

YAMAHA DT125



この瞬発力も、この走破力も、
いまトレールの頂点にある。
DTは常にオフロードの覇者だ。スーパー・トレールDT125。



DT



SUPER TRAIL

オフロード機能をつきつめて、トレールはここまで完成度を極めた。トレール車の道を切り拓いたDT-1の熱い血筋を受け継ぎ、さらにパワーを、さらに走破力を鍛えあげ、進化したスーパートレールDT125。市販モトクロスサー「YZ」で培ったノウハウとヤマハ伝統の2ストロークテクノロジーを惜しみなく注ぎこんだ新次元のトレールマシンです。ヤマハ独創のY.E.I.S.を搭載。96kgと軽量なボディ設計。125ccトレール車最小のパワーウエイトレシオ、そして最長のホイールトラベル。各パーツにもオフロードランのための細心の配慮を施しました。このDT125の前でライバルはどんな嘆息をもらすのだろう。いま大地の光と風を友とする真のオフローダー達へ。

最高出力18ps/7,500r.p.m.、パワーウエイトレシオ5.33kg/ps。オフローダーの「技」を見せつける時がきた。

ENGINE



18 ps/7,500r.p.m.

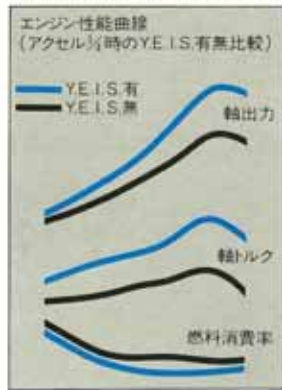
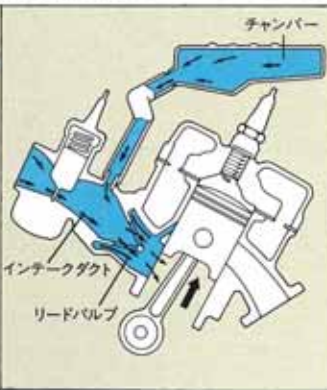
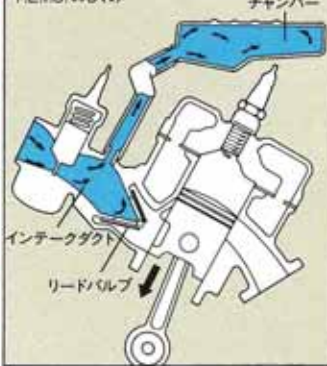
水冷2ストロークエンジンの圧倒的なパワーは、オフロードを制覇するために磨かれた。DT125のパワーユニットは新設計水冷2ストローク単気筒123ccエンジン。シリンダーおよびシリンダーヘッドはYZをベースに開発。新たにシリンダー排気ポートの通路形状を改良し、掃気効率の向上をはかりました。この結果、全域にわたって燃焼効率が高まり、燃費性能・エンジン性能ともに向上。各部に検討を加えた新型マフラーの採用とあわせて、1.7kg-m/7,000r.p.m.とこのクラス最高のトルクを達成。低・中速を犠牲にすることなく、ピークパワーの大幅な性能アップに成功してい

YAMAHA ENERGY INDUCTION SYSTEM

Y.E.I.S.

エンジンにはヤマハ独創の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。エンジンの吸気管にチャンバーをつなぎ、吸気流速を平滑化、吸気効果を促進することで、主にハーフスロットル時のパワー、トルクを向上するのがY.E.I.S.の働き。もちろんメンテナンスフリーで、その実力は、高出力を確保する一方で、58km/ℓ (50 km/h) 定地走行テスト、運輸省届出値)の低燃費を達成しています。

Y.E.I.S.のしくみ



DYNAMIC BALANCER



より快適に。振動を低減するダイナミック balancer内蔵。

トレール車はオンロード走行も快適に。と考えて、ヤマハはDT125のエンジンにダイナミック balancer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。トランスミッションは出力特性にあわせて6速ギヤを採用。しかもギヤシフト機構はYZタイプとし、ペダルからダイレクトにカムドラムを作動。ライダーのギヤチェンジを迅速で確実なものにしています。しかもこれだけの装備を採用しながら、エンジンのコンパクト化・軽量化も徹底して追求しました。すべてに画期的なパワーユニットです。またエキゾーストは5段膨張タイプの大容量マフラーで、サイレンサーを大型化すると同時に内部には吸音材を十分に使用。消音効果とともにエンジンの出力を効率よく引き出します。

AIR AND DU METAL

フロントサスペンションはセミエア式としました。また摺動部にはDUメタルを採用し、作動性を向上。これにより、すべりのよい軽荷重域ではソフトに、キャップ通過などの高荷重域ではふんばりのきいたサスペンション性能をハイレベルで実現しました。

5.33kg/ps

125ccトレール車最小のパワーウエイトレシオ。自在に乗りこなす、軽量96kgのボディ設計。エンジンのパワーアップに対応して、フレームは高張力鋼管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、前後ホイールはアルミウムとするなど、軽量化をさらに一歩すすめました。水冷ユニット、ダイナミック balancer、大容量マフラーなどの先進装備を満載し、しかも理想的なボディサイズを実現しながら、96kg (乾燥

SUSPENSION

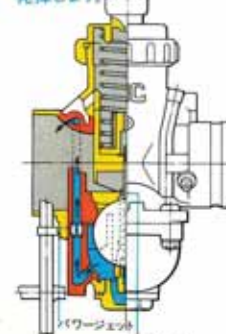
走行に余裕を生む卓越したクッション性能。125ccトレール車最長のホイールトラベル。フロントサスペンションには、新たにコイルスプリングにエアスプリングを併用したセミエア方式を採用。インナーチューブは大径35φでアウターチューブ、インナーチューブの双方にYZと同様DUメタルを使用し、摺動性を高めました。またインナーチューブはラバー製のカラーフォークブーツで保護しています。リヤサスペンションはモトクロスなどで

230m/m FRONT
200m/m REAR

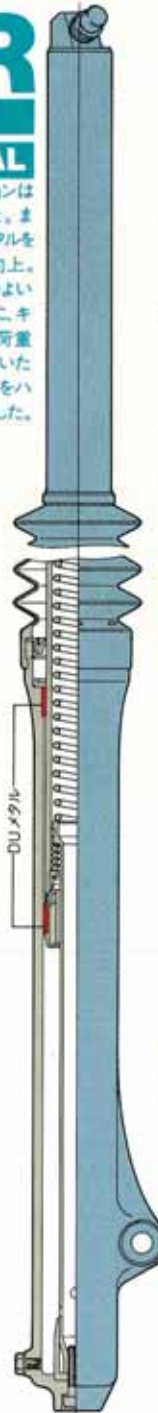
その実力が知られているモトクロスサスペンション。緩衝ゴム、コイルスプリング、高圧窒素ガス、オイルで構成されるド・カルボンタイプです。DT125ではこのコイルスプリングをテーパータイプとし、ライジングレー

POWER JET

DT125はリードバルブを大型化するとともに、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します。



キャブレター断面図



せつける時がきた。 D BALANCER

ダイナミックバランサーのしくみ



を低減するダイナミックバ

ロード走行も快適に。と考

125のエンジンにダイナミ

内蔵。回転の全域にわた

に低減しています。トラン

ク特性にあわせた6速ギ

ヤシフト機構はYZタイ

ムダイレクトにカムドラム

のギヤチェンジを迅速

しています。しかもこれだ

から、エンジンのコンパ

敬底して追求しました。す

パワーユニットです。またエ

張タイプの大容量マフラ

を大型化すると同時に内

分に使用。消音効果と

力を効率よく引き出します。

性能曲線
(セル1時のY.E.I.S.有無比較)

Y.E.I.S.有
Y.E.I.S.無

軸出力

軸トルク

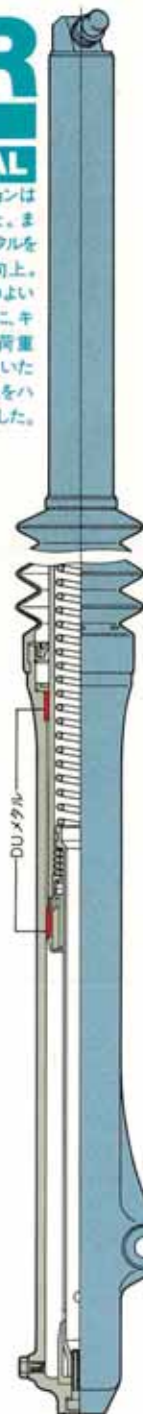
燃料消費率

パワーユニット

キャブレター断面図

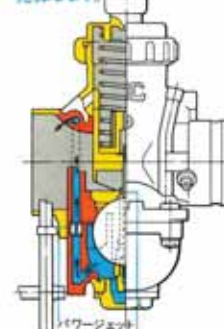
AIR AND DU METAL

フロントサスペンションは
セミエア式としました。また
摺動部にはDUメタルを
採用し、作動性を向上。
これにより、すべりのよい
軽荷重域ではソフトに、キ
ャップ通過などの高荷重
域ではふんばりのきいた
サスペンション性能をハ
イレベルで実現しました。



POWER JET

DT125はリードバルブを大型
化するとともに、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
発揮します。



5.33kg/ps

125ccトレール車最小のパワーウエイトレシオ。

自在に乗りこなす、軽量96kgのボディ設計。

エンジンのパワーアップに対応して、フレーム
は高張力鋼管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、前後ホイールはアルミウムとするなど、軽

量化をさらに一歩すすめました。水冷ユニ
ット、ダイナミックバランサー、大容量マフラ

ーなどの先進装備を満載し、しかも理想的
なボディサイズを実現しながら、96kg(乾燥

重量)と軽く、

125ccトレール

車の中では、クラス

最小5.33kg/psのパワ

ーウエイトレシオを達成。オフロードで

のすぐれた走破性を一段と高めるとともに、

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

SUSPENSION

走行に余裕を生む卓越したクッション性能。

125ccトレール車最長のホイールトラベル。

フロントサスペンションには、新たにコイル
スプリングにエアスプリングを併用したセミ

エア方式を採用。インナーチューブは大径
35φでアウターチューブ、インナーチューブの

双方にYZと同様DUメタルを使用し、摺動
性を高めました。またインナーチューブはラ

バー製のカラー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

その実力が知られてい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

をテーパータイプとし、ライジングレー

230 FRONT
200 REAR
m/m

その実力が知られてい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

をテーパータイプとし、ライジングレー

をテーパータイプとし、ライジングレー



重量)と軽く、

125ccトレール

車の中では、クラス

最小5.33kg/psのパワ

ーウエイトレシオを達成。オフロードで

のすぐれた走破性を一段と高めるとともに、

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

のすぐれた走破性を一段と高めるとともに、

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

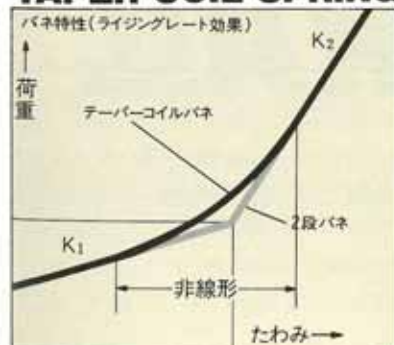
オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

TAPER COIL SPRING



ト(漸増)
効果を向上。

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。加えて、これ

らフロントとリヤサスペンション

の機能をさらに引き上げるため

に、前後にYZと同様のゴールド

アルミウムを新採用。バネ下で1.6

kg、乾燥重量で1kgと大幅な軽量

化を達成。バネ下荷重を軽減し、セ

ミエア式サスペンションを採用したこと

により、オフロード走破性も飛躍的に向

上しました。また、これら前後クッションの

採用にともない、ロングホイールトラベルの確保

に成功。オフロード車の性能の基準となるホイ

ールトラベルをフロントで230mm、リヤで200mmと

きわめて長いものにしています。これは125ccト

レール車ではクラス最長。しかも、これだけのホ

ールトラベルを達成しながら、シート高は845mm

とし、あわせて抜群の足つき性を実現してい

ます。パワフルなエンジンと軽量なボディに、いま卓

越したオフロード走破性を加え、さらに完成度を

高めました。

高めました。

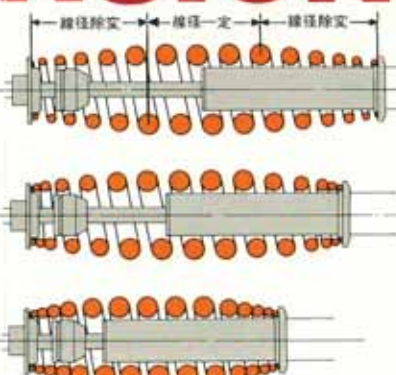
高めました。

高めました。

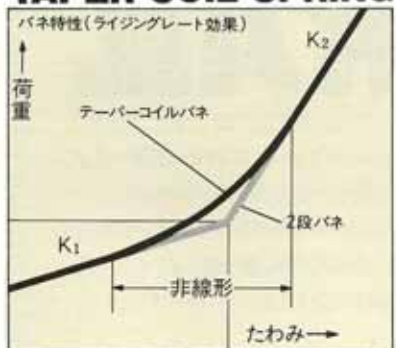
OS

重量)と軽く、
125ccトレール
車の中では、クラス
最小5.33kg/psのパワ
ーウエイトレシオを達成。オフロードで
のすぐれた走破性を一段と高めるとともに、
オンロードでの俊敏な走りにさらに磨きをか
けています。

NSION



TAPER COIL SPRING



ト(漸増)
効果を向上。
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。加えて、これ
らフロントとリアサスペンション
の機能をさらに引き上げるため
に、前後にYZと同様のゴールド
アルミリムを新採用。パネ下で1.6
kg、乾燥重量で1kgと大幅な軽量
化を達成。パネ下荷重を軽減し、セ
ミア式サスペンションを採用したこと
により、オフロード走破性も飛躍的に向
上しました。また、これら前後クッションの
採用にともない、ロングホイールトラベルの確保
に成功。オフロード車の性能の基準となるホイ
ールトラベルをフロントで230mm、リアで200mmと
きわめて長いものにしてしています。これは125ccト
レール車ではクラス最長。しかも、これだけのホイ
ールトラベルを達成しながら、シート高は845mm
とし、あわせて抜群の足つき性を実現していま
す。パワフルなエンジンと軽量なボディに、いま卓
越したオフロード走破性を加え、さらに完成度を
高めました。



EQUIPMENTS

ボディのすみずみまでがスーパーだ。細心の
配慮が、ライダーのアクションを大胆にする。
●フューエルタンクはクラス最大で容量は9ℓ。
休日の走行や長距離ツーリングに便利です。
●シートはライディングポジションが自由に
選べるYZタイプ。素材は温度変化にも影響
をうけないウーリーナイロンを使用しました。
●リヤバックと保険証入れをシート後部に装

12 V.35/35W HALOGEN HEAD LAMP



備。●ヘッドライトは明るいハロゲン12V/35W
/35Wのスクエアタイプ。夜間時、濃霧時さら
に雨天時などの走行安全性が飛躍的に向
上。●レクチファイヤーレギュレーターを採
用。バッテリーや電球の延命と整備性の向上
を達成。●キルスイッチは大型のものを装備
しました。●ハンドルはハンドルバーの剛
性を高めたオフセットタイプ。切れ角48°
で取りまわし抜群。●ハンドルロックはメイ
ンスイッチと一体化。●メーターパネル
は水温計、タコメーターを装備した
ほか、絵文字表示、透過光式照
明を採用。ライダーの視認
性を高めています。●スロ
ットルはYZと同様で、転
倒時のダメージが少
ないサイドプル

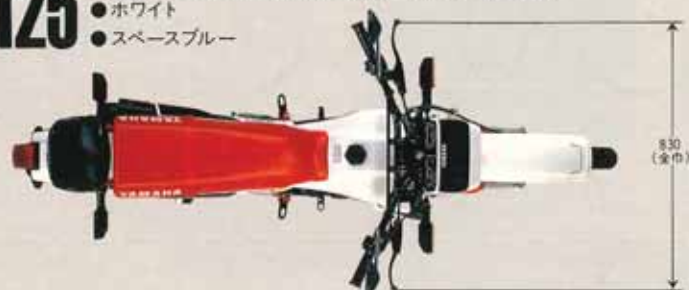


スロットルを採用。●レバーホルダーは整備
性のよい分割式です。●チェンジペダルとブ
レーキペダルは可倒式。●クラッチレバーと
ブレーキレバーは短かいパワーレバーを採
用。万一の転倒や林道走行時にブッシュが
引っかかるのを防いでいます。●フラッシャ
ーランプはステアをフレキシブルに。万一の
転倒時や小枝による破損を防止。●チェ
ンテンションナーとスネールカム式チェ
ンブラーも装 備するなど各所に
細心の 配慮。●カラーリ
ングを一新、ホワイトのボディ
には赤いフレームとゴムブ
ーツを、ブルーのボディには黒の
フレームとイエローのゴムブーツを配
色。走りをもさらに精悍に見せます。

◀SIDE PULL THROTTLE

DT125 ●標準現金価格 ¥248,000(北海道および沖縄を除く)

●ホワイト
●スペースブルー



830
(全巾)



1,345(軸間距離)
2,115(全長)

(単位:mm)

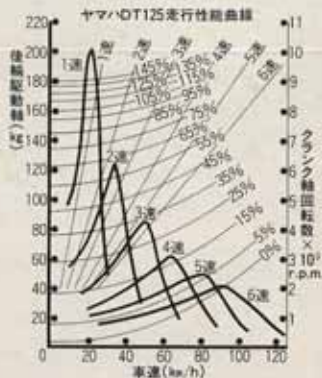
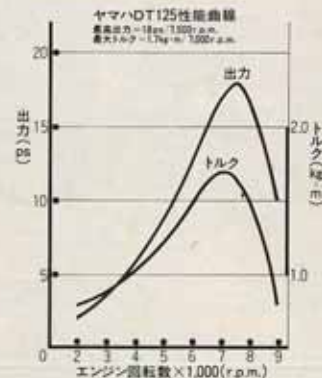


1,170
(全高)



270(最低地上高)

845
(シート高)



DT125仕様諸元		制動停止距離	8.5m(35km/h)	点火方式	C.D.I.	変速機形式	リターン式6段
機種コード	33G	エンジン種類	2サイクル・水冷	燃料タンク容量	9.0ℓ	変速比	3.500/2.214/1.555/
全長/全幅/全高	2,115mm/830mm/1,170mm	気筒数配列/総排気量	単気筒/123cc	オイル容量	1.0ℓ	フレーム形式	1.190/1.000/0.840
軸間距離	1,345mm	内径×行程	56mm×50mm	潤滑方式	分離給油	キャスト/トレンネル	鋼管セパダブルクレードル
シート高/最低地上高	845mm/270mm	圧縮比	7.2:1	バッテリー容量/型式	12V-3Ah/FB3L-8, GM3-3B	タイヤサイズ・前/後	28"30/116mm
乾燥重量	96kg	最高出力	18ps/7,500r.p.m.	1次減速機構/減速比	ギヤ/3.227(71/22)	制動装置・前	2.75-21-4PR/4.10-18-4PR
燃費・定地走行テスト値	58km/ℓ(50km/h)	最大トルク	1.7kg-m/7,000r.p.m.	2次減速機構/減速比	チェーン/3.333	制動装置・後	機械式ドラムブレーキ
最小回転半径	2,100mm	駆動方式	キック式	クラッチ形式	湿式多板		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。●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。

新レックの楽しみ方です。簡単な手続きでわずか10分以内で最短20回までの分割払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に選べる便利さです。

馬車公苑
MOTOR HOUSE

〒156 東京都世田谷区桜丘3-1-1

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県静岡市東区2500
TEL:05363(2)1111

YAMAHA

8304-80D/3-011239

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。
★安全のための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。

自賠責保険をお忘れなく。

よく見る、よく見られることに努めましょう。