

TZ250/125



YAMAHA ROADRACER IN 2002

予約期間：2001年9月1日～10月31日



■2002 TZ250の主な変更点

- 新設計軽量ピストンの採用
- 左側エキゾーストパイプの長さ変更
- TMX \times 38キャブレターの仕様変更
- C.D.I.ユニットの点火特性、ソレノイドデューティ比特性変更
- 4～6速のミッションバリエーション追加
- フロントブレーキキャリパー取付部のラジアルフィキシング化
- フロントブレーキレバーのセット位置(アジャスト範囲)変更
- フロントタイヤのサイズ変更
- リアショックの減衰特性変更
- ステアリングダンパー前側の取付構造変更



■仕様諸元

項目	TZ250	TZ125
全長/全幅/全高	1,955/650/1,083mm	1,828/510/1,033mm
軸間距離	1,342mm	1,242mm
ホイールラベル(前)	113mm	100mm
(後)	118mm	129mm
シート高/最低地上高	788/112mm	701/110mm
半乾燥重量	102kg	72.3kg
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
気筒配列/総排気量	V型2気筒/249cm ³	単気筒/124cm ³
内径/行程	54.0×54.5mm	54.0×54.5mm
圧縮比	7.2～7.7:1	7.9:1
最高出力	68kW(92PS)/12,250r/min	32kW(44PS)/12,250r/min
最大トルク	53N·m(5.4kgf·m)/11,750r/min	25N·m(2.55kgf·m)/12,000r/min
始動方式	押し掛け	押し掛け
点火方式	C.D.I.	C.D.I.
燃料タンク容量	23.0ℓ	13.0ℓ
ラジエーター容量	1.4ℓ	0.8ℓ
ミッションオイル容量	0.5ℓ	0.3ℓ
潤滑方式	混合給油	混合給油
キャブレター型式	TMX \times 38 \times 2	PWM38 \times 1
点火プラグ型式	R6179A-105P	R6385A-105P
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
変速機形式	常時噛合前進6段	常時噛合前進6段
変速比 1速	34/18・1.889	30/15・2.000
2速	31/21・1.476	31/19・1.632
3速	26/21・1.238	24/17・1.412
4速	24/22・1.091	25/20・1.250
5速	21/21・1.000	24/21・1.143
6速	25/27・0.926	26/24・1.083
1次減速機構(減速比)	ギア(53/21・2.524)	ギア(60/21・2.857)
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)
フレーム形式	ダイヤモンド	ダイヤモンド
キャスト/トール	22度/82mm	22.6度/85.5mm
タイヤサイズ(前)	120/60 R17	95/70 R17
(後)	165/55 R17	115/70 R17
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
(後)	油圧シングルディスク	油圧シングルディスク
ブレーキディスク有効径(前)	259mm	259mm
(後)	160mm	160mm
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
(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
懸架方式(前)	テレスコピック	テレスコピック
(後)	モックロス・スイングアーム	モックロス・スイングアーム

- カラーリング:ホワイ
- 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。

※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。

Engine

軽量ピストン採用と排気、点火系見直して
加速性能向上、最高速安定化を実現

砂型クランクケース採用の水冷・2ストローク・249cm³・Vツインエンジンは、最高出力92PS、最大トルク5.4kgf・mを発生。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、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。

2002年モデルでは、新設計の軽量ピストンを採用し、慣性重量をさらに低減。また左側エキゾーストパイプの長さ変更、点火特性およびソレノイドデューティ比特性の変更によって燃焼、排気効率の向上をはかり、いっそうリニアな加速性能と安定した最高速性能を獲得している。

TMX χ キャブレターの仕様を変更
低速域でもさらに扱いやすく

加速、高速性能向上に合わせ、TMX χ 38キャブレターも仕様を最適化。低开度域の混合気通路となるパイロットアウトレットの位置や基本セッティングを変更し、低速域でのパワーフィールとコントロール性、セッティング調整の容易性をさらに高めている。

また、ポテンシャルアップした動力性能をフル活用するため、4~6速のミッションを新設計し、セットアップのバリエーションを広げている。

TZ250

ワールドチャンピオン直系のコンペティター

チームメイトどうし、2人のヤマハライダーによる
壮絶なチャンピオン争いで幕を閉じた20世紀最後のWGP250シリーズ。
2002ヤマハロードレーサー「TZ250」は、彼らが全身全霊を託して戦った
ファクトリーマシンYZR250のテクノロジーを受け継ぎ
優れた加速性能と低速性能、操縦安定性にいっそう磨きをかけた。
そのアドバンテージが、1/1000秒ずつ着実に
ライバルとの差を広げてゆく……。



Chassis

思いきったブレーキングにも対応
さらに磨きをかけた操縦安定性

自由自在なコーナーワークでライバルを圧倒するTZ250の車体は、ヤマハならではの軽量・高剛性デルタボックスフレームに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。

2002年モデルは、フロントブレーキキャリパー取付部のラジアルフィキシング化によってフロント周辺の剛性をアップ。同時にリアショックの減衰特性も変更し、ハードブレーキング時の姿勢安定性を高めた。そのほか、フロントタイヤサイズやフロントブレーキレバーのアジャスト範囲、ステアリングダンパー前側の取付構造などを変更。操縦性、操作性、信頼性の向上に貢献している。

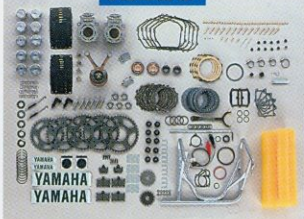
TZ125

エントリーライダーからトップレーサーまで
幅広く対応するハイポテンシャルマシン



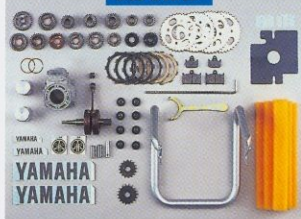
TZ125は継続販売

TZ250



※写真は同梱内容の一部です。

TZ125



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/メインジェット/メインノズル/パイロットジェット/ニードル/パワージェット
【ボディ関係】ホイールスプロケット

●その他

リアスタンド

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。

※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。
2001年8月現在

HAVE A NICE RIDE!

 ナイスライディングをよろしく。

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



ヤマハ発動機販売株式会社

〒438-0016 静岡県磐田市岩井2000-1

0108-04 ©C-Q1K-TPC-019300