

**YAMAHA**

コンペティション

TRIAL

**TY250R/350R**



# TYの進化。

'83年のデビュー以来、その高いポテンシャルでトライアルファンを魅了し、同時にコンペティションの大きなレベルアップに貢献してきたTY250R。しかし、絶えずともに進化しなければならないコンペモデルの宿命は、名車TYとして例外ではない。そこでヤマハでは、現代の頂点はもちろん、きたるべきコンペのレベルを見据え、リファインを施した。さらに、頂点のさらなる上を目指すライダーのために350Rも新登場。チャンピオンの座に駆け上るために、TYはこれまで以上に、あなたの力強い



専用として開発・熟成されたパワーユニットは、燃焼室形状の変更、ポートおよびピストンヘッドの位置や形状の変更などによって、フラットで粘り強い特性とともに16.5ps / 5,000 r.p.m.の最高出力

さらに扱いやすく。さらに実戦的に。実質的な新設計を施したTY250Rのパワーユニット。ここ一番に威力を発揮する、350エンジン。数々のコンペで、その偉大なる実績を築いてきたTY250Rのパワーユニット。フレキシビリティに富み、かつ2ストロークならではのコントロールな低速特性を誇る単気筒246ccエンジンは、今回、燃焼室形状、吸気・掃気・排気ポート、ピストンヘッドの形状などを一新。極低回転時からの全域において安定した燃焼を実現しました。具体的には、低速域ではなめらかに瞬発力に富み、中速域でのグリップ力に優れ、高速域での伸びが向上。まさにライダーが思いのままにパワーを使える、コンペティティブなパワーユニットに進化したといえるでしょう。①コンペに勝つために熟成を重ねた、2ストローク単気筒246ccエンジン。トライアル

と2.55kg-m/3,000r.p.m.の最大トルクを獲得しました。現在のコンペレベルのさらなる上を目指すライダーに。新登場341ccパワーユニット、20ps/5,000r.p.m.の大パワー、2,500r.p.m.で獲得する3.2kg-mというゆとりあるトルク。ここ一番の踏ん張りが求められるセクションで、341ccのパワーが大きな威力を発揮します。②高精度なキャブレションを約束する、TY250Rのキャブレーター。ボディはもちろんアウトレットの位置、形状までを徹底的に見直しました。パイロットアウトレットに圧入式ジェットを採用。さらにキャブの変更にあわせてロードバルブ開度の見直しも図り、特に低速域でのつながりが向上。下りのロックセクションなどでありがちなエンジンのオーバーリッチも大きく改善されました。

③低速域から確実な点火を約束するTY250RのC.D.I.点火。TY250Rに採用されたC.D.I.のフライホイール・マグネットは、中低速のなめらかさと高速域の伸びの向上にあわせて慣性モーメントの見直しをはかり、大幅に軽量化。レスポンスに優れ、アクセル・オフ時のコントロール性が大きく向上しました。④幅広い出力特性にあ

わせた、ワイドレンジ6速ミッション。1~4速をクロスレシオ化。TYならではの、実戦的なトランスミッションです。



あるときは、しなやかに。そしてあるときは、力強く。TYのフロントサスペンション。

⑤ 36の大径フロントフォーク。テーパーローラーベアリングでステアリングヘッドに支持されるフロントフォークは、36という大径のものを採用。強度、しなやかさ、そして良好な作動性を兼ね備えました。⑥セミエア式フロントサスペンション。ソフトさと腰のあるフィーリングを合わせ持つ、エア・アシスト式フロントサスペンションを採用。減衰力の見直しによって走破性は一段とアップしました。ホイールトラベルも180mmと長大。⑦Zスポークホイール。インナー、アウターが連続した独創のZスポーク

式ドラムブレーキ。大径130のドラムブレーキは、マグネシウム合金製のシュープレートにアルミ鍛造製ブレーキカムレバーを内蔵する構造。破損、泥詰りなどを防止します。⑧ブレーキライニング摩耗インジケーター⑨アルミスタビライザー⑩ゴールド・アルミリム⑪ポリプロピレン製フロントフェンダー  
"魔法のアライメント"と呼ばれるステアリング特性と、最新のハンドルまわり。



⑫このステアリング特性が、難セクションを屈服させる。キャスタ23、トレール49mm。多くのコンペティション・ライダーから「魔法のアライメント」と称賛されるTY独自のステアリング・アライメント。そこから生まれるニュー

トラルなハンドリングが、高いマシン・コントロールビリティをライダーにもたらしめます。⑬新形状のアルミ製ハンドルバー。新しいコンペの流れに沿ったハンドル形状。切れ角も左右68°と十分です。⑭サイドブルスロットル⑮肉抜き加工を施したアルミ製ショーターレバー  
⑯アルミ製ステアリング



シャフト⑩傾斜型エアバルブ。万一の転倒時にも破損しにくい形状です。⑪ポリエチレン製フェルタンク。タンクからシート、リアフェンダーへと流れるスリムなラインは、ライディング・ポジションの自由度を大きく広げます。

## TY2

最新の設計とメカニズムで武装し、誇りは、個々のスペックの高さではなく、舞台上でライダーがその実力を発揮するバランスの高さこそが、TY最大の



進化する競技のレベルと  
 一方で、TYに新たなる  
 相棒となるに違いない。



**軽量・高剛性の骨組。  
 軽量・スリム・コンパクトな車体。そして自在  
 のライディングを生むライダーの仕事場。**

トライアルマシンに  
 としては常識ともい  
 えるスリムさと軽量  
 さ。TYは純コンペ  
 テーションマシンで  
 すから、ボルトの  
 一本に至るすべての  
 のパーツ、機構が  
 専用設計・開発。  
 その軽さ、スリ  
 ムさは際立っていま

す。クランクケースカバー、ブレーキシュープレートはマグネシウム合金。またキャブレター、ステアリングシャフト、サイレンサーを始めるところにアルミパーツを多用。さらにホイールアクスル、ピボットシャフト類を中空化するなどの徹底した軽量化努力は、81kg(TY250R)という乾燥重量に実りました。一方、立ち姿勢のライディングが大前提のトライアルですから、マシンのスリム化も怠りません。TYを体験したライダーの誰もが魅了される、軽量・スリムな車体と、自由なライディングポジション。それらがあって初めて、エンジンやサスペンションの優れた特性が活かされるのです。**⑳高張力鋼管ダイヤモンド型フレーム。**軽量かつ優れた剛性をもつフレームは、325mmという大きなロードクリアランスを誇ります。**㉑アルミメッキ鋼板製マフラー。**スリムでコンパクトなマフラーは、テーパーパンチングパイプの採用によってマフラーの容積効果を保ち、燃焼ガスの排出を促進。テーパーの反射効果により混合気の吹き抜けを防止して、トライアル車に重要な低速



## TY350R

す、革新のリンク式モノクロスサスペンション。飛び降りなど、どんどんハードになるセクション。

トルクを獲得しました。

**㉒アルミ製サイレンサー**

— **㉓**より強度を増したフ

ートレストブラケット **㉔**ポリプロピレン製リヤフ  
 エンダー



**世界初。ヤマハ・デュアルレート・  
 ショックアブソーバー搭載のリンク式  
 モノクロスサスペンション。充実の足まわり。**

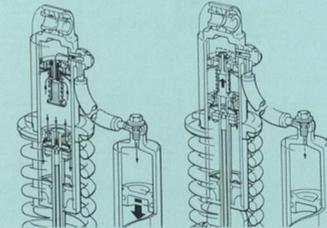
多くの競技会でその実力を証明してきた、ヤマハ独創のリンク式モノクロスサスペンション。理想的なライジングレート特性による優れた路面追従性はもちろんですが、TYで特筆すべきは、世界で初めて採用されたヤマハ・デュアルレート・ショックアブソーバーでしょう。このヤマハ・デュアルレート・ショックアブソーバーは、クッションユニットのストロークが大きくなると、ダンパーオイルのオリフィス通路が閉じ、ダンパーが強く働くというもの。ソフト、ハードという2

本のサスペンションを同時に使い分けると同じ効果を持つ、まさに画期的なサスペンション・システムが誕生したのです。**㉕ヤマハ・デュアルレート・ショックアブソーバー搭載。**ライバルを一歩引き離

リヤサスのボトムシ  
 グは、その反動によ  
 って姿勢が変化し  
 やすいので大きな  
 マイナスです。ヤマ  
 ハでは独創のヤマ  
 ハ・デュアルレ  
 ート・ショックア  
 ブソーバーを、  
 定評あるリンク式  
 モノサスに装備。

20段ダンピングアジャスター付クッションユニットとあわせてさらに理想的なリヤサスペンションとしました。また、このリヤサスには、リザーバタンクも新しく搭載。過酷な使用にも音をあげない信頼性をも備えました。**㉖520ドライブチェーン** **㉗アルミ・ホイールスプロケット。**ホイールスプロケットは、ドライブスプロケットとともに減速比を変えずに小径化。チェーンラインを上げて、障害物へ対処しました。**㉘ミシュラン製ラジアル・コンペティションタイヤ。**フロント2.75-21、リヤ4.00-18。世界選手権でその名も高いミシュラン製トライアル・コンペティション専用ラジアルタイヤX1Wを標準装備しました。

### ヤマハ・デュアルレート・ショックアブソーバーのしくみ



クッションユニットが約4/5減速比で、ダンパーのピストンがリザーバタンクへのメイン・オリフィス通路を閉じ、ダンパーを硬化させる画期的メカニズムが、ヤマハ・デュアルレート・ショックアブソーバー。独創のリンク式モノサスが誇るライジングレート特性とあいまって、TYのための理想的なサスペンションが実現しました。

## 50R

TY。しかしTYの  
 ない。コンペとい  
 できる、トータル  
 の武器なのである。



●全日本選手権で活躍する  
伊藤敦志選手とTY250R



TY250R



TY350R

## TY250R

●標準現金価格¥530,000

●カラーリング：ホワイト

## TY350R

●標準現金価格¥570,000

●カラーリング：ホワイト

新しいバイクの買い方です。簡単な手続きとわずかな頭金があれば最長20回までの分割払ってお好みのバイクがすぐ手に入るし、月々の支払い方法もお好み次第。幾通りものコースから自由選べる便利さです。

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



オフロード・ヤマハライディング  
スクール(YRS)へ参加しませんか。

お客様のレベルに合わせて、ファーストコース、ミドルコース、トップコースの3コース。幅広く奥行き深い「オフロードの世界」へ！お問合せ、お申込みはこのマークのヤマハスポーツ店へ。

## Y.E.S.S.

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。

●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。

TY250R(TY350R)		エンジン種類	2サイクル、ピストンリードバルブ	点火方式	C.D.I.	変速比	3.000/2.466/1.937/ 1.409/0.962/0.677
機種コード	1LW(1VY)	気筒数配列/総排気量	単気筒/246cc(341cc)	燃料タンク容量	3.5ℓ	フレーム形式	鋼管ダイヤモンド
全長/全幅/全高	2025mm/805mm/1085mm	内径×行程	68.0mm×68.0mm(80.0mm×68.0mm)	潤滑方式	混合	キャスト/トレール	23"/49mm
軸間距離	1320mm	圧縮比	7.0:1(5.6:1)	1次減速機構/減速比	ギヤ/3.550(71/20)	タイヤサイズ/前/後	2.75-21-4PR/4.00-18-4PR
シート高/最低地上高	745mm/325mm	最高出力	16.5(20)ps/5,000r.p.m.	2次減速機構/減速比	チェーン/3.500(35/10)	制動装置、前	機械式ドラムブレーキ
乾燥重量	81kg(84kg)	最大トルク	2.55(3.2)kg-m/3,000(2,500)r.p.m.	クラッチ形式	湿式多板	制動装置、後	機械式ドラムブレーキ
ハンドル切角	68°(左右)	始動方式	キック式	変速機形式	リターン式6段		

●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。

★TY250R/350Rは運輸省の認定を受けていませんので、ナンバープレートを取得することはできません。★TY250R/350Rは道路は走行できません。道路を走行しますと、道路交通法及び道路運送車両法の違反となります。

★私道、社寺の境内、公園、海辺、堤防上、農道、林道など、いわゆる道路の形態を整えてないところまで人や車が自由に出入りできるところは、道路とみなされます。走行場所には十分注意してください。

ヤマハ発動機株式会社  
〒438 静岡県磐田市新貝2500  
TEL.05383(2)1111

**YAMAHA**

8508-50D(△)-011290