

YAMAHA

4サイクルスポーツ

SUPER QUARTER

FZ250 *PHAZER*



YAMAHA

FZ250
GENESIS
Liquid Cooled
DOHC 16 valves

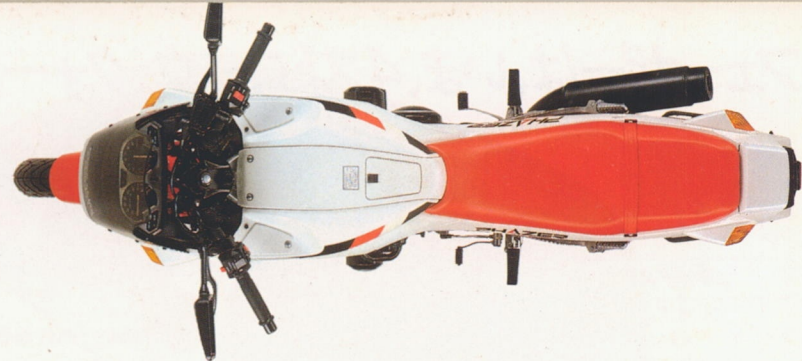
PHAZER

フェーザー、それは未来体験。

新たなるフィロソフィーの洗礼を受け、FZ250フェーザーは、いま、未来に向かう高性能知性体となった。



かつて、これほど不思議な印象を与える4ストローク・クォーターが存在しただろうか。きわめて先鋭的なテクノロジーの存在を予感させる造形に身をまといながら、しかし、そこから伝わってくるのは、とてもヒューマンなあたたかさ。レッドゾーン16,000rpm以上という圧倒的なポテンシャルを秘めながら、操る人間にいっさいのプレッシャーを与えず、ただ心のままのライディングを約束する異次元のコントローラビリティ。それは、“ジェネシズ”という名のまったく新しい4ストロークマシン・コンセプトがもたらす未来体験だ。FZ250フェーザー、いま、4ストローク・クォーターの新たなる章[フェイズ]を開く。



フェーザーは、いま、4ストローク・クォーターの次元を超えた。

GENESIS

ジェネシス

それは、まったく新しいヤマハ 4ストロークモータ

PHASE—1

第1章：FZ250フェーザーの基本、
「ジェネシス」という名のコンセプト

まずは、FZ250フェーザーをカタチ造っている、まったく新しいマシン・コンセプト「GENESIS — ジェネシス」についてお話ししよう。そう、FZ250フェーザーは、「創世紀」の意味を持つジェネシスという名のマシン・コンセプトから生まれた。そしてジェネシスとは、モーターサイクルに求められる「高性能」というものをもう一度見つめ直し、従来の枠にとらわれずに、より高い次元でモーターサイクル

本来のあり方を模索し実現するための思想のことなのである。

「それにしても」というかも知れない。「高性能を見つめ直すって、いったいどういう意味なのか」と。実は、そこにジェネシスのポイントがある。一般に、高性能はスペックで表わすことができると思われてきた。確かに、エンジン、フレーム、サスペンション、ブレーキなど、それぞれの性能や特長を、数値や実験データで表現することはできる。マシン全体としても、最高速度や、いわゆるゼロヨン加速タイムなどで、一応の目安は得られる。だからこそ、高度なメカニズムを備え、1km/hでもコンマ1秒でも速いデータ

をたたきだせば、より高性能と称されてきたのだ。しかし、数値的にかに高性能であっても、実際にマシンを操る人間の感性やライディングテクニック、さらに、体格の違いなどによって左右されてしまうようなものであるなら、それはまったく無意味なものでしかない。とすれば、高性能の真意は、あらゆるライダーが、モーターサイクルならではのバランス感覚を、より高いアベレージで何の不安もなく

満喫できる、そのためのポテンシャルにあるはずなのだ。そうした視点に立って高性能を見つめ直す必要を私たちは感じたのである。いわば、高性能から「好」性能へ。そこから発想したジェネシスというマシン・コンセプトが、いま、このFZ250フェーザーに結実したのだ。これからお話しする45°の前傾角を持つ16バルブ・インライン4エンジンも、カウリングとフエルトankカバーを複合させたハイブリッドシェイプ・カウルも、単なる斬新さやハイテクロジー、ハイパフォーマンスの象徴ではなく、必然の機能として、分かちがたく生まれてきた有機体にはならないのである。

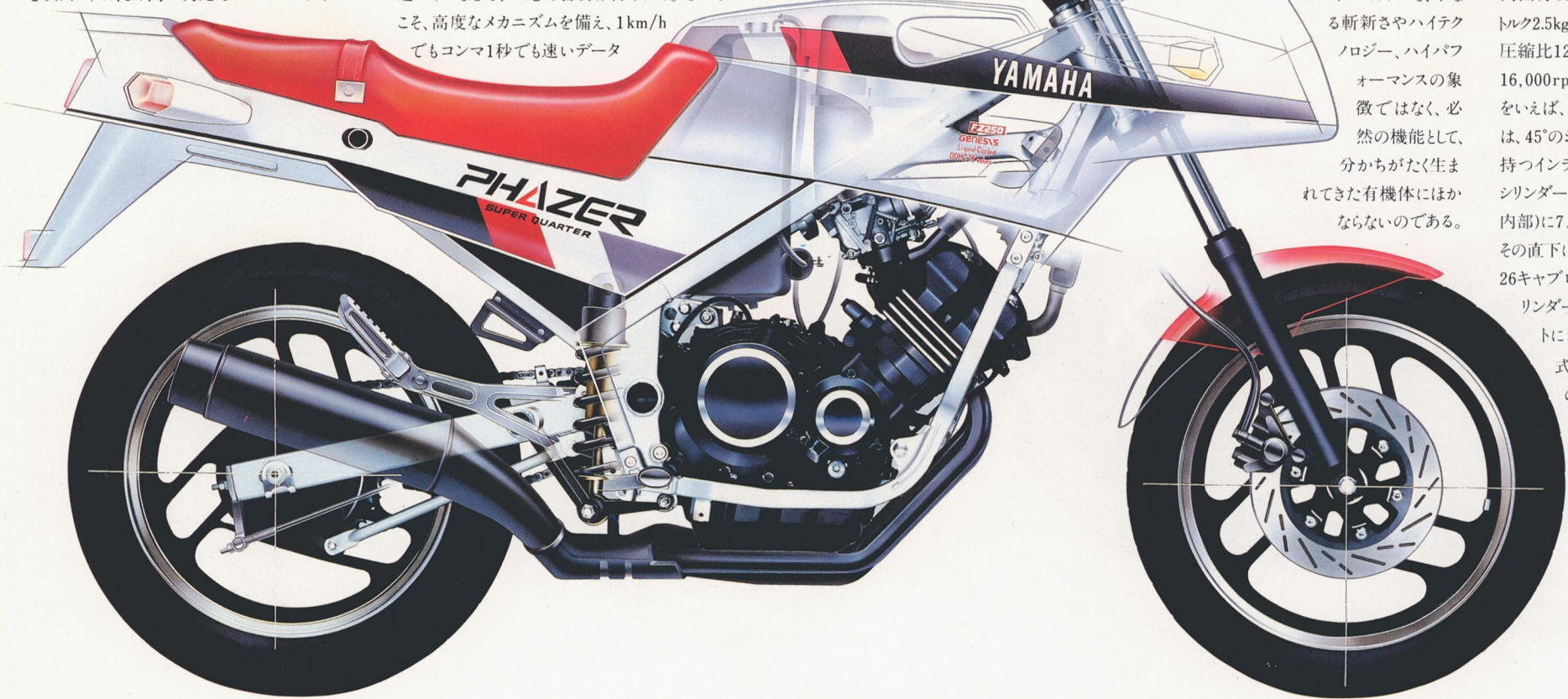
PHASE—2

第2章：そして「ジェネシス」は、
いかなるポテンシャルをもたらしたか

すべてに高効率を目指した水冷4気筒

DOHC 16バルブ250ccエンジン

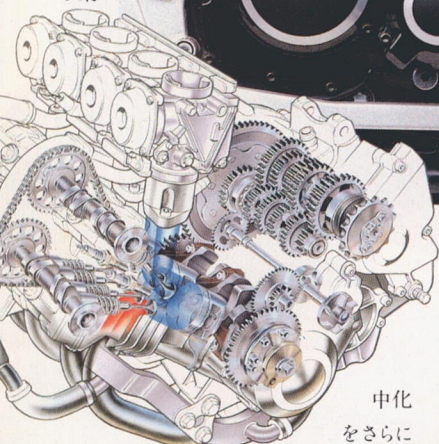
単なる高性能ではなく、高次元の人車一体感を現実のものとする「好」性能を身につけるために、まず私たちは、まったく新しいエンジンを造ることから始めた。それがこの16バルブ250ccインライン4。最高出力45ps/14,500rpm、最大トルク2.5kg-m/11,500rpm、圧縮比12.0、レッドゾーン16,000rpm以上。スペックをいえば、こうなる。その基本は、45°のシリンダー前傾角度を持つインライン4レイアウトだ。まず、シリンダー上部(フエルトankカバー内部)に7.1ℓの大容量エアクリーナーを、その直下に4連装のスムーズボアタイプBDS 26キャブレターを配置。そして、大きく前傾したシリンダーによって、吸気を上から下へストレートにシリンダーへ送りこむダウンドラフト方式の採用を可能としたのだ。しかも、個々のキャブレターは、いささかの曲がりもねじれもなく、まったくストレートに各シリンダーに連続する。そしてキャブレターがこの位置にあることにより、きわめてスリムなニーグリップが実現



GENESIS

「創世紀」。
-サイクルをカタチ造るコンセプトに与えられた名。

できた。また、エンジン自体の重心が前方のそれも低い位置にあること、シート前側下方にセットした12ℓフェエルトンクによって、マシン全体の低重心化、マスの集



中化をさらに高度なものとしている。これらの徹底した高効率・ベストバランス追求のための新技術が、16,000rpmに達する高回転域でも、常用する低・中速域でも、きわめてスムーズでシャープな走りをもたらしているのだ。しかも、この高効率設計は、51km/ℓ (50km/h定地走行テスト) という低燃費性能にも結実している。

16,000rpmの高回転域を無理なくクリアする、シンプル

16バルブエアリーナーからシリンダーまでの吸気抵抗をいかに低減しても、シリンダーそのものの吸・排気サイクルに効率ロスがあったのでは意味がない。そこで、FZ250フェーザーは、当然のこととして1シリンダー当たり4バルブ(吸気バルブφ18×2、排気バルブφ15.5×2)の、16バルブ方式を選んだ。もちろん、カムが直接バルブを押し下げるダイレクト駆動方式。それも、よりコンパクトなインナーパッド式直押しリフターというシステムを採用している。また、吸気バルブは、吸気通路の有効面積を拡大するため、バルブステム下部を細くしたウェストバルブ。そして、有効吸気バルブ面積(バルブ周長×バルブリフト量)をできる限り稼ぎながら、燃焼室をコンパクトに抑えるため、ペントルーフ型燃焼室を採用。しかも48.0mmというボアサイズに対応して無理なくこれを実現させるために、10mmのロングリーチプラグまで、あらたに開発した。

パワーロスを抑制する徹底シェイプアップ設計
インナーパッド式直押しリフターによるダイレクト・カム駆動方式にとどまらず、このマシンでは、いたる所に、パワーロス、フリクションロス抑制のための設計を施した。往復運動部分では、より軽くてタフなクロモリコンロッドを採用し、一般的な材質のものより強度で約20%アップ、重量で約10gの軽量化(ともに当社比)に成功。また、ピストンリングも0.8という薄肉タイプを開発した。さらに、鍛造カムシャフト、パーカー処理により摩擦抵抗を抑えたカム、オイル攪拌抵抗を低減する大型オイルパンなどを採用。それぞれ、数値として現われる効果はわずかずつだが、16,000rpmもの速さで動くことを前提としている部分だけに、現実的なその効果の大きさは計り知れない。その他にも、マグネシウム製ヘッドカバーや、シェル型と呼ばれる焼砂の型で、ポート部分・ウォータージャケット部分・バルブリフター下部のオイル通路部分・プラグホール部分と、4分割して鋳造し、できる限りゼイ肉を削除したシリンダーヘッドなど、エンジン

本体のシェイプアップも徹底的に行なっている。
サウンドのテストまで追求した4into1マフラー
この前傾エンジンは、エキゾーストシステムにも



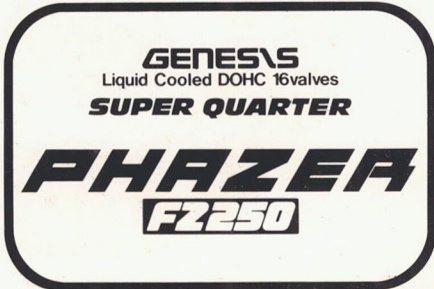
大きなメリットをもたらした。つまり、見えての通り、エキゾーストパイプの曲がりを最小限にすることができ、きわめて高い排気効率を得られるのだ。そのメリットをさらに高めるため、4into1レイアウトを採用。最適の排気脈動効果を獲得した。そのうえでこだわったのが、エキゾーストサウンドのテイスト。あくまでも消音効果の向上を目指しながら、インライン4+4into1マフラー独特の、あのキリリと引きしまった乾いたサウンドに、さらにさわやかな、しかも緊張感あふれるテイストを加味したのだ。

フェーザーポテンシャルを支える水冷システム

ヤマハ・ピュアスポーツシリーズで、すでに高い評価を得ている、プレッシャータイプアルミ製ラジエーターに、電動式冷却ファン、サーモスタットを装備。きわめて素直な特性を持ちながら、45psのハイパワーを発揮するFZ250フェーザーのポテンシャルを、さらに確実にするために機能する

冷却システムだ。もちろん、メンテナンスの楽なリザーブタンクも、シート下部に備えている。高精度フルランジスタ点火
16,000rpmの超高回転域まで一気に到達するポテンシャルを支えるため、すぐれた点火性能と、高精度の進角特性を備えるフルランジスタ点火を採用している。

さあ、これが「ジェネシス」という名のコンセプトを核にして生まれたFZ250フェーザーのエンジンポテンシャルだ。いままでの基準で高性能を語ったとしても、それこそ圧倒的な「高性能」ぶりであることが解ってもらえたことだろう。しかし、私たちの真意は、やはりそこにあるわけではないのだ。それより、こうした多岐にわたる新技術導入によって、このエンジンが、少しの無駄もなく、しかも高度なバランスを保ちながら、より多くのライダーに真のハイパフォーマンスを満喫してもらえるだけのポテンシャル、つまりは高性能を超えた「好」性能を身につけることができたことこそ、声を大にしたいのだ。



そして、フェーザーは、かつてない反射神経とフォームを身につけた。

GENESIS

ジェネシス

それは、まったく新しいヤマハ4ストロークモーター

PHASE 3

第3章：フットワークは、どこまでライダーに近づいたか

45°前傾エンジンあつての、角型断面高張力鋼管ワイドフレーム

FZ250フェーザーの45°前傾エンジンと切っても切れない関係にあるのが、このワイドフレーム。エンジン自体が備える前輪寄りの低重心とマスの集中を、マシン全体の特質として有機的に活用するため、コンパクトにしかもワイドな幅を持って構成した。いかに250ccとはいえ、インライン4であることを考えれば、ステアリングヘッドからリヤのシングアームピボット付近へストレートに伸びるレールとダウンチューブによって構成される空間のコンパクトさに注目せずにはいられない。

だろ。もちろん、角型断面の高張力鋼管によって、あくまでも軽く、強く、剛性が高く、しかも耐久性にすぐれたフレームとしている。さらに、1350mmのショートホイールベース、前後の16インチホイール&タイヤなどが、低重心化や、前後輪荷重分布のベストバランスなどを支援する。また、バンク角も51°と充分だ。

軽快な操縦性とすぐれた高速安定性を両立。

フロントサスペンション

フォークのアウトチューブに、抵抗係数 / インナーチューブの低いDuメタルを採用した。

理想的なクッション特性と相まって、路面からのショックにきめ細かく対応し、腰のあるしなやかな乗り心地とシャープな操縦性を確保している。

そして、キャスト25°45'、トレール80mmという絶妙なアライメントにより、軽快なハンドリング

を活かしながら、すぐれた高速安定性も実現した。

走りのアベレージを上げるリンク式

モノクロスサスペンション

リヤサスペンションは、もちろん、走行状況に最適のクッション性を発揮するライジングレール

特性を備えた、ヤマハ独自のシステム。細かなショックは初期ストローク域でソフトに、クッション特性を積極利用してのスポーツライディングにはハードさを増す中間ストローク域で確実に、そして、大きなショックはクッションユニットをフルに効かす

最終ストローク域で十分に吸収するというものだ。また、シングアームは、軽量・高剛性の角型断面高張力鋼管を採用。パナ下重量を軽減し、軽快なフットワークをもたらしている。さらに、クッションユニットは、長時間走行にも安定した減衰能力を維持するド・カルボンタイプ。7段階のイニシャル調整も可能なため、自分の好みや走行条件に応じた最適のチューニングが楽しめる。

対向ピストン型キャリパー・セミメタルパッド 装備フロントダブルディスクブレーキ

これもヤマハが鍛えあげた走りのためのフィチャー。きわめて強く安定した制動力を発揮するのはもちろんのこと、ブレーキまわりの慣性モーメントを低減することによって、そのレスポンス感覚を向上させた。いわばライダーの予測通りの効き味をもたらしている。とともに、その軽量・コンパクト化が、気持ちにじっくりなじむハンドリング特性の素直さをさらに高めている。

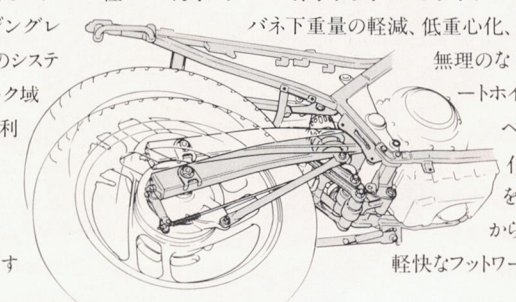
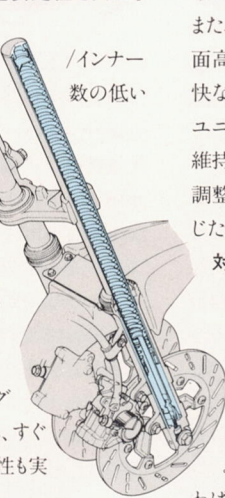
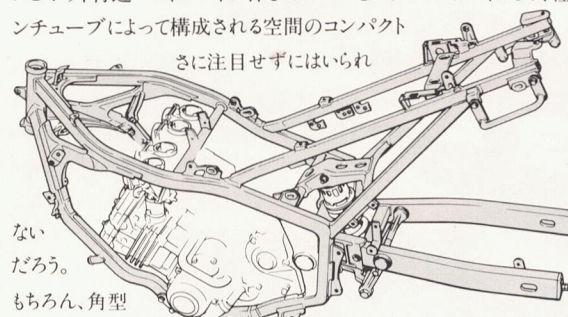
心まで軽快、16インチフロント/リヤホイール&タイヤ

パナ下重量の軽減、低重心化、そして無理のないショートホイールベースを側面から支え、軽快なフットワークを

もたらしのに一役買っているのが、この16インチホイール。しかも、750mmという低シート高をも実現している。また、タイヤはフロント100/80-16 50S、リヤ120/80-16 60Sのチューブレス。高いグリップ性能によって、パワーを確実に路面に伝え、FZ250フェーザー本来のすぐれた操縦性を、さらにシユなものにしている。

というわけで、単に軽量・コンパクトだけでなく、一般のインライン4に比べて、それ自身の重心が低く、しかも前方(フロントホイール寄り)にある45°前傾エンジンを中核としながら、FZ250フェーザーは、その操縦性をより高いレベルに引きあげることができた。繰り返しになるが、より高い操縦性能というのは、エキスパートライダーにして初めて快感が得られるというシブなテイストを指すのではない。誰もが何の不安もなく、よりハイアベレージの走りを満喫できるポテンシャルを備えているということ。つまり、操る楽しさをライダーに提供できるだけの基本的な能力を高い次

元で身につけているということだ。初めての日から、FZ250フェーザーは、ライダーの意のまま、ニュートラルにコントロール可能に、そして、かつてない新しい走りを見せる。



「創世紀」。
サイクルをカタチ造るコンセプトに与えられた名。

PHASE 4

第4章:この不思議な未来造形を、
ハイブリッドシェイプ・コンセプトと呼ぶ

美しさがすべてではない、

ハイブリッドシェイプ・カウル

FZ250フェーザーの、ハイテックで

未来的で、しかもあたたかさを

る不思議なシェイプ。

感じさせ
る不思議なシェイプ。

その基本は、もちろんジェネシスという名のマシン・コンセプト。そこから必然のものとして生まれたモーターサイクルのフォルムに対する新しい考え方を、私たちはハイブリッド(混成)シェイプ・コンセプトと呼ぶ。これを代表するのが、カウリングとフェエルタンクカバーを一体のものとしてとらえた、ハイブリッドシェイプ・カウルだ。ヘッドランプからフラッシュランプまでを、ひとつのスムーズな面で構成したフラッシュサーフェス処理。前面投影面積の縮小に寄与するコンパクト&ロープロフィール。この斬新で美しいフォルムは、200km/hにも相当する走行風を浴びせると、まるでシビリアン風洞実験の繰り返しを経て、実に

C_DA値0.29を切る抜群のエアロダイナミクスを実現した。もうひとつの特長は、フェエルタンクカバーが、カウリング一体の両サイド部分と上面部分からなる3ピース構成である点。万一の転倒時にも、そのダメージを最小限に抑える役割を持っているというわけだ。

違和感のないジャストフィット・ライディングポジション

破格の大容量エアクリナーや、各シリンダーに文字通り一直線に連続する4連キャプレーターをエンジン上部に配することによって、ハイブリッドシェイプ・カウルを構成するフェエルタンクカバーは、当然のことながら、エアクリナーとフェエルタンクを内蔵することになった。と同時に、ニーグリップまわりを実にスリムにすることができた。ライダーは、ライディングポジションに関する限り、インライン4のボリュームを感じずに、より軽快な操縦感覚を楽しむことができるというわけだ。

●
ハイブリッドシェイプ・コンセプト。それは、FZ250フェーザーの基本となるジェネシスという名のマシン・コンセプトと分かちがたく有機体を構成し、人間にさらに近づくことを追求する造形。斬新さや美しさやあたたかさは、その結果なのだ。

PHASE 5

第5章:ハイクオリティにこだわった
フィーチャーについて

カウリング一体式ハロゲンヘッドランプ ハイブリッドシェイプ・カウルの一部として、スムーズなフラ

ッシュサーフェスを施した60/55Wのハロゲンヘッドランプ。美しいレンズカットの異形角型デザインが、FZ250フェーザーのフロントビューを、さらに先鋭的に印象づける。また、その上方にあしらったPHAZERの逆文字デカールも新鮮だ。

●
エアロフェンダー 16インチフロントホイールを包みこむ引きしまったデザイン。また、アウターチューブに滑らかに連続するデザイン処理により、エアロダイナミクスの向上に大きく役立っている。
フェエルタンクキャップ&リッド フェエルタンクカバーのシート寄りにリッドを設け、その中にキー付のフェエルタンクキャップを備える。これも、エアロダイナミクスの向上やより高い安全性の確保を目指してのことだ。

●
ビルトオンフラッシュランプ フロントはハイブリッドシェイプ・カウルに、リヤはサイドカバー後端にそれぞれビルトオンした斬新なフラッシュランプ。空力特性のよさは想像の通りだが、それに加えて、このビルトオンフラッシュランプは、ボディバンパー的な役目も受け持ち、カウリングなどを傷つきから守る機能も備えているのだ。
小物入れ フェエルタンクカバー上面左側に、ちょっとした物が入られる便利なユーティリティボックスを用意している。
アルミ製フットレスト 軽量・強靱という機能ばかりでなく、そのハイクオリティな仕上げにも注目して欲しい。



電気式タコメーター装備メーターパネル ソリッドな感覚のアルミパネルをベースに、水平ゼロ指針のスピードメーター、常用回転域を真上に配した高精度の電気式タコメーター、水温計そしてウォーニングランプ類をシンプルにレイアウト。各情報を瞬時に正確に視認できる構成だ。ハイブリッドシェイプ・カウルとともに、もちろんフレームマウント方式。ステアリングまわりの慣性モーメントを低く抑え、ニュートラルで軽快なハンドリングをもたらすのに寄与している。
プッシュキャンセルフラッシュスイッチ 軽くひと押しするだけでフラッシュ動作が解除できる。
リヤブレーキライニング摩耗インジケーター リヤブレーキライニングの摩耗状態がひと目で確認できる。安心と安全の装備だ。

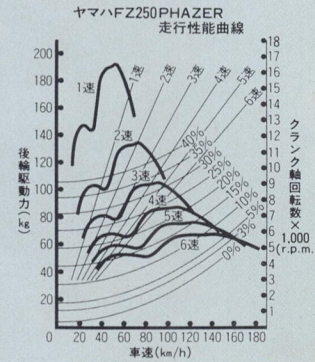
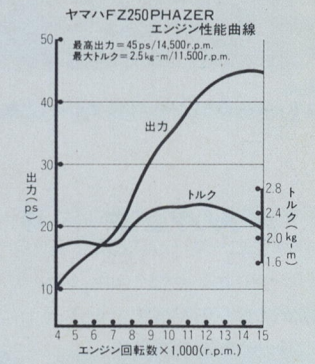
●
マシンとしての機能のトータルバランスを高め、ライダーとマシンの距離をさらに近づけることをテーマとして生まれた、これら数々のフィーチャー。でも、もっと単純に、マシンを操ること、ひとつの造形として眺めること、そして所有することの喜びをライダーに約束できるクオリティを身につけているという、そのことを実感してもらえれば最高だ。

GENESIS
Liquid Cooled DOHC 16valves
SUPER QUARTER
PHAZER
FZ250



この写真は、プロフェッショナルライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道ではムリな走行をせず、安全な運転をしましょう。

FZ250PHAZER仕様諸元	
機種コード	IHX
全長/全幅/全高	1950mm/690mm/1060mm
軸間距離	1350mm
シート高/最低地上高	750mm/130mm
乾燥重量	138kg
燃費・定地走行テスト値	51km/ℓ (50km/h)
最小回転半径	2.6 m
制動停止距離	1.4 m (50km/h)
エンジン種類	4サイクル・水冷・DOHC・4バルブ
気筒数配列/総排気量	並列4気筒/249cc
内径×行程	48.0mm×34.5mm
圧縮比	12.0:1
最高出力	45ps/14,500r.p.m.
最大トルク	2.5kg-m/11,500r.p.m.
始動方式	セル式
点火方式	フルトランジスタ
燃料タンク容量	12.0ℓ
エンジンオイル容量	2.7ℓ
潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ
バッテリー容量/型式	12V-10Ah(10Hr)/GM10-3A
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.542(89/35)
2次減速機構/減速比	チェーン/3.058(52/17)
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	3.090/2.214/1.777 1.500/1.315/1.173
フレーム形式	鋼管ダブルレール
キャスト/トレール	25.45/80mm
タイヤサイズ 前・後	100/80-16 50S 120/80-16 60S
制動装置 前	油圧式ダブルディスク
制動装置 後	ドラム(リーディングトレーリング)



- 燃費は定められた試験条件のもとの値です。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。

FZ250

フェーザー
標準現金価格 ¥499,000
(北海道および沖縄を除く)
■シルキーホワイト/レッド
■シルキーホワイト/ブルー
■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



ヤマハライディングスクール (YRS) サーキットランに参加しませんか。

クローズドコースでの「マン・マシン・コミュニケーション」の極致が、一般道路での安全で快適な走行を生み出します。お問合せ、お申込みは、このマークのヤマハスポーツ店へ。

Y.E.S.S. バイクライフを大きく広げる
Y.E.S.S.に、参加しませんか。
●Y.E.S.S.(イエス)とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS STAFFの略。モーターサイクルがプレゼントしてくれる限りなく大きな遊びの世界を、もっと積極的に楽しもうと生まれた新しいクラブです。●特典もいろいろ。入会のお申込み、お問合せは、Y.E.S.S.のステッカーのあるY.E.S.S.加盟店へどうぞ。