

# YAMAHA DT125





オフロードを制覇するために生まれた。トレールの先駆者  
ヤマハの新しい結晶 スーパー・トレールDT125



# *SUPER TRAIL* *DT125*

1968年DT-1を生み、モーターサイクルの世界にトレール車のジャンルを切り拓いたヤマハ。そのヤマハが最新のオフロード・テクノロジーを惜しみなく注ぎ、新次元のトレールマシンを生み出しました。スーパー・トレールDT125。いっさいの妥協をすることなく、オフロードの走破機能を徹底的に追求。あわせてオンロード走行の快適性も考慮。ヤマハの市販モトクロスサー「YZ」で培ったノウハウをその全身に受け継いだ、まったく新しいトレールの誕生です。水冷2ストロークのパワーユニットから生み出される圧倒的なパワー。ヤマハ独創のY.E.I.S.搭載。97kgの軽量なボディと、ロングホイールトラベル。卓越した足まわり。パーツのひとつひとつにもオフロードランのための細心の配慮をしました。すべてを磨きこんで誕生したDT125。それは、スーパー・トレールと呼ぶにふさわしい一台。いま、真のオフロードファンに向けて、ヤマハから。





# SUPER TRAIL 125

水冷2ストロークの圧倒的なパワーが、鍛えぬかれた足が、大地を捉える。

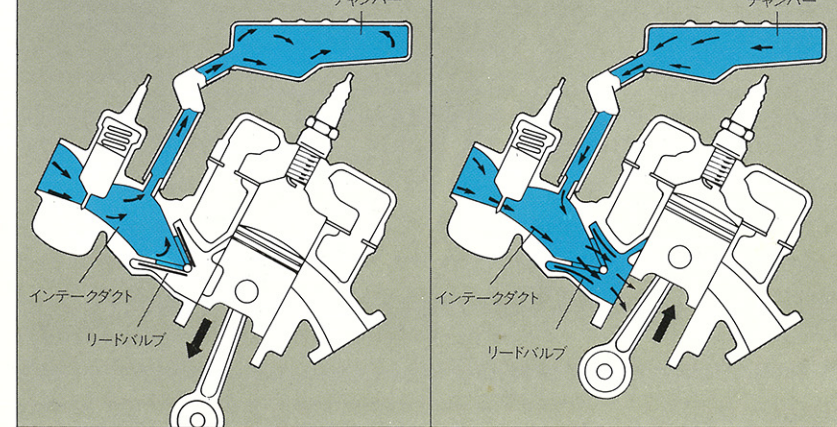
最高出力16ps/7,000r.p.m.のハイパワーを発揮する。トレール車初の水冷2ストロークエンジン搭載。DT125のパワーユニットは、トレール車で初めての設計水冷2ストローク単気筒123ccエンジン。このエンジンは、シリンダー、シリンダーヘッドをYZをベースとして新開発。

点火方式には、エンジンの要求にあわせた高速遅角型のC.D.I.点火方式を採用。125ccトレール車として

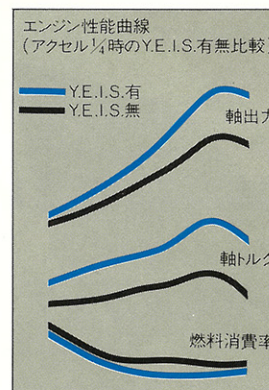
にセット。フエルトンクの幅内におさめることにより、スリムなライディングポジションとニーグリップの自由な動きを確保しています。またDT125では、そのハイパワーを支えるために、クランクの大端ベアリングに

YZ同様銀メッキを使用。潤滑性と耐久性を向上しています。ヤマハ独創のY.E.I.S.を搭載。パワージェットを採用。低回転域から十分なパワーを発揮します。DT125のエンジンは、Y.E.I.S. (ヤマハ・エナジー・インダクション・システム) を搭載。このシステムは、エンジンの吸気管にチャンバーをつなぐだけ

Y.E.I.S.のしくみ



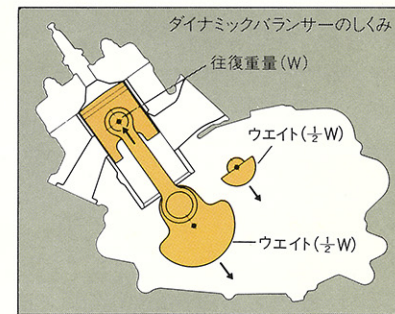
というシンプルな構造。リードバルブの開閉にともなう吸気管内の圧力変動を利用して、吸気混合気をチャンバー内に導入、あるいはチャンバー内に導入された混合気をシリンダー内に供給。この動きによって吸気流速にムラがなくなり、吸気効率が大幅に高まることから、ハーフスロットル時のパワー、トルクが向上。低中速域が豊かな、扱いやすい高性能パワーユニットを実現しています。しかも57km/ℓ (50km/h定地走行テスト、運輸省届出値) の低燃費も達成しています。このY.E.I.S.の採用とともに、DT125は、リードバルブを大型化。またキャブレターにはパワージェットを採用。従来のメインジェットとあわせて低回転域から高回転



域での卓越した走行を実現します。ライディングも快適だ。振動を低減するダイナミックバランサー内蔵。大容量のマフラーも採用。トレール車はオンロード走行も快適でなければならない。そう考えるヤマハは、DT125のエンジンにダイナミックバランサーを内蔵。回転の全域にわたって、振動を大幅に低減しています。ミッションは出力特性にあった6速ミ

ッションを採用。同時にギヤ同様シフト機構は、YZとギヤシフトペダルからダイレクトにカムドラムを作動させるものとし、ライダーの迅速で確実なギヤチェンジを可能にしています。そして特筆すべきは、これだけの装備をもちながらも、エンジン自体の

域にわたって混合気の流量を適正化、幅広い回転域でハイパワーを発揮。クロスレシオの6速ミッションとあいまって、オフロー



ンパクト化、軽量化をも実現していること。すべてにわたって画期的なパワーユニットです。またエクゾーストには、5段階膨張式の大容量マフラーを採用。エンジンのハイパワーをライダーのものとする一方で、消音効果をもたらしています。6.06kg/ps. 125ccトレール車中最小のパワーウェイトレシオを達成。軽量97kgを可能にしたボディ設計。

フレームは、新設計のセミダブルクレードル型を採用。トレール車として十分な剛性を確保すると同時に軽量化をはかりました。と同時に、前後フェンダー、ラジエーターカバー、サイドカバー、エアクリナーケース、シートボトムケース、チェーンガード、フルエンジンプロテクター等に合成樹脂を使用。各部の徹底した軽量化により、水冷ユニット、ダイナミックバランサー、大型マフラーを装備しながら、97kg(乾燥重量)の軽量ボディを生み出しました。こ

れは従来のDTよりもトータルで2kgのシェイプアップ。これによりDT125は6.06kg/ps.のパワーウェイトレシオを達成。これは125ccトレール車の中ではトップの数値。オフロード走破性を追求したボディ設計の成果です。

卓越したクッション性能と、トレール車中最長のホイールトラベル。走りを支えるすぐれた足まわり。

フロントサスペンションはテレスコピックタイプで、大径35φのインナーチューブを採用。しかもアウターチューブ、インナーチューブの双方にYZ同様Duメタルを採用して摺動性を高めました。またインナーチューブはラバー製のフォークブーツで保護しています。リヤサスペンションは、モトクロスなどでその実力を知られるモノクロスサスペンション。緩衝ゴム、コイルスプリング、高圧窒素ガス、オイルで構成されるド・カルボンタイプです。DT125ではこのコイルスプリングにテーパコイルを使用。ライジングレート(漸増)効果を発揮。強いショックには底つきすることなく、弱いショックにはソフトに作用します。またクッションユニット自体の軽量化、コンパクト化にも貢献しています。DT125はこれらの前後クッションユニットの採用とあわせて、ロング・ホイールトラベルを確保することに成功。オフロード車の性能をはかる基準のひとつであるホイールトラベ

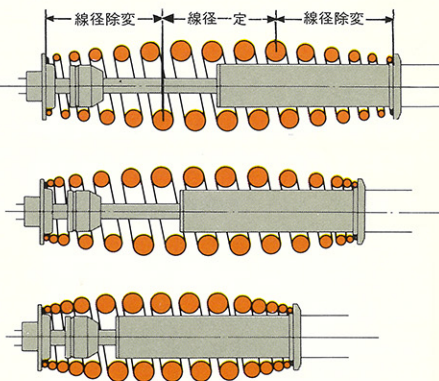
フロントサスペンション



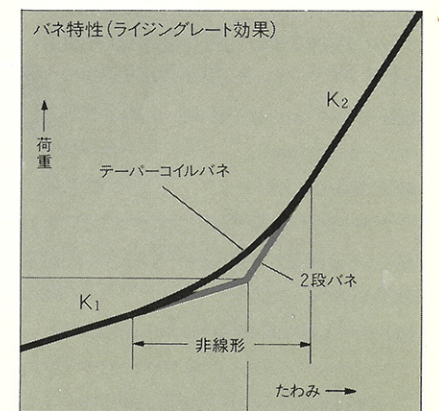
ルを、フロントで230mm、リヤで200mmときわめて長いものになっています。これはトレール車で最長のもの。パワフルなエンジン、軽量なボディとともに、すぐれたオフロード走破性を生み出します。しかも、これだけのホイールトラベルを確保しながら、シート高は845mmに押えることに成功。足つき性のよ

さもたらしています。ボディのすみずみまでスーパード。オフロードランを考慮した設計。ライダーのための細心の配慮。大容量9ℓのフエルトンク。タンク上面まで先端を延長したYZタイプのシート。可倒式のチェンジペダル、ブレーキペダル。確実なグリップ力を発揮

するニューパターンタイヤ。ハンドル切れ角48°を誇るオフセットハンドル。ショーターレバー。フレキシブルフラッシュランプ。樹脂製のフルエンジンプロテクター。ボディのすみずみまで林道走行を考慮し、トライアル的走行をも可能にする設計を施しています。また、メーターパネルには水温



テーパコイルスプリング原理図



計、タコメーターも装備。明るい6V/35W/35Wのスクエア・ヘッドランプ、チェーンテンショナー、スノーカム式チェーンブレイカーを装備するなど、ライダーの身になった細心の配慮をしています。



ここまでのメカニズムを持たなければ、「スーパー・トレール」とは呼ばない。

# DT125

①16psのハイパワーを生む新設計の水冷2ストロークエンジン。

パワーユニットは16ps/7,000r.p.m.のパワーを生み出す新設計の水冷2ストロークエンジン。水冷化によって熱ダレからくる出力低下とメカニカルノイズを防止。リードバルブの大型化、パワージェット採用、Y.E.I.S.の搭載によって、低回転域から十分なパワーを発揮します。またダイナミックバランスを内蔵して振動を低減。しかもコンパクト化、軽量化も達成した画期的なエンジンです。

②アルミラジエター

ラジエターは、ダウンチューブの右側に設置。冷却性を高めています。またフューエルタンクの幅内におさめることにより、スリムなライディングポジションとニーグリップの自由な動きを確保しました。

③フルエンジンプロテクター

樹脂製のフルエンジンプロテクターを採用。エンジンを保護するばかりでなく、軽量化も考慮しています。

④オイルレベル点検を設置。オイルがひと目でチェックできます。

⑤大容量のマフラー

マフラーは、エンジンの高出力化にともない大容量のものを開発。サイレンサーも大型化し、消音効果を高めました。

⑥Duメタル採用のフロントサスペンション

フロントサスペンションはテレスコピックタイプで、その摺動部にDuメタルを採用。作動性を向上しました。インナーチューブは大径35φを作用。またホイールトラベルは230mmとトレール車で最長。卓越したオフロード走破性を生み出します。

⑦フォークブーツ

小石や泥ハネによる損傷からインナーチューブを保護するラバー製のフォークブーツを採用。

⑧テーパーコイル使用のモノクロスサスペンションリヤクッションは、定評のモノクロスサスペンション。ホイールトラベルはトレール車中最大の200mmを達成。卓越したオフロード走破

性を生み出します。DT125では、さらにコイルスプリングにテーパーコイルを使用、ライジングレート効果を発揮。強いショックには底づきすることなく、弱いショックにはソフトに作用します。と同時にクッションユニットのコンパクト化と

軽量化にも貢献しています。

⑨ニューパターンの2.75-21-4PRフロントタイヤ

⑩ニューパターンの4.10-18-4PRリヤタイヤ  
オフロード走行を主眼に開発したニューパターンタイヤ。オフロードで確実なグリップ力を発揮するほか、オンロードでもすぐれた走行性能を生み出します。また、軽量で頑丈な高張

力鋼板製のリムを採用。軽量化を果たしています。

⑪大容量9ℓのフューエルタンク  
フューエルタンクはクラス最大9ℓの容量。休日の

走行や長距離ツーリングに便利です。

⑫安定したライディングポジションを生むシート  
タンク上面までシート先端を延長したYZタイプのシートを採用。オフロードでのライディングポジションが自由に選べます。

⑬可倒式ブレーキペダル、チェンジペダル



林道走行などでブッシュ等が引っかかるのを防ぐ可倒式のペダルを採用。万一の転倒時にも折損しにくいペダルです。

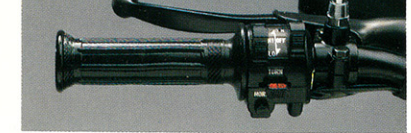
⑭48°の切れ角を誇るオフセットハンドル  
ハンドルはオフセットタイプ。ハンドル切れ角は48°。林道走行、トライアル的走行にも抜群の取りまわしを発揮します。

⑮バックミラー

バックミラーは左右に設置。林道走行などを考慮して、ハンドル幅の中におさめました。

⑯ショーターレバー

林道走行などの際にも、ブッシュがブレーキレバーやクラッチレバーに当たりにくように、短かいパワーレバーを採用しています。



⑰水温計、タコメーター装備のメーターパネル  
各種インジケーターを機能的にレイアウトしたニューデザインのメーターパネル。水温計、タコメーターを装備しているほか、絵文字表示、透過光式照明を採用。視認性を高めています。



⑰ハンドルロック連動式メインスイッチ  
ハンドルロックはメインスイッチに一体化。操作性を高めました。

⑱明るい35W/35Wのスクエア・ヘッドランプ  
ヘッドライトは6V35W/35Wのスクエアタイプ。ジェネレーターとレギュレータの改良により低回転時から十分な光量が得られます。レギュレータの装備により高回転時も電圧をおさえバルブ寿命をのばしているほか、充電特性も改善。ヘッドライトカウルも斬新です。



⑳㉑フレキシブルフラッシャーランプ  
万一の転倒時や小枝、木などに接触した時にランプが破損しにくいように、ランプのステーをフレキシブルにしています。

㉒テールランプ

テールランプは小型、軽量でありながら、十分な被視認性を確保しています。

㉓大型のフロントフェンダー

フロントフェンダーは大型。泥ハネを防止。

㉔チェーンテンショナー

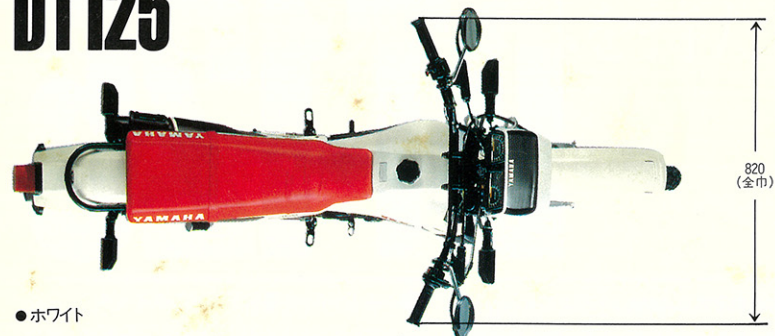
チェーンの張りを自動的に調整するチェーンテンショナーを採用。

㉕スネールカム式チェーンブラー

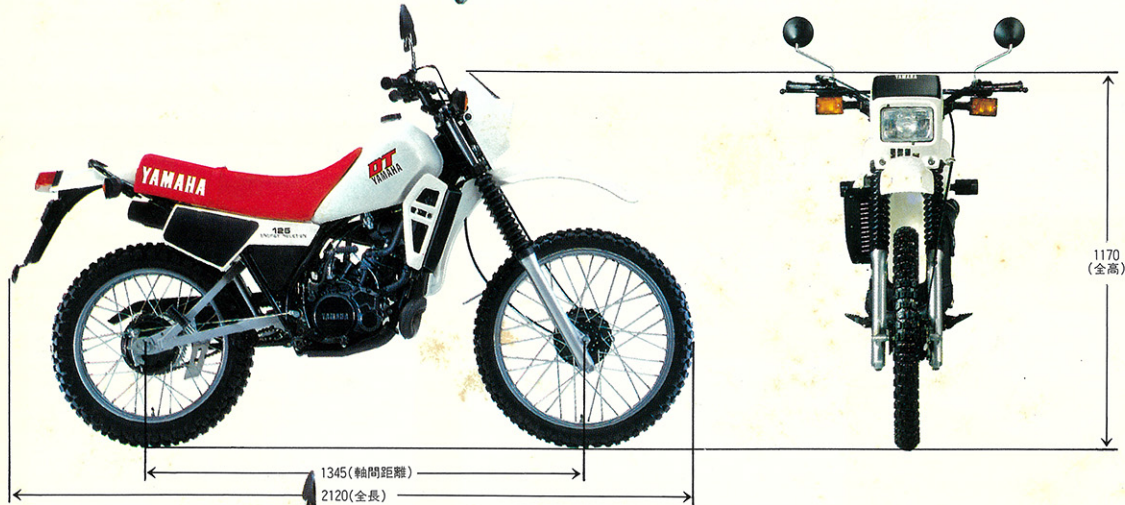
チェーン調整が必要になった際に、それを容易にできるようにしています。



# DT125



●ホワイト

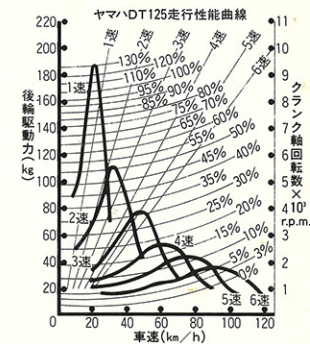
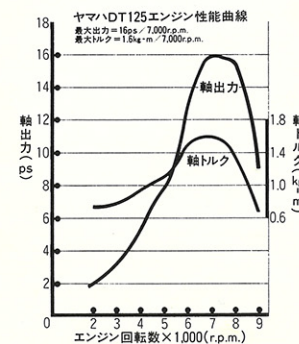


●サンシャインレッド



|             |                                     |
|-------------|-------------------------------------|
| 仕様諸元        | 17F                                 |
| 型式          | 17F                                 |
| 全長/全巾/全高    | 2120mm/820mm/1170mm                 |
| 軸間距離        | 1345mm                              |
| シート高/最低地上高  | 845mm/270mm                         |
| 乾燥重量        | 97kg                                |
| 燃費・定地走行テスト値 | 57km/ℓ (50km/h)                     |
| 最小回転半径      | 2100mm                              |
| 制動停止距離      | 8.5m (35km/h)                       |
| エンジン種類      | 2サイクル、水冷、ピストン・リードバルブ                |
| 気筒数配列/総排気量  | 単気筒/123cc                           |
| 内径×行程       | 56mm×50mm                           |
| 圧縮比         | 7.2:1                               |
| 最高出力        | 16ps/7,000r.p.m.                    |
| 最大トルク       | 1.6kg・m/7,000r.p.m.                 |
| 始動方式        | キック式                                |
| 点火方式        | C.D.I.                              |
| 燃料タンク容量     | 9.0ℓ                                |
| オイル容量       | 1.0ℓ                                |
| 潤滑方式        | 分離給油(ヤマハオートループ)                     |
| バッテリー容量/型式  | 6V-6Ah/6N6-3B                       |
| 1次減速機構/減速比  | ギヤ/3.227                            |
| 2次減速機構/減速比  | チェーン/3.266                          |
| クラッチ形式      | 湿式多板                                |
| 変速機形式       | リターン式6段                             |
| 変速比         | 3.500/2.214/1.555/1.190/1.000/0.840 |
| フレーム形式      | 鋼管セミダブルクレードル                        |
| キャスト/トレール   | 28°30'/116mm                        |
| タイヤサイズ:前/後  | 2.75-21-4PR/4.10-18-4PR             |
| 制動装置:前/後    | 機械式ドラムブレーキ                          |

※燃費は定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の気象・道路・車両・整備などの諸条件によって異なります。



新しいバイクの買い方です。簡単な手続きとわずかな頭金があれば最長20回までの分割払いでお好みのバイクがすぐ手に入るくみ。月々の支払い方法もお好み次第。幾通りものコースから自由を選ぶ便利さです。

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

- 本仕様は予告なく変更することがあります。
- 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。
- ボディカラーは印刷のため、実物と異なって見える場合があります。
- ヘルメットをかぶりましょう。●定期点検をうけましょう。
- 自賠責保険に加入しましょう。
- 走行後のマフラーに触れないように注意しましょう。
- 改造はやめましょう。

# YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社  
〒438 静岡県磐田市新貝2500  
TEL05383(2)1111  
8203-50D/A-011208