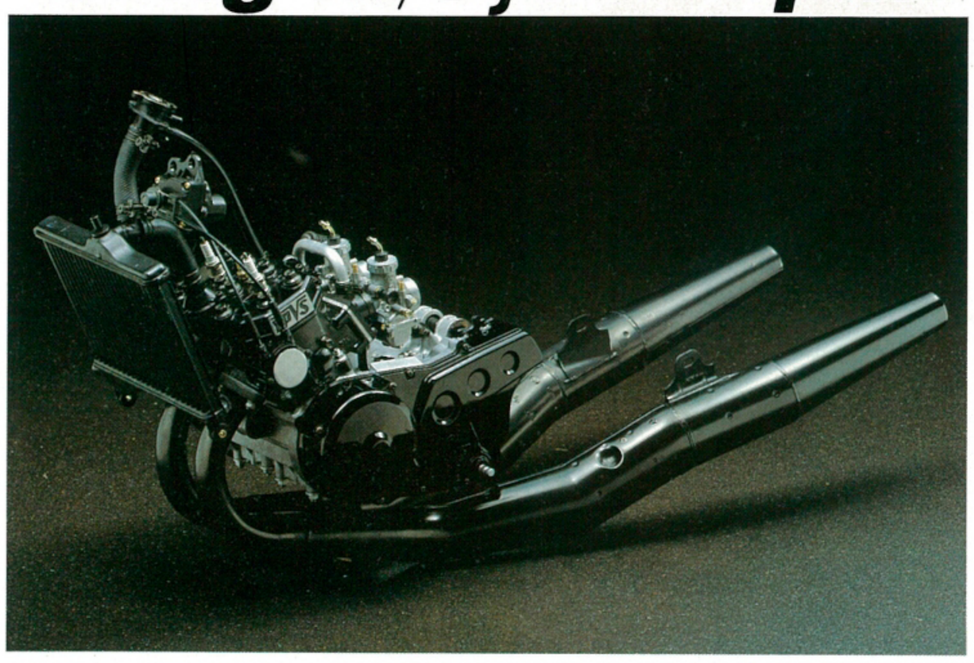
ボアを 10mm アップの 64×54mm とした RZ350R は驚異の 55 馬力。 250cc 級の車体サイズ＋このパワーで、 まさにロケットの加速ぶりを味わえた。 フルカウル付の RR はレプリカ時代の全盛期到来を告げていた

55ps/9,000r.p.m.
4.4kg-m/9,000r.p.m.



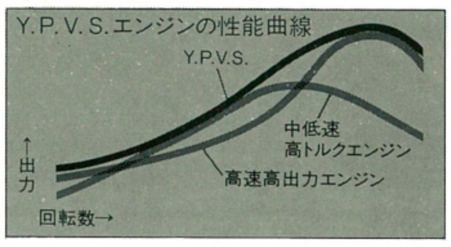
ピュアスポーツの、パワー。

このパワーユニットは、サーキットから生まれた。力強く、かつ滑らかな中低速域の奥に、圧倒的な瞬発力を秘めた水冷2ストローク・ツインの347ccエンジンは、独創のY.P.V.S.を搭載。ピュアスポーツの頂点と呼ぶにふさわしい、クラス最強のパワーユニットです。

Y.P.V.S.

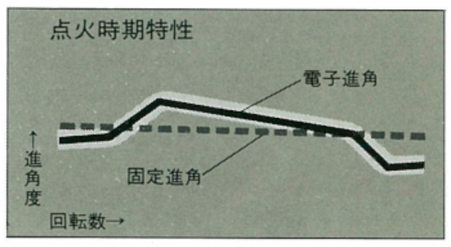
レーシングテクノロジーの結晶。Y.P.V.S.。

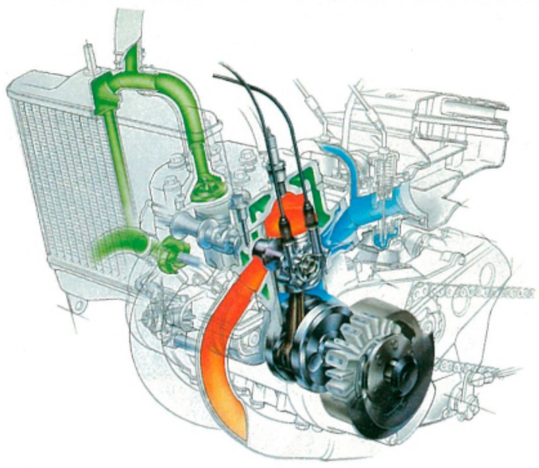
ヤマハが誇る先進の2ストロークエンジン技術と、YZR500に代表される最新のレーシングテクノロジーの結晶ともいえる独創のメカニズム、それがY.P.V.S.(ヤマハ・パワー・バルブ・システム)。2ストロークエンジンにおいては、排気タイミングがエンジンの性格を決定づける非常に重要なファクターとなります。Y.P.V.S.はこの2ストロークエンジンの構造的難点を、逆に積極的に活用し、高速・高出力と中低速・高トルクの両性格を両立させるシステム。排気ポートに設けられた可変バルブをエンジン回転数に応じて変化させ、常に最適の排気タイミングを獲得するという、画期的なメカニズムです。このY.P.V.S.によってRZ350Rは、中低速性能を犠牲にすることなく55ps/9,000r.p.m.、4.4kg-m/9,000r.p.m.というクラス最高のスペックを実現。2ストロークエンスージャスト諸兄に会心の笑みを約束するパワーユニットが誕生したのです。



C.D.I.▶LIQUID-COOLED

Y.P.V.S.のような派手さはありませんが、忘れてならないのがヤマハが誇る点火システム。RZ350RではメンテナンスフリーのC.D.I.点火方式に電子進角システムを組み込み、エンジンの要求点火時期に対する高精度な点火を実現。燃焼効率を大幅にアップさせたのはもちろん、Y.P.V.S.の効果をも大きくサポートしています。またRZ350Rの強力なパワーを維持し、長時間の連続走行にも安定して出力を発揮させるために、新水冷システムを採用。軽量で効率のよいシングルコアラジエターとサーモスタットを組み合わせた密閉式クーリングシステムによって、暖機を早めオーバークールをも防止しました。





ピュアスポーツの、足。

その圧倒的パワーと瞬発力に見合って、ヤマハが装備した革新の足まわり。それがバリアブルダンパー装備のセミエア式フロントサスペンション、そしてリヤに搭載したニューリンク式モノクロスサスペンションです。

NEW LINK TYPE
MONOCROSS SUSPENSION

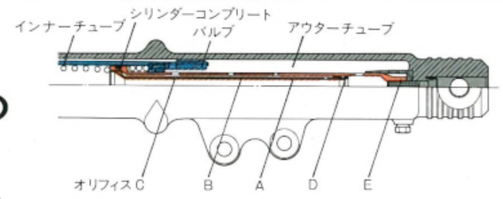
モノサスの先駆者ヤマハの、新たなる結論。

それがRZ350Rに搭載されたニューリンク式モノクロスサスペンション。ライジングレート式モノクロスサスペンションをベースにリンク機構の簡略化、コンパクト化をはかり、サスペンションのライジングレート特性、中間ストローク域での作動特性を向上させ、操縦性、走行安定性をさらに高次元なものへと高めました。また、クッションユニットにはヤマハ独自の高圧窒素ガスを封入したド・カルボンタイプを採用。長時間の連続走行にも安定した減衰性能を発揮します。

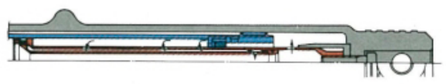
VARIABLE DAMPER

ピュアスポーツのための、フロントサス。

リヤのニューリンク式モノクロスサスペンションと対応して、RZ350Rではフロントサスペンションの充実をもはかりました。高剛性の大径フォークは、もちろんセミエア式サスペンション。しかも独創のバリアブルダンパーを装備。フォークの伸び側減衰力を変化させ乗車フィーリングを向上。また減衰力不足が生むフォークの過大な動きを抑制し、コーナー立ちあがり時などの安定性を向上しました。

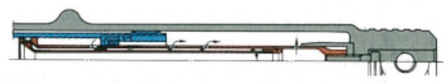


①バルブが最圧～オリフィスAまでの時



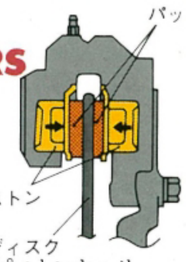
②バルブがオリフィスA～Bまでの時

③バルブがオリフィスB～最伸までの時



①オイルはオリフィスDの通路を通り移動し、このときのオイル移動に伴う抵抗によって減衰力を発生します。②オリフィスAの通路が新たに追加され、その分だけオイルの流量が増加し減衰力は低下します。③オリフィスBの通路が新たに追加され、その分だけオイルの流量が増加し減衰力はさらに低下します。

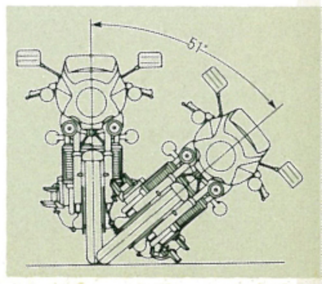
OPPOSED PISTON CALIPERS



ピュアスポーツRZ350Rのストッピングパワーのために、リヤディスクには、ディスクプレート両側のピストンが同時に作動する対向ピストンキャリパーを採用しました。コントローラブルで抜群の制動フィーリングをライダーにもたらします。

FRAME

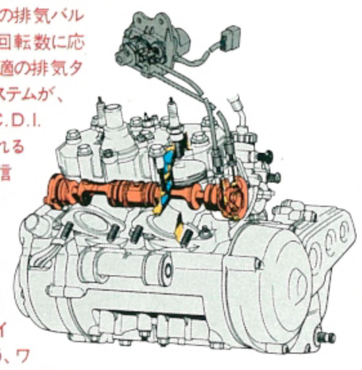
コンピューター構造解析が生んだ、レーシーな高張力鋼管ワイドタイプ・ダブルクレードルフレーム。軽量で、しかも高剛性。さらに51°ものバンク角をも実現しました。



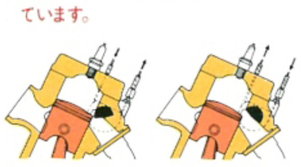
ピュアスポーツの、装備。

- サーモスタット装備の新水冷システム
- 吸気効率、消音効果を高めたエアクリーナー
- 多段膨張タイプ・チャンバー型マフラー
- 55psのピークパワーを有効に引き出すことが可能なクロスレシオの6速ミッション
- 強力なストッピングパワーを生む、フロントのスロッテッド・ダブルディスクブレーキ
- 新鮮。ニューイタリック・キャストホイール。リム幅をひろげながら、大幅な軽量化に成功
- 抜群のグリップ力。フロント90/90-18、リヤ110/80-18の偏平チューブレスタイヤ
- ニーグリップしやすい形状でレーシーなポジションを生む大容量20ℓフュエルタンク
- 大きく、操作性のよい負圧燃料コック
- スポーティなビキニタイプ・カウリング装備
- レーシーなセンタータコの3連メーター
- ナイトランを快適かつ確実なものとする、12V60/55Wのハロゲンクォーツ・ヘッドランプ
- 被視認性に優れた2球式大型テールランプ
- アルミダイキャスト製のグリップエンド
- フートストッパー兼用のアルミマフラーステー
- 高速走行時などに大きな威力を発揮する、高低2音の大音量ダブルホーン

YPVS



シリンダーの排気ポート内に設けられた"鼓"形の排気バルブを、エンジンの回転数に応じて回転させ、最適の排気タイミングを得るシステムが、Y.P.V.S.。しかもC.D.I.ユニットから送られるエンジン回転数の信号を、マイクロコンピューター内蔵のコントロールユニットが計測し、サーボモーターを制御してバルブをワイヤー駆動するという、ワークスレーサーYZR500と共通のメカニズムを採用しています。さらにスターティング・セット&セルフクリーニング機構を採用。イグニッションをONにすると可変バルブが自動的に全開状態となり、始動性の向上に大きく寄与。同時にカーボンを除去するというメンテナンスフリーの機能をも兼ね備えています。

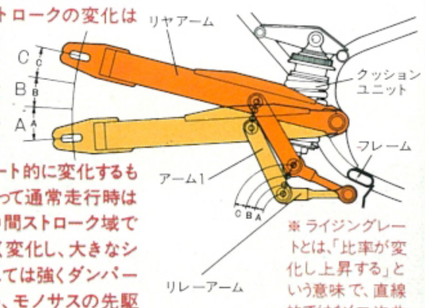


排気タイミング遅い
(バルブ全閉)

排気タイミング早い
(バルブ全閉)

NEW LINK TYPE
MONOCROSS SUSPENSION

ファクトリーマシンYZR、YZM等ですぐれた実績をもつニューリンク式モノクロスサスペンション。これはリヤアームとクッションユニットの間にリンク機構を設けたもの。クッションユニット下部はリレーアーム支持点を支点に円弧状に動くため、ホイールストロークの変化は同じでも、そのストローク位置によってクッションストロークがライジングレート的に変化するもの。これによって通常走行時はソフトで、中間ストローク域では徐々に硬く変化し、大きなショックに対しては強くダンパーが働くという、モノサスの先駆者ヤマハならではの、理想的リヤサスペンションが実現しました。



※ライジングレートとは、「比率が変化し上昇する」という意味で、直線的ではなく二次曲線的に変化することです。

RZ350RR

PURE SPORTS

走りの資質を語れるか。

ヤマハワークス顧問——金谷秀夫

走る、曲がる、止まる。これがバイクのすべてだ。
当り前のように思うだろうけど、そのバランスとなると、満足できるバイクは少ない。
走ることが楽しくなるようなバランスは、一朝一夕ではできないしね——と、「世界の金谷」は言う。
そこで、RZ350RR。この一台は金谷秀夫に、快心の走りをもたらした。
確実にスピードを殺す、強力な制動力。思い描くラインをトレースする、高い走行性能。
そして力強く立ち上がる、圧倒的パワー。あのTZ並びのフルフェアリングをも得た。
走りに喜びを求めるライダー諸兄よ、RZ350RRだけの世界を、ぜひ体感して頂きたい。
きっとあなたの魂も、一様る快感へに震えるに違いない。

金谷秀夫氏のプロフィール
1945年神戸市生まれ。'70年ヤマハワークスと契約。'71年350cc全日本チャンピオン。'72年西独GP250cc優勝。'75年オーストリアGP350・500cc同クラス優勝・500ccワールドランキング3位など、日本、世界のレースで優勝・入賞多数。'82年TBCビックロード(SUGO)を最後に現役を退いた。現在ヤマハワークスの顧問、チームカナヤのボスとして、マシンの開発、若手の育成に情熱を燃やしている。

FULL FAIRING

あのTZを彷彿とさせるフォルム、ステアリングモーメントを軽減するフレームマウントを採用。スクリーンには傷のつきにくいハードコート処理を施しました。

VARIABLE DAMPER

セミエア式フロントサスペンションには、独創のバリアブルダンパーを搭載。乗車フィーリング、コーナー立ち上がり時などの操縦性を、大きく向上させました。

OPPOSED PISTON CALIPERS

コントローラブル、かつ制動フィーリングに優れた対向ピストンキャリパーを、ドリブルて装備。セミメタルパットの採用とあいまって、強力なストッピング・パワーを発揮します。

C.D.I.

メンテナンスフリーのC.D.I.点火方式には電子進角システムを組み込み、エンジンの要求点火時期に対する高精度な点火を実現。燃焼効率を大幅に向上させました。

Y.P.V.S.

常に最適の排気タイミングを獲得するY.P.V.S.(ヤマハ・パワー・バルブ・システム)。中低速性能を犠牲にすることなく、55ps/9,000rp.m.、4.4kg-m/9,000rp.mのパワー、トルクを実現しました。

NEW LINK TYPE MONOCROSS SUSPENSION

理想的なラインシングレート特性とともに軽量化、重量マスの集中化を実現。瞬間性角エンド・スイングアーム採用。優れた乗り心地と確実な後輪トラクションを約束します。

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。