

OUTRIDER  
特別編集

# 世界最新 摩托車特集

BIKE

／集合歐・美・日  
—— 各型精華車系／

／仿賽車・跑車・越野車・  
重型機車・迷你跑車／

## ■ON-ROAD 250

CBR250RR NSR250R FZR250R TZR250R  
GSX-R250R RGV250 ZXR250 KR1-S  
JADE Zeal R1-Z GSX250S KATANA  
Bandit250 ACROSS BALIUS ZZ-R250



## ■ON-ROAD 400

CBR400RR VFR400R FZR400RR GSX-R400R  
ZXR400 CB-1TYPE1 BROS PRODUCT2  
Bandit400V ZZ-R400 ZEPHYR



## ■ON & OFF

CRM250R DT200WR TS200R KDX250SR  
KDX200SR XL-DEGREE XLR-BAJA SEROW225  
TW200 DR250SH KLE400 DT125R  
TS125R KDX125SR



## ■ON-ROAD BIG

VFR750F FJ1200A VMAX1200  
VX800 GSX-R750 GPZ900R  
ZXR750 ZEPHYR750



## 最新摩托車特集

定 價／280

出版日期／中華民國八十一年一月初版

發行人／張英雄

出版者／暢文出版社(局版台業字第2664號)

地 址／台北市西園路二段372巷15弄8號

電 話／(02)3058847・3049228

郵政掛號／台北0560156-4張文良張戶

總經理／瑞昇文化圖書事業有限公司

地 址／台北縣中和市景平路464巷2弄1~13號

電 話／(02)9453191

製 版／聯世彩色電子分色

總編輯／黃俊岩

副總編輯／于蕙英

文字編輯／黃秀涼・何桂華・彭惠結

許宏達・何錦雲

美術編輯／蔡梨珍・邱燕儀

版權所有・翻印必究

本書如有破損、缺頁、裝訂錯誤，請寄回  
本社更換。



世界最新 **摩托車特集**



**暢文出版社**



## 目

## 錄

|                              |    |
|------------------------------|----|
| <b>ON-ROAD 250 仿賽車</b> ..... | 3  |
| HONDA CBR250RR .....         | 6  |
| HONDA NSR250R .....          | 8  |
| YAMAHA FZR250R .....         | 10 |
| YAMAHA TZR250R .....         | 12 |
| SUZUKI GSX-R250R .....       | 14 |
| SUZUKI RGV250T .....         | 16 |
| KAWASAKI ZXR250 .....        | 18 |
| KAWASAKI KR-1S .....         | 20 |
| <b>ON-ROAD 250 跑車</b> .....  | 21 |
| HONDA JADE .....             | 24 |
| YAMAHA Zeal .....            | 26 |
| YAMAHA RI-2 .....            | 28 |
| SUZUKI GSX205S KATANA .....  | 30 |
| SUZUKI Bandit 250 .....      | 32 |
| SUZUKI ACROSS .....          | 34 |
| KAWASAKI BALIUS .....        | 36 |
| KAWASAKI ZZ-R250 .....       | 38 |
| <b>其他車型簡介</b> .....          | 39 |
| <b>ON-ROAD 400 仿賽車</b> ..... | 42 |
| HONDA CBR400RR .....         | 44 |
| HONDA VFR400R .....          | 46 |
| YAMAHA FZR400RR .....        | 48 |
| SUZUKI GXS-R400R .....       | 50 |
| KAWASAKI ZXR400 .....        | 52 |
| HONDA CB-X TYPE II .....     | 54 |
| <b>ON-ROAD 400 跑車</b> .....  | 56 |
| HONDA BROS PRODUCT 2 .....   | 58 |
| SUZUKI Bandit 400V .....     | 60 |
| KAWASAKI ZZ-R400 .....       | 62 |

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| KAWASAKI ZEPHYR .....         | 64  |
| <b>其他車型簡介</b> .....           | 66  |
| <b>ON-ROAD BIG 重型機車</b> ..... | 69  |
| HONDA VFR750F .....           | 72  |
| YAMAHA FJ1200A .....          | 73  |
| SUZUKI GSX-R750 .....         | 74  |
| KAWASAKI GPZ900R .....        | 75  |
| YAMAHA VMAX 1200 .....        | 76  |
| SUZUKI VX800 .....            | 77  |
| KAWASAKI ZXR750 .....         | 78  |
| KAWASAKI ZEPHYR750 .....      | 79  |
| <b>其他車型簡介</b> .....           | 80  |
| <b>ON &amp; OFF 越野車</b> ..... | 81  |
| HONDA CRM250R .....           | 86  |
| YAMAHA DT200WR .....          | 88  |
| SUZUKI TS200R .....           | 90  |
| KAWASAKI KDX250SR .....       | 92  |
| KAWASAKI KDX200SR .....       | 94  |
| HONDA XL-Degree .....         | 96  |
| HONDA XLR-BAJA .....          | 98  |
| YAMAHA NEROW225 .....         | 99  |
| YAMAHA TW200 .....            | 100 |
| SUZUKI DR250SH .....          | 101 |
| KAWASAKI KLE400 .....         | 102 |
| YAMAHA DT125R .....           | 103 |
| SUZUKI TS125R .....           | 104 |
| KAWASAKI KDX125SR .....       | 105 |
| <b>其他車型簡介</b> .....           | 106 |
| <b>歐美車系</b> .....             | 110 |
| <b>迷你跑車</b> .....             | 121 |

# ON-ROAD 仿賽車 250 RACER REPLIC TYPE

在仿賽車群中，大都是和以往差不多的機種。

## HONDA CBR250RR (‘90年3月發售)

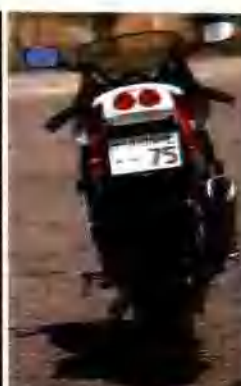
|          |                  |       |                         |
|----------|------------------|-------|-------------------------|
| 全長/全寬/全高 | 1975/675/1080mm  | 內徑×行程 | 48.5×33.8mm             |
| 軸距       | 1345mm           | 壓縮比   | 11.5                    |
| 車身高      | 735mm            | 最高馬力  | 45ps/15000rpm           |
| 車輪重量     | 142kg            | 最大扭力  | 2.5kg-m/12000rpm        |
| 引擎       | 水冷4行程 Dohc 雙列4汽缸 | 輪胎    | 前110/70R17 - 後140/80R17 |
| 總排氣量     | 249cc            | 剎車    | 前 W 碟 - 後碟              |
|          |                  | 車架    | 後支架式                    |



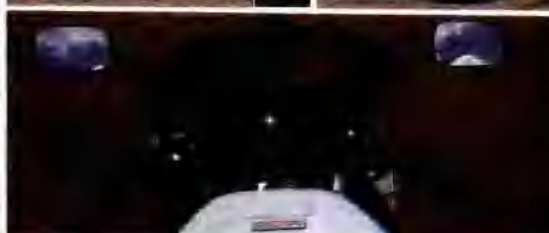
輕型、全罩式設計，車體重心集中於載重物的設計。LCG 車架也發揮了效果。



前叉機構裝設有因行程數不同而減弱實際時間的減震器。



後搖臂採用重心位置較接近排氣管的方式。



儀表板採小型化，減輕19%的重量，約

## HONDA NSR250R (‘90年2月發售)

|          |                 |       |                         |
|----------|-----------------|-------|-------------------------|
| 全長/全寬/全高 | 1975/655/1080mm | 內徑×行程 | 54.0×54.5mm             |
| 軸距       | 1340mm          | 壓縮比   | 7.4                     |
| 車身高      | 720mm           | 最高馬力  | 45ps/9500rpm            |
| 車輪重量     | 132kg           | 最大扭力  | 3.7kg-m/8500rpm         |
| 引擎       | 水冷2行程曲軸連桿 V 型汽缸 | 輪胎    | 前110/70R17 - 後150/80R17 |
| 總排氣量     | 249cc           | 剎車    | 前 W 碟 - 後碟              |
|          |                 | 車架    | 鑽石型                     |



新開發的 PGM-III 從一速到六速可分別控制引擎的回轉數和油門操作速度。



前叉又在伸展側、壓縮側兩方各裝了盒式的板型彈門，可調整衰減力。



串聯式座墊下的掛勾，第一段是行車掛勾，第二段是串聯式踏板。



前制車把手可作七個階段的調整。

# YAMAHA FZR250R (80年2月發售)

|          |                  |      |                         |
|----------|------------------|------|-------------------------|
| 全長/全寬/全高 | 1990/685/1100mm  | 壓縮比  | 12:1                    |
| 軸距       | 1375mm           | 最高馬力 | 45ps/16000rpm           |
| 車身重      | 735mm            | 最大扭力 | 2.5kg-m/12500rpm        |
| 車輛重量     | 148kg            | 轉軸   | 前100/80-12、後130/70-17mm |
| 引擎       | 水冷4行程 DOHC 並列4汽缸 | 剎車   | 前 W 碟、後碟                |
| 總排氣量     | 249cc            | 車架   | 後叉梁式                    |
| 內徑×行程    | 48.0×34.5mm      |      |                         |



排氣管搭配引擎回轉數，裝備了可調整輔助馬達之直徑與管長的 EXUP。



安裝可切換喇叭大小聲的雙燈泡大燈，使前方的死角減小。



和一般同類型的尾燈既輕又不易被損，能確保充分的被辨識性。



依據人體工學而重新設計過的把手開關。

# YAMAHA TZR250R (91年2月發售)

|          |                 |      |                         |
|----------|-----------------|------|-------------------------|
| 全長/全寬/全高 | 1960/680/1075mm | 壓縮比  | 12.5                    |
| 軸距       | 1340mm          | 最高馬力 | 45ps/16000rpm           |
| 車身重      | 780mm           | 最大扭力 | 3.8kg-m/8000rpm         |
| 車輛重量     | 126kg           | 轉軸   | 前110/70R17、後150/50R17mm |
| 引擎       | 水冷2行程曲軸轉程 V 型雙缸 | 剎車   | 前 W 碟、後碟                |
| 總排氣量     | 249cc           | 車架   | 中型量板式                   |
| 內徑×行程    | 56.0×50.9mm     |      |                         |



沿襲之 250 基本尺寸的鋁製三角形車架，車子的乾燥重量僅 126kg。



為提高前迴轉的剛性，採用內管直徑 39mm 的倒立式前叉。



後懸吊系統採用單避震器與副油箱一體化的車載型。



把手開關集中在左側，使操作性提高。

# SUZUKI GSX-R250R (89年2月發售)

|          |                  |       |                       |
|----------|------------------|-------|-----------------------|
| 全長/全寬/全高 | 1990/695/1080mm  | 內徑×行程 | 49.0×33.0mm           |
| 軸距       | 1380mm           | 壓縮比   | 12.5                  |
| 車身重      | 730mm            | 最高馬力  | 45ps/16000rpm         |
| 車輛重量     | 143kg            | 最大扭力  | 2.6kg-m/10500rpm      |
| 引擎       | 水冷4行程 DOHC 並列4汽缸 | 轉軸    | 前110/70R17、後140/80R18 |
| 總排氣量     | 248cc            | 剎車    | 前 W 碟、後碟              |
|          |                  | 車架    | 鑽石型                   |



水冷引擎和 42mm 掛吊式短型化油器的組合，使戰鬥力提高不少。



彎曲的散熱器上採用 GAC (鈴木壓縮空氣) 冷卻系統。



後利車採用 210mm 的碟式剎車板，上有對抗斜坡的活塞卡鉗。



阻風門把手裝在左把手的位置。

**SUZUKI RGV250** (91年2月發售)

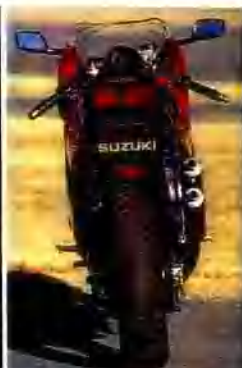
|          |                 |       |                       |
|----------|-----------------|-------|-----------------------|
| 全長/全寬/全高 | 1980/690/1070mm | 內徑×行程 | 55.0×50.6mm           |
| 軸距       | 1380mm          | 壓縮比   | 7.3                   |
| 車身高      | 780mm           | 最高馬力  | 45ps/9500rpm          |
| 車輛重量     | 139kg           | 最大扭力  | 3.9kg-m/8000rpm       |
| 引擎       | 水冷2行程曲軸 V 型雙缸   | 輪胎    | 前110/70R17、後150/60R17 |
| 總排氣量     | 249cc           | 剎車    | 前 W 碟、後碟              |
|          |                 | 車架    | 雙管環抱式                 |



改變車身蓋及後車身蓋的形狀，使造型更加精緻，並使人有更深刻的印象。



追求容易騎乘及容易操控，故延伸前叉，使減力提高。



為降低座墊高度而將後懸吊系統的彈簧降低，減少延展側的衰減力。



將最上端的電橋塗黑，使儀表更明顯。

**KAWASAKI ZXR250** (91年7月發售)

|          |                  |       |                       |
|----------|------------------|-------|-----------------------|
| 全長/全寬/全高 | 2000/685/1080mm  | 內徑×行程 | 49.0×33.1mm           |
| 軸距       | 1380mm           | 壓縮比   | 12.2                  |
| 車身高      | 735mm            | 最高馬力  | 45ps/16000rpm         |
| 車輛重量     | 141kg            | 最大扭力  | 2.5kg-m/11500rpm      |
| 引擎       | 水冷4行程 DOHC 並列4汽缸 | 輪胎    | 前110/70R17、後140/80R18 |
| 總排氣量     | 249cc            | 剎車    | 前 W 碟、後碟              |
|          |                  | 車架    | 鑽石型                   |



全新造型的整流罩及車架變更之後，使重量減輕，座墊高度也得以降低。



備單一燈罩，雙燈泡的閃亮頭燈新設。



附有儲存箱的獨特卡車式懸吊系統。



不同於的塑膠管改為塑膠製一體成形。

**KAWASAKI KR-1S** (89年4月發售)

|          |                 |       |                       |
|----------|-----------------|-------|-----------------------|
| 全長/全寬/全高 | 2005/695/1106mm | 內徑×行程 | 56.0×50.6mm           |
| 軸距       | 1370mm          | 壓縮比   | 7.4                   |
| 車身高      | 755mm           | 最高馬力  | 45ps/10000rpm         |
| 車輛重量     | 181kg           | 最大扭力  | 3.7kg-m/8000rpm       |
| 引擎       | 水冷2行程曲軸導程並列雙缸   | 輪胎    | 前110/70R17、後140/60R18 |
| 總排氣量     | 249cc           | 剎車    | 前 W 碟、後碟              |
|          |                 | 車架    | 鑽石型                   |



磁製前方燈的平行雙引擎向前傾50度，使進氣孔得以平直化。



前叉採用彈簧常數不同的兩段式彈簧，行程量設定在100mm。



後輪有18吋長、35吋寬的鋁質輪幅，亦可安裝波浪形輪胎。



採轉速、速度、水溫三連式的儀表板。



HONDA

## CBR250RR

提昇毫無應力的19000rpm 世界級賽車技巧。

去年經過全機種改裝的CBR，在引擎、操縱方面的不足似乎已經減少很多。而且，不單是技術方面的提昇，與騎士的敏感性亦能互相協調搭配。

原本的CBR就是一部引擎特別順暢、操作容易的機車，而這次的改變主要是追求「高次元之裝配」及「超高回應性的區域」等特徵。

CBR在座位空間上尚有多餘，外觀勝過一般賽車，前傾度極為穩定，使身體

不必浪費力氣，即使在街道上或轉彎時都能因應其走行的速度。一提到仿賽車，大概很多人會認為它的座位就像賽車一樣受到侷限，其實並不一定如此。主要的問題在於腳踏板、座墊、以及把手之間的位置關係。CBR的座位的確是向前傾，但由於整體的平衡很好，當然騎乘起來也就自然舒適。

**順暢且有節奏的走行**

一起動之後，有令人驚訝的引擎動力。在極低速時就有充分的扭力，可有回應地直線加速。即使在3000 rpm以下放開離合器把手也不會失速，如果打開油門，也可以達到必要的車速。另外，迴轉時亦輕易且順暢。

總之，它實現了以往四行程車種中從未有的低中速扭力和平穩的引擎特性，實用性相當高。因此，在街道上亦可毫無壓力地馳乘。



這樣的引擎特性在比賽時亦有相當的效果，即使是低中速亦可快速地走行。也就是說，沒有刻意地維持高旋轉，亦可順暢地增加速度，不會有異聲出現。

導向高迴轉域之後，轉速表的針急速地往上升，顯示行駛情形順暢。迴轉上升之後，很容易就達到19000rpm了。這種引擎可說是市面上銷售的車種中最高迴轉速的。

這種高迴轉速的引擎是以前 RC 賽車中培養出來的賽車技巧，而使仿賽車機種有了更顯著的進化。也就是說有了這種技術之後，才会有高迴轉引擎，也因此才有充分的扭力。

無論如何，在一般路面上能體會這種高迴轉速，的確是相當大的享受。

### 在各種路況下都可享受騎乘的操控特性

另一方面，這種引擎可以充份發揮操控，也是 CBR 最大的特徵。

車架具有獨特的形狀，和新開發的 LCG 雙管車架。CBR 盡量將重物放在重心位置，使得重量集中化和平衡化，實現了既輕快又穩定的性能。而車架本身同時具有剛性與柔軟性，結合了與騎士感性配合的操控性。

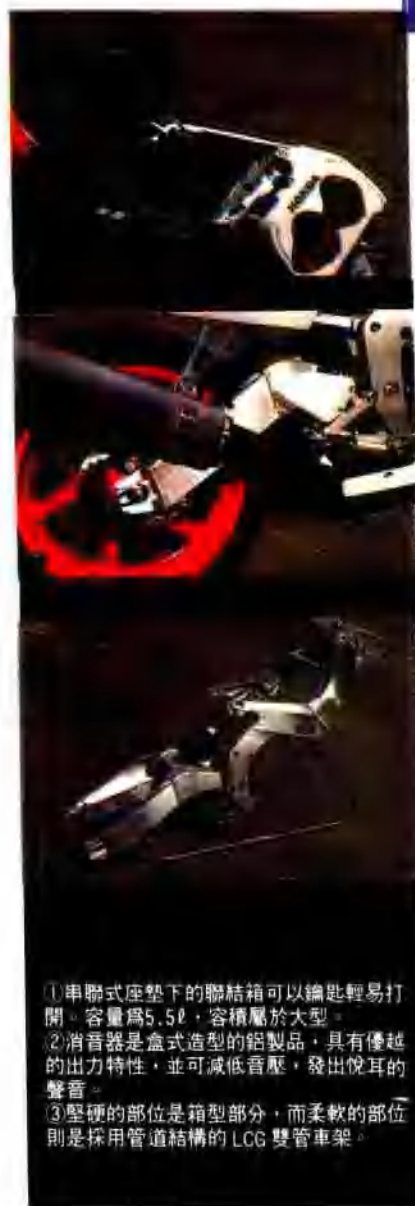
實際上，CBR 的操控性在任何地方都可以充分發揮，在街道上或在郊外都可體會操作 CBR 的感覺。

總之，它不但輕快、平實，又具有穩定性，可隨著自己的意志，自由在地控制。

懸吊系統採用連結機構的減震組合，因荷重的不同而改變衰減力，故在街道上騎乘時亦相當舒適，在運動場上又能發揮安定感的運動性。

另外，制動性能亦佳，它具有高制動力，且容易控制其力量，制動的感覚和騎士的感性相當搭配。

CBR 的確是一種仿賽車，由於騎士能搭配出這種高機能的剛性平衡，故任何人都可輕易操作，所以說它是機車也是運動跑車，且不必選擇時間或地點。要稱為仿賽車很簡單，但如果是單純地要享受騎乘，CBR 就是穩定性很高的車種。



- ①串聯式座墊下的聯結箱可以鑰匙輕易打開。容量為5.5ℓ，容積屬於大型。
- ②消音器是盒式造型的鋁製品，具有優越的出力特性，並可減低音壓，發出悅耳的聲音。
- ③堅硬的部位是箱型部分，而柔軟的部位則是採用管道結構的 LCG 雙管車架。



# NSR250R

精練的馬力平衡在高次元調和。

在仿賽車中表現最為完美，發揮最高戰鬥力，且在 SP、F3 賽車中領先群雄的就是 NSR。

它採用各種機器的技術，以及最快的電腦控制方式，是技術革新的先進機車，具有相當大的魅力。

但是，這個 NSR 進化的歷史絕不是那麼一帆風順。儘管它確實有高性能，也有硬體方面的技術，比較難處理的部分都已表面化。

基於這個原因，在新想法基礎下所開發的'90機種，不但在動力性能方面，就連騎士的感性區域也圖求機器的高性能化，結果就完成了極高水準的仿賽車了。

造型方面仍然較為過度，它的特徵是放到賽車場上也沒有不協調的感覺。座位雖為前傾，實際上仍有某些自由度。因此，在運動場上不會覺得奇怪，在街道上行走時亦不會過分突出。

座墊高度雖然並不低，腳仍可以着地，且輕量全罩型的車體亦可輕易處理。但因把手的切角較小，作 U 型迴轉時要注意。

## 平滑順暢的超馬力感

在剛起動時，離合器拉到一半的時間要稍微長一點。這不是因為引擎的扭力不足，而是一速的齒輪比變高的緣故。

這也是習慣的問題，只要走一段路之後，就不會有這種感覺了。

引擎從低速起步就會產生充分的扭力，實現平直伸展的特性。因此，只要熟習起動的操作，在街道上亦相當容易操控。NSR 的超馬力感覺既平滑又順暢，具有與加速度上升的二行程感覺完全不同的引擎特性，這也是四行程引擎所具有的超馬力感覺。

在排氣聲音方面相當安靜，不像一般跑車給人的那種印象，尤其更沒有戰鬥的感覺。

雖然沒有什麼聲音，它的速度却是相當地快，轉速表的指針只要稍一不注意就會達到 12000rpm，速度表上的指針也是相當驚人。也就是說，它不但給人順暢的體感，其馬力也可毫不浪費地發揮。換句話說，任何人都可以引出馬力，





掌握快速走行的要素。

在易操控性中，對加速性的反應良好，亦可作出完美的轉彎。

除了引擎之外，進排氣系統、燃燒室、冷卻系統、曲軸等全部都已更改過。

連電腦控制的 PGM 也新增加了齒輪位置掃瞄器，使 PGM III 更加有智慧。

這種進化使轉彎時可以更順暢，在 8500~11750rpm 的寬迴轉域中可產生最高馬力，實現馬力頻帶較寬的出力特性。

### 重視整個機器剛性平衡的車體

另一方面，車體不單是要謀求高剛性化，還將重點放在使整體機器的動態剛性平衡上。具體而言，就是不會有某一部分缺乏剛性的設計，除了將重量集中之外，還希望能實現騎士感性配合的操控特性。

以這種目標來看，NSR 的操控性頗為符合。傾斜或切回時相當輕快，旋轉

性亦高。尤其可忠實地反應出騎士的操作，在環行路線或郊外時都可自由自在地走行。

剎車性能仍相當好，但剎車把手的觸感，控制感覺皆比以往佳，操控性大幅提高。因此，在環行路線走行時發揮了充分的制動力，在一般路面上亦可毫無恐懼地剎車。



有乾式離合器，及可改變衰減力的前後懸吊機構，就是 NSR250R SE。



- ① 全新採用可放出異彩的超薄型大燈
- ② 更趨成熟的 V 型雙馬力組合。車架使縱橫的剛性具有高度的平衡，可更平穩地處理路面溝槽。
- ③ 行李掛勾兼用的收藏式串聯踏板。在第一段時為行李掛勾，第二段為串聯式踏板。



YAMAHA

## FZR250R

符合人類情緒的「人性化」思想，享受奔馳的喜悅。

FZR 是部仿賽車，當然它的造型會比較突出。但直線與曲面的均衡組合使它看起來相當穩重，在街道中行駛時也可協調地溶入。

座位亦是如此，上身確實是向前傾，但其傾斜角度卻不會過大，感覺蠻自然的。因此，雖然不適合長時間行走，却可當作平時的代步工具，偶爾亦可騎它到郊外兜兜風。

仿賽車的騎乘者大部分應該都是在這種情況下使用，故應該不會對座位有所不滿，只是在市街上行走時會略感不周全。例如，把手的切角太小，轉彎時較難處理。不過這對選擇仿賽車的人而言

並不是個大問題。

### 從2000rpm亦可順暢加速的直線回應

各位知道FZR的歷史是從FEATHER開始的。當時能轉到16000rpm的引擎不算少，而它的2000rpm則讓人嘖嘖稱奇。但馬力的感覺絕對不是那麼容易處理，尤其在市街上行走時，如果馬力不好控制可就麻煩了。

這該怎麼辦呢？不必擔心，現在這部FZR完全沒有這個問題。它在1989年作大幅度的改變，1990年更趨於成熟，幾乎已達到完美的境界。

首先是引擎非常容易處理，在2000

rpm的低迴轉速區域時亦可順暢地加速，完全不會缺乏低中速的扭力。因此，加油門時可獲得直線的體感加速，也容易控制其速度。

實際在市街上行走時，最常用的是10000rpm以下的低中速，在其迴轉區域，可自由自在地使用引擎，故可充分體會行走的實際感覺。對90%都在市街行走的仿賽車而言，這種引擎特性是相當重要的。

當然，在它最擅長的高迴轉區域時精力更加旺盛。從8000rpm附近逐漸加馬力的引擎，其回應比以往銳利，在12000~16000rpm之間真正達到馬力

十足。

無論在全區域是如何容易處理，若在如此高迴轉下沒有充分的馬力，可就沒什麼意思了。還是高迴轉高出力型的引擎才能體會原來的走行樂趣，也就是說，平常使用時隨心所欲，在特別的時候又可快速地走行，這就是 FZR。

### 車體的剛性平衡與吸震性皆佳

能毫無勉強地發揮這種引擎特性的操作，即證明 FZR 是完成度相當高的仿賽車。

車架為 YAMAHA 所特有的鋁合金三角形車架，後搖臂也是鋁合金三角架，能確保相當高平衡的車體剛性，前後懸吊系統的動作平穩，在市街上走行時也不會有奇怪的感覺，而在郊外時更能發揮相當高的運動性。

首先，即使死板地拉住剎車，也不會有不安的情況。剎車的效果和操控性良好也有幫助，但最重要的是車體的剛性平衡及懸吊系統的吸收性都很好。

操作輕快，在移動這個大體積物品時，絲毫不必變化姿勢。另外，它還有小迴轉時很好用的高旋回性，以及優越的輕角安全性，因此，無論怎樣的連續轉彎都不會引以為苦。



尤其是可達到自己想像外的走行水準。當然，對積極操控的騎士而言，更能體會自由操作走行的樂趣。

備有投射型頭燈，增加精確觀察度的 FZR 在走行方面也是一流的。在所有狀況下皆可按照自己的意思，忠實地反應出來。

同一等級的機車很多，但若想單純地享受騎乘樂趣，像 FZR 這樣的仿賽車最為適當，因為它也兼顧到安全性。



- ①喇叭高低切換式的投影式頭燈內裝有雙燈泡，這種設計可以實現無死角的照明角度。
- ②鋁合金三角搖臂充分地發揮力學上的高剛性。受力最大的部分加粗，然後逐漸變細，使高剛性化相當成功。
- ③備有與 YZF750 同一類型的尾燈。



YAMAHA

# TZR250R

繼承 YZR 的技術，在常用區域也可發揮第三代的高潛能走行。



採用 V 型雙缸引擎的第三代 TZR 登場了。它廢棄對立雙缸，而採用 V 型雙缸主要在於推進其高性能化。

但是仿賽車乃是從市面上的仿賽車進化而來，當然引擎也會和1991年型式的TZ一樣採用 V 型雙缸。

追溯歷史，從空冷的 DX 和 RD，到水冷 RZ、TZR 以及 TD、TZ 等賽車，就是從對立雙缸演變成 V 型雙缸。

繼承 YZR 技術的引擎實現了非常高

的完成度。這種構想取自於競爭機種，因為它具有相當優越的性能。

其中最主要的特徵是化油器、空氣濾清器的位置使各個汽缸分別獨立。基於善用作業機器的想法，才將這種特例的手法運用在這樣的車子上，沒想到卻達成這麼理想的吸氣效率。

其次，曲軸箱、主閥門也採用和 TZ 一樣的零件，在二行程引擎上所發生的震動問題，裝了平衡器之後就解決了。將

各個部分輕量化之後，終於完成了輕量的盒裝引擎。

點火系統、YPVS、化油器等全部都是電腦控制的系統，由油門、車速、引擎迴轉數等來控制。

## 適合市街上作普通走行的引擎

一起動之後最先令人驚訝的就是有低速扭力，可說是打破了二行程仿賽車的概念。總之，它也適合於一般市街道路上走行。車體運行順暢，轉速表上的指



除了採用專用汽缸、十字孔曲軸之外，還有 $\phi 36\text{mm}$ 的大直徑 TM 化油器等裝備的 SP 規格。

針毫無阻力地上昇，低中速域的加速性相當地好。

加速回應良好，平穩的扭力特性也可相稱，操控起來非常容易。從8000rpm進入更高的馬力頻帶時，其容易操作的性能也不會改變。從中速到高速的連接相當順暢，有逐漸增加馬力的感覺。

它不再有以往 TZR 上發生的脈衝，在任何迴轉域，只要操作油門就可獲得必要的加速。因此，不但操控容易，速度亦相當快。

充分發揮這種引擎特性，維持良好的操控，就是 TZR 的魅力所在。

同樣採用 YZR 技術的車系可實現幾乎和賽車一樣的性能，確保相當高的運動性。它採用藍黑色的搭配，鋁合金三角車架、前車架、油箱鋼軌等都採用和 TZ 一樣的規格，提高了剛性。

總之，它走行起來就讓人有信賴感。在郊外騎乘時亦可隨心所欲地轉彎直行，輕快性與穩定性相當平衡，給人一種非常中立的印象。

實際上，即使以稍高的速度通過轉彎，也可不慌不忙地改變方向，轉彎時的穩定性相當優秀，幾乎沒有一點浮動。

### 讓騎士放心的走行

轉彎良好，剎車的操作性亦佳。可發揮確實的制動力，輕易地控制速度。

TZR 的走行性能給騎士放心的感

覺。在實際快速走行時會誤以為是自己技術進步了，只要將車子騎到郊外，相信所有的騎士都會有這種感覺。

即使是前一天才取得駕照的騎士來騎乘，也能維持一定的速度，這就是 TZR。亦即機車的性能掩飾了騎士的技術，這就足以證明 TZR 擁有卓越的走行性能。

座位的自由度更加寬廣，在市街上也容易騎乘的仿賽車。引擎、操控皆佳的仿賽車，以及在郊外助快速走行的仿賽車……。

在一般路上可享受快速走行樂趣的 TZR，應該是所有仿賽車中的先進機種。



- ①在應力集中的下托架部分裝有外徑較粗外管的倒立式前叉，內管直徑為 $\phi 39\text{mm}$ 。
- ②裝有使墊子表面壓力均一的反撬之前剎。
- ③在以排氣管配置為優先設計的鋁製後搖臂上，裝有車載式的後懸吊系統。避震器和副油箱成一體，使它的長度縮到最短。



SUZUKI

## GSX-R250R

1989年首度問世的老資格仿賽車，  
尚未具有充分的性能。

一般的仿賽車每年都作一小部分的改進，從去年開始，這個傾向有了變化。各廠商都希望以兩年或三年的週期作改進。

以四行程機種為例，在1991年登場的只有川崎的 ZXR，本田的 CBR 和山葉的 FZR 都是繼承1990年的機種。而這部鈴木的 GSX-R 自從1989年問世以來，就完全沒有修改過。

技術的提昇是非常重要的，其提昇速度之快，已到了消費者無法因應的情況。

雖然如此，和競爭機種比起來，這部 GSX-R 仍免不了給人屬於舊型的印象。

去年 GSX-R400 做了大幅度的改變，預測今年250應該也會有動作。不過應該不會有很大的差別，這也是這個機種讓人覺得陳舊的原因。再加上每年都有新的機型推出，使得 GSX-R 的存在希望更加薄弱。

總之，目前仿賽車機種中最弱的就是全罩型的。

### 體會與機器一體的奔馳感

這個 GSX-R 機車是仿製的車種，却不屬於賽車。競爭機種也一樣，但如果以在一般道路上走行的機車為前提的話，這個機車現在仍具有一級的性能。

眼鏡蛇、盜匪，以及名劍等新機種都採用的引擎，在機構上、規格上都具備十足的實力。以這部250cc 的機車而言，完成度可說是非常地高。

實際上，這種引擎的馬力感和最新的機車比較起來的話，是屬於迴轉馬力型，具有前進加速時非常順暢的低中速





特性。而其平滑快速的回應已有好評，任何人皆可輕易操作。

另外，在高速域的延伸性良好，顯示出充滿馬力的加速性，在郊外時可以享受高水準的騎乘樂趣，而轉彎路段更能充分體會賽車的樂趣。

車架、懸吊系統，以及剎車等裝備都十分充實，絲毫不辱仿製車之名。

所有的高剛性化都已充分達成，其水準在引擎性能之上。因此，雖然在常用區域給人的印象稍微硬了一點，當跑車騎乘時却頗令人放心。

操控性佳，回轉亦輕快自如。轉彎時的穩定性也高，即使是高難度的轉角，也不會出現不穩定的情況。另外亦包含剎車的操作性，所有的操控性皆佳，可體會與車子一體的走行感覺。

### 雖為舊機種，仍能充分發揮走行性

尤其是仿賽車式的走行實力，現在仍不見衰退。即使將它放在環行道路上，

不管騎士的技術如何，都可作最好的技術表現。

若要在街道上和郊外都能邊體會賽車氣氛、邊騎乘的話，就不必拘泥於年份。每個人所喜歡的造型確實有所差異，但GSX-R的造型給人仿賽車的感覺，座位亦是十分紮實。

最近各種越野車盛行，既然以享受騎乘為目的，則仿製車應該是既安全又有趣。因此，仿製車的部分的確是很好，但也許就是想因此來肯定舊型的仿製車呢！但這還是錯誤的。現在競爭這麼激烈，只有技術革新才能贏得騎士的歡心，如果有考慮到這種情況，現在應該已經是非常成熟的階段了。

今後新GSX-R仍有可能登場。不過，目前這個兩年前的機種仍能發揮充分的走行性。



- ①頭燈深藏在車頭蓋內，是相當獨特的前觀。
- ②含彎曲形狀的散熱器。前面投影面積不大，是為提高冷卻效率的系統。
- ③消音器為鋁製4intol的排氣管，搭配排壓位相最適合的SPES，實現了全迴轉域的快速回應。