YAMAHA

2サイクルスポーツ

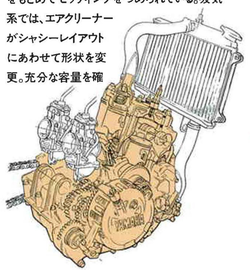
TDR250

ライダーは、可能性を手に入れた。TDR250。

TZR250パワーユニットが、そのパフォーマンスを物語る。ストリートで、そしてオフロードで要求される剛性を充分に確保したダブルクレードルフレーム。ストリートで、そしてオフロードでしっかりとトラッキングするニューパターンタイヤ。すべての道で、TDRが疾走する。

TZR250で実証されたハイパフォーマンス。
クランク室リードバルブ・パラレルツイン2ストロークエンジン。
TDRに搭載されたパワーユニットは、クランク室リードバルブ水冷2ストロークパラレルツイン。それは、既にそのハイパフォーマンスを実証されたTZR250のパワーユニットそのもの。ピストンの位置と関係なく、クランク室内が負圧になるとただちに吸入を開始する、クランク室リードバルブ。YPVS、これと連動するオートルーブポンプなど。最高出力45ps/9,500r.p.m.最大トルク3.6kg-m/8,500r.p.m.の直線的な吹

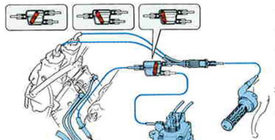
きあがり。全域にわたるスムーズでクイックなレスポンス。きわめて効率の高い吸排気。すべてはTZR250の経験にもとづいて、さらなる進化をもとめてセッティングをつめられている。吸気系では、エアクリーナーがシャシーレイアウトにあわせて形状を変更。充分な容量を確保している。キャブレータもTZR250と同様にフラットバルブタイプを採用。急激なスロットルワークにもシャープに応答するレスポンスはそのままに、オフロードでの走行もスムーズにするためのセッティング変更を行なっている。また冷却系では、オフロード走行時にも充分な冷却効果を得るために、ラジエター冷却面積を拡大している。さらに軽量コンパクトなエンジン本体は、車体もスリムに仕上げることができ、良好な操縦性にも貢献している。



フリクションを低減しさらなるパフォーマンスを。ドライサンプ式トランスミッション。

エンジンがTZR250のものと同じである以上、当然トランスミッションもドライサンプ式のものを採用。オイルパンが存在せず、トロコイドポンプによってオイルを圧送して、直接ギヤシャフトやクラッチを潤滑するため、フリクションロスが最小限に抑えられている。また1速のギヤ比をTZR250よりも大きな2.571とし、さらに2次減速比も3.286とするなど、発進加速性能や市街地での走行性を一層充実させている。

2ストローク初のデジタル進角CDI点火システム。同様にデジタル制御となったYPVS。
ハイパフォーマンスなパワーユニットの実現のためには、吸排気の効率を徹底的に追求するとともに、回転数に応じた正確な点火時期が求められる。TDRでは、2ストロークマシンでは初めてのデジタル進角CDIユニットが採用された。マイコンによって、常にそのときの回転



数にあわせて最適の点火タイミングを維持している。このマイコンユニットは、おなじみのYPVSのコントロールユニットとしても機能し、かつCDIがデジ

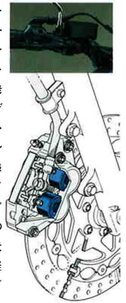
タル進角となったことによって、YPVSもまた初のデジタル制御となっている。すなわち回転数にあわせて、排気ポートに設けられたパワーバルブを駆動させて常に最適な排気タイミングを得るというもの。さらにもうひとつ、このマイコンユニットはエンジンのコンディションを常にベストに保つために適量なオイルを供給するオートルーブポンプまでコントロールしている。つまり全域にわたってYPVS連動型のオートルーブポンプが最適オイル量を吐出させ、デジタル制御YPVSが最適排気タイミングをつくりだし、デジタル進角CDIユニットが やはり最適タイミングで点火する。そのすべてがこのコントロールユニットのマイコンで制御されているわけだ。ヤマハ2ストロークテクノロジーをおしげもなく注ぎ込み、しかもそれは常に進化した形で現れる。まさにTDRがモーターサイクルの既存の次元を越えたマシンであることのひとつの証明といえる。

多段膨張型チャンバータイプ・クロスアップマフラー。
排気系でのきわだつフィーチャーがこのクロスアップマフラー。2ストロークハイパワーエンジンに対応し、高い排気効率とクランク室リードバルブのメリットをさらに活かすために、TZR250同様に多段膨張型チャンバータイプとしたマフラー。しかしその形状は大きく変化している。エンジン本体前で2本のエキゾーストパイプがクロスしてからフロントテーパー部が上に

向かって伸び、車体前側面のチャンバー部につながり、リヤシート両脇のサテンメッキを施したサイレンサーへと導かれている。さらにロードクリアランスは、230mmという数値を誇っている。TZR250のパワーフィーリングを実現しながら、オフロードでの走行性能も考慮した新設計マフラー、それがこのクロスアップマフラーなのだ。

様々な道でハイパワーを路面に伝える。ニューパターンタイヤ。
ストリートはもちろんオフロードの走行にも対応すべく、前後スポークホイールとされたアルミリムには、一般道でもオフロードでもこのマシンのハイパフォーマンスを発揮すべく開発されたニューパターンタイヤが装着された。フロント100/90-18リヤ120/80-17インチのこのタイヤが、高速走行時の確かなトラクションとオフロードでのコントローラビリティを両立させ、TDRのオールラウンドなハイパフォーマンスを物語っている。

新しい道を行くために、確かな制動力を。バリアブルタッチディスクブレーキ。
フロントスポークホイールに大径ディスクブレーキを装着したこのブレーキシステムもまたオールラウンドに威力を発揮するべく進化を遂げている。ディスクプレートをフローティングマウントとしてTZR250と同様にハードなブレーキング時に安定的なストッピングパワーを得る。その一方でラフロードを走行するとき多用される軽いタッチのブレーキング



に対応すべく、ブレーキマスターシリンダーとブレーキホースの間にバルブ機構を設けて、常にコントローラブルで優れたブレーキフィーリングを得ている。ハードにもソフトにも必要とされるストッピングパワーを確実に生む。これがTDRに新採用されたバリアブルタッチブレーキだ。さらにリヤホイールには、ヤマハモトクロッサーYZと同タイプのマスターシリンダー

を装着したディスクブレーキを採用。前後のコンビネーションがTDRのコントローラビリティを一層ハイレベルなものとしている。

イニシャルアジャスター装備フロントフォーク。リヤにはドカルボンタイプクッション採用。リンク式モノクロスサスペンション。
セミエア式フロントテレスコピックフォークはφ38mmの大径のものを採用。イニシャルアジャスターを設けて、走行状況やライダーの好みにあわせたきめ細かな調整を可能とした。このフォークについてもストリートはもちろん、オフロードでの走行性能をも充実すべく、ストロークを160mmとたっぷりとりキャスター角は27°トレールが114mmと、並々ならぬ走破性を示している。またリヤにはドカルボンタイプのサブタンク付きクッションを採用したリンク式モノクロスサスペンションを装備。イニシャルとダンピングそれぞれのアジャスターの組みあわせによって、オフロードでの連続的にかかる高負荷に対しても安定したダンパー効果を実現している。

ストリートでそしてオフロードで要求される剛性を充分に確保。
高張力鋼管ダブルクレードルフレーム。
高張力鋼管によって構成されるダブルクレードルフレーム。構造解析を繰り返し、フレーム前部分にテンションパイプを、剛性を確保するメンバーとして追加することにより、オールラウンドに活躍するTDRにふさわしいフレ

ームが完成した。すなわち一般道の走行とオフロードでの走行を、充分に考慮した高バランスな剛性を確保している。

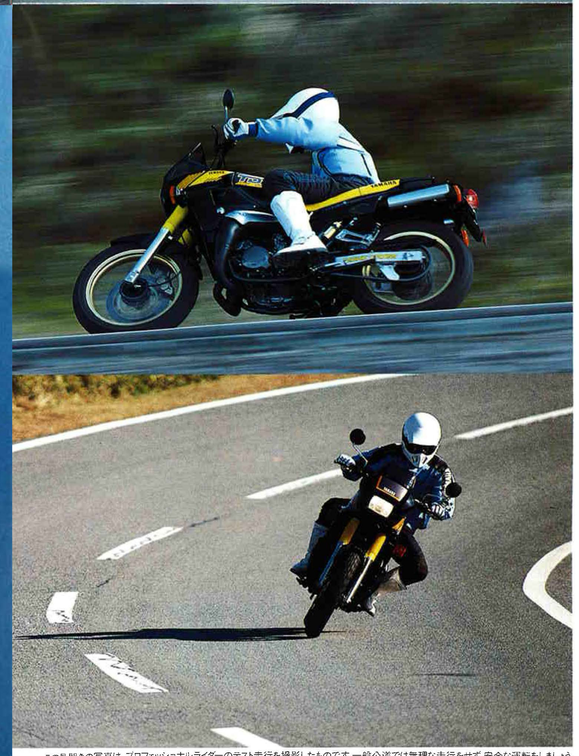
前方に向かうライダーの視線をとらえる。ストレート・トリプルメーター・レイアウト。

フロントフェアリング内最前部にインジケーターパネルと水温計。ハンドルトップブリッジ前にスピードメーター。そしてフュエルタンクの直前にタンクオン・タコメーター。3つのメーターを直線的にレイアウトし、ハンドルまわりの慣性と質量の低減をはかりコントローラビリティを向上させて、より走りのポテンシャルを高めている。

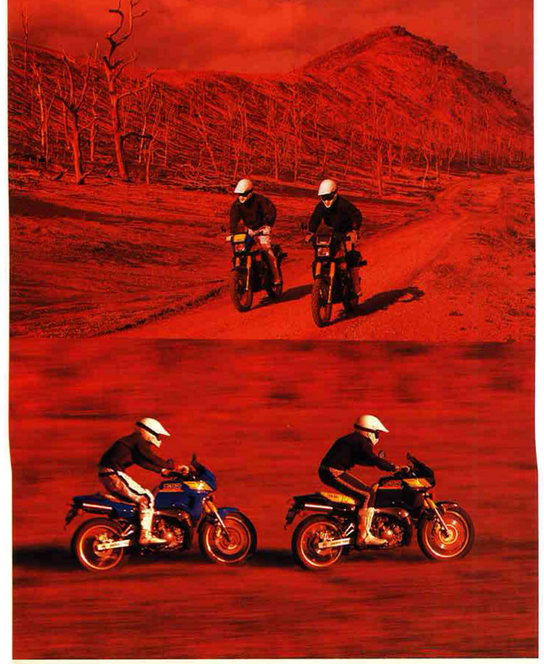
モーターサイクルの新しい可能性を象徴する。フレームマウント・ハーフフェアリング。
高速走行での高いエアプロテクト効果を誇るハーフフェアリング。ライダーに対する空気抵抗を抑えて、連続的な高速道路での走行などですぐれた居住性を発揮する。またフレームマウントにもかかわらず、40°という大きなハンドル切角を確保して、その取り回しは全く容易なものとなっている。その機能に裏付けられたフュエルタンクへとつながる造形が、ストリートでオフロードでTDRの存在感をゆるぎないものとしている。

さらに走りの機能と可能性を拡げる装備の数々。
14ℓの容量を確保しながら、ハーフフェアリン

グからの連続したサイド面のニーグリップ部の幅をおさえてさわめて良好なホールド感を実現したフュエルタンク。そのキャップにはTZRやFZRシリーズでおなじみのエアプレーンタイプを採用。サイレンサー上方に設けられたグリップバーは、ツーリング時のバッグ類のキャリングにも効果を発揮する。可倒式とされているフートレスト、フットブレーキペダル、チェンジペダル、あるいはフレキシブルフラッシャーランプを採用するなど、万一の転倒時にもダメージを受けにくくする配慮がなされている。ヘッドライトはTZR250と同様に60/55Wのハロゲンランプ。どのような道へもその足をのばそうというライダーの夢に応えようとするのなら、これらは当然の装備といえよう。



この見開きの写真は、プロフェッショナルライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。



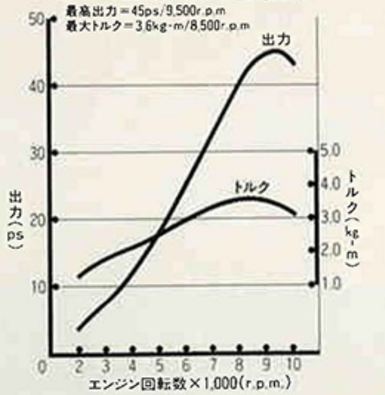
道の選択権は、ライダーにある。

走り始めたとき、ライダーには予感があった。確実に、新しい自分が生まれつつあることを。そして、ひとつの決意が全く新しいマシンと共に生まれた。甘い夢を見るのは、もうやめにしよう。スパルタンという言葉の意味は、いつだってどこでだって自分をその気にさせてくれるマシンのためにあるんだ。自分の暮らしのあるこの街で、いつかあいつと走った峠道で、潮風を抜きさったシーサイドハイウェイで、そしてここに向かい合う地平へと続くオフロードで。モーターサイクルと、もっとリアルにつきあってみたい。あの地平を越えて、もっと新しい道を見てみようじゃないか。TDR250、こいつとならストリートだろうと、オフロードだろうと、思いきり辛口のライディングが味わえる。ストリートで実証されたTZR250パワーユニットが、ロードでもオフでも確かな走破性を誇るシャシーがニューパターンタイヤが、あの地平を越え、そしてモーターサイクルの次元を越える。ヤマハTDR250、リアルパフォーマンスを今すべての道へ。

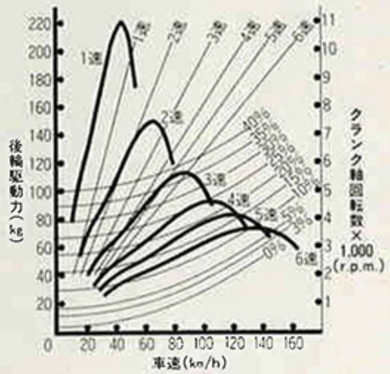
この写真はプロフェッショナルライターのテスト走行を撮影したものです
一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう

TDR250仕様諸元	
型式	2YK
全長／全幅／全高	2,080mm/785mm/1,215mm
軸間距離	1,385mm
シート高／最低地上高	820mm/230mm
乾燥重量	134kg
燃費・定地走行テスト値	43.0km/ℓ (50km/h)
最小回転半径	2.4m
制動停止距離	13.5m (50km/h)
エンジン種類	2サイクル・水冷クランク室リードバルブ
気筒数配列／総排気量	並列2気筒/249cc
内径×行程	56.4mm×50.0mm
圧縮比	6.4:1
最高出力	45ps/9,500r.p.m.
最大トルク	3.6kg-m/8,500r.p.m.
始動方式	キック式
点火方式	C.D.I.
燃料タンク容量	14.0ℓ
エンジンオイル容量	1.0ℓ
潤滑方式	分離潤滑式
バッテリー容量／型式	12V.4Ah (10H)/GM4A-3B
1次減速機構／減速比	ギヤ/2.545 (56/22)
2次減速機構／減速比	スプロケットチェーン/3.286 (46/14)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式6段
変速比	2.571/1.750/1.315/1.083/0.961/0.851
フレーム形式	ダブルクレードル
キャスタ／トレール	27°/114mm
タイヤサイズ・前／後	100/90-18 56H/120/80-17 61H
制動装置・前	油圧式シングルディスクブレーキ
制動装置・後	油圧式シングルディスクブレーキ

ヤマハTDR250エンジン性能曲線



ヤマハTDR250走行性能曲線

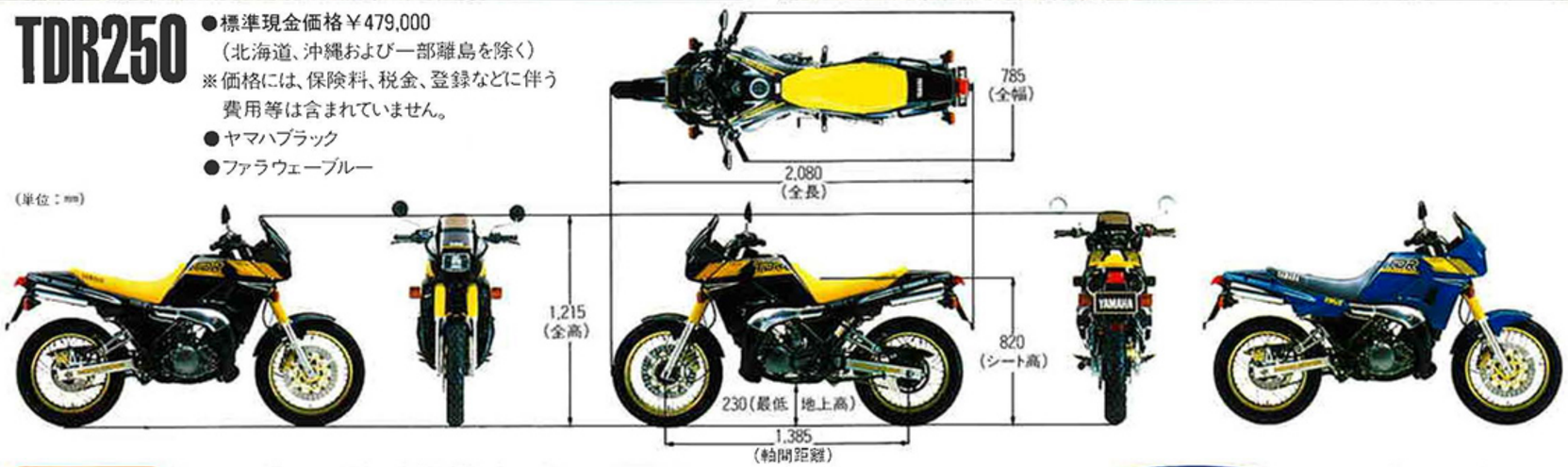


●燃費は定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の気象・道路・車両・整備などの諸条件によって異なります
●本仕様は予告なく変更することがあります。●仕様変更などにより、写真や内容が一部実車と異なる場合があります
●ボディカラーは印刷のため、実物と異なって見える場合があります

TDR250

●標準現金価格￥479,000
（北海道、沖縄および一部離島を除く）
※価格には、保険料、税金、登録などに伴う費用等は含まれていません。
●ヤマハブラック
●ファラウェーブルー

（単位：mm）



手続きかんたん
支払いらくらく
ヤマハらくらくクレジット

新しいバイクの買い方です。頭金なし、簡単な手続きでお好みのバイクが、あなたのものに。お支払いは、3回から最長36回までの分割払い（月々のお支払いは、3,000円から）。あるいはボーナス一括払い、ボーナス2回払いなど。ご希望にあわせて幾通りものコースから自由に選べる便利さです。《ヤマハらくらくクレジット》詳しくはお近くのヤマハ販売店でおたずねください。

Y.E.S.S.

●Y.E.S.S.（イエス）とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS STAFFの略。モーターサイクルがプレゼントしてくれる限りなく大きな遊びの世界を、もっと積極的に楽しもうと生まれた新しいクラブです。●特典もいろいろ。入会のお申込み、お問合せは、Y.E.S.S.のステッカーのあるY.E.S.S.加盟店へどうぞ。

バイクライフを大きく広げるY.E.S.S.に、参加しませんか。

ON-ROAD YRS
INFORMATION SHOP

クローズドコースでの「マン・マシン・コミュニケーション」の極致が、一般道路での安全で快適な走行を生み出します。お問合せ、お申込みは、このマークのヤマハスポーツ店へ。

ヤマハライディングスクール(YRS)サーキットランに参加しませんか。

HAVE A NICE RIDE! *ナイスライディングをよろしく。*

■ヘルメットを正しくかぶりましょう。■点検・整備を忘れずに。■安全のため、改造はやめましょう。■騒音防止のため不必要なからぶかしはつつしみましょう。

マナーを守って走行しましょう。動植物など自然への配慮を忘れずに。　安全速度で走りましょう。無理な追い越しはやめましょう。　カーブではスピードをひかえめに。　よく見る、よく見られることに努めましょう。　早朝・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。　競技用に改造した車両での公道走行はできません。　YRSで正しいライディングテクニックをマスターしましょう。

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
8801-50D1Ⓐ-013015