

後方排気の新設計エンジンを採用
総合的に戦闘力を高めた
'88 ヤマハロードレーサー『TZ250』
発売について

昭和62年10月

当社では、戦闘力の大幅な向上を目ざして、後方ストレート排気の新設計パラレル・ツインエンジンの採用を中心にモデルチェンジを実施した'88ヤマハロードレーサー『TZ250』を昭和63年1月中旬より発売いたします。

'88モデルにつきましては、ニューエンジンの採用による動力性能の向上、前後偏平ラジアルタイヤの装備等による操安性の向上、カセット式トランスミッションの採用による整備性の向上などを実現することで、さらに強力で安定した性能を発揮できるものとなりました。

記

名 称 : ヤマハロードレーサー「TZ250」

発 売 日 : 昭和63年1月中旬

標準現金価格 :

カラーリング : ホワイト

販 売 計 画 : 500台(年間、国内)

※価格は決まり次第、ご報告いたします。

主な変更点

■パワーユニット関係

1. 後方ストレート排気の新設計パラレル・ツイン（並列2気筒）

エンジンは性能向上を主眼として全面的な新設計を施し、後方ストレート排気の水冷2サイクル・パラレル・ツインとしました。

この設計の狙いは、排気系をストレートとすることで排気効率のアップを図ることにあり、インテーク／エキゾーストそれぞれをストレートに結ぶことで、吸気効率を向上させ、パワーバンドが広く、レスポンスにすぐれた出力特性を生み出すものとしています。

2. 新気充填効率を高める前方吸気

後方排気の採用にともない、吸気がエンジン前方に位置するので、キャブレターはフェアリング内に収納しました。またフェアリングダクト形状の見直しにより、走行風や雨などの影響を避け、常に安定した冷気をそのまま吸入できるものとなりました。

また吸気リードバルブをさらに抵抗の少ない新設計の形状にしたほか、前方吸気としたことにより、新気の流れがクランク回転方向となり、吸気の促進効果を向上、シリンダーへの充填効率を高めています。

3. 高出力化に対応した3層大型ラジエターで冷却効率をアップ

出力性能の向上にともなって、ラジエターは新たに大型3層式とすると共に、ウォーターポンプ能力も15%のアップを図り、十分な冷却が果たせるものとなりました。また後方ストレート排気の採用によってシリン

ダー後方まわりへの通風路をむらなく拡大でき、冷却風の流れを大きく向上させ、高出力化に対応した冷却特性を与えることができました。

4. クランク室の冷却効果を向上

冷却水通路をクランク室の排気側部に設け、そこから冷却水をシリンダーに導くことにより、クランク室の温度を'87TZ250に比べて10℃低下させるなど、冷却効果を高め、充填効率の向上を図りました。

また、この変更により、シリンダー回りのウォーターホースがシリンダーヘッドの出口側左右それぞれ1ヵ所に整理され、ピストン交換等の整備性を高めています。

5. 車載状態でクランク、ミッションの脱着がOK

パラレル・ツインは総排気量249cc、ボア・ストローク56.0×50.7mmと変わりませんが、シリンダーは後方ストレート排気の設計を最大限に生かすため63°前傾としました。

パラレル・ツインの採用は永年の実績による高度の信頼性に加え、すぐれた始動性など性能面、さらには整備性を考慮しての設計で、この'88TZ250では、パワーユニットを車体に搭載したままクランクシャフト交換ができるクランクケース構造としたほか、トランスミッションもカセットタイプとしてギヤ・ユニットを引き出せる新方式とするなど整備性を大きく高めました。

なお、シリンダーヘッド、シリンダーはともに左右別体式としているほか、キャブレターもエンジン前面の配置となってセッティング作業がよりスピーディーに行えるものとなっています。

6. シフト・フィーリングの向上

ギヤ・シフトのリンク機構を改善、ムーブメントのコンパクト化を図り、より素早く、より確実なギヤ・シフトを確保すると共に、シフト・フィーリングを向上させました。

■車体関係

1. 偏平ラジアル・タイヤを標準装備

タイヤは新開発の偏平ラジアル・タイヤを標準装備、ロードグリップ、コーナリング特性の向上を図りました。

2. 前後 17 インチのワイド・リム

偏平ラジアル・タイヤの採用と合わせて、リム・サイズもフロント 3.50・リヤ 4.50 にサイズアップ、また前後とも 17 インチ・ホイールとして操縦性、走行安定性など、トータルでのドライバビリティを高めました。

3. スピーディに行なえる車高調整機構

リンク式モノクロスサスペンションの車高調整機構をアジャストボルト位置で調整量を読みとれる方式としました。またこの車高調整は車体上部からすべての作業が行なえる設計として整備性を高めています。

4. フロントに 4 ポットキャリパー装備のダブルディスクブレーキ

動力性能の向上にともなって、フロントブレーキに 4 ポットキャリパー

装備のフローティングマウントの油圧式ダブルディスクブレーキを採用し、ストッピングパワーを高めました。

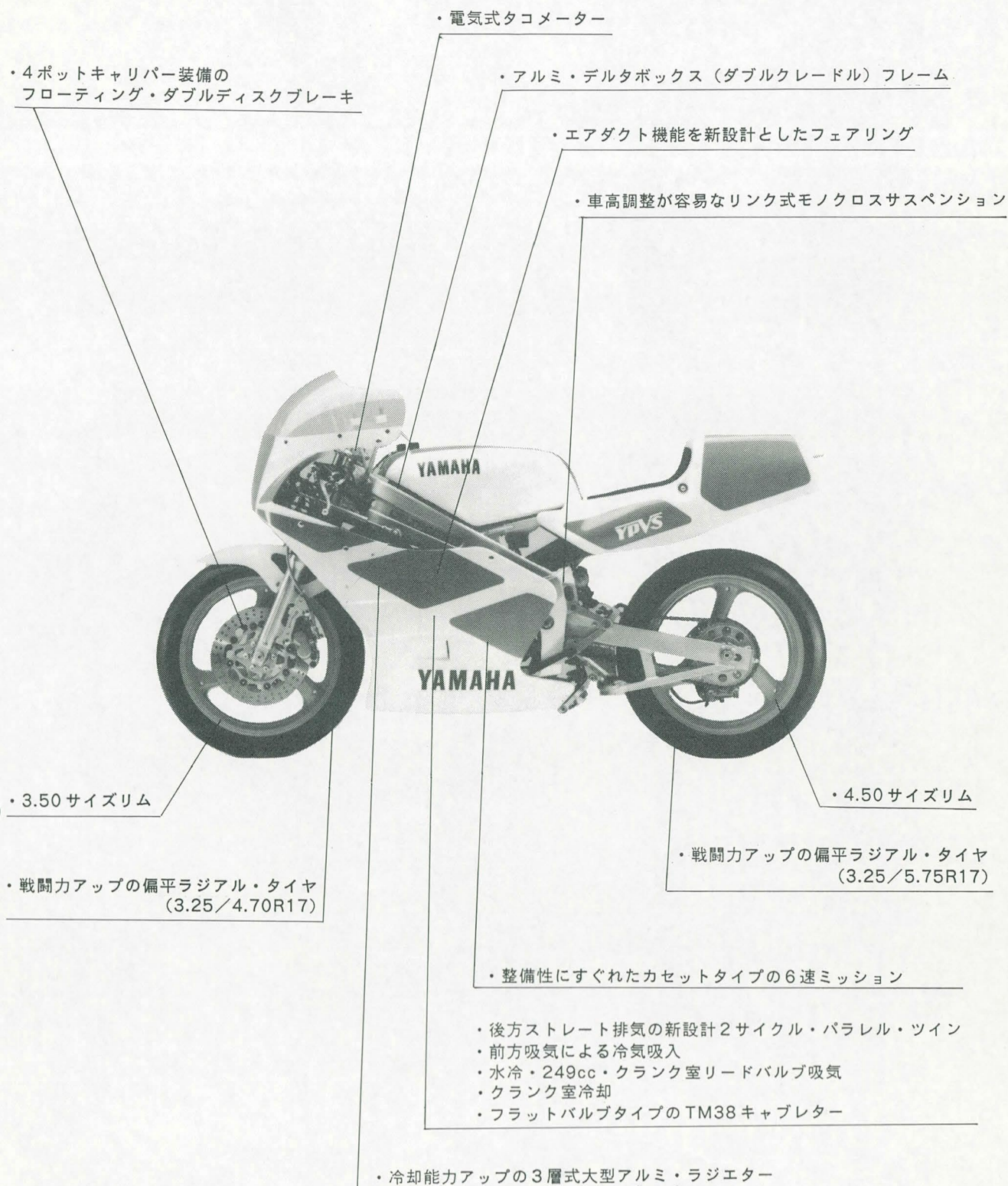
5. ダクト機能を見直したフェアリング

大型ラジエターの装備、エンジン前面キャブレターの配置にともないフェアリングのダクト形状を見直し、ラジエターからの温風を遮断するキャブレターカバー、さらにはチャンバー機能をもたせた吸気ダクトの採用と合わせてエンジン性能の向上に寄与する設計としました。フェアリングの全面変更及びシートカウル部の形状も変更してエアロダイナミクス効果を高めています。

6. ライディング・ポジションの改善

マン・マシンの一体感をさらに向上させ、よりよい乗車フィーリングとするため、燃料タンクはニーグリップ部の絞りを深くとったバルジ成形とし、これに合わせてシート形状を変更、よりすぐれたライディング・ポジションが得られるようにしました。

'88「TZ250」フィーチャーマップ



'88「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	1 9 3 5	m m	動 力 伝 達 装 置	同 上 減 速 比		35/34×49/19	2.655		
	全	幅	6 1 5	m m		2 次 減 速 機 構		チェ ー ン			
	全	高	1 1 2 0	m m		同 上 減 速 比		38/17	2.235		
	シ	ー	ト	高		ク ラ ッ チ 形 式		乾 式 多 板			
	軸	間 距 離		1 3 3 5		m m	変 速 機	形 式	常 時 嚙 合 式 前 進 6 段		
	最	低 地 上 高		1 1 5		m m		操 作 方 法	左 足 動 リ タ ー ン 式		
	乾	燥 重 量		102 (フェアリング付) kg		変 速 比 1 速		28/14	2.000		
原 動 機	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		
	気 筒 数 配 列		並 列 2 気 筒			" 3 速		26/21	1.238		
	総 排 気 量		2 4 9 c c			" 4 速		27/25	1.080		
	内 径 × 行 程		56.0mm×50.7mm			" 5 速	26/27	0.963			
	圧 縮 比		7.3 : 1			" 6 速	20/22	0.909			
	最 高 出 力		74ps以上/11750rpm			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		4.6kg-m以上/11500rpm			走 行 装 置	キ ャ ス タ ー		23° 30'		
始 動 方 式		押 し が け			ト レ ー ル		8 3 m m				
潤 滑 方 式		混 合 潤 滑			タイヤサイズ		前	3.25/4.70 R17			
ラ ジ エ タ ー 容 量		0.95 l					後	3.25/5.75 R17			
燃 料 装 置	燃 料 タ ン ク 容 量		2 4 l			制 動 装 置	形 式	前	油 圧 式 ダ ブ ル デ ィ ス ク		
	キャブレター型式		T M 3 8 × 2				後	油 圧 式 シ ン グ ル デ ィ ス ク			
電 気 装 置	点 火 方 式		C . D . I .			懸 架 装 置	ブ レ ー キ 胴 径 又 は デ ィ ス ク 有 効 径	前	2 4 8 m m		
	点 火 プ ラ グ 型 式		R5184-10 (NGK)					後	1 7 8 m m		
※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	懸 架 方 式	前	テ レ ス コ ピ ッ ク			
							後	ス イ ン グ ア ー ム			
					緩 衝 方 式	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				
ホ イ ー ル ト ラ ベ ル	前	1 2 0 m m									
	後	1 3 0 m m									
					装 メ ー 着 タ	回 転 計 、 水 温 計					