

YAMAHA

4サイクルスポーツ

PURESPORTS

FZR250





EXUP POWER

クォーター進化形、ハイバランスFZR。
いま、ライダーの夢がなう。

高感度レスポンスEXUPが、
4ストローク・クォーターを変える。

かつて、ここまでバランスの高い4ストローク・クォーターが存在しただろうか。

ライダーがより高次元なライディングを求めるとき、

マシンはより一層高いバランスで、

しかもライダーの意志に忠実にその要求に応えねばならない。

その力を与えてくれたのが、このまったく新しい

4ストローク排気デバイス"EXUP"だ。

中低速から高速域まで常に最適な排気状況を生み出す

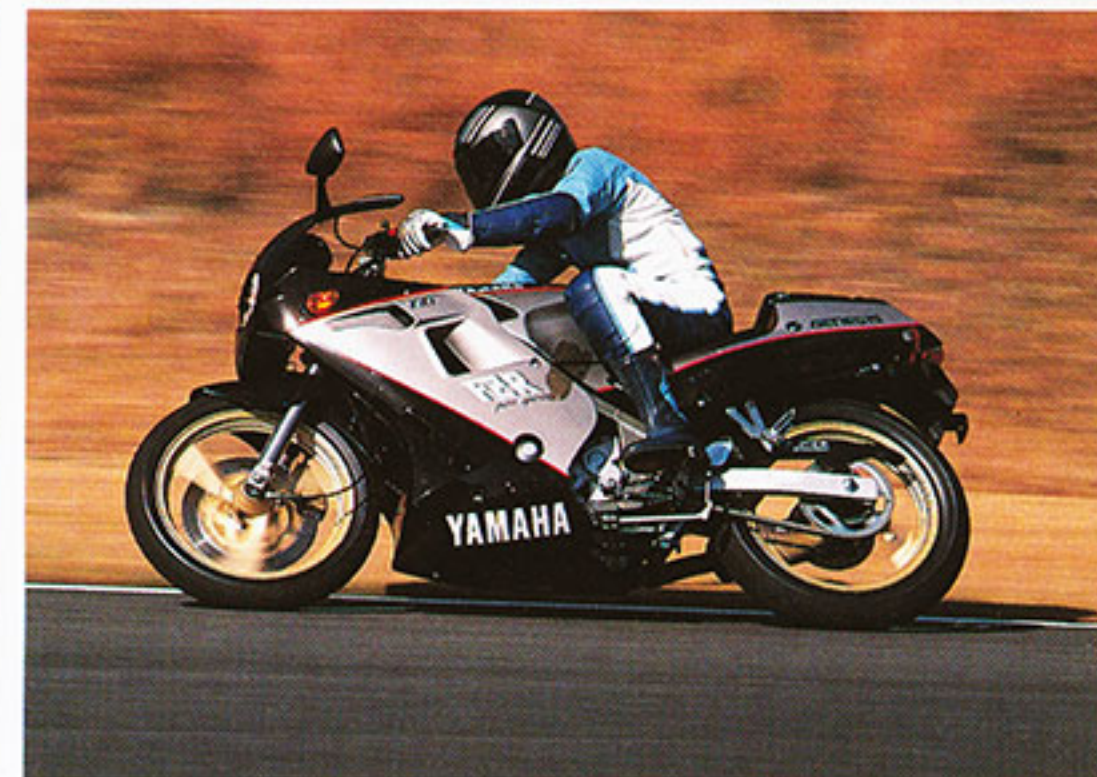
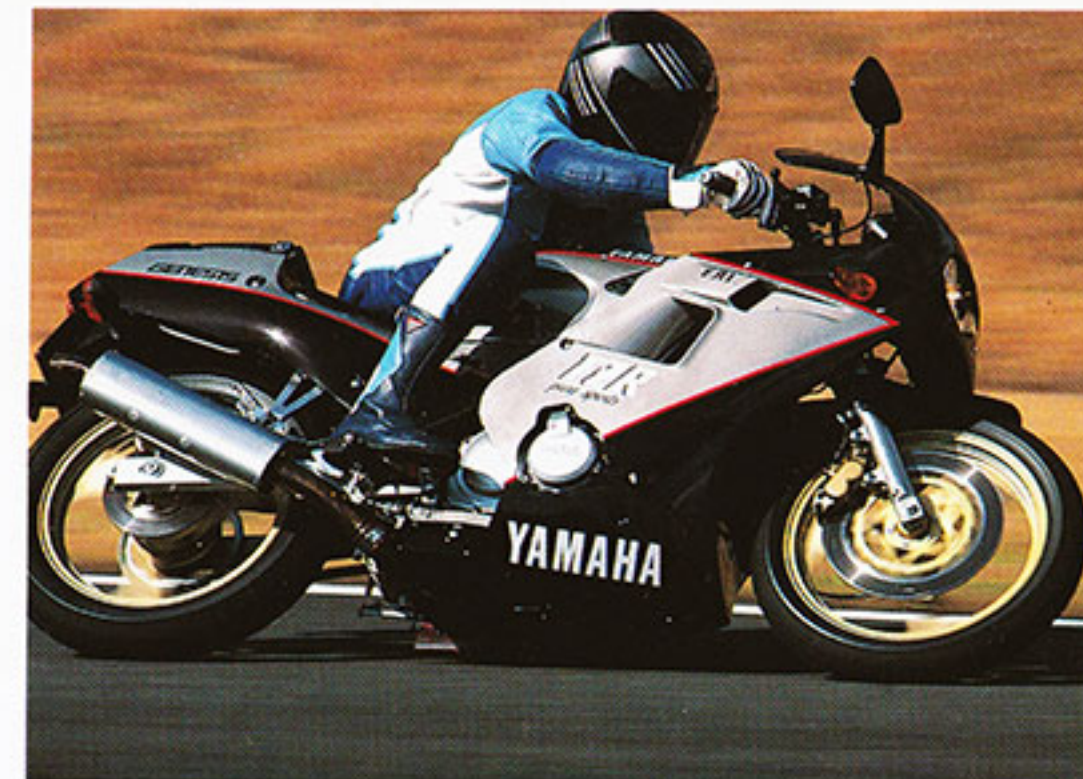
"EXUP"によって、全ての回転域で

スロットルコントロールに対してきわめて高感度なレスポンスを実現。

そのリニアなパワー特性ゆえのハイパフォーマンスと

コントロールビリティのバランスが、このマシンを飛躍的に進化させたのだ。

誕生、ニューFZR250。いまここにライダーの夢がなう。



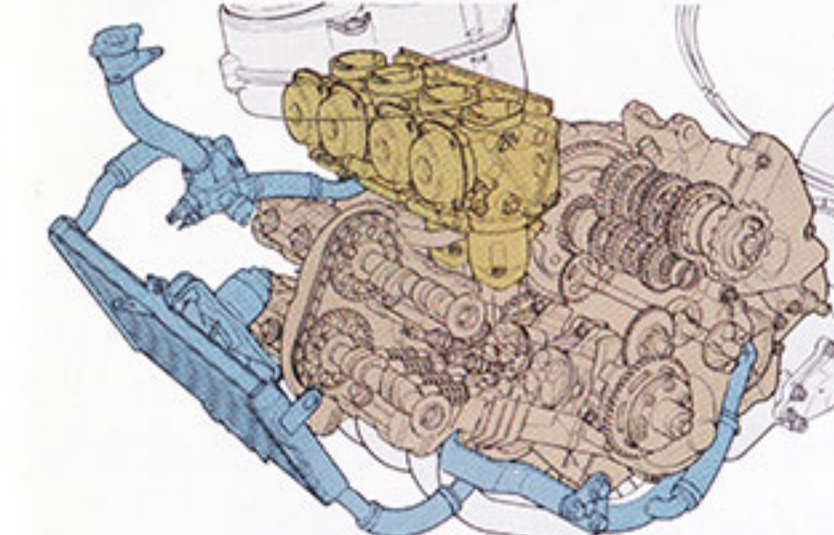
●走行写真はプロフェッショナルライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。



**ライダーの気持ちに、高感度レスポンスで応えたい。
革新の4ストローク排気デバイス“EXUP”搭載。FZR250。**

力を秘めているだけでは始まらない。その力を、あらゆる回転域で淀みないリニアな応答性とともに発揮できるかどうかこそが、問題なのだ。FZR250のあらたなエポックは、まったく新しい4ストローク排気デバイス“EXUP”。あらゆる走行域で堪能できる“EXUP”の高感度レスポンスが、4ストローク・クォーターの走りにかつてない興奮をもたらすだろう。

マン・マシンをより熱く、より深く結ぶために。
ヤマハ独創、前傾45°
DOHC4バルブ水冷インライン4。



FZR250は、最高出力45ps/14,500rpm、最大トルク2.5kg-m/11,500rpmのハイパフォーマンスと、レッドゾーン17,000rpmに象徴される卓越の高回転性能を発揮するDOHC4バルブ水冷インライン4を搭載している。その核をなしているのは、いうまでもなく、“ジェネシス”コンセプト。シリンダーに45°という大きな前傾角を与え、ダウンドラフトタイプ・キャブレターによるストレートな吸排気レイアウトと、ほぼ50:50の前後重量配分、より一層の低重心化を実現するヤマハ独創の4ストロークマシン・コンセプトだ。これによってFZR250は、全域にわたるハイパワーとクイックレスポンスを、きわめてニュートラルで安定した操縦性とともに発揮。それは、マン・マシン一体のシュアなライディングを求めてやまないヤマハが到達した結晶のひとつなのだ。

ストレート吸気、ダウンドラフトタイプ・キャブレター
前傾45°シリンダーと上方にセットした大容量エアクリナーをストレートな経路で結ぶダウンドラフトタイプ・キャブレター。吸気レイアウトのストレートさに加え、キャブレター内部の吸気抵抗の小さなスムーズボアタイプ・BDS26、バルブシステム下部の細いウェストバルブ、大きな有効吸気バルブ面積と燃焼室のコンパクト化を両立するペントルーフ型燃焼室+M10ロングリーチプラグなどを採用。徹底した吸気効率向上の技術が、レッドゾーン17,000rpm以上のすぐれた高回転性能と低中速域での豊かなトルクをもたらしている。

**冷たい外気をダイレクト吸入。
F.A.I.(フレッシュ・エア・インテーク)。**

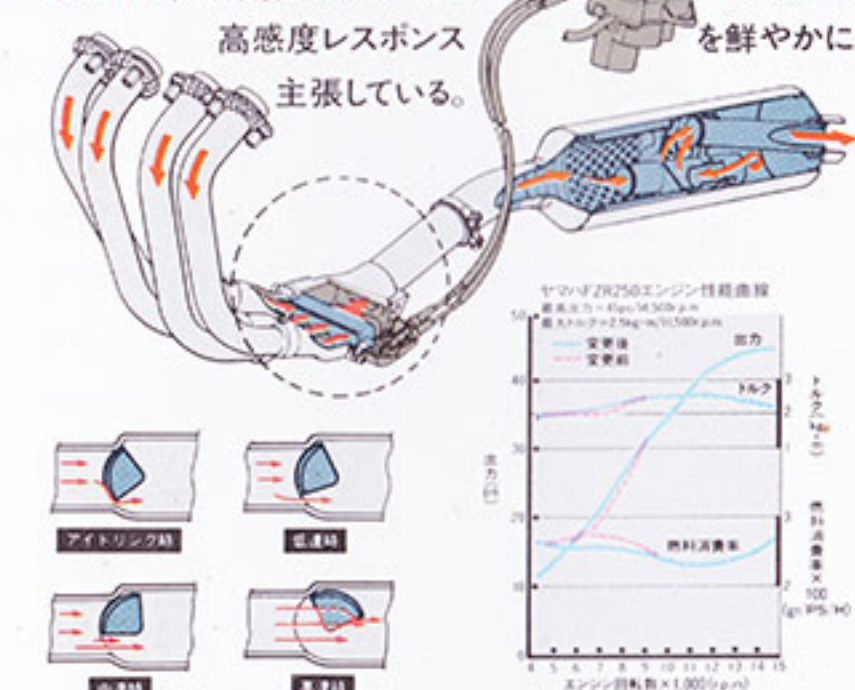
エンジン上方のフュエルタンクカバー内にセットした大容量エアクリナーは、エンジン熱の影響を受けにくく、キャブレターにつねに密度の濃いクールな空気を送るとい



うメリットを備えている。しかも、ワークスマシンYZF750同様のF.A.I.を採用。フェアリング・サイドのエアインテークから冷たい空気を取り入れ、エアクリナーに直送することによって、基本的なパワーアップに大きく貢献している。また、エアクリナー後方にはタテ長の12ℓフュエルタンクをセット。ガソリン量の減少による重心点変化がごく小さく、つねに安定したバランスが確保できるというわけだ。

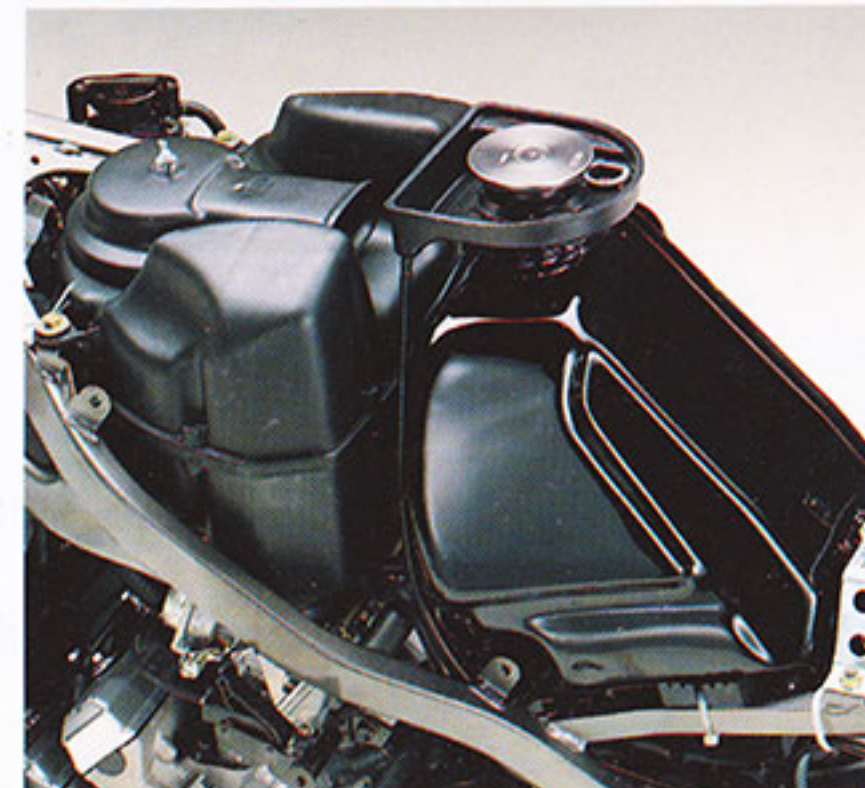
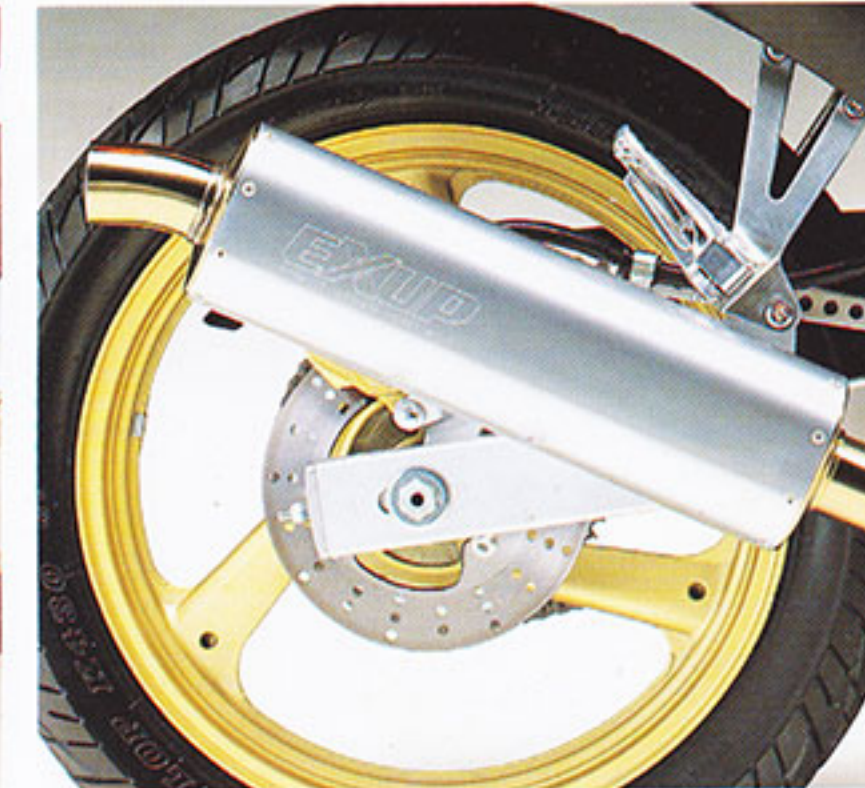
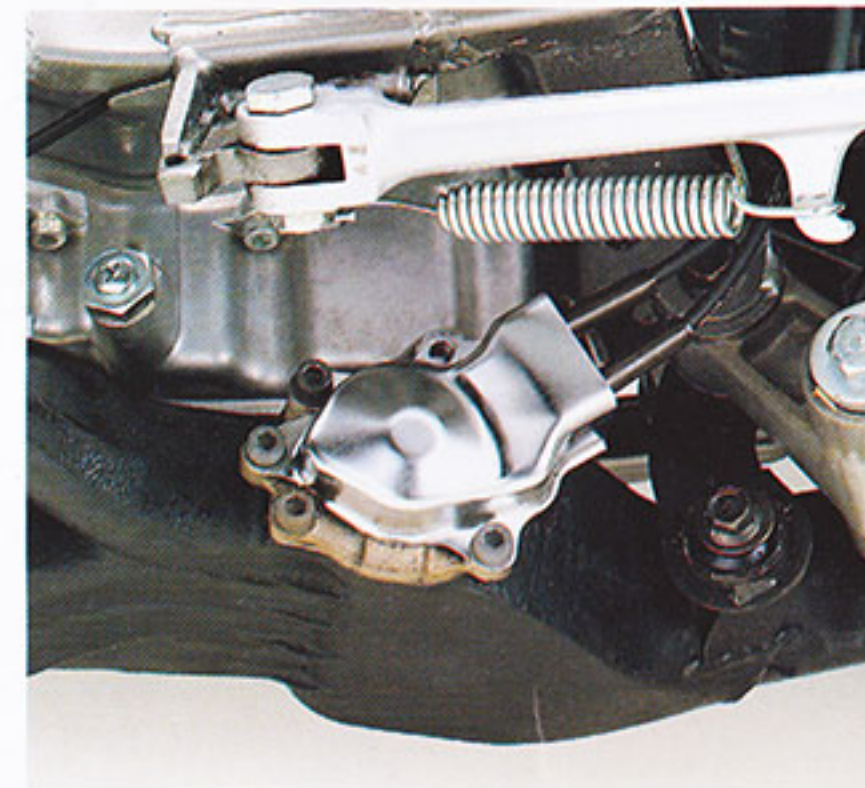
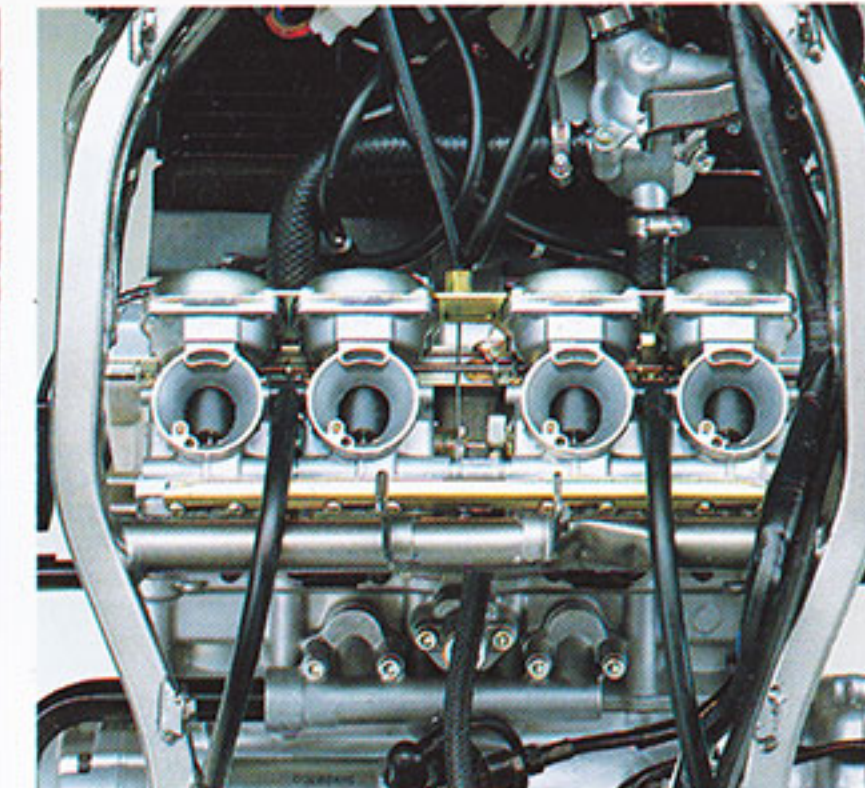
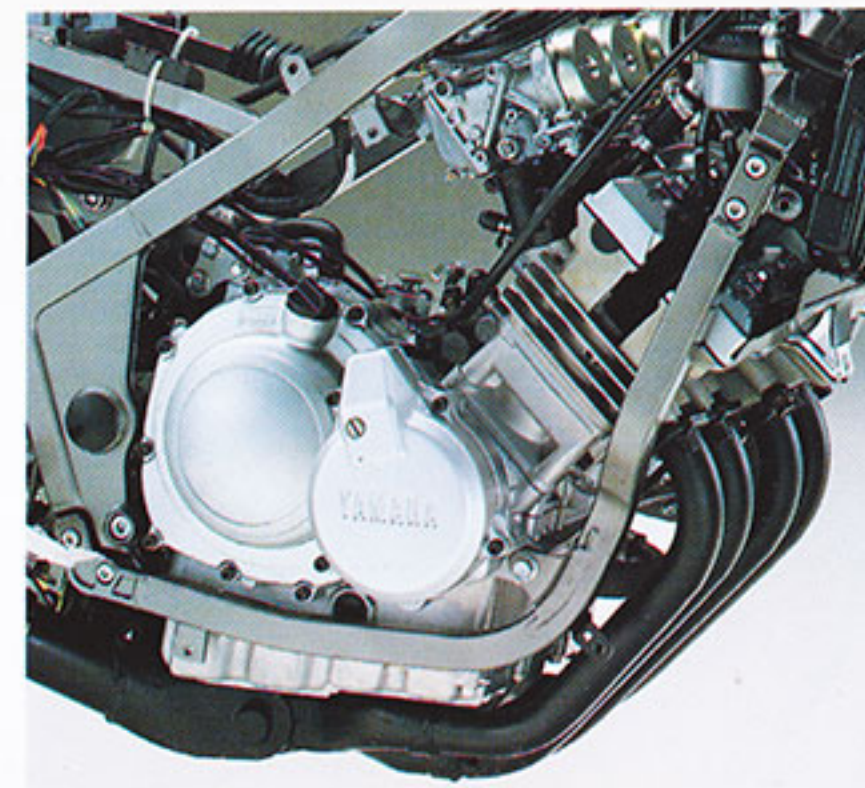
**ヤマハ独創技術が生んだ革新の
4ストローク排気デバイス、EXUP
(エキゾースト・アルティメイト・パワー・バルブ)搭載。**

低中速でも高速域でも、持てるパワーを最大限に発揮させるため、それぞれの特性に見合った複数の排気システムを備える。その夢を現実のものとするため、2ストロークマシンのY.P.V.S.で高い実績を誇るヤマハが、世界に先駆けてまったく新しい4ストロークマシン排気デバイス“EXUP”を開発。高回転域のシャープな伸びとパワフルさ、低中速域のトルクフルなスムーズさを、全域にわたるリニアな応答性とともに両立しながら、静かで安定したアイドリングも実現している。また、EXUP効果により、一気に回ろうとするエンジン特性に対応してバルブスプリングを見直し、追随性をアップ。ミッションについても、タッチフィーリング向上などのブラッシュアップを行った。そして、EXUPに対応したショートエキゾーストパイプの4into1マフラーを採用。ステンレス+サテンメッキのYZF750タイプ長円断面マフラーが、EXUPの



EXUPに対応したデジタル進角システム。

EXUPの特性に合わせた進角特性を持ち、走行状況に即応してつねに適切な点火時期を維持するマイコン制御デジタルイグナイター点火システム。また、イグナイターユニットとEXUPコントロールユニットを一体とした省スペース設計も大きな特長だ。





ライダーの期待に、 コントローラビリティで応えたい。 独創シャシー技術の結晶、 快感ダイナミックバランス。 FZR250。

全域にわたる高感度レスポンスを秘めた
パワーユニットは、きわめて高いダイナミック(動的)
バランスを持つシャシーを得て初めて、
その真価を発揮する。ヤマハ独創のシャシー技術が
かなえた軽量ワイドフレーム。あらたなチューニングを
施したリンク式モノクロスサスペンション。
そして、剛性をさらに高めたリアスイングアーム。
コントローラビリティを磨いていくと、
マン・マシンはここまで一体になれる。

ライダーのハートを捕える高度なダイナミック
バランス。角型断面高張力鋼管ワイドフレーム。
マン・マシンをより深く緊密に結ぶヤマハ独創の“ジェネシス”
コンセプトから生まれた前傾45°エンジンが、ステアリングヘッ
ドとリア・スイングアーム部を直線で結ぶコンパクトなフレーム
レイアウトを可能にした。しかも角型断面高張力鋼管によるワイドなフレームワークが、軽量・高剛性を実現。路面をし
っかりととらえるシュアなハンドリングをもたらしている。そして、
45°前傾エンジンを前輪寄りの低い位置にマウントすることにより、車体全体の低重心化、マスの集中化と同時に、51°とい
う大きなバンク角も確保。FZR250のワイドフレームは、意
のままの走りを求めるライダーの思いに、高度なダイナミック
バランスで応えようとするヤマハの技と情熱のひとつの結晶
なのだ。

スムーズで剛性感あふれるフロント
サスペンションと、路面追従性をさらに高めた
リンク式モノクロスサスペンション。

フロントサスペン
ションには、なめらか
な作動をもたらす
Duメタルを採用。
適切なクッション
特性と相まって、
落ち着きのあるし
なやかな乗り心地
と、剛性感に満ち
たシャープな操縦
性を実現している。

また、キャスト25°30'/トレール88mmのアライメントが、安定し
た高速走行をもたらす。リアは、ホイールのストローク位置に
応じて、減衰力が漸増するライジングレート特性を備えたヤ
マハ独自のリンク式モノクロスサスペンション。しかもFZR250
では、新形状ボトムリンクによってレバー比を設定し直すこと
も、アルミ製として軽量化を果し、クッションストローク、ホイ
ールトラベルともにその量をアップ。リアスイングアームも、クロス
メンバーのサイズアップにより、剛性の一層の向上を図った。
その結果、路面追従性を高め、よりしなやかな乗り心地を
実現した。

走行安定性と操縦性のベストバランスを追求。
17インチ中空スポークキャストホイール&タイヤ。

FZR250は、マシンのトータルなダイナミックバランスをさらに
向上させるため、前後に17インチホイール&タイヤを装着して
いる。しかも、ホイールは中空スポーク。軽快な操縦性としな
やかな乗り心地の確保に欠かせないバネ下重量の軽減に
大きく貢献している。また、タイヤ(前:100/80-17 52H、後:

120/80-17 61H)は、路面
をしっかりと捕え、エンジンパ
ワーを確実に伝達する高い
グリップ力とすぐれた操縦性
を発揮。ワイドフレーム、前
後サスペンション、そしてこの
ホイール&タイヤの高度な
バランス設計によって、FZR
250は、ライダーに快い刺激
と走りの喜びをもたらす、シャープでニュートラルな操縦性と
確かな走行安定性を両立させている。

対向ピストン4ポットキャリバー装着
フロントフローティングディスクブレーキ+
リアディスクブレーキ。

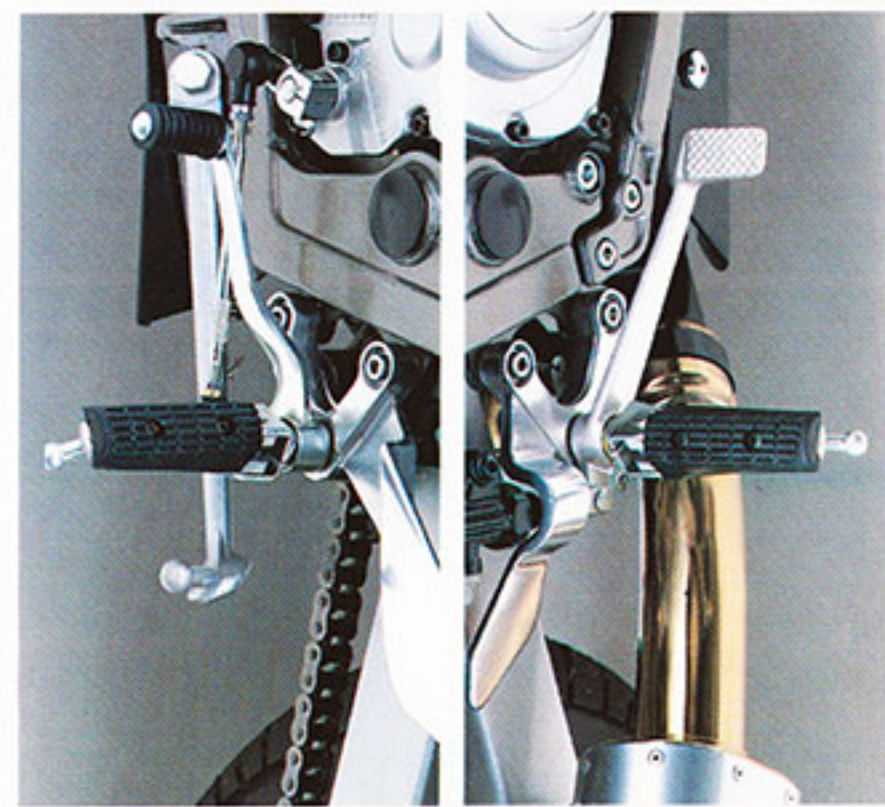
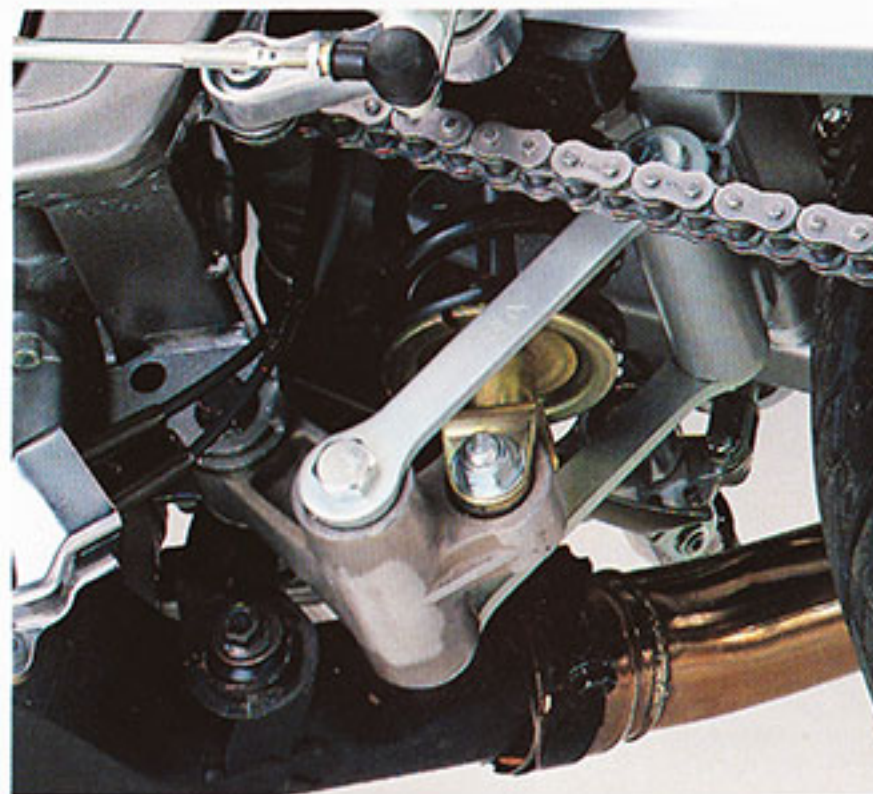
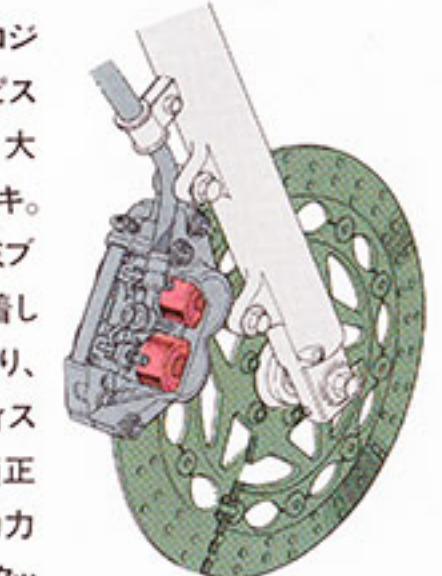
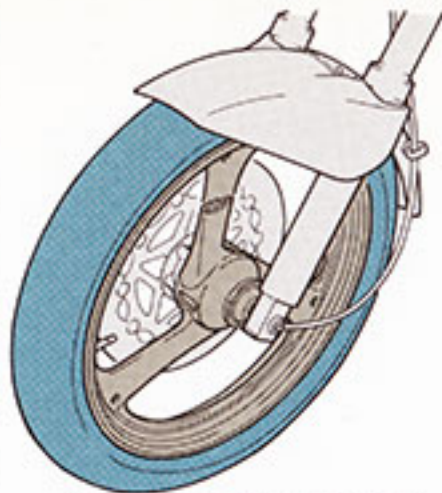
フロントは、レーシングテクノロジー
をフィードバックした対向ピ
ストン4ポットキャリバーを持つ、大
径320mmフローティングブレーキ。
特に、ディスクローターをアルミプ
ラケットにフレキシブルに装着し
たフローティングマウントにより、
過酷なブレーキングにも、ディス
クローターはパッドに対する適正
な姿勢を維持。安定した制動力
は無論のこと、つねに良好なタ
ッチフィリングを発揮する。また、リアには対向ピストン2ポ
ットキャリバー装着の210mmディスクブレーキを採用している。

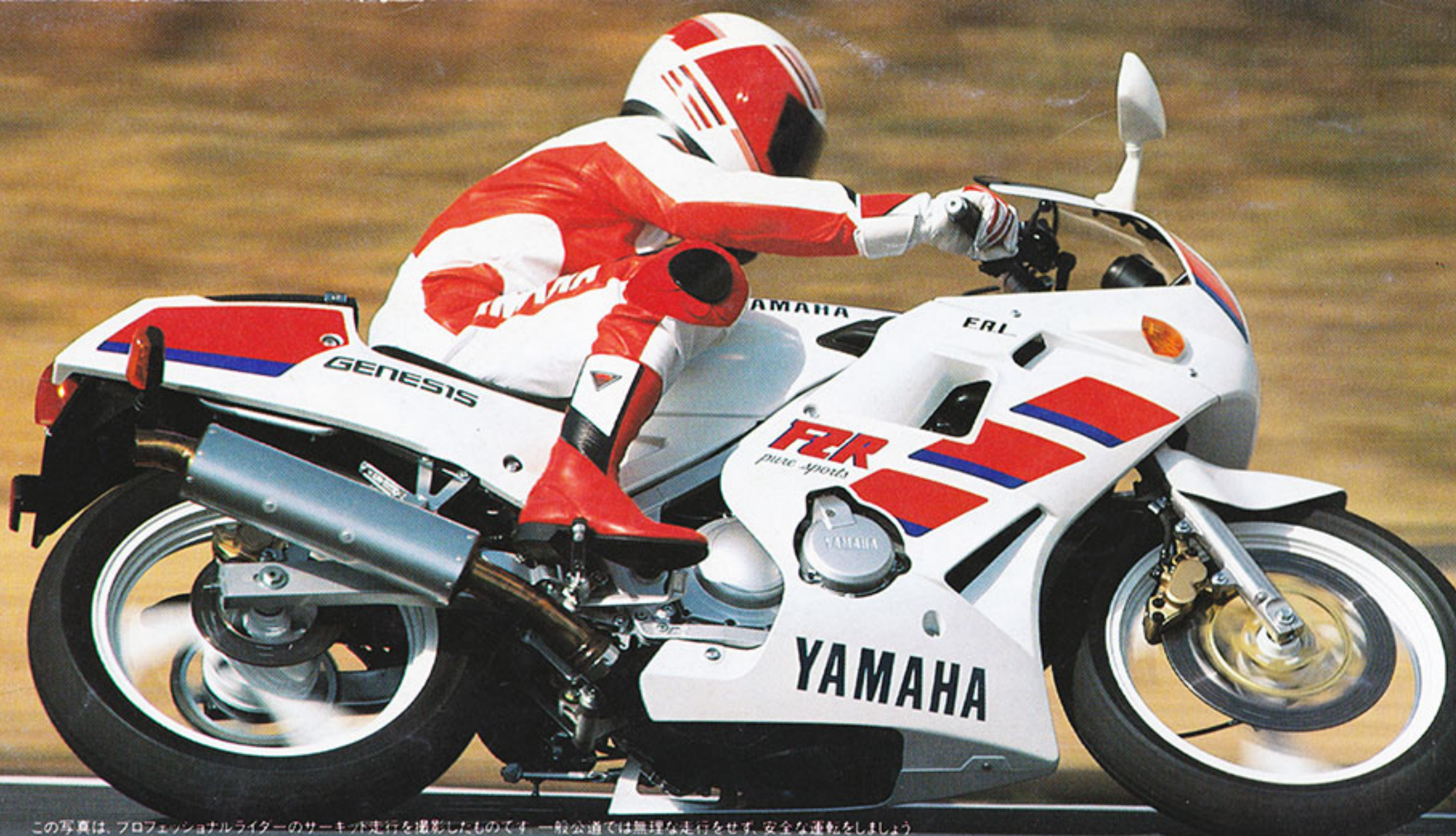
クオリティの高さが光るフルフェアリングと、
ナチュラルな一体感が快いライディングポジション。

風からのライダープロテクションや空力特性など、走りの機
能を追求しながら、品質の高さを求めて造り込んだ美しくレ
ーシーなフルフェアリング。しかも、乾燥重量141kgのライトウ
ェイト、750mmの低いシート高、取付位置を6mm上げてスポ
ーティ感覚をより高めたフットレスト、ハンドルの絶妙な配置な
どにより、取り回しの容易さと自然で快適なライディングポ
ジションを実現している。

スポーツ&ハイクオリティ感覚を磨き込んだ
フィーチャー。

●シンプルで精悍なデュアルハロゲンヘッドランプ(12V35W/
35W) ●エアブレンタイプタンクキャップ ●バーエンドにサ
テンメッキを採用したアルミ製セパレートハンドル ●情報がひ
と目で確認できる3連メーターパネル ●ビルトオンタイプ・フラ
ッシャーランプ。すべては、外見だけでなくそのクオリティの高
さにこだわるレーシー指向のライダーのために。





この写真は、プロフェッショナルライダーのサーキット走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。

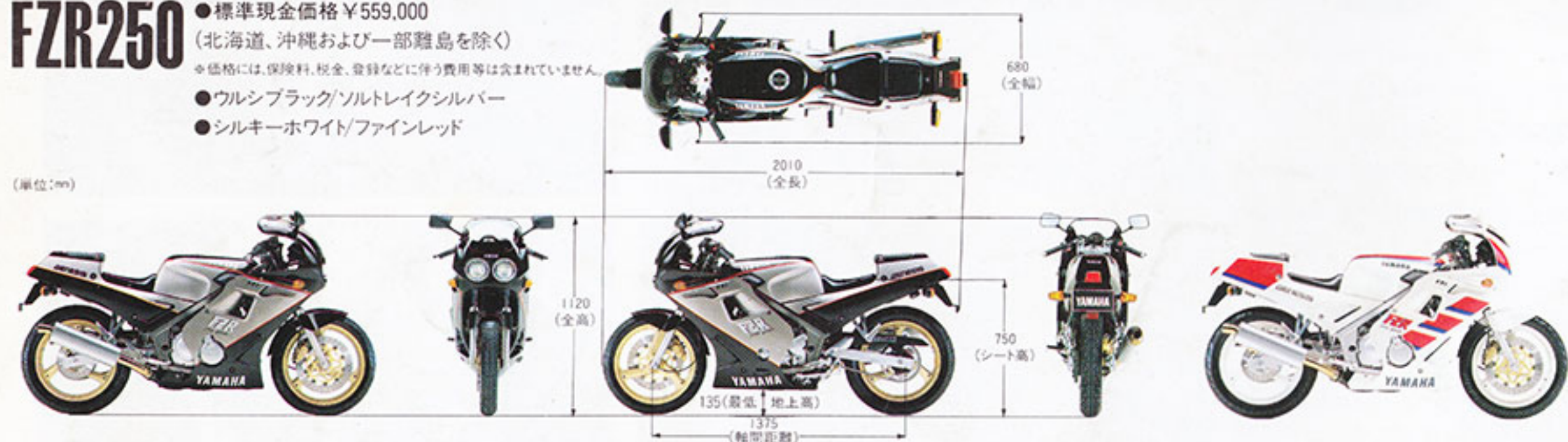
FZR250

●標準現金価格 ¥559,000
(北海道、沖縄および一部離島を除く)

※価格には、保険料、税金、登録などに伴う費用等は含まれていません。

- ウルシブラック/ソルトレイクシルバー
- シルキーホワイト/ファインレッド

(単位:mm)



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

新しいバイクの買い方です。頭金なし、簡単な手続きでお好みのバイクが、あなたのものに。お支払いは、3回から最長36回までの分割払い(月々のお支払いは、3,000円から)。あるいはボーナス一括払い、ボーナス2回払いなど。ご希望にあわせて幾通りものコースから自由に選べる便利です。〈ヤマハらくらくクレジット〉詳しくはお近くのヤマハ販売店でおたずねください。

Y.E.S.S.

●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。

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。

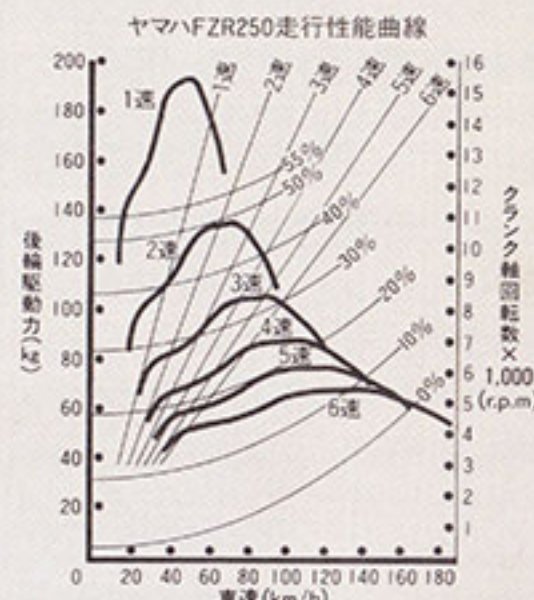
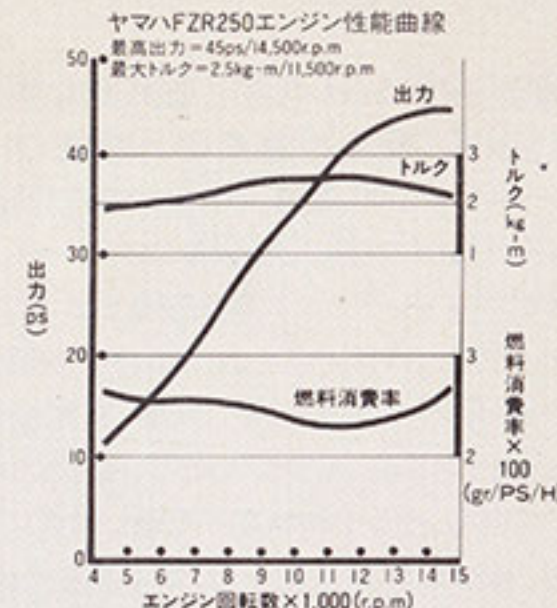
YRS CIRCUIT-RUN

INFORMATION SHOP

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。

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。

FZR250 仕様諸元	
型式	2KR
全長/全幅/全高	2,010mm/680mm/1,120mm
軸間距離	1,375mm
シート高/最低地上高	750mm/135mm
乾燥重量	141kg
燃費・定地走行テスト値	51km/ℓ(50km/h)
最少回転半径	2.9m
制動停止距離	14m(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	トランジスタ
燃料タンク容量	12ℓ
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(10)/GM10-3A
1次減速機構/減速比	ギア2.542(89/35)
2次減速機構/減速比	チェーン/3.235(55/17)
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	鋼管ダブルクレードル
キャスト/トレール	25°30'/88mm
タイヤサイズ・前/後	100/80-17 52H 120/80-17 61H
制動装置	前 油圧式シングルディスク 後 油圧式シングルディスク



- 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。

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。
- 騒音防止のため不必要なからぶかしはつしみましょう。

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。競技用に改造した車両での公道走行はできません。YRS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。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
8805-40D/A-013023