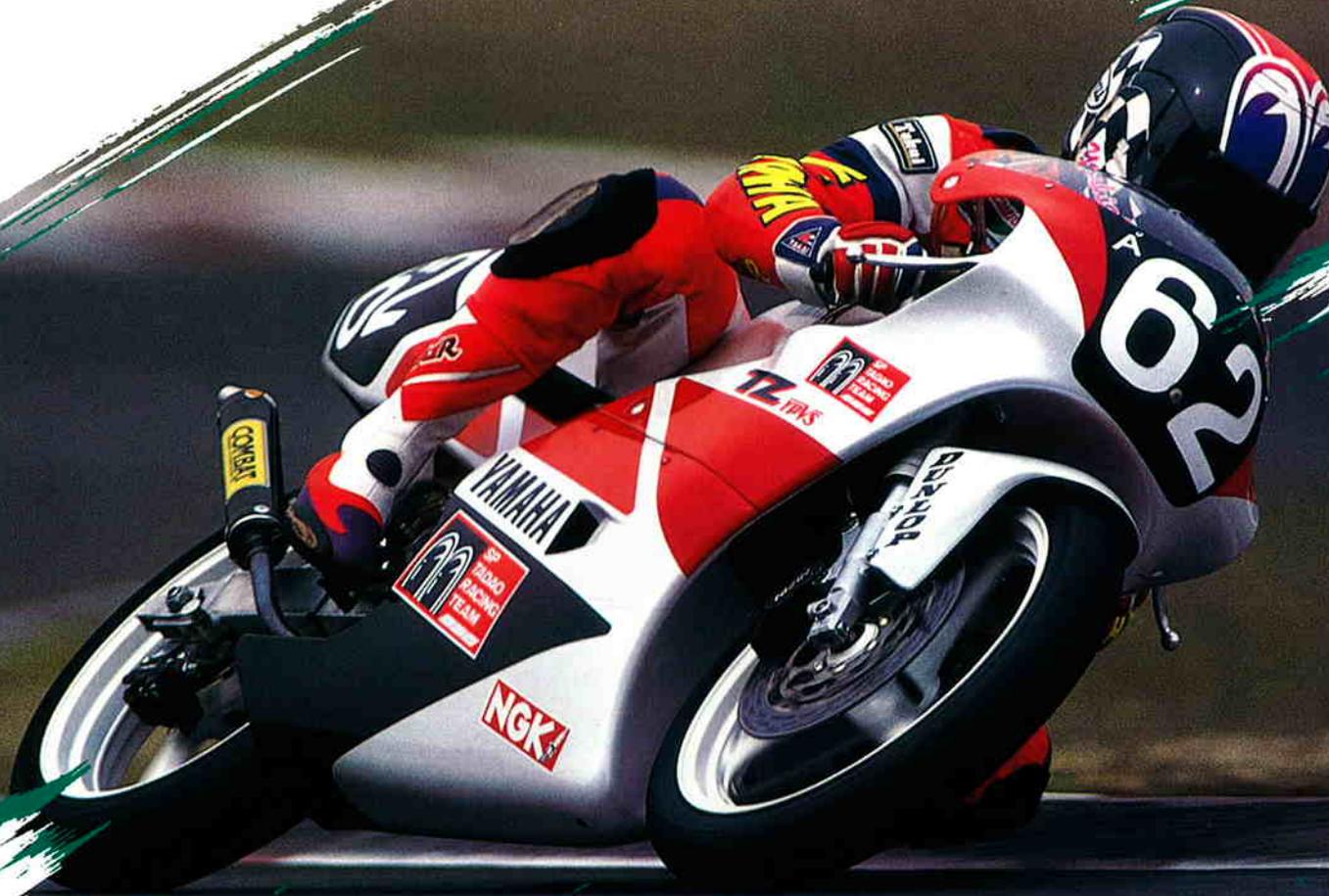


TZ125

YAMAHA ROADRACER

YAMAHA



待望のスーパー性能TZ125発進! 125クラスの新たなレース史が いま始まろうとしている



※実際の車両にはカラーリングは施されていません

吸気通路のストレート化を実現した 3軸V型配列の新設計エンジン

あらゆる効率とバランスを追求した、水冷2サイクル・クランクケースリードバルブ吸気の単気筒エンジンを、TZ125のために専用に開発。まず注目すべきは、クランク軸・メイン軸・ドライブ軸の3軸をV字型に配列した革新的なエンジン設計だろう。これによって、吸気通路をストレート化し、優れた吸気効率を実現することができた。その結果、56.0×50.7mmのポアストロークから、最高出力42ps以上/12,000rpm、最大トルク2.5kg以上-m/11,750rpm（アブガス使用時）というハイパワーを発揮する。

さらに1軸バルンサーの採用も特徴のひとつで、この装備によって不快な振動を大幅に低減。ライダーの疲労を軽減し、ライディングに集中できるだけでなく、リジッドマウントでのエンジン搭載が可能となるため、ボディ剛性の向上にも大きく寄与し、250ccクラスロードレーサーにも匹敵する高い剛性を得な

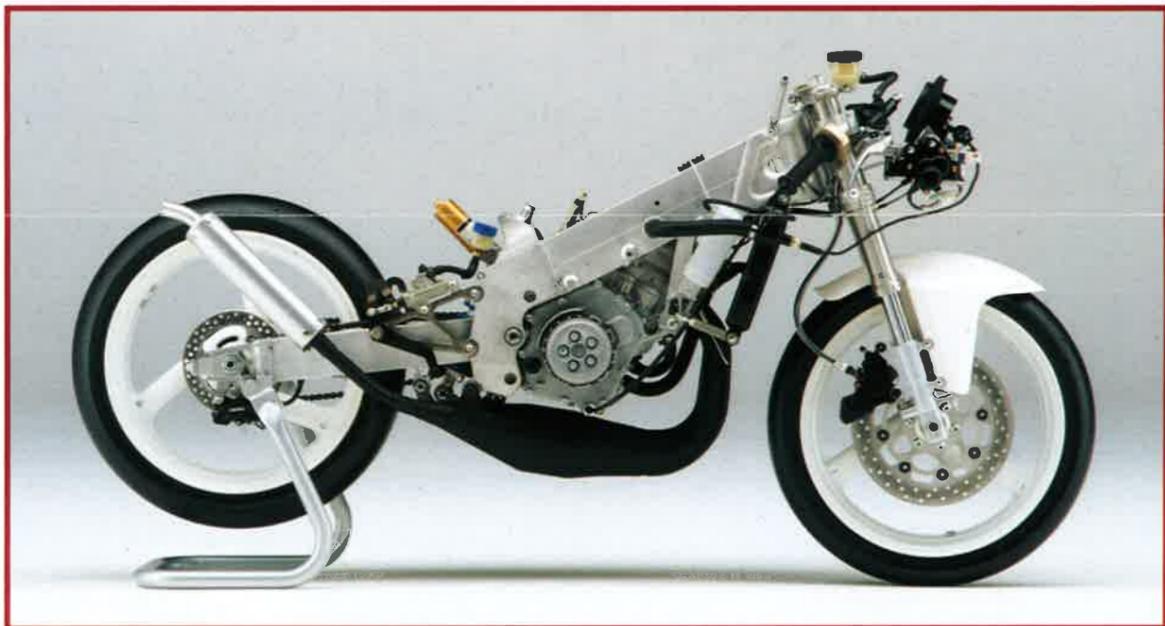


水冷単気筒のクランクケースリードバルブエンジンは、吸気通路をストレートにした高効率設計

が、車体トータルでの軽量設計にも貢献することとなった。サーボモーターの駆動によって、排気バルブを回転数に応じてコントロールをするYPVSも標準で装備。バルブ形状をフラットバルブタイプとし、広いパワーバンドを確保したうえで出力の向上を図っている。トップライダーはもちろん、エントリーユーザーなどにも扱いやすい特性に仕上がっている。

ベストセッティングが容易になった カセット式トランスミッション

マシンのポテンシャルを最大限に生かすためには、各サーキットに応じたギヤレシオの



セッティングが不可欠だ。エンジンパワーを有効に引き出すための必須条件でもある。そこでTZ125では、左右割リクランクケースとしては初めてのカセット式6速トランスミッションを採用。ミッションの組み換えが短かいインターバルで、しかも容易な作業で行なえるようになった。さらに付属の同梱パーツには、このメリットを活かすことのできる多数のギヤが、ドライブ/ドリブンスプロ



中速から高速域までワイドにカバーする専用チェーン

ケットとともに標準で付いている。そしてクラッチには、もちろん乾式クラッチを標準で装備。過酷な条件下でも安定した性能がキープできる設計だ。

TZ250が築いてきたさまざまなレーシングテクノロジーが、このマシンにもあますことなく受け継がれている。

デジタル進角式CDIと パワージェット付きキャブレター

エンジンが安定した性能を発揮するためには、点火系ユニットの役割も大きい。そこでTZ250にも採用している、実績あるデジタル進角式CDIを取り入れた。これは加速補正機能付きで、エンジン回転数から点火タイミングを決めるだけでなく、同時にYPVS開度やTM38キャブレターに付けられているパワージェットまでをコントロールするもの。優れた加速性能、高速性能を発揮するためのシステムだ。

強力でコントロール性の高さを追求した 対向ピストンのブレーキシシステム

タイムアップを狙うためにはパワーだけでなく、強力でかつコントロール性に優れたブレーキシシステムが必要だ。そこでフロントには対向ピストンの4ポットキャリバーと282mm径のフローティングディスクの組み合わせをシングルで、リアにはTZ250と共通の、対向2ポットキャリバーに185mm径ディスクを組

み合わせて装着。エンジンや車体に合った、ハイレベルなブレーキ性能をものにしている。機能の高さだけでなく、長年のレース経験によって培われた信頼性も自慢だ。

クラス最大幅のホイールが コーナリング性能に貢献

ハイパワーエンジンと、それを支える高剛性のフレーム&サスペンションも、路面を捉えることができなければ意味がない。3本スポークのアルミホイールは、フロント2.50インチ、リア3.50インチというクラス最大の幅を持ち（タイヤサイズ=F・2.65/3.25-17：R・115/65R-17）、軽量化をも追求した設計は、バネ下重量を最小限に抑えることができた。

そのフィーリングはワイドタイヤとのマッチングによって、マシン性能を最大限に引き出し、卓越したコーナリング性能を発揮する。

剛性バランスに優れた 新開発AIデルタボックスフレーム

メインフレームには日の字断面の押し出し材、ヘッドパイプ部にはプレス材、そしてピボット部にはキャスト材を使用した、アルミ製デルタボックスフレームを新開発。素材を部位

ごとに使い分けることによって、絶妙な剛性バランスを実現している。高速での操縦安定性、旋回時の安定性ともに高次元で達成することができた。

なおリアフレームは、ボルトオンによる別体式とし、リアサスペンションなどのメンテナンス性を向上。同時にクラッシュコストの低減ともなり、シリーズ戦を闘い抜くために有効な配慮となっている。

倒立フロントフォークと

リンク式リアサスペンション

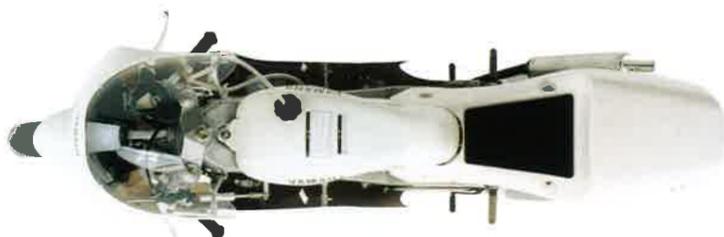
フロントフォークには、インナーチューブ径36mmのアップサイドダウンタイプを採用。フレームとバランスのとれた高い剛性を持ちながら作動性も良好で、ワークスマシン譲りのシャープでしかも挙動の安定したハンドリングを引き出している。もちろんイニシャル荷重、および伸・圧減衰力調整機能を設けており、コース状況に合わせた幅広いセッティングが可能だ。

リアにはマスの集中化に有利で、トラクション性能の高いリンク式サスペンションを装備。ショックアブソーバーはシリンダーと一体になったビギーバック型のリザーバタンクを設け、安定した性能を発揮しながら軽量化にも寄与している。アクティブな走りをしっかりと支えてくれる足廻りだ。

良好な作動性と剛性の高さを両立させた、アップサイドダウンタイプのフロントフォーク



リンク式リアサスペンションは、ビギーバック型の一体式リザーバーを採用



世界グランプリのレースシーンを振り返るまでもなく、このクラスはいつも激戦を繰り返してきた。わずかなアドバンテージを得るためにライダーはしのぎを削り、マシン性能にベストを求めてきた。そしてヤマハは10年振りに全日本ロードレース125ccクラスにTZ125を投入した。あくまでもウイナーとなることを目指して、持てるノウハウを存分に生かしてつくられた新世代マシン、それがTZ125だ。誰よりも速くゴールを駆け抜けるために！ 栄光のシャンパンを手にするために！！



※実際の車両にはカラーリングは施されていません



ヤマハロードレーサー

TZ125

- メーカー希望小売価格：¥998,000(消費税含まず)
- カラーリング：ホワイト



■豊富な付属パーツ類

TZ125には、スペアパーツ、セッティングパーツなどレース活動に不可欠なパーツ類が多数同梱されています。少ない経費負担で、つねにベストセッティングをキープし、全エネルギーを走りに集中するために…信頼の「TZ」ならではの心づよい装備です。

＜**スペアパーツ**＞エンジン関係/ボディシリンダーAssy・クランクAssy・ピストン・ピストンリング・ベアリング・クラッチプレート・リードバルブ・メインアックスル・ギヤ類・Oリング類・シリンダーガスケット類・オイルシール類ほか。ボディ関係/ディスクパッド(F.R)・ワッシャー類ほか。

＜**セッティングパーツ**＞エンジン関係/ドライブプロケット(2種類)・メインジェット(19種類)・メインノズル(2種類)・パイロットジェット(2種類)・ニードル(1種類)・パワージェット(2種類)。ボディ関係/ホイールスプロケット(5種類)〈その他〉リアスタンド。

■'94TZ125仕様諸元	
全長/全幅/全高	1800mm/510mm/1010mm
シート高/最低地上高	710mm/110mm
軸間距離	1220mm
半乾燥重量	72kg
エンジン種類	2サイクル・水冷・クランク室リードバルブ
気筒数配列/総排気量	単気筒/124cc
内径×行程	56.0mm×50.7mm
圧縮比	8.3:1(出荷時)
最高出力	42ps/12,000rpm(アブガス使用時)
最大トルク	2.5kg-m/11,750rpm(アブガス使用時)
始動方式	押し掛け
潤滑方式	混合潤滑
ラジエーター容量	0.63ℓ
ミッションオイル容量	0.33ℓ
燃料タンク容量	13ℓ
キャブレター形式	TM38×1
点火方式	C.D.I.
点火プラグ形式	R6385-105
1次減速機構	ギヤ
1次減速比	60/21・2.857
2次減速機構	チェーン
2次減速比	36/17・2.118
クラッチ形式	乾式多板
変速機形式	常時噛合式前進6段
操作方式	左足動リターン式
変速比	1速:30/15・2,000 2速:27/17・1,588 3速:26/19・1,368 4速:27/22・1,227 5速:26/23・1,130 6速:29/27・1,074
フレーム形式	アルミ・デルタボックスフレーム
キャスト	22'20
トレール	81mm
タイヤサイズ	(前)2.65/3.25-17 (後)115/65-R17
ブレーキ形式	(前)油圧式シングルディスク (後)油圧式シングルディスク
ブレーキディスク径	(前)282mm (後)185mm
懸架装置	(前)テレスコピック (後)モノクロスベンション
緩衝装置	(前)エア、オイルダンパー・コイルスプリング (後)ガス、オイルダンパー・コイルスプリング
ホイールトラベル	(前)104mm (後)116mm

- 燃料はレース用ガソリンまたは市販の航空機用ガソリンを使用してください。●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)をご使用ください。●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、写真と内容が一部事実と異なる場合があります。●ボディカラーは印刷のため、実物と異なって見える場合があります。

【お客様相談室】このカタログに関するお問い合わせは、お近くのヤマハ販売店または右記のお客様相談室へ。☎0120-090-819 ●フリーダイヤルにて通話できない場合は、☎0538-32-1166

'93年8月現在

このカタログは再生紙を使用しています。

HAVE A NICE RIDE! ナイスライディングをよろしく。

★TZ125は運輸省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。★TZ125は道路を走行できません。道路を走行しますと、道路交通法及び道路運送車両法の違反となります。★私道、社寺の境内、公園、海辺、堤防上、農道、林道など、いわゆる道路の形態を整えていないところでも人や車が自由に入出入りできるところは、道路とみなされます。走行場所には十分注意してください。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新井5200
9308-GA-019302