

YAMAHA

フルサイズボディのスーパーフィフティ

ヤマハスポーツ『TZR50』

新発売について

1990年1月

ヤマハ発動機株式会社

当社では、水冷・2サイクル・ピストンリードバルブエンジンを搭載するヤマハスポーツ『TZR50』を'90年2月14日より新発売いたします。

『TZR50』は、“誇れるゼロハン！フルサイズのスーパーフィフティ”をキーワードに、50cc初のコンペティションモデル『TZ50』と同時開発にあたったモデルです。搭載するエンジンは、全回転域にわたる加速性能を重視して開発にあたったもので、小気味良い加速感、快適なピックアップが特徴です。また、車体関係では50ccフルサイズ初のフルフェアリングの装着、YZRゆずりのスタイルが特徴となっています。

記

名 称 : ヤマハスポーツ『TZR50』

発 売 日 : 1990年2月14日

メーカー希望小売価格 : 円

(北海道、沖縄及び一部離島を除く)

※価格には、保険料、税金(含む消費税)、登録に伴う諸費用は含まれません。

カラーリング : ホワイト/ファインレッド、ヤマハブラック

販 売 計 画 : 20,000台(年間、国内)

開 発 の 狙 い

国内の50ccスポーツバイク市場は、ここ数年安定した需要で推移しています。この中でヤマハでは'86年、「YSR50」を市場導入し、12インチサイズによるミニスポーツモデルを提唱、50ccスポーツ市場に新風を巻き起こしてきました。

「YSR50」は、手軽にスポーティな雰囲気を楽しめ、容易にミニバイクレースに参加できることから新たな需要を開拓。'86年以降、ミニサイズ50ccモデルは、徐々にシェアを拡大して参りました。

今日では、この12インチのミニスポーツモデルが市場の3分の1、一方フルサイズモデルが市場の3分の1を占め、この両カテゴリーのいわゆる二極分化傾向が特徴となっています。

フルサイズにこうした根強い人気が集まっているのは、車格が大きくポジションがゆったりしていること、ツーリングから通勤・通学など実用的な使い勝手が良好なこと等が理由であると考えられています。

さて、こうした背景の中で、上記のフルサイズモデルならではのメリットを最大限に生かしながらも、今日のレーシートレンドにマッチした本格的50ccフルサイズモデルを提唱し、軽二輪及び自動二輪のスポーツバイクへの入門カテゴリーとしての誇れる50ccスポーツモデルを確立しようと開発にあたったのが『TZR50』です。

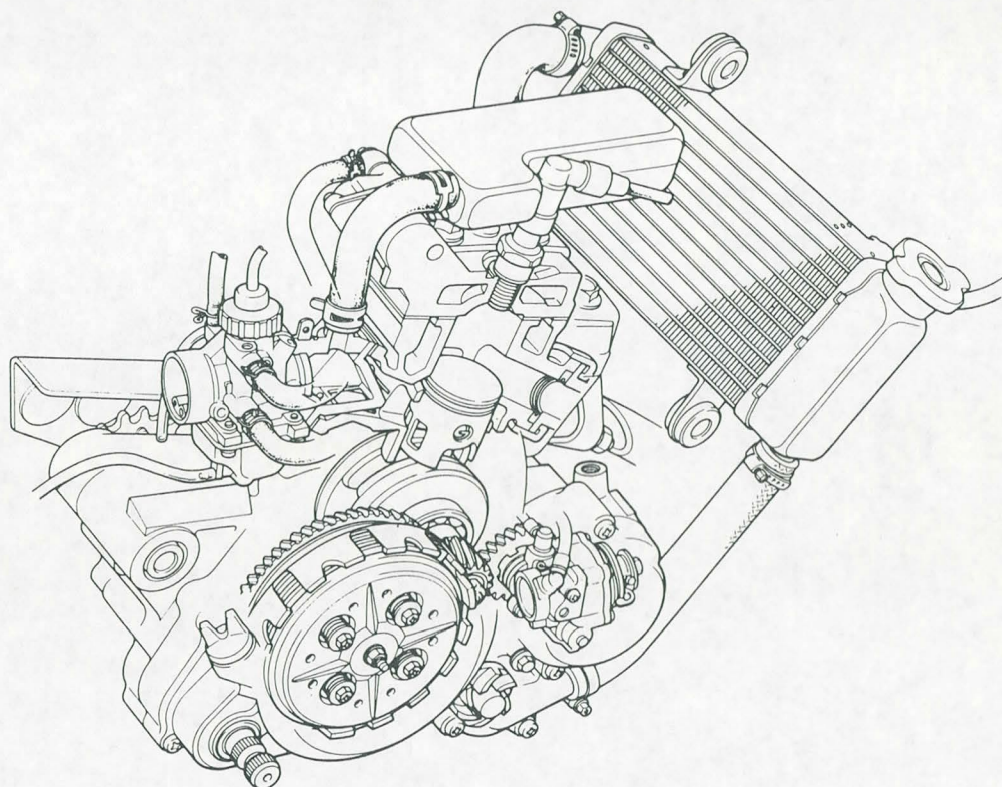
開発にあたっては、コンペティション専用モデル『TZ50』との同時開発を実施。本格レースの醍醐味を手軽に楽しめる『TZ50』と、快適な走りとレーシースタイルをマッチングさせた『TZR50』を提唱することにより、ユーザーのニーズにキメ細かな対応をとっています。

主 な 特 徴

■ パワーユニット関係

1. 加速性能重視の水冷・2サイクルエンジン

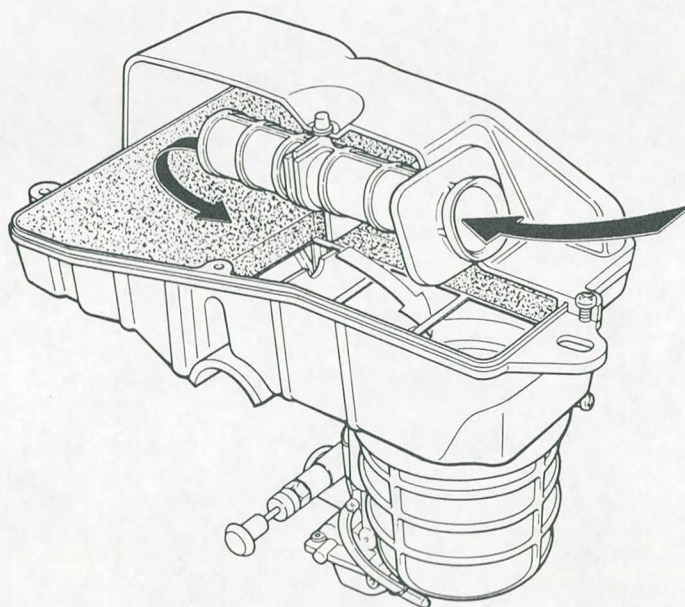
エンジンは、低速から高速まで全回転域にわたる加速性能を重視して開発にあたった水冷・2サイクル・ピストンリードバルブ・単気筒50ccです。最大出力は7.2ps/9,000rpm、最大トルクは、0.65kg-m/7,500rpmを発揮するものとしています。



2. 3.5 ℓ 大容量エアクリナー、新作シリンダー、樹脂製大型リードバルブの採用

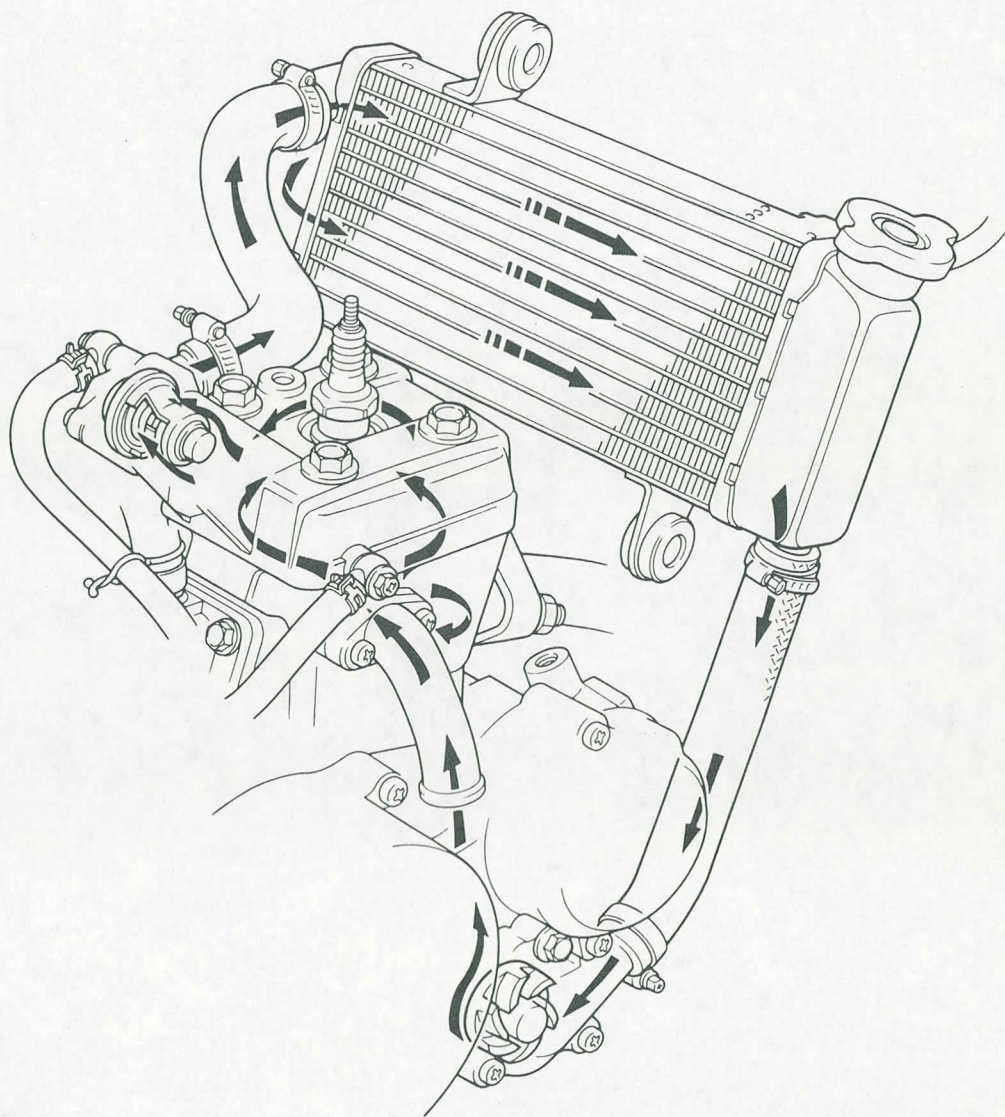
このハイパワーは、各ポートを大型化した新作シリンダー、吸気効率を高めると共に吸気騒音の低減を図る 3.5 ℓ 大容量エアクリナー、樹脂製大型リードバルブ、エキパイ・マフラー部一体構造の新設計マフラーの採用など、これらのトータルなマッチングで可能となったものです。

さらにフライホイールのローター径はφ100mmの小径タイプを採用、クランク慣性マスを少なく設定し、エンジンフィーリングの向上を達成しています。



3. 大型ラジエターの採用

新作シリンダーは、排気ポート下部にも冷却水をまわす構造としたほか、コア幅220×108mmで放熱量5900kcal/hの大型ラジエターを採用し、パワーを安定して発揮できるものとしています。



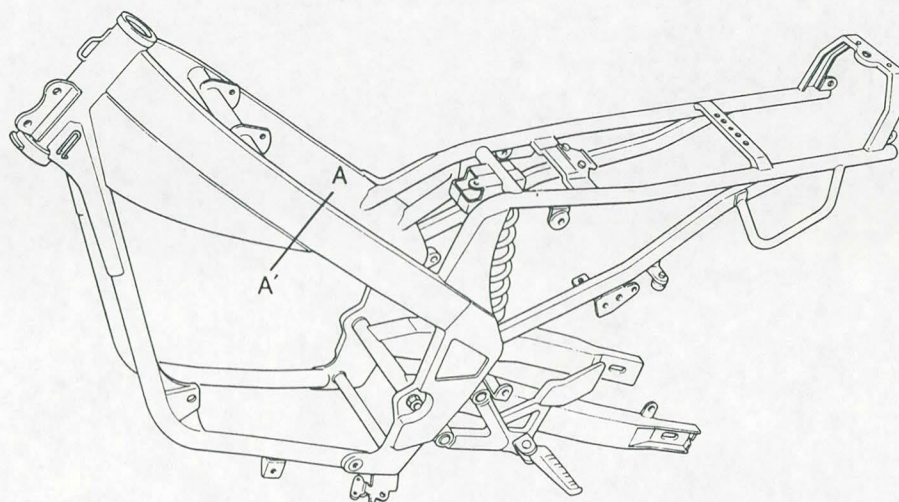
4. 50cc モデル初、マイコン制御のデジタル進角点火方式の採用

このハイパワーエンジンのもうひとつの重要フィーチャーとなっているのが、50cc モデルでは初のマイクロコンピューター制御のデジタル進角点火方式の採用です。低回転域から高回転域まで、各エンジン回転数に対して最適な点火タイミングが得られます。

■車体関係

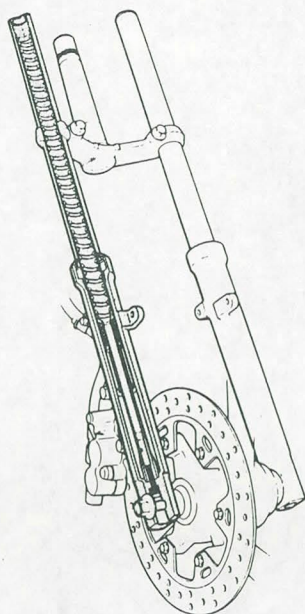
1. 操縦性と安定性との絶妙なバランスを得た新設計フレーム

フレームは、角型高張力鋼管を使用した高剛性のダブルクレードルフレームを採用しています。フルサイズ設計により走行時の剛性感を高めるとともに、クイックなハンドリングと安定性との良好なバランスを得ている点が特徴です。



2. 大径インナーチューブ採用のフロントフォーク

フロントフォークは、 $\phi 30\text{mm}$ インナーチューブを採用、高剛性を確保するとともにアルミ製アウターチューブの採用でバネ下重量低減を図り、優れたサスペンション性能を得ています。リヤには定評のモノクロスサスペンションを採用しました。



3. ワンクラス上の操縦安定性を達成

車体関係の設計にあたっては、ワンクラス上の、つまり125ccモデルに迫る操縦安定性の追求をテーマとしました。

ディメンションは、ホイールベース1250mm、キャスト $24^{\circ} 30'$ 、トレール78mmの設定とし、また従来の50ccフルサイズスポーツモデル「RZ50」と比較して、エンジンマウント位置を前方へ移しフロント荷重分布は48.5%に設定、キャストを 2° 立てる方向で変更しています。

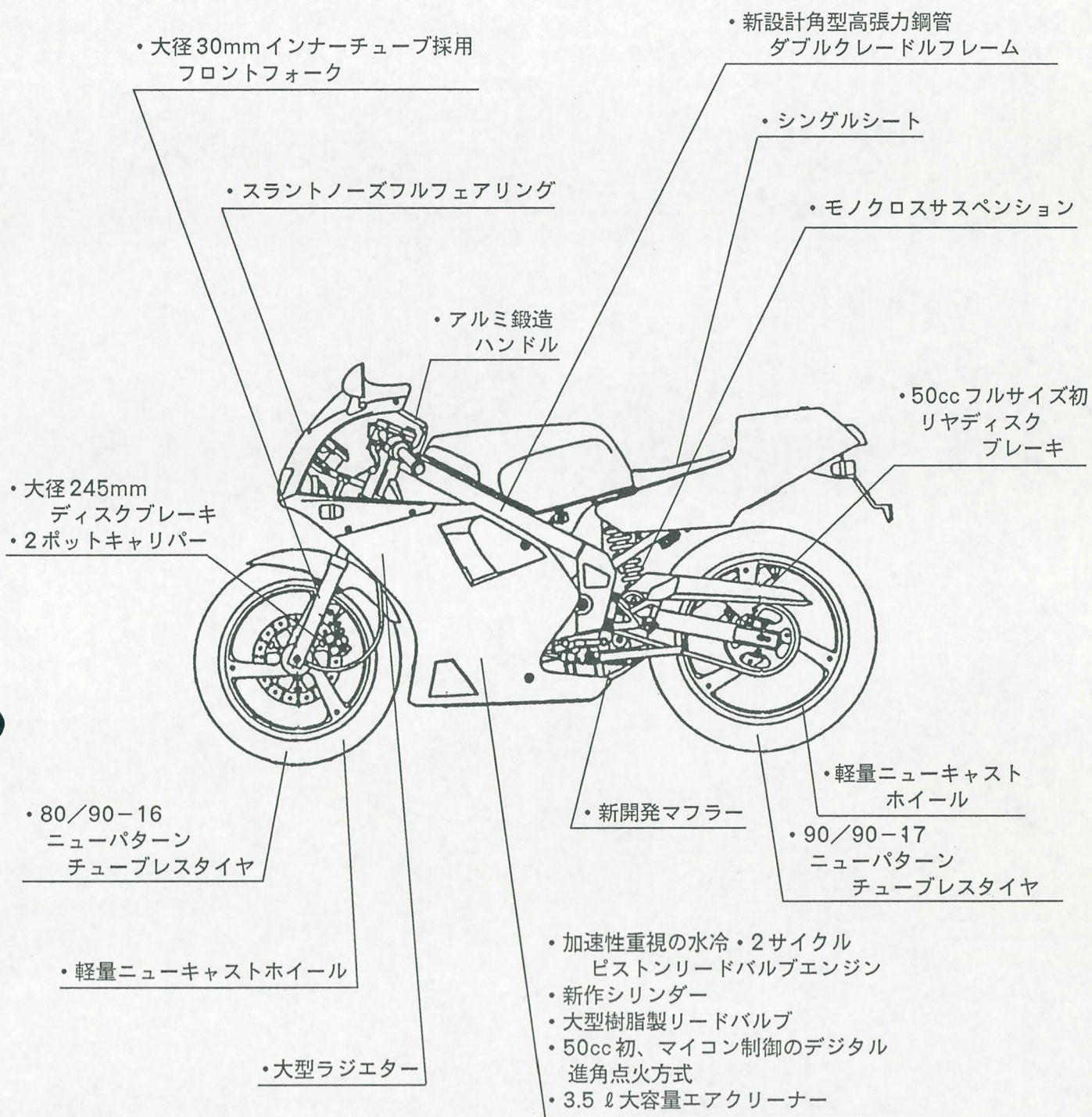
さらに、フロント16インチ、リヤ17インチホイールを採用し、こうしたディメンションと合わせ、高剛性フレームと相まって高い安定性とクイックなステアリングレスポンスを両立させています。

4. フロント大径ディスクブレーキ、2ポットキャリパーの採用

フロントには、 $\phi 245$ mm大径ディスクブレーキと2ポットキャリパーを装備。すぐれたストッピングパワーと合わせ、ブレーキングフィーリングを一層向上させています。

リヤブレーキには、50ccフルサイズモデル初のディスクブレーキを採用しています。

『TZR50』フィーチャーマップ



ヤマハスポーツ「TZR50」仕様諸元表

名称及型式	名称	ヤマハ TZR50	1次減速機構	ギヤ		
	型式	A-3TU		同上減速比	68/19	3.579
寸法及重量	全長	1875mm	2次減速機構	チェーン		
	全幅	600mm	同上減速比	47/12	3.916	
	全高	1025mm	クラッチ形式	湿式多板		
	シート高	760mm	変速機	形式	常時噛合式前進6段	
	軸間距離	1250mm		操作方法	左足動リターン式	
	最低地上高	130mm		変速比1速	39/12	3.250
	乾燥重量	83kg		" 2速	34/16	2.125
				" 3速	31/20	1.550
		" 4速		27/22	1.227	
性能	舗装平坦路燃費	80km/ℓ (30km/h)	" 5速	26/25	1.040	
	最小回転半径	2.8m	" 6速	24/26	0.923	
原動機	制動停止距離	3.5m (20km/h)	フレーム形式	鋼管ダブルクレドル		
	原動機種類	2サイクル・水冷・ピストンリードバルブ	走行装置	キャスター	24° 30'	
	気筒数配列	単気筒		トレール	78mm	
	総排気量	49cc	タイヤサイズ	前	80/90-16 43P	
	内径×行程	40.0mm×39.7mm			後	90/90-17 49P
	圧縮比	8.2:1	制動装置	形式	前	油圧式ディスク
	最高出力	7.2ps/9000rpm			後	油圧式ディスク
	最大トルク	0.65kg-m/7500rpm	ブレーキ胴径又はディスク有効径	前	219mm	
	始動方式	キック式		後	172mm	
	潤滑方式	分離給油(ヤマハオートループ)	装懸置架	懸架方式	前	テレスコピック
オイル容量	1.1ℓ	後			スイングアーム	
燃料装置	エレメント種類	湿式ウレタンフォーム	緩衝装置	緩衝方式	前	オイルダンパー、コイルスプリング
	燃料タンク容量	10ℓ			後	ガス、オイルダンパー、コイルスプリング
	キャブレター型式	VM16SS	ホイールトラベル	前	130mm	
電気装置	点火方式	C.D.I		後	100mm	
	点火プラグ型式	BR8ES、BR9ES	灯火及照明	ヘッドランプバルブ種類	バルブ着脱式(キセノン)	
	バッテリー容量	12V3Ah (10Hr)		ヘッドランプ	12V 30W/30W	
				テールランプ	12V 21W×1	
ストップランプ				12V 5W×1		
			フラッシャーランプ	12V 10W×4		
			装メータ着	速度計、回転計、水温警告灯		



ヤマハスポーツ『TZR50』