

ピーク馬力アップや操安性の向上で
戦闘力が一段と高まった

'90 ヤマハロードレーサー『TZ250』

発売について

1989年10月

当社では、ロードレースの'89世界選手権シリーズや全日本選手権シリーズで活躍を続けている市販ヤマハロードレーサー『TZ250』をベースに、エンジン性能の向上によるピーク馬力アップとオーバーレブ特性の変更、さらに車体ディメンションの見直しによる操安性の向上を実現して、戦闘力の一層の向上を図った'90『TZ250』を12月20日から発売いたします。

後方ストレート排気の並列2気筒エンジンを採用してから3年目を迎え、信頼性と熟成の度を加えたモデルとしての登場です。

記

名 称 : ヤマハロードレーサー『TZ250』

発 売 日 : 1989年12月20日

メーカー希望小売価格 : 1,680,000円(消費税含まず)

カ ラ ー リ ン グ : ホワイト

販 売 計 画 : 500台(年間、国内)

主 な 変 更 点

■ パワーユニット関係

1. 性能向上を実現した後方ストレート排気・並列2気筒エンジン

エンジンは水冷・2サイクル・並列2気筒の後方排気を採用、その基本レイアウトは'89モデルと同様ですが、ミッション関連以外は全て新設計を行ったもので大幅な性能向上を実現。従来モデルに対して2馬力アップの78ps以上/11.750prm、最大トルクは4.8kg-m以上/11.500rpmを発揮します。

この性能は燃焼室形状の変更、圧縮比のアップ、シリンダーポート形状変更、マニホールド形状変更、リードバルブのサイズアップ、エキゾーストパイプ形状変更などのトータルなコンビネーションで可能となったもの。ピーク馬力の向上と、ピーク回転域以降の回転の落ち込みを少なくして、扱いやすい特性としています。

2. 耐久性を向上させるシリンダー分離締め方式の採用

シリンダー、シリンダーヘッドの締めつけは、この2つを一括して締めつける従来のとも締め方式から新たにクランクケースとシリンダー、シリンダーとシリンダーヘッドそれぞれを別に締めつける分離締め方式を採用。ファクトリーマシンでも採用しているこの分離締め方式は、熱膨張によるシリンダーへの影響を最少限におさえシリンダー内径精度を大幅に向上させることにより、信頼性、耐久性の向上に寄与しています。

3. 軽量コンパクト化を果たしたニューエンジン

クランクのサイドベアリング幅をそれぞれ3mm縮小、また、クランクケースを一新にすることによりエンジン本体で左右幅5mmのコンパクト化を達成しました。この他、ヘッドシリンダーの小型・軽量化、小型ニューTM38キャブレターの採用などで、より軽量コンパクトなエンジンに仕上がっています。

4. バッテリーレス化でメンテナンスフリーを実現

CDI、YPVS、ソレノイドバルブ、タコメータの作動は従来バッテリーで行っていましたが、'90「TZ250」ではCDIフラマグで発電を得るものとし、バッテリーレス化を達成。走行前の電気関係のメンテナンスからライダーを開放しました。

5. 大型ラジエターの採用

ラジエターのコアは従来の340mm幅から360mm幅へサイズアップを行い放熱性向上を達成。小型ウォーターポンプは従来モデルに対し13%の吐出性能アップを果たし、安定した性能を引き出すものとしています。

6. キャブレター

新設計、小型軽量のニューTM38キャブレターを採用しています。キャブレターを車載状態にしたままで、メインジェットおよびニードルジェットの交換が可能なタイプで、整備性を向上させている点が特長です。

■ 車体関係

1. 新ディメンションの採用

フレームは従来タイプ同様にアルミ製デルタボックスフレームを採用、外観上従来モデルとの大きな違いはありませんが、新設計を行いエンジンマウント位置をフロント側へ移す等、ディメンションを変更することにより、走行中フロントの接地感を向上させる設定としています。

キャスターは従来モデルの 21° に対し 23° 、トレールは従来モデルの68mm に対し84mm とし、ホイールベースは従来モデルより23mm 短い1312mm に設定、よりクイックなハンドリング特性を得るようにしました。

2. ナ로우化したスラントノーズフェアリング

フェアリングは、空力特性の改善をテーマに新設計。コンパクトになったニューエンジンにあわせてよりナ로우な設計としています。この結果CdA 値は約6% の低減を図りました。

3. 性能向上を果たした前後サスペンション

フロントフォークはメタル材質、オイルシール、表面処理及びバネ特性を変更し、よりフリクションロスを低減させるとともに、クッション特性を向上させました。リヤのクッションユニットもシリンダー材質を変更し、耐摩耗性向上を図るとともに減衰特性の変更を行いました。

4. ストップングパワーを向上させたフロントブレーキ

フロントの異径ピストン4ポットキャリパーは、ピストン径のサイズアップ及びパッドの材質を変更することにより、10% の制動力アップを図り

ました。

さらに作動フィーリングは初期のくいつきを重視した設定としました。

5. 幅広リヤリムの新採用

リヤのリムは従来の4.50×17から5.00×17へ変更。これに 3.80/6.00 R17タイヤを装着しています。幅広のワイドタイヤによる高いグリップ力で、より高いコーナリング性、操縦安定性を発揮します。

6. 減衰力調整機構付ステアリングダンパー

ステアリングダンパーには、新たに減衰力調整機構を設けコース状況やライダーの好みに応じたキメ細かなセッティングが可能となっています。

7. 乾燥重量 98 kg の軽量設計

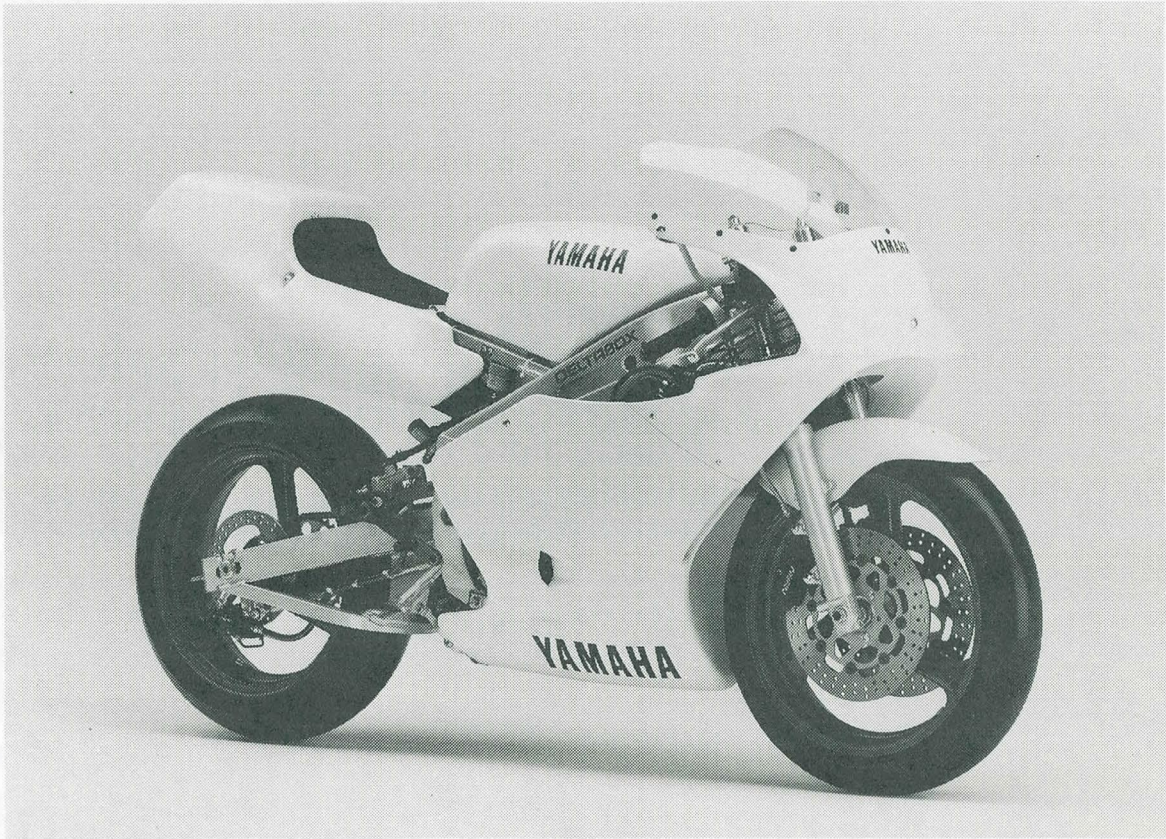
'90「TZ250」では、車体各部の見直しによる軽量化、およびエンジン各部の軽量・コンパクト設計により、トータルで約1kgの軽量化を実現しました。乾燥重量は98kgです。

従来からの主な特徴

- 高出力な後方ストレート排気・並列2気筒エンジン
- 中～高速で理想的混合気を供給するソレノイドバルブ付きパワージェット
- デジタル進角 CDI 点火方式
- 軽量カーボンサイレンサー
- 軽量2層式ラジエター
- イニシャル調整、伸圧各減衰力調整機構付きφ41大径インナーチューブ採用のフロントフォーク
- 肉抜き軽量アルミ製デルタボックスフレーム
- コントロール性に優れたYZRタイプ超小型・リヤブレーキキャリパー
- グリップ性に優れた偏平ラジアルタイヤ

'90 ヤマハロードレーサー『TZ250』仕様諸元

名 称		ヤマハ TZ250			1 次 減 速 機 構	ギ ヤ		
寸 法 及 重 量	全 長	1920mm	動 力 伝 達 装 置	同 上 減 速 比	35/34×49/19	2.655		
	全 幅	650mm			2 次 減 速 機 構	チェーン		
	全 高	1085mm		同 上 減 速 比	37/16	2.313		
	シ ー ト 高	765mm		ク ラ ッ チ 形 式	乾式多板			
	軸 間 距 離	1312mm		変 速 機	形 式	常時噛合式前進6段		
	最 低 地 上 高	130mm			操 作 方 法	左足動 リターン式		
	乾 燥 重 量	98kg			変 速 比 1 速	28/14	2.000	
	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	31/21	1.476	
“ 3 速			26/21		1.238			
氣 筒 数 配 列	並列2気筒	“ 4 速	27/25		1.080			
“ 5 速	26/27	0.963						
“ 6 速	20/22	0.909						
原 動 機	総 排 気 量	249cc	走 行 装 置	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			
	内 径 × 行 程	56.0mm×50.7mm		キ ャ ス タ ー	23° 00'			
	圧 縮 比	8.3		ト レ ー ル	84mm			
	最 高 出 力	78ps以上/11,750rpm		タイヤサイズ	前	3.25/4.75 R17		
	最 大 ト ル ク	4.8kg-m以上/11,500rpm			後	3.80/6.00 R17		
	始 動 方 式	押しがけ		制 動 装 置	形 式	前	油圧式ダブルディスク	
	潤 滑 方 式	混合潤滑			後	油圧式シングルディスク		
	ラジエター容量	0.6 l		ブ レ ー キ 胴 径 又 は デ ィ ス ク 有 効 径	前	282mm		
	ミッションオイル容量	0.5 l			後	210mm		
燃 料 装 置	燃 料 タ ン ク 容 量	23.5 l	装 懸 置 架	懸 架 方 式	前	テレスコピック		
	キャブレター形式	ニュー-TM38×2		後	スイングアーム			
電 気 装 置	点 火 方 式	C.D.I.	緩 衝 装 置	緩 衝 方 式	前	オイルダンパー・コイルスプリング		
	点火プラグ形式	R5184-105		後	ガス、オイルダンパー・ コイルスプリング			
※オイルは、 ヤマハ純正レーシングオイル カストロール A747 (30:1)			メ ー タ ー 装 着	ホ イ ー ル ト ラ ー ベ ル	前	110mm		
				後	140mm			
			回転計、、水温計					



ヤマハロードレーサー『TZ250』