

YAMAHA

4サイクルスポーツ

PURE SPORTS

FZR250



これが、クォーターFZRだ。

より深くよりピュアに、走りのための

ポテンシャルを突きつめていくと、

4ストローク・クォーターは、どんな進化を

遂げるのか。テクノロジー開発を通して

ライダーとマシンの間に通う

気持ちの交流を探求するヤマハが、

いま、あらたな結論にたどり着いた。

FZR250。

ヤマハの最新鋭ピュアスポーツにのみ

与えられる“FZR”の名が、

このマシンのポテンシャルのすべてを

語り尽くしている。





基本は、45°前傾DOHCインライン4と
ダウンドラフトタイプ・キャブレターを
中核とする、ヤマハ独自の4ストロークマシン・
コンセプト“ジエネシス”そして
17インチ中空スポークキャストホイール&
タイヤ、クラス初のフルフェアリング、
デュアルヘッドランプなど、
レーシーであることに徹した
圧倒的な存在感。FZR250。
それは、4ストローク・クォーターの
新しい可能性を示唆する。
いま、最も熱いマシンの姿だ。

ハイアベレージマシンを経験し、

そこに潜むポテンシャルを自在に引き出せるようになってはじめて、
ライダーはスポーツの本質に触れることができる。

そうしたヤマハ・ヒューアスポーツスピリットが FZR250 を生んだ。
4ストローク・クォーターの概念は、

FZR250 以後、大きな変貌を遂げるかも知れない。





PERFORMANCE
BY GENESIS
FZR250

テクノロジーがどんどん進化していくと、マシンはさまざまなライダーの気持ちに応えられるだけの力をつけてくる。かつてはレーサーにしか望めなかったハイポテンシャルを、いまでは簡単に手に入るようになってきたし、レーサーレプリカと呼ばれるオンロードスポーツ群が、より多くの幅広いライダー達の手によって、操られているのだから。そして、特に4ストローク・クォーターは、いまやファッション・アイテムになりつつある感じさえする。多くのライダーが、自分らしいモーターサイクル・ライフを自由気ままに楽しめるといふことは、もちろん、とても素晴らしいこと。でも、4ストローク・クォーターにとって、ライト感覚こそがすべてではないことも、また確かだ。いやむしろ、もっとビュアにもっと深く、レーサーな走りのポテンシャルを追求していくことこそ、モーターサイクル本来の最も根本的な姿ではないか。とすれば、4ストローク・クォーターの原点は、やはり全身を貫く走りの追求にあるはず。FZR250。このマシンは、4ストローク・クォーターの原点を見つめ直し、走りのポテンシャルを徹底的に高めていくことにこだわった、まったく新しいヤマハ・ビュアスポーツ。走りの本質を問うすべてのライダーに挑ってもらいたい。



この見聞録の写真は、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。



より豊かなパワーを、より思いのままに発揮させるために。

前傾45° DOHC4バルブ250cc水冷インライン4。

FZR250は、45°の大きな前傾角を持ったDOHC4バルブインライン4を搭載。最高出力45ps/14,500rpm、最大トルク2.5kgm/11,500rpm、レッドゾーン17,000rpm以上という圧倒的なハイポテンシャルを備えている。この高性能をもたらす主役は、ワークスマシンYZF750やピニアスポーツFZR400ですべて知られている、ヤマハ独自の新しい4ストロークマシンのコンセプト「ジェネシス」。

シリンダーに45°という大きな前傾角を与えることによって、ダウンドラフトタイプキャブレターの採用と、より一層の低重心化。50:50の適切な前後重量配分を実現しようとするもの。それらは、より豊かなパワーをより思いのままに発揮するためのコンセプトとテクノロジー。「ジェネシス」は、FZR250の基本なのである。



ストレート吸気もたらす、自在な全域パワー感覚。

ダウンドラフトタイプキャブレター。

より多量の吸気をよりスムーズに燃焼室内に戻りこむには、吸気の通る道筋の抵抗をできる限り少なくすることが重要となる。そこで採用したのが、大きく前傾したシリンダーとエンジン上方にセットしたエアクリナーを、上から下へストレートな経路で

流すダウンドラフトタイプキャブレター。しかも、スムーズポアタイプのBDS#26として、キャブレター内部の吸気抵抗も大幅に低減させている。さらに、バルブステム下の細いウェストバルブによるバルブ1気筒、大気有効吸気バルブ面積とコンパクトな燃焼室を再立させるペントルーフ型燃焼室と、10のロングリーチプラグなどを採用。こうした吸気効率の徹底追求が、レッドゾーン17,000rpmという類のない高回転性



能とともに、低・中速域でも豊かなパワーを発揮する、洗練された「全域パワー感覚」をもたらしたのだ。

エアクリナーにもハイパワー獲得のための発想。

F.A.I.(フレッシュ・エア・インタークーラー)。

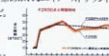
エアクリナーをエンジン上方にセットすることで、さらさらとした吸気が生まれた。スペースに余裕があるため大容量が確保でき、吸気効率がさらに高まること。ユーザが好きなポジションの自由度が高く、より自然なライディングポジションが得られること。また、エアクリナー内の空気がエンジン熱の影響を受けにくいため、つねに、密度の高いクールな空気を通ることができるとも大きなメリットだ。しかもFZR250では、ワークスマシンのYZF750と同様のF.A.I.(フレッシュ・エア・インタークーラー)を採用。フルエアリング・サイドのエアインタークーラに冷たい外気を取り入



れ、エアクリナーにダイレクトに送るというシステムが、基本的なパワーアップに大きく貢献している。さらに、エアクリナーの後方に、タネ長の12ℓフェムルエタンクをセット。ガソリン量の減少による重心点の変化がごく小さいため、安定したバランスを確保できることも、大きな特長だ。

排気の流れもストレートに、高効率4intolマフラー。前傾シリンダーによって、エキゾーストパイプの曲がりゆるやかなものとしたことができた。これによって、排気騒音の効果をあますところなく(活用し、排気効率を大幅に高めている。また静粛性にすぐれながら、緊張感あふれるエキゾーストサウンドも、FZR250ならではのものだ。

きめこまかな点火制御。デジタル連角点火システム。走行状態のめざましい変化:





定び、つねに最適な点火時期を維持する。マイコン制御のデジタルイグナイター点火システムを採用。レッドゾーン17,000rpm.の高回転域にスムーズに到達する卓越的回転性能を支えている。

45 前傾エンジンを低い位置にコンパクトに抱える。角型断面高強度力鋼管ワイプフレーム。

思いのままの走りを実現するには、基本は、やはりマシン全体のびんぎ、ミッドバランす。FZR250では、まず、55°前傾エンジンを、傾エンジンによって、車体全体の低重心化とマスの集中化をよりよく実現しながら、51°というゆとりあるバンク角も身につけている。しかも、シリンダーが大きく前傾したこのエンジンは、スタアリングヘッド部とリア・スイングアーム部を直線状で結ぶコンパクトなフレーム・イアットも可能にした。FZR250の機敏で安定したハンドリング感覚は、「ジェネシス」から生まれたこのエンジンとフレームの連携プレイに支えられているのだ。

すぐれた作動性のフロントサスペンションと、

卓越の路面追従性を誇るリンク式モッ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Duoメタルを採用。適切なクッション特性と相まって、落ち着きのあひなやかな乗り心地とシャープな操縦性を大実現している。また、高速安定性は、キャスター25°30' / レール88mmのアライメントによって確保した。リヤは、もちろん、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ブレーキ特性を備えた「ヤマハ独自のリンク式モノクロスサスペンション」。ショックの大小に即応して後輪をつねに最適なストロークで作動させ、抜群の路面追従性を発揮する。クッションユニットは、高圧密着ガス封入式・カルボンタイプ。長時間走行にも安定した減衰性能を維持する。

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1-2ターナルびんぎをバランす方向にさせるため、前後に17インチホイール&タイヤを採用した。しかも、ホイールは中空スポークで、バネ下重量を軽減し、タイヤ(前:100/80-17 52R、後:120/80-17 61H)は、高グリップ性とすぐれた操縦性を発揮。このホイール&タイヤによって、FZR250は、シャープなハンドリング感から走行安定性を両立させている。**対向ビストン2ポットキャリパ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。**フロントには、レーシングテクノロジーから生まれた対向ビストン2ポットキャリパーを持つ、大径320mmフローティングディスクブレーキを採用。特に、ディスクローターをアルミブレード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、過熱なブレーキングで熱変形が生じても、ディスクローターはヘッドに対する最適な姿勢を確

保。つねに良好なタッチフィードバックを維持する。また、リヤには対向ビストン2ポットキャリパー装着の220mmディスクブレーキを採用し、ストップクワーターをさらに確かなものとしている。

従来のクォーターイメージを超える、フルフェアリング、

4ストローク・クォーターとしてはじめて、本格的なフルフェアリングを装着。ファッションではなく、ヤマハならではのピュアスポーツにふさわしいレーシーな存在感を主張している。しかも、車重は140kg(乾燥重量)と実にライトウェイト、シート高575mmという低さ。街中などでの利用にも自由自在、軽快にこなせる。ファイチャー・ルーシー指向、所有する喜びに満ちている。シンプルで迫力もあるデザインの新「ダブル」ホンダヘッドランプ(12V/35W/35W)。エアブレンタイプタンクキャップ、アルミ製のセパレートハンドル/フットレスト/ブレーキペダル。さらには、情報確認のしやすい3速メーターパネル。ビストンタイプフロントフランチャーランプなど、ファイチャーのひとひとつに、本物を指向するライダーのために厳選した高いクオリティが光っている。

