

YAMAHA XT250T



大地には、道がある。舗装のロードもあれば、人の入れめけもの道もある。さらに、道とは呼べぬ自然のルートがある。——トライアル走行からハイウェイ

27PS/9000r.p.m.

2.2kg・m/7,500r.p.m.という250ccオフロード車随一の圧倒的なパワーと瞬発力を生むツインカム・4バルブ・Y.D.I.S.搭載の4ストローク単気筒エンジン。強力なポテンシャルとあわせて、58km/ℓ (50km/h定地走行テスト、運輸省届出値)の低燃費をもマークしています。

まで。ザ・デュアルパーバスマシンXT250T。この一台は、すべての大地を走破するために生まれた。その圧倒的なパワー、鍛え抜かれた足まわり、そして

113kg

のドライウェイト。クロームモリブデン鋼の中空カムシャフト。マグネシウム使用のシリンダーヘッドカバー、クランクケースカバー、ブレーキシュープレート。そしてアルミ製のゴールド仕上げの中空リム、エンジンガード、リヤスイングアーム、アンダーブラケットカバー、ブレーキカムレバー(前後)など。各部の徹底した軽量設計により、113kgというライトなマシンが生まれました。

長い航続距離などに支えられた、究極のデュアルパーバスマシンの誕生だ。ヤマハから、XT250T登場。もうどんな道を前にしても、ためらう必要はない。

255・220mm

の前後のロング・ホイールトラベル。もちろんクラス最大の数値です。フロントサスは、DUメタルを採用したセミエア式。リヤには、ニューリンク式モノクロスサスペンションを搭載。これらの卓越した足まわりが、あらゆる道ですぐれた走破力を生みだします。しかもシート高は845mmに押えることに成功。

THE DUAL PURPOSE MACHINE

■Type: 4-stroke, Twin cam, 4 valves ■Y.D.I.S. ■Displacement: 249cc ■Frame: box type, monocoque suspension ■Bore and stroke: 73.0 x 63.6mm ■Compression Ratio: 9.5 ■Maximum Horsepower: 27ps/9,000r.p.m. ■Torque: 3.2kg-m/7,500r.p.m. ■Transmission: 6-speed ■Overall Length: 2,210mm ■Overall Width: 880mm ■Overall Height: 1,215mm ■Dry Weight: 113kg

XT250

YAMAHA MOTOR CO., LTD.



すべての道を、踏みしめたい。

大地には、道がある。舗装のロードもあれば、人の入れぬけもの道もある。さらに、道とは呼べぬ自

27PS/9000r.p.m.

2.2kg-m/7,500r.p.m.という250ccオフロード車随一の圧力
ロック単気筒エンジン。強力なポテンシャルとあわせて、5

まで。ザ・デュアルパーバスマシンXT250T。この一台は、すべての大地を走破するために生まれた。

113kg

のドライウエイト。クロームモリブデン鋼の中空カムシャフト。マグネシウム使用のシリンダーヘッドカバー、クランク
の中空リム、エンジンガード、リヤスイングアーム、アンダーブラケットカバー、ブレーキカムレバー（前後）など。

長い航続距離などに支えられた、究極のデュアルパーバスマシンの誕生だ。ヤマハから、XT250T登

255・220mm

の前後のロング・ホイールトラベル。もちろんクラス最大の数値です。フロント
ロスサスペンションを搭載。これらの卓越した足まわりが、あらゆる道ですぐれ



然のルートがある。——トライアル走行からハイウェイ

制的なパワーと瞬発力を生むツインカム・4バルブ・Y.D.I.S.搭載の4スト
8km/ℓ (50km/h定地走行テスト、運輸省届出値)の低燃費をもマークしています。

その圧倒的なパワー、鍛え抜かれた足まわり、そして

クケースカパー、ブレーキシュープレート。そしてアルミ製のゴールド仕上げ
各部の徹底した軽量設計により、113kgというライトなマシンが生まれました。

場。もうどんな道を前にしても、ためらう必要はない。

サスは、DUメタルを採用したセミエア式。リヤには、ニューリンク式モノク
走破力を生みだします。しかもシート高は845mmに押えることに成功。

THE DUAL PURPOSE MACHINE

■Type - 4-stroke, Twin cam, 4 valves ■Y.D.I.S. ■Displacement - 249c.c. ■New link type monocross suspension ■Bore and stroke - 73.0 x 59.6mm ■Compression Ratio - 9.5 ■Maximum Horsepower - 27ps/9,000r.p.m. ■Torque - 2.2kg-m/7,500r.p.m. ■Transmission - 6-speed ■Overall Length - 2,210mm ■Overall Width - 850mm ■Overall Height - 1,215mm ■Dry Weight - 113kg

XT250

YAMAHA MOTOR CO., LTD.



すべての道を、踏みしめたい。

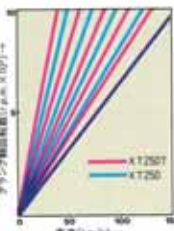


ツインカム・4バルブ Y.D.I.S.搭載。トレールという言葉だけでは、このマシンを語れない。

27 PS/9,000r.p.m.
2.2kg-m/7,500r.p.m.

TWINCAM 4-VALVES

- マグネシウム合金シリンダーヘッドカバー
- クロームモリブデン鋼中空カムシャフト
- サイレントチェーン採用のカムチェーン
- オートカムチューニングシスター
- ベントルーフ型燃焼室
- センターブラッグ
- 強制開閉式アマールタイプキャブレター
- SUタイプキャブレター
- マグネシウム合金クランクケースカバー
- デュアルエキゾーストパイプ

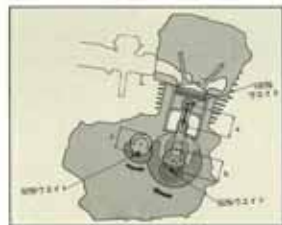


ワイドレンジのエンジン
高性能エンジンにあわせて、ミッションも5段変速を採用。トライアル・ランのような極限走行からハイウェイの高速走行までの幅広い走行条件を完全にカバーする、理想的なセッティングとなっています。

大容量のタンク・エレクトロニクス
エキゾースト系も高出力エンジンに合せて、多段階調整可能な大容量マフラーを採用。細調整機能の一部と消音器後部にグラスウールを設け、排気騒音を低減しています。またエアクリーナーも大容量のものとし、エレメントの交換性を考慮、ワンタッチ式としています。

比類なきハイパワーとワイドレンジに高トルクを生むツインカム・4バルブ機構。ザ・デュアルバーバスマシンとしてのパフォーマンスを4ストローク249ccに求めたヤマハは、XT250Tにツインカム・4バルブ機構を採用しました。もちろんこれは、デュアルバーバスマシンの搭載です。このツインカムは、吸排気バルブの作動を、ロッカーアームを介さずカムシャフトがダイレクトにコントロール。低回転時にはスムーズに、また高回転時には正確なバルブの作動を約束します。さらにツインカムの効果を高め、低回転域から高回転域までのパフォーマンスを高めるために採用したのが、4バルブシステム。ツインカム機構とあわせて慣性質量を下げるために、バルブポート面積を拡大、吸排気効率を大きく向上させました。一方、4バルブ方式の採用によってベントルーフ型燃焼室およびセンターブラッグが可能となり、燃焼効率を高めることも成功。さらにオイルシールやベアリング等を徹底的に見直し、ロス馬力を低減。27ps/9,000r.p.m.、2.2kg-m/7,500r.p.m.というトップクラスのパワーとトルクを実現しました。加えて、パワーステップが冷却効果を高め、このハイパワーを一段と安定したものにした。また、カムチェーンにはサイレントチェーンを採用。メカニカルノイズの低減をはかったほか、オートカムチューニングシスターを装備し、メンテナンス性も向上させています。

振動を低減するダイナミックバランサー内蔵。カンフォタブル・ライディングが生まれた。ザ・デュアルバーバスマシンは、オフでもオンでも快適でなければならない。そう考えてXT250Tのエンジンは、ヤマハの高度な技術力で培われたダイナミックバランサーを内蔵。このダイナミックバランサーは、クランク軸と逆の回転をさせるカウンターシャフトにバランスウェイトを設けたもの。エンジンの主たるものである慣性力を打ち消し、全回転域において不快な振動を低減しました。



クロームモリブデン鋼、マグネシウム合金などを採用、徹底した軽量化・コンパクト設計。いかにエンジンの性能やメカニズムがすぐれていても、それが大きく重いなら、デュアルバーバスマシンのパフォーマンスとして通じるとはいえません。XT250Tで特筆すべきは、このエンジンの徹底的な軽量化、コンパクト化です。クロームモリブデン鋼を採用した中空カムシャフト、マグネシウム合金を使用したシリンダーヘッドカバー、クランクケースカバーをはじめ、随所にアルミ等の軽量化パーツを多用。ベアリングやピストンから一本にいたるまで全パーツを見直し、超軽量化エンジンを生み出しました。さらに、ツインカム・4バルブというかぎりのハイメカニズムを搭載しながら、シリンダーヘッドをSOHC並みのコンパクトさに抑えることに成功。車体の軽量化、低重心化にも貢献しています。

アルミナイズ処理とアルミメッキ鋼板

XT250Tのエキゾースト系には徹底的な防錆対策を施し、従来のオフロード車によく見られたサビが出にくいものに仕上げました。そのひとつが、エキゾーストパイプのアルミナイズ処理。これは、鉄素地の表面を浄化した後、溶融



ニウム浴中に定時間浸し、鉄とアルミニウムの合金(Fe-Al)を生成。さらにその外側にアルミニウムを付着メッキし、表面に酸化膜(Al₂O₃)を生成したもの。この三重の保護により、抜群の耐蝕性、耐熱性を発揮します。また、マフラーはアルミメッキ鋼板製とし、エキゾーストパイプと同様の防錆効果を発揮。ザ・デュアルバーバスマシンXT250Tならではの、きめの細かい配慮です。

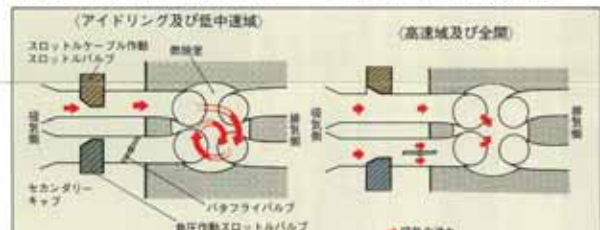


すべての速度域でスロットルレスポンスを向上。高出力と低燃費も両立。

Y.D.I.S.

鋭いピックアップをもつ強制開閉式のアマールタイプキャブレター。そしてスムーズでめらかなSUタイプキャブレター。その両方の特性をあわせもたせるヤマハ独創のメカニズムがY.D.I.S.(ヤマハデュアル・インテーク・システム)。具体的には、インテークマニホールドをデュアルとし、それぞれのポートに異なるキャブレターを接続したもの。開閉方式を変化させながら、一体の機能として完成させました。プライマリー側はアマールタイプキャ

ブレターで、低中速を重視したセッティングに。セカンダリー側はSUタイプキャブレターで、高速を重視したセッティングとし、トライアル・ランからハイウェイ走行までのすべての速度域で、スロットルレスポンスを大幅に向上。加えて、インテークマニホールドのデュアル化によって、1バルブあたりのインテークポート面積を小さく、しかもシリンダー中心に封してオフセットすることが可能となり、強いスワール効果をも獲得。すぐれた出力特性と高い燃焼効率を可能とし、27ps/9,000r.p.m.のハイパワーと58km/h(50km/h定地走行テスト、運輸省指定値)の低燃費を両立しました。



Y.D.I.S.のしくみ

Y.D.I.S.は、強制開閉式のアマールタイプキャブレターの低中速における高燃費性と、SUタイプキャブレターの高速におけるスムーズ性を統合し、あらゆる速度域でスロットルレスポンスを向上。プライマリー側(アマールタイプキャブレター)は低中速域でシリンダーへ混合気を送り、高速域でセカンダリー側(SUタイプキャブレター)とともに作動します。またデュアル化により、吸気流速が速くなり、シリンダー内面に出る強いスワール(渦巻き)を生じ、高い燃焼効率とすぐれた出力特性を発揮します。

電子進角式C.D.I.点火方式採用。オートデコン機構も装備。

C.D.I.

点火方式には、電子進角式C.D.I.点火方式を採用。これはエンジンの要求する進角特性にあわせて点火タイミングを制御するシステム。これにより、XT250Tはより高精度な点火タイミングを獲得しています。もちろんメンテナンスフリーです。また、ツインカムながらオートデコン機構も装備し、キッククランクに連動して自動的にエンジン内の圧縮圧力をコントロール。C.D.I.点火とあわせて良好な始動性を生み出します。



255-220 m/m
WHEEL TRAVEL

ペンションは、リンク部分をシブ化、コンパクト化し。スイングアーム下面に集中、重量マスの集中化、低重心化を実現し、オフロード破綻性、操縦性、走行安定性を大きく向上させました。

このニューリンク式モノクロスサスペンション

アジャスタ
ロックナット

せました。
このニューリン
ク式モノクロス
サスペンション

アジャスタ
ロックナット

フロント255mm、リヤ220mmのホイールトラベル。オフロード性能をはかる基準のひとつであるホイールトラベル。XT250Tは、フロントで255mm、リヤで220mmと超ロングストロークにすることに成功しました。この数値は、クラス最大はちろんのこと、競技用モトクロスカーにも比肩し得るすぐれたもの。しかも、シート高は845mmの低さに押さえられています。

113kg WEIGHT

をはかりました。具体的

1908

し、軽重と所住の間の高低が顕著の

◆ 印刷部 印刷部 印刷部

そのうち、11月1日の増産は、1.5倍に達した。

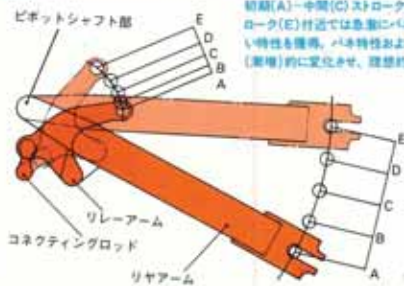
27



■ Type - 4 stroke, Twincam, 4 valves ■ Y.D.I.S. ■ Displacement - 249cc ■ New link type monocross suspension ■ Bore and stroke - 73.0 x 59.6mm ■ Compression Ratio - 9.5 ■ Maximum Horsepower - 27ps / 9,000 r.p.m. ■ Torque - 2.2kg.m / 7,500 r.p.m. ■ Transmission - 6 speed ■ Overall Length - 2,110 mm ■ Overall Width - 850mm ■ Overall Height - 1,215mm ■ Dry Weight - 113kg

XT250

YAMAHA MOTOR CO., LTD.



ニューリンク式モノクロス
サスペンションのしくみ



EQUIPMENTS

© 2007 The Authors
Journal compilation © 2007 Blackwell Publishing Ltd

— 100 —

●ショーターレバー・可動式バックミラー:

●サイドブルスロットル：強制開閉式ストロ

1997年12月1日

10

12.4 例一 求函数 $f(x) = \frac{1}{x}$ 在 $x=1$ 处的导数。

バッグを収納した新聞袋のリヤバッグ装備。●

2000 年 12 月 22 日

ブレーカー：林道などでのヒューズ交換

Figure 1

100



ツインカム・4バルブ Y.D.I.S.搭載。トレールという言葉だけでは、このマシンを語れない。

27 PS/9,000r.p.m.
2.2kg-m/7,500r.p.m.

TWINCAM 4-VALVES

①マグネシウム合金シリンダー
 ヘッドカバー②クロームモリブ
 デン鋼中空カムシャフト③サイ

比類なきハイパワーとワイドレンジに高トルクを生むツインカム・4バルブ機構。ザ・デュアルパーパスマシンとしてのパフォーマンスを4ストローク249ccに求めたヤマハは、XT250Tにツインカム・4バルブ機構を採用しました。もちろんこれは、デュアルパーパスモデル初の搭載です。このツインカムは、吸排気バルブの作動を、ロッカーアームを介さずにカムシャフトがダイレクトにコントロール。低回転時にはスムーズに、また高

振動を低減するダイナミックバランサー内蔵。カンフォタブル・ライディングが生まれた。ザ・デュアルパーパスマシンは、オフでもオンでも快適でなければならない。そう考えてXT250Tのエンジンは、ヤマハの高度な技術力で培われたダイナミックバランサーを内蔵。このダイナミックバランサーは、クランク軸と逆の回転をさせるカウンターシャフトにバランスウェイトを設けたもの。エンジンの主たるものである慣性力を打ち消し、全回

すべての速度域でスロットルレスポンスを向上。高出力と低燃費も両立。

Y.D.I.S.

鋭いピックアップをもつ強制開閉式のアマルタイプキャブレター、そしてスムーズでなめらかなSUタイプキャブレター。その両方の特性をあわせもたせるヤマハ独創のメカニズムが、Y.D.I.S. (ヤマハ・デュオ・インテーク・システム)。具体的には、インテークマニホールドをデュアルとし、それぞれのポートに異なるキャブレターを接続したもの。開閉方式を変化させながら、一体の機能として完成させました。プライマリー側はアマルタイプキャブ

レターで、低中速を重視したセッティングに、セカンダリー側はSUタイプキャブレターで、高速を重視したセッティングとし、トライアル・ランからハイウェイ走行までのすべての速度域で、スロットルレスポンスを大幅に向上。加えて、インテークマニホールドのデュアル化によって、1バルブあたりのインテークポート面積を小さく、しかもシリンダー中心に対してオフセットすることが可能となり、強いスワール効果をも獲得。すぐれた出力特性と高い燃焼効率を可能とし、27ps/9,000r.p.m.のハイパワーと58km/ℓ (50km/h定地走行テスト、運輸省届出値)の低燃費を両立しました。

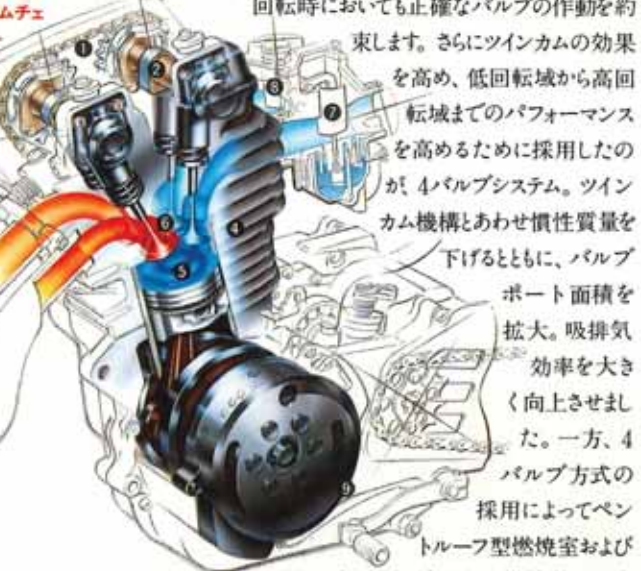
〈アイドリング及び低中速域〉

スロットルケーブル作動
 スロットルバルブ

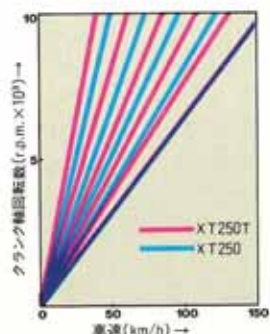
燃焼室

〈高速域及び全開〉

レントチェーン採用のカムチェーン①オートカムチェーンテンショナー②ベントルフ型燃焼室③センタープラグ④強制開閉式アマルタイプキャブレター⑤SUタイプキャブレター⑥マグネシウム合金クランクケースカバー⑦デュアル・エキゾーストパイプ



束します。さらにツインカムの効果を高め、低回転域から高回転域までのパフォーマンスを高めるために採用したのが、4バルブシステム。ツインカム機構とあわせて慣性質量を下げることに、バルブポート面積を拡大。吸排気効率を大きく向上させました。一方、4バルブ方式の採用によってベントルフ型燃焼室およびセンタープラグが可能となり、燃焼効率を高めることにも成功。さらにオイルシールやベアリング等を徹底的に見直し、ロス馬力をも低減。27ps/9,000r.p.m.・2.2kg-m/7,500r.p.m.というひとクラス上のパワーとトルクを実現しました。加えて、パワースクープが冷却効果を高め、このハイパワーを一段と安定したものになりました。また、カムチェーンにはサイレントチェーンを採用。メカニカルノイズの低減をはかったほか、オートカムチェーンテンショナーを装備し、メンテナンス性も向上させています。



ワイドレシオのミッション

高性能エンジンにあわせて、ミッションも6段変速を採用。トラリアル・ランのような極低速走行からハイウェイの高速走行までの幅広い走行条件を完全にカバーする、理想的なセッティングとしています。

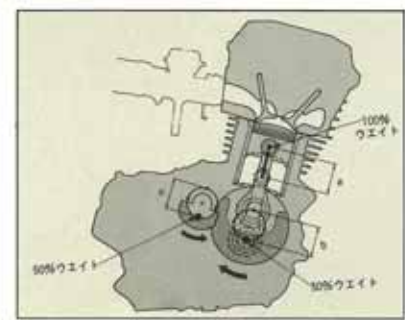
大容量のマフラー・エキリアーナー

エキゾースト系も高出力エンジンに見合っ、多段階減速の大容量マフラーを採用。膨張室隔壁の一部と消音器後部にグラスウールを設け、排気騒音を低減しています。またエキリアーナーも大容量のものとし、エレメントの整備性を考え、ワンタッチ式としています。



アルミナイズ処理とアルミメッキ銅板

XT250Tのエキゾースト系には徹底した防錆対策を施し、従来のオフロード車に多く見られたサビが出にくいものに仕上げました。そのひとつが、エキゾーストパイプのアルミナイズ処理。これは、鉄素地の表面を浄化した後、溶融アルミ



クロームモリブデン鋼、マグネシウム合金などを採用。徹底した軽量・コンパクト設計。いかにエンジンの性能やメカニズムがすぐれていても、それが大きく重いなら、デュアルバーパスマシンのパワーユニットとして通いとはいえません。XT250Tで特筆すべきは、このエンジンの徹底した軽量化、コンパクト化です。クロームモリブデン鋼を採用した中空カムシャフト、マグネシウム合金を使用したシリンダーヘッドカバー、クランクケースカバーをはじめ、随所にアルミ等の軽量パーツを多用。ベアリングサイズからビス一本にいたるまで全パーツを見直し、超軽量のエンジンを生み出しました。さらに、ツインカム・4バルブというかさばるハイメカニズムを搭載しながら、シリンダーヘッドをSOHC並みのコンパクトさに抑えることに成功。車体の軽量化、低重心化にも貢献しています。

ニウム浴中に定時間浸し、鉄とアルミニウムの合金(Fe-Al)を生成、さらにその外側にアルミニウムを付着メッキし、表面に酸化膜(Al₂O₃)を生成した。この三重の保護により、抜群の耐蝕性、耐熱性を発揮します。また、マフラーはアルミメッキ銅板とし、エキゾーストパイプと同様の防錆効果を発揮。ザ・デュアルバーパスマシンXT250Tならではの、きめの細かい配慮です。

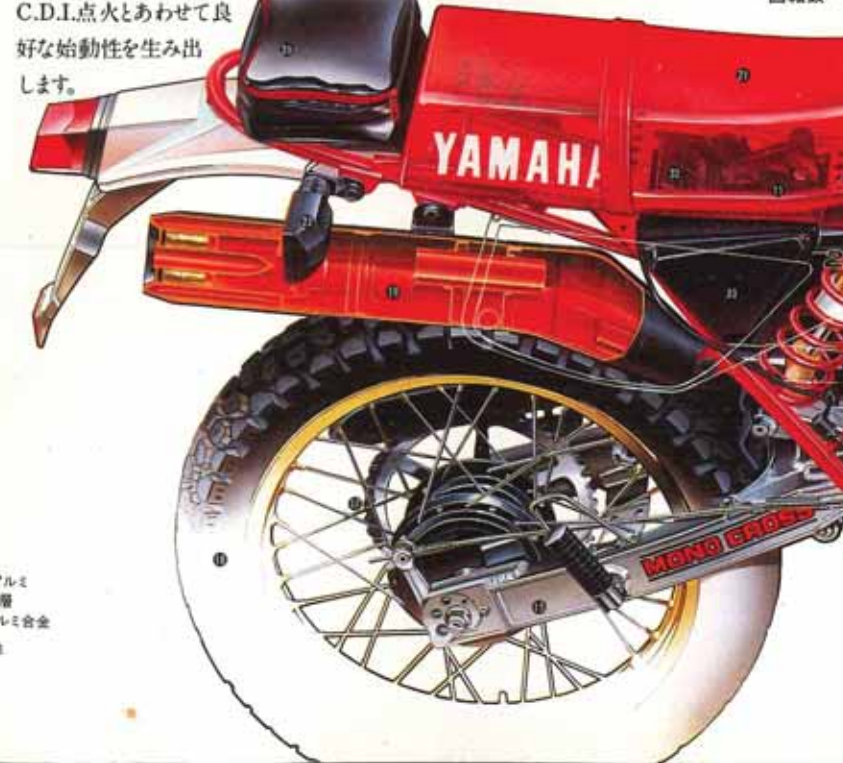
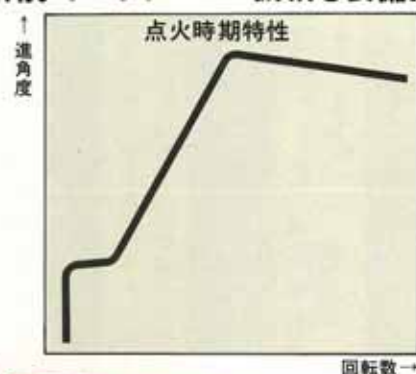


Y.D.I.S.のしくみ

Y.D.I.S.は、強制開閉式のアマルタイプキャブレターの低中速における瞬発性と、SUタイプキャブレターの高速におけるスムーズ性を組合せ、あらゆる速度域でスロットルレスポンスを向上。プライマリー側(アマルタイプキャブ)は低中速域でシリンダーへ混合気を送り、高速域でセカンダリー側(SUタイプキャブ)とともに作動します。またデュアル化により、吸気流速が速くなり、シリンダー円周に沿って強いスワール(渦巻き)が発生。高い燃焼効率とすぐれた出力特性を発揮します。

電子進角式C.D.I.点火方式採用。オートデコン機構も装備。

C.D.I. 点火方式には、電子進角式C.D.I.点火方式を採用。これはエンジンの要求する進角特性にあわせて点火タイミングを制御するシステム。これにより、XT250Tはより高精度な点火タイミングを獲得しています。もちろんメンテナンスフリーです。また、ツインカムながらオートデコン機構も装備し、キッククランクに連動して自動的にエンジン内の圧縮圧力をコントロール。C.D.I.点火とあわせて良好な始動性を生み出します。

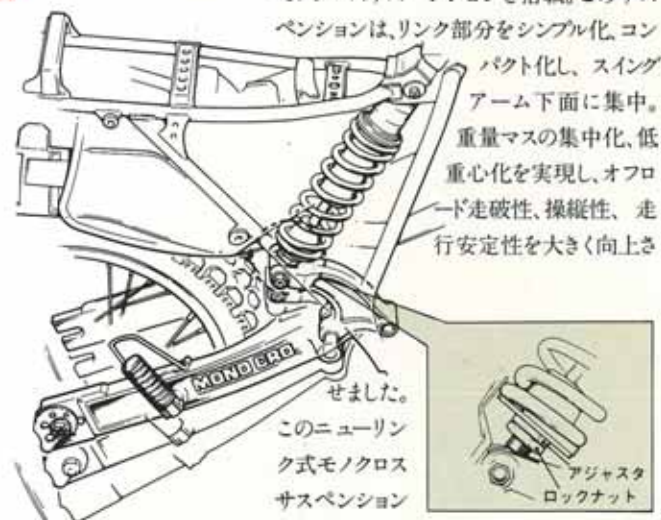


鍛えぬかれた足まわり。比類なきホイールトラベル。
体感するのは、あなた自身だ。

255-220 mm/m

WHEEL TRAVEL

NEW LINK TYPE MONOCROSS SUSPENSION



ニューリンク式モノクロスサスペンション搭載。XT250Tは足まわりも十分に鍛えあげました。リヤには、ヤマハ独創のニューリンク式モノクロスサスペンションを搭載。このサスペンションは、リンク部分をシンプル化、コンパクト化し、スイングアーム下面に集中。重量マスの集中化、低重心化を実現し、オフロード走破性、操縦性、走行安定性を大きく向上させました。

このニューリンク式モノクロスサスペンションの機構は、リヤスイングアームとクッションユニットの間に、リレーアームとコネクティングロッドで構成されるリンク機構を配置。リレーアームは一端をクッションユニットに、もう一端をリヤスイングアーム下部に連結。フレームに連結されているコネクティングロッドを介してライジングレート特性を生みだします。ヤマハ独自の理想的なレバール比とあいまって、小さなショックにはソフトに、中間ストローク域ではスムーズに、そして大きなショックには強く作動。すぐれたクッション性能をライダーにもたらしめました。また、スイングアーム、リレーアームはアルミ製とし、軽量化をも達成しています。

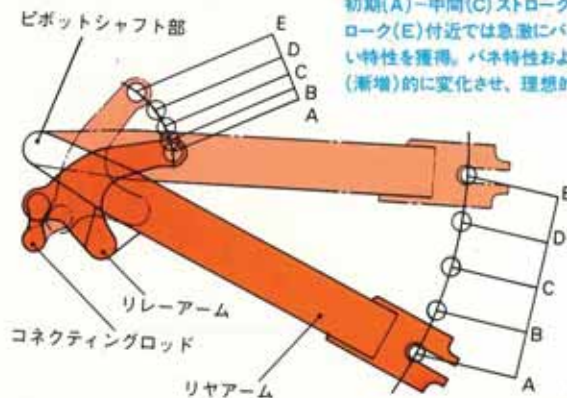
DUメタル採用セミエア式フロントサス搭載。リヤに対応して、XT250Tではフロントにもスーパードルな足まわりを搭載しました。リーディングアックスフォークを採用。ソフトで腰のあるフィーリングを生むセミエア式としたばかりでなく、インナーチューブにDUメタルを採用し、摺動性をも向上。さらにアンダーブラケットをアルミ鍛造とし、軽量化・低重心化に大きく貢献しています。フロント255mm、リヤ220mmのホイールトラベル。オフロード性能をはかる基準のひとつであるホイールトラベル。XT250Tは、フロントで255mm、リヤで220mmと超ロングストロークにすることに成功しました。この数値は、クラス最大はもちろんのこと、競技用モトクロスーにも比肩し得るすぐれたもの。しかも、シート高は845mmの低さに押えています。

THE DUAL PURPOSE MACHINE

■Type-4-stroke, Twincam, 4 valves ■Y.D.I.S. ■Displacement-249c.c. ■New link type monocross suspension ■Bore and stroke-73.0 x 59.6mm ■Compression Ratio-9.5 ■Maximum Horsepower-27ps/9,000r.p.m. ■Torque-2.2kg-m/7,500r.p.m. ■Transmission-6-speed ■Overall Length-2,210mm ■Overall Width-850mm ■Overall Height-1,215mm ■Dry Weight-113kg

XT250

YAMAHA MOTOR CO., LTD.



初期(A)~中間(C)ストロークではソフトな動きを確保し、フルストローク(E)付近では急激にバネ荷重を上昇させた底づきのしにくい特性を獲得。バネ特性および減衰力特性をライジングレート(漸増)的に変化させ、理想的なクッション性能を生みだします。

ニューリンク式モノクロスサスペンションのしくみ



①DUメタル採用のセミエア式フロントフォーク ②ゴールド仕上げ中空アルミリム ③超軽量、マグネシウム使用のブレーキシュープレート ④ターボローラーベアリング採用。左右49°の切れ角を持つステアリング ⑤27psのハイパワーを伝えるヤマハ独創のパワースタンプ ⑥超軽量、マグネシウム・シリコンヘッドカバー ⑦クロームモリブデン鋼の中空カムシャフト ⑧ダイナ

ツインカム・4バルブ、V.D.I.S. 搭載のパワーユニット●アルミ・エンジンガード●キッククラッチ連動のオートデコン機構●電子流角式C.D.I.点火システム●軽量化、マグネシウム・クランクケースカバー●ニードルローラーベアリング使用のスイングアームピボット軸●ニューリターン式モノクロスサスペンション●アルミ角型リヤスイングアーム●可倒式フットレスト、シフトペダル、ブレーキペダル●シールチェーン●オフロードでのグリップ特性とオンロードでのウェット性能を両立させたニューパターンタイヤ(フロント3.00-21、リヤ4.60-18)●後部の防振特性を誇るアルミナイズ処理のエキゾーストパイプとアルミメッキ鋼板の大容量マフラー●大型バック収納、リヤのツウウェイバッグ、ウーリーナイロン採用のロングシート●ラバーステーのフレキシブルフラッシャー●大容量12ℓのフュエルタンク●キー付大型タンクキャップ●林道走行に威力を発揮、可倒式オフセットバックミラー●ショーターレバー●サイドブルスロットル●前後分割式レバーホルダー●ブラッシュガード標準装備●12V、45/45Wのハロゲンヘッドライト●アルミアンダーブラケット●ヒューズ交換不要のノンヒューズブレーカー●堅固性に優れたエレメントワンタッチ取り外し式大型エアクリナー●軽量化かつ強靱、高張力鋼管のダイヤモンドフレーム

徹底した軽量設計が、ライトなマシンを生んだ。

113^{kg}
WEIGHT

ザ・デュアルパーパスマシンを名乗るためには、軽量でなければならない。そう考えて、XT250Tは、そのすみずみにわたって、徹底した軽量化をはかりました。具体的に言えば、クロームモリブデン鋼の中空カム

シャフト、マグネシウム合金のシリンダーヘッドカバー、クランク

ケースカバーなどのエンジン部。さらにマシン各部では、アルミ製のゴールド仕上り中空リム、

エンジンガード、リヤスイングアーム、リレーアーム、アンダーブラケット、前後のブレーキカムレバー。マグネシウム合金のブレーキシュープレートなど……。高級軽量パーツをマシンの至るところに惜し気なく投入。加えて、軽量で剛性の高い高張力鋼管の

ダイヤモンドフレームを採用。また前後アクスルとピボットシャフトを中空化。エンジンのヘッドまわり、クランクケースをはじめ、モノクロスサスペンションのリンク機構をコンパクト

化するなど、マシン全体で徹底した軽量設計を施しました。この結果、XT250Tは113kgのドライウエイトを達成。これは、従来のXT250に比べ、1kgのシェイプアップ。ツインカム・4バルブなどの革新装備を搭載しながら、この軽さに押えることに成功しています。

このライトウエイトの実現は、トライアル・ランやオフロードでの抜群の取りまわしをもたらすばかりでなく、オンロードでの快適な走行をもライダーにもたらすことでしょう。

ザ・デュアルパーパスマシンならではの装備を見てほしい。

EQUIPMENTS

XT250Tは、ザ・デュアルパーパスマシンと呼ぶにふさわしい機能設計、親切設計をマシンのすみずみに施しました。あらゆる道でのあらゆる状況を考慮に入れた装備類です。

12V^{45/45W}
HALOGEN HEAD LAMP



角型ヘッドライトには、12V45/45Wのハロゲンランプを採用。すぐれた明るさを持ち、雨、霧、ホコリ、日没時等に威力を発揮します。

●フレキシブルフラッシャーランプ：ラバーステーですから、万一の転倒時にも安心。

●右左49°の切れ角を誇るステアリング：トライアル・ランなどで大きな威力を発揮。軸受にはテーパーローラーベアリングを採用。

●ショーターレバー・可倒式バックミラー：林道走行などでブッシュが当たりにくいようにするための、細心の配慮を施しました。



●サイドブルスロットル：強制開閉式ストロトル。ブッシュなどの引っかかりを防止します。●ブラッシュガード：ライダーの手を風雨などからガードします。●分割式レバーホルダー：レバーホルダーは分割式とし、整備性を大幅に向上。●可倒式シフトペダル、ブレーキペダル：ブッシュ等の引っかかりを防止するほか、万一の転倒時にも破損しにくい可倒式を採用。●大容量

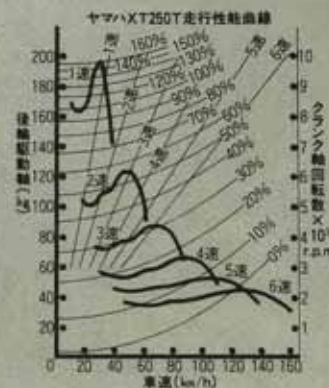
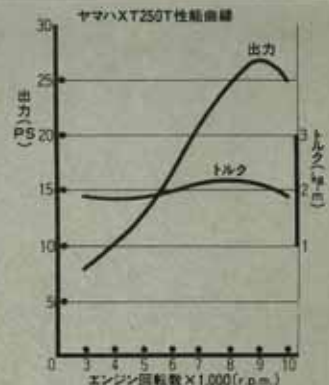


12ℓフュエルタンク：低燃費とあいまって、長距離走行に威力を発揮。●キー付大型タンクキャップ：残りの燃料がひと目でわかる大型キャップです。●ツウウェイバッグ：大型バッグを収納した新開発のリヤバッグ装備。●ウーリーナイロン製ロングシート：安定したライディングポジションを確保。材質が硬度変化しにくいウーリーナイロン製です。●シールチェーン：耐久性にすぐれたシールチェーンを採用。●3.00-21(前)、4.60-18(後)のニューパターンタイヤ：オフロードでのグリップ特性と、オンロードでのウェット性能を両立する新開発のタイヤです。●ノンヒューズブレーカー：林道などでのヒューズ交換の心配がありません。



●標準現金価格¥358,000(北海道を除く)

- ホワイト/ファイヤーレッド
- ホワイト/スペースブルー



XTZ50T		制動停止距離	14m (50km/h)	点火方式	C.D.I.	変速機形式	リターン式5段
機種コード	30X	エンジン種類	4サイクル・DOHC・6バルブ	燃料タンク容量	12.0ℓ	変速比	2.923/1.889/1.363/
全長・全幅・全高	2210mm/850mm/1215mm	気筒数燃料/総排気量	単気筒/243cc	オイル容量	1.5ℓ		1.080/0.889/0.759
総排気量	1430mm	内径×行程	73.0mm×59.6mm	潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ	フレーム形式	鋼管ダイヤモンドフレーム
シート高・最低地上高	845mm/270mm	圧縮比	9.5 : 1	バッテリー容量/型式	12V・3Ah/FB3L-B/GM3-3B	キャスト/トール	28"2/117mm
乾排気量	113kg	最高出力	27ps/9,000r.p.m.	1次減速機構/減速比	ギヤ/3.130(72/23)	タイヤサイズ・前/後	3.00-21・4PR/4.60-18・4PR
燃費・定地走行テスト値	58km/ℓ (50km/h)	最大トルク	2.2kg-m/7,500r.p.m.	2次減速機構/減速比	チェーン/3.200(48/15)	制動装置、前	機械式ドラムブレーキ
最小回転半径	2100mm	始動方式	キック式	クラッチ形式	湿式4速	制動装置、後	機械式ドラムブレーキ

新しいノビタの取
方です。簡単な手
続きとわずかな現金
が男は1日最大20回
までの分割払で
お好みのノビタが
すぐ手に入るし、
月々の支払い方法も好み次第。後通
しの支払いも自由に選べる便利さで

F=60250 N

सन् १९७८

ちくちくクレスル

XT250T 専用オプション

- サブキャリア ¥5,000
- オーバーフロントフェンダー ¥2,100
- ハンドルプロテクター ¥2,100



- バトルスウェットシャツYA-08 (ホワイト/レッド、ネイビー/レッド) ¥10,000



- ヘルメットYGT530(チ+ビィレッド)¥17,000



- ヤマハMXゴーグル(レッド、ブラック) ¥5,000



ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
TEL.05383(2)1111

YAMAHA

8304-100D, ② -011237

HAVE A NICE RIDE! ナイスライディングをよろしく。

★ヘルメットを正しくかぶりましょう。

★点検・整備を忘れずに

★安全のため改造はやめましょう。

安全速度で走りましょう。

カーブではスピードをひかえめに、

ヤマハライディングスクールで、正しいライディングテクニックをマスターしましょう。

無理な追い越しはやめましょう。

よく見る、よく見られることに努めましょう。