

新しいツーリングスポーツ感覚を提唱する  
ビッグツイン・ヨーロッパ  
ヤマハスポーツ「TDM850」  
新発売について

1992年2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  
東京広報課 ● 〒104 東京都中央区銀座

TEL.0538 FAX.0538  
TEL.03 FAX.03



当社では、水冷・4サイクル・DOHC・5バルブ並列2気筒849ccの前傾エンジンをデルタボックスフレームに搭載し、快適な走行性を実現したビッグツイン・ヨーロッパン、ヤマハスポーツ『TDM850』を'92年3月15日より新発売いたします。

『TDM850』の開発にあたっては、“オンロードでの躍動的な走りを実現する新しいスポーツモデル”をテーマとしました。具体的には、山岳ワインディング路での高い走行性、タンデム性を含めたツーリング機能、市街地での乗り易さなどをハイレベルで調和させる開発を実施。その結果、新しいツーリングスポーツ感覚を提唱するモデルに仕上がっています。

#### 記

名 称 : ヤマハスポーツ『TDM850』

発 売 日 : 1992年3月15日

メーカー希望小売価格 : 750,000円

(北海道、沖縄および一部離島を除く)

※価格には、保険料、税金(含消費税)、登録に伴う諸費用は含まれません。

カラーリング : ブラック2

販 売 計 画 : 1,000台(年間、国内)

## 企 画 の 狙 い

'91年春、当社が欧州市場に導入した『TDM850』は、“オールラウンドに乗って愉快的ファンバイク” “高トルクエンジンで爽快に走れるモデル”と高く評価され、欧州の新しいオンロードスポーツとして市場に大きな影響を与えています。

それは、荒れた道での優れた走行性、街中コンピューターとしての利便性、ワインディング路での軽快性、アウトバーンでの良好なクルージング性などビッグツインならではの持ち味を強調したキャラクターが、広汎に市場で支持を得たからと言えましょう。

その実力は欧州発売以降1年、日本国内のファン、エンスージャストからも興味の対象となってきました。「大人が楽しむスタンダード感覚」「新鮮なツーリングスポーツ感覚」といった評価が寄せられています。つまり、従来のマルチモデルにはなかった新しい感覚で乗れる“大人の辛口バイク”として、『TDM850』が脚光を浴びていると言えましょう。

ビッグツイン・ヨーロピアン『TDM850』は、こうした背景の中で国内販売を開始するもので、企画にあたっては、ビッグツイン・ヨーロピアンのテイスティをそのままに、国内の交通環境に適應しうるモデルとしての仕様を施しています。

## 主 な 特 徴

### ■エンジン関係

#### 1. 水冷・DOHC・5バルブ・並列2気筒849cc前傾エンジン

水冷・DOHC・5バルブ・並列2気筒849ccの前傾エンジンを採用しています。このエンジンは輸出用オフロードモデル「XTZ750 Super TĒNĒRĒ」に搭載して好評の749ccエンジンを基本に、ボア・ストロークの拡大、吸排気系の容量アップなどにより“オンロードでの躍動的な走りを実現する新しいスポーツ”の具現化を照準に完成させたパワーユニットです。

ボア・ストロークは「XTZ750 Super TĒNĒRĒ」の87mm×63mmから89.5mm×67.5mmへと拡大して排気量を100ccアップ。エアクリナー容量は30%アップの6.6ℓ、マフラー容量も30%アップの8.6ℓを確保するなど、最高出力は72ps/7,500rpm、最大トルクは7.8kg- /6,000rpmを発揮。これまでのビッグツインイメージを超えるトルキーな特性が特徴となっています。

なお、クランクは、ツインらしさを一層強調するために、等間隔爆発の360度クランクを採用しています。

#### 2. ダウンドラフト吸気システムの採用

キャブレターにはBDST38mmキャブレターを採用しています。エアクリナーからシリンダーヘッドの吸気ポートまで、吸気通路のエアの流れを上下にストレートに近い形で結ぶダウンドラフト吸気システムと相まって、優れた性能を発揮します。

### 3. 5バルブ・ペントルフ型燃焼室の採用

各シリンダー吸気3バルブ、排気2バルブの5バルブヘッドを採用しています。燃焼室は、高い圧縮比を得ながら素早い燃焼速度が得られるペントルフ型燃焼室として優れた燃焼効率を実現。また各バルブの駆動は、軽量で信頼性の高いリフター直押式インナーシム方式としています。

### 4. 低重心設計・コンパクトエンジン

このエンジンでは、メイン軸位置を上げることにより、クランク軸〜ドライブ軸間の距離を最小限に押えるレイアウトを採用。重量のあるクランク軸を極力低く配置することが可能となり、コンパクト化と低重心化をあわせて実現。優れた操安性を生み出すパワーユニットとなっています。

### 5. 二軸バランサーの採用

360度クランクと2つのピストンまわりによって生じる1次慣性力を打ち消すために、クランク軸を挟むように2本のカウンターバランサーを設定したギヤ駆動の二軸バランサーを採用しています。これで振動低減を図り、快適な乗り心地を実現しました。

### 6. ワイドレシオ5速ミッション

ワイドレシオの5速ミッションを採用しています。トルキーなエンジン特性とのコンビネーションで、頻繁なシフト操作からライダーを開放。重厚感あふれるトルクフルなエンジンキャラクターを楽しみながらの躍動感あふれる走行を楽しめます。

## ■車体関係

### 1. デルタボックスフレームの採用

フレームには新開発、軽量・高剛性デルタボックスフレームを採用しています。薄肉鋼板材を使用しながらも1000ccスーパースポーツモデルに匹敵する剛性を確保し優れた操縦安定性を引き出しています。また、ホイールベースをはじめ各ディメンションの設定、車体剛性バランス・配分の徹底した研究開発により、軽快なハンドリング特性を達成しました。

### 2. 快適な乗り心地を実現する前後サスペンション

サスペンションは、前後とも1G付近での作動性が良好で、快適な乗り心地を生み出す設計としました。フロントサスペンションは、初期荷重調整、伸側減衰力調整機構付で、カートリッジ式ダンパーを採用しています。

### 3. 新開発バネレート可変式リヤサスペンション

リヤクッションのスプリングは、メインスプリングとサブスプリングから成る2連コイルスプリング構成で、ソロ/タンデム等走行条件に見合ったバネ定数を選定できる新システムとしています。従来のようにイニシャルプリロード調整のみで積載量の違いに対応するのではなく、ソロ走行時はメインとサブ、またタンデム時（積載量大）にはメインスプリングのみを作動させ、それぞれの条件に合ったバネ特性を実現するこのシステムは、タンデム、ソロにかかわらず不要なホイールストロークを最小限におさえ、理想的クッション性能を発揮させています。なお、ソロ/タンデム（ソフト/ハード）の切り替えは、シート下部のアジャスターでワンタッチに行えます。

プリロード調整機構および伸側減衰力調整機構も合わせて備えていますから、条件や好みに合わせたキメ細かな調整が可能です。

#### 4. 効力、タッチに優れたブレーキシステム

フロントブレーキは大径298mmのディスクプレートをフローティングしてダブルで装備、これに4ポットキャリパーを組合せ強力なストッピングパワーを確保しています。リヤは245mm径のシングルディスクです。

#### 5. フレームマウント・ハーフフェアリングの採用

フレームマウントのハーフフェアリングを採用しています。ゆったりしたライディングポジションと相まって、風圧からのライダープロテクション効果を高め、優れた居住性を生み出しています。

#### 6. ツーリング機能、扱い易さを優先した車体設計

795mmの低シート高とゆったりとしたポジションの設定、キャリア機能を備えた大型グラブバーの採用、使い易さを充分考慮した形状の4カ所の荷かけフック、大容量18ℓタンクの採用などでツーリング機能、市街地での扱い易さを向上させています。

## ヤマハスポーツ「TDM850」フィーチャーマップ

・大容量18ℓフュエルタンク

・高剛性  
デルタボックスフレーム

・バネレート可変式  
リヤサスペンション  
(初期荷重調整、伸側減衰力調整付)

・フラット形状で積載に  
便利な大型グラブバー

・4点荷掛け  
フック  
(前部フック  
は格納式)

・245mm シングルディスクブレーキ

・軽量コンパクトな  
MFバッテリー

・水冷・DOHC・並列2気筒前傾エンジン  
・ダウンドラフト吸気  
・ワイドレシオ5速ミッション  
・デジタル制御フルトランジスタ点火  
・2into1into2 マフラー

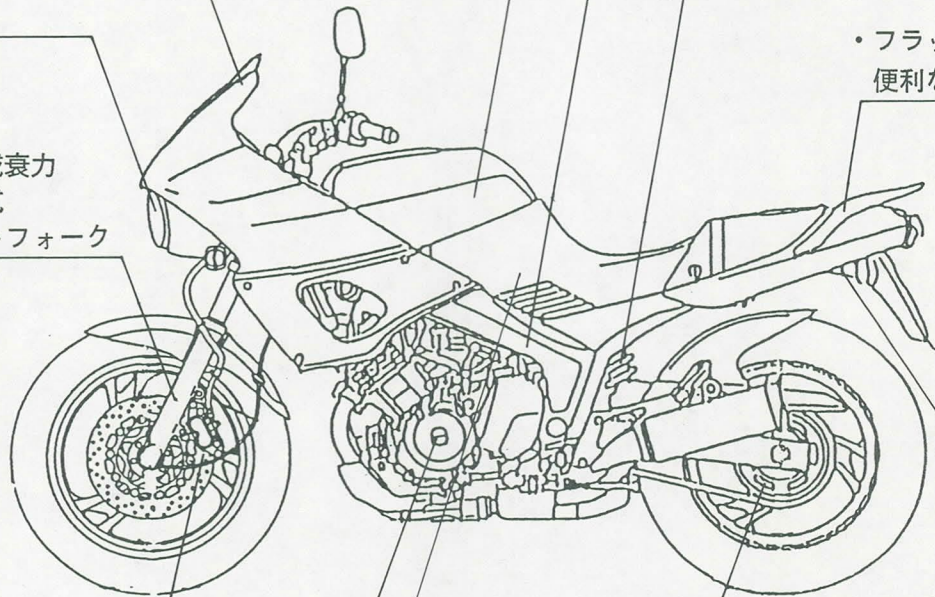
・風圧からのライダープロテクション効果の高い  
ハーフフェアリング

・ゆったりした  
ライディングポジション

・2灯式ハロゲンヘッドライト  
(自動昼間点灯)

・初期荷重調整、伸側減衰力  
調整付カートリッジ式  
フロントフォーク

・大径298mmフローティング  
マウント・ディスクブレーキ  
・4ポットキャリパー





## ヤマハスポーツ『TDM850』仕様諸元

名称及型式	名 称	ヤマハ「TDM850」		1次減速機構	ギ ヤ		
	型 式	4EP		同上減速比	67/39	1.717	
寸法及重量	全 長	2180mm	動力伝達装置	2次減速機構	チェーン		
	全 幅	795mm		同上減速比	44/16	2.750	
	全 高	1265mm		クラッチ形式	湿式多板		
	シート高	795mm		変速機	形 式	常時噛合式前進5段	
	軸間距離	1475mm			操作方法	左足動リターン式	
	最低地上高	160mm		変速比1速	37/13	2.846	
	乾燥重量	199kg		“ 2速	37/20	1.850	
				“ 3速	29/22	1.318	
		“ 4速	29/27	1.074			
		“ 5速	27/30	0.900			
性能	舗装平坦路燃費	30km/ℓ (60km/h)	走行装置	フレーム形式	プレスバックボーン		
	最小回転半径	2.9m		キャスト	25° 00'		
	制動停止距離	14m (50km/h)		トレール	105mm		
原動機	原動機種類	4サイクル・水冷・DOHC・5バルブ	制動装置	タイヤサイズ	前	110/80-18 58H	
	気筒数配列	並列2気筒			後	150/70-17 69H	
	総排気量	849cc	ディスク有効径	形式	前	油圧式ダブルディスク	
	内径×行程	89.5mm×67.5mm			後	油圧式シングルディスク	
	圧縮比	9.5 : 1	前	266mm			
	最高出力	72ps/7,500rpm	後	214mm			
	最大トルク	7.8kg-m/6,000rpm	装懸置架	懸架方式	前	テレスコピック	
	始動方式	セル式			後	スイングアーム	
	潤滑方式	強制圧送ドライサンプ		緩衝装置	緩衝方式	前	オイルダンパー、コイルスプリング
オイル容量	4.2ℓ	後	ガス、オイルダンパー、コイルスプリング				
燃料装置	エレメント種類	不織布	灯及照明	ホイールトラベル	前	160mm	
	燃料タンク容量	18ℓ			後	140mm	
	キャブレター型式	BDST38			ヘッドランプバルブ種類	バルブ着脱式(ハロゲン)	
					ヘッドランプ	12V、35W×2	
電気装置	点火方式	フルトランジスタ、バッテリー式	装メータ着1	テールランプ ストップランプ	12V、5W×2/21W×2		
	点火プラグ型式	DPR9EA-9、DPR8EA-9 X27EPR-U9、X24EPR-U9		フラッシャーランプ	12V、21W×4		
	バッテリー容量	12V、10Ah		速度計、回転計、水温計			



ヤマハスポーツ『TDM850』