

UR-SUMO

Ende der 1980er brachte Yamaha mit der TDR 250 einen zweitaktenden Vorläufer dessen auf den Markt, was heute gemeinhin als Supermoto gilt. Die Maschine, von Freaks für ebensolche gemacht, war ihrer Zeit voraus und hierzulande verkaufsmäßig ein Flop.

Text: Tobias Münchinger; Fotos: Tyson Jopson



Baujahr 1989
Leistung ca. 60 PS
Gewicht 141 kg

Sport

Mit Verfügbarkeit der TDR 250 organisierten die Franzosen – aufgrund der gesetzlichen Regularien war dort das Modell TDR 240 häufiger anzutreffen – den TDR-Fun-Cup als lokale Rennserie. Man kann sich das Klubsport-Event vorstellen wie eine Ur-Form heutiger Supermoto-Veranstaltungen, bei der innerhalb einer Runde sowohl Asphalt- als auch Offroad-Sektionen mit Sprüngen in Kombination lauern.

Die Geschichte der Yamaha TDR 250 und der Ursprung des Supermoto-Sports gehen Hand in Hand. Die Impulse dafür kamen aus Frankreich, die Wurzeln liegen aber in Amerika. Als nämlich Grand-Prix-Racing und die Straßenrennszene in den USA Ende der 1970er-Jahre zunehmend populärer wurden, rasselte die Disziplin dort unweigerlich mit Dirt-Track und Motocross aneinander. In Kalifornien kam man daher auf die

DAMALS VERSCHMÄHT UND HEUTE SELTEN



In PS fuhr die Yamaha TDR 250 in der Januar-Ausgabe 1988 auf dem Titel – natürlich im Wheelie

Idee, die besten Racer aus Straße und Offroad als groß angelegtes TV-Spektakel gegeneinander antreten zu lassen. Als Ort des „Superbikers“ getauften Events wurde der Carlsbad Raceway zwischen Los Angeles und San Diego erwählt, da die dortige Motocrosspiste damals mit einer Asphaltgeraden für Dragster-Rennen kombiniert werden konnte. Die Strecke bestand also aus Straßen-, Motocross- und Dirt-Track-Segmenten, wofür sich umgebaute Crosser mit kleineren Rädern, reduzierten Federwegen und erstarkten Bremsen als das Mittel der Wahl empfahlen. Das war die Geburtsstunde von Supermoto oder in Frankreich, wo der neue Trend aufgenommen und weitergelebt wurde: Supermotard.

Es war auch der Unterstützung von Yamaha Frankreich geschuldet, dass später die TDR 250 praktisch als Serien-Ur-Supermoto für den Einsatz auf kurvigen kleinen Straßen sowie leichtem Gelände entwickelt wurde. Die innovative Maschine, die ihrer Zeit wohl einfach voraus gewesen war, wurde von 1988 bis 1993 gebaut. Spannend: Als Antrieb verwendete Yamaha den 250er-Zweitakt-Twin mit 50 PS aus der TZR 250 – dem in Europa letzten straßenzugelassenen Zweitakt-Supersportler aus Iwata. In Frankreich verkaufte sich die mit Rennsporttechnik ausgestattete und mit hoher, breiter Lenkstange finalisierte TDR sehr gut, in Deutschland verstand man den Gedanken hinter dem Konzept wohl nicht so ganz. Heute sind ordentliche Exemplare der TDR 250 auf dem deutschen Markt daher rar und eher hochpreisig. Die hier vorgestellte Maschine gehört Yamaha-Händler und Tuner Dominik Klein aus dem Saarland. Seit 1997 befindet sich die TDR in seinem Besitz, sie zählt zu einem seiner ersten Umbauprojekte (viele weitere sollten folgen). „Als ich das Motorrad damals 1998 von einem Bekannten für überschaubares Geld gekauft hatte, war es ein absoluter Schrott-

Kurzer Radstand und steiler Lenkkopf – die TDR 250 folgte serienmäßig bereits einer betont sportiven Ausrichtung



1



2



3



4



5

Platzsparend verlaufen die Krümmer serienmäßig über Kreuz (1). Der Motor ist in einem Doppelschleifenrahmen aus Stahl untergebracht und stammt aus dem Supersportler TZR 250. Beachtet man das gefühlvolle Startprozedere und gibt ihm die nötige Warmlaufphase, handelt es sich trotz hoher Literleistung um einen zuverlässigen Antrieb (2). Unterm Heck verlaufen die beiden Endschalldämpfer, dort sind sie sturzsicher untergebracht (3). Die formschöne Alu-Schwinge mit Exzenter stammt von der englischen Firma Metmachex, der angepasste Brembo-Sattel bremste einst in einem Roller (4). Das spannende Analoginstrument-Ensemble ist 100 Prozent original (5)

Motor & Fahrwerk

Mit original 200 PS Literleistung, 28-mm-Flachschiebervergaser, Membraneinlass direkt ins Kurbelgehäuse und elektronischem Auslasssteuersystem (Power Valve) war der Parallel-Twin aufwendig konstruiert und stark. Die Klein'sche TDR verfügt über 59-mm-Übermaßkolben und kommt auf circa 270 Kubik. Das Fahrwerk: Bitubo-Federbein mit speziell angepasstem Hebelsystem sowie Originalgabel mit härteren Federn.

haufen“, erinnert sich der heutige Besitzer. „Die Maschine kam aus fünfter Hand und trug ein merkwürdiges Grau, unter dem stellenweise das ursprüngliche Yamaha-Blau hervorblitzte.“ Was anschließend passierte: Dominik drehte die TDR sozusagen einmal auf links. So erhielt der Parallel-Twin-Motor 59er-Übermaßkolben aus einer thailändischen Yamaha VR 150 und leistete nach sauberer Abstimmung knapp 60 PS aus circa 270 Kubik. Die originalen Zweitakt-Auspuffbirnen wurden zwecks höherem Volumen und weniger Gewicht leer geräumt und mit Serien-Endschalldämpfern aus dem späteren V2-Modell der TZR 250 (ab Baujahr 1991) vermählt. Ab dem unteren Drehzahlbereich bis 6000 Touren soll Dominiks TDR schon etwas besser marschieren als originale Exemplare, tendenziell will und muss der giftige Zweitakter aber seiner Gesinnung als Sportmotor folgend bis knapp an den fünfstelligen Bereich heran sägen. Man kann sich ausmalen, was der topfitte Zweitakt-Twin mit nur 141 Kilogramm Fahrzeuggewicht anstellt, zumal die originale Auslegung des Chassis mit 1385 mm kurzem Radstand und steilen 27 Grad Lenkkopfwinkel sowieso auf der agilen Seite liegt.

Fingerspitzengefühl ist gefragt

Um den aufgepeppten TDR-Antrieb adäquat zu kühlen, nahm Klein die Sache selbst in die Hand und verschweißte ein großes, gebogenes Kühlernetz mit neu angefertigten Wasserkästen, Haltern und Rohren. Obwohl der Motor eigentlich standfest sei, benötigte er eine gewisse umsichtige Behandlung und auch etwas Geduld. E-Start? Denkste, hier wird ausschließlich per Kickstarter geweckt und dem Motor bitte schön Zeit gegeben, bis die Mechanik sauber arbeitet – Gefühlsache. Bei Vollgas auf der Autobahn sollte man ebenso Vorsicht walten lassen. Denn wenn der Tankinhalt auf Reservestellung fällt und man weiter Vollgas gibt, sinkt der Füllstand im Vergaser – was zu einem kapitalen Fresser führt, wenn man weiter festhält: „Die Leute wissen heutzutage meistens gar nicht mehr, wie man so was richtig bedient“, sagt Tuner Klein leicht melancholisch.

Über motorische Belange hinaus finden sich an der „TDR 270“ weitere spannende Bauteile, damals noch in der Prä-Internet-Ära über ein Kleinanzeigenblatt allesamt mühevoll zusammengesucht. Das 17-Zoll-Vorderrad stammt beispielsweise aus der, da ist sie wieder, TZR 250, die hintere Felge in 4,00 x 17 Zoll aus einer Aprilia RS 125. Aprilia-Teile waren damals vergleichsweise häufig und besser verfügbar. Vorn beißt der Bremssattel einer 1998er-R1 in die mit Wellenprofil versehene Scheibe, hinten wurde der Brembo-Sattel aus einem Roller entsprechend angepasst. Auch Stahlflexleitungen sind verbaut. Absoluter Blickfang ist die stabile Alu-Schwinge mit Exzenter von Metmachex, einem Hersteller aus England. Beim Fahrwerk griff Klein auf ein Bitubo-Federbein zurück, dass mit mehreren Yamaha-Teilen und einer Spezial-Umlenkung

passgenau für die TDR angefertigt wurde. Die Gabel ist Serie, lediglich härtere Federn sorgen für etwas mehr Stabilität. Nuancen wie eine LSL-Lenkstange und Blinker aus einer TT 600, die kleinsten, die man damals finden konnte, ergeben die Garnierung. Auch die makellose Lackierung in den klassischen Yamaha-Rennsportfarben Rot und Weiß mit kultigem Speed-Block-Design steht der Maschine gut, sie verleiht der über drei Jahrzehnte alten Ur-Supersmoto gleichzeitig eine würdevolle Aura. Dass die TDR die letzten Jahre meist nur herumstand, soll sich übrigens bald ändern, erzählt ihr Besitzer: „Demnächst bekommt sie noch eine neue Kupplung, und dann will ich gelegentlich wieder mit ihr fahren, mehr Leistung braucht man auf der Landstraße eigentlich nicht.“ Das lassen wir gerne so stehen und wünschen ganz viel Spaß dabei! ■

→ Edelbike

Habt ihr auch so ein Schätzchen? Schickt uns einen Umbau-Steckbrief und ein paar Schnappschüsse an edelbike@ps-online.de. Wir setzen das Bike dann in unserem Fotostudio perfekt in Szene.

Manche sagen, die TDR 250 war die erste Serien-Supersmoto. Und eine echte, pure Fahrmaschine – das auf jeden Fall!

