

YAMAHA

扱いやすいハイパフォーマンスを備えた

ヤマハエンデューロ

「TT225」および「TT350」

新発売について

昭和61年7月

ヤマハ発動機株式会社

本社広報室 ● 〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.05383

／東京広報室 ● 〒104 東京都中央区銀座

TEL.03

当社では、ヤマハエンデューロ『TT225』および『TT350』を9月上旬より新発売いたします。

このモデルは、アメリカ、オーストラリア等に向けて開発した'86モデルをモディファイしたもので、エンジンは、『TT225』がOHC・2バルブ、『TT350』がDOHC・4バルブという違いこそあれ、いずれもパワフルでトルクフルな特性を持ち、剛性に富むシンプルなフレーム、エンデューロマシンにふさわしい足回り、強力なストッピングパワーを生むブレーキ装置等、オフロード専用の高度な設計を盛り込んでいます。

『TT225』は、軽量で、扱いやすいサイズ、そして足つき性にもすぐれているところから初心者にもコントロールしやすいというメリットを持っており、一方『TT350』は、250ccクラス並みの軽快で安定したハンドリングと強力なパワーにものをいわせ、ラフなオフロードも軽々と走破する頼もしい戦闘力を備えています。

なお、これらのモデルで一般公道を走行できません。

記

名 称：ヤマハエンデューロ「TT225」
ヤマハエンデューロ「TT350」
発 売 日：昭和61年9月上旬
標準現金価格：「TT225」=345,000円
「TT350」=430,000円
カラーリング：ホワイト

[主な特長]

ヤマハエンデューロ「TT225」

1. レスポンスに優れたOHCエンジン

エンジンは4サイクル223cc・空冷・単気筒・OHC・2バルブで、最高出力22PS/7500rpm、最大トルクは2.1Kg-m/7,000rpmです。

ヤマハトレール「セロー225」が、中低速回転域でのトルクを重視してセッティングされているのに対し『TT225』は低速から高速まで、スムーズな回転とレスポンスの良い吹き上りを重視した設計になっています。

2. メンテナンスを省くオートカムチェーンテンショナー

耐久性にすぐれたOHCエンジンには、チェーンの張りを常に一定に保つオートカムチェーンテンショナーを採用し、メンテナンスフリーとしました。

またエンジンには一軸 balanser を内蔵し、振動の低減を図っています。

点火は電子進角式CDI点火方式を採用し、常に最適な位置で点火を行ない、すぐれたエンジン性能を引き出します。

3. エンジン始動を容易にするセミオート・デコンプ

ヤマハ独自のセミオート・デコンプを装備。不安定な地形でのエンジン始動や、万一転倒した場合の燃焼室内の生ガス抜きを容易にし、急坂などでのエンジンブレーキのコントロールにも役立てられるものとしています。

4. クロスレシオ 6 速ミッション

トランスミッションはクロスレシオの常時噛合式 6 段変速です。またドライブチェーンにはすぐれた耐久性を持つシールチェーンを採用しています。

5. 軽量で剛性に富む高張力鋼管ダイヤモンドフレーム

フレームは、過酷なオフロード走行を配慮して、新たに設計した軽量で剛性にすぐれた高張力鋼管のダイヤモンドフレームです。エンデューロレースにおいても威力を発揮します。

このフレームは、リヤフレームをつなぐフットレスト部の左右の側面を 3 角形のパネル構造として極力フラットにしているのが特長で、これによりマシンをはさみやすく、また左右に振る時などのマシンコントロールがしやすく、さらに足つき性の向上にも貢献しています。

6. オフロード走破性にすぐれた前後サスペンション

フロントフォークは大径の 36mm インナーチューブを採用。剛性を大きく高めると共に、セミエア式とし、十分なダンパー特性を織り込み、240mm のストロークを設定してオフロード走破性を高めています。

リヤには、底づきの少ないクッション性能を発揮するリンク式モノクロスサスペンションを採用。ホイールトラベルは 210mm です。

7. 軽量アルミ製リム

ホイールには前後とも軽量なアルミ製リムを採用。タイヤはフロント 2.75-21、リヤ 3.50-18 のノービータイヤを装備しています。

8. オフロード専用ディスクブレーキ

フロントブレーキには、強力なストッピングパワーを発揮するオフロード専用設計のディスクブレーキを採用しています。ディスクプレートは軽量なスロットッドタイプで、オフ専用に開発したセミメタルパッドと共に、引きずりや、砂塵の噛み込みにも強い耐久性を示します。

加えて走行中、泥の侵入や飛来する石からの被害を防ぐディスクプレートカバーを装備しています。

9. 低いシート高と体重移動が楽なロングシート

シート高を855mmと低くし、操縦性と足つき性を高めているほか、シートはフュエルタンクの上まで伸びたウーリーナイロン製の継ぎ目なしのロングシートで、ライダーの身体の移動をスムーズにしています。

ハンドル形状やフットレストの位置などもエンデューロレースに適したライディングポジションが得られるよう配慮してあります。

10. 走行性能の安定に役立つエアスクープ

YZタイプのエアスクープは、走行中に冷却空気をシリンダーヘッド、点火プラグ回りに送り、長時間にわたるレースでも安定した性能を保ちます。

11. 便利なリヤバッグ

リヤフェンダーの上に取付けられたバッグは大型で、工具やパーツの収納に適しています。

ヤマハエンデューロ「TT350」

1. 広い回転域で力強いトルクを生むDOHC・4バルブエンジン

エンジンはハイテックな機構を備えた4サイクル346cc・空冷単気筒・DOHC・4バルブエンジンで、最高出力32PS/7000rpm、最大トルク3.43Kg-m/6000rpmです。

低速から高速まで、切れ目なく力強いトルクを発揮します。トランスミッションは6速。

2. メンテナンスを省くオートカムチェーンテンショナー

耐久性にすぐれたDOHCエンジンには、チェーンの張りを常に一定に保つオートカムチェーンテンショナーを採用し、メンテナンスフリーとしました。

またエンジンには一軸 balanser を内蔵し、振動の低減を図っています。

点火は電子進角式CDI点火方式を採用し、常に最適な位置で点火を行ない、すぐれたエンジン性能を引き出します。

3. 低速レスポンスと滑らかな高速パワーを引き出すYDIS

吸気系には、プライマリー側に強制開閉式のVMキャブレターを、セカンダリー側に負圧開閉式のSUキャブレターを装備し、低中速時はプライマリーのみが働き、スロットルを開けるとセカンダリーも同時に働くYDIS（ヤマハ・デュオ・インターク・システム）を採用しました。

VMキャブレターの低中速回転域における瞬発力とSUキャブレターの高速回転域におけるなめらかさの組み合わせで、オールラウンドに働くキャブレター・システムです。

4．オート・デコンプ装備のキック始動方式

エンジン始動時に自動的に排気バルブを開け、エンジンの圧縮力をコントロールするオート・デコンプ機構を採用し、始動性の向上を果たしています。

エンジンが始動すると、自動的にバルブが閉じ、通常の作動に戻ります。

5．高張力鋼管シングル・クレードルフレーム

フレームは新設計のシングル・ダウンチューブ式クレードルフレームで、薄肉の高張力鋼管を使用して軽量化を図ると共に、ハードなラフロードランに耐える剛性・強度を備えています。

6．オフロード走破性にすぐれた前後サスペンション

フロントフォークには大径の41mmインナーチューブを採用。剛性を大きく高めると共にセミエア式として、十分なダンパー特性を織り込み、280mmのストロークを設定してオフロード走破性を高めています。

リヤには、底づきの少ないクッション特性を発揮するリンク式モノクロスサスペンションを採用。ホイールトラベルは280mmです。

またアルミ製のスイングアームのリヤエンドを開放型とし、タイヤ交換などが容易にできるように配慮してあります。

7．軽量アルミ製リム

ホイールには前後ともアルミ製リムと軽量ハブを採用。また、リヤには「Zスポーク」を採用しています。タイヤはフロント80/100-21、リヤ100/100-18のノービータイヤを装備しています。

8. オフロード専用ブレーキ

フロントブレーキには、強力なストッピングパワーを発揮するオフロード専用設計のディスクブレーキを採用しています。ディスクプレートは230mm 径の軽量なスロットタイプで、オフ専用に開発したセミメタルパッドと共に、引きずりや、砂塵の噛み込みにも強い耐久性を示します。

加えて走行中、泥の侵入や飛来する石からの被害を防ぐディスクプレートカバーを装備しています。

9. 走行性能の安定に役立つエアスクープ

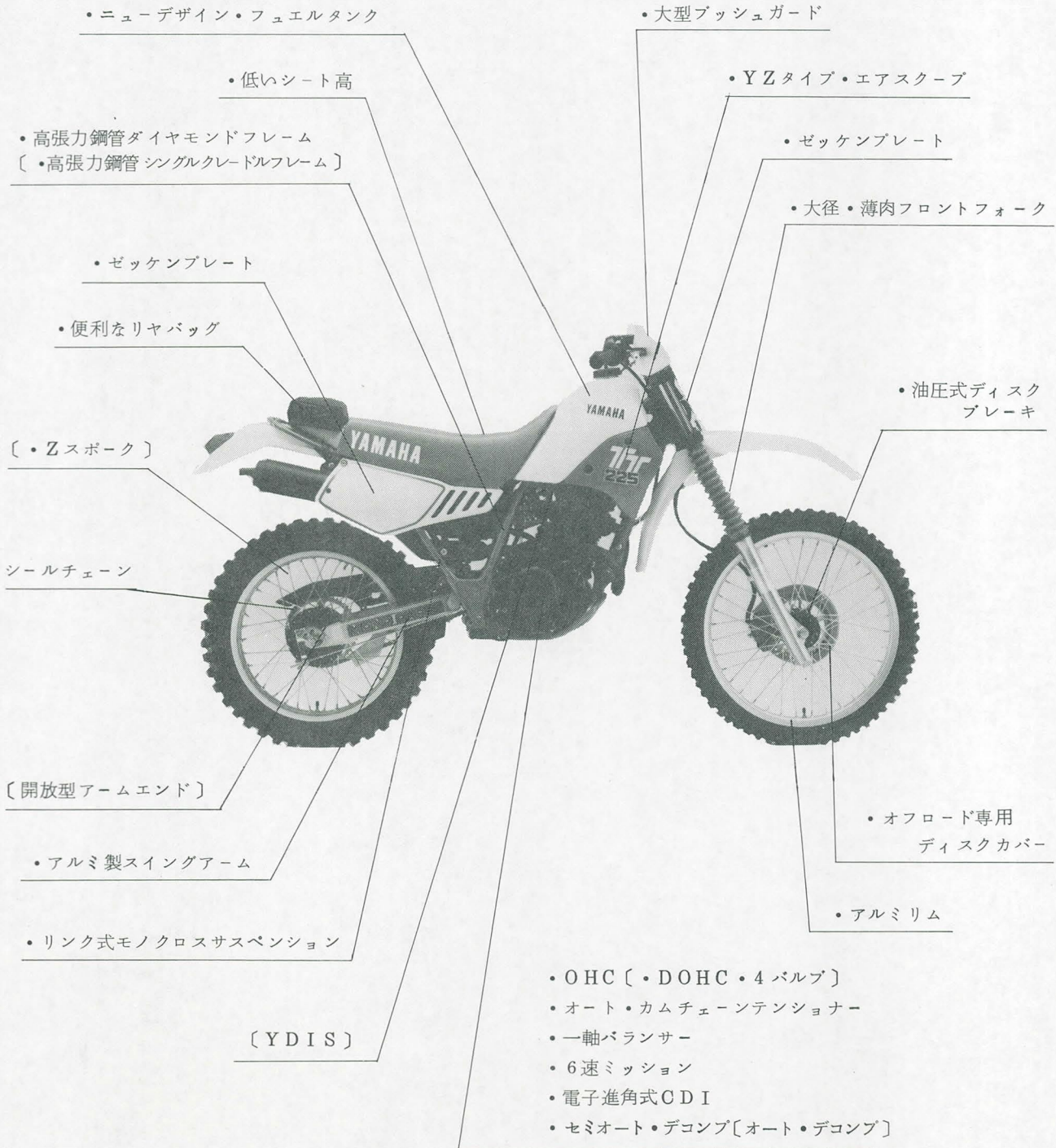
YZタイプのエアスクープは、走行中に冷却空気をシリンダーヘッドカバーや点火プラグ回りに送り、長時間にわたるレースでも安定した性能を保ちます。

10. 便利なりヤバッグ

リヤフェンダーの上に取付けられたバッグは大型で、工具やパーツを収納するのに適しています。

ヤマハ「TT225」「TT350」フィーチャーマップ

※〔 〕内は「TT350」 ※写真は「TT225」



「TT225」「TT350」仕様諸元

名 称		TT225	TT350					
寸 法 及 重 量	全 長	2095 mm	2175 mm	動 力 伝 達 装 置	1次減速機構	ギ ャ		
	全 幅	865 mm	870 mm		同上減速比	73/22 3.318	70/24 2.916	
	全 高	1200 mm	1235 mm		2次減速機構	チェーン		
	シ ー ト 高	855 mm	920 mm		同上減速比	50/14 3.571	50/14 3.571	
	軸 間 距 離	1360 mm	1440 mm		クラッチ型式	湿式多板		
	最低地上高	280 mm	310 mm		変 速 機	形 式	常時噛合式前進6段	
	乾 燥 重 量	97Kg	111Kg			操 作 方 法	左足動リターン式	
	原 動 機	原 動 機 種 類	4サイクルOFC			4サイクル DOHC	変速比1速	38/13 2.923
気 筒 数		単 気 筒		" 2速		34/18 1.888	29/16 1.812	
総 排 気 量	223 cc	346 cc	" 3速	30/21 1.428		26/19 1.368		
内 径 × 行 程	70.0mm× 58.0mm	86.0mm× 59.6mm	フレーム形式	鋼管 ダイヤモンド		シングル クレードル		
動 機	圧 縮 比	9.5 : 1	9.0 : 1	タイヤサイズ	前	275-21-4PR	80/100-21	
	最 高 出 力	22PS/7500 rpm	32ps/7000 rpm		後	350-18-4PR	100/000-18	
	最 大 ト ル ク	2.1Kg・m/ 7000rpm	3.43Kg・m 6000rpm	制 動 装 置	前	油圧式シングルディスク		
	始 動 方 式	キック式 セミオート・デコンプ	キック式 オート・デコンプ		後	ドラム（リーディングトレーリング）		
潤 滑 方 式	強制圧送ウエットサンプ		懸 架 装 置	懸 架 方 法	前	テレスコピック		
エンジンオイル容量	1.3 ℓ	1.6 ℓ			後	スイングアーム		
燃 料 装 置	燃料タンク容量	8.0 ℓ	9.5 ℓ	緩 衝 装 置	緩 衝 方 法	前	オイルダンパ、エア、コイルスプリング	
	キャブレター型式	Y26P×1	Y24PV×1			後	オイルダンパ、コイルスプリング	
電 気 装 置	点 火 方 式	C . D . I .		テ ー ル ラ ン プ	ホ イ ー ル ト ラ ベ ル	前	240 mm	280 mm
	点 火 プ ラ グ 型 式	D8EA X24ES-U	D8EA X24ES			後	210 mm	280 mm
						6V3W	12V8W	



ヤマハエンデューロ「TT225」



ヤマハエンデューロ「TT350」