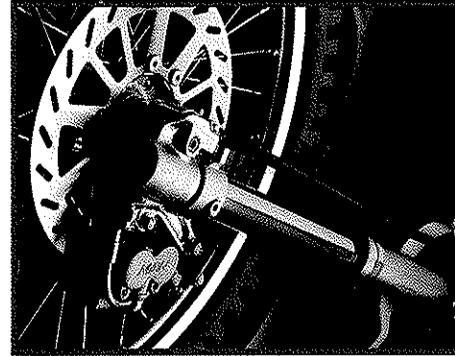
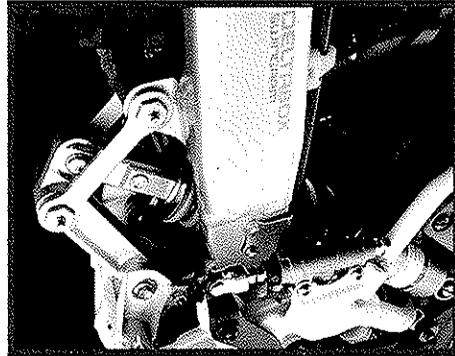
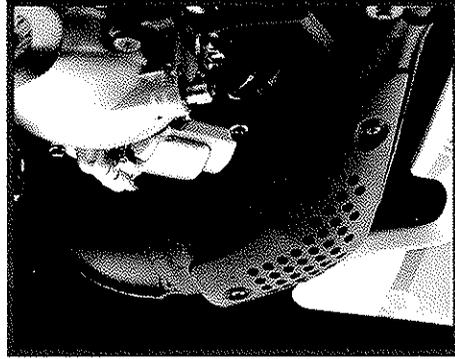


**YAMAHA**

# DT200WR

*REAL ENDURO*



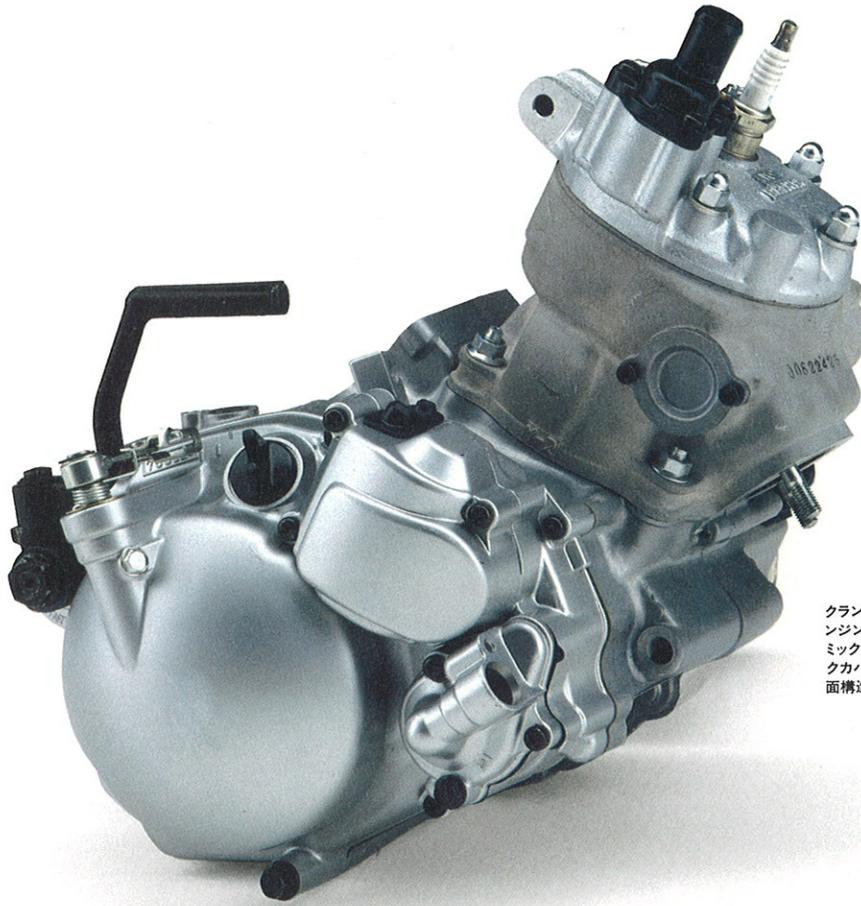
# YZとWRの名にかけて。 リアル・エンデューロDT200WR誕生。

モトクロスの頂点を駆け、なおも勝つために進化し続けるYZ。  
それを支えるものは、勝つことに情熱を傾けるライダー達のレーシングスピリッツと、  
勝てるマシンを供給したいと願うヤマハの純粹な  
レーシングスピリッツにほかならない。  
そして、最強のオフロード性能を追い求めればYZに辿り着くという思想は、  
モトクロスのみならずUSエンデューロの世界にも結実した。  
それがYZのエンデューロベースバージョン、YZ250WRである。  
その圧倒的なレーシングパフォーマンスは、オフの覇者YZの名を  
より強固なものにした。そして、'91年、YZ/WRは、  
拡大するレース規模やグループカテゴリーに対応すべく、WRシリーズとして独立。  
高い戦闘能力を備えた3台のWRをデビューさせた。  
そのUS/WR200Rの国内モデルこそが、DT200WRなのである。  
これは、日本のエンデューロにとって何がベストかを追求した結論である。  
YZのメインフレーム、倒立フォーク、ピギーバックリアサスペンションをはじめ、  
使用されるパーツの多くをYZベースとし、そこに200cc.フルサイズの  
チューンドエンジンを搭載したニューDT。これは、まさにYZの分身であり、  
公道を行くエンデューロマシンといっても過言ではない。  
リアル・エンデューロDT200WR。これは、オフを知り尽くし、  
勝つことの意味を知る者が辿り着く、たった1台のマシンだ。



# DT200WR

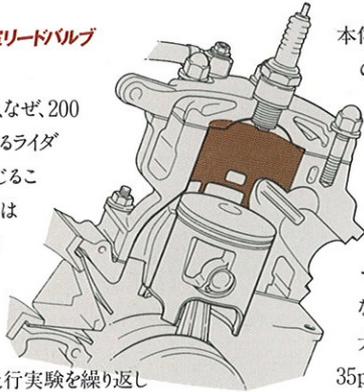
*REAL ENDURO*



クランク室リードバルブ2サイクル・199ccエンジン：シリンダーはオールアルミ製のセラミックコンポジットメッキシリンダー。クランクカバーケースは、高剛性化に貢献する曲面構造が採用されている。

**水冷2サイクル・クランク室リードバルブ  
199ccエンジン**

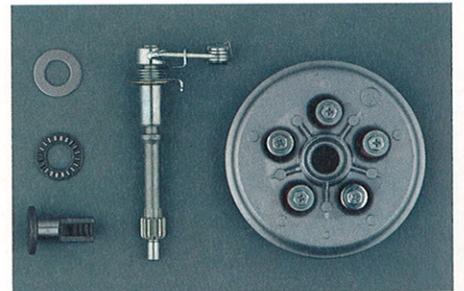
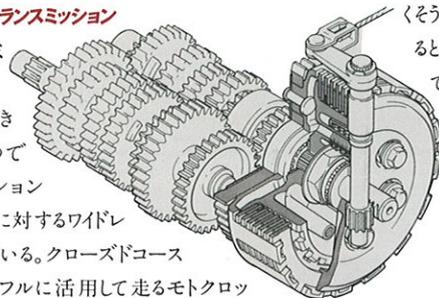
YZベースでありながら、なぜ、200ccエンジンか。YZを知るライダーであれば、誰もが感じることだろう。しかし、ヤマハはエンデューロレースでのベストエンジンとして、この200ccエンジンを選択した。さまざまな排気量のエンジンで走行実験を繰り返した結果、200ccという排気量が、トルク、馬力、重量、さらにハンドリングの面でもベストバランスが得られると判断したからである。モトクロスにおいても、コースによって125ccの方が、250ccよりもラップタイムが速いことがあるのはこのためである。いかにすれば勝つためのマシンを作れるか。それがYZ125のフレームに200ccエンジンという組み合わせを生んだのである。さて、そのエンジン



本体は、すでに200ccクラスでは定評あるDT200Rのエンジンをベースに、中低速域のレスポンスと高速域での伸び、扱いやすさと耐久性を飛躍的に向上させた新設計ともいえるエンジンである。優れた資質を持つエンジンをベースにすることが、より高いポテンシャルを得るための手法としていかに有効であるか。レースを知るライダーには、その意味がお解かりいただけるのではないだろうか。排気量は、ボア径を66.8mmまで拡大した200ccフルサイズの199.7cc。最高出力は35ps/9,000rpm、最大トルクは3.0kg-m/8,000rpmを発生する。シリンダーは内壁にセラミックコンポジットメッキ処理を施したオールアルミのメッキシリンダーを新採用。高硬度のセラミック粒子(シリコンカーバイド)をニッケルメッキ層の中に分散させたこの特殊メッキにより、軽量で耐磨耗性、耐熱性に優れたシリンダーを実現している。また、大型リードバルブや3倍速Y.P.V.S.など、吸・排気系の改良にともないエンジン各部の仕様も変更。クランクケースの吸気通路見直し、補助排気ポートの新設、燃焼室形状の変更が行なわれている。

**ワイドレシオ6段トランスミッション**

WRというネーミングは、モトクロスサーと一の大違いのひとつであるトランスミッションのクロスレシオに対するワイドレシオに由来している。クローズドコースを高回転域をフルに活用して走るモトクロス

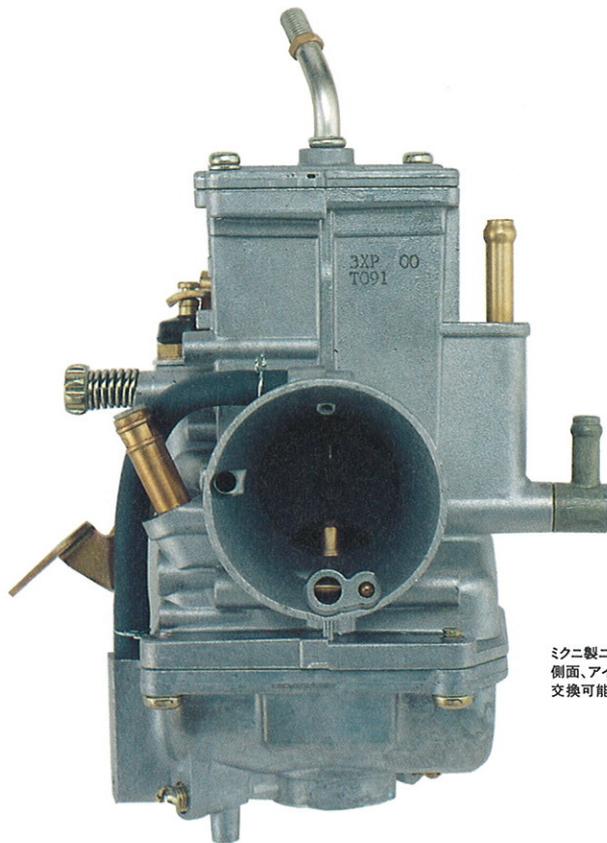


アウタープルクラッチ

サーとは異なり、エンデューロレースでは、高回転域だけでなく中低回転域を有効に使った走りが重要である。DT200WRには、セッティング、耐久性ともにエンデューロを想定して開発されたワイドレシオのトランスミッションを搭載。エンデューロ性能を重視されたエンジン特性を余すことなく引き出す。さらに、クラッチ周りでは、YZと同レイアウトのラック&ピニオン式のアウタープルクラッチを新採用。これは、ピニオンで駆動されるラックの動きをフレキシブルに変化させるシステムで、ロードプッシュの倒れをなくプレッシャープレートの傾きも少なくするというもの。これによりクラッチ切れを向上させるとともに操作荷重を低減。長時間における走行でも楽にシャープなクラッチ操作ができるようになっている。また、低振動化のため、クランクに一軸ダイナミックバランサーを採用するなどライダーの疲労を極力軽減するための工夫も凝らされている。



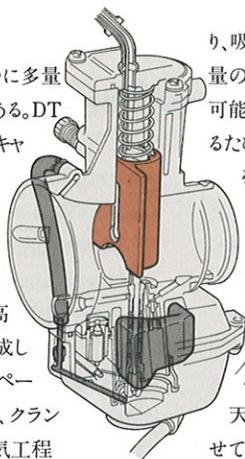
セラミックコンポジットメッキシリンダー



ミクニ製ニューフラットバルブキャブレター:左側面、アイドルスクリュー下に見えるものが、交換可能なねじ込み式パワージェット。

**吸気システム1 大型リードバルブ**

いうまでもなく吸気のポイントは、いかに多量の混合気を効率良く取り込むかにある。DT200WRは、クランク室リードバルブ、キャブレター、吸気経路、吸気管長、エアクリナー容量など吸気に関与するパーツ、機構について全面的な見直しをはかり、要求性能である中低回転域でのレスポンス向上、高回転域での伸びなどを高次元で達成した。まず、クランク室リードバルブ(左ページのエンジンカット図参照)。これは、クランク室が負圧状態になると同時に吸気工程が開始され、より多量の混合気を素早くクランク室に送り込むシステムである。DT200WRには、この優れた吸気特性をさらに高めるため、吸気ポートの面積を拡大し、そこに大型のリードバルブを採用。さらに、エアクリナーからクランク室までの吸気抵抗をより少なく設定した。これにより、吸気の流速を変えることなく、多量の混合気は一気に掃気ポートに送り込まれる。その結果、高回転域での出力特性が大幅に向上され、高速域の伸びがさらに高められた。



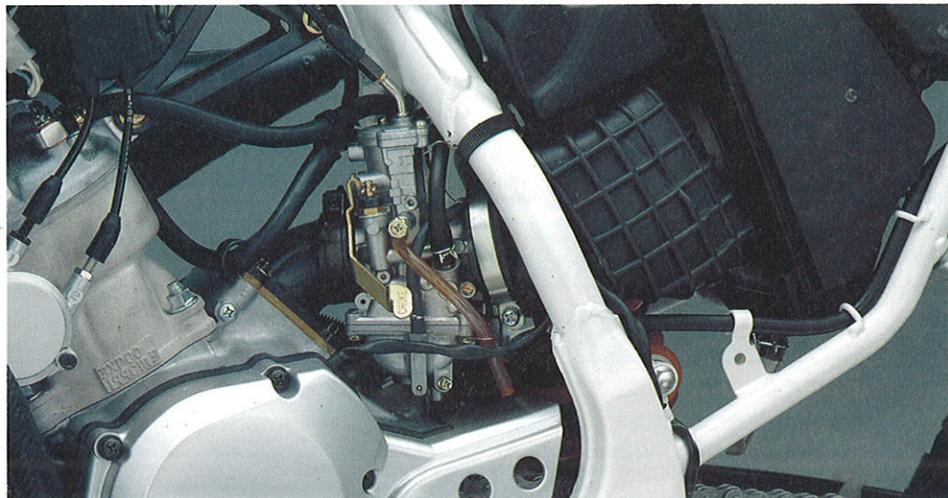
り、吸気ポートまでの吸気管長を短くすることができ、多量の混合気をスムーズに掃気ポートへ送り込むことを可能にした。エアクリナーも同様に、吸気効率を高めるために、YZ同等の大容量タイプを採用。通気抵抗を極力抑え、多量の空気をスムーズにキャブレターに供給している。さらに、ギャップの走破など常時油面が変化する状態にあるオフ走行を考慮し、フロートチャンバーの浮力をアップさせ、油面変動の追従性を改善した。これにより、油面の高さは常に安定状態を保ち、さまざまな状況下でも、俊敏なレスポンスを発揮する。また、パワージェットは、天候、コース状況などレースのコンディションに合わせて交換可能なねじ込み式が採用されている。

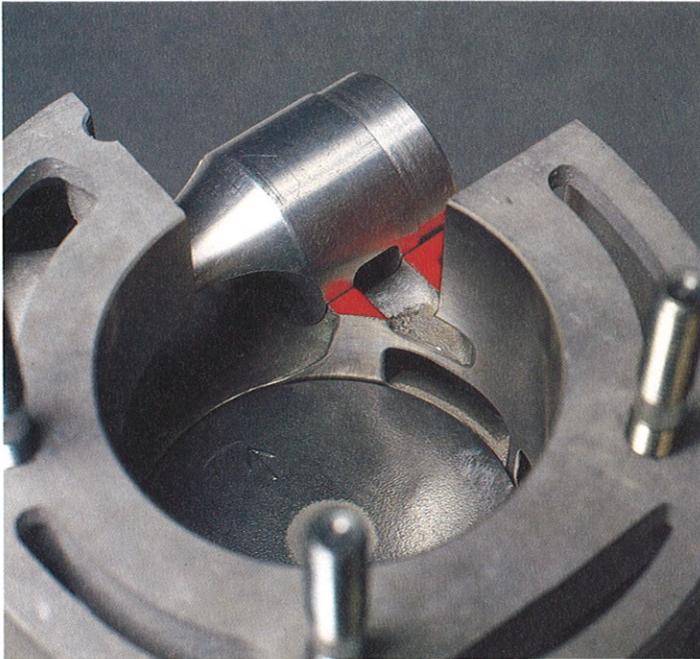


樹脂製大型リードバルブ:固有振動が少ないため、どの回転域でも安定したバルブ開閉を実現する。

**吸気システム2 ニューフラットバルブキャブレター**

吸気システムの要ともいえるキャブレター。DT200WRは、φ30mmのミクニ製ニューフラットバルブキャブレターを搭載。このキャブは、ユニークな形状のフラットバルブを持ち、断面積を変化させベンチュリーを通る空気の流速を高められる利点を持っている。これによ

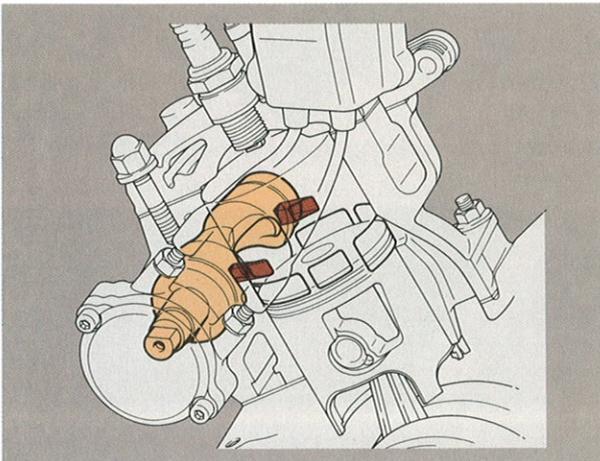




3倍速Y.P.V.S.のパワーバルブ:可変機構は性能を飛躍的に向上させるカギ。ヤマハはいち早くこの可変型の排気デバイスを採用した。そして、排気ポートを拡大し一層の効率アップを図るため、補助排気ポートを新設。Y.P.V.S.の表面をうねる溝は、そのための排気通路である。

**補助排気ポート付3倍速Y.P.V.S.**

ベースエンジンとなったDT200Rのエンジンは、従来より高回転域の出力特性に優れていることで定評が



あった。そして今回、レース参戦を目的としたDT200WRは、その優位点をさらに引き上げるとともに、中低回転域でのレスポンス向上を狙うため、YZと同じコンセプトに基づく排気系チューンが行なわれている。そのひとつが、補助排気ポート付3倍速Y.P.V.S.である。Y.P.V.S.の基本性能は、排気ポートにつづみ型の変可バルブを設け、それをエンジン回転数に応じてサーボモ-

ターで無段階にコントロールするというもので、いわば排気ポートの高さを変化させ常に最適な排気タイミングを実現するものだ。DT200WRでは、このシステム

をさらに進化させ、急激なスロットルワークにもリアに反応するよう、サーボモーターの開閉レスポンスを従来に比べて3倍速に高めている。これは、従来に比べ3倍の速さで駆動するモーターを採用し、エンジン回転数とのタイムラグを生じさせないようにしたもので、エンジン回転数の変動が著しいオフ走行で、常にクイックなアクセルレスポンスを得ようというのだ。しかも、必要な制御量に合わせてモーター発生トルクを細かく補正する機構も新採用されている。さらに、この排気ポートの左右には、Y.P.V.S.によってコントロールされる補助排気ポートを新

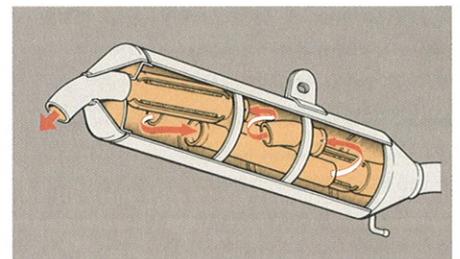
設。排気ポート自体のサイズを変えることなく排気効率をさらに高め、一段とクイックなレスポンスを実現している。

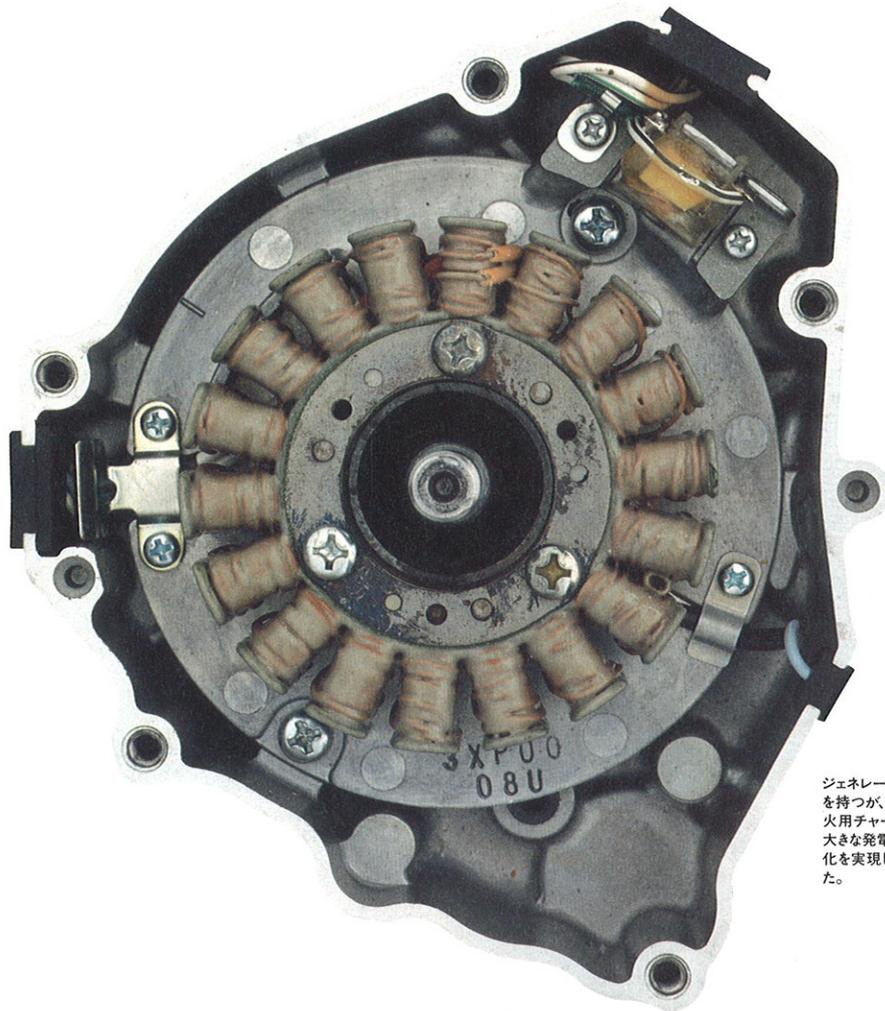
**ロウボーイタイプ・チャンバーマフラー**

DT200WRは、3倍速Y.P.V.S.の排気コントロール能力をフルに発揮させ、高い排気効率を実現させるために最適な排気管長およびテーパ形状を得ながら、重量バランスやマスの集中化を実現するロウボーイ

タイプのチャンバーが採用されている。本体の写真を見ていただければ、膨張室が車体の低い位置にあることがお解かりいただけると思う。しかも

このローレイアウトは、マフラー自体のみならず、ラジエーターのポジションも低くレイアウトすることを可能としている。ここで付け加えれば、ヘッドランプ、テールランプなど、重心から遠い位置にあるものについても、すべて軽量化したうえで重心寄りにレイアウト。このようにDT200WRは、走りに大きな影響を与える重量、重量バランスについて徹底的に追求。各パーツに対して本来のはたらきのうえに軽量化、マスの集中化を考慮したデザイン、設計を施している。

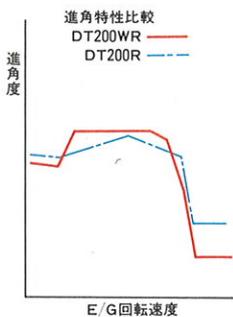




ジェネレーター：通常はここにチャージコイルを持つが、DT200WRはDC-CDIのため点火用チャージコイルを廃止した。これにより、大きな発電能力を発揮させながら小型軽量化を実現し、慣性モーメントを大幅に低減した。

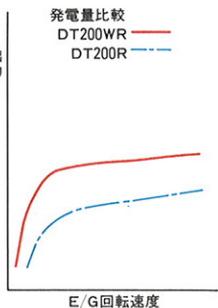
**バッテリーレス設計**

電装関係のチューニングの基本は、通常、点火のパワーや進角特性を向上させることに主眼がおかれる。



しかし、DT200WRはエンジンレスポンス向上、高信頼の獲得、車体軽量化など総合的な視点から電装をとらえた。電装のデテールに入る前に、このマシンに課せられた軽量化、マスの集中化について触れておきたい。DT200

WRはオフの走行性能を極限まで高めようという意思のもとに開発された。その基本には、コントロール性を向上させるには、軽量化と低重心化を。走破性を向上させるためには低重心化と高剛性化をという考え方が。そこで、ヤマハはこの軽量化、低重心化を高レベルで実現させるため思い切った電装関係の見直しを行ったのである。それが、バッテリーレスとジェネレーターの小型化、それにと



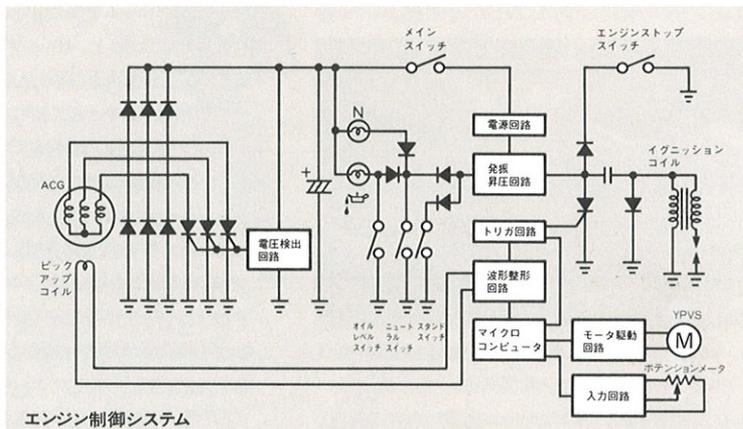
なうフライホイールマスの低減だ。まず、バッテリーレス

を実現するために、従来に比べ約1.5倍の発電能力を持つ多極化のジェネレーターを採用。アイドリング時でも全電源を供給することを可能にしている。そのうえで、点火システムにはチャージコイルを不要とするDC-CDIを採用した。このDC-CDIは、DC12Vを高周波で発振させトランスにて300

Vに昇圧し、点火用電源とするもので、通常はチャージコイルで発生していた高電圧をコンパクトなシステムでつくり出している。しかも、エンジン回転数に左右されず始動時から高回転域に至るまで、常にパワフルで安定した点火性能を発揮する。このような徹底した電装関係の見直しにより、DT200WRは従来に比べ約2kgの軽量化と約20%の慣性モーメントの低減、そして点火性能の向上を実現。エンジンのレスポンス向上に大きく貢献している。

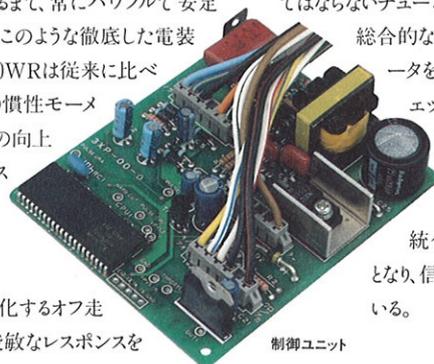
**エンジン総合制御コンピュータ**

エンジン回転数が著しく変化するオフ走行。どの回転域にあっても俊敏なレスポンスを

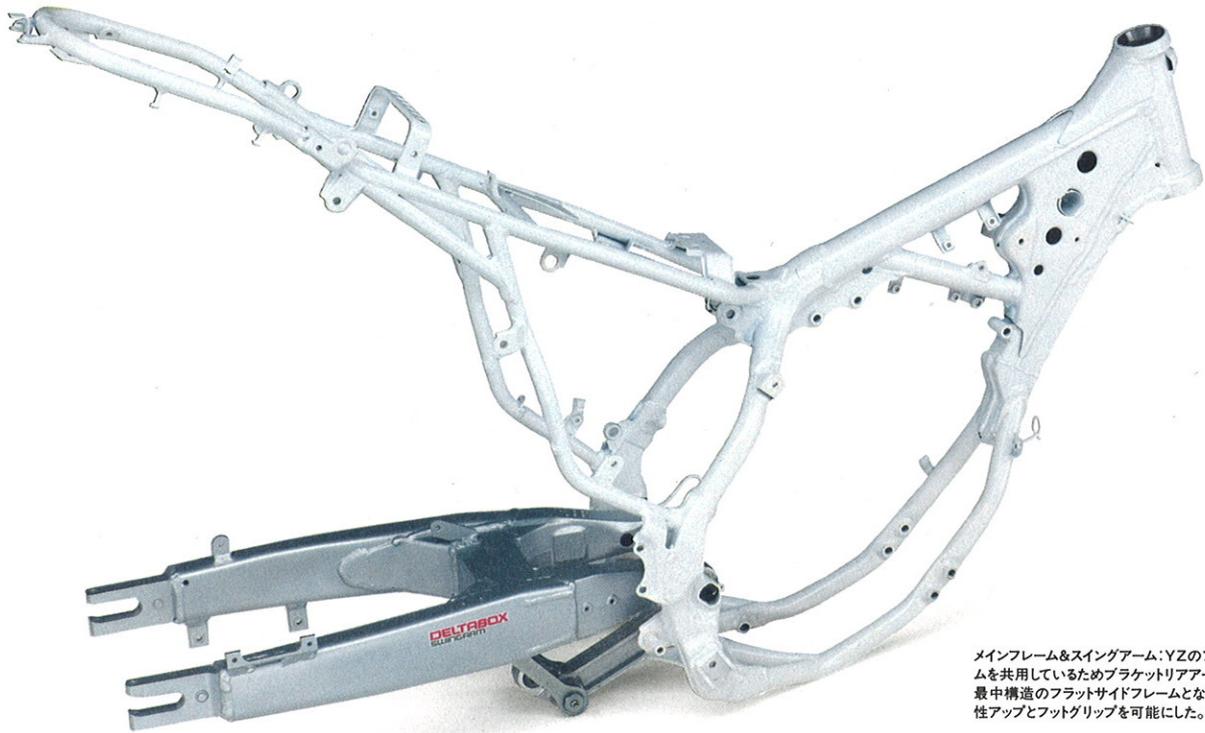


エンジン制御システム

発揮させるためには、点火タイミングやY.P.V.S.のコントロールなど、最適な電氣的制御も必要になってくる。優れた吸・排気特性をフルに発揮させるために、忘れてはならないチューン項目だ。そのためにDT200WRは総合的なエンジン制御を行うマイクロコンピュータを搭載。エンジンの回転数を常にチェックし、点火タイミングやY.P.V.S.モーターへの制御信号をきま細かくコントロールしている。また、このコンピュータの採用により、部品の統合化や接続箇所への減少化が可能となり、信頼性、メンテナンス性を向上させている。



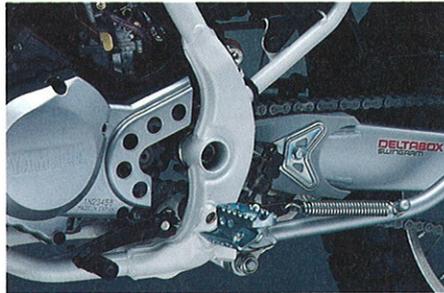
制御ユニット



メインフレーム&スイングアーム:YZのフレームを共用しているためブラケットリアアームは最中構造のフラットサイドフレームとなる。剛性アップとフットグリップを可能にした。

**YZ共用セミダブルクレードル・フレーム**

走る、曲がる、止まる。オフ走破性能を大きく左右するのが、シャシー剛性であることは言うまでもない。フレーム

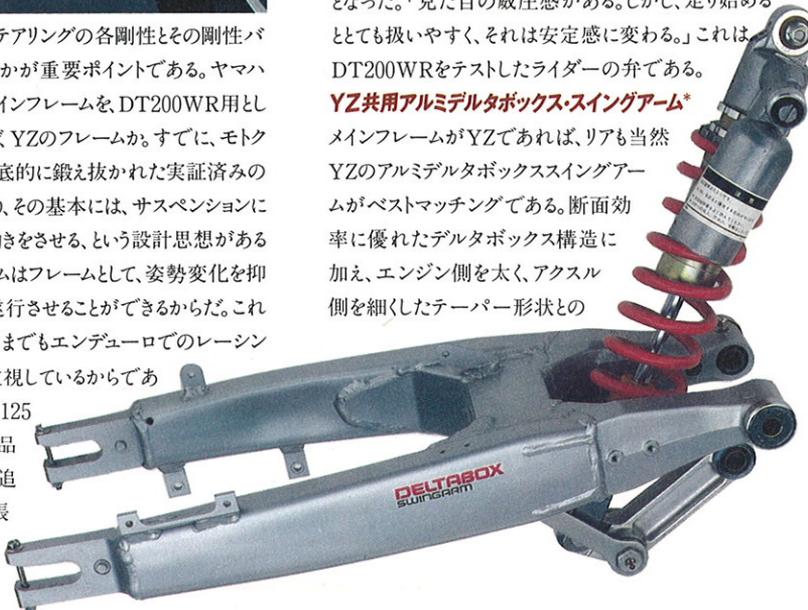


ム、スイングアーム、ステアリングの各剛性とその剛性バランスをいかに上げるかが重要ポイントである。ヤマハは迷うことなくYZのメインフレームを、DT200WR用として採用した。ではなぜ、YZのフレームか。すでに、モトクロスフィールドで徹底的に鍛え抜かれた実証済みの高剛性フレームであり、その基本には、サスペンションにはサスペンションの働きをさせる、という設計思想があるからだ。そして、フレームはフレームとして、姿勢変化を抑える本来的な働きを遂行させることができるからだ。これはDT200WRが、あくまでもエンデューロでのレーシングパフォーマンスを重視しているからである。具体的には、YZ125のフレームに保安部品用のブラケット類を追加したスタイル。高張力鋼管製でパイプの径を大きく肉厚

を薄くした軽量高剛性フレームである。もちろんブラケットリアアームはフラットサイドフレームとなっている。このYZ125のフレームを採用したことにより、従来に比べ縦剛性は約40%向上。ギャップやウォッシュボードの走破性、安定性を大きく高めた。それにとめない、従来に比べて車格はワンサイズアップ。シート形状と相まって、ライディングポジションは極めて実戦的なものとなった。しかし、その重量は数々の軽量化により、従来並の107kgというクラス最軽量を実現。徹底したマスの集中化とともに高い運動性能を獲得している。また、エアスクープは、燃料タンクとラジエーターの保護を兼ねた形状となった。「見た目の威圧感がある。しかし、走り始めるととても扱いやすく、それは安定感に変わる。」これは、DT200WRをテストしたライダーの弁である。

**YZ共用アルミデルタボックス・スイングアーム\***

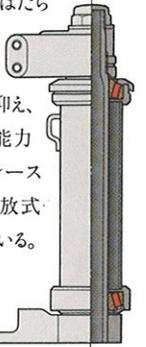
メインフレームがYZであれば、リアも当然YZのアルミデルタボックススイングアームがベストマッチングである。断面効率に優れたデルタボックス構造に加え、エンジン側を太く、アクスル側を細くしたテーパ形状との



の組み合わせにより、軽量・高剛性化を飛躍的に向上。さらにアルミキャスト製ヘッドパイプを採用し、ピボット部の剛性をより一層高めている。この高剛性スイングアームとモノクロスサスペンションのはたつきにより、駆動輪であるリアの挙動を常に安定させている。この優れたスタビリティはフロントへの影響をも最小限に抑え、DT200WRに極めて高い悪路走破能力を与えた。また、チェーンプラーは、レースでのタイヤ交換を考慮したエンド開放式のクイックリリースタイプが採用されている。

**ステアリング**

DT200WRは、YZと同様にヘッドパイプとの接点上下2箇所にテーパローラーベアリングを採用。剛性感のあるスムーズなステアリング操作を可能にした。さらに、ステアリング縮付部はダブルナット構造となった。それが、高剛性を誇るメ



ハンドル(YZ125パーツ)

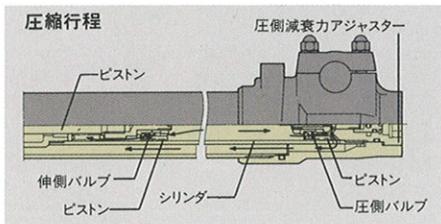
インフレーム、スイングアームの実力と相まって、扱いやすく、しかも極めて高いハンドリング性能を実現している。



倒立フォーク:最もセッティングに注意を払ったパーツのひとつである。ホイールトラベルは300mmのロングストロークを誇る。

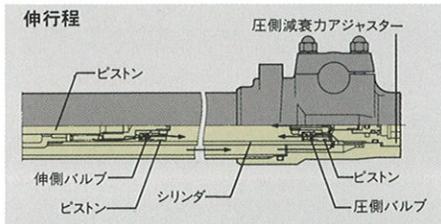


ピギーバックリアサスペンション:そのホイールトラベルは、クラス最大の310mm。サブタンクは、冷却効果の高いアルミシリンダーが採用されている。



**YZ共用倒立フロントフォーク\***

YZは、シャシーのパートでも述べたように、サスペンションにはサスペンション本来の働きをさせようという考えのもとにある。ショック吸収と姿勢変化のコントロールである。クローズドコース用としてその性能を極限まで高められたYZのフロントフォーク。そのセッティングをエンデューロ用に変更したものがDT200WRの倒立フォークである。インナーチューブ径をφ41mm、アウターチュ



ーブ径をφ55.7mmとし、低速から高速域までスムーズな作動能力を発揮。そのホイールトラベルは300mmのロングストロークを誇り、フルボトムの限界を大きく高めている。ダンパー機能に関しては、(上図参照)圧伸におけるオイルの流れを最適にコントロールし、常に安定した減衰力を発揮するカートリッジ式が採用されている。さらにコース状況に応じたセッティングに応えるため、圧

側減衰力の18段階調整機構も採用されている。

**YZ共用ピギーバック・リアサスペンション**

フロント同様に、リアにもエンデューロ用のセッティングを施したYZのリアサスペンションを採用。そのコンポーネントは、レバー比の変化によるプログレッシブ効果で定評あるリンク式モノクロスサスペンションで、クッションストローク129mm、ホイールトラベル310mmというクラス最大のキャパシティを実現した。そして、このリアサスは、YZ同様、サブタンクを直接クッションユニットにマウントするピギーバックタイプ(左ページの写真参照)。ゴムホースの膨張による圧力変化がなく、さらにフリーピストンをゴム膜に変更することで摺動抵抗も少なくしている。

これにより、安定した減衰力を発揮し、ギャップなどの路面変化にもリアに追従するサス性能を実現している。また、幅広い走行に対応するため伸側25段、圧側20段の減衰力調整機構を装備している。

**YZ共用**

**ブレーキシステム\*\***

フロントディスクブレーキはYZの2ポッドキャリパーと大径φ245mmのディスクプレートからな

る油圧式ディスクブレーキを搭載。2ポッドキャリパーの採用によりパッドが接触するディスクの有効半径が拡大され、強力なストップングパワーを獲得している。そしてリアブレーキにもYZのパーツを使用。焼結パッドを組み込んだシングルポッドキャリパーとφ220mmのディスクプレートが採用されている。ディスクプレートの軽量孔はパッドの耐摩耗性を考慮した形状で、熱変化に強い焼結パッドの能力をさらに引き出している。軽いタッチと強力なストップングパワーがデリケートなコントロールを可能にした。

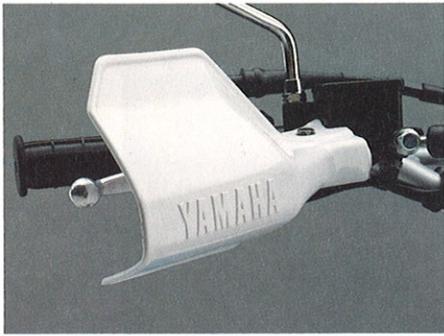
**タイヤ**

サイズ、トレッドパターンともにエンデューロレースにおける高い走破性を追求。特にリアのサイズは、タイヤのブロック高を有効に使い、またタイヤ選択幅のある18インチ。タイヤの性能をフルに使い、パンク泥づまりに対しても有利なサイズである。リムは、フロントが1.60×21、リアが2.15×18。タイヤはフロントが、3.00-21 51P、リアには4.60-18 63Pが装着されている。また、チェーンには520シールチェーンが標準装備されている。

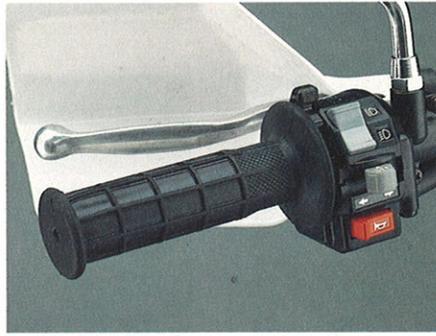


\*YZパーツをDT200WR用にモディファイ。  
\*\*キャリパーボディはYZパーツ。  
\*\*\*リム&スポークはYZパーツ(リアのみ)。

**EQUIPMENT**



プッシュガード



ハンドルグリップ&レバー (YZパーツ)



ヘッドランプ



オーバーフェンダータイプフロントフェンダー



メーター



ボルト脱着式テールランプ&ライセンスプレート



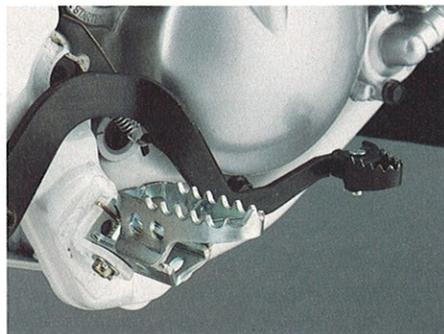
シート&エアスクープ



ラジエーター (本体はYZパーツ ステー位置のみ変更)



エアクリーナー



フットレスト



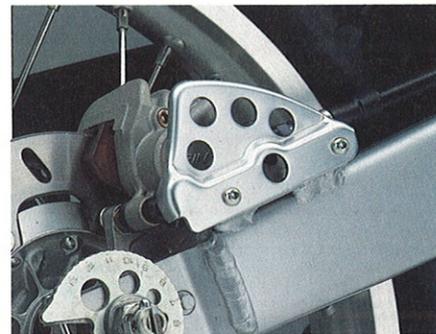
リアフットレスト



サイドスタンド



チェーンガード(YZパーツ)&クイックリリース・チェーンブラー



リアキャリアガード (YZパーツ)



18インチタイヤ



**WR200R**

**DT200WR**

'91年、アメリカにおいて、YZ/WRはエンテューロマシンとしてYZシリーズより独立、WR500Z、WR250Z、WR200Rの3クラスからなるWRシリーズとしてラインナップされた。DT200WRは、このUS/WR200Rと並行開発されたまさに一卵性双生児マシン。YZテクノロジーとエンテューロのフィードバックが生み出したコンペティティブモデルである。



●パーブリッシュホワイトソリッド1/ビッドマゼンタソリッド1



●パーブリッシュホワイトソリッド1/ビッドグリニッシュブルーソリッド1

**DT200WR** メーカー希望小売価格 ¥419,000 (北海道・沖縄および一部離島を除く) ●価格には保険料、税金(含む消費税)、登録などに伴う費用等は含まれていません。●消費税額は別途計算の上、申し受けます。●メーカーオプションで速度警告灯装着仕様(¥10,000高)もあります。

DT200WR仕様諸元

型式	.....	3XP
全長/全幅/全高	.....	2,170mm/835mm/1,295mm
軸間距離	.....	1,450mm
シート高/最低地上高	.....	895mm/315mm
乾燥重量	.....	107kg
燃費・定地走行テスト値	.....	57.0km/ℓ (50km/h)
最小回転半径	.....	2.2m
制動停止距離	.....	14.0m (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	.....	単気筒/199cc
内径×行程	.....	66.8mm×57.0mm
圧縮比	.....	6.3:1
最高出力	.....	35ps/9,000rpm
最大トルク	.....	3.0kg・m/8,000rpm
点火方式	.....	CDI
始動方式	.....	キック式
燃料タンク容量	.....	10ℓ
オイルタンク容量	.....	1.3ℓ
潤滑方式	.....	分離潤滑式
1次減速機構/減速比	.....	ギア/2.833 (51/18)
2次減速機構/減速比	.....	チェーン/3.230 (42/13)
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	.....	2.750/1.875/1.411/1.142/0.956/0.818
フレーム形式	.....	鋼管セミダブルレール
キャスト/トレール	.....	28°00'/118mm
タイヤサイズ 前・後	.....	3.00-21 51P・4.60-18 63P
制動装置 前・後	.....	油圧式シングルディスク・油圧式シングルディスク

●燃費は定められた試験条件のもとの値です。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。

**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。■バイクは昼間もライト・オン。■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やめましょう。
- 安全速度で走りましょう。無理な追越しはやめましょう。●よく見る・よく見られることに努めましょう。●昼間のライト・オンはかならずロー・ビームで。
- 競技用に改造した車両での公道走行はできません。●カーブ・交差点ではスローイング・ダウン。●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。

**静かにやさしく、いい運転。**

- やめよう、マフラーの不正改造!
  - いつでもどこでも、絶対しない空ぶかし!
- マフラーの芯をぬいたり、マフラーを切ったり、マフラーをはずしたり、レース用のマフラーに付けかえたりする改造は、騒音のもと、みんなに迷惑をかけてしまいます。



**見る・見られる・いい運転。**

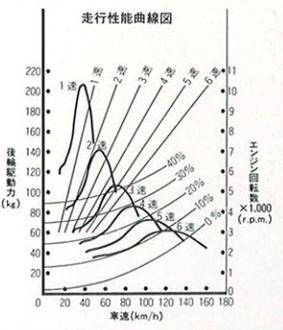
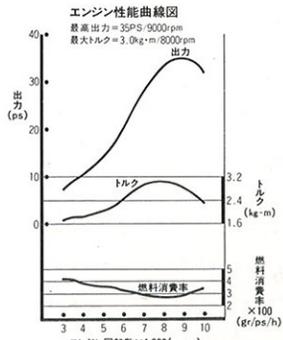
- バイクは昼間もライト・オン!
- カーブ・交差点では、スローイングダウン!

**B'Harmony**

人とバイクの友好生活



BIKE NATURALIST  
河原・森林・山野には小鳥や小動物がいます。実行場所、実行方法は十分気をつけて走りましょう。



**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。バイクを核にした幅広い楽しみを提供する、まったく新しいクラブです。●特典もいろいろ。入会のお申し込み、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。

- 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。  
 3回から36回までの分割払い(月々のお支払いは3,000円から)、ボーナスでの一括払いや2回払いなど、ご希望に合わせていつものコースから選択できる便利なクレジットです。販売店でおたずねください。

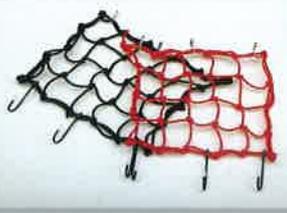
**OFF-ROAD YRS INFORMATION SHOP** ヤマハライディングスクールに参加しませんか。

国際A級ライダーやヤマハのインストラクターが、理論と実践の両面からライディングテクニックを伝授。自然の中のコースで学んだテクニックが、日常の走りを大きく飛躍させます。お問合せ、お申し込みは、このマークのヤマハ販売店へ。

**YAMAHA**

ヤマハ発動機株式会社  
 〒438 静岡県磐田市新貝2500  
 9011-70D(☎)018114

# DT200WR



**ツーリングネット** ¥1,600  
 レッド/90793-66011、ブラック/90793-66012  
 特製太ゴム使用の大型タイプ。  
 サイズ/420×420%。



**ツーリングロープ** ¥700  
 レッド/90793-66078、ブルー/90793-66079  
 4点フック型。長さ/1.5m。



**バイクカバー(Eタイプ)** ¥8,000  
 90793-64054  
 深いかぶりのコートフィーリングでバイクをつみこみ、バイクをキズやサビ、雨から守ります。



**オートルースーパーR(合成油)** ¥1,900  
 1ℓ/90793-30101・90793-30102  
 高純度化学合成オイルにより優れた耐摩耗性・耐焼付性と優れた燃焼性を両立させ、カーボン発生を抑えた徹底したスモークレス設計の最高級オイルです。



**ME-2チェーンクリーナー** ¥900  
 180ml/90890-85520  
 付着したグリスやオイルなどの頑固な油汚れを特殊化学成分の作用により素早く手軽にクリーニングします。



**ME-1シールチェーンオイル** ¥1,500  
 180ml/90890-70075  
 ゴム質の乾燥、ヒビ割れを防止し、適度な湿性と柔軟性を保ち、"O"リングチェーン本来の機能を最大限に引き出すことが出来るオイルです。



**ME-1ワイヤーグリス** ¥1,500  
 180ml/90793-41004  
 ワイヤー作動の妨げになる土、泥、埃、水等の悪条件に威力を発揮するオフロードの必需品です。



**ME-1グリーススプレー** ¥1,400  
 300ml/90793-41005  
 スプレータイプですので、手を汚すことなく狭部にも簡単にグリスアップができます。



**ME-2ブレーキクリーナー** ¥900  
 180g/90890-85521  
 常に泥、埃、雨、排ガスなど油気汚れにさらされるフォーク、ディスクプレートを速やかに洗浄する速乾性のクリーナーです。



**サスペンションオイル01(ゼロワン)** ¥1,900  
 1ℓ/90793-38005  
 カートリッジタイプのフロントフォーク専用開発された、低温流動性に優れ、低温から高温まで安定した性能を発揮する最高級オイルです。



## DT200WR



フロントディスクカバー ¥3,900

ホワイト/90793-65007

アップサイドダウンフォークプロテクターにコーディネートしたデザインのディスクカバー



エンジンガード ¥9,800

90793-56002

ウォーターポンプ部をガードするよう専用設計。飛び石等からエンジンをガードします。アルミ材。



フロントマスターシリンダーガード ¥2,900

ホワイト/90793-65008

思わぬアクシデントによるマスターシリンダーの損傷を防ぎます。(SEROW225、DT125Rにも共通使用できます。)



リアマスターシリンダーガード ¥2,900

90793-65009

思わぬアクシデントによるマスターシリンダーの損傷を防ぎます。アルミ材。(SEROW225、DT125Rにも共通使用できます。)



サブキャリア ¥11,000

ホワイト/90793-51025

荷物の積載スペースの確保と同時にリアフェンダーバッグ(別売)の装着を可能とし、アシストクリップ機能付加による車両の取り回しを更に容易にします。



リアフェンダーバック ¥4,700

ピンク/90793-61032、ブルー/90793-61033

車体色にコーディネートしたカラーリング。小物入れとして便利なコンパクトサイズ、収納物の多い時はフルアップして容量倍増。



ハンドルバーパッド ¥2,500

テネレブルー/90793-65010、テネレピンク/90793-65011

ヤマハブルー/90793-65012、ヤマハピンク/90793-65013  
オフロード車のドレスアップにエキスパート感覚が楽しめるハンドルバーパッドです。クッション材には水を吸わない独立発泡体を使用。



ハンドルポーチ ¥2,500

ブラック/90793-61017

ハンドルブリッジに装着する、小物入れに便利なポーチです。



グリップエンドプラグ ¥980

ブラック/34X-W0791-00、ホワイト/34X-W0791-10

ブルー/34X-W0791-20  
さりげなくスモーキーな雰囲気を出します。

