

YAMAHA YZ250



www.legends-yamaha-enduros.com

Front Wheel Travel/300mm
Rear Wheel Travel/310mm

41ps/8,000r.p.m 3.8kg.m/7,000r.p.m

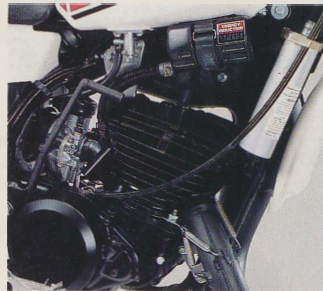
世界初搭載Y.E.I.Sが生む強烈な戦闘力

NEW YAMAHA YZ250

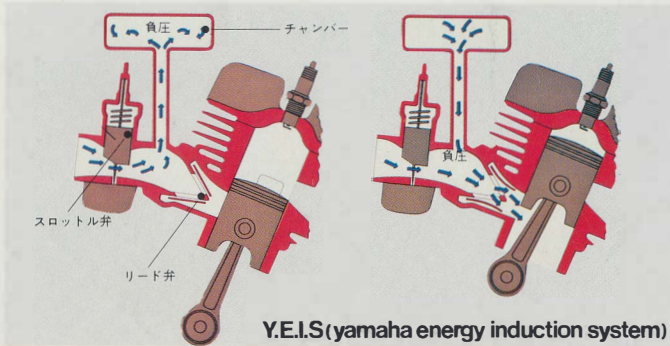
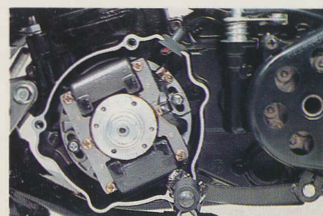
圧倒的パワーに加え、低・中速域に抜群な
瞬発力をもたらす新技術Y.E.I.Sを搭載
格段の軽量化とあいまって高い戦闘力を得たNew YZ250

新技術 Y.E.I.S の採用で低・中速域のトルクは大幅にアップ

ヤマハ独自の2サイクル・トルクインダクション(ピストンリードバルブ)エンジンに、モトクロッサーでは世界で初めて、新開発 Y.E.I.S (ヤマハ・エナジー・インダクションシステム)を採用。このシステムは、吸気管途中の連結パイプで結ばれたチャンバーにより、吸気口の閉開による混合気の断続的な流れを常に連続的な平滑化した流れに変え、吸入効率を高める画期的なも



ので、高速型エンジンの低・中速域の特性を大幅に向上。250ccクラスのモトクロッサーにとって最も重要な回転域でのパワーアップを実現。放熱効果のすぐれたラジアル形状シリンダーヘッドフィン、新設計エアクリナー、新設計エキスパンションチャンバーの装備に加え、掃気ポートタイ



ミングの改良により、一段とパワフルなエンジンの誕生。

高性能エンジン特性をさらに向上させる高速遅角型C.D.I

Y.E.I.Sによる低・中速域の大幅なトルクアップに加え、エンジンの高速回転時の要求進角に絶妙にマッチする高速遅角型C.D.Iを採用。幅広く安定したパワー特性ですぐれたスロットルレスポンスを実現。

さらに信頼性を高めたクラッチ、そしてトランスミッション

パワーアップに対処した大容量クラッチは、よりシャープで確実な継断特性を持ち、新設計トランスミッション、先端部可動式のワークスタイプギヤチェンジメタルの採用も加えて、強力パワーの扱いは一層スムーズ。



www.legends-yamaha-enduro.com

ハンドリング特性を一段と向上させたフロントサスペンション

すぐれたクッション特性を持つエア、オイル、そして、コイルスプリング併用のリーディングアックスルタイプの定評あるフロントサスペンション。New YZ250では、インナーチューブ径を38mmからファクトリー仕様と同じ43mmにサイズアップし、高い剛性を得るとともに、DUメタル使用のピストンライド式の採用で、摺動時のフリクションを大幅に軽減。また、ダンパーオイル容量の増大により、安定した減衰力を確保。ホイールトラベルは300mm。

あらゆるコースにセッティング可能なチッ素ガス室別体式モノクロスサスペンション

コース状況、ライダーに合わせて、最適なダンパー効果が得られる減衰力調整機能は24段。数々の実戦で鍛えられた成熟のモノクロスサスペンションはガス室の大型化、そしてロングスイングアームによる、実戦向ホイールベースの確保。310mmのホイールトラベルとキャスト、トレールの的確なセッティングとあいまって、走破性はさらに前進。

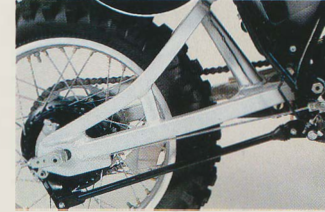
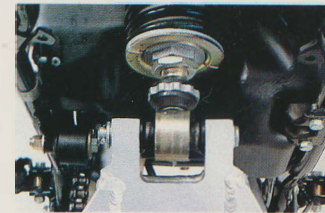
さらに高耐久力、高剛性を得た新設計フレーム

フレーム構成上重要な役割を果すがゼットプレートに高張力鋼板を使用。強度、剛

性を高めるとともに大幅な軽量化を実現。フロント、リアの高性能サスペンションとのすぐれたマッチングは、激しいコース変化に機敏に対応する高い走破力を発揮。

的確なブレーキ性能を追求した大型ドラムブレーキ、ニューパターンタイヤ

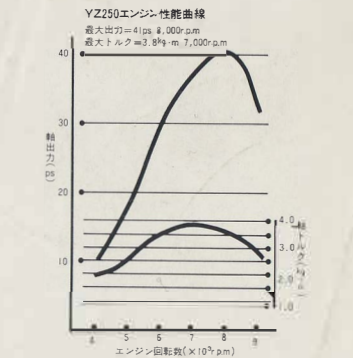
パワーアップ、走行性能の向上にとどまらず、安全性を高めた大型ドラムブレーキをリアに採用。また前・後輪ともに新採用された泥ハケのよいニューパターンタイヤにより、すぐれたロードグリップと確実なブレーキング性能を実現。



すぐれた戦闘力を効果的に引き出すために、より信頼性を高めたグリップまわりクラッチ、ブレーキレバーは素早い操作を可能にしたジョウタータイプ。しかも、整備性にすぐれた分割式レバーホルダーを採用。ベベルギヤ式スロットル機構とあいまって併走、追越時の抜けがしをさらに有利に展開。

YZ250 仕様諸元

全長/全巾/全高	2175mm/880mm/1220mm
軸間距離	1480mm
シート高/最低地上高	950mm/320mm
乾燥重量	99kg
エンジン種類	2サイクル・空冷・ガソリン・7ポート・トルクインダクション
気筒数配列/総排気量	単気筒・前傾/246cc
内径×行程	70mm×64mm
圧縮比	8.1
最大出力	41PS/8000rpm
最大トルク	3.8kg・m/7000rpm
始動方式	フライマリーキック
点火方式	C・D・I
燃料タンク容量	9ℓ
潤滑方式	混合潤滑(16:1)
点火プラグ	チャンピオン(N-2G)
キャブレター型式	ミクニ(V-M38)
エアクリナー型式	湿式ウレタンフォーム
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.625(63/24)
2次減速機構/減速比	チェーン/3.692(48/13)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	左足動リターン式5段
変速比	2.142/1.812/1.411/1.142/0.956
フレーム形式	クロームモリブデン鋼管セミダブルクレードル
キャスト/トレール	28°30'/120mm
タイヤサイズ/前後	3.00-21/4PR/5.10-18/4PR
制動装置・前/後	機械式ドラムブレーキ(リーディング/トレーリング) 機械式ドラムブレーキ(リーディング/トレーリング)
緩衝装置・前/後	オイルダンパー(エア・コイルスプリング併用) モノクロスサスペンション(ドカルボンタイプ)
ホイールトラベル・前/後	300mm/310mm



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

●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。
●本仕様は予告なく変更することがあります。
Lee Waldie Craig Scott Chris Koira

有限会社久保寅 YAMAHA ヤマハ発動機株式会社
静岡県磐田市新井2500 TEL 0538321111
8010-10-011040