

YAMAHA TRIAL TY250J

安全走行 ヘルメットをかぶろう
定期点検をうけよう



トリアル[TRIAL]それは..
基本テクニックを駆使し自然へ挑戦する
モーターサイクルスポーツである。
本格的なトリアルマシンTY250J
はやくも名車の“声”たかし。



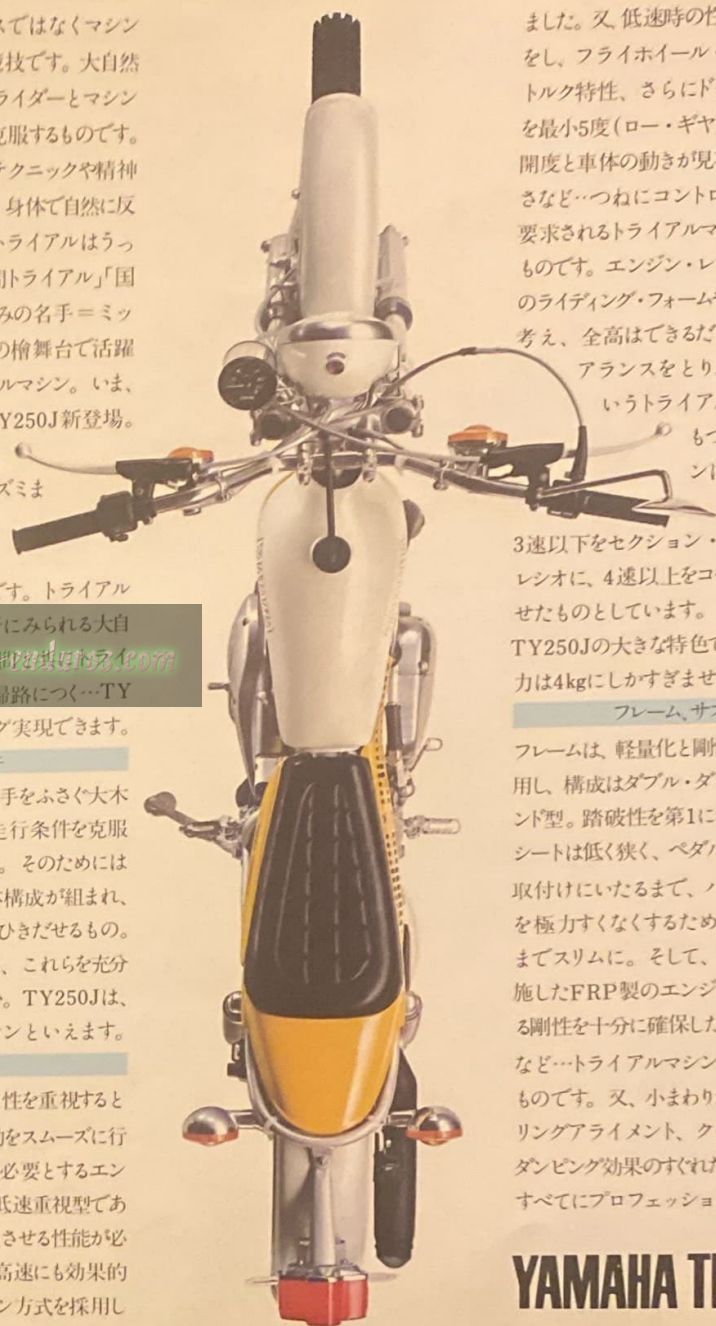
トライアルはスピードを競うレースではなくマシンをコントロールする“ウデ”を競う競技です。大自然が生みだしたさまざまな地形を、ライダーとマシンが人車一体となってテクニックで克服するものです。一般走行などにおけるライダーのテクニックや精神的なコントロールを本格的に学び、身体で自然に反応できるように鍛えるには、まさにトライアルはうってつけです。「スコティッシュ6日間トライアル」「国際6日間トライアル」など…おなじみの名手＝ミック・アンドリュース選手により世界の檜舞台で活躍しているヤマハ・ワークストライアルマシン。いま、そのレプリカ版ともいえる本格派＝TY250J新登場。ワークスマシンの“技術”もそのままに、トライアルの真髄がスミズミまで息づいています。TY250Jの前にクリアできないセクションは考えられない…と、いったところです。トライアルマシンでツーリングしながら、各所にみられる大自然のなごりを感じながら、ワークストライアルを楽しむ、再びツーリングして帰路につく…TY250Jがあればこんな楽しい夢がすぐ実現できます。

トライアルマシンの条件

それは、岩場や、せせらぎや、行く手をふさぐ大木をのりこえるようなあらゆる困難な走行条件を克服して走るために生まれたものである。そのためにはなによりもまずバランスしやい車体構成が組まれ、エンジンは超低速から強いトルクがひきたせるもの。そして軽い重量、スリムな姿勢など、これらを充分満足しているものでなければならぬ。TY250Jは、そのすべてを備えたトライアルマシンといえます。

エンジンまわり

セクションにおける超低速での安定性を重視すると同時に、セクション間のコース移動をスムーズに行ないやすいよう高・低両面の性質を必要とするエンジン特性。つまり、低速側は極端に低速重視型であり、一方は通常の走行を十分に満足させる性能が必要であること。そこで、低速にも、高速にも効果的なヤマハ独自のトルクインダクション方式を採用し



ました。又、低速時の性能安定には特別な設計考慮をし、フライホイール・マスの大型化、フラットなトルク特性、さらにドッグ・クラッチのアイドル角を最小5度(ロー・ギヤ)と全体的にせばめアクセル開度と車体の動きが現事に一致するレスポンスの良さなど…つねにコントロール可能なライディングが要求されるトライアルマシンの心臓としては最高のものです。エンジン・レイアウトも、トライアル独特のライディング・フォームや困難な荒地の走行条件を考え、全高はできるだけ低く且つ十分なロードクリアランスをとり、幅もできるだけ狭く…というトライアルマシンの本質をどこまでもつらぬいています。ミッションは、エンジン特性に関連して5速ミッションを採用。3速以下をセクション・トライにあわせてクロスレシオに、4速以上をコース移動や一般走行にあわせたものとしています。クラッチ操作の軽いこともTY250Jの大きな特色で、レバー先端における操作力は4kgにしかすぎません。

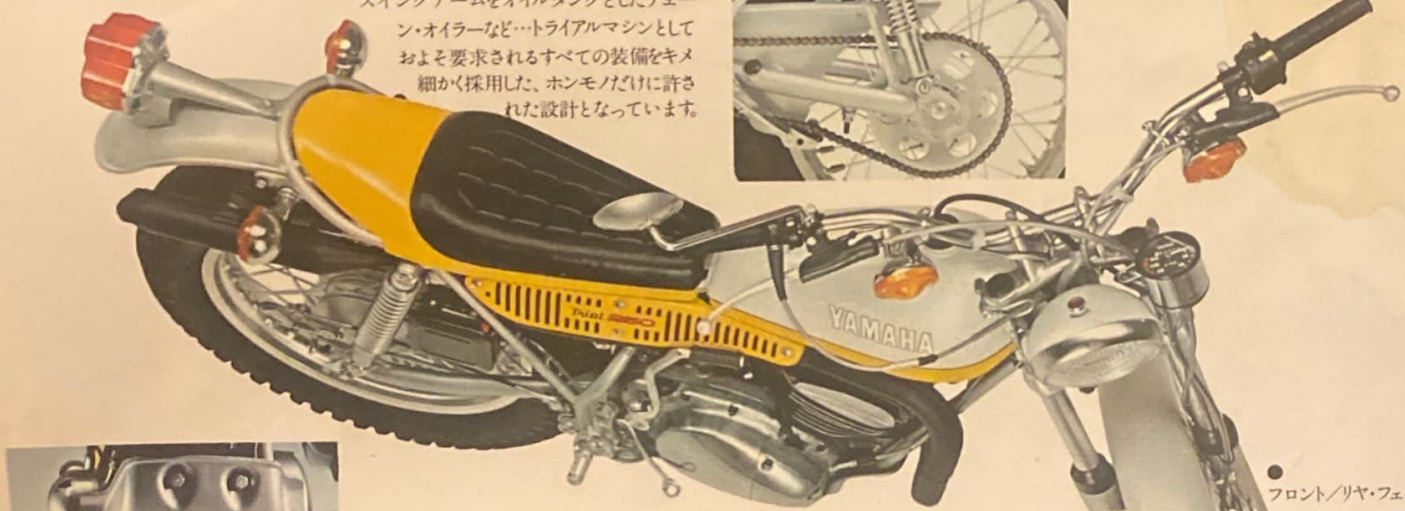
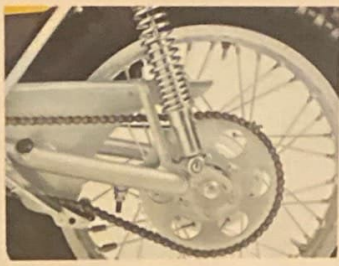
フレーム、サスペンション関係

フレームは、軽量化と剛性確保から高張力鋼管を使用し、構成はダブル・ダウンチューブによるダイヤモンド型。踏破性を第1に考え、エンジン位置は高くし、シートは低く狭く、ペダル類からリヤ・クッションの取付けにいたるまで、バランスをとりやすく突起物を極力すくなくするために全体のレイアウトをあくまでスリムに。そして、カーボンファイバー処理を施したFRP製のエンジンプロテクターをはじめとする剛性を十分に確保したうえで徹底的な軽量化など…トライアルマシンのフレームとしては最上のものです。又、小まわりがきき踏破性の高いステアリングアライメント、クッションストロークが大きくダンピング効果のすぐれた前後サスペンションなど…すべてにプロフェッショナルなTY250Jです。

YAMAHA TRIAL TY250J

TY250J

エキセントリック式のチェーン・アジャスターとチェーン・テンショナーの組合せ、スイングアームをオイルタンクとしたチェーン・オイルラーなど、トライアルマシンとしておよそ要求されるすべての装備をキメ細かく採用した、ホンモノだけに許された設計となっています。



●カーボンファイバー処理を施したFRP製エンジンプロテクター。荒々しい地形からエンジンを守るためには欠かせないものです。



最高に吟味された材料など... トライアルマシンとしての細心の配慮。

●万一マシンを倒してもガソリン漏れの心配がないブリーザーパイプ付燃料タンクキャップを採用。クラッチおよびブレーキワイ

ヤーのレバー接続部に防塵・防水用のゴム製ダストカバーを装備。

●保安装置/トライアル・コースだけでなく、一般ロードを安全に行うことができるよう保安基準を十分にクリアする電装品をフル装備。大型のヘッドライト、視認性の高いテールライト、ウインカー

およびサイドリフレクター、速度警告灯、大型スピードメーター。また、消音効果の高い視認式のサイレンサーを装備。スイッチ類のコントロールの表示も明確なものとし、万一のためのキルスイッチも標準仕様としました。

●フロント/リア・フェンダーには柔軟性とみ復元性のあるポリプロピレン製を使用。万一の転倒にも大丈夫です。



●軽量化のため、ブレーキプレート部にはマグネシウム合金を使用。ブレーキはヤマハ特許の防塵・防水式。

全長	1980mm
全巾	840mm
全高	1125mm
ホイールベース	1290mm
シート高	760mm
最低地上高	285mm
乾燥重量	97kg
舗装平坦路燃費	40km/l (50km/h)
最小回転半径	1500mm
制動停止距離	15m (50km/h)
エンジン種類	2サイクル・空冷・ガソリン・7ポート ピストンバルブ及リードバルブ併用式
気筒数配列	単気筒・前傾
総排気量	246cc
内径×行程	70mm×64mm
圧縮比	6.0
最高出力	16.5PS/6000rpm
最大トルク	2.1kg・m/5500rpm
始動方式	プライマリキック
点火方式	マグネー
燃料タンク容量	6.0ℓ
オイルタンク容量	0.4ℓ
潤滑方式	分離給油(ヤマハオートルーフ)
バッテリー容量	6V 4AH
点火プラグ	NGK(B-7ES)×1
キャブレター	TK(Y26P)×1
エアクリーナー	湿式モルトブレン(ウレタンフォーム)
1次減速機構	キヤ
1次減速比	3.400
2次減速機構	チェーン
2次減速比	3.533
クラッチ	湿式多板
変速機	常時噛合式前進5段
	2,714, 2,058, 1,523, 1,038, 0,656
フレーム	高張力鋼管ダイヤモンド型
キャスト	84°
トレール	86mm
タイヤサイズ	(前)2.75-21 4PR (後)4.00-18 4PR
ブレーキ	(前)機械式ドラムブレーキ(リーディングトレーリング式) (後)機械式ドラムブレーキ(リーディングトレーリング式)
懸架方式	(前)テレスコピック(後)スイングアーム
緩衝方式	(前)スプリング内蔵式オイルダンパーコイルスプリング (後)オイルダンパーコイルスプリング
ヘッドランプ	6V, 35W/35W
テールランプ	6V, 5.3W
ストップランプ	6V, 17W
フラッシュランプ	6V, 17W
パイロットランプ	6V, 3W
速度警告灯	6V, 3W

●本仕様は予告なく変更することがあります。

ヤマハトライアルのお求めは当店へ



ヤマハ発動機株式会社

静岡県静岡市駿河区2500 TEL 05383 (2) 1111
支店 札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・福岡・横浜