

PURE OPEN ENDURO

# T1250R

- Model Type: 4CY ■ Engine Type: Air Cooled DOHC 4Valve Single ■ Displacement: 249cc
- Max. Power: 30ps/8150rpm ■ Max. Torque: 22.8kg-m/7000rpm ■ Transmission: 6 Speed Return
- Dry Weight: 113kg ■ Body Coloring: Purplish White Solid 1 / Deep Violet Solid 1 / Purplish White Solid 1 / Vivid Magenta Solid 2



YAMAHA



そして、大地へ。

# TT



たしろくようなハードな道も、ごく自然に、まるで当たり前のように走れたなら。TT250Rは、ヤマハの総力を結集して開発された、まったく新しい4サイクル・エンデュロマシン。そのポテンシャルは、どこまでも、深く、深い。あきらめることを知らない熱きエンタラントたちへ。このマシンは、走ってきた道、走ってきた時間、そのすべてを素晴らしい感動に変えてくれる。

TTならいける。TTならできる。

## TT250R

PURE OPEN ENDURO

Model Type: 4CY Engine Type: Air Cooled DOHC 4 Valve Single Displacement: 249cc  
Max. Power: 20ps / 6000rpm Max. Torque: 24kgm / 7500rpm Transmission: 6 Speed Return  
Dry Weight: 172kg Body Colorings: Turquoise White Solid Deep Violet Solid



そして、大地へ。

T





# T



たじろくようなハードな道も、ごく自然に、まるで当たり前のように走れたなら... TT250Rは、ヤマハの総力を結集して開発された、まったく新しい4サイクル・エンデュロマシン。そのポテンシャルは、どこまでも、厚く、深い。あきらめることを知らない熱きエンタラントたちへ、このマシンは、走ってきた道、走ってきた時間、そのすべてを素晴らしい感動に変えてくれる。

TTならいける、TTならできる。

## TT250R

PURE OPEN ENDURO

■Model Type: 4GY ■Engine Type: Air Cooled DOHC 4Valve Single ■Displacement: 249cc  
■Max. Power: 20ps / 8,500rpm ■Max. Torque: 2.8kg-m / 7,000rpm ■Transmission: 6 Speed Return  
■Dry Weight: 113kg ■Body Coloring: Purplish White Solid 1 / Deep Violet Solid 1







# ENGINE



コンパクト化：いままでのエンジンと異なり、シリンダヘッドカバーがヘッド上部全体をカバーせず、左に偏心している。小型・軽量化カムシャフトの存在が外観から見える部分だ。カムジャーナルの位置をバルブプリアターの間に割り込ませることで、カムシャフトのエンド部をカットしてカムシャフトの短縮化を実現した。



430mm



軽量化：エンジン重量は、セルモーター、キャブレター装着状態で、キックスタート式エンジンをしのぐ34kgを実現。点火方式はDC-CDIとし、全回転域で安定した点火を行なう。また、点火用コイルが不要となるためプライコイルのコンパクト化も果たしている。

## 新開発空冷4サイクルDOHC4バルブエンジン

これが、250ccエンジン？ そう思わせるほどにコンパクトにまとめ上げられたTT250Rのエンジン。ハイスピードあり、マディあり、獣道あり、しかも長時間走行というオープンエンデュランス。そこには、ただ単に速いエンジンだけでは済まされない領域がある。振動の少なさ、スロットルコントロールのしやすさ、こ一番で群を抜く加速性能やトラクション能力など。これからの時代、性能バランス、性能の厚みが勝敗を分ける。TT250Rは、徹底した小型・軽量化設計によるロス馬力の大幅な低減、ストレートポートと加速ポンプ付VMキャブによる吸気効率の飛躍的な向上を実現。高出力、高トルク、高トラクション、

そしてDOHCならではの冴え渡る高回転特性を獲得した。また、パワーブラントとしての役割にとどまらず、理想的な車体ディメンジョン実現に多大なメリットを生みだしている。

変更し、カムシャフト長を短縮することで軽量化と小型化を推し進めている。

### 吸気効率を高めるストレートポート形状

バルブ挟み角を17°と狭くし、吸気ポートをストレートに近い形状に設計。混合気の流れをスムーズにして吸気効率を高めるとともに、ガソリンと空気の混合率を高めることで、優れた燃焼効率を実現した。それが軽量化バルブ機構と相まって、極低速から高回転域まで軽やかに吹け上がる回転特性を獲得。そのスムーズさと力強さが同居したスロットルのリニアリティは、いままでのDOHCシングルにないパワーフィールを実現している。



### リニアなスロットルレスポンス、

### 新設計の加速ポンプ付VM型キャブレター

負圧によらず、スロットルワイヤーでスロットルバルブをダイレクトに駆動する方式によって、クイックなスロットルレスポンスを実現。また、加速ポンプのはたきによって、急激なスロットルワークにも最適な空燃比をつくりだし、優れた瞬発力を発揮させている。

### エンジン小型化に

### よる高運動性能の実現

エンジンのサイズと重量を極限まで絞る。そのために、バルブやカムシャフトだけでなく、カムチェーン sprocketまでも小型・軽量化。その方法は、クランクシャフト側の sprocketをシャフトに一体成形し、圧入装着の場合だと必要になるパーツを省き、クランクシャフト側を小径化。これによって、ギア比1:2で駆動されるカム



シャフト側を小径化している。さらに、クランク軸、メイン軸、ドライブ軸を三角形配置としてエンジン前後長を短縮。ショートホイールベース化を実現した。

### オフロードの武器、セルスターターを装備

スタック時や転倒時のエンジン再始動を容易にするセルスターターを装備。キック不可能なセクションでのエンストも、もう恐れることはない。それに、エンジン再始動時にやってくる、あの精神的なプレッシャーからも解放される。ハンドル右の小さなスイッチ、それが素早いコース復帰の切り札になる。

### 空冷化による信頼性の向上と軽量化

空冷か水冷か。ヤマハはオープンエンデュランスやハードなオフロードツーリングでの使用を踏まえ、軽量でメンテナンス性に優れた空冷エンジンを採用。ラジエーターを持たないことから、最適な車体ディメンジョンの割り出しや、乗用性を高めるフェーエルタンクデザインなども可能にしている。

低振動化：一軸バランスーに加え、エンジンマウントを5点懸架とし、不快なエンジン振動を極力カットしている。

エキゾーストパイプ：ポートは2本一体型とし、エキゾーストパイプは太いトルクを象徴するショートタイプφ35mmの極太パイプを採用。軽量化やコンパクト化を図っている。



### 軽量化バルブ機構による徹底したロス馬力対策

高性能化を図る方法として、機械ロスの徹底的な排除がある。TT250Rは、細軸バルブ、インナーパッド、小径リフターなど軽量化バルブ機構を採用し、同時にカムチェーンの長さも極力短く軽量化。ヘッドまわりの慣性モーメントを大幅に低減させることで、バルブスプリングの追従性を高め、高回転域まで滑らかに回る回転特性を実現している。また、それを助けるためにカムシャフト自体も軽量化。鍛造の中空構造としたうえで、カムシャフトを支持するカムジャーナルの配置をヘッド中央寄りに









# CHASSIS



ステアリングヘッド：軽く強靭なステアリングヘッドまわりを実現するために、アップブラケット、アンダーブラケットとともにアルミを採用。また、ステアリングシャフトにもアルミが用いられている。



車体構成：縦剛性を重視した頑強なメインフレーム、軽量・高剛性なアルミデルタボックス・リアアーム、そしてφ43mm高剛性正立フロントフォークから構成される。

フレームマウントリアアーム：エンジンの後端部ではなく、フレームとリアアームをピボットシャフトでダイレクトにつなぐことで、メインフレームとの一体感をより高め、高剛性化を実現している。



## 軽量・高剛性な

### セミダブルクレードルフレーム

フレームは、太径肉薄のメインチューブからなる高張力鋼管製のセミダブルクレードル。縦剛性を重視したフレームの造り込みを行なうとともに、ピボット部やフレームのエンド部をモナカ構造として一層の高剛性化を図った。また、ステアリングヘッドまわりの軽量化のために、アルミステアリングシャフトを始め、軽量なケーブルレスデジタルメーターやヘッドライトカウルを採用。さらには、イグニッションスイッチまでも、ステアリングまわりから分離させている。これによって、強靭なフロントまわりでありながら、斜面でのタイトな切り返しにも楽にこなせる軽快なハンドリング性能を実現。目まぐるしく変化するセクションにも余裕をもって対処することができる。ハイスピードセクションでは、まるでひとつの剛体のように、



トライアル的な走りを要求されるセクションでは、股の間でマシンを泳がせるように、TT250Rは、エンジン性能、車体構成ともに自在なマシンコントロールを可能にするトータル性能が追求されている。

## アルミデルタボックス

### リアアーム

路面の凹凸による車体の姿勢変化、路面状況によるトラクションの変動。それが同時に延々と繰り返されるのがオフロードだ。リアアームにはサスペンション懸架の役割を担うとともに、シャシーの一部としてしっかりと後輪を支える必要がある。そこで、リアアームには軽量・高剛性で実績あるアルミデルタボックス・リアアームを採用。高剛性なリアまわりを実現しながらもバネ下重量の軽減が図られている。これによって、サスペンション本来の優れた緩衝能力を発揮させるとともに、路面追従性を高めトラクション能力を向上させている。さらに、リアアームは、左右連結式のヘッドパイプと鋳造製のクロスメンバを用いて、リアアーム剛性を一層アップさせている。

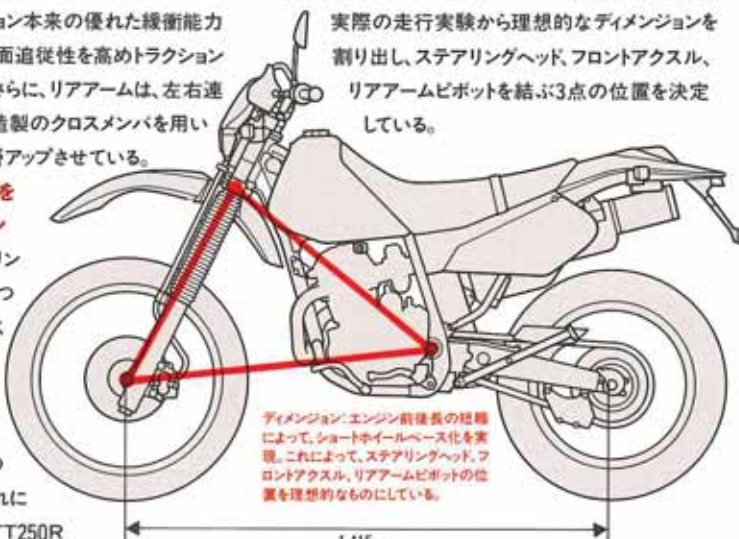
## 軽快な車体コントロールを

### 可能にするディメンジョン

軽快でクイックなハンドリング操作を実現させるひとつに、ショートホイールベース化がある。そのためには、フロントフォークを車体中央寄りにもってくるという方法があるが、エンジンのサイズが大きければ、それにはおのずと限界がある。TT250R



は、その問題を一気に解決するために、エンジン前後長を短縮してショートホイールベース化を実現。そして、実際の走行実験から理想的なディメンジョンを割り出し、ステアリングヘッド、フロントアクスル、リアアームピボットを結ぶ3点の位置を決定している。



ディメンジョン：エンジン前後長の短縮によって、ショートホイールベース化を実現。これによって、ステアリングヘッド、フロントアクスル、リアアームピボットの位置を理想的なものにしている。

1,415mm







# SUSPENSION, BRAKE & TIRE



φ43mm正立フォーク：インナーチューブ内にシリンダーを設け、その中にインナーロッドで動作するピストンをセットしたカートリッジ式。伸側バルブはピストンに、圧側バルブはシリンダー下部に設けられている。



ホイールトラベル：フロント、リアともに280mmを確保。優れた減衰力特性と相まってジャンプ落地時のフルボトム限界を高めている。また、フロントには圧側20段、リアには圧側20段、伸側40段の減衰力調整機構が備えられている。



タイヤはアルミリム：フロント21インチ、リア18インチを採用。リムは、ホディカラーに合わせたアルマイト着色。オープンエンデュランスとして、ひと味が違う個性を放っている。

リアクッションユニット：TT250R用に減衰力特性、バネ定数を設定。理想的なレバー比と相まって、シットオン走行からハードな走行までの様々な走行状況をカバーしている。

## タフでしなやかな乗車感をもたらす

### φ43mm正立カートリッジ式フロントフォーク

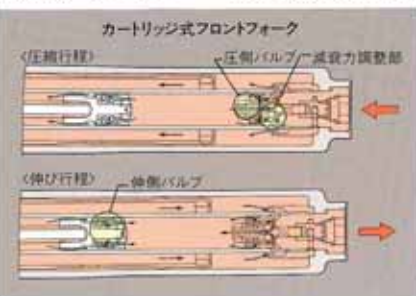
スプリントレースでは、フロントフォークの剛性をきっちりと固めて、バウンド、リバウンドに対し強い特性を与えることが常套手段だ。しかし、オープンエンデュランスは長時間なうえに、コースも千差万別。スプリント的な剛性レベルではライダーの身体が、外乱からくる振動を吸収しなければならない。そこで、TT250Rはインナーチューブ径φ43mmの大径正立フォークを採用し、高剛性を確保しながらも、しなやかな乗車性を確保。ホイールトラベルは、フルボトムの限界を高める280mmを実現している。さらにこのフロントフォークには、減衰力の安定性や応答性に優れたカートリッジ式を採用。フォークボトムには圧側20段の減衰力調整機構を装備し、走行状況に合わせた減衰力セッティングを可能にしている。

### 作動性を極めたコンパクトリンク式モノクロスサスペンション



リンク式モノクロスサスペンションは、リアアームの作動量に対し、クッションストロークの作動量を少なくすると同時に、クッションユ

ニット的最縮時から最伸時までの作動量を変化させることで、初期から中間ストローク付近ではソフトにショックを吸収し、ハードに攻めるほど堅くなっていくというプログレッシブな特性を発揮させる。TT250Rは、その特性をさらに進化させ、リアアーム側取付軸をアームセンターに配した



付軸をアームセンターに配した新たなレイアウトによって、オープンエンデュランスに向けたレバー比をセッティング。シットオンの走行から、ハードなスタンディング走行までを許容する幅広い特性を実現した。言い換えれば、これはオフロードバイクの理想的なサスペンション特性で、TT250Rは、オンロードは快適に、ダートに入ればたくましく、といった林道ツーリングユースにも応える奥行きを深さを備えている。また、このコンパクトリンクの採用と小型化されたエンジンサイズにより、最低地上高に大きなゆとりを与え走破性を一段と高めている。

### 伸・圧減衰力調整機構を備えたサブタンク付リアクッション

クッションユニットは、熱グレイやキャビテーションを防ぎ、ハードな使用でも安定した作動性を発揮するサブタンク別体式を採用。リンク機構とのベストマッチングを図ったバネ定数、減衰力特性を与えるとともに、圧側



20段と伸側40段の減衰力調整機構が採用されている。調整方法は、圧側がアジャスターダイヤル、伸側はロッド先端のダイヤルによって工具を使わず手軽に行なえるようになっている。

### 強力なストッピングパワーをもたらすフロント&リアディスクブレーキ

フロントブレーキには、2ポットキャリパーと外径φ245mmのディスクブレーキを採用。リアには外径φ220mmディスクブレーキが採用される。ともに、焼結パッドを用い、制動初期の適度な食い付き感と、スムーズでコントロール性に優れたブレーキタッチを実現している。

### タイヤ&カラーアルマイト着色リム

エンデュランスでのグリップ性能を追求した新開発タイヤを装着。サイズはフロントが3.00-21 51P、リア4.60-18 63Pを装着する。リアには、低圧走行時のチューブ脱落を防ぐビードストッパーを装着。また、車体と同色のディーブバイオレットがアルマイト着色されている。



# EQUIPMENT



ヘッドライト&インナーチューブガード



フレームマウントイグニッションスイッチ



シート&9.0リットルタンク



エンジンガード



回転式サイドカバー&クイックリリースエアクリナーカバー



大型フットレスト&ワイアリング孔付ブレーキペダル



クイックチェンジチェーンブラー



ブラッシュガード&新形状ハンドルグリップ



テールライト

## オフロードマシンの新機構。

### ケーブルレスデジタルメーター

軽量化をはかりステアリングまわりの慣性質量を絞る。ケーブルレスとしてブッシュなどの引っ掛かりを皆無にする。瞬時に正確な速度を把握する。これは、TT250Rがメーターひとつにもエンデュロマシンはこうあるべし、を徹底追求したことの証だ。そのメカニズムは、ドライブ軸の回転速度を車速に変換し、ディスプレイに液晶表示させるもの。液晶のバックライトには、モーターサイクル用として世界初のエレクトロルミネッセント照明を用いることで、様々な天候状態や昼夜を問わず安定した視認性を確保している。また、スイッチ切り替え式のツイントリップメーター、オドメーターもディスプレイ内に装備。この距離メーターは、メーター内に不揮発性メモリーを備えることで、バッテリー交換時など電源が落ちた状態にもその値が保持されるようになっている。

### フレームマウントイグニッションスイッチ

これもメーター同様、ステアリングまわりの軽量化から採用されたもの。メインフレームのステアリングヘッドパイプ部にガセットを介してスイッチユニットをマウントしている。また、バッテリーには軽



軽量化とメンテナンス

フリー化を実現するコンパクトなMFバッテリーが採用されている。

### ニューデザインのヘッドライトまわり

軽量設計された小型のヘッドライトカウル、前車の石飛びからインナーチューブを保護する別体式のインナーチューブガード、小型ハロゲンヘッドライトをマウント。デジタルメーターの採用、イグニッションスイッチの分離などと相まって、他に類をみないステアリングまわりの軽量化を実現。その操作感、まるで保安部品の存在を感じさせないほどの軽快さとなっている。

### オフ走破性を高める細かな配慮

シートはシートオン走行を考慮して、シートを厚くし、ヒップポイントをワイドにした形状に。また、ジャンプやギャップ通過時の安定感を高めるために大型のフットレストが採用されている。さらに、ブレーキペダルには、ブッシュの巻き込み防止用のワイアリングを施すための孔を設けるなど、細かな配慮も盛り込まれている。

●上のメーター写真は機能説明のためのメーター。各ランプを点灯したもので、実際の走行状態を示すものではありません。

## 用途に合わせてカスタマイズ。

### 豊富なオプションパーツ

オイルクーラーを始めディスクカバー類などのプロテクションパーツを用意。また、セル/キック併用を可能にするデコンプ&キックスターター、さらに、ロングツーリングを快適にするリアキャリアなども用意されている。

クイックチェンジ機構：リアアクスルにはまわり止めを装着。右側のアクスルナットをゆるめるだけで、簡単にアクスルの抜き取りができるようになっている。さらに、リアアームの内側にはホイールの脱落防止の受けを設け、アクスルを抜いてもホイールが保持できる機構となっている。また、カラーはベアリング部まで深く圧入カラーとし、ホイール脱着時のカラーの脱落を防いでいる。





# OPTIONAL PARTS

●各オプションは税別、工賃別の価格です。また、仕様変更により写真や内容が、実物と異なる場合があります。



●フロントディスク&フォークカバー ¥8,500  
90793-56009(ホワイト)  
90793-56014(バイオレット)



●リアディスクカバー ¥3,000  
90793-56008(ホワイト)  
90793-56015(バイオレット)



●アルミエンジンガード  
¥11,800 90793-56007  
●キックセット(デコンキット含む)  
¥19,500 4GY-W0795-00



●オイルクーラーキット  
¥18,000 4GY-W0793-00



●アルミリアキャリア  
¥13,800 90793-51034



●ハンドルガードセット ¥14,800  
90793-56005(ホワイト)  
90793-56006(バイオレット)  
●カラーグリップ(左右セット) ¥1,800  
90793-66130(バイオレット)  
90793-66131(マゼンタ)



●ショックレスアルミハンドル ¥8,900  
90793-66108(シルバー)  
90793-66109(バイオレット)  
90793-66110(ガンメタ)



●ハンドルバーパッド(写真上から)  
¥1,500 90793-65012  
90793-65015  
90793-65016  
90793-65017  
¥1,600 90793-65023



●パールリッシュホワイトソリッド1/ディーバイオレットソリッド1



●パールリッシュホワイトソリッド1/ビビッドマゼンタソリッド2



●レーシングスタンド  
¥7,900 90793-55015

YX-gibson TT  
JIS-C種 MFJ公認 ¥35,800 SIZE:S,M,L



ホワイト/ピンク ホワイト/オレンジ ホワイト/ブルー

## TT250R メーカー希望小売価格 ¥469,000

(北海道・沖縄および一部離島を除く) ●価格は参考価格です。●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。  
●消費税は別途計算の上申し受けます。●詳しくは販売店にお問い合わせください。●メーカーオプションで速度警告灯装着仕様車(¥10,000高)もあります。

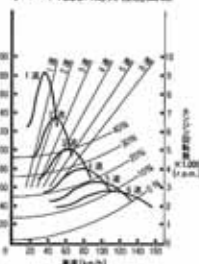
### TT250R仕様諸元

型式	4GY
全長/全幅/全高	2,145mm/835mm/1,255mm
軸間距離	1,415mm
シート高/最低地上高	895mm/285mm
乾燥重量	113kg
燃費・定地走行テスト値	47.0km/ℓ(60km/h)
最小回転半径	2.1m
制動停止距離	14.0m(50km/h)
エンジン種類	4サイクル・空冷・DOHC・4バルブ
気筒数配列/総排気量	単気筒/249cc
内径×行程	73.0mm×59.6mm
圧縮比	10.2:1
最高出力	30ps/8,500rpm
最大トルク	2.8kg-m/7,000rpm

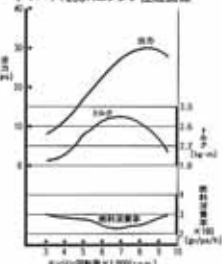
点火方式	C.D.I.
始動方式	セル式
燃料タンク容量	9ℓ
エンジンオイル容量	1.35ℓ
潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ
バッテリー容量/型式	12V-6.5Ah(10)/GT7B
1次減速機構/減速比	ギア/3.083(74/24)
2次減速機構/減速比	チェーン/3.142(44/14)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式5段
変速比	2.466/1.812/1.363/1.080/0.888/0.758
フレーム形式	セミダブルレール
キャスト/トレール	27°40'/113mm
タイヤサイズ 前・後	3.00-21P 51P・4.60-18P 63P
制動装置 前・後	油圧式シングルディスク・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。

ヤマハTT250R走行性能曲線



ヤマハTT250Rエンジン性能曲線



## ヒト・モノ・アソビで溢れています。

Y.E.S.S.(イエス)とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS SYSTEMの略。その名のとおり地球サイズでモーターサイクルを楽しむクラブです。

**走る。** 国内から海外までを、ソロツーリングからグループツーリングの会員さんを、ツーリングシステムがバックアップ。〈ジェットツーリング〉〈オーストラリアツーリング〉〈フェリーツーリング〉

**学ぶ。** 安全運転のマスターと運転技術の向上を、Y.E.S.S.がお手伝いします。〈ヤマハビッグバイクスクール〉〈オフロードライディングスクール〉

**眺む。** 知りたい情報と夢が満載の会報誌〈WAY〉。ツーリングイベントのガイドからモータースポーツまで、毎月1回無料で郵送されます。

**遊ぶ。** 遊びの天才Y.E.S.S.だから、プレイメニューもボリュームたっぷり。〈バイクレジャ〉〈サマーフェスティバル〉〈アースリーラン〉楽しいイベントが目白押しです。

**競う。** Y.E.S.S.は全国で各種レースを開催しています。気軽に楽しめるレースでモータースポーツマインドを燃焼させましょう。〈エンデューロ〉〈モトクロス〉〈トライアル〉〈ミニバイク〉

**守る。** 万が一の時、頼れるスタッフアワード。最高保障額100万円の〈ライダーズ保険〉に自動加入されます。

●Y.E.S.S.の入会には特別な資格は一切不要。モーターサイクルと遊びが好きな人ならOKです。

●Y.E.S.S.及び商品に関する情報は、お近くのY.E.S.S.加盟店へどうぞ。

## オフロードライディングスクール

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。自然の中のコースで学んだテクニックが、日常の走りを大きく飛躍させます。お問い合わせ、お申し込みは、Y.E.S.S.加盟店へ。

## お客様相談室

このカタログ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

●フリーダイヤルにて通話できない場合はTEL.(0538)32-1166



# YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社  
〒438 静岡県磐田市新貝2500

1994年1月現在

見る・見られる・いい運転。 **Be Riding Friends!**

- バイクは昼間もライトオン!
- カーブや急なブレーキでスローインクダウン!

バイクでひろがるいい仲間



BIKE NATURALIST  
「安全・信頼」を第一とし、乗る人の健康や安全を第一とし、  
環境にやさしい、そして、その結果として、  
快適な乗り心地を実現しています。

**HAVE A NICE RIDE!** ナイスライディングをねがいます。

- ヘルメットを正しく着用しましょう。●視線・姿勢を忘れない。●安全のため左折は右めがけ。●安全確保で走り続けよう。無理な追越しはやめましょう。
- 昔ながらのライトオンはかえってロービームで。●競技場は公道ではありません。●バイクを正しくライディングテクニクをマスターしましょう。

●このカタログは再生紙を使用しています。



**YAMAHA**

ヤマハ発動機株式会社  
〒430 静岡県磐田市新貝2500

PURE OPEN ENDURO  
**T11250R**

■ Model T 11250R ■ Engine T 1125cc ■ Cooled Piston Valve Single ■ Displacement 246cc  
■ Max Power 22.0kW (30.0hp) ■ Max Torque 24.0kg-m (7.00kg-m) ■ Transmission 6 Speed ■ Bottom  
■ Dry Weight 175kg ■ Body Colouring Purple White Gold / Purple White Gold / Wind Magnet Sport 2



1994年1月発売

見る・見られる・いい運転

**Be Riding Friends!**  
バイクでひろがるいい仲間



**HAVE A NICE RIDE!** エンジンを止めてください。

●このバイクは、公道で走行するためのものです。●公道で走行する場合は、必ず公道走行のルールを守ってください。●公道で走行する場合は、必ず公道走行のルールを守ってください。●公道で走行する場合は、必ず公道走行のルールを守ってください。



**YAMAHA**

●このバイクのデザインを無断で複製してはいけません。