

YAMAHA DT125



オフロードを制覇するために生まれた。スーパー・トレール DT125

●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。

●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。



●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。

●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。

●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。

●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最大の200
mm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。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。

●16psのハイパワーを生む水冷2ストロークエ
ンジン
パワーユニットは16ps/7,000r.p.m.のハイ
パワーを生み出す新設計の水冷2ストロークエ
ンジン。水冷化によって熱だれ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、
パワージェットの採用、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サー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。



●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いように、短
かいレバーを採用しています。

●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。

●大容量9ℓのフュエルタンク
フュ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。



●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。

●スネールカム式チェーンブレンダー
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。

●ニューバターの4,10-18-4PRリヤタイヤ

●オイルレベル点検窓
オイルレベル点検窓を設置。オイルがひと目で
チェックできます。

●ニューバターの2.75-21-4PRタイヤ
オフロード走行を主眼に開発したニューバタ
ー・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。

を制覇するために生まれた。スーパー・トレール DT125



●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いように、短からばワーレバーを採用しています。

●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。

●大容量9ℓのフュエルタンク
フュ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。

●フレキシブルフラッシャーランプ

●バックミ
バックミ
考慮して、

●48"の切
ハンドルは
は48"。林
の取りまわ

●大型のフ
フロントフ
ます。



●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。

●スネールカム式チェーンブロー
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。

●ニューバターンの4.10-18-4PRタイヤ

●オイルレベル点検窓
オイルレベル点検窓を設置。オイルがひと目でチェックできます。

●ニューバターンの2.75-21-4PRタイヤ
オフロード走行を主眼に開発したニューバタース・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。

DT125

SUPER TRAIL

●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。

●48°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。

●フレキシブルフラッシャーランプ

●大型のフロントフェンダー

フロントフェンダーは大型。泥ハネを防止します。



●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。ジェネレータとレギュレータの改良により低回転時から十分な光量を得られます。レギュレータの装備により高回転時も電圧をおさえ、ランプ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新設計です。

●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。

●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。またフエルトank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グリップの自由な動きを確保しました。

●Du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を採用。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。

●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。

●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ないペダルです。



チェンジペダル



ブレーキペダル

すべてがオフロードを走破するために設計された。

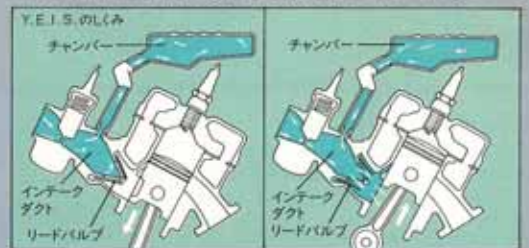
トレールの先駆者ヤマハが生んだ傑作、DT125。

1968年DT-1を生み、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。オフロードの走破機能を徹底的に追求して、各部を設計。あわせてオンロード走行の快適性も追求。市販モトクロス車YZのノウハウがその全身に息づく、まったく新しいトレールの誕生です。圧倒的なパワーと、卓越した足まわり。すべてを磨きこんだDT125。真のオフロードファンに贈る一台です。

比類なきパワーと快適なライディングを両立。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新設計水冷2ストローク単気筒123ccエンジン。16ps/7,000r.p.m.の最高出力を発揮するこのエンジンは、水冷化によって熱ダレからくる出力低下を防止。あわせてオイル消費を減らし、騒音も低減。シリンダー、シリンダーヘッドはYZをベースとして新開発。リードバルブを大型化し、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。6速ミッションとあいまってオフロードでの卓越した走行を実現します。またY.E.I.S.(ヤマハ・エナジー・インダクション・システム)を採用して、ハーフスロットル時のパワー、トルクを向上。高出力を達成する一方で、57km/ℓ(50km/h定地走行テスト、運輸省届出値)の低燃費をも達成。さらにダイナミックバラ

ンサーを内蔵し、振動を大幅に低減。クランクの大端ベアリングにはYZ同様銀メッキを使用して潤滑性と耐久性を向上しました。しかも、これだけの装備をもちながら、コンパクト化、軽量化をも実現。まさにオフロード走破のためのパワーユニットです。



125ccトレール車中最小のパワーウエイトレシオを達成。軽量97kgを可能にしたボディ設計。

水冷ユニット、ダイナミックバランス、大型マフラーなどの機器を装備しながら、各部の徹底した軽量化によりDT125は97kg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6.06kg/psのパワーウエイトレシオを達成し

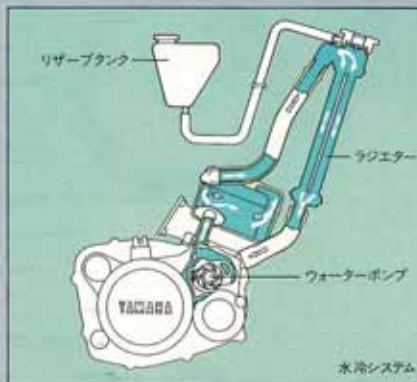
ました。これは125ccトレール車の中でトップの数値。オフロード走破性を追求したボディ設計の成果です。

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

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ルは、フロントで230mm、リヤで200mmとトレール車中最長。フロントサスペンションは、大径35φのインナーチューブを採用。しかもアウト

ーチューブ、インナーチューブにYZと同様Duメタルを装備して、摺動性を高めました。またリヤにはターバーコイルスプリングを使用したモノクロスサスペンションを装備。ライジングレート効果を発揮するとともに、クッションユニット自体のコンパクト化・軽量化に貢献。そして、これだけのサスペンションをもつ一方で、シート高は845mmに抑えることに成功。卓越したオフロード走破性を生み出します。オフロード走行を考慮に入れた徹底した設計。

大容量9ℓのフエルトank、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、また、水温計、タコメーター装備のメーターパネル、フレキシブルフラッシャーランプ、ショーターレバー、切れ角48°のオフセットハンドル、グリップにすぐれたニューバタンのタイヤなど、細部にわたってオフロード走行を考慮した設計を施しました。あくまでも機能を追求したスーパー・トレールDT125です。



水冷システム

DT125



●ホワイト



●サンシャインレッド



(単位:mm)

●スカイブルー

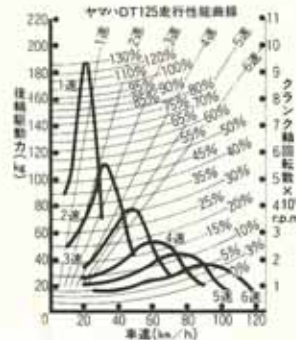
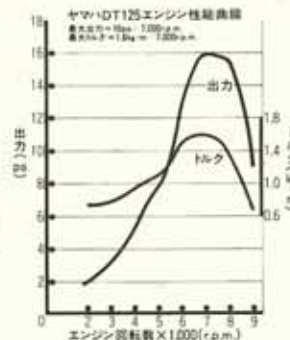


DT125

標準現金価格 ¥235,000

仕様諸元	
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(ヤマハオートレブ)
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。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。

手続きがかんたん

支払いがらくらく

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。
- ヘルメットを正しくかぶりましょう。●点検・整備を忘れずに。
- 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。
- 安全のための改修はやめましょう。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
TEL05383(2)1111
8206-50DL⑤-011207