

# トルクが演出するジェントルな 2スト 350の世界に引き込まれる。

■撮影：鈴木広一郎 ■文：濱矢文夫 ■車両協力：小此木利幸 ■Special Thanks：AREA47

## 1984 YAMAHA RZ350RR

19歳で買ったこれがあつたとしても来  
ずすにいらなかった。  
250RRよりもボアを10mm広げて  
347ccにした2ストエンジンには排気  
量アップしたぶんトルクフル。特に低  
回転域のトルクは扱いやすく250  
RRとはフィーリングが異なる。初代  
RZ350と比較するとY.P.V.S付の  
メリットは確実に存在する。パワーバ  
ンドは250RRより低い回転数から  
始まり、二次減速比を加速型にしてい  
た250RRのピンクくる回転上昇  
のはっきりとした加速はやや影を潜め  
逆にトルクのおかげで1速の許容範囲  
が広く乗りやすさにつながっている。

これは平均走行スピードが日本よりも  
高く、また販売の中心になっていた  
ヨーロッパに合わせた仕様だ。  
そうは言っても乾燥重量148kgに  
55PSの最高出力に、4.4キロの最  
大トルク。遅かるうはずがない。レッ  
ドツイン付近までしっかり回しながら  
走るとぐんぐんスピードメーターの針  
は上がっていく。以前ビキニカワルの  
RZ300RRに乗らせてもらったこと  
があるが、そこから若干手の入った足  
周りは剛性が増した印象で、サスペン  
ションの動きに節度があつてコーナ  
リングスピードを上げていっても安心  
してコントロールできる。履いている



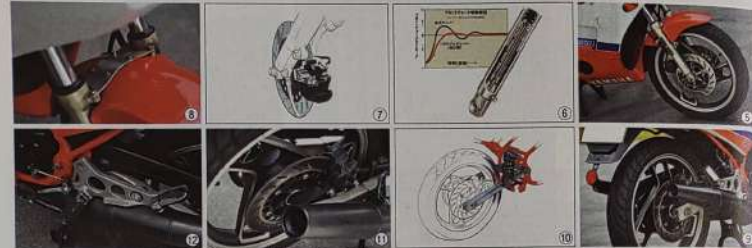
タイヤがやや古かつたので思い切りは  
走れなかつたけれど、そのポテンシ  
アルはわかつた。  
やんちゃなボーイズレーサーみたい  
な乗り味は250RRの方が強い。し  
かし、2ストらしい弾ける感じを残し  
ながら、街からワインディングまで無  
理なく使える汎用性は350RRが上  
だ。70年代2ストモデルより間違いな  
く進化した運動性能。でも80年代から  
90年代にかけて燃え上がったレーサー  
レプリカのような子供じみたところは  
ない。……そう、だから今の自分か  
実に相性がいい。数多く売れなかつた  
からユースド市場に残っている個体が  
少ないのがとても残念。

初代のクイックネスと比べるとクラ  
ンツリスティックな安定感。ひとまわり  
大きく、乗って感じる動きもひとまわり  
大きい。これが発売された1984  
年、自動二輪中型免許を持つ高校生  
だつた私がおもひ乗つたとしたら魅力が  
わからなかつたかもしれない。  
2スト250レプリカだけだなく、  
4スト400レプリカだつて、スズキ  
GSX-Rはすでに発売されていたし、  
ヤマハFZ400も少しだけ遅れて  
出た。今からすると笑つてしまうが、  
フロント16インチホイールがハイパ  
フォーマンスの正義だつた。同じ前後  
18インチホイールの兄弟車であるRZ  
250RRがどうであつたように、R  
Z350RRに多くのライダーが注目  
した記憶はない。

だが、時はすぎ、私はいろいろなバ  
イクを経験してきた大人である。発売  
されていた二輪専門雑誌の隅から隅ま  
で読んでいたあの頃、馬力がどうのこ  
うの、アルミフレームが鉄フレームが  
あつたこうだと走りをおこれ語つて  
いたことがおかしいくらいバイクは進  
化した。勝手に思い込んでいた優劣の  
差なんてあつてないようなものだ。そ  
こでRZ350RRへの思いが増した  
のである。発売時に多くを語られな  
かつたからこそ体感したい。初代RZ  
250RRのビキニカワルを外しただけ  
のRZ250R（白/水色）の証書を



①車体周りでは、フルカウルを標準採用。カウル本体はABS樹脂製で、単体重量は2.9kgに抑えられている。②フューエルタンクはRZ250R / 350Rと同形状で、フルカウルもよく似合う。③スタンダードはタンDEMシート部もある仕様で、グラブバーも装備。この車両はオプションのシートカウルを装備している。④テールレンズはRZ-R (初期-中期)、RZ-RR 独自の「おむすび型」デザイン。



⑤⑥フロントフォークはリアフルダンパーを採用。伸び側の減衰力を強化し、余計な動きを抑制。⑦ブレーキキャリパーはRZが片押し式ピストンだったのに対し、RZ-R / RZ-RRはディスクの両側から挟み込み対向式に、制動力がアップしている。⑧フロントフォークが揺れず確実に伸び縮みするように、スタビライザーを装備。⑨⑩リアブレーキも油圧ディスク式で、リアサスはボトムリンク式の「ニューモノクロスサスペンション」。⑪ステップ位置はRZよりも後退し、よりレーシーに。⑫メーターポディやミラーもフレームマウント。セパレートハンドルはアルミ製。⑬タコメーターがセンターに位置。

**RZ350RR**



RZ350Rは車体デザインはRZ250Rと同じとしつつ、カラーリングは独自のもので大胆な色分け。登場から翌年にフルカウルのRZ350RRが登場。RZ250Rに対しモデルチェンジは1回のみと少なかった。ちなみにRZ250Rはキャブレターにパワージェットが



RZ350RRには、オプションとしてシートカウルの他、サブキャリアも用意された (RZ250RRも同様)。また、RZ250Rにはフューエルタンク上部にマウントするタンクバッグも、さらにアンダーカウルもあり、RZ250RRもフルカウル仕様に出た。



**1984 YAMAHA RZ350RR 52Y SPECIFICATIONS**  
 ■エンジン種類: 水冷2ストローター2気筒ピストンリークバルブ ■総排気量: 197cc (ボア×ストローク: 104.0×64.0mm) ■最高出力: 55PS/6000rpm ■最大トルク: 4.4kgm/6000rpm ■ミッション: 5速17ターボ ■空燃比全端: 全高: 2095×670×1190mm ■ホイールベース: 1385mm ■シート高: 790mm ■キャスト/フレーム: 26" 30 / 38mm ■タイヤ前・後: 90/90-18 / 110/80-18 ■燃料タンク容量: 20.0L ■乾燥重量: 149kg ■販売当時価格: 49万9000円



RZ350RRのカタログに登場するのは、ヤマハワークス顧問の金谷秀夫さん。1971年の全日本350ccクラスのチャンピオンで1975年にはWGP500ccクラスでチャンピオン3位に輝いた (第4戦まで出場し解任したにもかかわらず)。無類の速さを誇ったライダーだった。



エンジンの点火制御はCDIで、電子点火システムを採用。エンジンの要求点火時期に対する高精度な点火を実現し、燃焼効率が大層にアップしている。排気デバイスYPVSの採用により、低回転域では中低速トルクエンジンの性格となり、高回転域では高速高出力エンジンの性格に。つまり2タイプのエンジンを1基で実現した。



# 個体毎に細かく対応を変える時代

## AREA47



**今** 回撮影車両探しに協力してくれたエリア47の藤井さん。同店は車両とオリジナルパーツも用意する、RZ 専門といえるショップだ（他の絶版車も増えている）。「ノーマル仕様を好む人が増え、個体数が少なくなっている今、いかに本来の調子にするかがポイントです。リビルト品や他車用ベースの代替品、社外製部品を使う場合も、個々に状態が異なる車体とベストバランスとなるようセッティングしています。純正部品は貴重ですよ。今後は再生新車やリビルトエンジンにも力を入れていきます」（「ノーマル車でも楽しめる！」と10月1日開催のJD-STERのドラッグレースにも参加）。



### エリア 47

埼玉県八潮市西袋 1470-6-1F

TEL048-954-6672

<http://www.area47.co.jp>