

ベストライダーのためのベストマシン  
ヤマハトレールスペシャル

MX 90

MX 250



[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)



YAMAHA PRODUCTION MOTOCROSSER MX90 / MX250

# 勝つことにすべてをかけたベーシックディメンション



MX250

高度な戦闘力、ホットな性能、抜群の操縦安定性……、ヤマハトレールスペシャルMX90/MX250は、なによりも勝つことを優先させた基本構成。そこには栄光の記録に立証されたヤマハワークスマシンの経験と技術がすみずみにまで生かされている。入門クラス・ノービスから上級クラス・エキスパートまで、ベストライダーが選ぶベストマシンとして、すでに定評の第一線級モトクロスサーダ。

■アップ・ダウン、ストレート・コーナーには、高張力鋼管をコーナリングそしてギャップ……あらゆる状況に即座に、的確に対応し、すぐれた操縦安定性を得るためのホイールベース、前後重量配分、重心位置など基本ディメンションをワークスマシンにおいた高度な設計。フレームは、ダブルクレードル型。フレーム、リヤアームおよびフロントフォークイン

ナーチューブには、高張力鋼管を採用して衝撃やねじれ剛性に威力を発揮。ライダーのテクニックに確実に応えて疾駆する。■排気効率の高いセンターアップ・エキパイ（MX90はサイレンサー内蔵）を採用したエンジンは、中・低速のパワー、高速域の伸びで定評の7ポート+ピストンリードバルブ、すなわちトルクインダ

クション。しかもMX90は上下各2枚、MX250は上下各3枚のリードバルブで吸入効率を一段とアップ。点火は、インナーローター式マグネトーとCDIの組合わせで低速から高速まで安定した火花性能を維持し、点火時期の狂いもない。

エンジンをまもるもっとも重要な



MX90

エアクリナーは、湿式モルトブレンで、大容量。吸気性が高く、除塵性、防水性、整備性にもすぐれている。

■「可能な限りスリムに」を追求したエキパイ、燃料タンク、シートのは合理的なスタイリング、レイアウトは、自在のライディングポジションを可能にする。加えてマシン構成部品には、高張力鋼管、アルミニウム、マグネシウム、ボ

リプロビレン、FRPを使い大巾な軽量化に成功。



MX250

■リヤ・クッションはすでに定評のサーマルフローショック付。ダンパーオイルの油量を増し、冷却効果を高めて、つねに安定した減衰性能を保持するヤマハ独自のシステムだ。



MX250

|            | ヤマハトレールスペシャル<br>MX 90      | ヤマハトレールスペシャル<br>MX 250     |
|------------|----------------------------|----------------------------|
| 全長         | 1,930mm                    | 2,110mm                    |
| 全高         | 875mm                      | 960mm                      |
| 全幅         | 1,080mm                    | 1,120mm                    |
| 軸間距離       | 1,250mm                    | 1,420mm                    |
| 最低地上高      | 245mm                      | 275mm                      |
| 乾重量        | 77kg                       | 100kg                      |
| 駆動軸位置      | 15.4m (50mm)               | 15.4m (50mm)               |
| エンジン       | 2サイクル・バルブインジェクション          | 2サイクル・バルブインジェクション          |
| 総排気量       | 250cc                      | 250cc                      |
| 内径×行程      | 50×43.6 (mm)               | 50×44 (mm)                 |
| 圧縮比        | 7.3                        | 7.4                        |
| 最高出力       | 14.5ps (11,000rpm)         | 21ps (7,800rpm)            |
| 最大トルク      | 1.80kg-m (10,500rpm)       | 2.40kg-m (7,800rpm)        |
| 駆動方式       | プライマリーチェーン                 | プライマリーチェーン                 |
| 点火方式       | CDI                        | CDI                        |
| 燃料タンク容量    | 6.4                        | 6.4                        |
| 潤滑方式       | 混合潤滑 (15:1)                | 混合潤滑 (15:1)                |
| 変速機構       | 内蔵式マグネトー                   | 内蔵式マグネトー                   |
| ボルトプラグ     | 標準・B-9C V                  | NGK (10-9C V)              |
| キャブレター     | VM20SC                     | VM20SC                     |
| エアクリナー     | 湿式モルトブレン                   | 湿式モルトブレン                   |
| 一次減速 (比)   | ギヤ (14/18=0.784)           | ギヤ (10/22=0.455)           |
| 二次減速 (比)   | チェーン (標準11/3=0.93)         | チェーン (11/14=0.786)         |
| クラッチ       | 湿式多板式                      | 湿式多板式                      |
| 変速機        | 5速リターン式                    | 5速リターン式                    |
| 変速比1速      | 34/18=2.444                | 36/16=2.250                |
| 変速比2速      | 21/15=1.400                | 32/18=1.778                |
| 変速比3速      | 28/18=1.556                | 28/22=1.273                |
| 変速比4速      | 25/18=1.389                | 26/26=1.000                |
| 変速比5速      | 24/21=1.143                | 25/29=0.862                |
| フレーム       | 高張力鋼管ダブルクレードル              | 高張力鋼管ダブルクレードル              |
| キャスト       | 58"                        | 60"                        |
| トレール       | 127mm                      | 128mm                      |
| タイヤサイズ (前) | 2.75-18 49R                | 3.00-21 49R                |
| タイヤサイズ (後) | 3.25-18 49R                | 4.00-18 49R                |
| ブレーキ (前後)  | 機械式ドラム                     | 機械式ドラム                     |
| 懸架調整装置 (前) | テレスコピックフォーク                | テレスコピックフォーク                |
| 懸架調整装置 (後) | スイングアームフォーク (サーマルフローショック付) | スイングアームフォーク (サーマルフローショック付) |

●ご利用は当店へ……