

YAMAHA

パワーアップや制動力の向上で
一段と戦闘力を高めて登場
'87ヤマハロードレーサー『TZ250』

昭和61年10月

ヤマハ発動機株式会社

本社広報室 ● 〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.05383

／東京広報室 ● 〒104 東京都中央区銀座

TEL.03

当社では、最強の市販レーサーを目ざして、一段と戦闘力を増した '87 ヤマハロードレーサー『TZ250』を来年1月中旬より発売いたします。

今日見られるような、クランク室リードバルブ採用のエンジンを搭載した『TZ250』がデビューしたのは '85 モデルからで、引き続き '86 モデルについては、アルミ・デルタボックスフレームの採用をはじめ、前後サスペンション、ホイール、ブレーキなど足回りのすべてを新設計として、きわめてバランスにすぐれたマシンを誕生させました。

その実力は '86 全日本選手権ロードレースシリーズ等を通じて実証された通りですが、'87『TZ250』は、さらに軽量化や、中高速域におけるパワーアップ、制動力、コントロール性の向上などを実現して、総合的なポテンシャルを大幅に高めています。

記

名 称： ヤマハロードレーサー「TZ250」

発 売 日： 昭和62年1月中旬

標準現金価格： 1,600,000円

販 売 計 画： 500台（年間、国内）

主な変更点

1. 中高速域のパワーアップを実現したエンジン

Y P V S を装備した水冷・249cc・クランク室リードバルブ吸気の2サイクルエンジンは、性能関連部品を再度見直すことによって、中高速域におけるパワーアップとパワー特性の向上を果し、マシンの戦闘力を大きく高めています。

これは、リードバルブの大型化、排気、補助排気タイミングの変更、口径を36mmから38mmに大きくしたフラットバルブタイプのTM38キャブレターの採用、そして基本サイズの見直しと、よりスムーズな取り回しにより、排気の抵抗を減少させた新設計のエキゾーストパイプの採用などによるものです。

最高出力は72PS以上で、とくにトップエンドパワーの向上を図っています。

2. 夏場の性能安定性を保つキャブレターカバー

ラジエーターからの熱風がキャブレターに吸入されることを防ぐために、ラジエーターとキャブレターの間にキャブレターカバーを新設しました。とくに夏場における性能の安定を図って採用したものです。

3. 独創の特殊鋳鉄製ディスクでフロントブレーキの制動力が向上

フロントの4ポットキャリパー装備のフローティング・ディスクブレーキには、ヤマハが独自に開発した特殊鋳鉄製のディスクを新規に採用しました。

これは、すでにファクトリーレーサー「YZR500」等で使用されているものです。高い摩擦力が得られ、また熱伝導率が高いために、フェードしにくく、ブレーキを酷使しても安定した制動力が得られるという大きな利点があります。

従来材質のものに比べコントロール性が向上しているため、コーナーへの余裕のある突っ込みが可能となり、ラップタイムの上昇につながります。

加えて、高硬度であるため摩耗しにくいことも特殊鋳鉄による効果です。

4. 偏平・幅広タイヤと3.50インチリム

足回りの強化による戦闘力の向上を図って、リヤホイールのリムサイズを3.00インチから3.50インチに変更し、グリップ力を強化、合わせてタイヤもダンロップ製の偏平・幅広のタイヤを採用しました。サイズは3.75/5.00-18から3.50/5.60-18へと変えました。

5. 雨水や異物を逃がす可動フェンダー

リヤフェンダーは、従来モデルではフレームとリヤアームの間にリヤフェンダーを固定していましたが、これをリヤアームに固定した可動フェンダーに変更し、キャブレッター付近に雨水や異物を巻き込むのを防げる構造としました。加工はFRP成型によるものです。

6. チェーンの跳ねをおさえるチェーンプロテクター

走行中のチェーンの挙動をおさえるために、リヤアームにチェーンプロテクターを装備しました。

7. メーターレスポンスを高める電気式タコメーター

タコメーターは、機械式を廃して、電気式タコメーターを採用しました。

エンジン回転のレスポンスに対する追従性が良く、常に正確なエンジンの状態が把握できます。

また水温計についてもステーの形状を変更することで、水温計がブレるのを防ぎ、視認性を向上させています。

'87「TZ250」仕様諸元

名 称		ヤマハ TZ250				1次減速機構	ギ ャ			
寸 法 及 重 量	全 長	1955 mm		動 力 伝 達 装 置	機	同上減速比	35/34×49/16	3.153		
	全 幅	615 mm				2次減速機構	チェーン			
	全 高	1120 mm				同上減速比	36/17	2.118		
	シート高	720 mm				クラッチ形式	乾式多板			
	軸間距離	1335 mm				変 速 機	形 式	常時噛合式前進6段		
	最低地上高	130 mm					操作方法	左足動 リターン式		
	乾燥重量	101(フェアリング付)kg					変速比1速	31/15	2.067	
原動機種類	2サイクル,水冷, クランク室リードバルブ		" 2速	28/18	1.556					
気筒数配列	並列2気筒		" 3速	29/23	1.261					
総排気量	249 cc		" 4速	27/25	1.080					
原 動 機	内径×行程	56.0mm×50.7mm		機	速	" 5速	26/27	0.963		
	圧縮比	7.8:1				" 6速	20/22	0.909		
	最高出力	72ps以上/12,000rpm				フレーム形式	アルミデルタボックス ダブルクレードルフレーム			
	最大トルク	44kgm以上/11,500rpm				走 行 装 置	キャスト	23°30'		
	始動方式	押しがけ					トレール	83 mm		
	潤滑方式	混合潤滑					タイヤサイズ	前	3.25/4.25-17-4PR	
ラジエター容量	1.5 l		後	3.50/5.60-18-4PR						
ミッションオイル容量	0.5 l		制 動 装 置	形 式	前	油圧シングルディスク				
燃料タンク容量	23.5 l				後	油圧シングルディスク				
キャブレタ型式	TM38×2				ブレーキ胴径 又はディスク 有効径	前	288 mm			
電 気 装 置	点火方式	C.D.I		懸 架 方 法	前	テレスコピック				
	点火プラグ型式	N-82				後	スイングアーム			
※オイルは、 ヤマハ純正レーシングオイル (15:1) カストロール R30 (15:1) カストロール A747 (30:1)				緩 衝 装 置	緩衝方法	前	オイルダンパ,コイルスプリング			
						後	ガス,オイルダンパ,コイルスプリング			
				装 置	ホイール トラベル	前	120 mm			
						後	140 mm			
				装 置	回転計、水温計					



'87ヤマハロードレーサー「TZ250」