



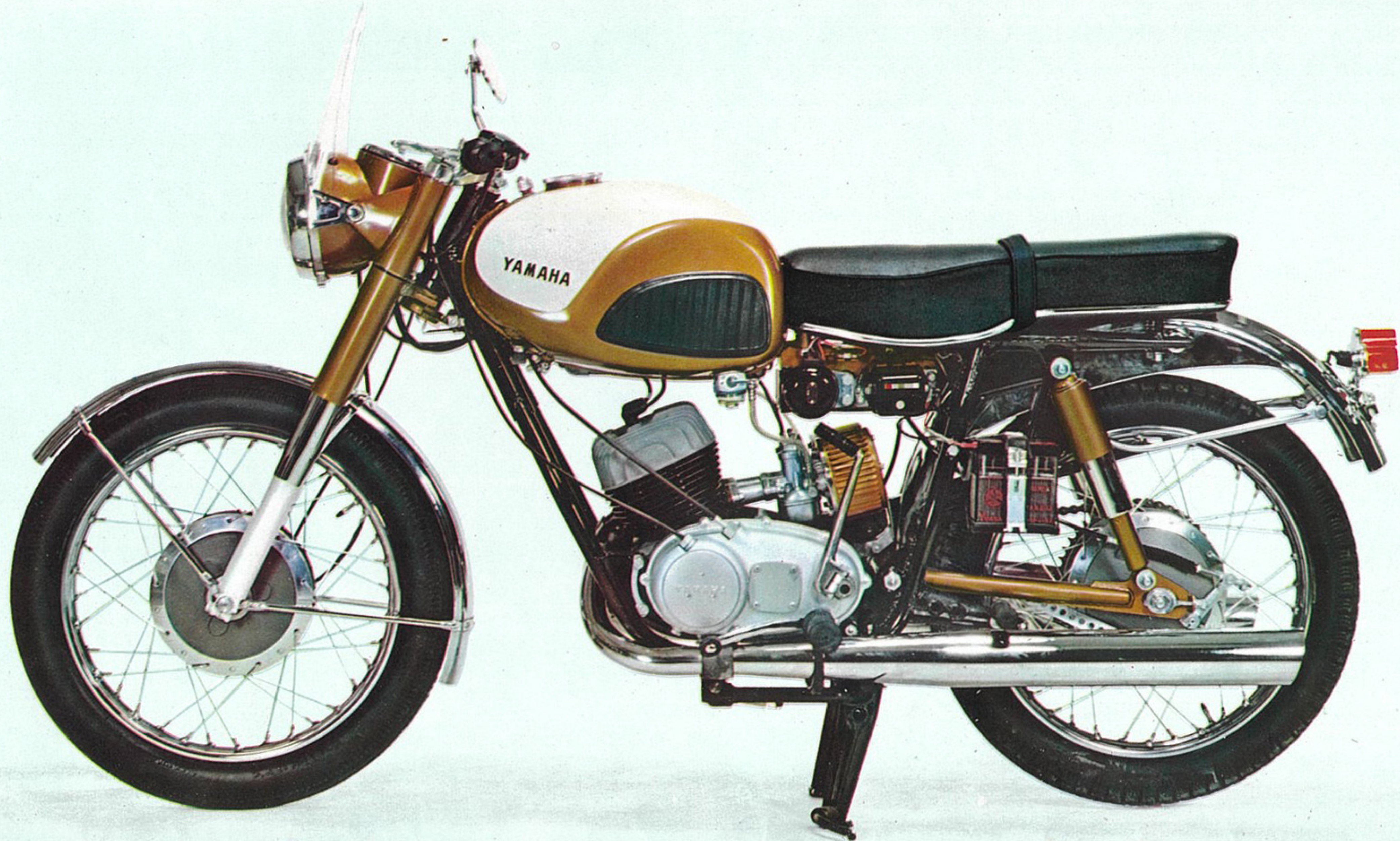
Yamaha 250S/260S



突っ走る人気の的 ヤマハ・スポーツ

国内はもちろん、ひろく世界に輸出されて、だんぜん人気者になったヤマハ・オートバイ。その素晴らしい性能をそっくり生かしてつくられたヤマハ・スポーツは、アッという間にファンを魅力のトリコにしてみました。国産最初の5段ミッション、ツー・キャブ・20馬力のエンジンがスマートなデザインの中にスッキリとまとめられています。さらにオートバイの生命ともいえるべき高速と操縦性、いつまでもクルイのこない「耐久性」を完全に備えているヤマハ・スポーツで、走る醍醐味をお楽しみください。





Yamaha 250S

YAMAHA 250S 仕様

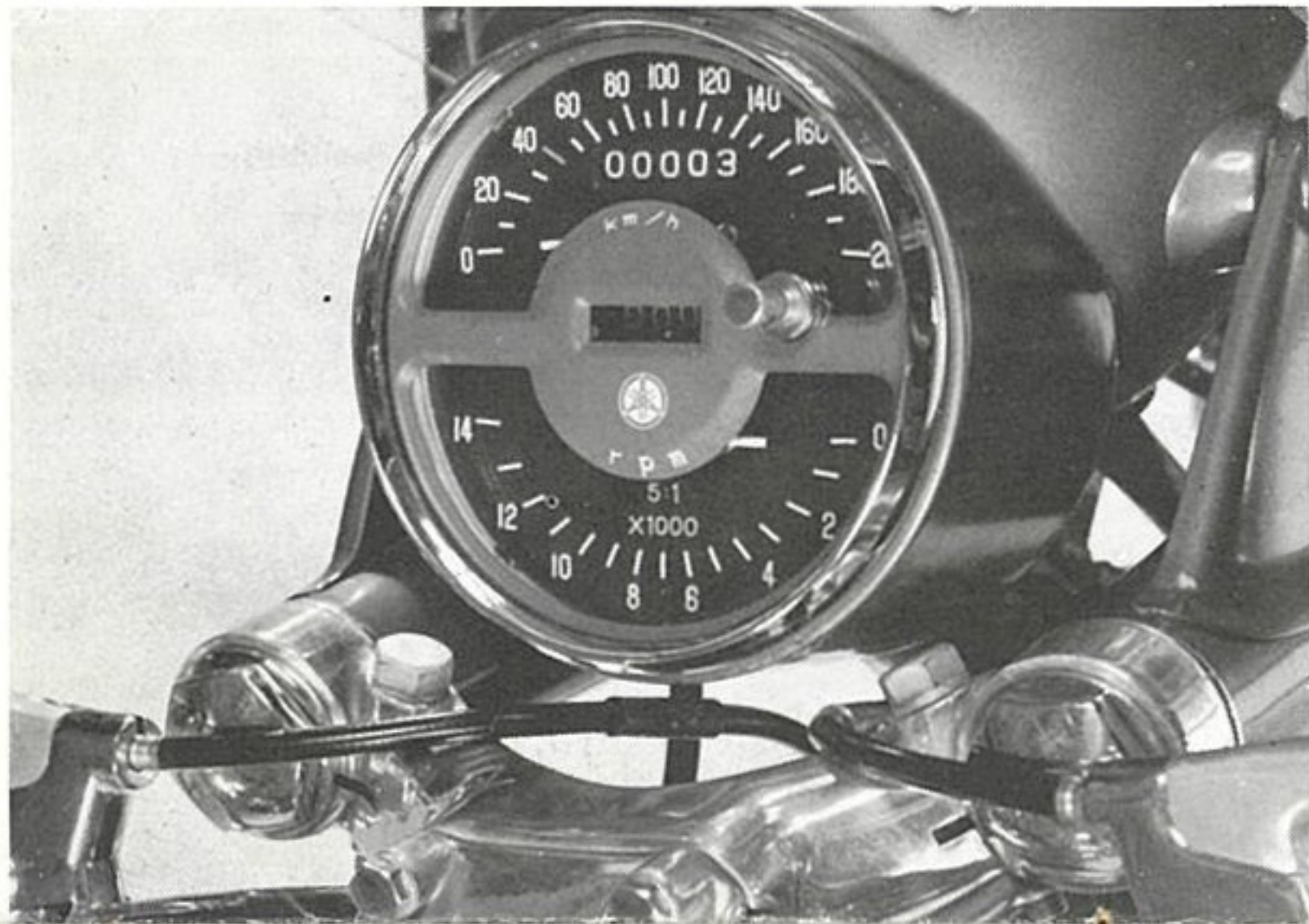
| | |
|-----------|---------------------|
| 車名型式 | ヤマハYDS1 |
| 年式 | 61年型 |
| 車 体 | |
| フレーム型式 | パイプ |
| 全長 | 1990mm |
| 全巾 | 615mm |
| 全高 | 950mm |
| 軸距 | 1285mm |
| 最低地上高 | 140mm |
| 乾燥重量 | 138kg |
| 性 能 | |
| 最高速度 | 140km/h |
| 舗装平坦路燃費 | 40km/ℓ(40km/h) |
| 実用燃費 | 30km/ℓ |
| 登坂能力 | 1 / 2 |
| 最小回転半径 | 2200mm |
| 制動停止距離 | 12m(50km/h) |
| エンジン | |
| 名称と型式 | DS1 |
| 種類 | 2サイクルガソリンエンジン |
| 冷却方式 | 空冷 |
| 潤滑方式 | 潤滑油混合 |
| シリンダー数と配列 | 2, 並列 |
| 総排気量 | 246cc. |
| 内径×行程 | 56×50mm |
| 圧縮比 | 8.0 : 1 |
| 最高出力 | 20Ps / 7500 r. p. m |
| 始動方式 | キック |

| | |
|-----------|--------------|
| 点火方式 | バッテリーイグニッション |
| 動力伝達装置 | |
| 伝達方式(第一次) | ギヤ |
| (第二次) | チェン |
| クラッチ | 湿式多板 |
| 変速機 | 常時嚙合式前進5段 |
| 総減速比(第一速) | 20.981 |
| (第二速) | 13.990 |
| (第三速) | 10.298 |
| (第四速) | 8.057 |
| (第五速) | 6.294 |

| | |
|----------|-----------------|
| 走行装置 | |
| キャスト | 65° |
| トレール | 75mm |
| タイヤ(前) | 3.00-18-2P |
| (後) | 3.00-18-4P |
| 制動装置 | |
| 系統 | 2 |
| 方式(前) | 手動ワイヤー内拡式 |
| (後) | 足動ワイヤー内拡式 |
| 懸架装置 | |
| 懸架方式(前) | テレスコピックフォーク |
| (後) | スイングアーム |
| 緩衝器形式(前) | コイルスプリングオイルダンパー |
| (後) | コイルスプリングオイルダンパー |
| 燃 料 | |
| タンク容量 | 15.5ℓ |
| 混合比 | 20 : 1 |

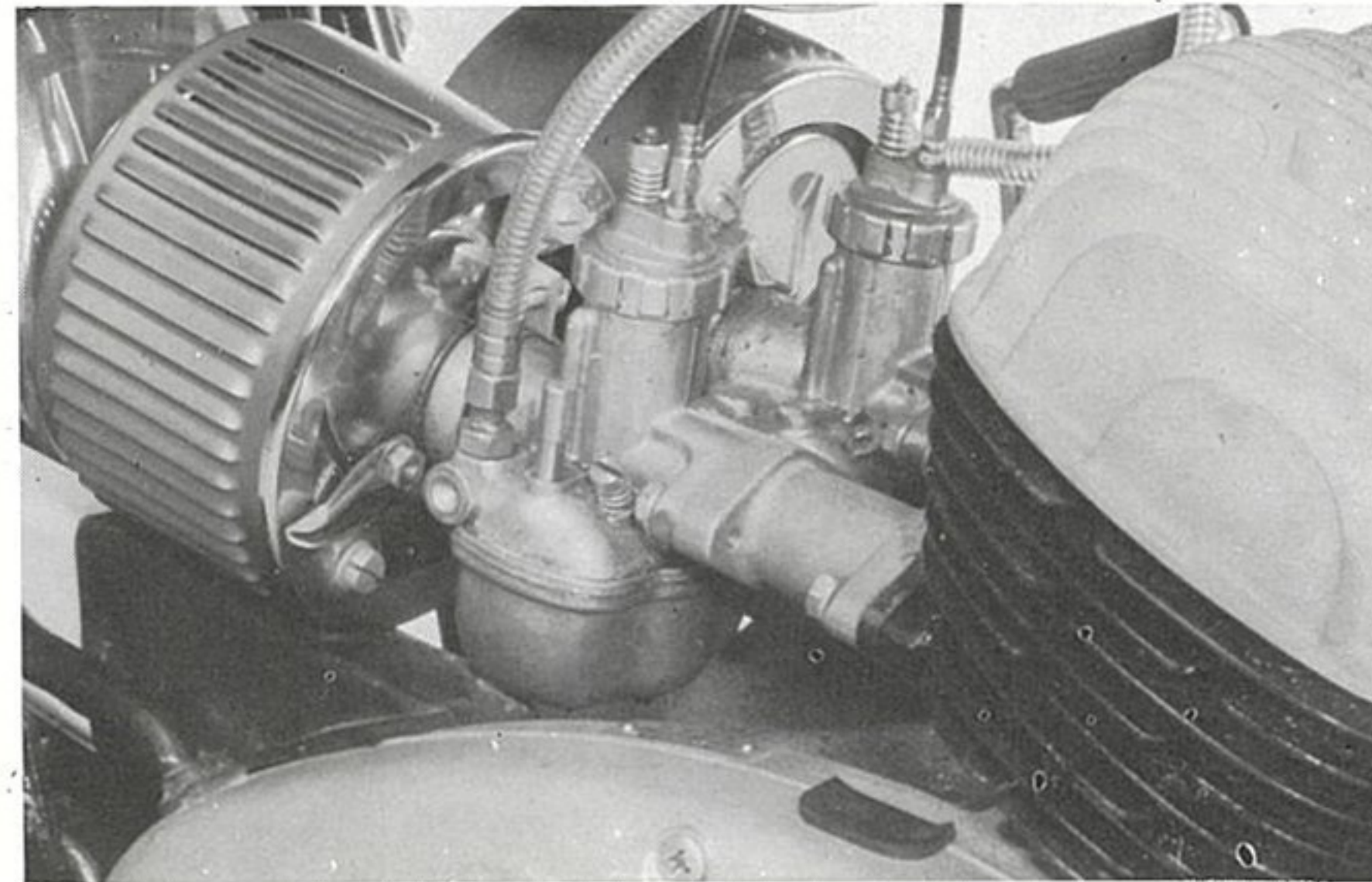
なお 260S (YES1型) の仕様は
 総排気量..... 255cc.
 内径×行程..... 57×50mm
 最高出力..... 20.5Ps / 7500 r. p. m
 であとはすべて 250S (YDS1型)
 と同じです

スタートから景色が飛ぶ

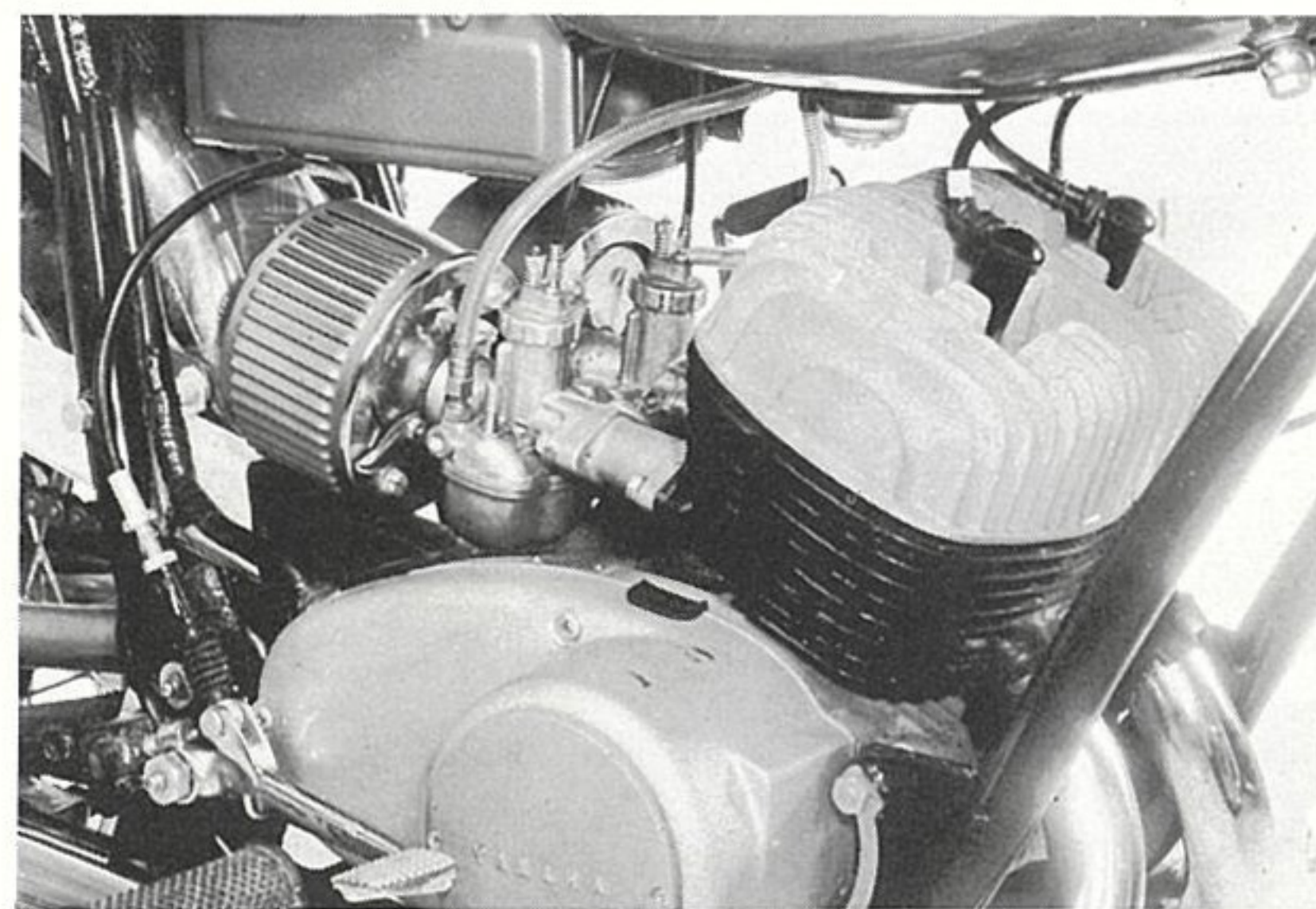


日本最初のコンビネーションメーター
速度と回転が一目でわかり エンジンの
回転を有効にスピード化することが
出来ます

ヤマハ独特の剛性の高いパイプフレーム構造は
軽量でしかも改造が自由に
出来ます



二個の気化器は気筒に直結され流路の抵抗が少ないので
吸入効率が高く左右の出力がよくバランスされています



ヤマハYDS型2サイクルエンジンはコンパクトな設計
で我国最初の5段ミッション 加速の優秀さが自慢です

●あらゆるレースに優勝した記録が示
す高性能ヤマハのスポーツ・カーがこ
れです…… エンジンは2気筒 20馬力
申し分のないツヨさが自慢……………

●日本では初めてのツーツー(2)キャブ
方式の採用で いちだんと高速性能を
向上 スポーツカーエンジンとしては
めずらしいほどフレキシビリティに富
んでいるのでツーリング用として全く
快適です

●変速機は国産車としては初めての5
段ミッションで 路面に応じて適切な
ミッションギヤーの撰択ができ 加速
性はぜったいです

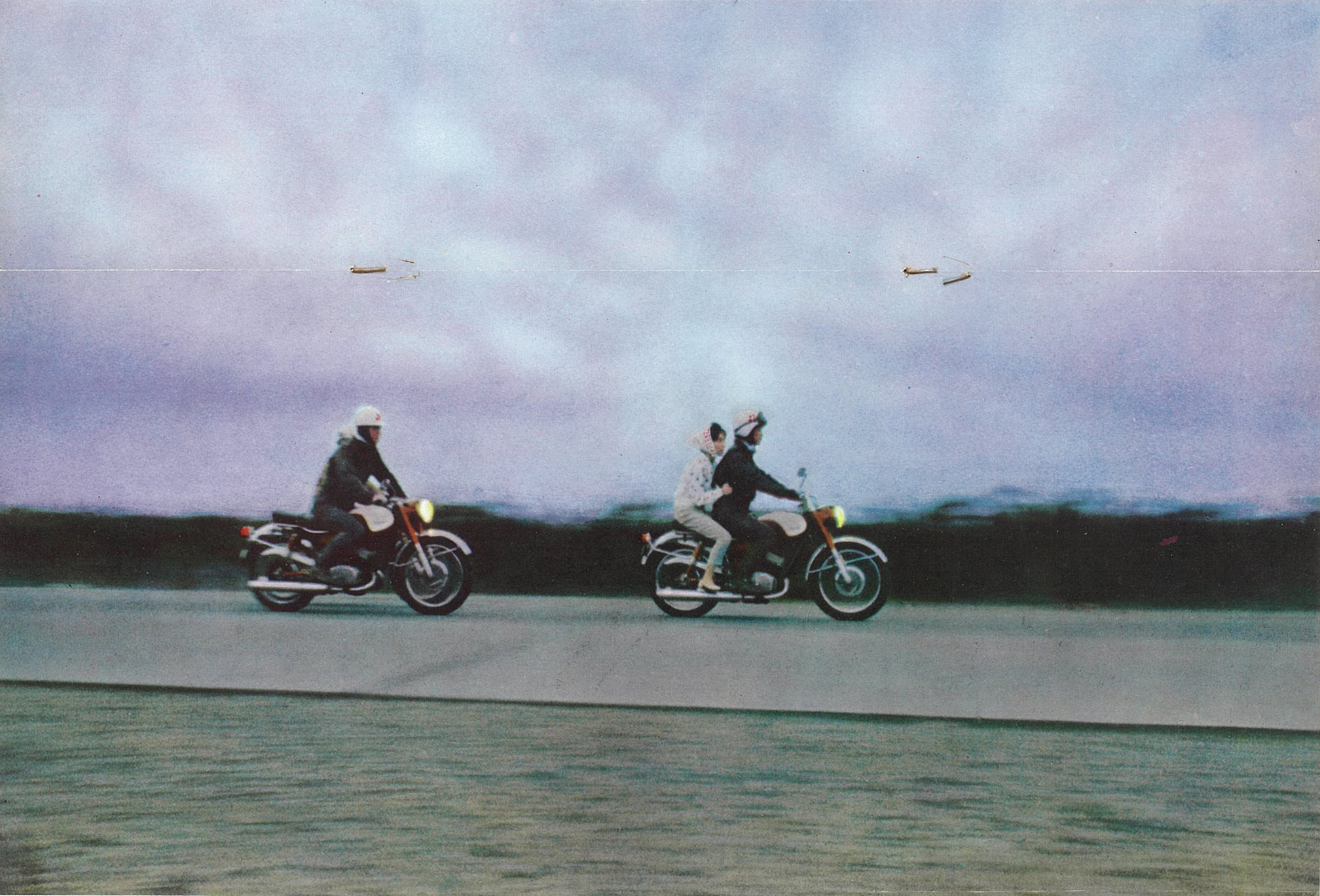
●とくに軽くするように設計 軽合金
が多く使われ クランクケースは マ
グネシウム合金で 軽量と同時に強度
も満点

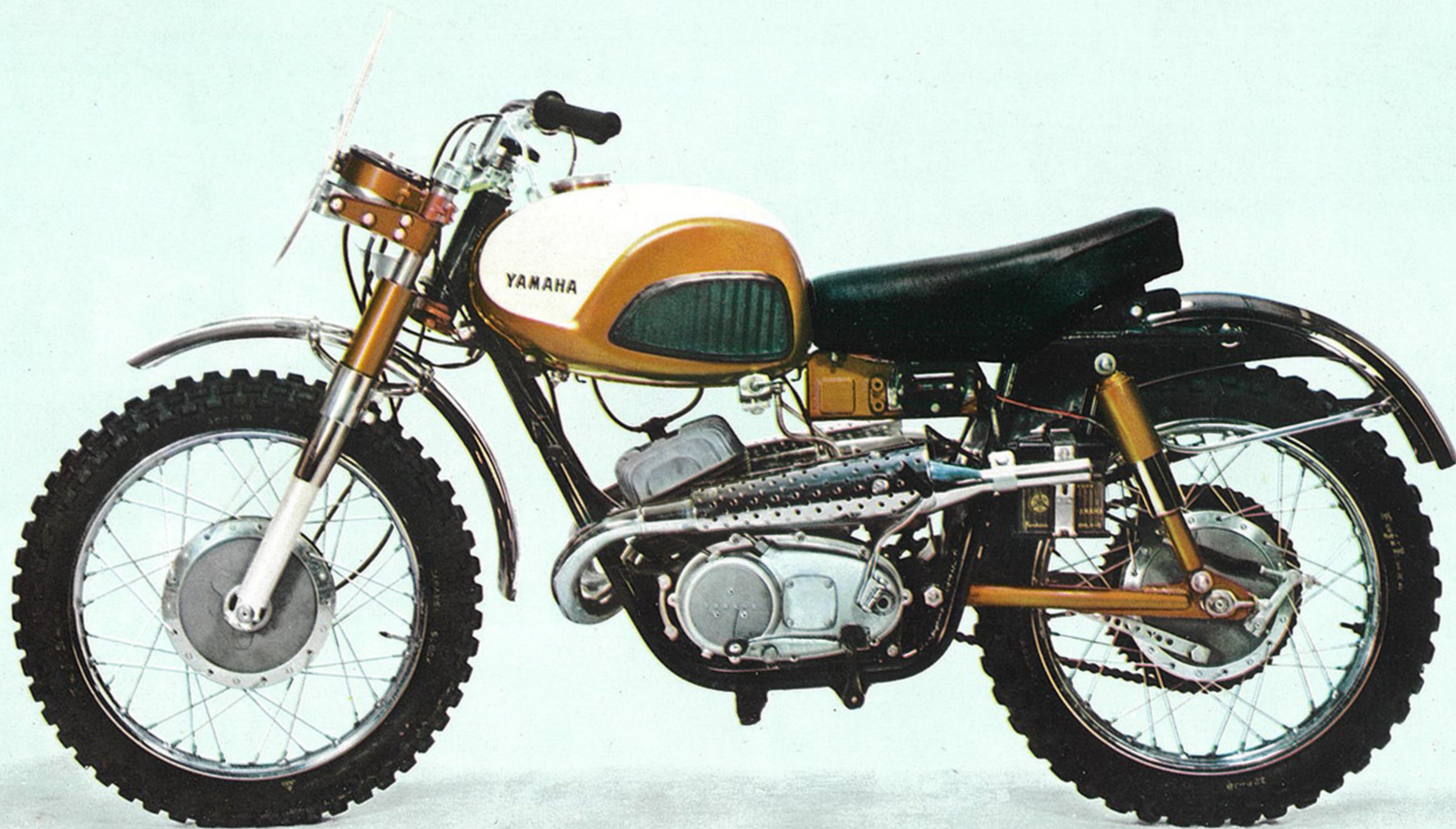
●ライディング ポジションは とく
に吟味して設計され 高速時のキャス
ター トレールも適切に決定されてい
ますから操縦性とともに乗心地も快適

●最高時速 140km そこで メーター
はスピードメーターとタコメーターが
合わされた独自の発明で 見やすく安
全です

●サービス工具中には いままでの工
具のほかに タイヤレバー グリース
ガンやエヤーポンプが加えられて 長
距離のツーリングにも万全が図られて
います

●各種レース用キット・パーツが準備
され レースにスクランブルに オート
バイでなければ味わえないスリルが
存分に楽しめます





地図上の 直線を… 突っ走る “スクランブラー”

山を越え 谷を走り 流れを渡り 泥沼を突破する……悪路というよりも路なき路で行なうスクランブル・レースは オートバイにとっては最もムリを要求されるものです

このために特別に設計されたヤマハ・スクランブラーは あらゆるムリに耐えぬく 数々の特長を持つタフなオートバイです

- ライディング・ポジション
ハンドルはアップハンドルとして巾を広くし シートは多少低目にして 後上りになっています あらゆる地形に応じて楽な姿勢のまま走れる独特のライディング・ポジションです

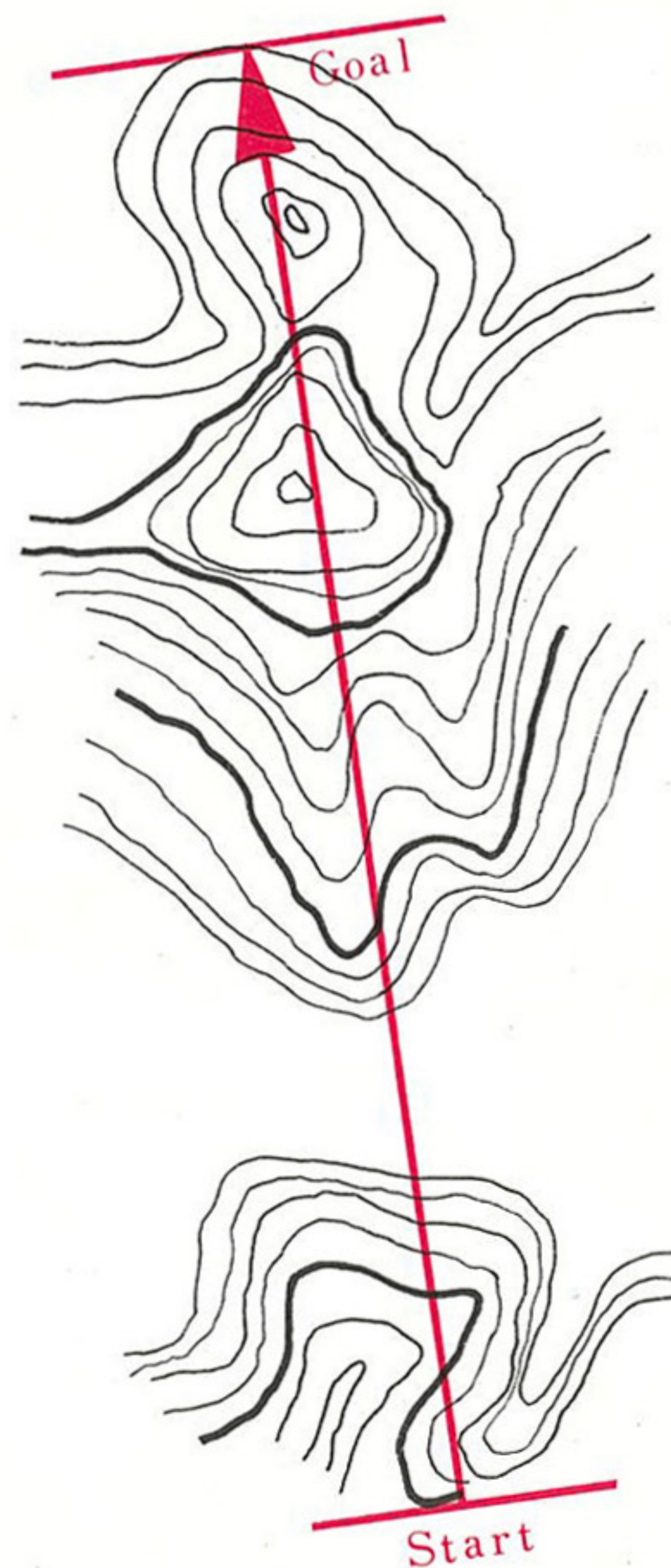
- タイヤとスプロケット・ホイール
路面の状態が極端に悪い所でも スリップをなくし 駆動力がフルに生かせ

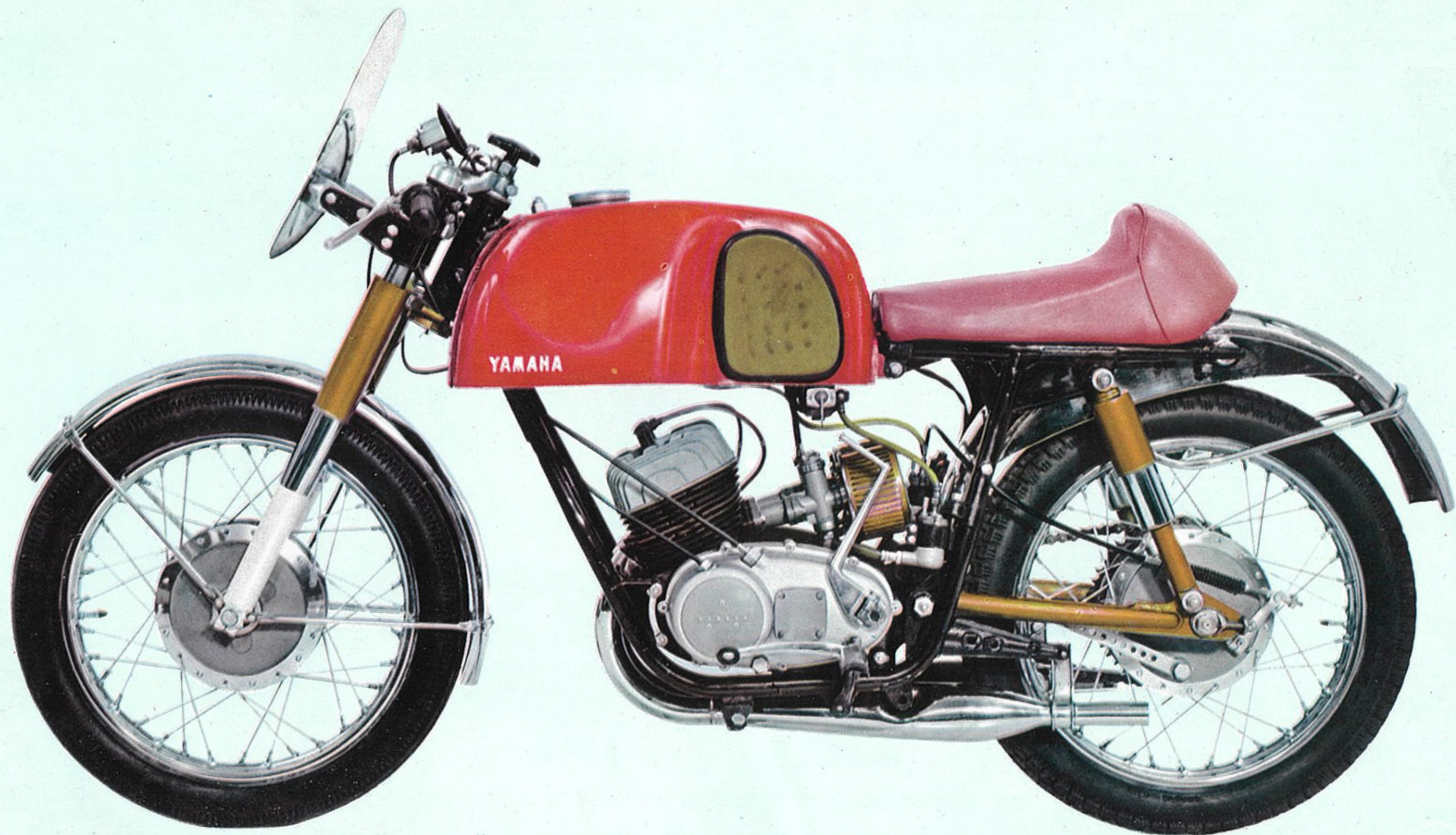
るように「ブロック・パターン」のタイヤを使用し 後輪は太く (3.25) してあります

それに伴い スプロケット・ホイールも大きくすることにより 減速比を大きくして 悪路 急坂にも駆動力と加速性を持たせるようにしています

- ロード・クリアランス
ロード・クリアランスは悪路や 水流の走行には とくに大きく要求されるのでメインスタンドその他の附属品を取り外し フートレストはツヨク 多少高めにし マフラーもアップにしています

フロント・フェンダーを上にあげ固定式として 悪路でもタイヤや フロント・フェンダーに泥がつかまらないように計画されています





スピード の華...

“レーサー”

スピードこそオートバイの持つ機能と魅力を存分にタンノウできるスリルの華です

数々のレースに成果を残してきたヤマハの性能を十分に味わっていただきたいところです

●ライディングポジション
純レーサー・タイプとして極度の前傾姿勢をとれるように設計されております

ハンドルは短いセパレート・タイプでフロント・フォークにとりつけられています

シートは十分に腰を後に引いて乗れるように突起部をとりつけ シート巾をせまくして「ニー」(ひざ)の当りを快適にしています

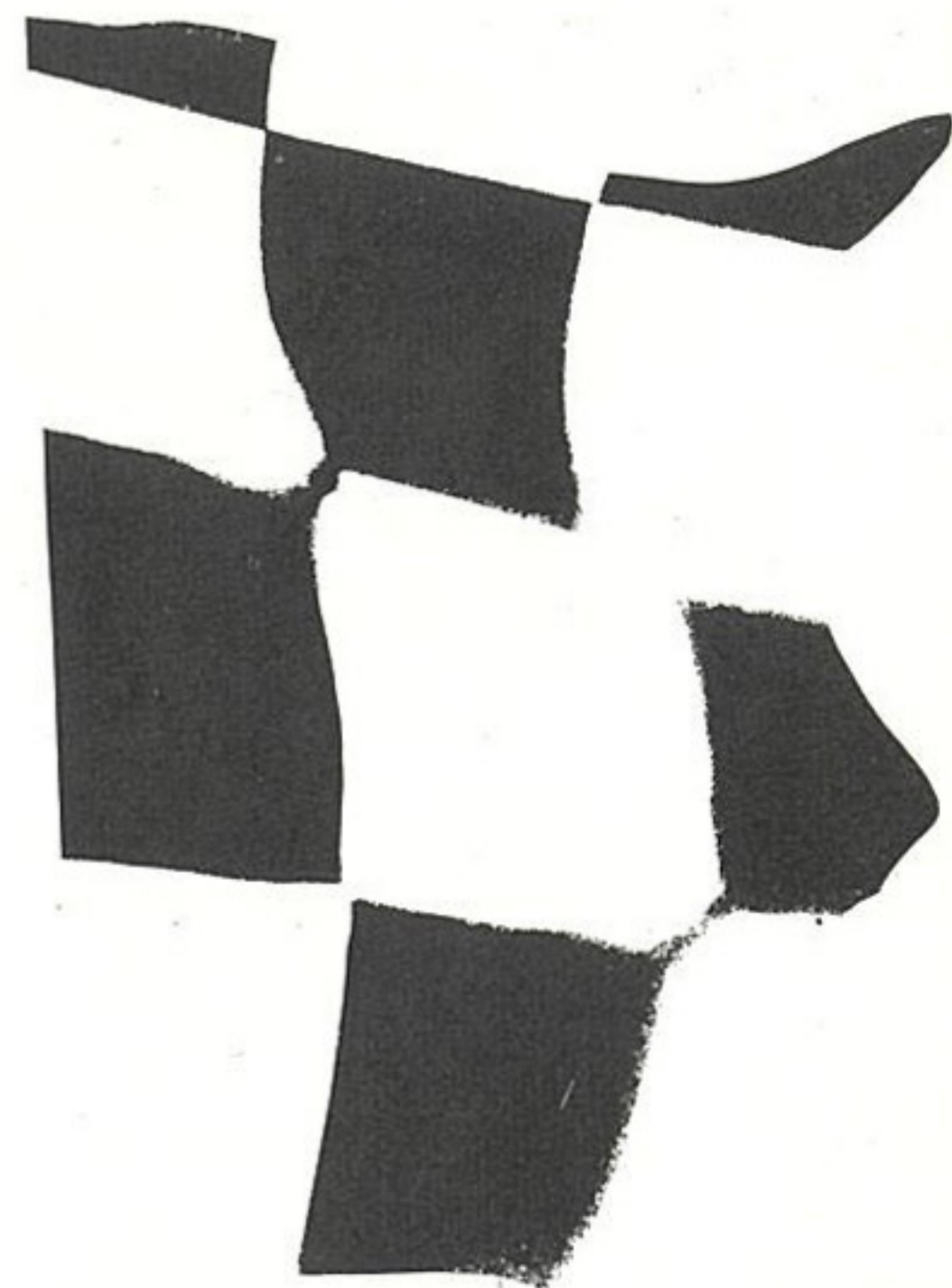
この姿勢のためにフットレストを後上方へ移動してあります チェンジはリンクをつけて後に移し ブレーキ・ペダルも後方に移動されています

●ガソリタンク

タンクはスタンダードのものより長く「ニー」の当りも十分に吟味されています 長距離直行も考慮して大きくしてあるので前傾姿勢を支える役目も果たしています タンク内部でガソリンの上に真空の個所ができ そのために気化器への燃料の落ちを悪くすることは高速車に於ては特に注意を払わねばならないので タンク内部の外気を導く孔をキャップの横につけこの心配を除いています この孔には特殊な弁がついていて激しい震動 急ブレーキの際にも燃料の逆流を完全に防ぎます

●エンジン (スプロケットその他)

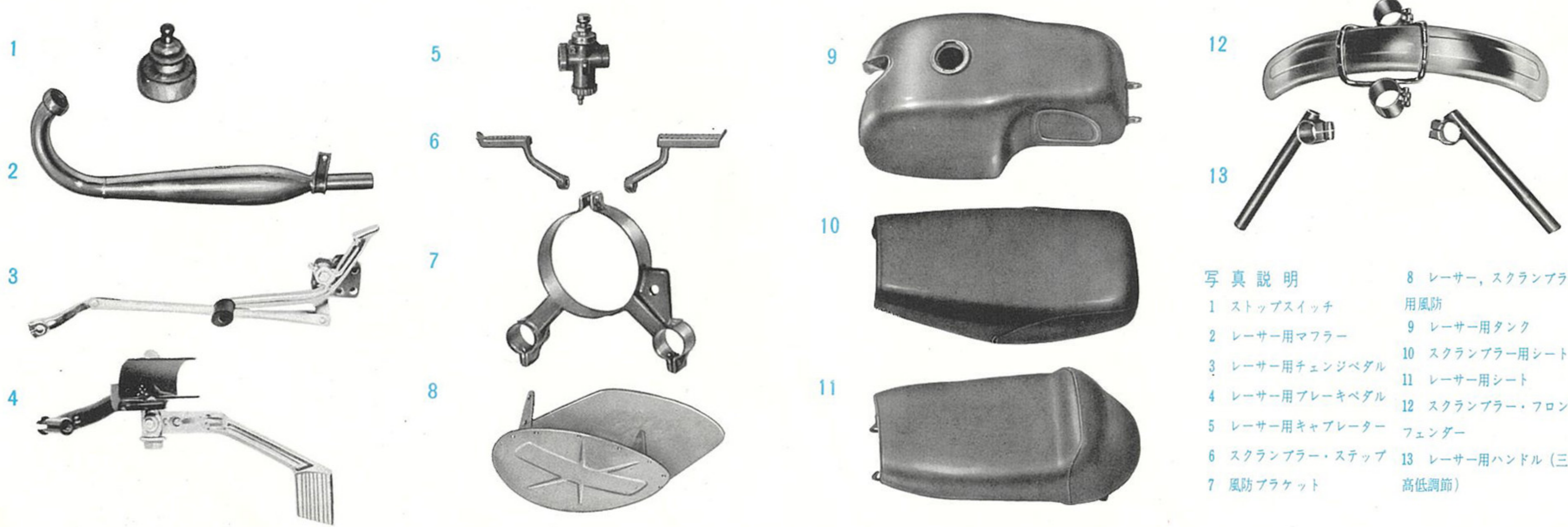
エンジンは高速性能を十分に発揮させるため電装をフライホイール・マグネットに気化器をAMAL 276-1にマフラーをレーサーマフラーにそれぞれ変更してあります スプロケットもコース路面に最適のものに自由に交換できるよう準備してあります



“レーサー”にも“スクランブラー”にも早変わり

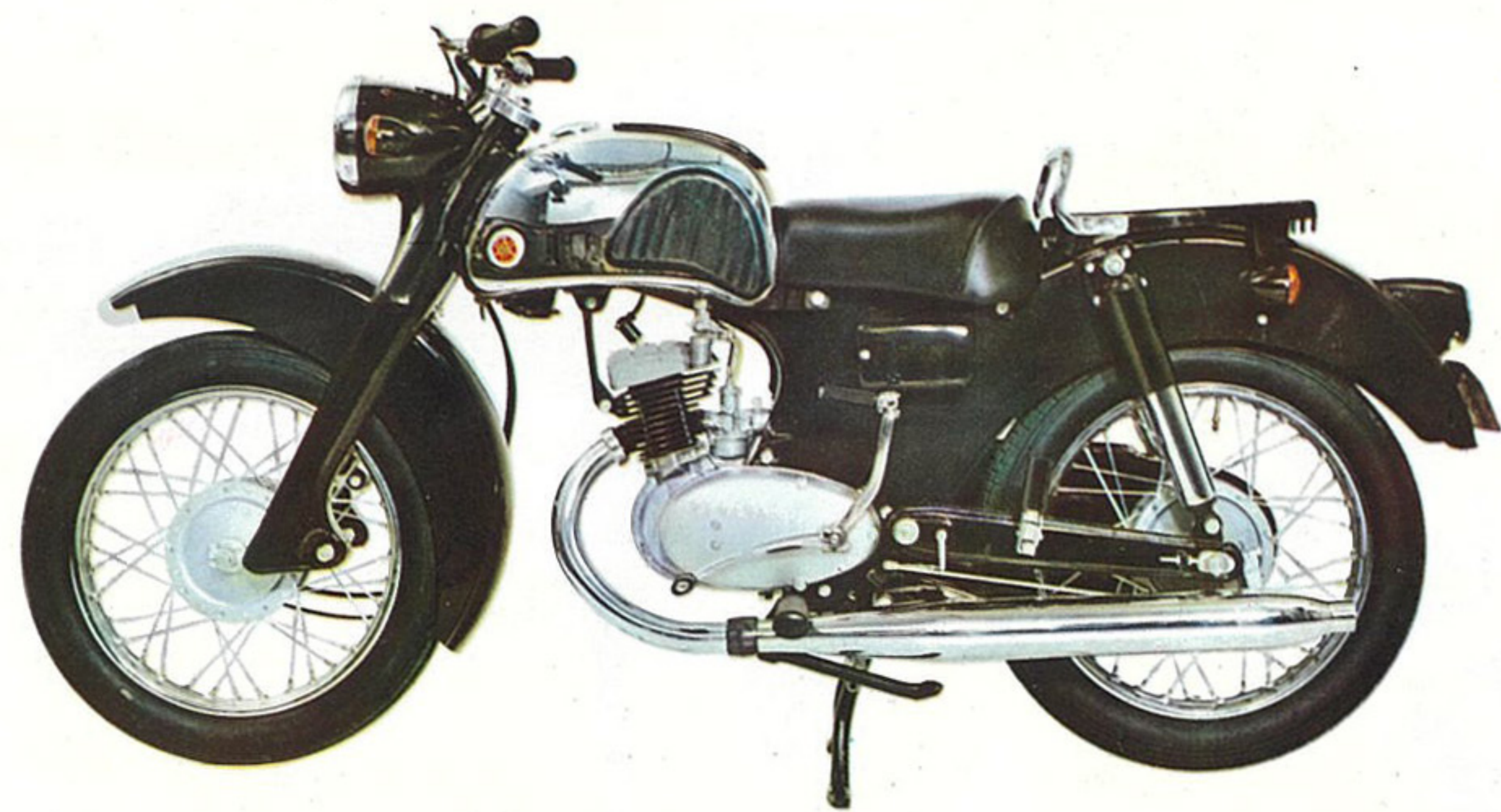
| | ハンドル | スプロケット | タイヤ | ヘッドライト | フットレスト廻り | シート | タンク | マフラー | キャブレター | フェンダー | 電装 | シリンダー | シリンダーヘッド |
|-------------|----------------|---------|-----------------|--------|----------|---------|--------|----------------|--------|---------------|--------|--------|----------|
| ツーリングスタンダード | スタンダード | ” | ” | ” | ” | ” | ” | スタンダード | ” | ” | ” | ” | ” |
| クラブマンレース用 | レース用セパレートハンドル | レース用 | レース用ブロックパターン | 外す | レース用 | レース用 | レース用 | レース用 | レース用 | スタンダード | レース用 | レース用 | レース用 |
| スクランブル用 | スクランブル用アップハンドル | スクランブル用 | スクランブル用ブロックパターン | 外す | スクランブル用 | スクランブル用 | スタンダード | スクランブル用アップマフラー | スタンダード | フロントのみスクランブル用 | スタンダード | スタンダード | ” |

●スクランブラーやレーサーのために それぞれのキット・パーツがあります ライディング テクニックや路面の状況で一番合ったものをお選びいただくことが大切ですが一般のスクランブルやスピードレースに これだけあれば十分……というあらゆる角度から研究の末に製作された優秀なパーツです



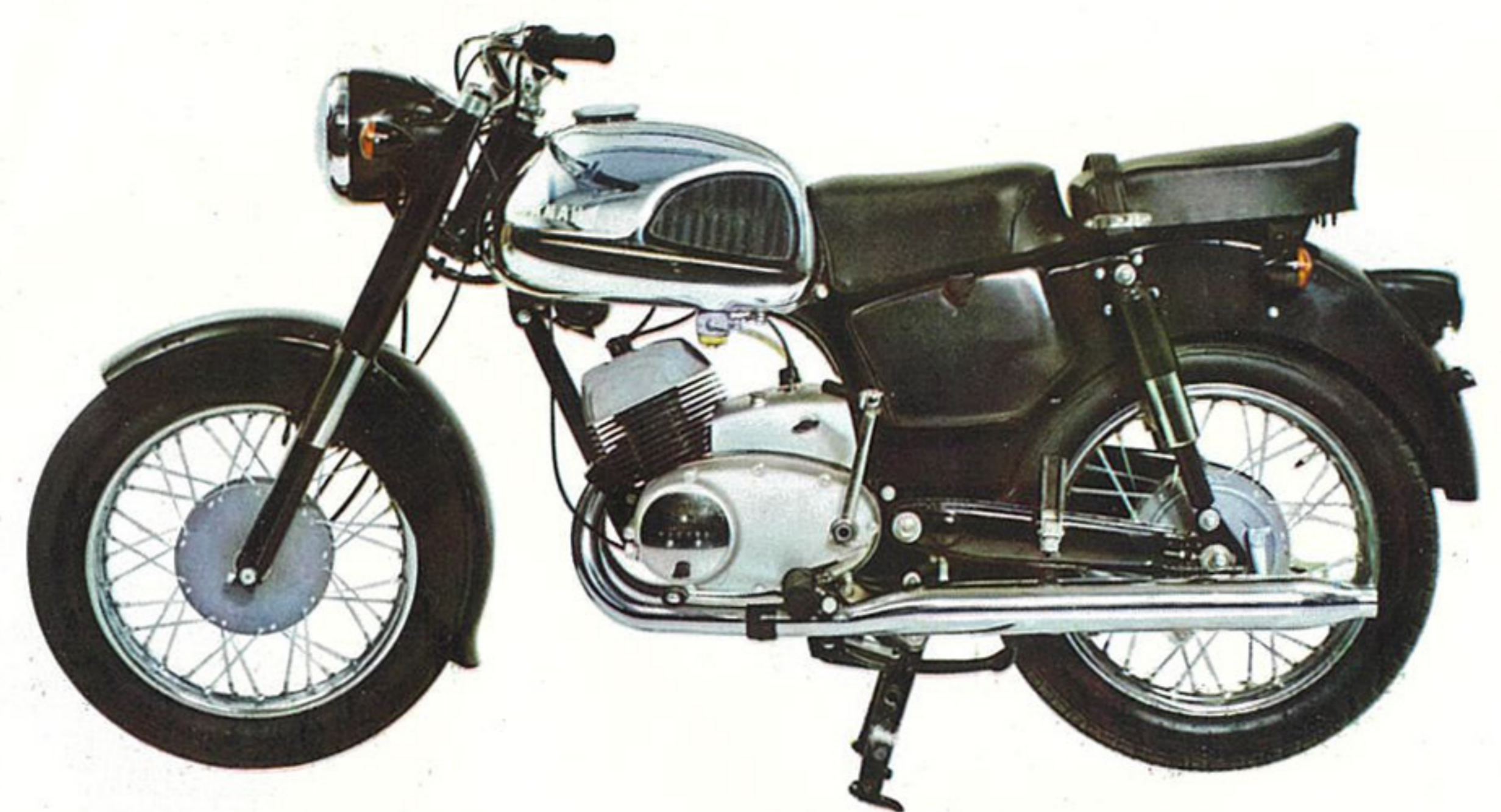
写真説明

- 1 ストップスイッチ
- 2 レーサー用マフラー
- 3 レーサー用チェンジペダル
- 4 レーサー用ブレーキペダル
- 5 レーサー用キャブレター
- 6 スクランブラー・ステップ
- 7 風防ブラケット
- 8 レーサー、スクランブラー用風防
- 9 レーサー用タンク
- 10 スクランブラー用シート
- 11 レーサー用シート
- 12 スクランブラー・フロントフェンダー
- 13 レーサー用ハンドル（三段高低調節）



Yamaha
125

軽快さがオートバイの生命なら これはまったく暮らしの中に生きているオートバイです 軽い車体 軽快なスタイル 取扱いも運転も簡単で 免許は許可制 値段もお手頃です それでいて 性能は一人前 セルボタンを押すだけで 125cc. 2サイクルエンジンの軽快な音が 貴方をのせて走りだします



Yamaha
250

本格的オートバイの味は 250cc.の高性能エンジンで……力強い安定感と 高速車にふさわしいブレーキの効きに 信頼が生まれます 町の中でもハイウェイでも 野や山でも 完全な実用性を発揮し しかも風を切って走る喜びを十分に味あわせてくれるオートバイです

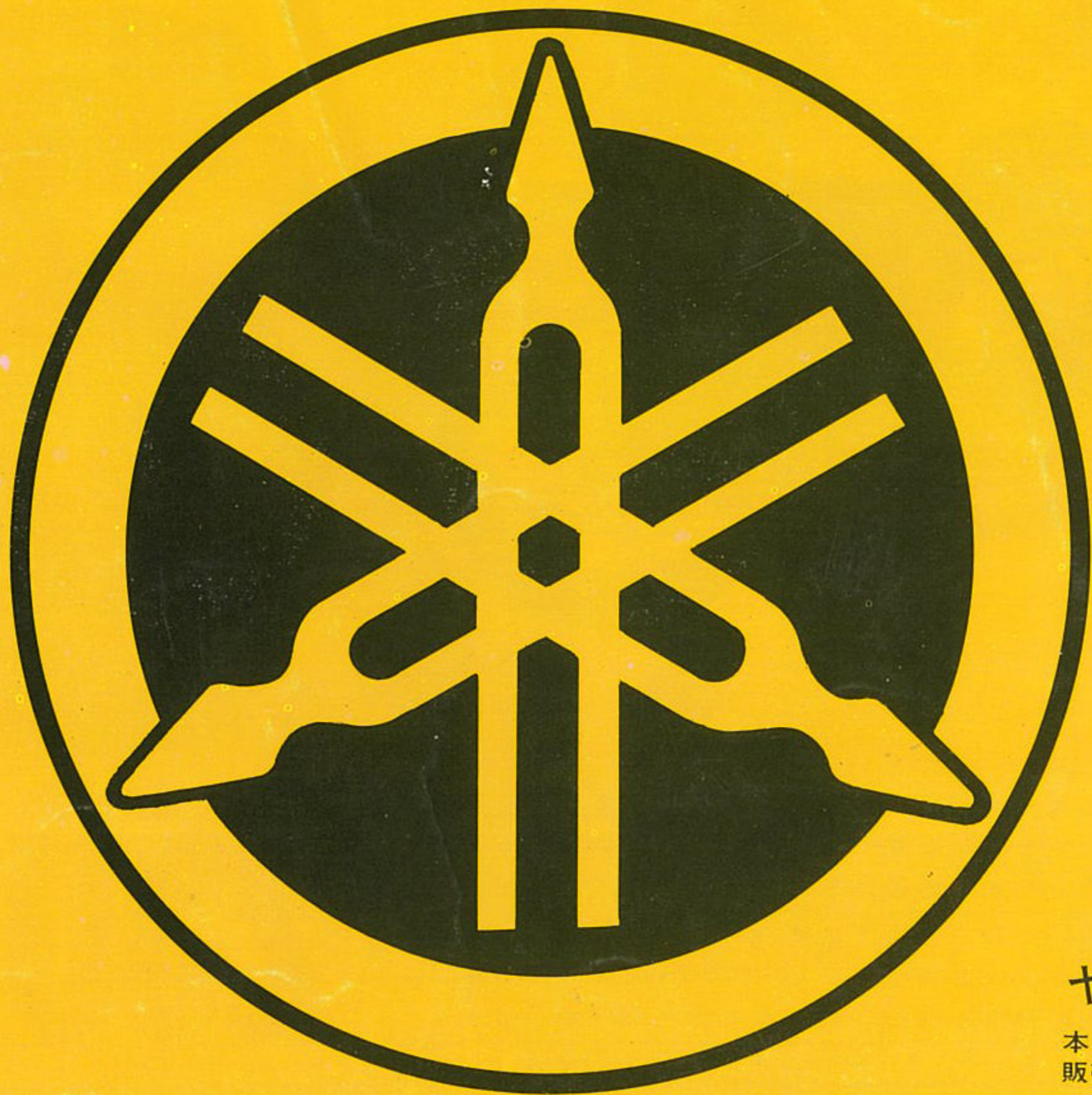
アフターサービス

ヤマハの特約店 販売店でお求めになった車は ご購入店で責任をもってサービスいたします 新車についている小冊子をおよみになり規則正しい点検整備を受けてください

2サイクルエンジンは潤滑用のオイルをガソリンに混合して使います このガソリンに混合するオイルの良し悪しは エンジンの性能や寿命に大いに関係があります 良いオイルを使うと カーボンのつまるようなことがなく エンジンの不良発火が防げ ピストンの減りが少ないなどの利点があります

その他 車は使い方一つで倍も永持ちします 車のことならお買求めのヤマハのお店に御相談下さい 誠心誠意御奉仕申し上げます

ヤマハスポーツ



ヤマハ発動機株式会社

本社 静岡県浜名郡浜北町中条
販売所 札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・福岡