

YAMAHA

4サイクルスポーツ

PURESPORTS

FZR250





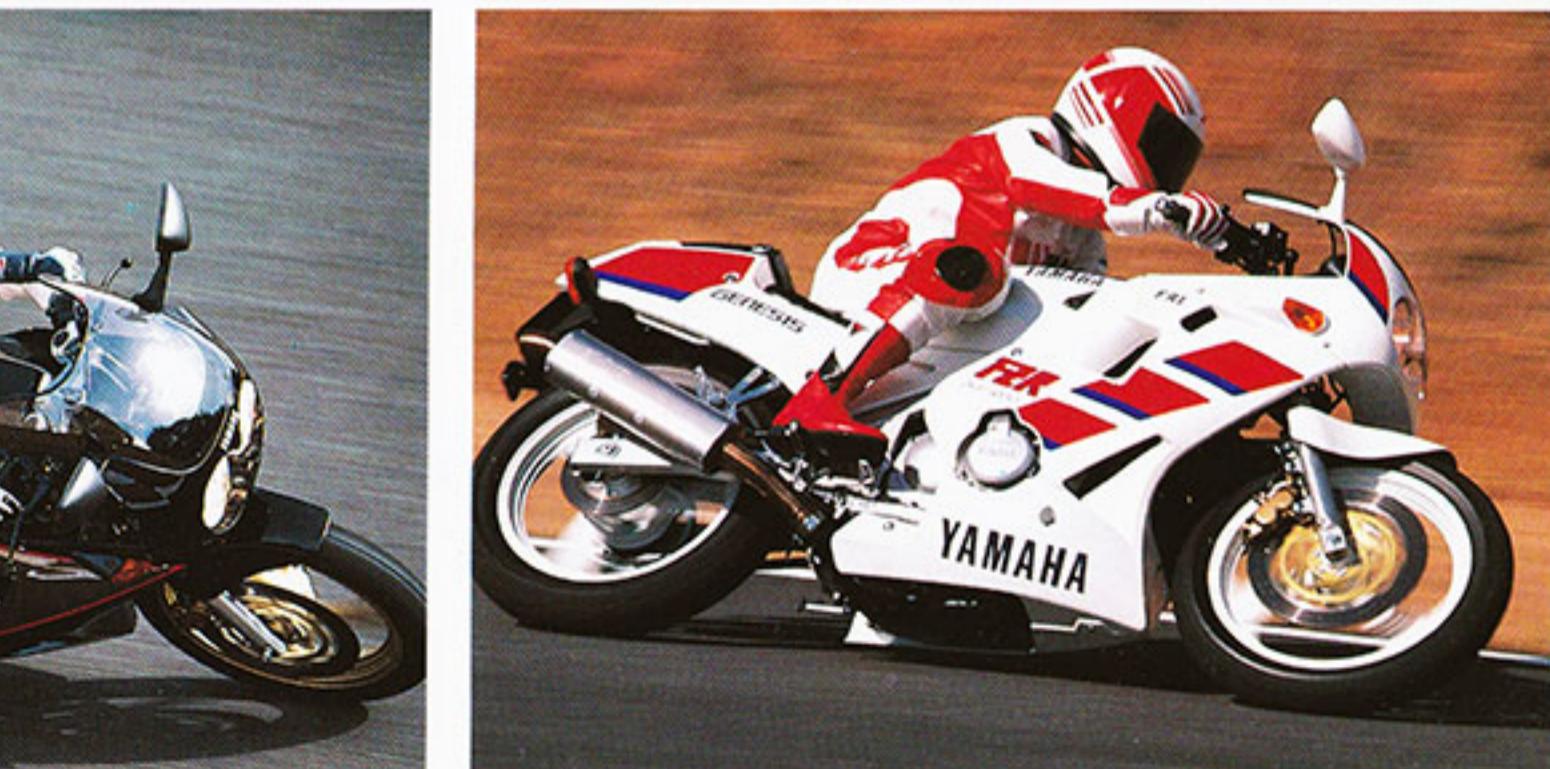
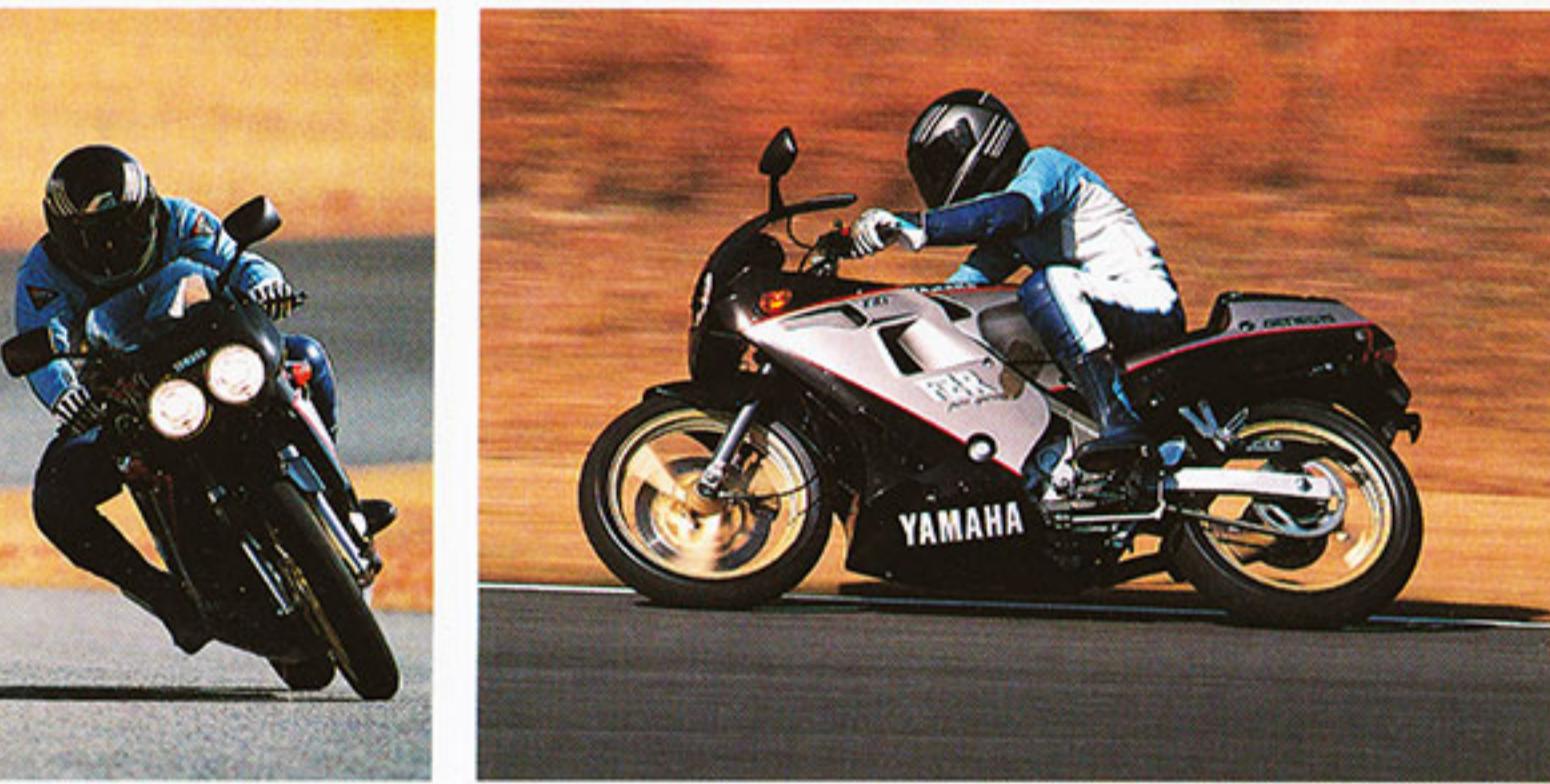
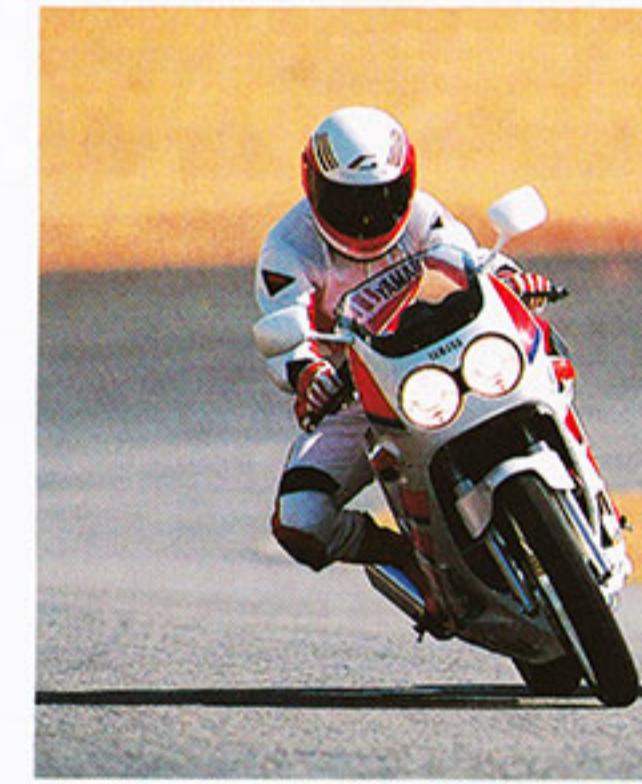
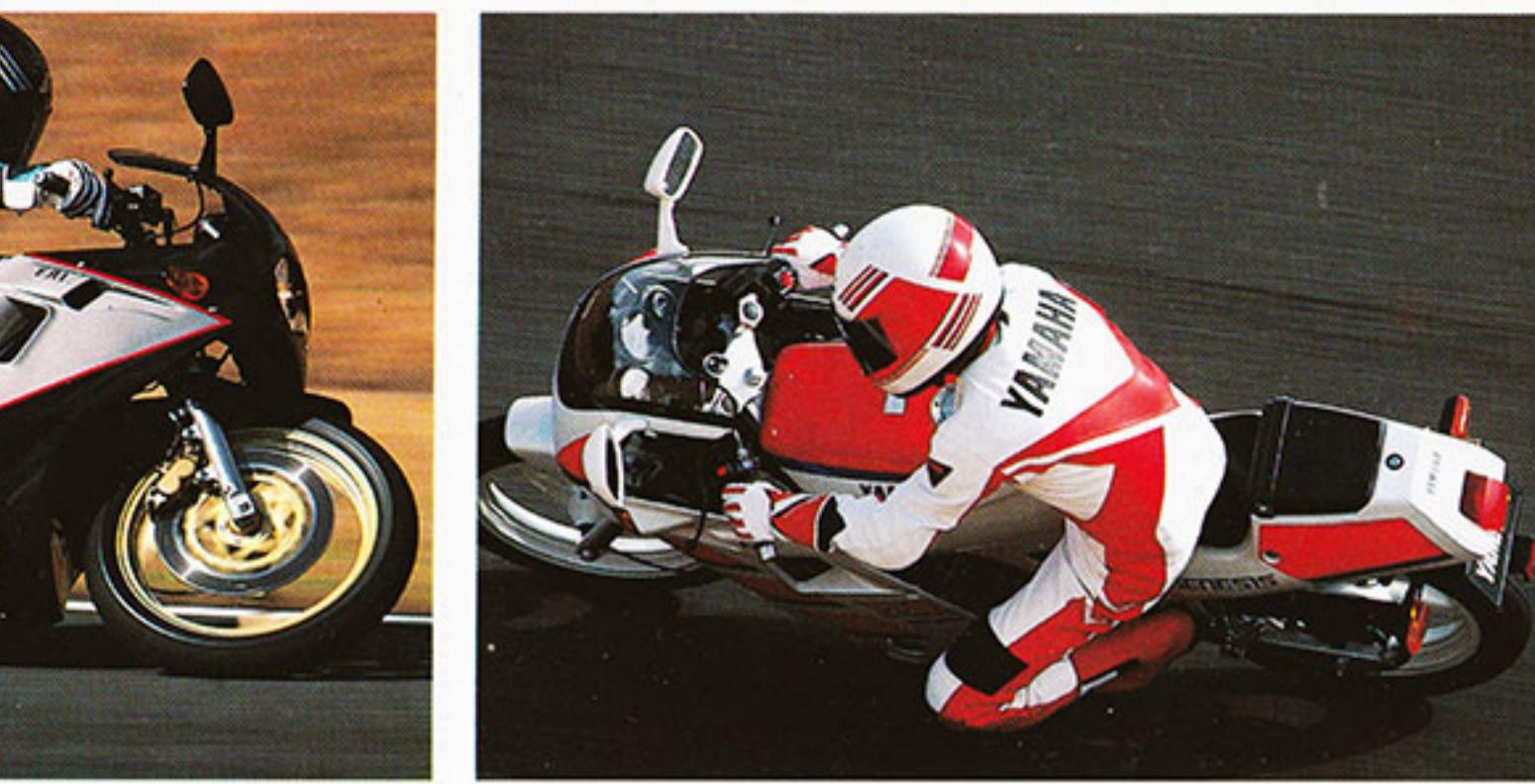
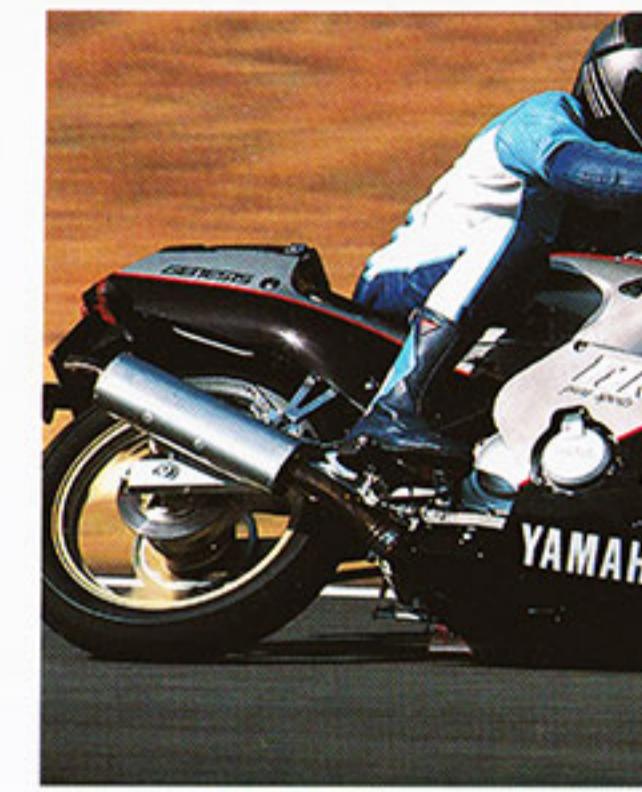
EXUP POWER

クオーター進化形、ハイバランスFZR。
いま、ライダーの夢がかなう。

高感度レスポンスEXUPが
4ストローク・クオーターを変える。

かつて、ここまでバランスの高い4ストローク・クオ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
コントローラ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かなう。

●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”的高感度レスポンスが、4ストローク・クオーターの走りにかつてない興奮をもたらすだろう。

より深く結ぶために。
うメリットを
のF.A.I.を
ライン4。 たい空気を

ている。しかも、ワークスマシンYZF750同様、フェアリング・サイドのエアインテークから冷入れ、エアクリーナーに直送することによって、-アップに大きく貢献している。また、エアクリーテ長の12ℓ フュエルタンクをセット。ガソリン量心点変化がごく小さく、つねに安定したバラるというわけだ。

技術が生んだ革新の
排气デバイス、EXUP
アルティメイト・パワーバルブ)搭載。

域でも、持てるパワーを最大限に発揮させ
の特性に見合った複数の排気システムを
現実のものとするため、2ストロークマシンの
実績を誇るヤマハが、世界に先駆けて作った
クマシン排気デバイス“EXUP”を開発。高
い伸びとパワフルさ、低中速域のトルクフ
を、全域にわたるリニアな応答性とともに両立
安定したアイドリングも実現している。また、
り、一気に回ろうとするエンジン特性に対応
リングを見直し、追随性をアップ。ミッションに
フィーリング向上などのプラッシュアップを行
EXUPに対応したショートエキゾーストパイプ
ーを採用。ステンレス+サテンメッキのYZF
面マフラーが、
感度レスポンス
主張している。

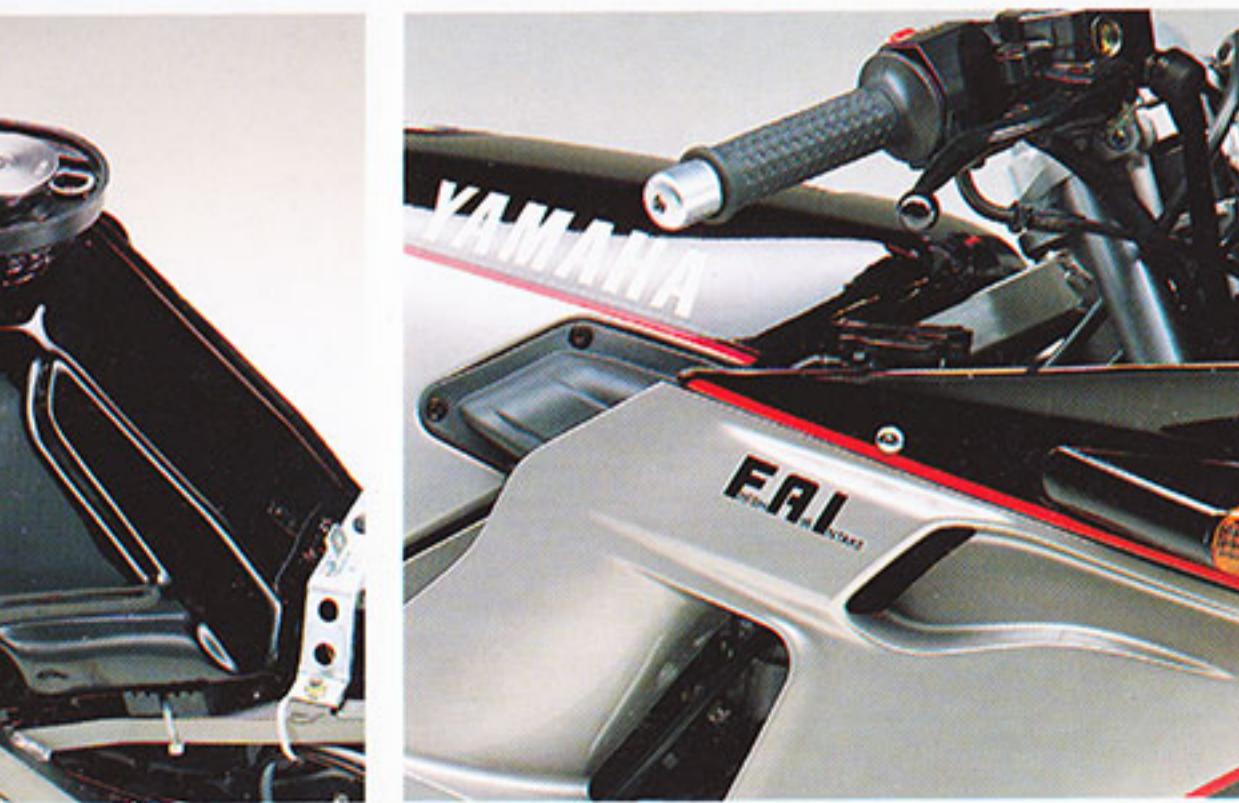
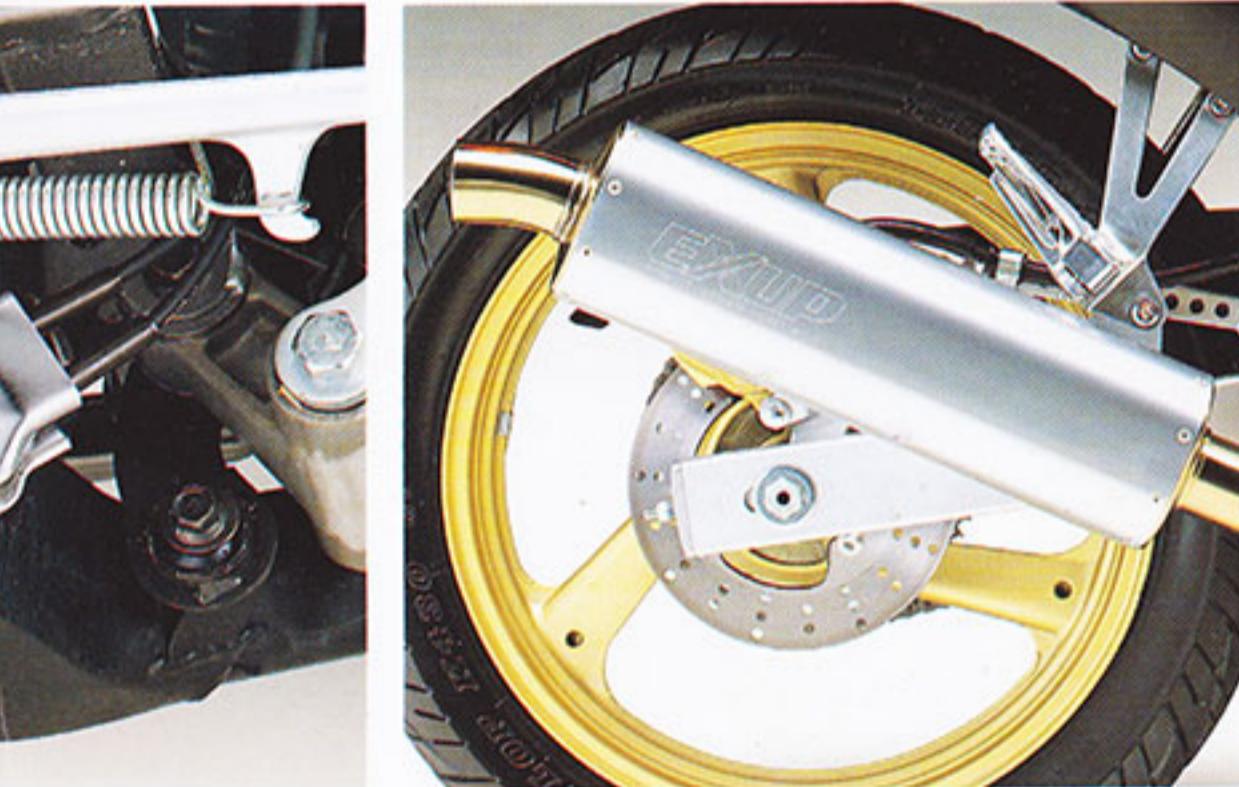
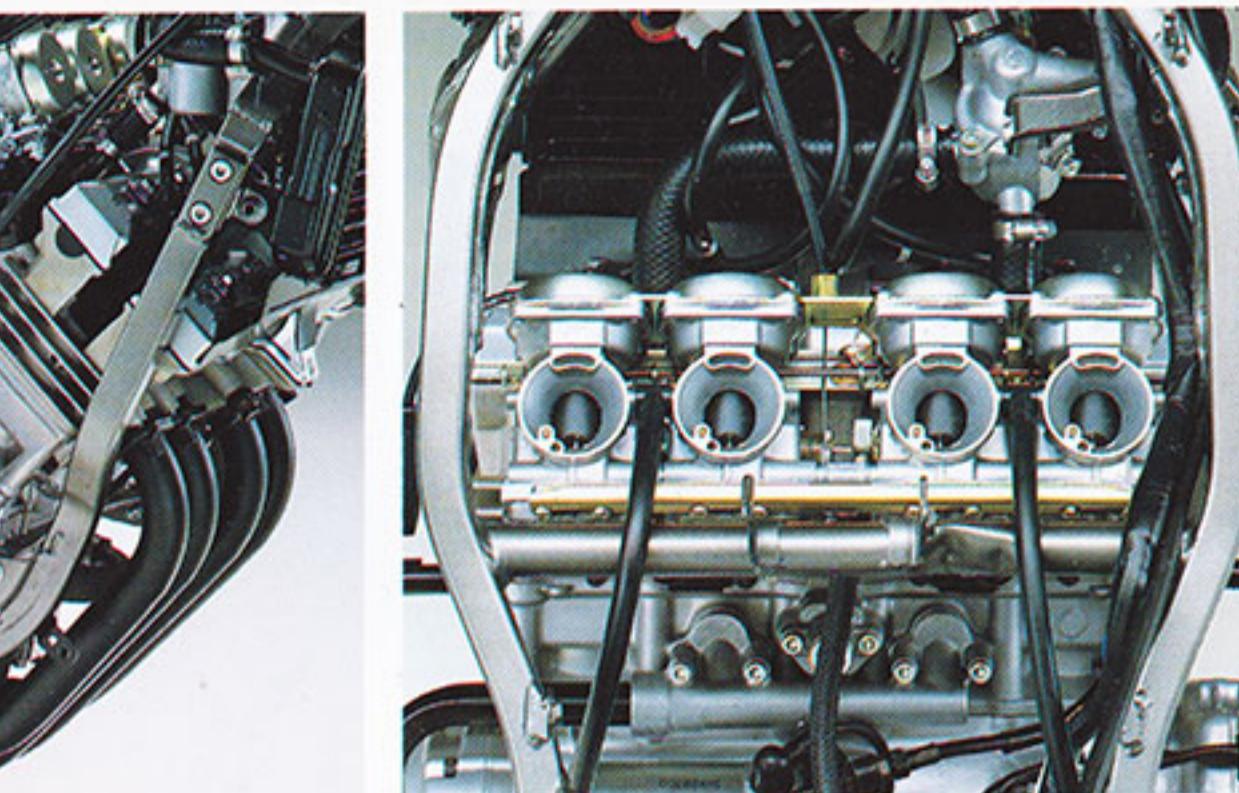
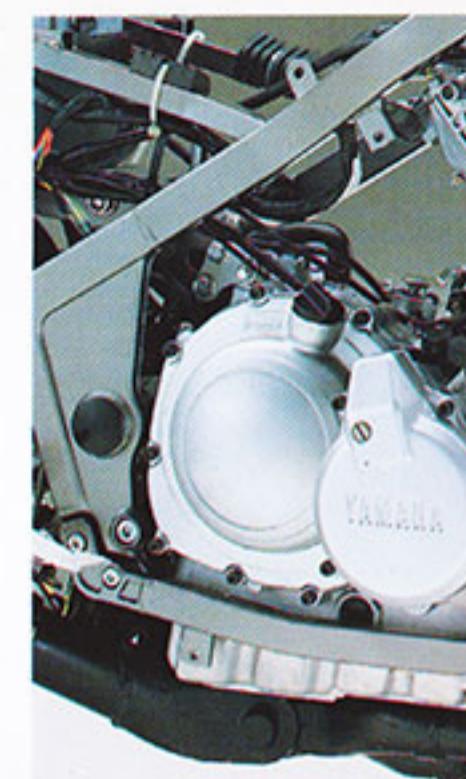
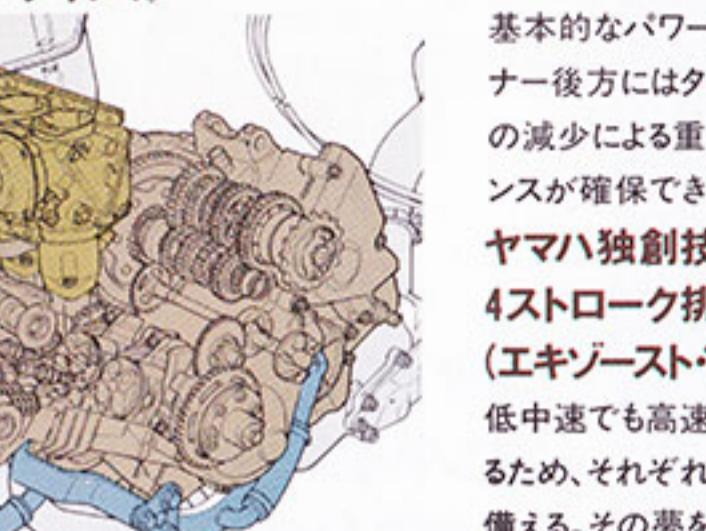
The diagram illustrates the intake system of the ZR250 engine. It shows air entering through the carburetor, passing through the intake manifold, and being accelerated by the intake air valve. The intake air valve is controlled by the camshaft. The intake air passes through the cylinder and into the combustion chamber. The exhaust gases exit through the exhaust port.

The graph shows the performance characteristics of the ZR250 engine. The Y-axis represents torque (kg-m) and fuel consumption (g/km). The X-axis represents engine speed (r/min).

Engine Speed (r/min)	Torque (kg-m) - Change (solid line)	Torque (kg-m) - Original (dashed line)	Fuel Consumption (g/km) - Change (solid line)	Fuel Consumption (g/km) - Original (dashed line)
1,000	~1.5	~1.5	~100	~100
2,000	~2.5	~2.5	~80	~80
3,000	~3.5	~3.5	~70	~70
4,000	~4.5	~4.5	~60	~60
5,000	~5.5	~5.5	~50	~50
6,000	~6.5	~6.5	~40	~40
7,000	~7.5	~7.5	~30	~30
8,000	~8.5	~8.5	~25	~25
9,000	~9.5	~9.5	~20	~20
10,000	~10.5	~10.5	~15	~15

したデジタル進角システム。

に合わせた進角特性
況に即応してつねに
開を維持するマイコン
グナイタ一点火シス
イタユニットとEXUP
ットを一体とした省ス
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る。

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。**

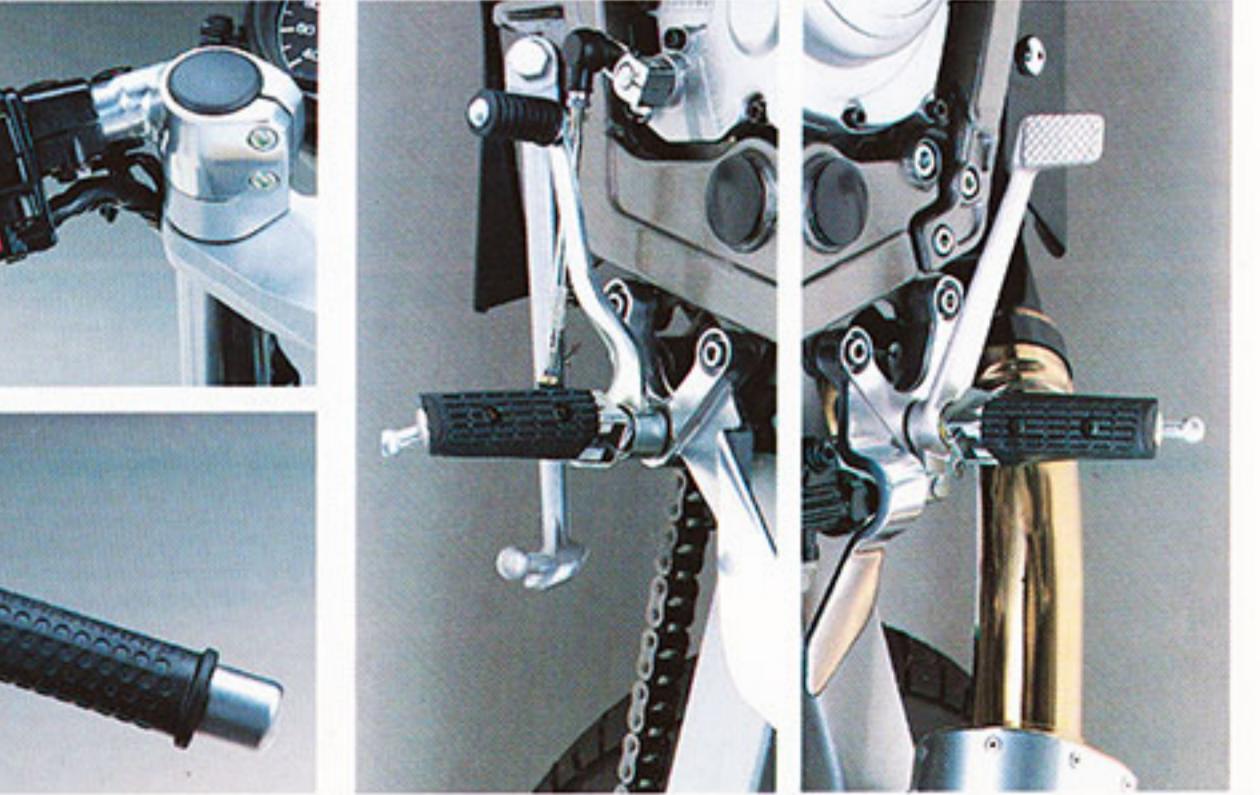
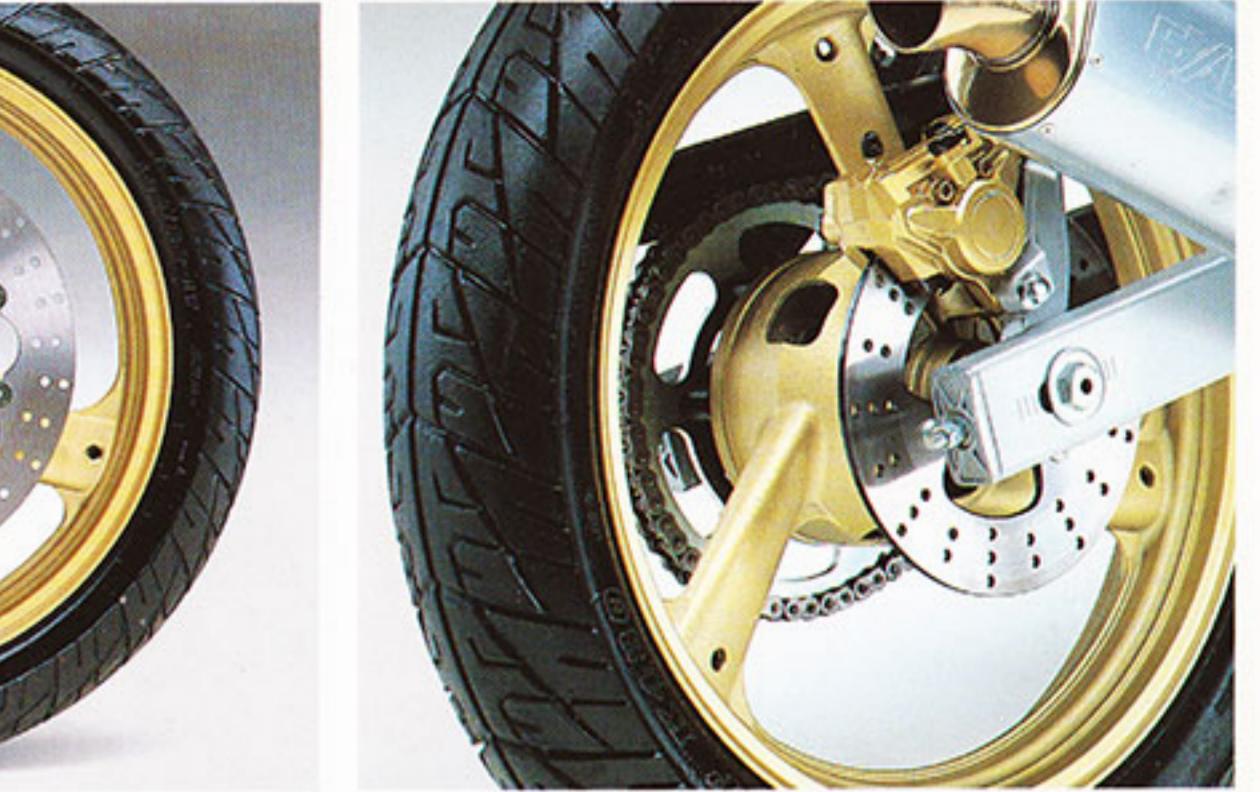
フロントは、レーシングテクノロジ
ーをフィードバックした対向ピ
ストン4ポットキャリバーを持つ、大
径320mmフローティングブレーキ。
特に、ディスクローターをアルミブ
ラケットにフレキシブルに装着した
フローティングマウントにより、過
酷なブレーキングにも、ディス
クローターはパッドに対する適正
な姿勢を維持。安定した制動力
は無論のこと、つねに良好なタッ
チフィーリングを発揮する。また、リアには対向ピストン2ポット
キャリバー装着の210mmディスクブレーキを採用している。

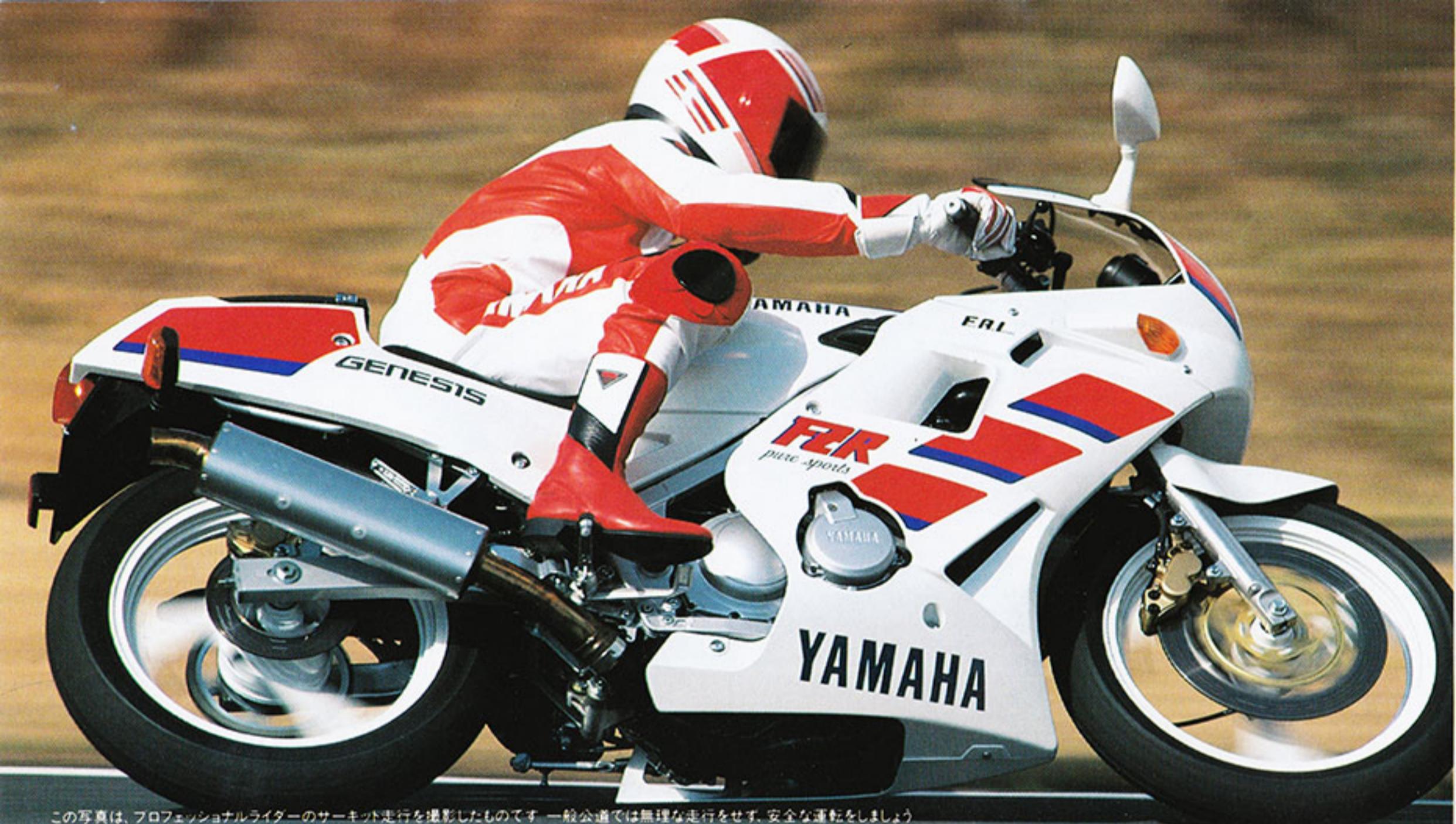
**クオリティの高さが光るフルフェアリングと、
ナチュラルな一体感が快いライディングポジション。**

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
エイト、750mmの低いシート高、取付位置を6mm上げてスパー
ティ感覚をより高めたフートレスト、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イト(12V35W/
35W) ●エアブレーキタイプタンクキャップ ●バーエンドにサ
テンメリッキを採用したアルミ製セバレートハンドル ●情報がひ
と目で確認できる3連メーターバネル ●ビルトオンタイプ・フラ
ッシュランプ。すべては、外見だけでは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
- シルキーホワイト/ダイナスティブルー



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

Y.E.S.S.

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。ご希望にあわせて複数通りのコースから自由に選べる便利さです。（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。

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。

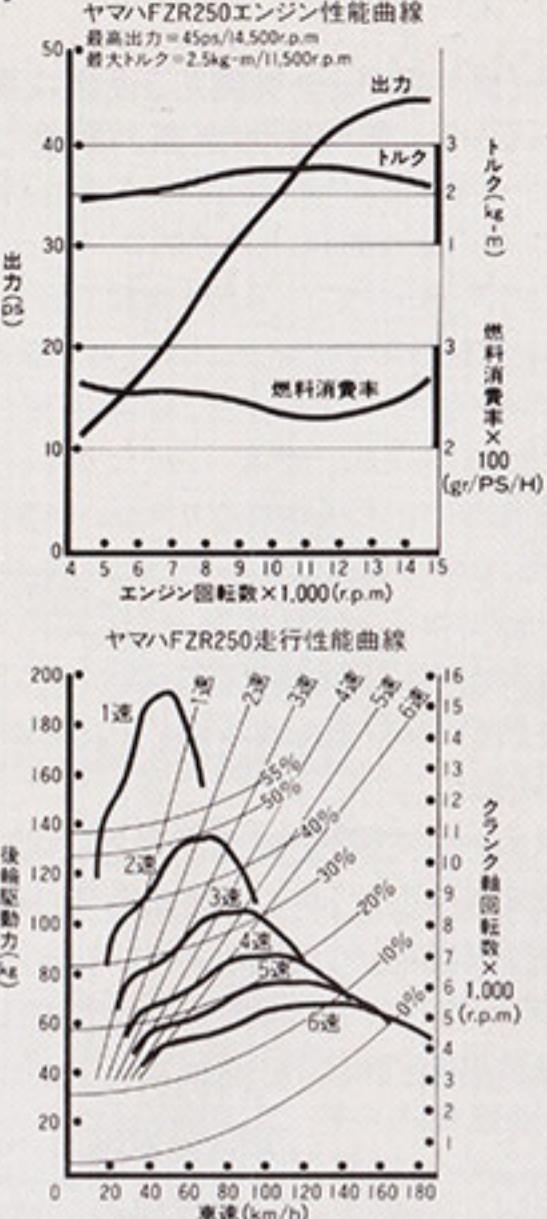
ヤマハライディングスクール（YRS）サーキットランに参加しませんか。

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づみましょう。

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見るように努めましょう。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。

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)
最小回転半径	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
キャスター/トレール	25°30'/88mm
タイヤサイズ 前・後	100/80-17 52H/120/80-17 51H
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での値です。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。

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
8807-50D/013023