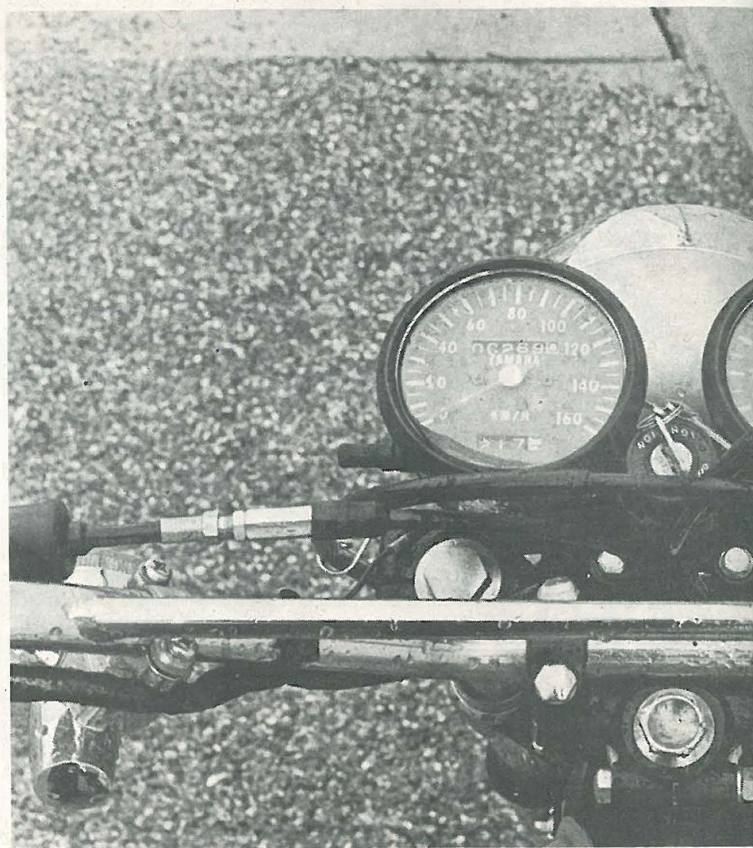


# EXCLUSIF YAMAHA DT

## 250 NEW LOOK

### la compétition au service du client



En première européenne, voici la nouvelle 250 Yamaha trail ! Cette quart de litre n'a plus rien à voir avec le reste de la gamme. Tout en elle est inédit, « de la cave au grenier ». A commencer par la couleur que l'on n'avait jamais vue sur une Yam : un beau rouge orangé, souligné de blanc. Les lignes sont résolument sportives. Sur le plan esthétique, c'est une réussite totale. La 250 Yamaha attire irrésistiblement le regard et flatte la prunelle. Pourtant, l'ensemble paraîtra un peu familier aux crossmen. En effet, la partie-cycle et le cadre ne sont autres que ceux des premières machines de cross Yamaha : les 250 MX. Le cadre est un double berceau tubulaire. Les suspensions, d'origine cross également, sont à grand débattement. A l'arrière, nous découvrons les amortisseurs Yamaha cross à réservoir refroidisseur d'huile séparé. Ces amortisseurs permettent une infinité de combinaisons de réglages.

Ainsi, outre les cinq positions au ressort, il est possible de changer un petit gicleur placé dans le refroidisseur. Le moteur est foncièrement le moteur cross. Il est émaillé noir mat, avec la tranche des ailettes polie. C'est une splendide mécanique qui tranche par rapport à la concurrence.

Techniquement, c'est une monocylindre deux temps. Le cylindre en alliage léger est chemisé. L'alésage course de 70 x 64 mm donne une cylindrée exacte de 246 cc. Comprimé à 7 à 1 et alimenté par un carburateur Mikuni de 28 mm Ø, ce moteur développe 25 CV à 7.000 tr/mn. L'allumage se fait par volant magnétique. Naturellement, la lubrification est assurée par une pompe séparée et le système « autolube ». La boîte est à cinq rapports à prise constante. Il est ainsi possible de démarrer avec un rapport enclenché. Il

convient aussi de signaler que l'admission est confiée aux clapets du « reed valve ».

#### Belle et efficace

En parcourant un à un les détails de cette splendide machine, on ne peut qu'apprécier les prouesses techniques des ingénieurs qui l'ont mise au point. L'échappement passe sous le réservoir et la selle, pour déboucher à l'arrière gauche dans un pot additionnel. Le bruit est feutré et très atténué. L'ensemble réservoir n'est pas trop haut placé. C'est ainsi que l'on conserve les pieds bien à terre en montant sur la 250 Yam. Son pilotage n'est plus l'apanage des grands pilotes. Le réservoir n'est pas emprunté aux MX, mais aux toutes dernières YZ de cross auxquelles il vole aussi les motifs décoratifs. A noter que le bouchon ferme à clef et que le réservoir contient 9 litres de super. L'ensemble compteur-compte-tours est bien sûr séparé. Par contre, il manque un voyant de point mort. Le garde-boue avant est monté à ras la roue. Les roues sont en acier et chaussées de pneus trial 3.00-21" et 4.00-18". Le freinage est assuré par des tambours montés dans des moyeux coniques en alliage léger.

#### Toute douceur

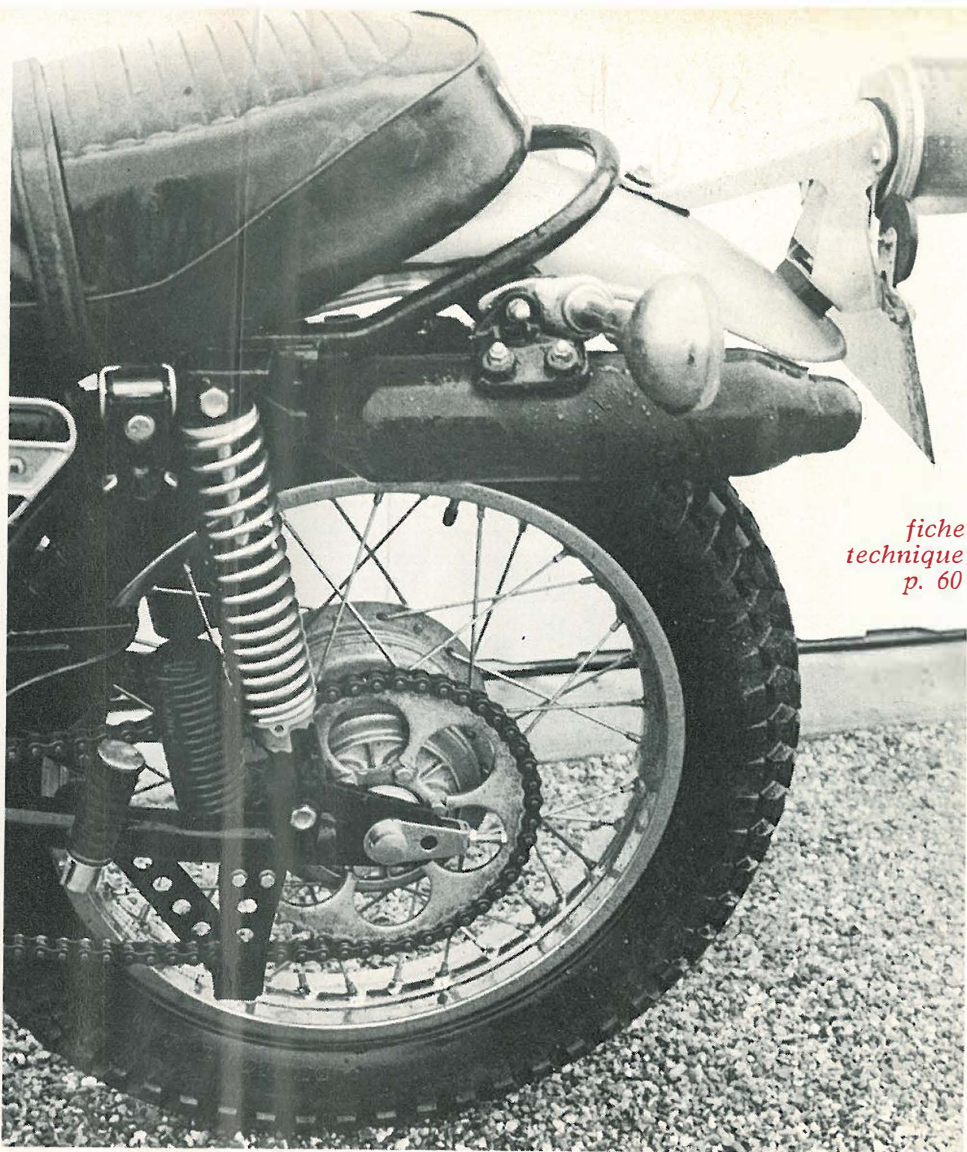
La nouvelle Yam est toute douceur. Douceur des commandes, douceur des suspensions, douceur du moteur. Mais elle est quand même capable d'atteindre 115 km/h et de parcourir le 400 m départ arrêté en 18"5.

D'ores et déjà, la nouvelle 250 Yamaha Trail s'annonce comme la plus sérieuse concurrente de sa catégorie. Vous en saurez plus en lisant son essai dans un prochain numéro.

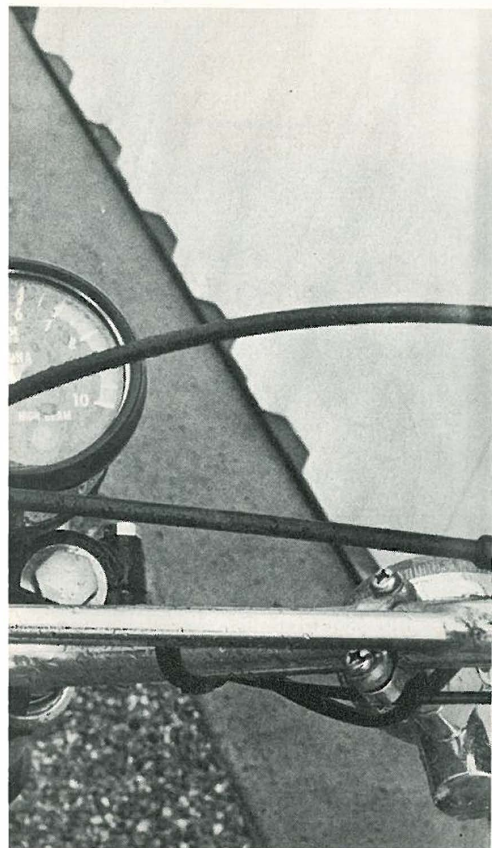


par A. Kuligowski

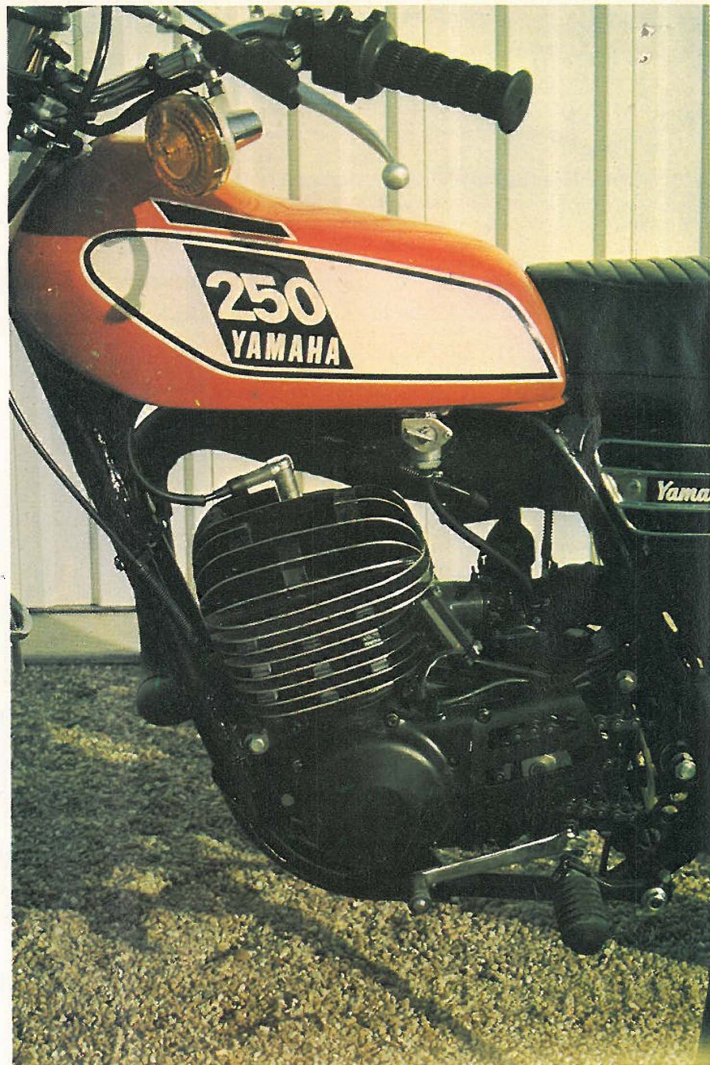
Les cadrans de compteur et de compte-tours sont très jolis. Mais il manque un témoin de point mort. L'échappement, très silencieux, passe sous la selle et débouche dans un pot additionnel. Remarquez les amortisseurs cross.



*fiche  
technique  
p. 60*







## fiche technique

YAMAHA 250 DT

### Moteur :

Type et nombre de cylindres : D.T. monocylindre  
 Cycle : deux-temps  
 Distribution : par clapets  
 Refroidissement : par air  
 Alésage : 70 mm  
 Course : 64 mm  
 Cylindrée : 246 cc  
 Taux de compression : 7 : 1  
 Puissance : 25 ch  
 Régime : 7 000 tr/mn

Couple maximum : non communiqué

Régime de couple maxi : non communiqué

Allumage : par volant magnétique

Source d'énergie : batterie-bobine

Lubrification : par graissage séparé autolube

Carburateur : Mikuni

Diamètre de passage des gaz : 28 mm

Démarrage : par kick starter

### Transmissions :

Type : boîte cinq rapports  
 Transmission primaire : par engrenage à taille hélicoïdale

Rapport de démultiplication primaire : 3,984 à 1

Transmission secondaire : par chaîne

Rapport de démultiplication secondaire : non communiqué

Rapports internes de boîte :  
 Rapports finals

1 <sup>re</sup> :	2,533	22,498
2 <sup>e</sup> :	1,684	14,957
3 <sup>e</sup> :	1,167	10,365
4 <sup>e</sup> :	1,000	8,882
5 <sup>e</sup> :	0,857	7,612

### Partie cycle :

Cadre : double berceau

Angle de la colonne de direction : non communiqué

Angle braquage : non communiqué

Angle de chasse : 59°

Suspension avant : téléhydraulique

Débattement : 175 mm

Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques

Débattement : 95 mm

Réglage de dureté : cinq positions

### Freins :

Freins avant : à tambours  
 Diamètre du tambour : 130 mm

Frein arrière : à bambours  
 Diamètre du tambour : 140 mm

Largeur des garnitures : 25 mm

### Roues :

Jantes : en acier

Pneu avant : 300—21

Pneu arrière : 400—18

### Dimensions principales :

Longueur hors tout : 2 180 mm

Largeur : 870 mm

Hauteur : 1 305 mm

Hauteur de selle : non communiquée

Empattement : 1 420 mm

Garde au sol : 230 mm

Poids à sec : 122 kg

### Capacités :

Réservoir essence : 9 litres

Réservoir huile : 1,5 litre

### Importateur :

SONAUTO - 53, rue Marjolin, 92 - Levallois

Prix : 8 000 F environ



Sous la selle prennent place, l'appareillage électrique, la batterie, le réservoir d'huile et la trousse à outils.