

YAMAHA

コンペティション・モデル

ヤマハ トライアル「TY250R」

新発売について

昭和58年6月

ヤマハ発動機株式会社

本社広報部 ●〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.05383

／東京広報課 ●〒104 東京都中央区銀座

TEL.03

当社では、来たる8月5日からヤマハトライアル「TY250R」
を新発売いたします。

この「TY250R」は、コンペティション・モデルとして新たに
専用開発したもので、国内のトライアル競技会はもちろん、世界選手
権大会等でも十二分に通用する高度なポテンシャルを備えています。

記

名 称 : ヤマハトライアル「TY250R」

発 売 日 : 昭和58年8月5日

標準現金価格 : 520,000円

カラーリング : ホワイト

販 売 計 画 : 2,000台(年間、国内)

1. 「TY250R」開発の背景

- ◇ヤマハは1972年、当時「トライアルの魔術師」といわれた世界の第一人者ミック・アンドリュース（イギリス）をファクトリーライダーに迎えて、日本ではまったく未開拓の分野であったトライアルのマシン開発と、国内における普及活動に着手しました。

- ◇'73年SSDT（スコティッシュ6日間トライアル）において2位に輝くなど、プロトタイプモデルは、初年度から卓越した戦闘力を発揮しましたが、'73年にはこのプロトタイプをベースに輸出モデル「TY250」を完成。さらに'74年にはわが国初の本格派マシン「TY250J」を発売して、国内のトライアルブームをリード。同時にファクトリーマシン「YZT250」が、ミック・アンドリュースの手で'74年、'75年と2年連続SSDT制覇の偉業を達成するなど、きわめて大きな成果を収めました。

- ◇こうして日本のトライアルマシンの代名詞ともなった「ヤマハTY」は、その後125CC、80CC、50CC、さらに175CCとバリエーションを拡大。マシン・コントロールのテクニックを追求するトライアルの楽しさを、きわめて幅広い層の人びとに広げてまいりました。

- ◇諸般の事情により'80年からは、TYシリーズの発売を中断しておりましたが、最近のトライアル人口の増加、競技会のもりあがりにつれて「TY復活」を熱望するライダーの声も日ごとに高まっており、こうした要請に応じて今回ニュー「TY250R」の

発売に至ったものです。

◇ '80年のTYシリーズの発売中止後も、加藤文博、畑山和裕、木村治男、工藤靖幸らの手によってヤマハは国内競技会への出場とマシン改良を継続してきましたが、こうした活動がニュー「TY250R」開発のベースとなっていることは、いうまでもありません。

2. 「TY250R」開発の狙い

上記のような経過、背景をふまえ、マシン開発に当っては特に以下の4点に重点を置いています。

- 1) トライアル競技専用マシンとして、国内競技会はもちろん世界選手権大会でもBPが狙える高度なポテンシャル
- 2) 軽量、シンプル、スリムな車体構成
- 3) ニュートラルなハンドリング性能
- 4) ビギナーからエキスパートライダーまでコントロールしやすいパワー特性

3. 「TY250R」の主な特徴

- 1) 最高のトライアル適性を発揮する専用開発エンジン

68mmスクウェアの2サイクル・ピストンリードバルブ・246

CCエンジンは、すべてトライアル専用開発したものだ。

人間が歩くほどの極低速から中・高速に至るまで回転全域において、トライアルマシンとして理想的なフラットで粘りづよいト

ルク特性を発揮します。

この太い低速トルクは、独自の燃焼室、吸排気ポートセッティング、パンチングパイプ内臓式マフラーの採用等によって確保したものの。

より具体的なトルク特性は、コントローラブルな2サイクルE/Gのメリットに、フラットでトルク変動の少ない4サイクルの特徴を加味したきわめて扱いやすいものとなっています。

つまり、極低速時にもスロットルワークに過度に神経を集中させる必要もなく、余裕を持ってマシンコントロールを行なえるものの。

また、点火装置にはすぐれた火花性能を持ち、同時にメンテナンスフリーのC.D.I.を採用していますが、これもトライアル専用開発したものです。

さらに、ワンタッチ脱着式のエアクリナーをシート下にセット。エレメント本体も工具を一切使用することなくワンタッチで脱着可能な、整備性にすぐれたものです。

2) 理想的なギヤレシオを持たせた6速ミッション

ミッションは、6段変速。1速から4速まではセクション・トライ用、5～6速はコース間移動用に設定しています。

特に1～4速は、実走行テストのくり返しによって、迷うことなく最適なギヤ段位が選定できる理想的なクロスレシオにセッティングしています。

3) 限りなくニュートラルなハンドリング性能

トライアルマシンの命ともいえるハンドリング性能、つまりステアリングの味つけは、ヤマハならではの限りなくニュートラルに近いもの。

これも豊富な実走行テスト、実戦テストのくり返しによって理想的なディメンションを追求した結果設定したもので、左右68°の大きな切れ角をもつハンドルは外乱に対してもきわめて素直に反応し、ライダーのイメージどおりの動きをしめすニュートラルなものです。

4) トライアルモデル初のリンク式サスペンションの採用

リヤにはトライアルモデルとしては初のリンク式モノクロスサスペンションを採用。重心まわりへの重量マスの集中化をはかって操縦性を向上させるとともに、トライアルマシンとして最適なライジングレート効果を持たせリヤホイールの路面追従性をアップさせています。

クッションユニットはプリロード6段階調整式。リヤアームピボット部にはニードルローラーベアリングをセットしていますが、このリンク式モノクロスサスペンションの採用は、ギャップやロックなどのセクションで、ライダーの抜重動作をほとんど不要にするほどの、大きな効果を生み出しています。

さらに、モノクロス・サスペンションの採用は、コンベンショナルタイプのように、転倒時にもロッド曲がりなどのダメージを受けない、という大きなメリットも備えています。

5) スムーズなポジション変更を可能にした軽量・スリムな車体構成

新開発の高張力鋼管ダイヤモンド型フレームを中心に構成した車体は、ご覧のとおりきわめてスリムなもので、トライアルライディングに不可欠な頻繁なライディング・ポジションの変更をきわめてスムーズにしています。

また、ケースカバーやブレーキプレートにマグネシウムを採用したのははじめハンドル、アンダーブラケット、ステアリングステムスタビライザー、リム、エンジンガード、キッククラック、シフトレバー、スタンド、モノクロスサスペンション、サイレンサーなどにはすべてアルミ製品を採用。さらにメインシャフト類はすべて肉ぬきで軽量化をはかり、81Kgという超軽量ボディに仕上げられています。

6) ゆるみの少ないインナーアウターが連続したスポークホイール

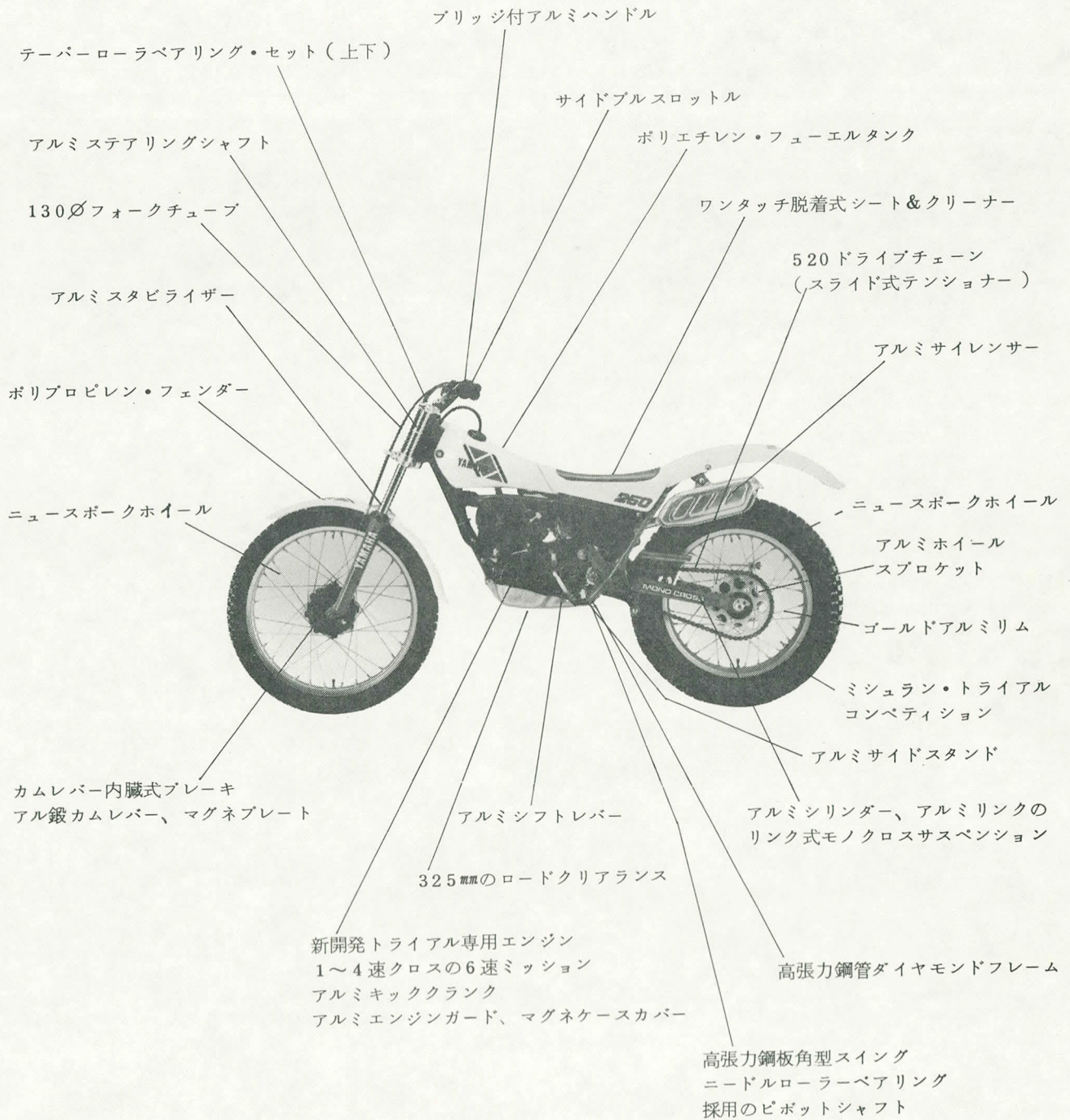
前後ホイールにインナーアウターが連続したスポークを採用、ハブの接線方向に力が働くために、弛みにくく、また増締めしてもハブの真円度が変わらないためにブレーキドラムの変形もなく安定したブレーキ性能を保持しています。

7) カムレバー内臓式のフロントブレーキ

130φドラムのフロントブレーキには、新開発のカムレバー内臓タイプを採用。ブレーキパネル内にカム機構をすべて内臓しているため、狭いロックセクションで、カムレバーが岩にひっか

かってブレーキロック状態に陥ったり、マディでレバーとカバーの間に泥がつまり、確実な作動が行なえない……といったブレーキトラブルを完全に解消しています。さらにブレーキパネル外側にライニング摩耗インジケータをセットしています。

4. 「TY250R」フィーチャーマップ



「TY250R」仕様諸元表

名 称		「TY250R」		動	1次減速機構		ギヤ			
型 式		38V			同上減速比		71/20	3.550		
寸 法 及 重 量	全 長		2025 mm		力	2次減速機構		チェーン		
	全 幅		805 mm			同上減速比		42/12	3.500	
	全 高		1085 mm		伝 達 機 置	クラッチ形式		湿式多板		
	シ - ト 高		745 mm			変 速	形 式	常時噛合式前進6段		
	軸 間 距 離		1320 mm				操 作 方 法	左足動リターン式		
	最低地上高		325 mm			変速比1速	3.000			
	乾 燥 重 量		81 Kg			" 2速	2.467			
原 動 機 種 類		2サイクル、ピストンリードバルブ		" 3速	1.938					
気筒数配列		単気筒		" 4速	1.409					
原 機	総 排 気 量		246 cc		" 5速	0.963				
	内 径 × 行 程		68mm×68mm		" 6速	0.677				
動 機	圧 縮 比		7.6 : 1		フレーム形式		鋼管ダイヤモンド			
	最 高 出 力		16 PS (5000 rpm)		走 行 装 置	キ ャ ス タ	23°00'			
	最 大 ト ル ク		245 Kg-m (2500 rpm)			ト レ - ル	49 mm			
	始 動 方 式		キック式		タイヤサイズ	前	2.75-21-4PR			
	潤 滑 方 式		混 合			後	4.00-18-4PR			
燃 料 装 置	エレメント種類		湿式ウレタンフォーム		制 装 動 置	形 式	前	ドラム(リーディングトレーリング)		
	燃料タンク容量		3.5 l				後	"		
	キャブレタ型式		Y26P		懸 装 架 置	懸 架 方 法	前	テレスコピック		
点 火 方 式		C.D.I		後			リンク式モノクロスサスペンション			
電 気 装 置	点 火 プ ラ グ 型 式		N-5G	BP-5EV	緩 装 衝 置	ホイールラベル	前	180 mm		
	" メーカー		チャンピオン	NGK			後	160 mm		
					ハンドル切角		68° (左右)			