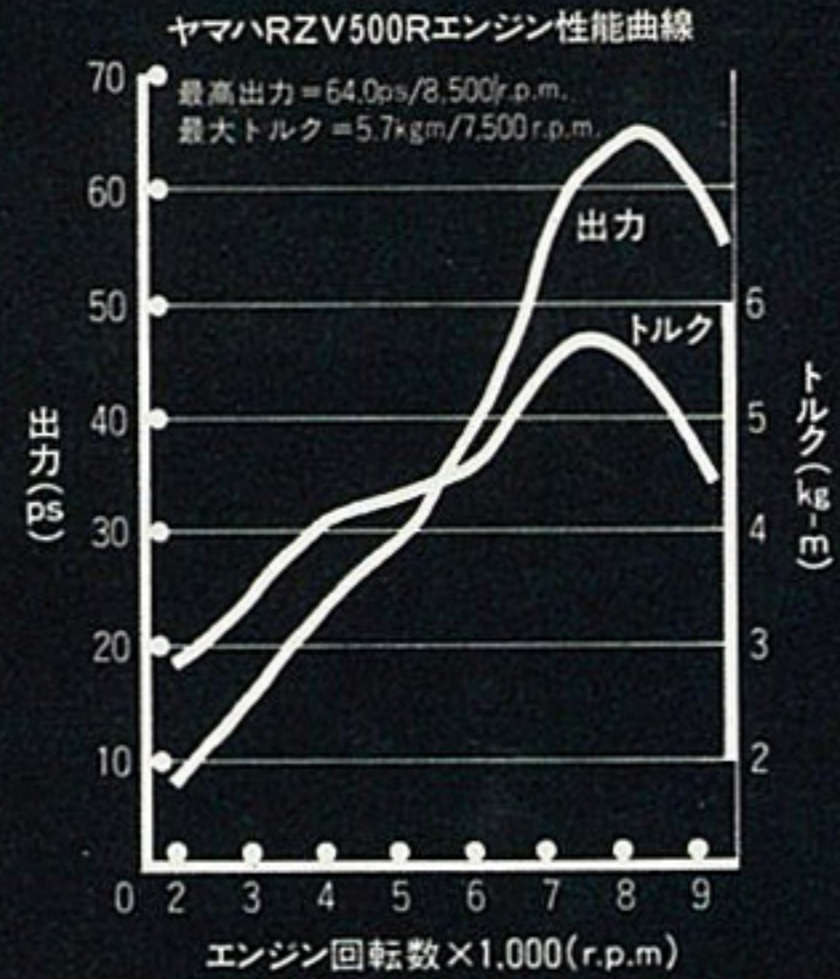
単純明快な操作性を
追求したスイッチ類。写真右の
ライティングスイッチ下に見えるのが
水温計／燃料計切換えの
ファンクションスイッチ。フロント
フォーク上部には、ダンパーアジャス
ダブル機構の調整用ダイヤルを備える。



フロントフォークアウター
チューブを包みこむパワーフェンダー。
空気抵抗を低減し、かつラジエターへの
気流を整える役目を果たしている。



YZV500R仕様諸元	
機種コード	51X
全長/全巾/全高	2085mm/685mm/1145mm
軸間距離	1375mm
シート高/最低地上高	780mm/145mm
乾燥重量	173kg
燃費・定地走行テスト値	31km/ℓ (60km/h)
最小回転半径	3100mm
制動停止距離	14m(50km/h)
エンジン種類	2サイクル・水冷・ピストンリードバルブ
気筒数配列/総排気量	V型4気筒/499cc
内径×行程	56.4mm×50.0mm
圧縮比	6.6:1
最高出力	64ps/8,500rpm
最大トルク	5.7kg/7,500rpm
始動方式	キック式
点火方式	C.D.I.
燃料タンク容量	22.0ℓ
オイルタンク容量	2.0ℓ
潤滑方式	分離給油
バッテリー容量/型式	12V 5.5A/12N 55 3B
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.225 (69/31)
2次減速機構/減速比	チェーン/2.533 (38/15)
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	2.400/1.684/1.363/1.166/ 1.043/0.958
フレーム形式	アルミダブルクレードル
キャスト/トレール	26°00'/95mm
タイヤサイズ・前/後	120/80 16 60H/130/80 18 66H
制動装置・前	油圧式ダブルディスクブレーキ
制動装置・後	油圧式シングルディスクブレーキ



- 標準現金価格 ¥825,000 (北海道、および沖縄を除く)
- カラーリング:ホワイト

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。

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