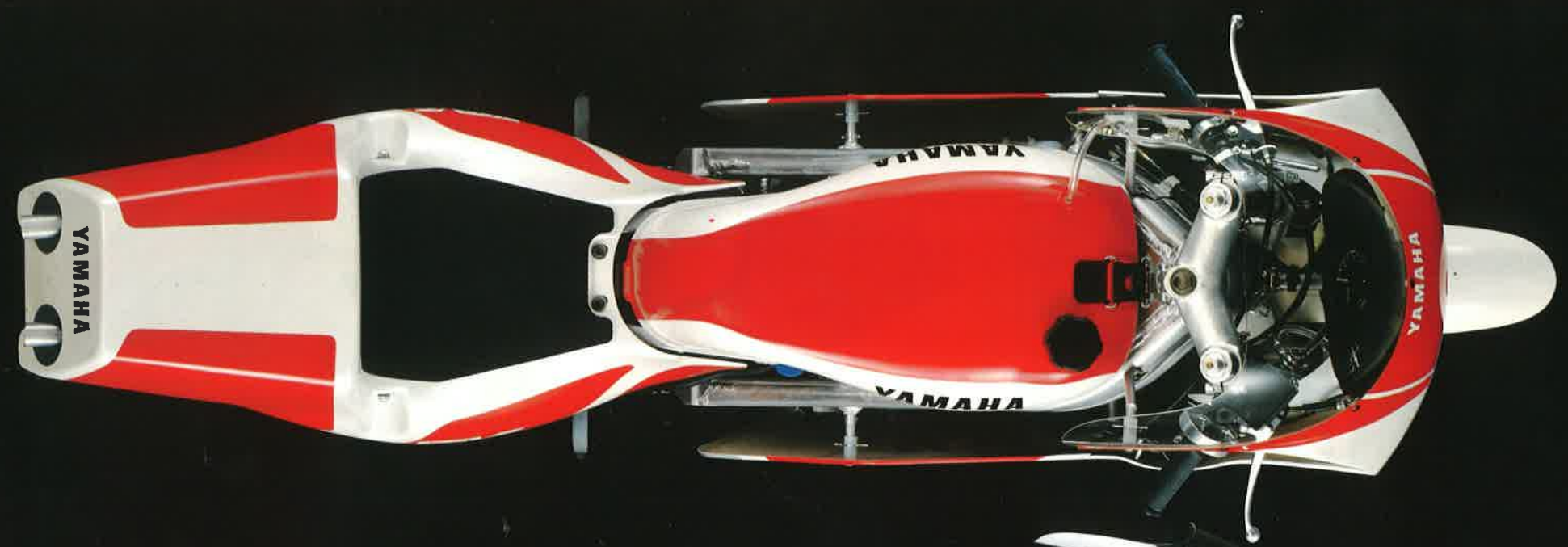


YAMAHA
コンペティション

ROADRACER T250





チャンピオン・マシンの

さらなる進化。

ROADRACER
TZ250

キャブレターからシリンダー、そしてチャンバーへと直線的な構成をみせる前方吸気・後方排気パワーユニット。アルミデルタボックスフレーム。異径4ポットキャリパー装備のフロントディスクブレーキ。前後17インチホイールとロープロファイルラジアルタイヤ……頂点・世界GP500ccクラスで3年連続のメーカーチャンピオンに輝くファクトリーマシンYZR500のテクノロジーをダイレクトに継承しながら、TZ250がまた大いなる進化を遂げた。内に秘めた戦闘力の高さを感じさせるスラント化された精悍なカオ……チェッカーへ、あとはライダーがコンセントレーションを高めてグリッドに着くだけだ。



一段と進化した前方吸気・後方排気システム、全回転域でよりパワフルに。

エキゾーストパイプのレイアウトが直線的になることで排気抵抗を減少させ、同時にクランクの回転と混合気の流入方向が同一となるためによりスムーズな吸気が得られる——TZ250の前方吸気・後方排気システムは、理想の吸・排気効率の追求から生まれたものだ。さらにこのシステムは、エンジン前方にキャブレターが位置するために、エンジンが発生する

熱の影響を受けることなく一段と安定したキャブレレーションが確保される。またラジエーター後部に風の流れを妨げるものがないので放熱効果もより高まる。加えてメンテナンス性も大幅に向上する……など、数々の貴重なメリットも生みだしている。

そして'89 TZ250では、パワーアップ、軽量化、耐久性の向上の3点を主眼に、この前方吸気・後方排気エンジンのさらなる進化がはかられている。シリンダーポートの形状変更(掃気およ

び第3掃気ポート)、デジタル進角式CDI点火の採用、ウォーターポンプのサイズアップ、ラジエターの軽量化、ソレノイドバルブコントロール・パワージェット付キャブレターの採用…などが、主な変更点だが、中でも注目したいのは、キャブレターだ。

新採用のソレノイドバルブコントロール・パワージェット付キャブレターは、中低速域での混合気を濃くすることによって良好な吹き上がりを得る負圧式パワージェットに、ソレノイドバルブ

より高速型セッティングを可能にした

エキゾーストパイプ&カーボン・サイレンサー

もうひとつ'89 TZ250のパワーバンド拡大の立役者となっているのが、エキゾーストパイプとサイレンサーだ。寸法そのもの見直し、テーパー部のセクション増加、テールパイプ部の大径化(φ20.5→φ21.5)、サイレンサーのサイズアップ(φ23→φ26)……などによって排気ガスの抜けは格段に向上。これにより、ピストンの焼けも均一となり、メインジェットをより絞ったセッ

トエンジンを車体に搭載したままでミッションユニットをすべてクラッチ側へ取外せるのだ。クランクシャフトも同様に、エンジンをおろすことなく外せるので、その整備性には、きっと驚かされるにちがいない。同梱パーツの中には、1速から3速までのギヤとスプロケットもセットになっているので、いつでも交換OK!

運動性能をさらに向上させた

大幅な軽量化。

高速回転域を中心としたエンジンの確実なバ

ダウンが果たされている。

細かなセッティングを容易にした

前後サスペンション・ユニット。

エンジンのパワーアップ、マシン全体の軽量化、そしてもうひとつ足まわりの強化による操縦安定性のアップが、'89 TZ250の特徴だ。

新たにカートリッジタイプとなったフロントフォークは、インナーチューブ径を増して(φ40→φ41)剛性をアップ。同時に従来モデルでは、外部から調整できるのがイニシャル荷重だけであったものを、テンション、コンプレッションの両ダンピング特性も外部からそれぞれ簡単にアジャストできるものとしている。キャスト、トレールをはじめディメンションそのものに変更はないが、このフロントフォークのレベルアップは、セッティングを一新したリヤサスペンション、プロファイル、コンパウンドを一新したタイヤ等あいまって、一段とクイックなハンドリングと、高いコントロールビリティをもたらしている。

YZRタイプ超小型キャリパー採用のリヤ、そして

4ポット異径ピストンキャリパー装備の

フロント・ブレーキ

コーナーへのより鋭い進入を可能にする、もうひとつの足まわりの強化は、フロントブレーキのパワーアップだ。いうまでもなく強力なストッピングパワーを得るためには、パッド面積の拡大とそれにとまなうキャリパーの大型化が要求される。その意味でも、4ポットキャリパーは理に叶ったシステムといえるが、実際にパッドがディ

スクに対して均一に圧力を加えようとするならば、すべてのピストンが同一サイズでは難しい。こうしたことから、'89 TZ250では、フロントブレーキのトレーディング側のピストンを大径化し、ブレーキング時のパッドの動的面圧の均一化をはかった異径4ポットキャリパーを採用。これにより、パッド自体の摩耗も平均化し、より効率的にブレーキ能力を発揮できるものとしている。同時に、リヤブレーキもワークスマシン・YZRと同様の小型キャリパーに変更。コントロール性を重視した、ロックしにくい設計としている。

一段とスラント化した

“チャンピオンマシン・TZ”の新しい顔。

ラジエターの放熱効果を高め、キャブレターにより密度の濃いフレッシュなエアを送り込む…前方吸気・後方排気システムならではのこのメリットを最大限に引き出すカギはカウリング形状。

'89 TZ250の新設計カウルは、一段とスラント化して理想的な空気の流れの確保と空気抵抗の低減に成功。同時にそれは“チャンピオンマシン・TZ”の精悍な表情を、より一層きわだたせることにもなっている。

★

頂点・世界GP500ccクラスでの、3年連続メーカーチャンピオンと2年ぶりのライダー選手権獲得を筆頭に、全日本選手権・国際A級250cc、500cc、2クラスのチャンピオンマシンに輝くなど、'88年世界のロードレースシーンで圧倒的なポテンシャルを発揮したファクトリーマシン・YZR。そのテクノロジーをさらに投入して、'89 TZ250、いま発進! 下は、YZR250で'88全日本A級250ccチャンプに輝く本間利彦選手。

をプラス。このソレノイドバルブが、コンピューターコントロールによりピーク回転域付近でのパワージェットの作動をカット。これにより中低速から最高速まで回転全域にわたって理想的な混合気を供給し、パワーバンドを格段に広げるとともに、トップエンドの伸びの向上を実現している。

ティングを可能にしている。つまり、高速回転域でより有利なエキパイ&サイレンサーというわけだ。

テクニカル・コースにも即座に対応

整備性にすぐれたカセットミッション。

タイムアップのために、適切なギヤ設定は絶対条件のひとつ。しかも短時間でその作業を終えなければならないという事態にも、しばしば直面させられる。そんな時にこそ威力を発揮するのが'89 TZ250のカセット式ミッションだ。エ

ワーアップ(74→76PS以上)とともに、'89 TZ250のもうひとつのシェイプ・アップポイントは、大幅な軽量化だ。(102kg→99kg 乾燥重量)

これはパワーユニット関係では、フライホイール・マグネットの軽量化やカーボンサイレンサーの採用、またボディ関係ではフレーム、リヤアーム、前後のブレーキキャリパー、前後ホイール等の総合的な軽量化によって実現したもの。とくにアルミデルタボックスフレームは、定評の高剛性とハイ・バランスをそのままに大幅なウエイト・



’88全日本選手権ロードレースでデビューと
同時に大活躍の89TZ250/難波恭司選手



TZ250 ●標準現金価格：¥1,680,000
●カラーリング：ホワイト

TZ250仕様諸元		圧縮比	8.1:1	点火方式	C.D.I.	フレーム形式	アルミデルタボックス・ダブルクレードル
型式	3LC	最高出力	76.0ps以上/11,750rpm	点火プラグ型式	R5184-105	キャスト/トレール	23°30′/83mm
全長/全幅/全高	1935mm/615mm/1120mm	最大トルク	4.7kg-m以上/11,500rpm	1次減速機構/減速比	半ヤ/2.655(35/34×49/19)	タイヤサイズ (前)	3.25/4.75-R17
シート高/最低地上高	720mm/115mm	始動方式	押しがけ	2次減速機構/減速比	チェーン/2.250(36/16)	(後)	3.25/5.75-R17
軸間距離	1335mm	潤滑方式	混合潤滑	クラッチ形式	乾式多板	制動装置・前/後	油圧式ダブルディスク/油圧式シングルディスク
乾燥重量	99kg	ラジエーター容量	1.5ℓ	変速機形式	常時噛合式前進6段	ディスク有効径・前/後	248mm/178mm
エンジン種類	2サイクル・水冷・リッドバルブ	ミッションオイル容量	0.5ℓ	変速機操作方法	左足動リターン式	懸架装置・前/後	テレスコピック/スイングアーム
気筒数配列/総排気量	並列2気筒/249cc	燃料タンク容量	23.5ℓ	変速比	2.000/1.476/1.238/ 1.080/0.963/0.909	制動装置・前/後	オイルダンパー・コイルスプリング/モノロスサスペンション
内径×行程	56.0mm×50.7mm	キャブレター型式	TM38×2			ホイールトラベル・前/後	120mm/130mm

●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R30 15:1、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、写真や内容が一部実車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。

手続きかんたん

新しいバイクの買い方で、頭金なし、簡単な手続きでお好みのバイクが、あなたのものに。お支払いは、3回から最長36回までの分割払い(月々のお支払いは、3,000円から)、あるいはボーナス一括払い、ボーナス2回払いなど、ご希望にあわせて幾通りものコースから自由に選べる便利さです。くやまはら(らくクレジット)詳しくはお近くのヤマハ販売店でお試しください。

支払いらくらく

ヤマハ
らくらくクレジット

Y.E.S.S.

●Y.E.S.S.(イエス)とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS STAFFの略。モーターサイクルがプレゼントしてくれる限りなく大きな遊びの世界を、もっと積極的に楽しもうと生まれた新しいクラブです。●特典いろいろ。入会のお申込み、お問合せは、Y.E.S.S.のステッカーのあるY.E.S.S.加盟店へどうぞ。

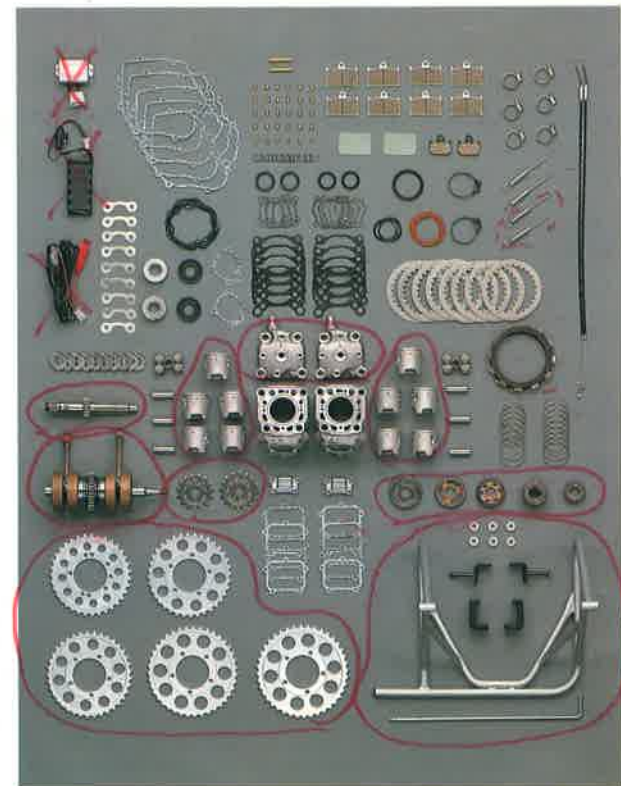
バイクライフを大きく広げるY.E.S.S.に、参加しませんか。

YRS CIRCUIT-RUN

INFORMATION SHOP

クローズドコースでの「マン・マシン・コミュニケーション」の極致が、一般道路での安全で快適な走行を生み出します。お問合せ、お申込みは、このマークのヤマハスポーツ店へ。

ヤマハラライディングスクール(YRS)サーキットランに参加しませんか。



■豊富な付属パーツ類

信頼のTZ250/——TZ250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、全エネルギーを走行に集中するために……まさに、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/シリンダーヘッド・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・ピストンピン・ベアリング・クラッチプレート・リッドバルブ・メインアクセル・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)・スロットルワイヤー・ワッシャー類・バッテリー・充電器ほか。

〈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(18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/ホイールプロケット(5種類)〈その他〉リヤスタンド

HAVE A NICE RIDE! ナイスライディングをよろしく。

★TZ250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。★TZ250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出入りできる場所は、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
〒430 静岡県豊田市新貝2500
8810◎-013011