

 **YAMAHA**

YZ ^{125LW/90} **TTR** ^{80/50} **PW**
250/125/85LW/85
426F/250F

**BLUE
IS
FAST!**



YZ250/125

モトクロスの頂点を走り続けるYZシリーズが、
2002年の勝利のために全身を進化!

■YZ250エンジン

主排気と副排気を独立制御するツウウェイコントロールYPPVSや、スロットルポジションセンサーを備えたPWK389キャブレターによる3次元マップでの点火時期制御など、先進のシステムにより優れたパワーとレスポンスを実現するYZ250のパワーユニットがさらに戦闘力を向上。YPPVSやピストンの構造的な見直しをはじめ、リードバルブ材質、キックまわり、シフトまわり、ラジエーター、サイレンサーなど、全体にわたって大きく性能をブラッシュアップ。全回転域でのパフォーマンスと信頼性、操作性をアップさせた。

■YZ125エンジン

スロットルのオープンに対応して、リアタイヤがタイヤレドに車体を前方へと押し出していくかのような、優れた「ヒット感」を実現する最新のパワーユニットがさらに進化。シリンダーの設計変更をはじめ、キャブレターとのジョイント部変更、新5速ミッション採用、サイレンサー変更など、全体にわたって大きく見直しを行い、総合的にエンジンパフォーマンスと信頼性を向上。圧倒的な戦闘力がまたひとつ上のレベルに達した。

主要変更点

- YPPVS全閉時メインバルブを強制的に閉めるプレートを追加し、シール性を上げることでより低速性能を向上。
- ピストンはピストンピン穴部分に溝を追加し信頼性を向上。
- リードバルブの素材を樹脂からカーボンに変更して性能のマッチングをはかり全回転域でレスポンスを向上。
- 新デザインのキッククラックとキックシャフトを採用し操作性の向上と軽量化も実現。
- シフトフォークとシャフトの結合力を強化しシフトフィーリングを向上。
- 新作エアクリーナーでシール性を向上。
- ラジエーターはコアチューブを9本から10本に。さらにルーバーを3枚から4枚にしてルーバーの利用面積を拡大し、冷却効率を向上。
- サイレンサーの取付のステーをオフセット配置して、従来の歪みを廃し、排気全長をつめることで排気効率をアップ。

主要変更点

- シリンダー排気ポートと第3掃気ポートの形状を変更、さらにピストンリングの合口方向とリング幅も変更し、エンジンパフォーマンスと信頼性をいっそう向上。
- キャブレターは全回転域でのパワーフィーリング向上を図り、エンジンとのジョイント部の通路にテーバーを持たせて末端部をφ40mmに拡大し吸気効率をアップ。
- ミッションをレースにおける操作効率という視点から見直し、2-3速間の繋がりを良好にして従来の6速から5速に変更。
- 新5速ミッションに合わせた新シフトカムを採用し、軽量化も実現。
- ラジエーターはコアチューブを9本から10本に。さらにルーバーを3枚から4枚にしてルーバーの利用面積を拡大し、冷却効率を向上。
- サイレンサーの取付のステーをオフセット配置して、従来の歪みを廃し、排気全長をつめることで排気効率をアップ。



YZ250 RADIATOR



YZ250 REED VALVE



YZ250 YPPVS



YZ125 CARBURETOR



YZ125 PISTON & CRANKSHAFT



YZ125 CYLINDER



YZ125 MISSION



■YZ250/125ボディ

フレームをはじめボディ全体を大きく見直した2002YZ250/125。新設計のセミダブルレールフレームと新形状リアアームの採用。サスペンション性能の向上や軽量化などにより、剛性感としなやかさを合わせ持つ真に安定したハンドリングを実現。シャープに生まれ変わったブロックバターステアリングと、新設計のタンク、シート、サイドカバーがもたらすニューシェイプは、YZが到達した新たな高みの象徴だ。

主要変更点

- 新設計フレームは、横に広がった精肉断面のメインチューブをソリをもたせて配置し、縦のしなりを活かしながら横・ねじれ剛性は高くすることでハンドリング性能を向上。またリアフレームは新設計角パイプをコンパクトにレイアウトし軽量化も実現。
- 新設計リアアームは、バイクでは初めてハイドロフォーミング(内側から水圧をかけて作る)製法を採用。従来製法ではできなかったテーバーを実現し、横剛性アップとともに軽量化を達成。
- リアアーム変更に合わせてピボット径を17mmから18mmにし強度アップ。リンケージも変更し、レバー比を変更しトラクションフィーリングを向上。
- リアアームとリンクの変更に合わせてリアサスペンション全長を5mm アップ、加えてセッティングも変更。
- 新設計のタンク、シート、サイドカバーを身につけたニューシェイプ。シートをフラットな形状にするとともにタンク前端を10mm、ステップを5mm下げ、ポジションの自由度をアップ。
- フロントホイールのハブを設計変更し重量は増やさず横剛性をアップ。合わせてスポークをテーバーの付いた段付きタイプに変更した。
- リアディスク径を5mmアップし制動力を向上。
- タンクキャップも軽量で操作性に優れた新設計のものに変更。
- CDIユニットをコンパクト化・軽量化。

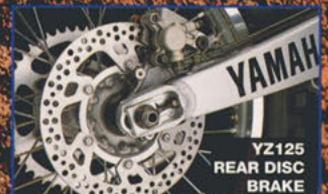


YZ125 FRAME

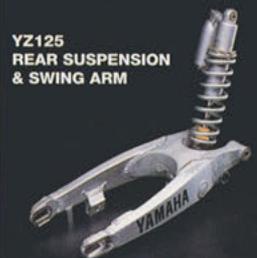


YZ125
ディーパーブリックフルソリッドE
(ブルー)

YZ250
ディーパーブリックフルソリッドE
(ブルー)



YZ125
REAR DISC
BRAKE



YZ125
REAR SUSPENSION
& SWING ARM



YZ85

**レースのためのすべてを凝縮。
最先端の戦闘力を身につけた新生YZ85/85LW!**

ヤマハがYZシリーズで磨き上げてきた“闘つためのレーシングテクノロジー”のすべてがここに凝縮されている。新生YZ85/85LW、誕生。このマシンは、全世界統一となった新レギュレーションである80クラスでの完全勝利を目指して開発された。しかしその真意は、やがて125/250クラスに、そして日本から世界へ、スーパークロスへの舞台へも進んでいくであろう、今の少年たちの夢を確実にステップアップさせていくために、一流の性能を用意することにある。大きな夢に向かい、勝利の階段をひとつずつ、このマシンとともに進んで欲しい。



Photo:YZ85

YZ85

■高い戦闘力と扱いやすさを両立したニューエンジン

定評の高いYZ125と同様のクランク室リードバルブ方式を採用。さらに耐摩耗性に優れた軽量のセラミックコンポジットメッキピストンリングを採用するなど、随所にYZ250/125からのフィードバックテクノロジーを搭載したパワーユニットが大きく進化。ボイントは低中速の扱いやすさと高速度でのハンチカ力のより高次元での両立。豊かな低中速はタイトコーナーなどの微妙なスピードコントロールを可能にし、対応力をアップさせる。そしてコーナーからの立ち上がりや他車をパスする際に、大きく差をもたらすのがハンチカ力。これをハイレベルで両立させることにより、エントリーライダーには扱いやすく、エキスパートには多彩な戦術に応えられる、極めて実戦的なエンジンに仕上がっている。

■ホビー

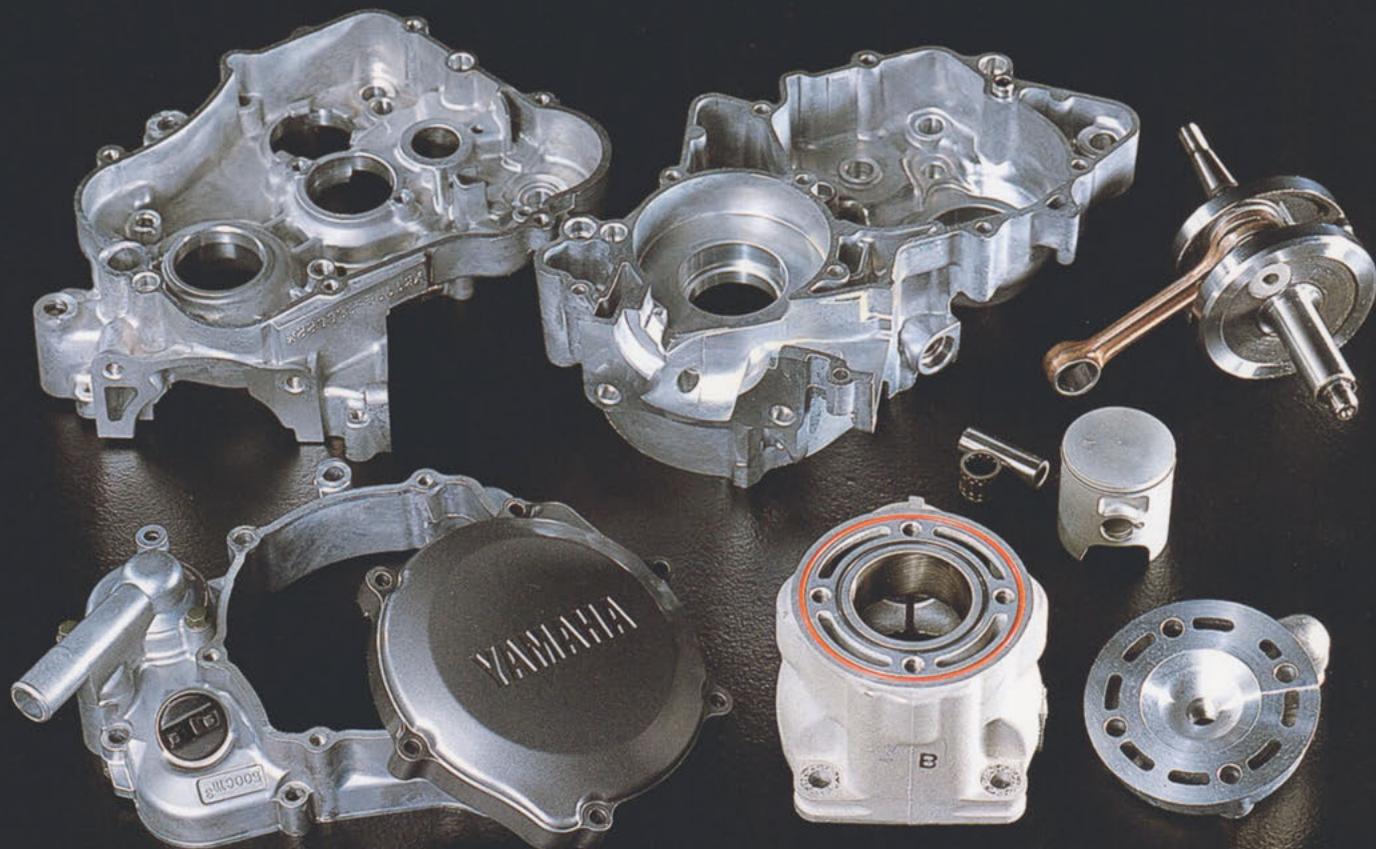
起伏の激しい路面をハイスピードで駆け抜けるモトクロスライダーのホビーには、しなやかな対応力の高さが求められる。起伏やジャンプ着地時のショックを柔軟に吸収し、減ることがタイヤの有効な接地時間を長くし、結果として最もシャープで自在なハンドリングにつながっていく。その、代表的なのがトラクションによるマンコントロールだ。これは、駆動輪である後輪を軸として、車体を前方に押し出す力を最大限に活かしながらマン全体を安定した状態でコントロールしていくというもので、いまやモトクロスはもちろん、ロードレースの世界でもマンコントロールの主流となりつつある方法である。ヤマハは、このトラクションに早くから注目。YZ250/125をはじめ、様々な機種でその最大活用に取り組み「ハンドリングのヤマハ」の考えを不変のものにしている。もちろん、YZ85/85LWも同様の設計で、世界レベルのレーサーと同じハンドリングテクニックを思う存分発揮できる。

主要変更点

- ニューレギュレーションである85ccの排気量をフルに活かすため、ピストンはもちろん、クランクケース掃気ポート構造、クランクシャフト、ウォーターポンプなど、エンジン全体を大きく見直し。
- キャブレターはレスポンスに優れたPWK28に変更。
- エンジン性能を限界まで引きだせるよう、C.D.I.ユニットの制御をアナログタイプからデジタルタイプに変更。
- YZ250/125同様の、インポリュートスプラインのアクスルシャフトを採用。
- エンジン性能アップにともない、クラッチ容量とラジエーター容量をアップ。
- クラッチカバーをセパレートタイプにしてメンテナンス性を向上。

主要変更点

- 2002 YZ250/125と共通の最新デザイン。
- シートも250/125同様のフラットな形状でポジションの自由度がアップ。
- メインフレームのエンジンマウントボルト径を8mmから10mmに変更し強度をアップ。
- リアフレームは新たに別体式にしてメンテナンス性を向上。
- サスペンションは前後とも、バルブメカニズムをはじめ全面的に見直し、路面追従性を向上。
- フットレストを上級モデルと共通の大型タイプに変更。
- フェューエルタンクキャップも上級モデルと同じものに変更。
- 前後ブレーキディスクの材質をステンレスに。あわせてパッド材質も変更し、安定性・コントロール性を向上。
- マフラーのレイアウトを低くとりいっそうの低重心化を達成。



/85LW

エンジン、ボディ、すべてをリファイン!クラス完全制覇のために新生YZ85/85LW誕生。



NEW SEAT



NEW CARBURETOR



NEW FOOTREST



NEW DETACHABLE REAR FRAME



YZ85
ディープバーミッドレンジフルリフトE
モデル



YZ85LW
ディープバーフルレンジフルリフトE
モデル

YZ85LW さらなる剛直さとゆとりを実現するアーチボイル仕様。前輪19インチ、後輪16インチタイヤの装備に加え、ロングリアアームの採用など、ゆとりのサイズと高い走破性を実現。YZ85と共通の変更に加え、前後輪のバネを新たに変更した。

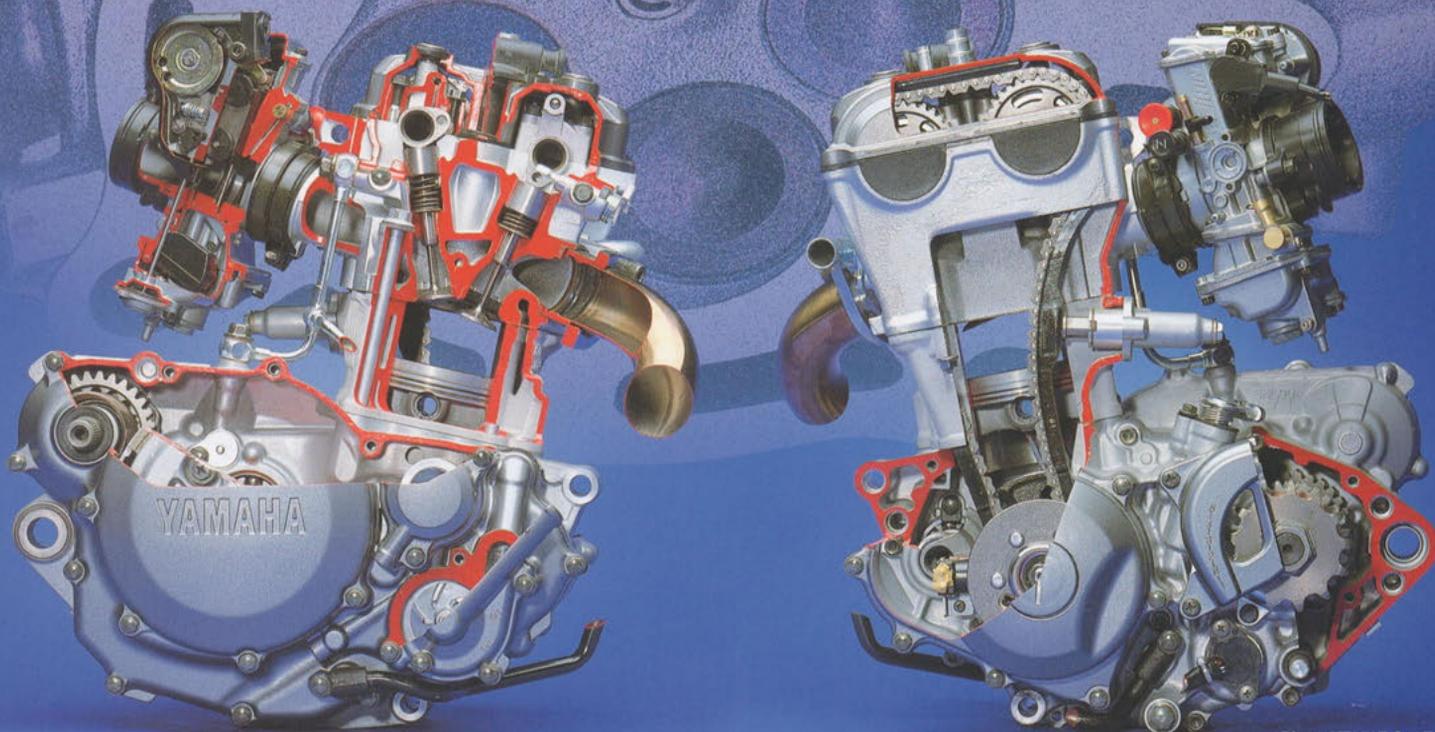


Photo:YZ250F Cut Engine

YZ426F/250F

デビューから4年!モトクロス界に衝撃を与え続ける
4ストロークパフォーマンスがさらに進化。

AMXやWMXシリーズなど数々のモトクロスシーンで、4ストロークのメリットを最大限に活かした優れたトラクション性と、2ストロークを凌ぐほどの鋭いレスポンス、軽量・コンパクト性を徹底的に追求し、モトクロスの世界に革命を起こしたパワーユニット、軽量のチタン製の5バルブシステムが高い吸排気効率を生み出し、優れた高回転域のパワーフィーリングとピーク以降の伸びを実現、ワークスマン同様にマグネシウム材を部分的に採用するなど、エンジン全体に徹底した軽量化を図っている。

■YZ426F エンジン

4ストロークならではの広いパワーバンドを活かした優れたトラクション性と、2ストロークを凌ぐほどの鋭いレスポンス、軽量・コンパクト性を徹底的に追求し、モトクロスの世界に革命を起こしたパワーユニット、軽量のチタン製の5バルブシステムが高い吸排気効率を生み出し、優れた高回転域のパワーフィーリングとピーク以降の伸びを実現、ワークスマン同様にマグネシウム材を部分的に採用するなど、エンジン全体に徹底した軽量化を図っている。

■YZ250F エンジン

YZ426Fのフィロソフィーとテクノロジーを継承した4ストローク・水冷・5バルブ・DOHC・249cm³のパワーユニット、チタン製バルブやマグネシウム製パーツ、セラミックコンポジットプレート採用のシリンダー、エンジン駆動を効果的に低減する一軸式バランスサーなど、YZ426Fと同等の装備とテクノロジーを身に付けつつ、なお一層の軽量化を実現、2ストロークの250のエンジンに近く、常識を覆す軽量の単体重量とコンパクトさを達成している。

■YZ426F/250F ボディ

4ストロークマシンでありながら、2ストロークマシンと同等以上の軽快な運動性能を実現するために、徹底した軽量化とマスの集中化を図ったボディを採用、基本設計は定評の高いYZ250/125のボディ設計を継承しつつ、フレームは内部をオイルタンクとすることでマスの集中化と低重心化を実現するタンクインフレームの採用など、4ストロークマシンならではの設計を身に付けている。

主要変更点

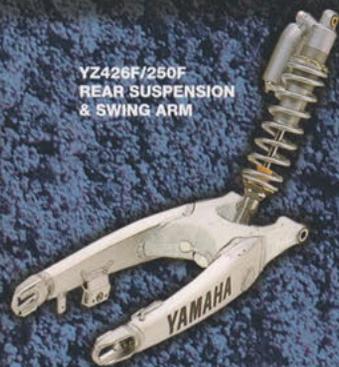
POWER UNIT

- イグニッションタイミング変更(250F)
- キャブレターセッティング変更(250F)
- ホットエアスクリーを拡大し暖機時の始動を容易に(426F&250F)

BODY(各変更点詳細は2002YZ250/125と共通)

- ハイドロフォーミング製法の新設計リアアーム(426F&250F)
- リアアーム変更に合わせてピボット径とリンケージ変更、リアサスペンション全長アップを実施(426F&250F)
- フロントホイールのハブを設計変更、スポークもテーパの付いた段付きタイプに変更(426F&250F)
- リアディスク径を5mmアップし制動力を向上(426F&250F)

YZ426F/250F
REAR SUSPENSION
& SWING ARM



YZ426F/250F
REAR DISC BRAKE



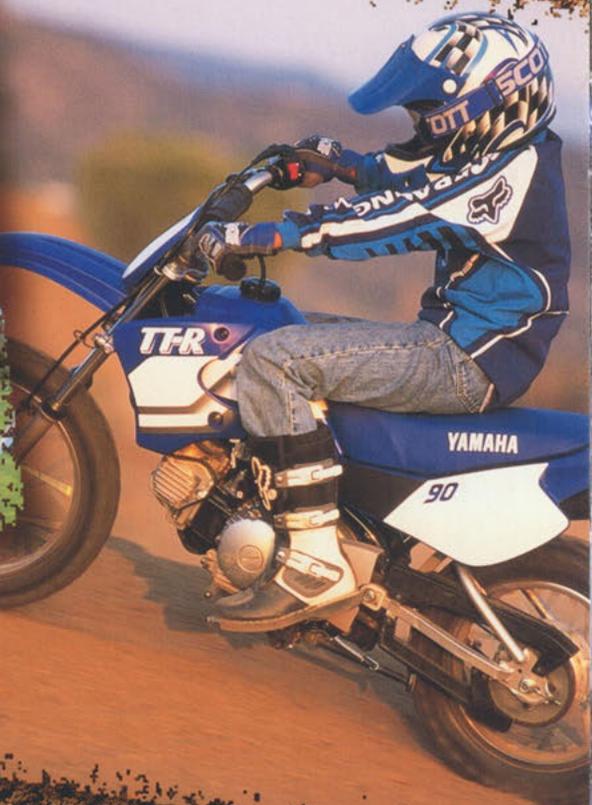
YZ426F
ディーバーブリアッシュブルー/リッドE
(ブルー)



YZ250F
ディーバーブリアッシュブルー/リッドE
(ブルー)

TT-R125LW/90

全身で大地と遊ぶ! 走る喜びを知り尽くした
4ストロークのジャスト・ファン・マシン。



2002ニューカラーを身にまとい、精悍さを大きくアップしたTT-R125LW。パワフルでスムーズな4ストロークエンジンと取りまわしのいいボディで、オフを身体いっぱい楽しんで欲しい!

TT-R125LW オフを楽しめる4ストロークファンマシン

高い実力と楽しい走りも備えた4ストローク124cm³エンジン。最高出力7.2kW(9.8ps)、最大トルク9.9N・m(1.01kgf・m)の、パワフルな空冷・SOHC・4ストローク124cm³エンジンを採用。豊かな低速トルクやC.D.I.点火方式の採用などにより、低速域から高回転まで扱いやすくスムーズな駆け上がりとパワースの効いた、シャープな加速を実現。リターン式の5段ミッションとともに、多彩な走り方に対応できる充実のファンライディング性能を実現している。

スタイルに思いを反映できる

コンパクト&スリムなYZイメーজの本格ボディ。YZシリーズのノウハウを活かし、高性能かつ取りまわしに優れた本格ボディを採用。フロントには高剛性デレックスコビックサスペンションを、リアには定評のリンク式モノクロスサスペンションを装着し、コンパクトなボディからは想像できないロングストロークも実現。フロントの油圧式ディスクブレーキや、大きく取った最低地上高とともに、ハードなライディングにも高い対応力を発揮。バイクを積極的にコントロールしながらの楽しいライディングを堪能できる。



TT-R125LW
NEW TANK GRAPHIC



TT-R125LW ENGINE



TT-R125LW
REAR SUSPENSION



TT-R125LW
FRONT DISC BRAKE



TT-R90 ENGINE



TT-R90 REAR SUSPENSION

TT-R90 元々エンジンのエレメントリーマンマシン

※TT-R90は体重が40kg以下の方の使用を想定して開発されています。詳しくは販売店にお尋ね下さい。

扱いやすく基本はしっかり、リターン式3段変速のエンジン。さらさらな出力特性で扱いやすく、メンテナンスも容易な4ストローク89cm³エンジンを採用。最高出力4.1kW(5.6ps)のパワフルさで、キツめの熱いハードにはちり応える。キャブヒーターを装備し、冬場でも操れる始動性。さらにクラッチは操作不要の自動連心式で、リターン式3段変速をそのままに使いこなせる。

コンパクトでタイトウエイト、親しみやすいボディデザイン

YZイメーজの本格スタイルで、足つき性のよい1625mmの低シート高を実現。乾燥重量も、わずか60kgしかも、全長1525mmのコンパクト設計から、取り回しがしやすく、軽快なライディングをこなせる。フロントには高剛性デレックスコビックサスペンション、リアはモノクロスサスペンションを採用。さらにビルシュタインタイプクッションシートや、スクエアパイプとラウンドパイプを組み合わせたリアアームなど、全身に本格装備を身に付けている。



TT-R125LW
チェーバー・リアクッションシート付
(ブルー)

TT-R90
チェーバー・リアクッションシート付
(ブルー)

YZ250/125/85LW/85 Specifications

YZ250 ●メーカー希望小売価格 ¥599,000 / YZ125 ●メーカー希望小売価格 ¥499,000 / YZ85LW ●メーカー希望小売価格 ¥319,000 / YZ85 ●メーカー希望小売価格 ¥309,000

	YZ250	YZ125	YZ85LW	YZ85
仕様諸元				
車体打削型式	CG12C	CE09C	CB05C	CB04C
原動機打削型式	G106E	E112E	B111E	B111E
全長/全幅/全高	2,176mm/827mm/1,292mm	2,129mm/827mm/1,311mm	1,896mm/758mm/1,204mm	1,821mm/758mm/1,161mm
軸間距離	1,481mm	1,438mm	1,278mm	1,258mm
シート高/最低地上高	988mm/391mm	991mm/397mm	902mm/391mm	864mm/351mm
乾燥重量	97.5kg	87.5kg	69kg	66kg
エンジン種類	2サイクル・水冷・ピストンリードバルブ	2サイクル・水冷・クラクランリードバルブ	2サイクル・水冷・クラクランリードバルブ	2サイクル・水冷・クラクランリードバルブ
キャブレター型式	PWK38S×1	TMX38×1	PWK28×1	PWK28×1
エレメント種類	湿式ウレタンフォーム	湿式ウレタンフォーム	湿式ウレタンフォーム	湿式ウレタンフォーム
気筒数配列/総排気量	単気筒/249cm ³	単気筒/124cm ³	単気筒/84.7cm ³	単気筒/84.7cm ³
内径×行程	66.4mm×72mm	54.0mm×54.5mm	47.5mm×47.8mm	47.5mm×47.8mm
圧縮比	9.1~10.6:1	8.7~10.8:1	8.2:1	8.2:1
最高出力	39kW (53ps) / 8,000r/min	29kW (39ps) / 11,500r/min	21kW (29ps) / 12,000r/min	21kW (29ps) / 12,000r/min
最大トルク	49N・m (5.0kgf・m) / 7,500r/min	25N・m (2.6kgf・m) / 10,000r/min	17N・m (1.76kgf・m) / 10,500r/min	17N・m (1.76kgf・m) / 10,500r/min
点火方式	C.D.I.	C.D.I.	C.D.I.	C.D.I.
始動方式	キック式	キック式	キック式	キック式
燃料タンク容量	8.0ℓ	8.0ℓ	5.0ℓ	5.0ℓ
ラジエーター容量	1.2ℓ	0.95ℓ	0.5ℓ	0.5ℓ
潤滑方式	混合給油	混合給油	混合給油	混合給油
点火プラグ型式	BR8EG	BR9EG	BR10EG	BR10EG
1次減速機構/減速比	ギア/3.000 (63/21)	ギア/3.368 (64/19)	ギア/3.611 (65/18)	ギア/3.611 (65/18)
2次減速機構/減速比	チェーン/3.571 (50/14)	チェーン/3.769 (49/13)	チェーン/3.714 (52/14)	チェーン/3.357 (47/14)
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング
変速機形式	リターン式5段	リターン式5段	リターン式6段	リターン式6段
変速比	1.929/1.563/1.278/1.091/0.952	2.250/1.824/1.526/1.263/1.087	2.454/1.882/1.529/1.294/1.130/1.000	2.454/1.882/1.529/1.294/1.130/1.000
フレーム形式	鋼管セミダブルクレードル	鋼管セミダブルクレードル	鋼管セミダブルクレードル	鋼管セミダブルクレードル
キャスター/トトレール	27°06' / 117mm	25°36' / 106mm	27°00' / 106mm	26°18' / 88mm
タイヤサイズ 前・後	80/100-21 51M-110/90-19 62M	80/100-21 51M-100/90-19 57M	80/100-19 42M-90/100-16 52M	70/100-17 40M-90/100-14 49M
制動装置 前・後	油圧シングルディスク・油圧シングルディスク	油圧シングルディスク・油圧シングルディスク	油圧シングルディスク・油圧シングルディスク	油圧シングルディスク・油圧シングルディスク
懸架装置 前・後	テレスコピック・スイングアーム (リンク式モノクロス)	テレスコピック・スイングアーム (リンク式モノクロス)	テレスコピック・スイングアーム (リンク式モノクロス)	テレスコピック・スイングアーム (リンク式モノクロス)
ホイールトラベル 前・後	300mm・315mm	300mm・315mm	275mm・287mm	275mm・282mm
乗車定員	1名	1名	1名	1名

YZ426F/250F Specifications

YZ426F ●メーカー希望小売価格 ¥659,000

YZ426Fには一部のコース、レースの音量規制(エンジン口音量レギュレーション)対応用マフラー・サイドカバーを同梱。

YZ250F ●メーカー希望小売価格 ¥554,000

YZ250Fには一部のコース、レースの音量規制(エンジン口音量レギュレーション)対応用マフラー・サイドカバーを同梱。

	YZ426F	YZ250F
仕様諸元		
車体打削型式	CJ01C	CG10C
原動機打削型式	J308E	G321E
全長/全幅/全高	2,171mm/827mm/1,303mm	2,165mm/827mm/1,303mm
軸間距離	1,490mm	1,475mm
シート高/最低地上高	998mm/373mm	998mm/382mm
乾燥重量	105.0kg	96.5kg
エンジン種類	4サイクル・水冷・DOHC・5バルブ	4サイクル・水冷・DOHC・5バルブ
キャブレター型式	FCR39×1	FCR37×1
エレメント種類	湿式ウレタンフォーム	湿式ウレタンフォーム
気筒数配列/総排気量	単気筒/426cm ³	単気筒/249cm ³
内径×行程	95.0mm×60.1mm	77.0mm×53.6mm
圧縮比	12.5:1	12.5:1
最高出力	43kW (58ps) / 9,000r/min	31kW (42ps) / 10,500r/min
最大トルク	49N・m (5.0kgf・m) / 7,000r/min	28N・m (2.9kgf・m) / 8,500r/min
点火方式	C.D.I.	C.D.I.
始動方式	キック式	キック式
燃料タンク容量	8.0ℓ	8.0ℓ
ラジエーター容量	1.2ℓ	0.9ℓ
エンジンオイル容量	1.5ℓ	1.7ℓ
潤滑方式	ドライサンプ	ドライサンプ
点火プラグ型式	CR8E	CR8E
1次減速機構/減速比	ギア/2.952 (62/21)	ギア/3.353 (57/17)
2次減速機構/減速比	チェーン/3.500 (49/14)	チェーン/3.692 (48/13)
クラッチ形式	湿式多板	湿式多板
変速機形式	リターン式5段	リターン式5段
変速比	1.846/1.533/1.278/1.091/0.952	2.143/1.750/1.450/1.227/1.042
フレーム形式	鋼管セミダブルクレードル	鋼管セミダブルクレードル
キャスター/トトレール	27°48' / 123mm	27°06' / 117.4mm
タイヤサイズ 前・後	80/100-21 51M-110/90-19	80/100-21 51M-100/90-19 57M
制動装置 前・後	油圧式シングルディスク・油圧式シングルディスク	油圧式シングルディスク・油圧式シングルディスク
懸架装置 前・後	テレスコピック・スイングアーム (リンク式モノクロス)	テレスコピック・スイングアーム (リンク式モノクロス)
ホイールトラベル 前・後	300mm・315mm	300mm・315mm
乗車定員	1名	1名

■このYZ426F・YZ250Fは、各地競技会の競技規則・クラス区分・車両規定によっては参加できない場合があります。競技会に参加される場合は、競技主催者に YZ426F・YZ250F が参加できることを確認してからご購入、ご使用ください。

TT-R125LW/90 & PW80/50 Specifications

TT-R125LW ●メーカー希望小売価格 ¥269,000 / TT-R90 ●メーカー希望小売価格 ¥199,000 / PW80 ●メーカー希望小売価格 ¥159,000 / PW50 ●メーカー希望小売価格 ¥109,000

	TT-R125LW	TT-R90	PW80	PW50
仕様諸元				
車体打削型式	CE07Y	CB03W	4BC	3PT
原動機打削型式	E309E	B301E	4BC	3PT
全長/全幅/全高	1,885mm/795mm/1,085mm	1,525mm/605mm/865mm	1,540mm/640mm/880mm	1,245mm/575mm/715mm
軸間距離	1,270mm	1,040mm	1,055mm	855mm
シート高/最低地上高	805mm/295mm	625mm/172mm	635mm/185mm	485mm/105mm
乾燥重量/整備重量	78kg/84kg	60kg/64kg	57kg/61kg	37kg/39kg
最小回転半径	2.0m	1.3m	1.7m	1.3m
エンジン種類	4サイクル・空冷・SOHC・2バルブ	4サイクル・空冷・SOHC・2バルブ	2サイクル・空冷・クラクランリードバルブ	2サイクル・空冷・クラクランリードバルブ
キャブレター型式	VM20×1	VM16×1	VM15×1	VM12×1
エレメント種類	湿式ウレタンフォーム	湿式ウレタンフォーム	湿式ウレタンフォーム	湿式ウレタンフォーム
気筒数配列/総排気量	単気筒/124cm ³	単気筒/89cm ³	単気筒/79cm ³	単気筒/49cm ³
内径×行程	54.0mm×54.0mm	47.0mm×51.8mm	47.0mm×45.6mm	40.0mm×39.2mm
圧縮比	10.0:1	8.5:1	6.6:1	6.0:1
最高出力	7.2kW (9.8ps) / 8,000r/min	4.1kW (5.6ps) / 7,000r/min	3.5kW (4.8ps) / 5,500r/min	1.8kW (2.5ps) / 5,500r/min
最大トルク	9.9N・m (1.01kgf・m) / 6,500r/min	6.1N・m (0.62kgf・m) / 4,000r/min	6.3N・m (0.64kgf・m) / 5,000r/min	3.5N・m (0.36kgf・m) / 4,500r/min
点火方式	C.D.I.	C.D.I.	C.D.I.	C.D.I.
始動方式	キック式	キック式	キック式	キック式
燃料タンク容量	6.6ℓ	4.2ℓ	4.9ℓ	2.0ℓ
エンジンオイル容量	1.2ℓ	1.0ℓ	0.95ℓ	0.35ℓ
潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ	ウェットサンプ	分離給油	分離給油
点火プラグ型式	CR7HSA, U22FSR-U	CR6HSA, U20FSR-U	BPR6HS	BP4HS, W-14FPL
1次減速機構/減速比	ギア/3.579 (68/19)	ギア/3.722 (67/18)	ギア/3.143 (66/21)	ギア/1.909 (66/33)
2次減速機構/減速比	チェーン/4.154 (54/13)	チェーン/2.500 (35/14)	チェーン/2.133 (32/15)	シャフト/6.218 (19/15×54/11)
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング	湿式多板通心式	湿式多板通心式	湿式内括弧鎖式
変速機形式	リターン式5段	リターン式3段	リターン式3段	オートマチック
変速比	2.643/1.778/1.316/1.045/0.875	2.846/1.736/1.217	3.250/1.812/1.294	---
フレーム形式	鋼管ダイヤモンド	鋼管バックボーン	鋼管バックボーン	鋼管バックボーン
キャスター/トトレール	28°30' / 107mm	24°48' / 56mm	26°00' / 62mm	25°30' / 50mm
タイヤサイズ 前・後	70/100-19 42M-90/100-16 52M	2.50-14-4PR・3.00-12-4PR	2.50-14-4PR・3.00-12-4PR	2.50-10-4PR・2.50-10-4PR
制動装置 前・後	油圧シングルディスク・ドラム	ドラム・ドラム	ドラム・ドラム	ドラム・ドラム
懸架装置 前・後	テレスコピック・スイングアーム (リンク式モノクロス)	テレスコピック・スイングアーム (モノクロス)	テレスコピック・スイングアーム (モノクロス)	テレスコピック・ユニットスイングアーム
ホイールトラベル 前・後	180mm・168mm	110mm・95mm	110mm・95mm	60mm・50mm
乗車定員	1名	1名	1名	1名

●価格は参考価格です。●価格は消費税は含まれていません。●消費税は別途計算のうえ申し受けます。●詳しくは販売店にお問い合わせください。

●YZ250/125/85LW/85/426F/250F/TT-R125LW/90/PW80/50は運輸者の認定を受けていませんので、ナンバープレートを取得することはできません。●YZ250/125/85LW/85/426F/250F/TT-R125LW/90/PW80/50は道路を走行します。道路交通法及び道路運送車両法の違反となります。●私道、神社の境内、公園、海辺、農道、林道など、いわゆる道路の形態を要しないところでも人や車が自由に出入りできる場所は、道路となります。走行場所は十分注意してください。●燃料はハイオクタンガソリンを使用して下さい。●本仕様は予告なく変更することがあります。●仕様変更などにより、写真や内容が一部実車と異なる場合があります。●デジカラーは印刷のため、実車と異なって見える場合があります。●カタログ中の写真はイメージ写真のため、実際の車体色と異なって見える場合があります。●このカタログ中の写真は、プロフェッショナルライダーのテスト走行を撮影したものです。無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。●ご使用前には取扱説明書をよくお読みください。●TT-R90、PW80は重量が40kg以下 (PW50は25kg以下) の方を対象にしていますので、体重が40kg (PW50は25kg) を超える方のご使用はできません。

4stroke Fun Series

PW80/50

元気キッズのオフ入門にシンプル操作で走る楽しさに集中できるミニモトクロスラー。

PW80

3速ミッションで幅広いライディングに対応!

※PW80は体重が40kg以下の方の使用を想定して開発されています。詳しくは販売店にお尋ね下さい。

空冷2ストローク79cm³エンジン

最高出力3.5kW(4.8ps)の空冷2ストローク79cm³・リードバルブエンジンを搭載。クラッチ操作の不要な3速ミッション&自動遠心クラッチを装備し、軽快なオフロードライディングを実現。

フロントサスペンション

優れた緩衝性を発揮する、テレスコピックタイプのフロントサスペンションを装着。さまざまな路面やギャップなどに対して、安定感のあるハンドリングを実現。

モノクロスサスペンション

リアには、モノクロスサスペンションを装備。ガス封入オイルダンパー&コイルスプリングの本格クッションユニットを採用している。

PW50 2002ニューカラー採用

シンプルなおートマチック変速でオフの楽しさを満喫!

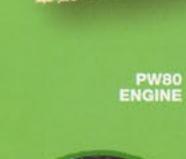
※PW50は体重が25kg以下の方の使用を想定して開発されています。詳しくは販売店にお尋ね下さい。

オートマチックエンジン

軽量小型の空冷2ストローク49cm³・リードバルブエンジンを装備。自動遠心クラッチを装備し、変速操作も不要なおートマチックだから、走りそのものにとっかりと集中できる。

フロント&リアサスペンション

フロントサスペンションはテレスコピックタイプ、リアサスペンションはコンベンションタイプ。前後ともにオイルダンパーを装備している。



PW80 ENGINE



PW80 REAR SUSPENSION



PW50 ENGINE



PW50 REAR SUSPENSION



PW50
ディープパーブリッシュ
ブルーソリッドE(ブルー)



PW80
ディープパーブリッシュ
ブルーソリッドE(ブルー)

ACCESSORIES



VFX-R TEAM YAMAHA

- メーカー希望小売価格 ¥49,000
- スネル規格 ●JIS規格 (MFJ公認)
- カラー:ブルー/ホワイト ●サイズ:S、M、L、XL



レーシングスタンドPRO

- メーカー希望小売価格 ¥12,000
- サイズ:ダウン時270~330mm
- アップ時350~410mm



ヤマハ2サイクルオイル ヤマハループ2-R

- 10缶 メーカー希望小売価格 ¥4,000
- YZシリーズ推奨純正2サイクルレーシングオイル
- (100%化学合成オイル・2サイクル混合専用)



ヤマハ4サイクルオイル エフェロスJ (半合成油) SJクラス

- 10缶 メーカー希望小売価格 ¥1,930
- SAE:10W-40 ●JASO:MA
- 幅広いマルチグレード



ME-Rマッドブルーフ

- 500ml
- メーカー希望小売価格 ¥1,600
- 泥付着抑制スプレー

●アクセサリに関するお問い合わせは、下記へ

株式会社 **ワイズギア** TEL 053-443-2180

〒432-8058 静岡県浜松市新橋町1103

●価格は参考価格です。●価格に消費税、及び工賃は含まれていません。●仕様、価格は予告なく変更する場合があります。●詳しくは、販売店にお問い合わせください。

車両本体に関するお問い合わせは、お近くのヤマハ販売店またはお客様相談室へ。

ヤマハ発動機株式会社
お客様相談室

〒438-8501 静岡県磐田市新貝2500

☎0120-090-819

オープン時間 月曜～金曜(除く祝祭日)
9:00～12:00 13:00～17:00
携帯電話等、フリーダイヤルがご利用できない場合は
0538-32-1166をご利用ください。

インターネットホームページ

www.yamaha-motor.co.jp/mc/compe/

ヤマハオーナーのための新しいクラブ

Club YAMAHA MOTORCYCLE

ヤマハオーナーの「安心」をヤマハが応援します。
■基本年会費4800円(税込)の「ロードサービス」
■万が一に備えた「オプション盗難保険システム」
■オプションでクレジット機能付カードが選べます。
■年会費2000円 ※国内向け100cc以上のヤマハバイクのクレジット申し込み者は、年会費の年会費無料
※クレジット機能付カードは別途カード年会費が必要となります。

入会に関するお問い合わせは
0120-319-819(月～金曜 9:00～17:00※祝日)

2001年6月現在 ●このカタログは再生紙を使用しています。 ●この印刷物を無断転載・無断使用することはお断りいたします。



ヤマハ発動機株式会社

〒438-8501 静岡県磐田市新貝2500

0106-10D.①②

Q1K-TPC-019210