

TZ250/125



YAMAHA ROADRACER IN 2001



予約期間：2000年8月1日～9月30日

※TZ250/125とも

■仕様諸元

項目	TZ250	TZ125	項目	TZ250	TZ125	項目	TZ250	TZ125
全長/全幅/全高	1,955/650/1,083mm	1,828/510/1,033mm	燃料タンク容量	23.0ℓ	13.0ℓ	1次減速機構(減速比)	ギア(53/21・2.524)	ギア(60/21・2.857)
軸間距離	1,342mm	1,242mm	ラジエーター容量	1.4ℓ	0.8ℓ	2次減速機構(減速比)	チェーン(36/14・2.571)	チェーン(36/17・2.118)
ホイールトラベル(前)	113mm	100mm	ミッションオイル容量	0.5ℓ	0.3ℓ	フレーム形式	ダイヤモンド	ダイヤモンド
(後)	118mm	129mm	潤滑方式	混合給油	混合給油	キャスト/トール	22.6度/82mm	22.6度/85.5mm
シート高/最低地上高	788/112mm	701/110mm	キャブレター型式	TMXx38x2	PWM38x1	タイヤサイズ(前)	3.10/4.80 R17	95/70 R17
半乾燥重量	102kg	72.3kg	点火プラグ型式	R6179A-105P	R6385A-105P	(後)	165/55 R17	125/55 R17
エンジン種類	水冷・2サイクル・クランク室リードバルブ	水冷・2サイクル・クランク室リードバルブ	クラッチ形式	乾式多板コイルスプリング	乾式多板コイルスプリング	ブレーキ形式(前)	油圧ダブルディスク	油圧シングルディスク
気筒配列/総排気量	V型2気筒/249cm ³	単気筒/124cm ³	変速機形式	常時噛合前進6段	常時噛合前進6段	(後)	油圧シングルディスク	油圧シングルディスク
内径/行程	54.0x54.5mm	54.0x54.5mm	変速比1速	34/18・1.889	30/15・2.000	ブレーキディスク有効径(前)	259mm	259mm
圧縮比	7.2~7.7:1	7.9:1	2速	31/21・1.476	31/19・1.632	(後)	160mm	160mm
最高出力	68kW(92PS)/12,250r/min	32kW(44PS)/12,250r/min	3速	29/23・1.261	24/17・1.412	緩衝装置(前)	オイルダンパー、エア併用コイルスプリング	オイルダンパー、エア併用コイルスプリング
最大トルク	53N・m(5.4kgf・m)/11,750r/min	25N・m(2.55kgf・m)/12,000r/min	4速	27/25・1.080	25/20・1.250	(後)	ガス封入オイルダンパー、コイルスプリング	ガス封入オイルダンパー、コイルスプリング
始動方式	押し掛け	押し掛け	5速	26/27・0.963	24/21・1.143	懸架方式(前)	テレスコピック	テレスコピック
点火方式	C.D.I	C.D.I	6速	20/22・0.909	26/24・1.083	(後)	モノクロス・スイングアーム	モノクロス・スイングアーム

●燃料は無鉛ハイオクガソリンをご使用ください。●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、写真や内容が一部実車と異なる場合があります。●ご使用前には取り扱い説明書をよくお読みください。●カラーリング:ホワイト

※ボディのカラーリングは撮影のために施したもので、実際の商品は無地(ホワイト)のままです。

TZ250 性能バランスを研ぎ澄まし、さらなる頂点をめざす

ライダーがレーシングマシンに求めるものは
“あと1000分の1秒”を削り取る
最高、最速のポテンシャル。
しかし、秘めているだけでは意味がない。
ライダーと一体になり、
お互いの能力を極限まで引き出し、
高め合えるマシン。
ヤマハTZ250・2001年モデルは、
そういう真の勝利性能をめざし
いっそう熟成、進化した。
21世紀の始まりを、
輝かしい栄光で飾るために。



TZ125 ビギナーからトップレーサーまで対応する
優れた戦闘力と完成度を両立

Engine リニアなアクセラレーションと オーバーレブ特性をさらに向上

TZ250が搭載するパワーユニットは、
最高出力92PS、最大トルク5.4
kgf・mを発生する水冷・2ストローク・
249cm³・Vツインエンジン。スク
エアなボア×ストローク、できる限り
ストレート化して抵抗を減らした吸



気系、スムーズで効果的な脈動を生み出す排気系などの設
定により、理想的なトルクとパワーの特性、バランスを実現。
どの回転域からでも力強く俊敏に立ち上がる加速力と、トッ
プエンドまでストレスなく伸びる高速性能が特長だ。今回
2001年モデルでめざしたのは、それらをさらに向上させ、
扱いやすくすること。キャブレター内部仕様を変更し、アクセ
ル操作のリニアリティをいちだんとアップするとともに、クラ
ンクケース掃気形状の変更
やC.D.I.のキャブレターソ
レノイドデューティ制御と点火特性の見直しで、いっそ
うのオーバーレブ特性向上
を実現した。また、クランク
など各部仕様の見直しで、
信頼性向上もはかっている。



Chassis コーナー進入から差をつける 進化したハンドリング性能

インフィールドでライバルを追いつめる、ヤマハならではの優れたハンドリング。
その優位を支える車体は、軽量・高剛性のデルタボックスフレームと倒立式フ
ロントフォーク、モノクロスサスペンション式リアスイングアームの組み合わせ。
2001年モデルでは、フロントフォークの圧側減衰特性変更とストローク量ア
ップ(3mm)により、ブレーキング時の安定性をさらに高めた。また、フロント
ブレーキのマスターシリンダーを変更して、レバータッチとコントロール性も
向上。混戦のなかでこそ、TZ250はその真価を発揮する。

細部にわたって追求した扱いやすさと信頼性

このほか、リアホイールおよびクラッチハブ
まわりを変更し、ダンパー取付部の信頼性
をアップ。さらにはデジタル式メーターの精
度向上により、水温計の応答性を大幅に改善
また、フューエルタンク取付部ダンパーの耐
久性向上など、細部にわたって熟成をはかった。



■TZ250の主な変更点

- TMX38キャブレターの内部仕様変更
- クランクケース掃気形状の一部変更
- クランク各部仕様の見直し
- C.D.I.キャブレターソレノイド制御設定、点火特性の変更
- フロントフォークの圧側減衰特性変更
- フロントフォークのストローク3mm伸長
- リアホイールクラッチハブまわりの仕様変更
- フロントブレーキマスターシリンダーの仕様変更
- デジタルメーター(水温計)の応答性向上



ベストな走りを支える豊富な付属パーツ

TZ250/125には、スペアパーツ、セッティングパー
ツなど、レースに不可欠なパーツ類を豊富に同梱。少
ない経費負担で常にベストコンディションをキープし、
全エネルギーを走りに集中することができる。信頼の
TZならではの心づよい装備だ。

●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/ギア類/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(前後)/ワッシャー類ほか

●セッティングパーツ

【エンジン関係】ドライブスプロケット(2種類)/メインジ
ェット(250は18種類、125は16種類)/メインノズル(250
のみ3種類)/パイロットジェット(250は1種類、125は2種類)
/ニードル(250は1種類、125は7種類)/パワージェット
(250は2種類、125は3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

※写真は同梱内容の一部です。

メーカー希望小売価格

■TZ250 : 1,850,000円

■TZ125 : 998,000円

※上記は参考価格です。
※消費税額は含まれません。

お客様相談室

●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、下記のお客様相談室へ

☎0120-090-819

〒438-8501 静岡県磐田市新貝2500

※このカタログは再生紙を使用しています。※このカタログを無断転載、無断使用することはお断りします。 2000年7月現在

●ヤマハ発動機ホームページ <http://www.yamaha-motor.co.jp/> ●ヤマハモータースポーツファンクラブホームページ <http://www.enshu-net.or.jp/~ymsfc/>

HAVE A NICE RIDE! ナイスライディングをよろしく。



ヤマハ発動機株式会社

〒438-8501 静岡県磐田市新貝2500

0007-©C-Q1K-TPC-019211