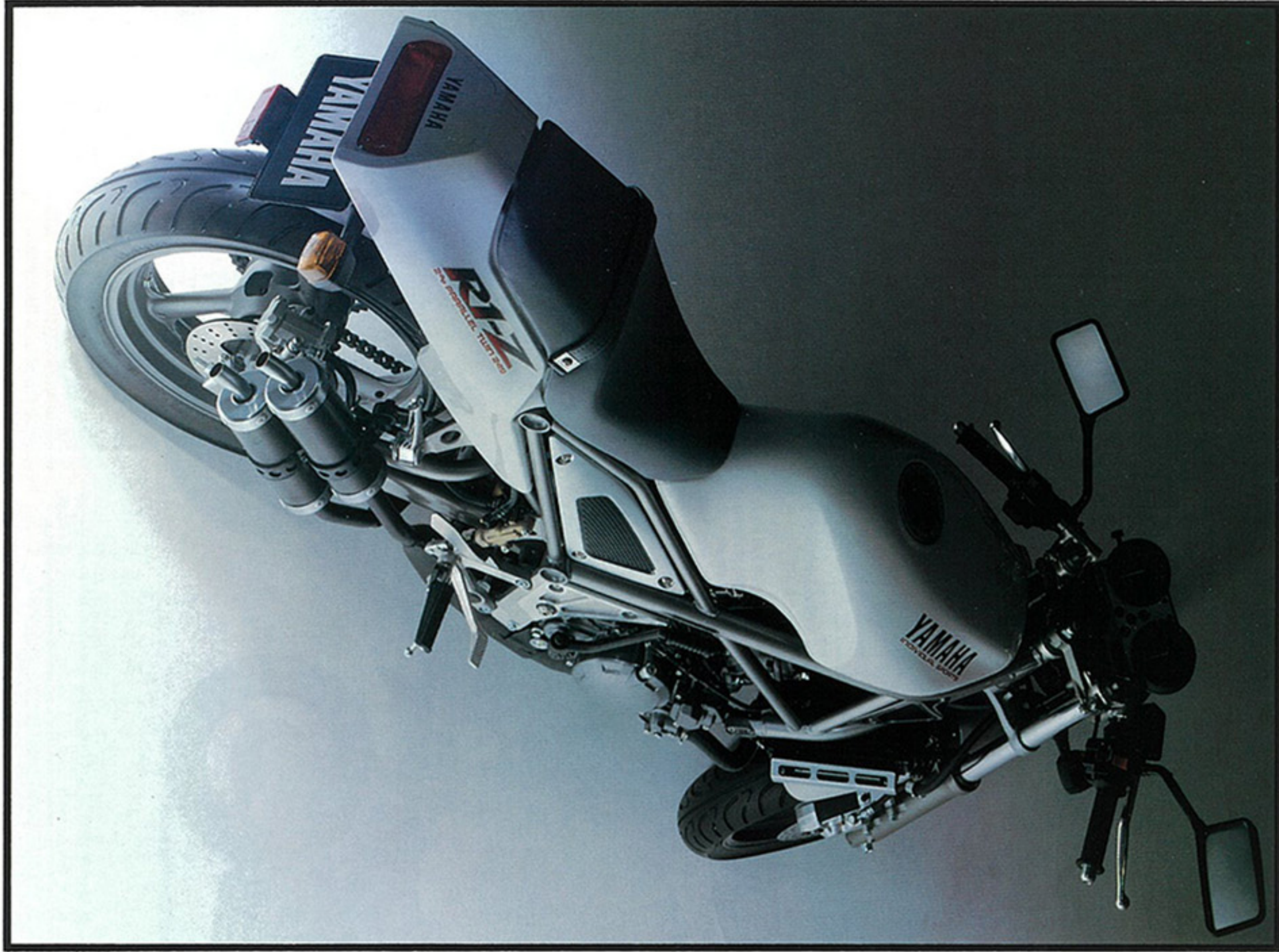


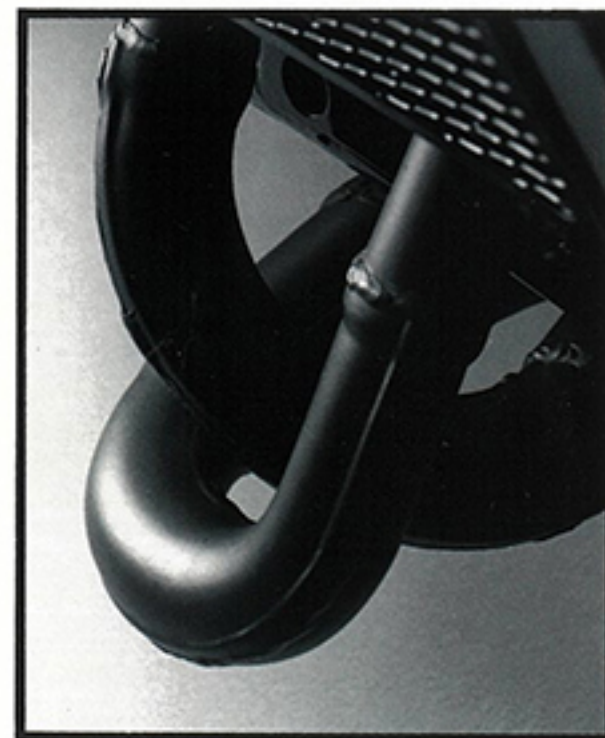
**YAMAHA**

**R1-Z**  
**2cycle-ism**



## 新たなる2サイクルマシンの潮流。 自由と快走のR1-Z誕生。

2サイクルマシンは、時代の流れとともに大きく進化してきた。  
限界性能が追求され、よりアグレッシブなマシンへと姿を変えてきた。  
しかし、その根底にあるものは、加速する快感や、開放感、  
コーナーをクリアしたときの満足感というとても人間くさい部分だ。  
それならば、そのオモシロさをストレートに表現できる  
2サイクルスポーツがあってもいい。  
走る喜びと所有する喜び、そして造形美に満ちあふれる  
洗練された2サイクルマシンがあってもいい。  
その新たな視点からのコンセプトは、いままでにない新しい価値観を  
持ったマシンを誕生させた。それが2サイクルイズム、R1-Zだ。  
もっと自由に、爽快に、そしてもっと楽しく。  
ヤマハは、モーターサイクル本来の喜びを、いま一度  
多くのライダーたちに届けたいと思う。



**R1-Z**  
2cycle-ism

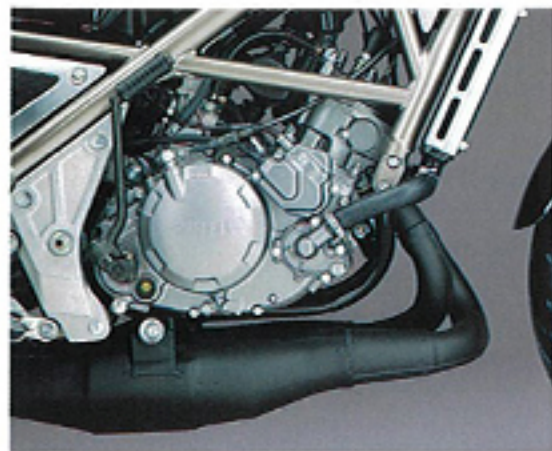
## R1-Z MECHANISM

いくつもの音が織り重なることで美しい音色が生まれるように、モーターサイクルの性能は、いくつものメカニズムのバランスの上に成り立つ。エンジンの出力特性、フレーム剛性、サスペンションのアライメントや減衰力、前後重量配分、ディメンション、ライディングポジションなど、R1-Zは、これらのバランス点を限界性能ではなく、市街地やワインディングでの走りに求めた。その結果、2サイクルならではの加速性能はもちろん、コントロールすることの楽しさ、そして走ること自体の楽しさをリアルに実感できる動力性能と運動性能を獲得した。



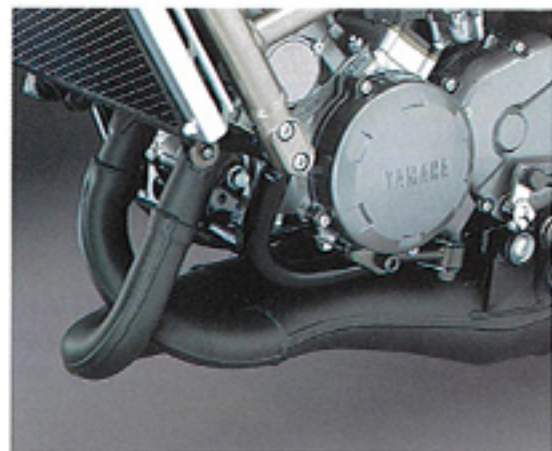
## R1-Z STYLING

これほどにならなかで、個性的なフォルムを持った2サイクルマシンが、かつてあっただろうか。もはやモーターサイクルのスタイリングは、性能との等号関係が成り立たなくなりつつある。機能美を超えたところにあるモノとしての美しさを求めてデザインされたR1-Z。このマシンのアイデンティティともいえるニューワイド・トラスフレームを中心に、エンジン、右2本出しクロスチャンバー、カーボンサイレンサー、アルミニウムパーツが織りなすエレメンタリズム。R1-Zは、スバルタンな性格を色濃く漂わせながらも、都市空間に順応することのできるテイストを実現している。



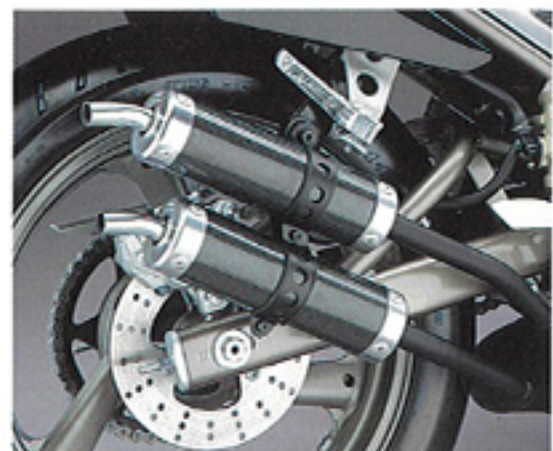
### 249cc・水冷・2サイクル・バラレトルズイン

R1-Zのパワーユニットは、クランク室リードバルブを備えた2サイクル並列2気筒エンジン。このクランク室リードバルブは、ピストンの位置に関係なくクランク室内が負圧状態になると同時に吸入工程に入り、より多量の混合気をすばやくクランク室内に戻り込むシステム。Y.E.I.S.の働きと相まって高効率な吸気を実現している。その結果、高出力化とともに優れたバースシャル性能を獲得。また、26ccのキャブレターの採用、吸入流量の確保、そしてトランスミッションのギア比の最適化などにより、高効率性能はもとより、立ち上がり加速のビックアップや中低速域の扱いやすさをより高めている。



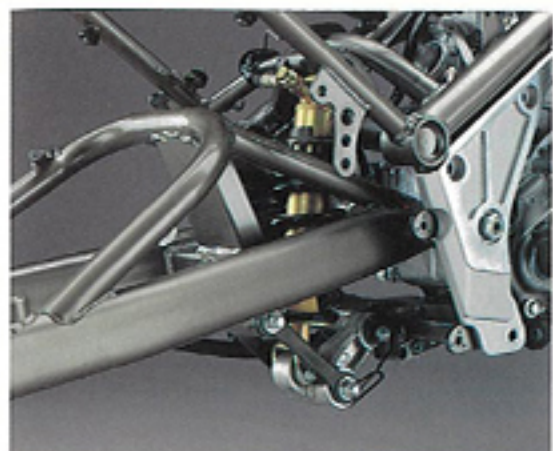
### 多段階膨張タイプ・クロスチャンバー型マフラー

Y.P.V.S.の効果を最大限に活かし、高効率な排気を行う多段階膨張タイプ・チャンバー型マフラー。フロント部を交差させることにより1本あたり5.6ℓの大容量と、右2本出しによる理想的な円形断面形状を実現。排気ガスの流れをスムーズにして排圧を無理なく解放させるとともに、効果的な排気騒音発生させている。また、51°の十分なバンク角も確保されている。



### カーボンサイレンサー

ニューワイド・トラスフレームとのマッチングが精悍なイメージを与える右2本出しマフラー。そのサイレンサーには、マニアクなクオリティを持つカーボン素材が使用されている。また、独自の周波数解析により2サイクルならではの心地よいエクゾースト・サウンドを実現させている。



### リンク式モノクロスサスペンション

プログレッシブな特性をより高め、確かな路面追従能力と快適性を両立させるインシヤル調整付リア・サスペンション。クッションユニットには、サブタンクを備えた高圧ガス封入式ビルシュタインタイプを採用。優れた緩衝能力と操縦性を獲得している。さらにレバー比は変換率を大きめに設定。コーナリングでの剛性感、費れた膝間での追従性、快適な乗り心地を高次元でバランスさせている。



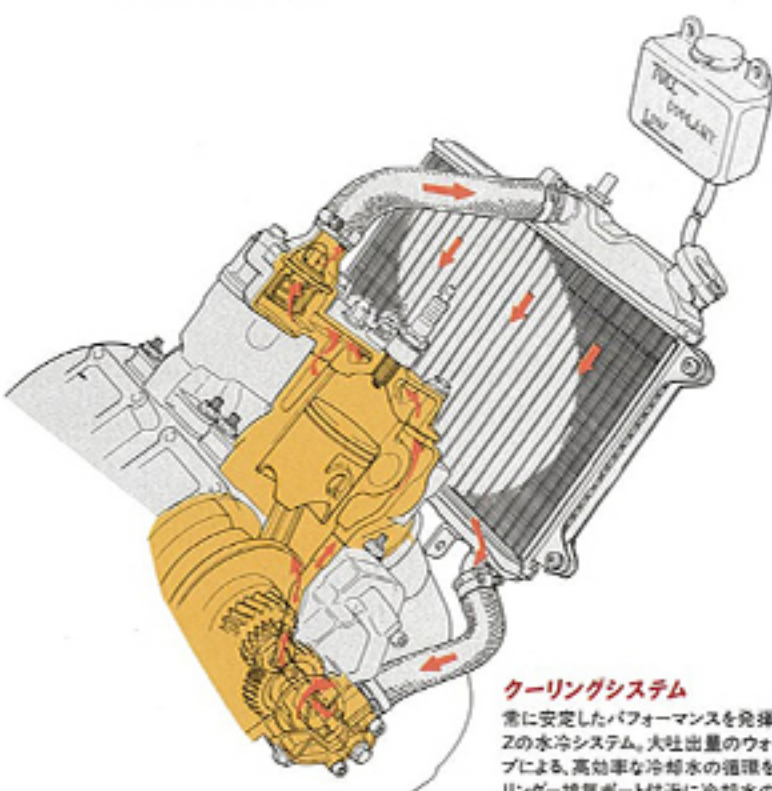
### ディスクブレーキ&ワイドタイヤ

フロントにはディスクローター径282mm、異径4ポットキャリパーのダブルディスクを、リアには対向キャリパーピストンのシングルディスクがマウントされている。タイヤはリムとともに、高いシヤシヤ剛性にマッチしたクオリティを選定。フロント110-70-17 54H、リア140-70-17 66Hを装着し、確かなハンドリングと快適性を両立させた。



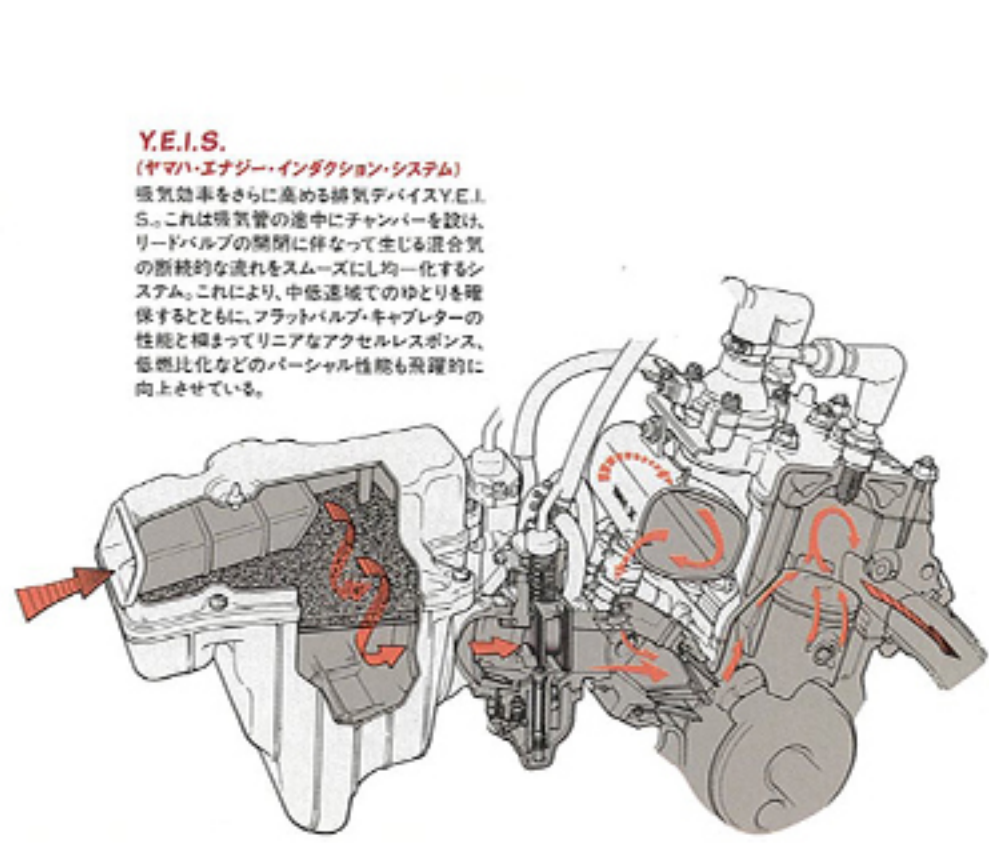
### インストルメントパネル

R1-Zのボタンシヤルを物語るメーター周り。タコメーターには11,000回転からのレッドゾーンが刻まれ、アルミメーターパネルにはウォーニングランプとテンプレーターが整然とレイアウトされている。そして、コーグリッパ性に優れたフェューエルタンクは16ℓの容量が確保されている。



### クーリングシステム

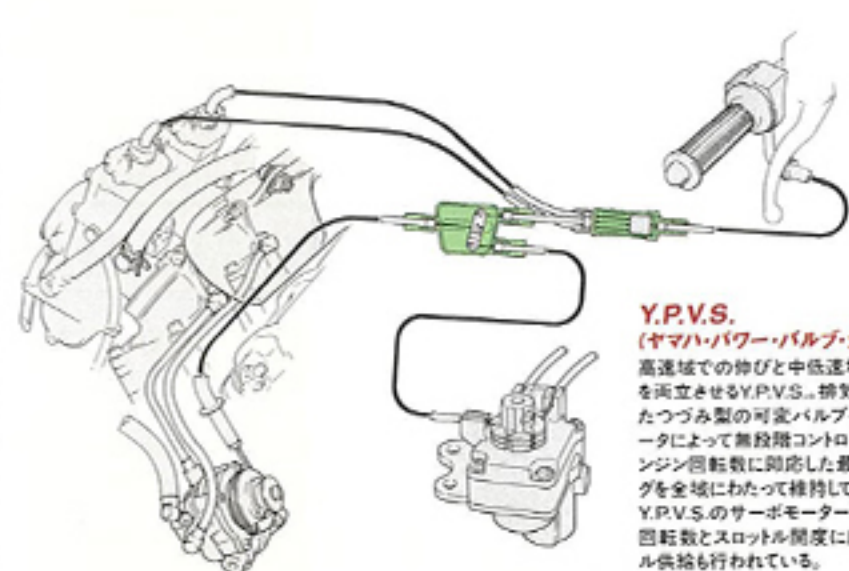
常に安定したパフォーマンスを発揮させるR1-Zの水冷システム。大吐出量のウォーターポンプによる、高効率な冷却水の循環をはじめ、シリンダー排気ポート付近に冷却水の通路を設けてシリンダー吸・排気周りの温度差を極力抑えるなど、優れた冷却効果を獲得している。



### Y.E.I.S.

(ヤマハ・エナジー・インタクシオン・システム)

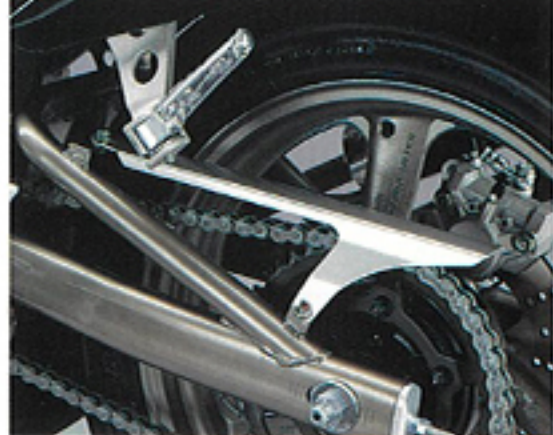
吸気効率をさらに高める排気デバイスY.E.I.S.。これは吸気管の途中にチャンバーを設け、リードバルブの開閉に伴って生じる混合気の断続的な流れをスムーズにし均一化するシステム。これにより、中低速域でのゆとりを確保するとともに、フラットバルブ・キャブレターの性能と相まってリニアなアクセルレスポンス、燃費比化などのバースシャル性能も飛躍的に向上させている。



### Y.P.V.S.

(ヤマハ・パワー・バルブ・システム)

高速域での伸びと中低速域での扱いやすさを両立させるY.P.V.S.。排気ポートに設けられたつづみ型の可変バルブをマイクロコンピュータによって無段階コントロール。これによりエンジン回転数に対応した最適な排気タイミングを全域にわたって維持している。また同時に、Y.P.V.S.のサーボモーターを用いてエンジン回転数とスロットル開度に応じた最適なオイル供給も行われている。



### ハイクオリティパーツ

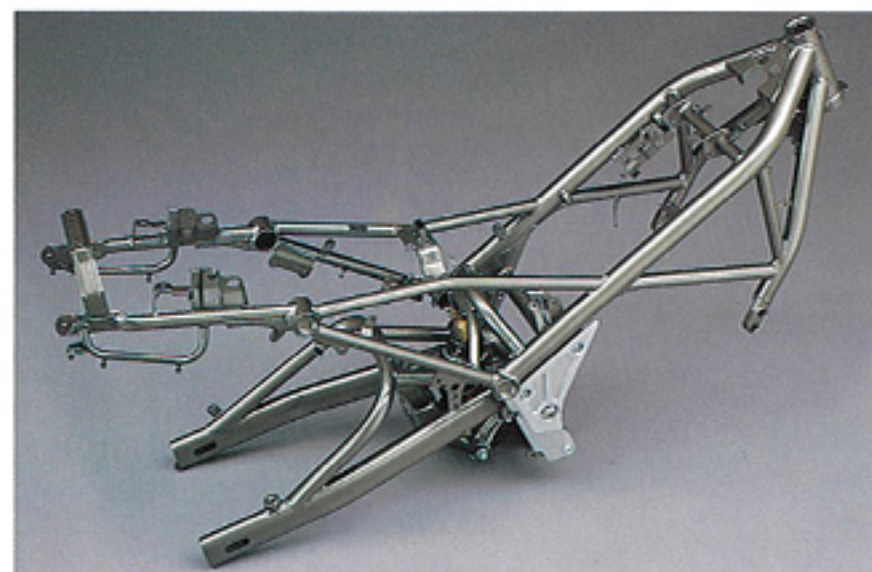
高密度なメタル感と躍動感にあふれるR1-Zのスタイリング。それを引き締めるのがハイクオリティなパーツ群だ。ハンドル、ヘッドライトケース、チェーンケース、ブレーキペダル、ピボット、前後フットレストなどのアルミパーツ。美しい光沢を放つサテンメッキのサイドカバー。そしてカーボンサイレンサーにいたるまで、所有感を満たすクオリティを実現している。



シルキーホワイト

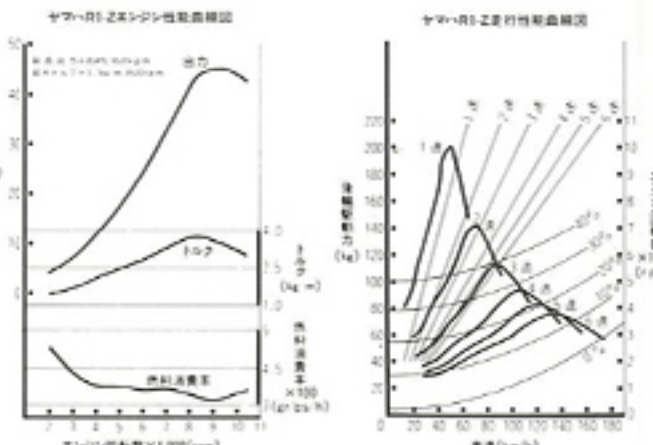


ブラック2



### ニューワイド・トラスフレーム & トラスリアアーム

コーナーやストレートでのマシンの挙動を総合的に解析して生まれたニューワイド・トラスフレーム。応力分散の利点を活かした新しい高剛性フレームだ。断面効率に優れた楕円形状のトラスリアアームとの組み合わせが「走る、曲がる、止まる」を高いレベルへと引き上げている。その一方、無理のないライディングポジションと相まって快適な乗り心地としなやかなハンドリングを実現している。



### R1-Z

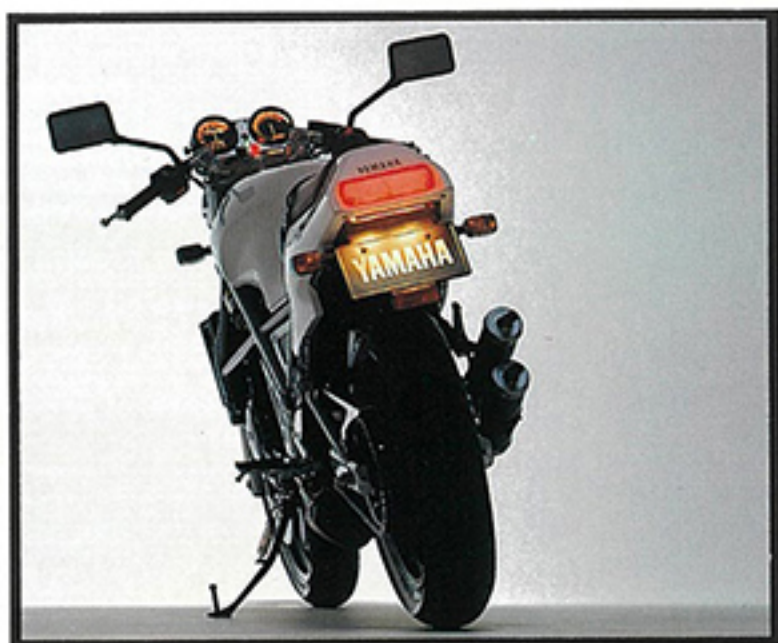
メーカー希望小売価格 ¥489,000 (北海道・沖縄および一部離島を除く)

●価格には保険料、税金(含む消費税)、登録などに伴う費用等は含まれていません。●消費税額は別途計算の上、申し受けます。●メーカーオプションで遠征管付灯装着仕様(¥10,000高)もあります。

型式	3XC
全長/全幅/全高	2,005mm/700mm/1,040mm
軸間距離	1,380mm
シート高/最低地上高	775mm/135mm
乾燥重量	133kg
燃費・定地走行テスト値	34.0km/ℓ(50km/h)
最小回転半径	2.8m
制動停止距離	14.0m(50km/h)
エンジン種類	2サイクル水冷・クランク室リードバルブ
気筒数配列/総排気量	2気筒・249cc
内径×行程	56.4mm×50.0mm
圧縮比	6.4:1
最高出力	45ps/9,500rpm
最大トルク	3.7kg-m/8,500rpm

点火方式	CDIマグネット点火
始動方式	キック式
燃料タンク容量	16ℓ
オイルタンク容量	1.2ℓ
潤滑方式	分離潤滑式
バッテリー容量/型式	12V-3Ah(10)/GS, GT4L-BS
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.545(56/22)
2次減速機構/減速比	チェーン/3.214(45/14)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	常時噛合式
変速比	2.333/1.647/1.315/1.083/0.961/0.875
フレーム形式	ダブルクレードル
キャスト/トレール	24°30'92mm
タイヤサイズ 前・後	110/70-17 54H-140/70-17 66H
制動装置 前・後	油圧式ダブルディスク・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。



**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。バイクを核にした幅広い楽しみを提供する、まったく新しいクラブです。●特典もいろいろ。入会のお申し込み、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。

**YRS CIRCUIT-RUN** ヤマハライディングスクール  
に参加しませんか。  
INFORMATION SHOP

国際A級ライダーやヤマハのインストラクターが、理論と実践の両面からライディングテクニックを伝授。クローズドコースでのサーキットランが、日常の走りを大きく飛躍させます。お問合せ、お申し込みは、このマークのヤマハ販売店へ。

手続きかんたん  
支払いらくらく  
新しいバイクの買い方です。

ヤマハ  
らくらくクレジット  
3回から36回までの分割払い(月々のお支払いは3,000円から)、ボーナスでの一括払いや2回払いなど、ご希望に合わせていくつものコースから選択できる便利なクレジットです。販売店でおたずねください。

**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。■バイクは昼間もライト・オン。■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やめましょう。
- 安全速度で走りましょう。無理な追越しはやめましょう。●よく見る・よく見られることに努めましょう。●昼間のライト・オンはかならずロー・ビームで。
- 競技用に改造した車両での公道走行はできません。●カーブ・交差点ではスロー・イング・ダウン。●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。

**静かにやさしく、いい運転。**

- やめよう、マフラーの不正改造！ ●いつでもどこでも、絶対しない空ぶかし！
- マフラーの芯をぬいたり、マフラーを切ったり、マフラーをはずしたり、レース用のマフラーに付けかえたりする改造は、騒音のもと、みんなに迷惑をかけてしまいます

**見る・見られる・いい運転。**

- バイクは昼間もライト・オン！
- カーブ・交差点では、スロー・イング・ダウン！



**YAMAHA**

ヤマハ発動機株式会社  
〒438 静岡県磐田市新貝2500  
9005-100D、③-018113