

鈴木 研二



www.legends-yamaha-enduros.com

YAMAHA TRAIL SPECIAL
MX90/125/250

勝つことにすべてをかけた ニューMX

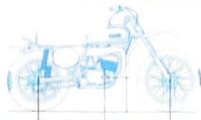
＜戦闘力＞に徹した新設計。

ワークスマシン125cc YZ627, 250cc YZ637から生まれたニューヤマハMX90, 125, 250

なによりもレースに勝つことを優先させたベージックコンセプトと、鍛えぬかれたメカニズム。そこには数々のレースを制覇したヤマハワークスマシンの経験と技術がすみずみまで生かされている。

ハイレベルの戦闘力をもち、高度なライディングテクニックが生まれる ベージックディメンション

ギア・コーナ・アップセル・ダウンセル……コースは千変万化、マシンは常に理想のバランスを要求される。ニューMXはコースのあらゆる状況にすみやかにかつ正確に対応できる最適なホイールベース、重量配分を設定。



操縦安定性向上のために低くともべきエンジンの重心位置、しかしモトクロッサーとして必要な最低地上高の確保。この相反する問題を解決した、マシン全体の基本構造から生まれた新設計です。



新設計ダブルリード型フレーム。衝撃やねじれ剛性に強く、そして軽量な高強度鋼管を採用した、ヤマハだけのダブルダウンチューブ構造で、抜群の操縦安定性を確保。

チェリアニタイプ フロントフォーク

勝つことに目線を絞った理想のサスペンション仕様と、巧みなセッティングにより、マシンの秀れた特性を高度に安定して引き出した。



	フロント (mm)	リヤ (mm)
MX90	145	130
MX125	140	130
MX250	134	130



抜群のハンドリングを生み出すスプリングラインメント

	トレール (mm)	キャスト (mm)
MX90	127	58
MX125	140	60
MX250	129	60



リヤクッション
サーマルフロシヨックを採用。
(特許出願中)

冷却性能と耐久性にすぐれ、安定した減衰特性を有する、サーマルフロシヨックと、バネ常数の異なるダブルスプリングの組合せです。

グラム単位で計量されたマシン構成部品

- 1 フレーム、リヤフレーム (高強度鋼管)
- 2 フロントフォーク、インナーチューブ (高強度鋼管)
- 3 フロントフォークアッシャーチューブ (高強度鋼管)
- 4 フロントフォーク、スプリング、スプリングプレートの組み合わせ
- 5 フロントフォーク、スプリング、スプリングプレートの組み合わせ
- 6 フロントフォーク、スプリング、スプリングプレートの組み合わせ
- 7 フロントフォーク、スプリング、スプリングプレートの組み合わせ
- 8 フロントフォーク、スプリング、スプリングプレートの組み合わせ

ライディングテクニックを無限に引き出せる理想のライディングポジション

千変万化のコース状況に 遠慮できるライディングポジションを……このために、ニューMXシリーズでは、「可能な限りスリムに」をコンセプトに

フレームの、合理的なレイアウトから生まれたセンターアップマフラーと、フェルタルタンク、シートのスタイリングさらには、ハンドルバー、ハンドルグリップ

間とグリップパターンや、ステップ回りの構成(フットレスト、キッククラック、ケースカバーの位置と形状)に及ぶ惜いばかりの配慮によりここに実現。

一段と威力をましたエンジン

パワーユニットは数々のレースで実証されたトルクインダクションシステム。

モトクロスに要求される 高回転域の伸び、および中・低域のパワーはまさに折り

紙つです。
(特許出願中・日本を含む8ヶ国)



1. 吸気効率が高く、防塵防水性のすぐれた大容量エアクリターナー。しかも堅固性の高い湿式スレメントを採用。

2. 新設計のリードバルブ。
MX125, 90は上下2枚×2枚×2=4枚
MX250は上下2枚×3枚×2=6枚
になったリードバルブ。混合ガスの吸入効率を一段とアップしてエンジン性能をさらに向上。

3. 排気効率とエキスパンション効果の高い新設計エキゾーストパイプ。(MX125, 90はサレンサレン内蔵式です)

4. より正確なクラッチ操作ができる半田カム式クラッチアップシシ機構と新設計の逆ターバードッグメッソシシ(MX125, 90のみ)による逆動。これでギヤシフトは抜群。

インナーローター式CDIマグネットイグニッション



エンジンラの爆発力を最高度まで引きだし、アクセルレスポンスの抜群なインナーローターマグネット。低回転から高回転にいたるまで、安定した火花性能と点火時期に任いのないCDIユニットの組合せ(MX90, 125, 250)しかも排気量の大きなMX125, 250はクッテン防止の自動進角装置つき。

エンジン性能曲線



※本図はMX250

ヤマハトレールズスペシャル
MX90

ヤマハトレールズスペシャル
MX125

ヤマハトレールズスペシャル
MX250

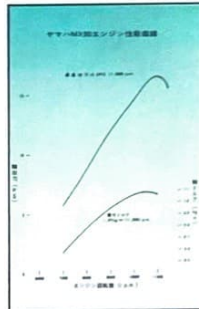


ヤマハトレールスペシャル

MX90

標準現金価格
¥138,000

全長	1,930mm
全巾	925mm
全高	1,080mm
軸間距離	1,290mm
最低地上高	245mm
重量	77kg
制動停止距離	15.4m/(50)km/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
エンジン型式	403
気筒数配列	単気筒・前傾
総排気量	89cc
内径×行程	50×45.6(mm)
圧縮比	7.5
最高出力	16.5ps/11,000r.p.m.
最大トルク	1.08kg-m/10,500r.p.m.
始動方式	プライマリーキック
点火方式	C.D.I.
燃料タンク容量	6ℓ
潤滑方式	混合潤滑(15:1)
発電機種類	内転式マグネト
発電機型式	M100-11
発電機メーカー	日立製作所
点火プラグ型式	標準B-9EV
キャブレター型式	VM26SC
エアークリーナー型式	湿式モルトブレン
1次減速機構	ギア
同上減速比	74/19 3.714
2次減速機構	チェーン
同上減速比	標準51/13 3.923
クラッチ型式	湿式多板
変速機形式	常時噛合式前進5段
変速機操作方式	左足動リターン式
変速比1速	34/12 2.833
変速比2速	31/15 2.066
変速比3速	29/18 1.611
変速比4速	25/19 1.315
変速比5速	24/21 1.142
キャスト	58°
トレール	127mm
タイヤサイズ 前	2.75-19-4PR(ノービー)
(タイヤパターン)後	3.25-18-4PR(ノービー)
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	サマーフロー式 オイルダンパーコイルスプリング
フレーム形式	高張力鋼管ダブルクレードル

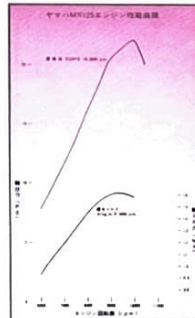


ヤマハトレールスペシャル

MX125

標準現金価格
¥195,000

全長	2,015mm
全巾	925mm
全高	1,100mm
軸間距離	1,345mm
最低地上高	260mm
重量	81kg
制動停止距離	15.6m/(50)km/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
エンジン型式	401
気筒数配列	単気筒・前傾
総排気量	123cc
内径×行程	56×50(mm)
圧縮比	8.0
最高出力	22ps/10,000r.p.m.
最大トルク	1.61kg-m/9,500r.p.m.
始動方式	プライマリーキック
点火方式	C.D.I.
燃料タンク容量	6ℓ
潤滑方式	混合潤滑(15:1)
発電機種類	内転式マグネト
発電機型式	M100-10
発電機メーカー	日立製作所
点火プラグ型式	標準B-9EV
キャブレター型式	VM28SC
エアークリーナー型式	湿式モルトブレン
1次減速機構	ギア
同上減速比	74/19 4.894
2次減速機構	チェーン
同上減速比	標準47/14 3.357
クラッチ型式	湿式多板
変速機形式	常時噛合式前進5段
変速機操作方式	左足動リターン式
変速比1速	34/12 2.833
変速比2速	31/15 2.066
変速比3速	29/18 1.611
変速比4速	25/19 1.315
変速比5速	24/21 1.142
キャスト	60°
トレール	140mm
タイヤサイズ 前	2.75-21-4PR(ノービー)
(タイヤパターン)後	3.50-18-4PR(ノービー)
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	サマーフロー式 オイルダンパーコイルスプリング
フレーム形式	高張力鋼管ダブルクレードル

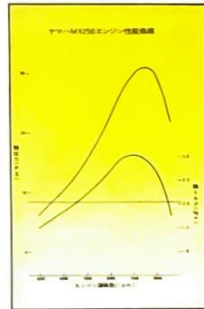


ヤマハトレールスペシャル

MX250

標準現金価格
¥270,000

全長	2,110mm
全巾	950mm
全高	1,130mm
軸間距離	1,420mm
最低地上高	225mm
重量	101kg
制動停止距離	15.4m/(50)km/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
エンジン型式	364
気筒数配列	単気筒・前傾
総排気量	246cc
内径×行程	70×64(mm)
圧縮比	7.4
最高出力	31ps/7,500r.p.m.
最大トルク	3.03kg-m/7,000r.p.m.
始動方式	プライマリーキック
点火方式	C.D.I.
燃料タンク容量	9ℓ
潤滑方式	混合潤滑(15:1)
発電機種類	内転式マグネト
発電機型式	M100-08
発電機メーカー	日立製作所
点火プラグ型式	NGK(B-8EV)
キャブレター型式	VM30SC
エアークリーナー型式	湿式モルトブレン
1次減速機構	ギア
同上減速比	65/23 2.826
2次減速機構	チェーン
同上減速比	51/14 3.642
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	常時噛合式前進5段
変速機操作方式	左足動リターン式
変速比1速	36/16 2.250
変速比2速	32/19 1.684
変速比3速	29/23 1.260
変速比4速	26/26 1.000
変速比5速	23/29 0.793
キャスト	60°
トレール	129mm
タイヤサイズ 前	3.00-21-4PR(ノービー)
(タイヤパターン)後	4.00-18-4PR(ノービー)
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	サマーフロー式 オイルダンパーコイルスプリング
フレーム形式	高張力鋼管ダブルクレードル



「力に應えるモトクロッサー」

鈴木都良夫（'72全日本モトクロス250ccチャンピオン）



ラップを奪い合うモトクロスではマシンの戦闘力がそのままタイムに反映してくる。その意味でMXは画期的なモトクロッサーだ。たとえば1,420mmのホイールベースに配されたパワーユニットのバランスのよさやサスペンションの微妙なまでのセッティングの巧妙さはライダーにMXの強じんな性格を感じさせる。それに実際乗ってみた感じでもコーナリングなど数値以上のパワーを見せるMXはライダーの潜在能力を存分に引き出してくれるモトクロッサーだろう。

がえん

「乗り味を感じさせるモトクロッサー」

鈴木秀明（'72全日本モトクロス125ccチャンピオン）



一言でいうならホットなマシン。ライダーとマシンの一体感覚に徹底した設計が随所に見られる。モトクロスのレース中のライダーは忙しい。路面を読み、越えていくことはほとんど瞬時に行なう。そのために体は休むことなく前後左右そして上下のバランスを保つことを要求される。たとえばそのとき適確なライディングポジションを選べるマシンは、ライダーにとって理想であろう。ヤマハMXは、スリムに配置されたタンクやシートのレイアウトはいうまでもなく、ハンドルグリップのような細かい点まで行き届いて設計されている。

Handwritten signature of the rider.

★ヤマハトレールズスペシャルのお求めは当店へ

ヤマハオートバイ
販売 富士商会
修理
清水市幸町1番7号
TEL 34 - 3962

ヤマハ
MX
ヤマハ発動機株式会社

静岡県磐田市新貝2500番地 TEL 05383(2)1111
支店：札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・高松・福岡