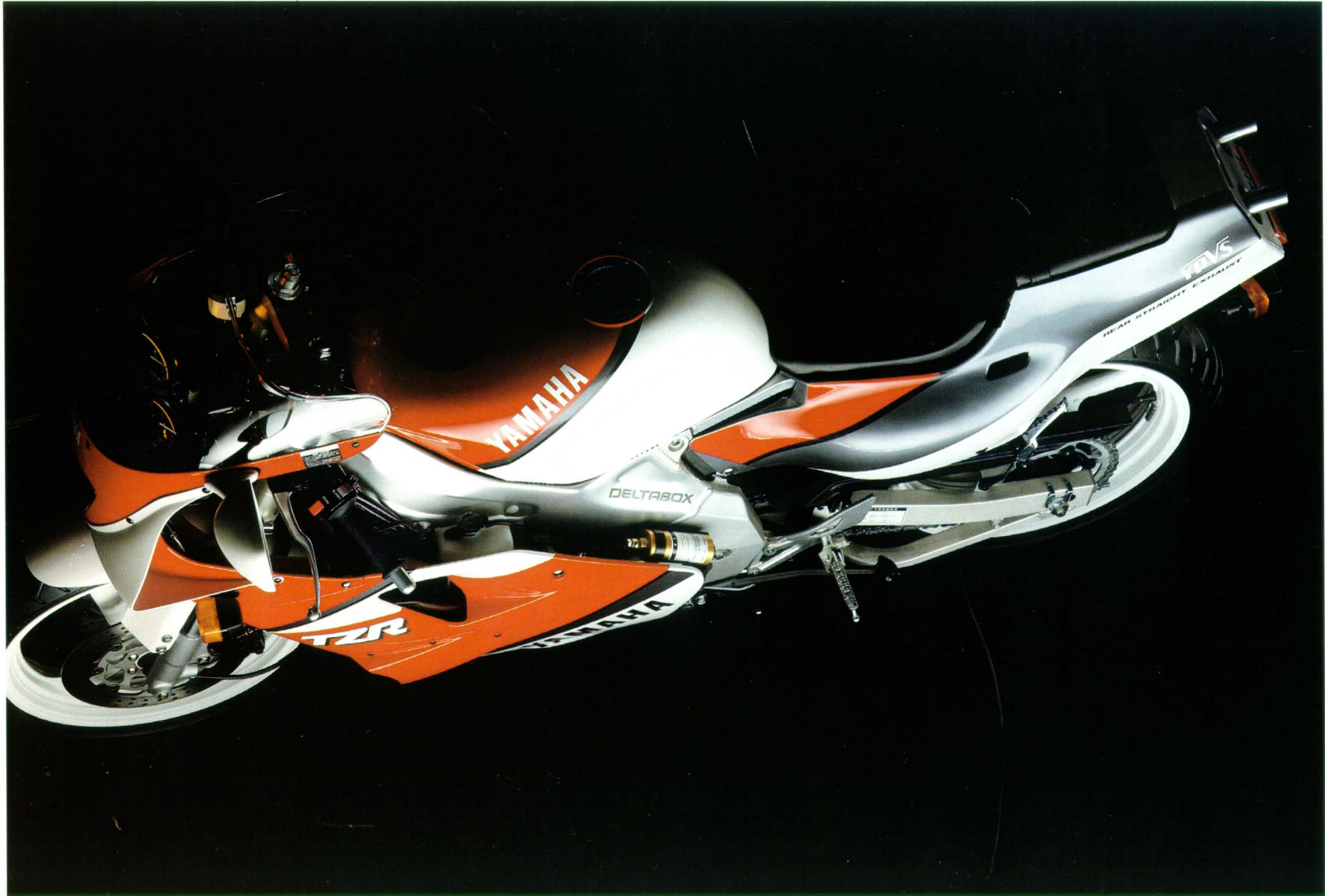


YAMAHA

TZR250

2-CYCLE SUPER SPORTS



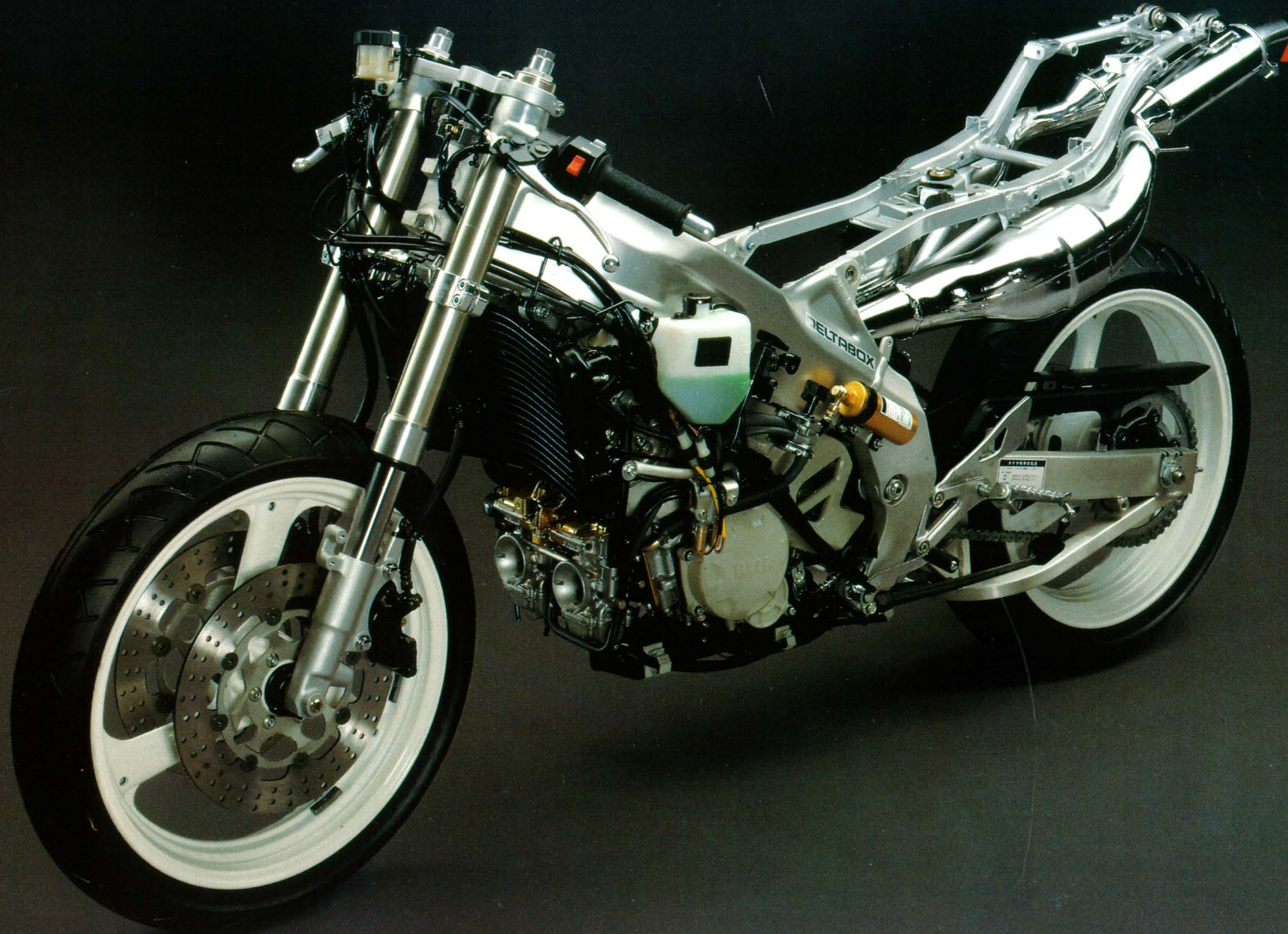


2ストロークの本質を求め、 いま、新たな成熟の域へ。

熟成を重ね、いま、新たなるポテンシャルを秘めて登場、NEW・TZR250。2ストロークならではの高回転域でのテイストを深く追求するとともに、中・低速回転域での扱いやすさをバランスよく両立させた。4ストロークエンジンでは味わうことのできない高回転での胸のすくようなパワーの伸び、そしてアクセルワークに忠実に感応するシャープなレスポンス。走りの醍醐味をこれほど深く体感させてくれるのは、それが真の2ストロークのテイストを求め続けてきたTZRであるからにほかならない。このマシンには、さらに倒立フロントフォークを採用。また、随所に軽量化と高剛性化を図った新設計を施している。成熟した後方排気パラレルツインエンジンの生み出す加速のパフォーマンスを体感するとき、だれもが2ストロークの本質に改めてふれることになる。



2 STRO
P OV



2ストロークの本流へ。

このマシンは生命体のように、成長を重ねてきた。熟成されたポテンシャルの鼓動がライダーのスピリットを刺激する。

2ストロークらしい2ストロークへの熟成。

高効率の後方排気パラレルツインエンジン搭載。

2サイクル・水冷・並列2気筒・後方排気のクランク室リードバルブエンジンを搭載。デビュー以来、ポテンシャルの高さに定評のある後方排気レイアウトを持つパワーユニットをベースにして、より高効率な吸・排気システムへの見直しをした。中・低速域の性能向上を図るため、シリンダーの吸・排気ポートタイミングを変更。それに合わせキャブレターの口径を小さくするとともに、セッティングの

変更を行い、全開時の中・低速域の取り扱いやすさの向上を実現させた。その他、フライホイールマグネットの小径化によりクランクの慣性マスの軽減化を図り、中・低速パワーの向上、スロットルレスポンスのアップを実現している。さらにエンジン性能の向上に伴い、5速及び6速のギヤ変速比を変更し、走行フィーリングの向上を図った。フェルタンク内側前方のエアクーナー→クランクケース前方の吸気ポート→シリンダー後方の排気ポートの吸排気経路を持つ、市販レ

ーサーTZ直系のテクノロジーを受け継いでいる。ストレート化されたエキゾーストパイプと大型排気ポート、大きな排気圧を無理なくリリースする多段

膨脹タイプ・チャンバー、そしてヤマハ2ストロークテクノロジーの結晶、YPVS（ヤマハ・パワーバルブ・システム）が、排気効率をより一層向上させている。

最高出力45ps/9500rpm最大トルク3.8kgm/8000rpmのパフォーマンスを、クランク室リードバルブ、高圧縮比、デジタル進角CDIなどとの相乗効果により生み出す。高回転

パワーの向上とクイックなスロットルレスポンスを発揮するとともに、全回転域での取り扱いやすさを両立させた幅の広いポテンシャルを秘めるパワーユニットに仕上げた。

成熟を重ね、一層の吸気効率向上を遂げた

コンピュータ制御キャブレター、

TM30SSを新採用。

NEW・TZR250は、吸気効率のさらなる向上を実現するため、キャブレターとエアジェットコントロー

ルシステムを綿密に見直した。このシステムは、コンピュータが、エンジン回転数とスロットル開度を検知し、2つのソレノ

イドバルブを動作させ、メインエアジェットからの空気量を

3段階にコントロールする。

この結果、走行状況に応じた適切な空燃比を維持。吸気

抵抗が非常に小さく軽量コンパクトなフラットバルブと合わせ、スロット

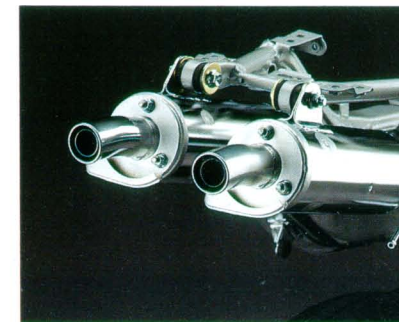
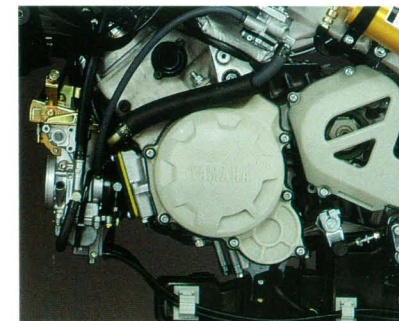
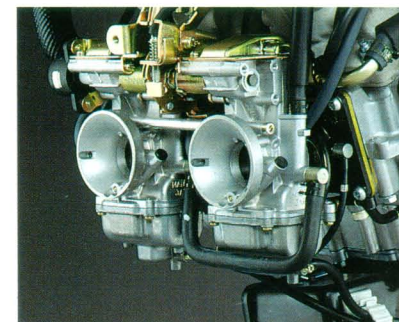
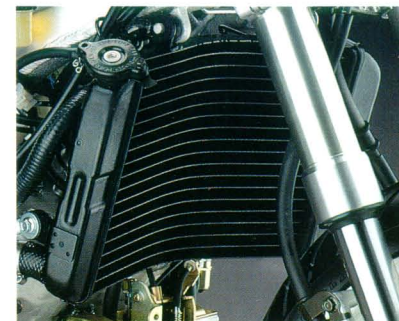
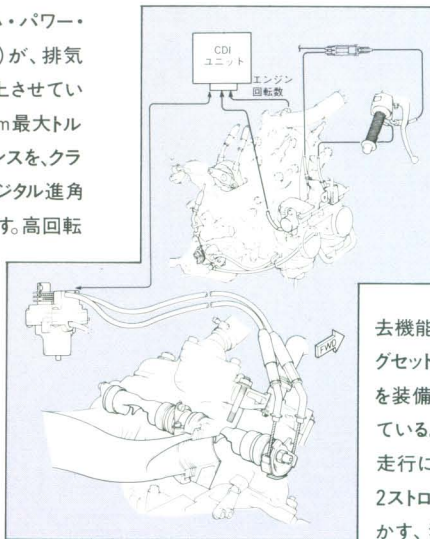
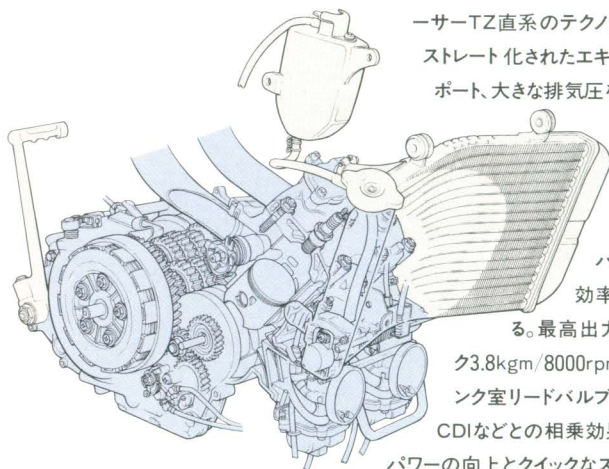
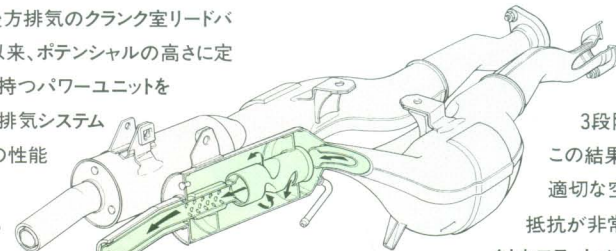
ルワークに素早く感応するレスポンスを発揮する。さらに、キャブレターは、向上したエンジン特性に伴い、TM30SSを採用。雾化器の口径を、エアジェットコントロールシステムとマッチングさせ、定常、過渡状態全域での燃焼効率の向上を図った。これにより、全域にわたるレスポンスの向上および、中・低速域の取り扱い性の向上を実現している。

ヤマハ独創テクノロジーのさらなる進化。

「2ウェイコントロールYPVS」を新採用。

YPVSとは、シリンダー排気ポート上部に可変バルブを設け、回転数に応じた排気タイミングを無段階にコントロールするシステム。マイクロコンピュータ内蔵のコントロールユニットが、可変バルブのサーボモーターを制御する。NEW・TZR250ではこれをさらに発展させ、スロットル開度とエンジン回転数の2系統によるコントロール方式を採用した。2ストロークエンジンの特性に最も深く関わる排気タイミングを、全回転域において理想的に維持し、本来相反する「高速・高出力」と「中低速・高トルク」というエンジン

特性の両立を実現している。2ストローク本来の高出力特性を突き詰めながら扱いやすいエンジンへと進化させた。また、カーボン除去機能も兼ね備えたスターティングセット&セルフクリーニング機能を装備し、高い信頼性を獲得している。一般走行からスポーツ走行に至るまで、幅広い領域で2ストロークならではの走りを活かす、独創的なシステムである。



2 STRO
B O



2ストロークの本流へ。

徹底的に軽量化・高剛性化を追求し、高いコントローラビリティを実現した。さらに倒立フォークの採用で、YZRゆずりのポテンシャルを発揮。

フロントに倒立フォークを採用し、ワークスレーサーの高次元なポテンシャルを継承した。

フロントには、ヤマハワークスレーサーYZR500で高い性能を実証した倒立フォークを採用した。応力の集中するアンダーブラケット部に外径の太いアウターチューブを装着する構造によって、剛性を向上させ、ねじれを格段に低減させている。内周固定式のカートリッジタイプ減衰力発生機構が、スポーツ走行時にも常に安定した減衰力を発揮。さらに車軸から下への突き出しが短いために、荒れた路面でも高い操縦安定性を確保する。コーナリング時での限界性能、ブレーキング時の車体安定性能も一段と向上した。ワークスレーサーの定評あるテクノロジーがフィードバックされ、軽快さと安定性を合わせ持つ絶妙なフットワークを実現した。

成熟した2ストロークの走りを支える

ハイポテンシャルなシャシーと

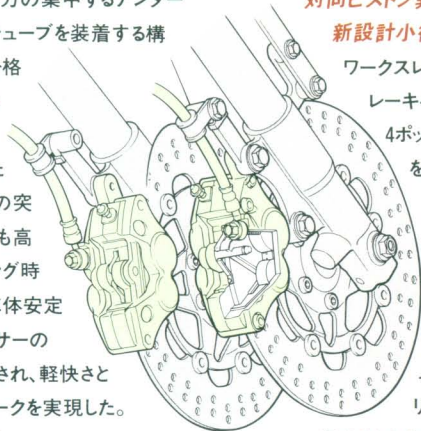
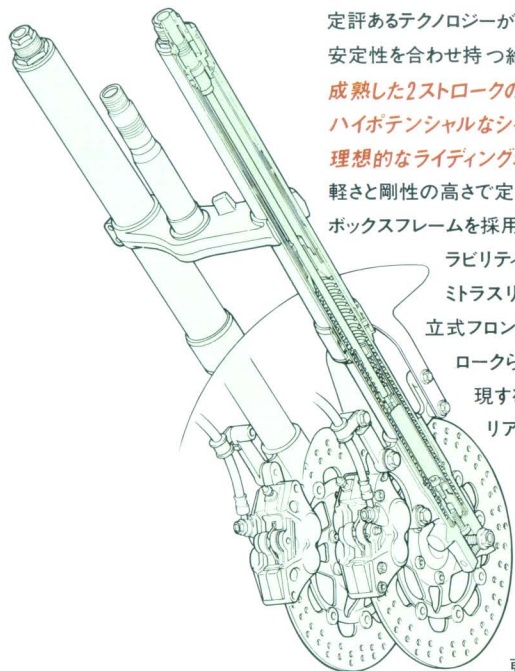
理想的なライディングポジションを追求。

軽さと剛性の高さで定評のある、YZRゆずりのアルミ・デルタボックスフレームを採用し、スポーツ走行時での高コントローラビリティを実現。また足まわりは、新設計アルミリアアームを採用し、剛性をアップ。倒立式フロントフォークとの相乗効果により、2ストロークらしいシャープなハンドリング特性を実現する高いシャシーポテンシャルを獲得。

リアアームはメンテナンスを容易にするため別体式とした。そして、NEW・TZR250では、様々な走行条件に対応するためのライディングポジション獲得にも細心の設計を投入している。コントローラビリティと快適さの両立を図るため、ハンドルのしぼり角を変更、さらに取付け位置を高めている。またバックミラーもステーの見直しにより、後方視界をアップさせた。

サブタンクを装着した伸側減衰力調整機構付のリンク式モノクロス・リアサスペンションを装備

リアには、ホイールストロークサイズの大小に応じて適切な減衰力を発揮する、伸側減衰力調整機構付のリンク式モノクロス



サスペンションを装備した。サブタンクを装着した高圧窒素ガス封入式オーリンスタイプ・ダンパーを採用し、操縦性の向上と洗練された乗り心地を実現している。

対向ピストン異径4ポットキャリパー装着、新設計小径フロントダブルディスクブレーキ

ワークスレーサーYZRと同様のダブルディスクブレーキをフロントに装備した。対向ピストン異径4ポットキャリパーと、ディスクの適正な姿勢を維持するフローティングマウント方式を採用、安定した制動力を獲得している。さらにディスクを小径化し、ディスクブラケットのアルミ化を図るなど、大幅な軽量化とともに、パネ下重量の軽減を果たし、より一層、路面追従性能を向上させることに貢献している。マスターシリンダーは別体式とし、レーシームードを高めるとともに、シリンダー径、無効ストロークの見直しを図り、ブレーキフィーリングも向上させた。リアブレーキにも、フローティングキャリパーを持つシングルディスクを搭載している。

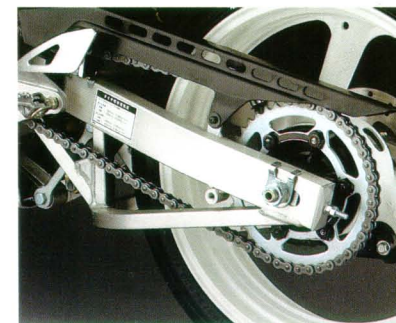
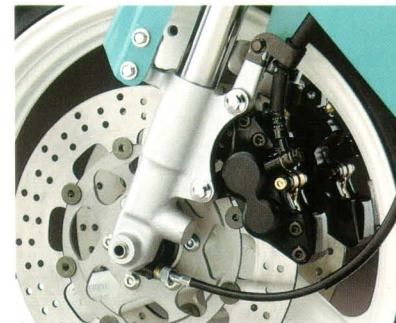
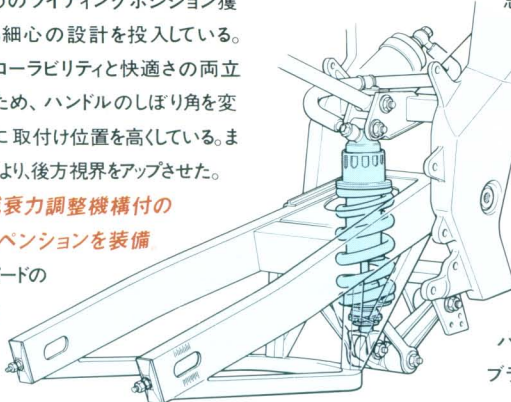
シャープなレスポンスを路面に伝達する

偏平ワイドタイヤ&軽量ワイド・アルミキャストホイール
グリップ限界の高い、偏平ワイドラジアルタイヤ (F:110/70 R-17, R:140/60R-18) を採用。ホイールは、F:3.00-17, R:4.00-18というワイドな中空スポーク・アルミキャスト製を装備している。パネ下重量が軽く、軽快な操縦性を生み出すとともに、安定したグリップを確保している。

カラーリングも一新、洗練されたフォルムのYZR直系スラントノーズ・フルフェアリング

異形ハロゲンヘッドランプを組み込んだフルフェアリングを採用。

思いきったスラントノーズ化により、ワークスレーサーYZRがレースで培ってきた優れた空力特性を発揮する。また、成熟された新しい走りを全身で表現するNEW・TZR250は、斬新で洗練された最新のカラーリングを採用。センセーショナルな印象を放つ「ライトシアンソリッド1」、そして「シルキーホワイト/パッションレッド」、精悍な「フェザーブラック」と、3色の個性がそろう。



●ライトシアンソリッド1



●フェザーブラック



●シルキーホワイト/パッションレッド



TZR250 メーカー希望小売価格 ¥628,000

●価格には保険料、税金(含む消費税)、登録などに伴う費用等は含まれていません。●消費税額は別途計算の上、申し受けます。●メーカーオプションで速度警告灯装着仕様(¥10,000高)もあります。

TZR250仕様諸元

型式	3MA
全長/全幅/全高	2,040mm/695mm/1,100mm
軸間距離	1,380mm
シート高/最低地上高	760mm/130mm
乾燥重量	138kg
燃費・定地走行テスト値	40.0km/ℓ (50km/h)
最小回転半径	3.1m
制動停止距離	14.0m (50km/h)
エンジン種類	2サイクル・水冷・クランク室リードバルブ
気筒数配列/総排気量	並列2気筒/249cc
内径×行程	56.0mm×50.7mm
圧縮比	7.4:1
最高出力	45ps/9,500rpm
最大トルク	3.8kg-m/8,000rpm

点火方式	C.D.I
始動方式	キック式
燃料タンク容量	16ℓ
オイルタンク容量	1.4ℓ
潤滑方式	分離給油(ヤマハオートループ)
バッテリー容量/型式	12V-3Ah(10)/YT4L-BS
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.440(61/25)
2次減速機構/減速比	チェーン/3.071(43/14)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン6段
変速比	2.428/1.764/1.333/1.136/1.043/0.958
フレーム形式	プレスバックボーン
キャストトレール	25°00'/94mm
タイヤサイズ前・後	110/70R17-54H・140/60R18-64H
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

●燃費は定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の気象・道路・車両・整備などの諸条件によって異なります。●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。

HAVE A NICE RIDE! ナイスライディングをよろしく。

- ヘルメットを正しくかぶりましょう。■バイクは昼間もライト・オン。■点検・整備を忘れずに。
- 安全のため改造はやめましょう。■騒音防止のため不必要なからぶかしはやめましょう。
- 安全速度で走りましょう。無理な自越しはやめましょう。●よく見る、よく見られることに努めましょう。
- 昼間のライト・オンはかならずロー・ビームで。●競技用に改造した車両での公道走行はできません。●カーブ・交差点ではスローイング・ダウン
- YRSで正しいライディングテクニックをマスターしましょう。

Y.E.S.S. 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。

●Y.E.S.S.(イエス)とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS STAFFの略。バイクを核にした幅広い楽しみを提供する、まったく新しいクラブです。●特典もいろいろ。入会のお申し込み、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。



ヤマハライディングスクール
に参加しませんか。

INFORMATION SHOP

国際A級ライダーやヤマハのインストラクターが、理論と実践の両面からライディングテクニックを伝授。クロウズドコースでのサーキットランが、日常の走りを大きく飛躍させます。お問合せ、お申し込みは、このマークのヤマハ販売店へ。

手続かんたん

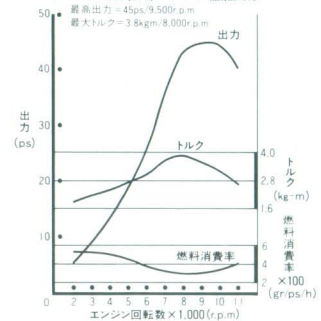
支払いらくらく

ヤマハ
5<5>クレジット

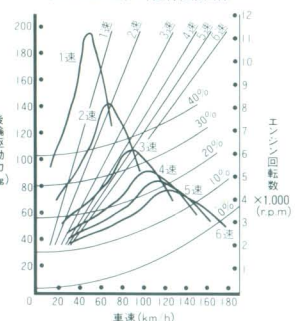
新しいバイクの買い方です。

3回から36回までの分割払い(月々のお支払いは3,000円から)、ボーナスでの一括払いや2回払いなど、ご希望に合わせていくつものコースから選択できる便利なクレジットです。販売店でおたずねください。

ヤマハTZR250(STD)エンジン性能曲線



ヤマハTZR250(STD)走行性能曲線



見る・見られる・いい運転
バイクは昼間もライト・オン!



YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
9001-7,02D/A-0181016-H