

YAMAHA

コンペティション

TRIAL

TY250R



勝つために、トライアルマシンは進化する。TY250R。そのすぐれた戦闘力、卓越した操安

意のままのライディングを生む、軽量81kg。
そしてスリム、コンパクトなボディ。

'83年登場以来、その高いポテンシャルでトライアル・コンペティター達の圧倒的な支持を得てきた先進のコンペティションマシンTY250R。そのボディはボルト1本に至るまで、すべてトライアルのための専用開発。きわめて軽量かつスリム、コンパクトなマシンに仕上がっています。クランクケース、ブレーキプレートにマグネシウム合金を使用。キャブレター、ステアリングシャフト、サイレンサーを始めとして至るところにアルミパーツを投入。また、ホイールアックス、ピボットシャフト類の中空化など、グラム単位の徹底した軽量化により81kgという乾燥重量を達成しています。さらに、立ち姿勢のトライアル・ライディングを基準として設計されたスリムなボディは、リンク式モノクロスサスペンションやスリムなマフラーのとりまわしとあわせて、自在なライディング・ポジションを生み出します。これらは、ニュートラルなステアリング特性で「魔法のアライメント」として定評のあるキャスタ23°、トレール49mmのステアリング・アライメント、325mmの最低地上高、踏んばりのきく前後のサスペンションなどといまって、高いマシン・コントロール能力を発揮。まさに、人車一体のバランスで、難セクションのクリアーを可能にします。

極低速からのコントロール可能な特性。
トライアル専用開発2ストロークエンジン。

TY250Rのパワーユニットは、2ストロークならではのコントロール可能な低速特性をさらに鍛え、トライアル専用として開発された、2ストローク単気筒246ccエンジン。ボア・ストロークを68mmのスクエアとし、燃焼室は低回転時の燃焼効率にすぐれた釣り鐘型燃焼室を採用。さらに、低回転域から確実な点火を約束する低速型C.D.I.点火、クランクの重量マスを増大し、センターに集中させることによって得た高いフライホイール効果など、あらゆる面から低速性能の向上を図り、最大トルク2.45kg-mを2,500rpm.という低回転で獲得。フラットで粘り強いトルクを確保しています。また、最高出力を16ps/5,000rpm.に設定し、幅広い出力レンジも獲得。あらゆるセクションにおいて、ライダーのシビアな要求に応えます。

抜群の走破性。革新の足まわりは、
ダンピングアジャスターを得て、さらに進化した。

リヤサスペンションは、トライアル車に初めて採用され、多くの競技会でその優秀性を実証したリンク式モノクロスサスペンション。理想的なライディンググレート効果により、すぐれた路面追従性を発揮します。また、軽量コンパクト、低重心化、重量マスの集中化がマシン・トータルな操安性をさらに高いものとして

います。高張力鋼板製のスイングアームは、飛び降りなど、近年ますますハードになるセクション設定に対応。板厚を変更して、さらに十分な強度と剛性をもたせました。またリヤクッションユニットは、スプリング・プリロード調整をYZと同様の無段階式とし、さらに20段のダンピングアジャスターを新たに装備。セクション状況の微妙な変化にも、常に最適なクッション特性が得られ、その走破性をさらに高めています。

驚異的なグリップ性能。ミシュラン製ラジアル・
コンペティションタイヤを標準装備。

フロントタイヤ、リヤタイヤとも世界選手権でその名を知られるミシュラン・トライアル・コンペティションを採用。特にリヤタイヤには、群を抜くグリップ性能でいま世界のトップライダー達が注目するラジアル・コンペティションタイヤとしました。ラジアル構造により、トレッド部とサイドウォール部が独立して機能。トレッド部の変形の影響をサイドウォール部が受けにくく、路面追従性が飛躍的に向上しています。また、キャンバー走行などの場合、タイヤの変形をサイドウォール部が吸収。トレッド部の接地面積が大きくとれ、路面を確実にグリップし、滑りにくくなるなど、すぐれた特性を示します。冬用(X-1W)、夏用(X-1S)の2本を標準装備。TY250Rとの絶妙なマッチングは、あらゆるセクション状況下で、クリーンの可能性をさらに高めています。



より確実なセクション・トラバース。
細部にわたり、そのトライアル機能を徹底追求。

トライアル・コンペティション機能に徹し、すべてが「勝つために」創り出されたTY250R。いま、さらに細部にわたりその機能を徹底追求。きめ細かな配慮を施しました。例えば、フォークエアバルブの形状を傾斜型とし、転倒時などにおける折損を防いでいます。アルミサイレンサーも、2点支持とし変形によるタイヤとの接触等を少くしました。またチェーンテンショナーのアーム部を短小化することにより、ステアケース等での変形を防止。さらにチェーンサポートを新設し、チェーンプロテクターの形状にも工夫を加えるなど、チェーン外れにも万全の処置を取り、ハードなセクションも余裕を持ってトラバースできるようにしています。

① クラス最大36φのフロント
フォーク

クラス最大36φのフロントフォーク。ステアリングヘッドとの結合には、強度、作動性にすぐれたテーパーローラーベアリングを採用しています。

② Zスポークホイール

独自のインナー・アウトバー連結のスポークホイール。スポークのゆるみ、ハブの破損の防止に効果を発揮するばかりか、ドラム形状の変形を防ぎ、ブレーキ性能の向上に寄与します。

③ カムレバー内蔵の防塵・
防水式ドラムブレーキ

フロントブレーキは大径130φの防塵・防水式ドラムブレーキ。しかもマグネシウム合金製のドラムプレートにアルミ鍛造製のブレーキカムレバーを内蔵。破損・泥づまり等を防止します。

④ ブレーキライニング摩耗
インジケーター

⑤ アルミ・スタビライザー
フロントフォークに十分な強度と剛性をもたせるアルミ製のスタビライザーを装備。



⑥ 高張力鋼管ダイヤモンド
型フレーム

軽量ですぐれた剛性をもち、十分なロードクリアランスを確保。また、エンジンマウントを従来の3点式から4点式とし、さらに徹底して振動を軽減させています。

⑦ ポリプロピレン製フロント
フェンダー

⑧ ゴールド・アルミリム

⑨ サイドプルスロットル
プッシュなどの引っかかりを防止するサイドプルスロットル。微妙なコントロールが容易です。

⑩ 内抜きアルミ製ショーター
レバー
ブレーキレバー、クラッチレバーは内抜きのアルミ製。なおクラ

ッチは、クラッチカムレバーを両端支持として、軽い握力でも滑らかに作動。思いどりのコントロールが可能です。

⑪ アルミ・ステアリングシャ
フト

⑫ 傾斜型エアバルブ

フォーク・エアバルブは傾斜型とし、転倒時等の折損を防いでいます。

⑬ ブリッジ付アルミハンドル

左右68°の切れ角をもつアルミ製のハンドルは、ブリッジを設け強度をアップ。しかもストレート部を長くとり、必要に応じてレバー位置などを変更されるようにしています。またホルダーは2分割式とし、整備性を高めています。



⑭ ポリエチレン製フェル
タンク

シート、リヤフェンダーに流れるスリムなラインは、ライダーの前後移動を容易にします。

⑮ アルミ・キャブレター

従来の亜鉛材のものに比べ、大幅な軽量化を実現。

⑯ ワンタッチ脱着式シート
＆エアクリナー

ワンタッチで脱着できるシートと、シート下のエアクリナー。万が一水が入った時などの整備がきわめて容易です。



⑰ アルミメッキ鋼板製マフ
ラー

マフラーは、スリムなボディラインをくずさずコンパクトに設計。テーパーバンディングパイプの採用によりマフラーの容積効果を保ち、燃焼ガスの排出効果を促進。テーパーの反射効果により混合気の吹き抜けを防止し、トライアル車に重要な低速トルクの向上を果たしました。

⑱ アルミ・サイレンサー

汚れの少ないアルミ製のサイレンサー。リンク式モノクロスサスペンションの採用によってスリムな取りまわしが可能となり、転倒時などのダメージを受けにくくしています。また、2点支持とし、変形によるタイヤとの接触等も少くしています。



⑲ リンク式モノクロスサス
ペンション

トライアル車初のリンク式モノクロスサスペンション。理想的なライディンググレート特性はもちろん、軽量、コンパクト。さらに低重心化、重量マスの集中化にも貢献。高張力鋼板のリヤアームはますますハードになるセクション設定に対応。板厚を変更して、強度・剛性をアップ



性に一段と磨きをかけて新登場。

TY250R



●ハンドル切角68°(左右)

●ホイールトラベル
フロント180mm

●キャスト23°
トレール49mm

●乾燥重量81kg

●ホイールトラベル
リア160mm

●最高出力16ps/5,000rpm.
●最大トルク2.45kg-m/2,500rpm.

●最低地上高325mm

しています。またスイングアームピボット部にはニードルローラーベアリングを使用し、結合作動性を向上。リンク機構にはグリスニップルを設け、整備性、耐久性を大きく向上させています。

⑩20段ダンピングアジャスター付リヤクッション

リヤクッションユニットには、スプリング・プリロード無段階調整に加え、20段のダンピングアジャスターを新たに装備。セクション状況の微妙な変化に対しても、常に最適なクッション特性が得られます。

⑪ポリプロピレン製リヤフェンダー

⑫520ドライブチェーン
軽量で耐久性にすぐれた520ドライブチェーン。スイングテンショナーにより常に最適な状態に張りを保ちます。

⑬アルミ・ホイールスプロケット

⑭ミシュラン製ラジアル・コンペティションタイヤ。
フロント2.75-21、リア4.00-18。世界選手権で高い競争率を誇るミシュランのトライアル・コンペティションを装備。特にリヤタイヤは、驚異的な踏破力、グリップ力にすぐれ、摩耗も少ない理想のタイヤです。

⑮アルミ・ギヤシフトペダル

⑯アルミ・エンジンガード

5mmの十分な肉厚をもつアルミ製のエンジンガード。スキッド効果をもつ形状はロックの乗り越えやマティの通過に威力を発揮します。

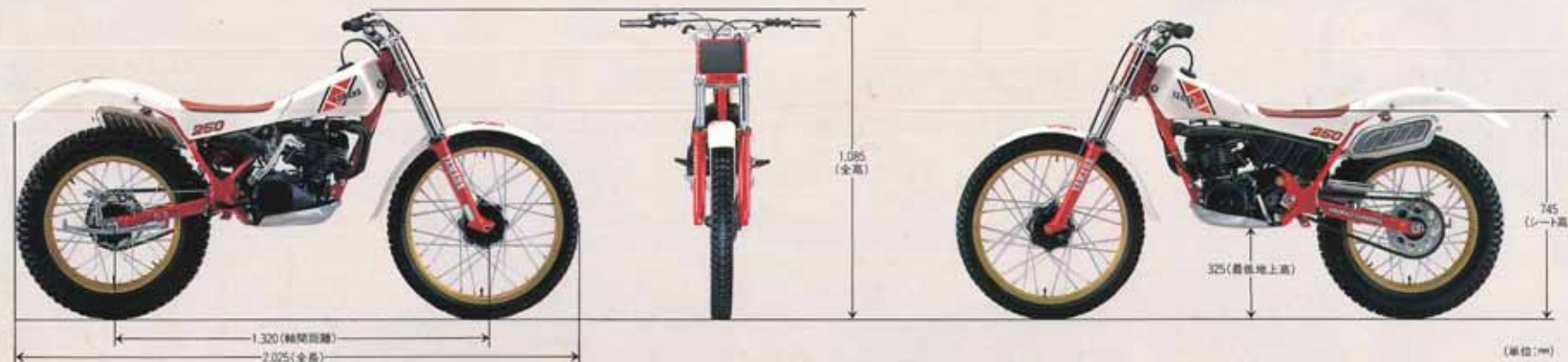
⑰2ストローク単気筒246ccエンジン

トライアル専用として開発されたパワーユニットは、2ストロークならではの極低速からのコントロール可能な特性に加え、フラットで粘り強いトルクを発揮。16ps/5,000rpmの最高出力と2.45kg-m/2,500rpmの最大トルクによる幅広い出力レンジを獲得。トランスミッションは1〜4速をクロスレシオとした6速を採用。

TY250R

●標準現金価格¥530,000

●ボディカラー:ホワイト



TY250R	
機種コード	38Y
全長/全幅/全高	2025mm/805mm/1085mm
軸間距離	1320mm
シート高/最低地上高	745mm/325mm
乾重量	81kg
ハンドル径	68°(左右)
エンジン種類	2サイクル・ピストンリードバルブ
気筒数配列/総排気量	単気筒/246cc
内径×行程	68.0×68.0mm
圧縮比	7.6:1
最高出力	16ps/5,000r.p.m.
最大トルク	2.45kg-m/2,500r.p.m.
始動方式	キック式
点火方式	C.D.I.
燃料タンク容量	3.5ℓ
潤滑方式	混合
1次減速機構/減速比	ギヤ/3.550(71/20)
2次減速機構/減速比	チェーン/3.500(42/12)
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	3.000/2.467/1.938/ 1.409/0.963/0.677
フレーム形式	鋼管ダイヤモンド
キャスト/トレール	23°00' /49mm
タイヤサイズ・前/後	2.75-21-4PR/4.00-18-4PR
制動装置・前	機械式ドラムブレーキ
制動装置・後	機械式ドラムブレーキ

●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。

全日本選手権で活躍する伊藤敦志選手とTY250R



手続がかんたん 新しいバイクの買い方で
支払がらく す。簡単な手続きとわずかな
ヤマハ 頭金があれば最長20
らくらくクレジット 回までの分割払いで好みの
 バイクがすぐ手に入る
 しく。月々の支払い方法もお好み次第。幾
 通りのコースから自由に選べる便利さです。

ヤマハ ライディング スクール セーフティ
 ライディングのために、確かなテクニックの習
 得に、ヤマハラライディングスクール (YRS) に
 参加しませんか。●筑波サーキット、袋井ヤ
 マハコースでの中・高速走行トレーニングが
 確かな技術を培うYRSサーキットランコース。
 ●オフロード走行によって安全運転の基礎
 を養うオフロードライディングスクール。●教
 習所等で日常に即した技能を身につけるミ
 ニYRS。お申込み・お問合せは、最寄りのヤ
 マハ販売店へ。

★TY250R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。★TY250Rは道路は走行できません。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ないところまで人や車が自由に出入りできるところは、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。

ヤマハ発動機株式会社
 〒438 静岡県磐田市新貝2500
 TEL.05383(2)1111

YAMAHA
 8408-20D/⑤ 011284