

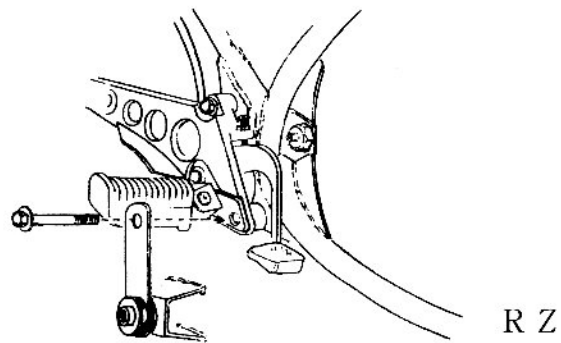
**RZ·RZR**

セッティングマニュアル

【取り付け】

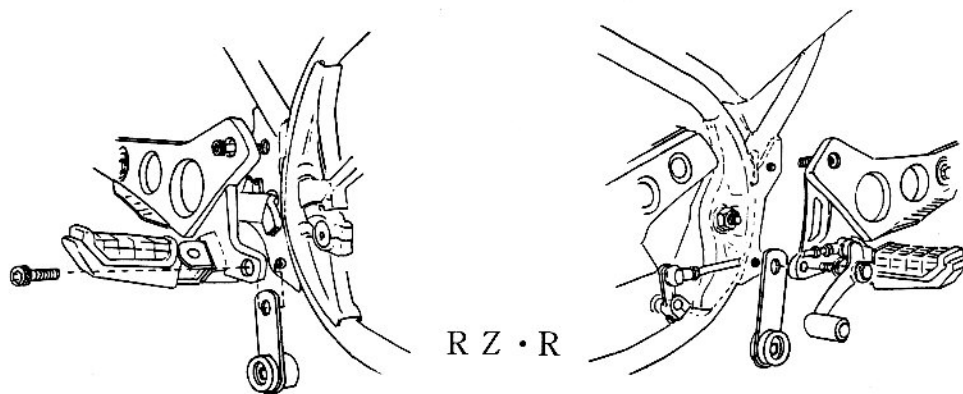
—RZ 250・RZ 350—

メインスタンドをはずし、メインスタンド支持ステーを曲げて  
チャンバーに当たらないようにしてから取り付けて下さい。



—RZ 250R・RZ 350R—

メインスタンドをはずしてから取り付けて下さい。



☆フックスプリングのワイヤーロック(ステンレスの針金)は、安全のため絶対にはずさないで下さい。なお、はずした場合は、同じ材質の物で必ずワイヤーロックして下さい。

## 【チェック】

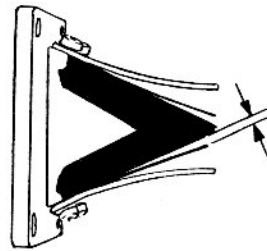
### リードバルブ

#### —R Z 全機種—

走行距離5,000Km位でリードバルブが開いてしまい、修正しても1,000Km位しかもたないのでよくチェックする。

R Z 250・R Z 350は、R D 用かR Z・R用のリードバルブを使用した方が良い。

(R D 用は、性能的には良いが耐久性が不足している。)



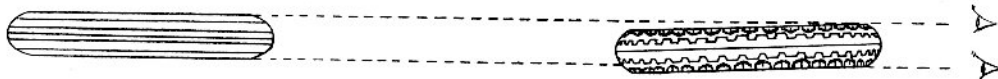
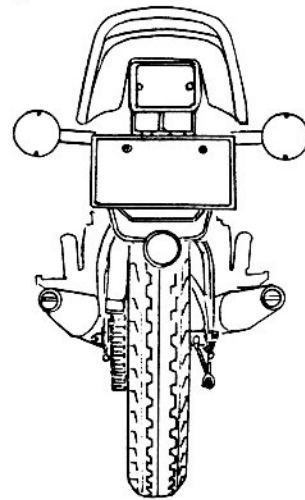
### クランク

#### —R Z 全機種—

180°位相が狂うことがあるのでよくチェックすること。  
芯がでていないとエンジンは不調になる。(特にR Z 250・R Z 350)

### チェーンライン

前後のタイヤの整列をスイングアームの目盛だけで合わせるのではなく、目視等で確認し必ずまっすぐにセットしてください。  
これが会っていないとハンドリングが悪くなります。



## 【セッティング】

### キャブレター

—R Z 250・R Z 350—

キャブセッティングはノーマル状態でよい。  
ノーマルクリーナー付で問題はない。

—R Z 250 R・R Z 350 R—

ノーマルマフラーのままでもそうであるが、5,000rpm  
～6,000rpm位の回転域で、出力の段付きを感じる(ボ  
テボテとなる)場合には、慣らしの終わったエンジンのみ(走  
行距離1,000Km以上)針(ジェットニードル)の段数を  
ノーマル状態より1段上げる。

※R Z 250 Rの場合

ノーマルは上から3段目なので2段目にする。

※R Z 350 Rの場合

ノーマルは上から4段目なので3段目にする。

この時、それ以上の高回転域でトルク感が少なくなったと感  
じた場合メインジェットを10～20番位上げると良い。

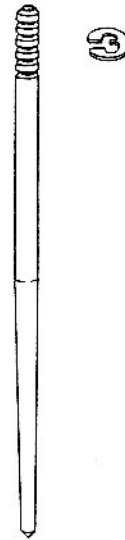
◎ジェットニードルの段数は、上から1段、2段と数えるのが普通。

◎メインジェットは番号が大きくなる程濃くなる。

### インシュレーター

—R Z 全機種—

インシュレーターには、メクラ栓をするかR D用のインシュレ  
ーターを使用した方がより高回転時で良くなる。



## 【チューニング】

### —R Z 全機種—

よりパワーが欲しい場合には、ヘッドガasketを減すか、シリンダーヘッドを0.5~0.6mm削って下さい。(特に、スタンダードのRZRは圧縮比が低いので、この方法によってさらにパワーアップがはかれます。)

### フロントフォーク

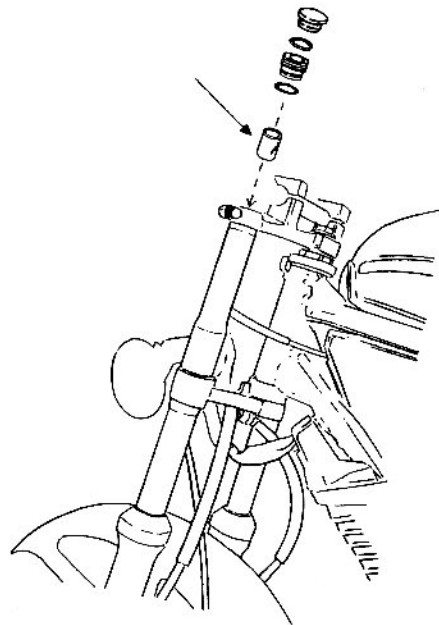
#### —RZ 250・RZ 350—

フロントスプリング両方に9ミリのカラー等を追加してスプリングにイニシャルをかけた方が良くなる。

#### シングルディスクの場合

この状態でセッティングしても、ブレーキをかけてディスク側にハンドルが取られる様に感じる時はディスクの反対側にOILを10~15cc追加する、又これで硬すぎる場合にはOILをこの状態から左右均等に少しずつ(約10cc)位抜いて調整する。

この様にOILの量でフロントフォークの硬さが変わるので各自、自分の体重に合わせて、OIL量を足したり減らしたりして調整して下さい。



## 【リヤショック】

### —RZR250-350, RZRR—

Rショックのリンク類の防水性が悪いため、雨天走行後は、必ず正常に作動しているかチェックして下さい。

尚動きが渋い場合は、グリスアップをするか、又はリンク類及びスイングアームをオーバーホールして、段付や摩耗がある場合は交換して、モリブデン系のグリスを塗って組付して下さい。

これを確実にを行った時に、明らかに走行時のRショックの作動吸収性が良くなりますので忘れない様にして、必ず良い状態で乗るようにして下さい。(今までのデータでは良くて3000km~5000km位でO/Hした方が良い。)

※Fフォークについても、キットパーツの開発はしてありますが、この様に良い状態のバイクのユーザーにしかお分け出来ません。

### —RZ250・350—

RZ250、350のRショックは、ショックの上側の取付、ボルトの締め過ぎが多く、このため、Rショック全体が曲っている物が多い。又、スイングアームのシャフトがブッシュのため、カラーの段付やサビで摩耗している事が良くある。これも交換して下さい。

以上のセッティング・マニュアルが、少しでもオーナーの参考になれば幸いです。

あまり飛ばしすぎないように気をつけて、楽しい運転でモーターサイクル・ライフをいつまでもエンジョイできますように。

YUZO M.R.D.C.

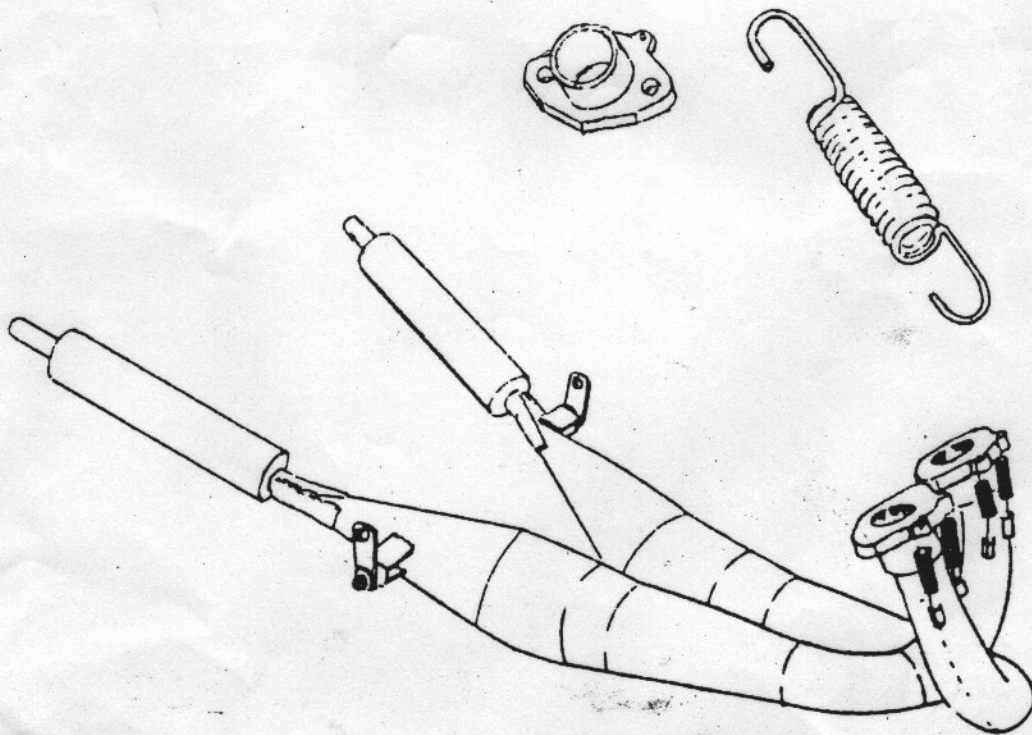
YUZO Work Shop : 〒143 2-14-8 Keihinjima Ohta-ku Tokyo JAPAN Phone:03-790-0921

〒153 1-37-8 Komaba Meguro-ku Tokyo JAPAN Phone:03-469-3487

## 御 注 意

- 1 アルミ鋳物のフランジは溶接ではなくシリコンを塗っただけです。  
フランジに傷をつけないようにして、力を加えれば動きます。フランジをチャンバーから取り外したりする場合は、信越化学の（KE45シリコン）を御使用下さい。
- 2 フックスプリングのワイヤーロックは安全の為、絶対に取り外さないで下さい。  
外した場合は0.8 mm のステンレスワイヤーでワイヤーロックして下さい。  
※ ステンレスワイヤーが手に入らない場合は、実費にてお分け致します。
- 3 サイレンサーはグラスウール、ステンレス筒の交換、アッセンブリー交換、修理等は  
お送りいただければ実費にて申し受けます。

- 4 普通に使用される場合、エアクリーナーを外したりエアファンネルを取りついたり  
キャブレターをノーマルでは無い物に替えたりしないで下さい。音が大きくなったり  
セッティングが出せなくなるだけです。



YUZO MRDC

Workshop

TEL 03-790-0921

〒143 東京都大田区京浜島2-14-8



## FOR RIDERS

TZ250の場合スタンダードでエンジン出力が63~65馬力が出ており、'83年の暮れにベンチテストしたところ、我々のエンジンでも70馬力出ていることが確認された。

このパワーを何故ライダーが使いこなせなかったかという、TZだけに限らず現在のエンジンはキャブレターの口径を大径とし、スロットル全開時に絶対吸入量の増大を望み（これがパワーアップにつながる）この時に合わせた混合比（スロットル全開時に一番濃い）がセッティングされているからである。

ライダーはこの様な状況を把握しておらずコーナーの立ち上がりなどでエンジンの回転数に関係なく速く走りたい、という気持ちがスロットルのみを全開にしてしまうのである。

このためエンジンには必要以上の濃い混合気が流れ込み、これが燃焼の妨げになったりクランクケースの中に残留してしまつて本来のパワーがまるででなくなってしまう。この状態でのエンジンは、TZの場合50馬力前後しかパワーがでておらず、我々のライダーだけでなく国内のライダー全員がこの様な状態のエンジンでレースをやっているのである。

我々以外の国内チームでもベンチテスターを使ってレースをやっているところがあったが、ライダーが200Km程走ると不満を訴えてくる。

その為、その都度オーバーホールし部品を交換するので、4サイクルよりも経費がかかる、という話しも聞いたことが有る。

我々もパワーダウンの原因が分かるまで300Km位でクランクのオイルシールやクランクを交換していたが、原因は部品が悪いのではなく走行状態が悪いのである。その状態で走ると0~100Km程でクランクケースに必要以上オイル等が溜まりストレート等で本当にエンジンの回転が上がりスロットルを全開にしたとき溜まっていたオイルが燃焼室に上がり不完全燃焼を起こしエンジンのパワーダウンを来すのだ。昔は、スパークプラグや電装品が悪いと、カブってミスファイアしたり止まってしまった。ところが、今ではそういうことが無いのでライダーはこのことに気付かずに走っている。

一般市販車の場合出も、2サイクルエンジンではクランクケースだけでなくマフラーにも不完全燃焼のオイルが溜まってしまい都内などトロトロ走った後、急に高速道路などで全開にすると排気が完全にしきれず排圧が上がりシリンダーやピストンが高温となり、溶けたり焼き付きの原因となってしまう。

世界GPにおける50~125ccでさえ(250ccや500ccも全部)18000rpm, をピークとした低回転域でのパワーはほとんどなく、高回転型エンジン性格であるにもかかわらずピットロードを出てゆく時、回転を上げ半クラッチをほとんど使用することなく(日本人ライダーだけ半クラッチを使用している)低回転から高回転までアクセルワークによりスムーズに加速させてゆくのである。

つまり、エンジンが要求している吸入量を正確に把握し、それに応じたアクセル開度を連続的にしかも素早くコントロールしているのだ。

エンジンパワーだけとってみても、ポテンシャルを生かすかどうかはライダーの操作による影響が大きいことが解ったでしょう。

オートバイは現段階でも完全なマシンではなく、より速く、より楽しく、しかも安全に目的地に行く為の【道具】なのである。

俗に・・・とハサミは使いようなどというが、オートバイも同様に道具である以上、下手に使えばその性能を充分発揮できないばかりでなく危険でさえある。従って道具を使うということに対する正しい考え方をもち、技術に関する理解を深め、ライディングについて思考し訓練を積むことが絶対的に必要なのである。

以上のレポートが参考になれば幸いです。

セーフティーライディングで楽しいモーターサイクルライフをいつまでもエンジョイできますように・・・

YUZO MRD 代表  
柳沢 雄造

## 【FOR DISCOVER】

楽しく乗るために

セッティングや整備は安全なライディングをするためにとても重要なことです

不良セッティングや整備不良では走行状態に応じたライディングはめません。

アクセルの開け方によりパワーは違ってきます。ブレーキのかけ方により制動距離やオートバイの姿勢、位置、体重等によってコーナリング特性が変化します。

バンク指せるだけで、コーナーをまわっていくというのではなく、アクセルを開けさえすれば速く走れるというものでもありません。YUZOチャンバーを装着することで、ノーマルよりも確実にパワーは上がっていますがサーキット走行でさえも、以下のように実際はトップエンドのパワーはほとんど使われていません。

(サーキットのデータでも、全開パワーは四輪が富士スピードウェイにおいて1周1分10数秒のうちの7秒位しか使われておらず、二輪でも筑波サーキットにおいて1周1分数秒のうちの2～3秒程しか使われていない。)

つまり、YUZOチャンバーもそれだけ(トップエンドだけ)を狙ったものではないのです。(だから正しく使いましょう)

上記のことをふまえた上でライダー自身がオートバイの特性やポテンシャルを充分理解する努力を重ねることが安全なライディングにつながります。

尚、オートバイのライディング、エンジン、サスペンションについて解らないことがあれば、文書で御送り下さい。

出来る限り御答えします。

以上のライディング、セッティングマニュアルが、少しでもオーナーの参考になれば幸いです。

あまり飛ばし過ぎないように気をつけて、モーターサイクルをエンジョイして下さい。

※ フックスプリングのワイヤーロック(ステンレスの針金)は、安全のため絶対はずさないで下さい。尚、外した場合は同じ材質の物で必ずワイヤーロックして下さい。

## YUZO MRD

ワークショップ 〒143 東京都大田区京浜島2-14-8

TEL 03-790-0921