



ヤマハ

# サービスガイド

## New DT 125 の紹介

[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)



昭和55年 3月



ヤマハ発動機株式会社

営業部 営業技術課

## はじめに

'80モデルのDT125が新発売されました。

'78モデルで現在の基本モデルが誕生。軽快なライディング。オフロードでの力強い走破性。安定した操縦性などトレール機能を徹底追求して完成されたモデルです。

市場ではトータルバランスに優れたオフロードモデルとして抜群な人気を博し'79モデル、'80モデルとマイナーチェンジを受け、さらに洗練されNew DT125として登場しました。

ここにその概要を判りやすくお伝えするために**変更点**と**特徴**に分けて、お知らせしますので、販売活動やサービス活動にお役立て下されれば幸いです。

車名・型式	ヤマハ・2N0
認定番号	II-1360
車体打刻開始番号	2N0-070101
通称名	ヤマハトレールDT125
機種コード	4F2
工場呼称	DT125DJ0
カラーリング	クリスタルシルバー コンペティションイエロー

昭和55年3月

ヤマハ発動機株式会社  
営業部 営業技術課

## 目次

変更点の案内	2頁
特徴の案内	12頁
納車点検・整備	15頁
取扱いの説明	17頁
点検・整備方式	18頁
仕様諸元	20頁
性能曲線図	21頁
外観四面図	22頁
外装配線図	23頁
ヤマハからのお知らせ	24頁

## 変更点の案内

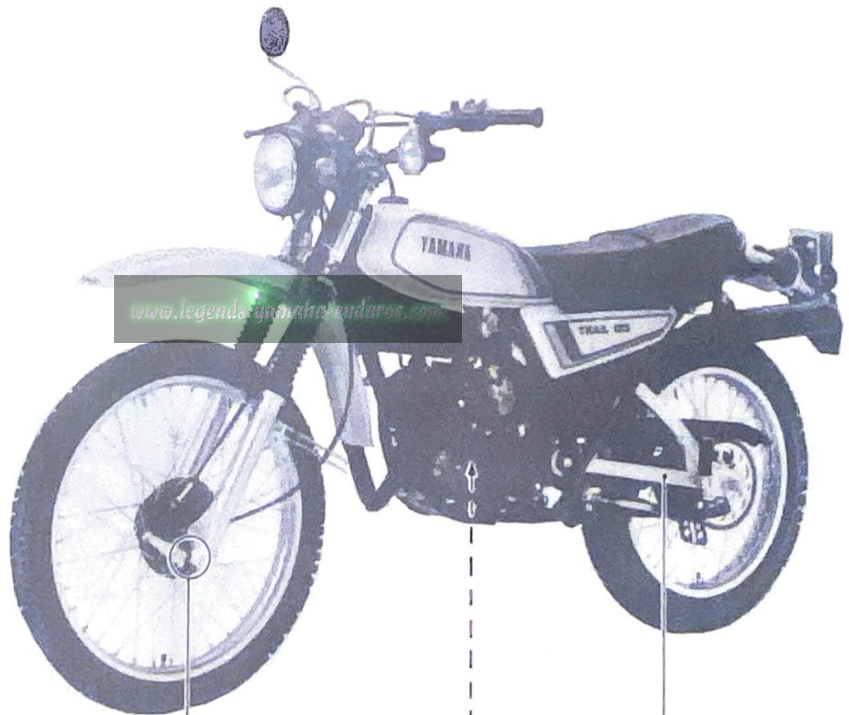
### ● 変更点の案内

## New DT125 はここが違って登場した!?

マイナーチェンジの意図・目的は

- ① 一段と充実したトレール機能で強力になった
- ② 整備・操作性上の2面からとらえた使いやすさの向上
- ③ 騒音源を見直おして騒音の低減化

の3ポイントに焦点を合わせ設計されました。



ブレーキライニングの摩耗状態を簡単にチェックできる(摩耗)インジケータを前・後ホイールに採用。

メンテナンスフリーを約束するCDI点火方式(無接点式)を採用。

YZイメージで剛性アップされた角型リヤアームを装備。



メンテナンスフリーを約束する自動調整式ワイヤシリンダ

ハンドルロックの操作が容易で便利な、ハンドルロック連動式のメインスイッチを採用。

スリムな形状に変更したヘッドランプボディ。

オフロードと伴にオンロードでのグリップ性も向上させたNew パターンのフロントタイヤ

パワーアップされたエンジンとギヤレシオの変更により、オフ・オンロードの走行性能が向上。

吸・排気音やメカニカルノイズが低減された静かなエンジン。

リヤタイヤもNew パターンのタイヤを採用。

## ●変更点の解説

### 一段と充実したトレール機能で強力になった

オフロードマシンとしての性能と個性を追求して変更を行いました。

エンジンはよりパワフルに、そして脚廻りを。オフロード走行にはタイヤの良し悪しが走行性能を大きく左右するが、新たにデザインされたNewトレールパターンのタイヤを装備。強力な脚廻りに固めました。

そしてリセアームはモトアロウサーYZを思わせる、シルバースタリフで塗色された角形リセアームで通ります。

また今回はトレール機能の向上だけではなく、エンジン性能の性格やタイヤの特性上から、オン・オフロード双方をより楽しめる味つけされた、デュアルパーマスマシンともいえるオフロードモデルです。

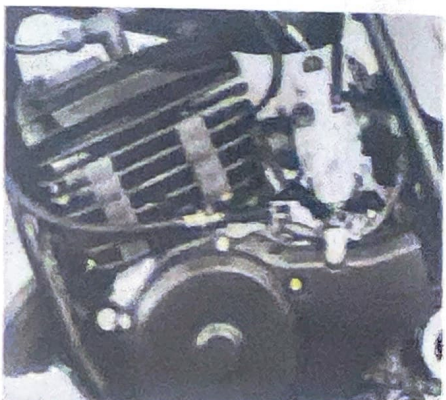
## 1 エンジン性能

### ●出力とトルクの向上

商品の狙い、使用目的に合わせるべくハイパフォーマンスなオフロードマシンとして、高回転域でのエンジン性能の“伸び”と“スロットルレスポンス”を向上。パワーピークを5000回転高速度側に移し、出力、トルクとも性能アップを遂げました。

シリンダのポートタイミング(掃気、排気)と圧縮比の変更を主体に、エアクリーナやキャブレタの吸気系、それにマフラーを変更してバランスよくマッチングさせ、ストリート走行にも合わせたオールラウンドな性能を発揮するエンジン特性としました。吸気系のエアクリーナは容積を大巾に増大(2.2リ)させ、またキャブレタはセッティング変更したアマル型のミクニ製VM24SSを装備。吸気効率およびスロットルレスポンスなどエンジン性能に好結果をもたらしています。

排気系では分離タイプのエキゾーストパイプとサイレンサの内部構造を変更。エンジン性能を左右する背圧、脈動、排気の流れを絶妙にマッチングさせています。



エンジン性能比較図



### ※燃費(定地走行テスト値)について

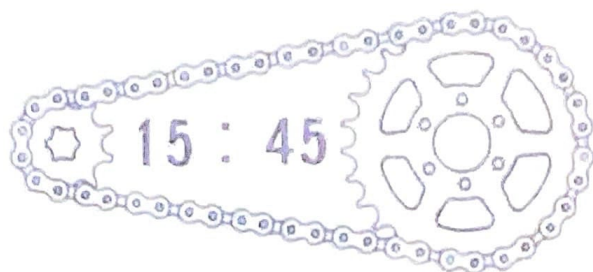
エンジン性能の出力が向上されているにもかかわらず、定地燃費は50km/l(50km/l)で従来と変わりません。

●変速比と減速比の変更

エンジン出力向上に合わせてミッション変速比と2次減速比を変更。オフロードマシンとしての走りをより高めました。

スムーズなチェンジのつながりと走行性を向上させるため、5速と6速のギヤ比を変更してミッションをフロストレシオ化。また2次減速比を小さくして総減速比とエンジン特性との適合を図りました。

		New DT125	'79DT125
変速比 (ミッション)	5速	1.000	0.956
	6速	0.840	0.800
2次減速比		1.000	3.133

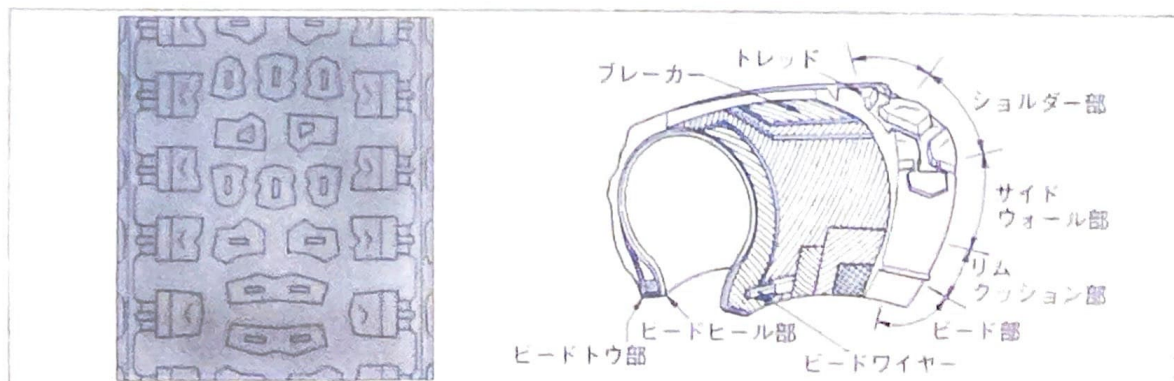


2 タイヤのパターン

●従来のブロックパターンのタイヤからオフロード走行時と伴にオンロードでも強力なグリップ性を発揮するNew パターンのタイヤを前・後タイヤに装着しました。

タイヤに与えられた機能は、グリップ性、耐摩耗性、耐久性などが基本的な条件で、トレッドのパターンやトレッドゴムおよびブレーカゴムのコンパウンドなどではその性能は決定する。

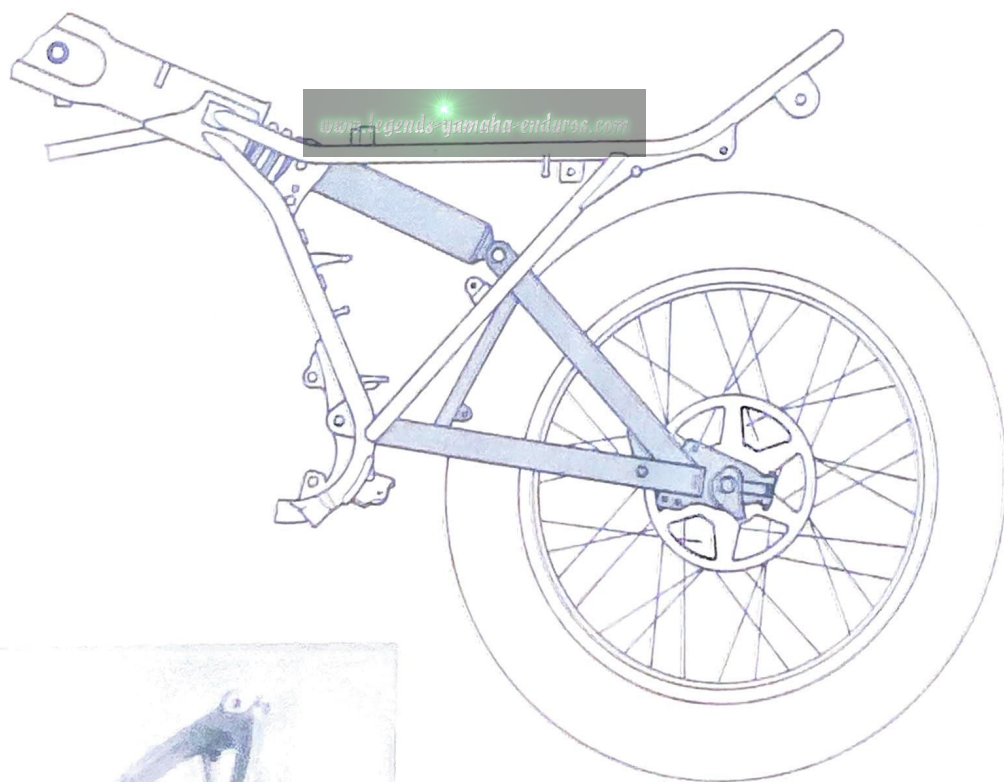
ヤマハが新たにオフロードモデル用として設計開発したNew パターンのタイヤの特徴は、各種タイヤをあらゆる走行状態で繰り返し性能テストを重ねた結果、デザインを決定したもので、オフロード走行でのグリップ性はもちろん、オンロード走行においても一段と確実な操縦安定性と快適な走行フィーリングが得られます。



### 3 角型リヤアーム

- モノクロスサスペンションの象徴ともいえるトノイアングル形(三角形)のリヤアーム。そのリヤアームをパイプ製からトレールモデルとしての機能性向上とイメージ向上のため、シルバーカラーの角型鋼管式リヤアームとしました。

角型リヤアームの採用により強度や剛性が大巾に向上。それによるわずかな重量増加(300g)以上にオフロードでの操縦性および操安性は、モノクロスサスペンションと相まって素晴らしい走破性を十分に調製することができます。



## 使いやすさの向上

直接または間接であるにしろ、使いやすくなるということは、それぞれの機能が向上すること。  
今回のマイナチェンジでは操作性の向上およびメンテナンスフリーなど、整備性が向上することによって機能向上を行なって一段と使いやすくなりました。

整備性の向上……**1** CDI点火方式 **2** ブレーキ摩耗インジケータ **3** 自動調整式ワイヤシリンダ

操作性の向上……**4** ハンドルロック連動式メインスイッチ

### 1 CDI点火方式

- 現在、主流を占めつつあるCDI点火方式を採用。

従来のフライホイールマグネット (AC) 点火と比較したとき、CDI点火方式の方がメンテナンスフリー(点検整備の不要)や性能の面で有利な条件を備えています。

#### ☆メンテナンスフリー

- 接点(ポイント)が無いので、ポイント面、カム、カムヒールの摩耗やアームスプリングの衰損およびリブリケータの油脂不足など、点検整備が不要になり保守が容易である。また点火時期の狂いによる調整も不要となりメンテナンスフリーである。

#### ☆性能

- 接点式では、エンジンの高速回転時にどうしても接点のチャタリング現象(ポイントのおどり現象)が発生する。CDI点火方式であるとその問題を解消でき、また点火時の2次電圧の立上りが早いので点火プラグ汚損時でも点火性能が良く、加速性や高速性能にも優れている。

#### ● 構成と機能

##### ① CDIマグネット

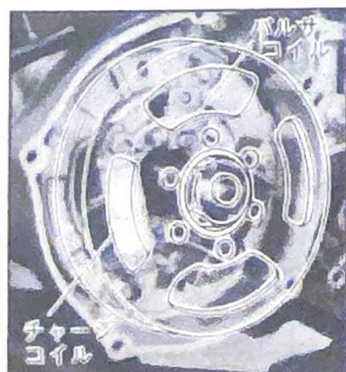
ロータとチャージコイルにより1次高電圧を発生させると共に、パルサコイルは点火信号を取り出す。

##### ② CDIユニット

CDIマグネットで発生した一次高電圧をコンデンサに一時蓄えて、点火信号によりタイミングよくイグニッションコイルへ高電圧を放電させる。

##### ③ イグニッションコイル

スパークプラグに火花を飛ばすのに必要な二次高電圧をつくり出す。



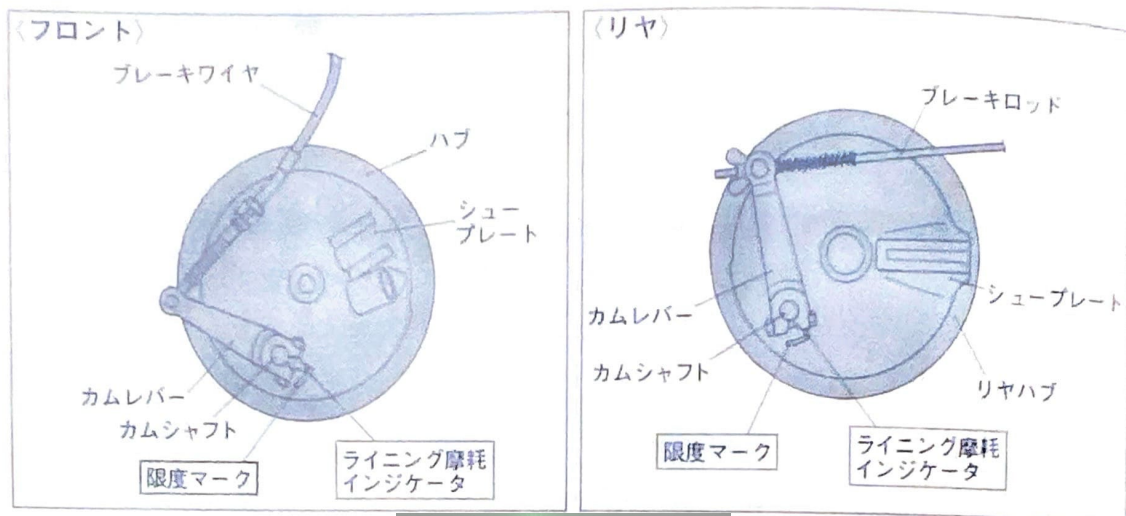


## ② ブレーキライニング摩耗インジケータ

- 前・後輪ブレーキにライニングの摩耗インジケータを採用。

仕業点検・定期点検整備に定められている6か月・12か月毎の点検時など、シュープレートを外さずに確認することができ、メンテナンス性が向上しました。

このインジケータはライニングの厚さが使用限度の(2mm)になった時に使用限界を指示して、ライニングの交換時期を示す警告表示装置です。



[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)

## ③ 自動調整式ワイヤシリンダ

- スロットルワイヤ(2)とポンプワイヤのセッティングから解放される自動調整式ワイヤシリンダを採用。メンテナンスフリー化をはかると同時に、ポンプワイヤの調整不良によるオイル消費に関するトラブルも解消しました。

オイルが過大消費されると、単にオイル燃費の不良だけでなく燃焼状態の低下による燃焼室や排気系へのカーボンつまり。軽微ではあるが燃焼効率の低下に伴うエンジン出力の低下も見逃がすことはできないなど、スパークプラグの汚損やエンジン性能への悪影響も大きいのです。

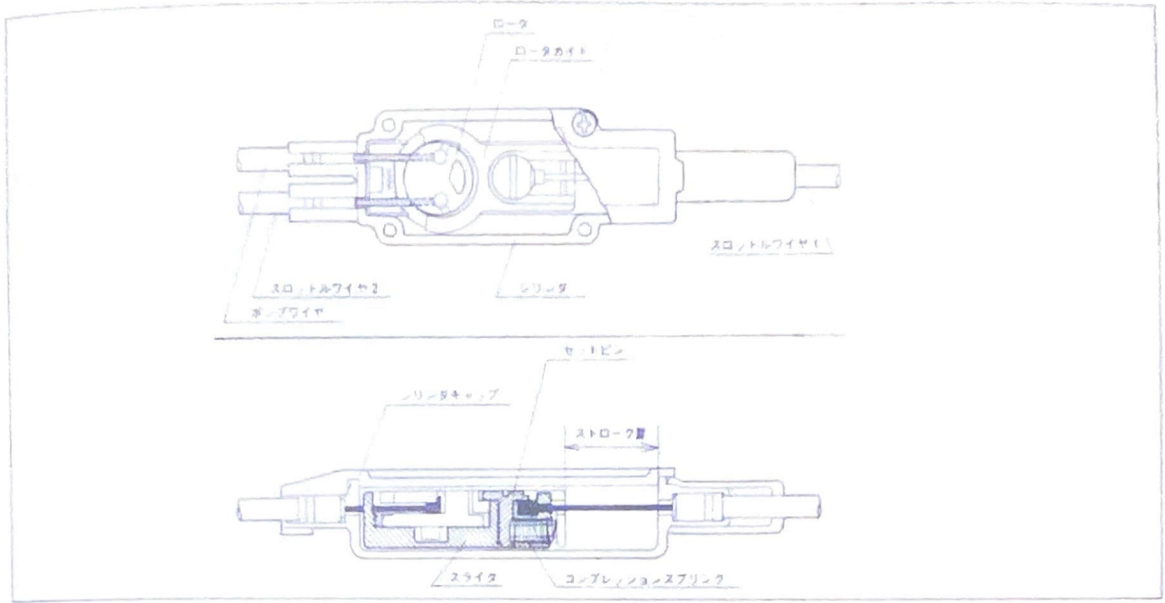


### ☆メンテナンスフリー

- スロットルワイヤ(2)やポンプワイヤの伸びによる遊びが発生した場合、規定範囲内に自動調整する。
- ワイヤを組付けるだけでキャブレタとオイルポンプのワイヤセッティング作業は不要。

### ☆オイル消費

キャブレタのスロットルバルブとオイルポンプの聞き始めが常に一定であり、オイルの過大消費の解消。



#### ④ ハンドルロック連動式メインスイッチ

●主に中・重量級のスポーツモデルに装備されたハンドルロック連動式メインスイッチをトレールモデルに初めて採用しました。今回採用したハンドルロック連動式メインスイッチは“ON”と“LOCK”の2ポジションタイプ。

乗車姿勢のままメインスイッチキーを“LOCK”の位置に操作するだけでハンドルロックが可能であり、従来のようなわずらわしさから解放され、特に夜間などにおいては大変便利な機構です。

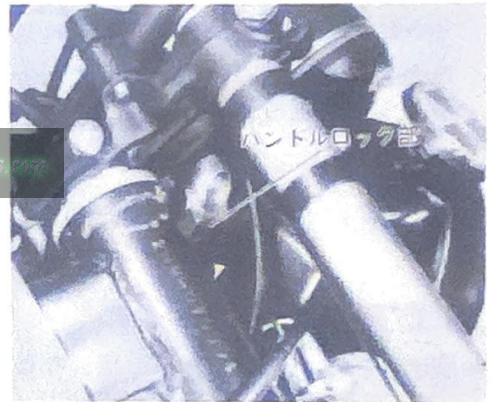
また事故防止のため、走行時誤って“LOCK”の位置に入ることのない操作方式と機構で安全対策も万全です。

##### ●ハンドルロックの方法

- ①ハンドルを左右どちらかへいっぱい切る。
- ②“OFF”の位置でキーを一端軽く押し込み元の位置へ戻す。
- ③キーを“LOCK”の位置に廻す。
- ④キーを抜きとる。

##### ●キーの作動

	ON	OFF	LOCK
キーの脱着	不可能	可能	可能
ハンドルロック	フリー	フリー	ロック



## 騒音を徹底して低減したエンジン

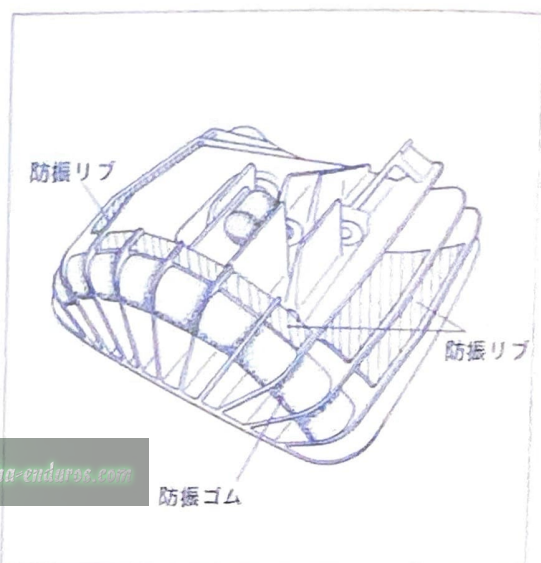
オートバイ本体から一次元的に発生する騒音源を大別すると、主に“吸気系音”“排気系音”“機械系音”“車体振動音”“駆動系音”と分けることができる。中でもDT125の場合、吸気系の騒音が大半を占めていましたが、吸気系音の低減だけでなく他の騒音系まで、騒音源となる全てを見直して、エンジン性能を有効に生かしながら騒音の低減化を図りました。

### 1 シリンダ

冷却フィンから発生する耳ざわりな機械的振動音（フィン鳴り音）を低減しました。従来は防振ゴムでフィン鳴り防止を行っていましたが、図のように冷却問題も十分に配慮して、冷却フィン間を防振リブで連結すると共に、共振幅の大きい個所へ防振ゴムを装備しました。

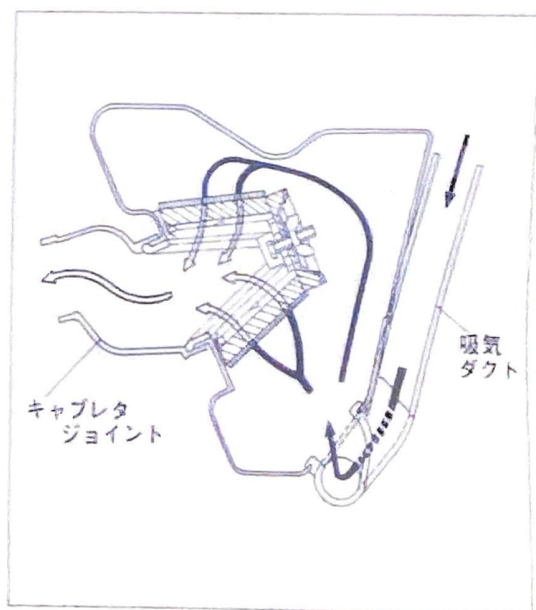
また防振リブの追加によって、冷却フィンの表面積増大で冷却性に対しても、良好な結果をもたらせています。

[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)



### 2 エアクリーナ

- 騒音源の中でも最も比率の高い吸気系音を、エアクリーナ容積の増大と吸気ダクトの延長によって騒音を低減させました。ケースやツールボックスとの一体成型でコンパクトに処理された樹脂製のエアクリーナケースは2.2ℓの容積を確保。また吸気ダクトも旧モデルと比較して5倍にも延長しました。



	New DT125	DT125
エアクリーナの容積(ℓ)	2.2	1.2
吸気ダクトのサイズ(mm)	290	58
騒音レベル(bB)	73.5	77

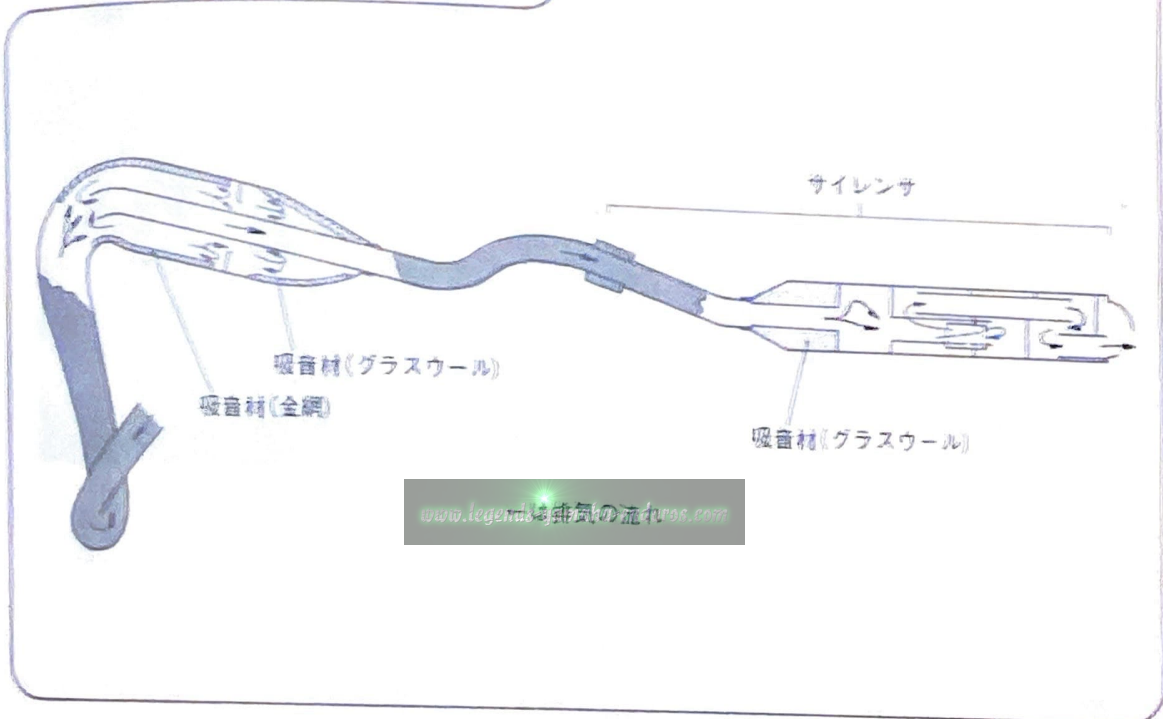
### ③ エキゾストパイプ Ass'y

● 消音効果が高くエンジン性能をあまり落とさなく発揮する分離タイプのエキゾストパイプ Ass'y。

エキゾストパイプと別体式サイレンサは、2種類の吸音材を使用することと構造を最も消音効果に優れたセッティングにすることにより、排気騒音の低減を図りました。

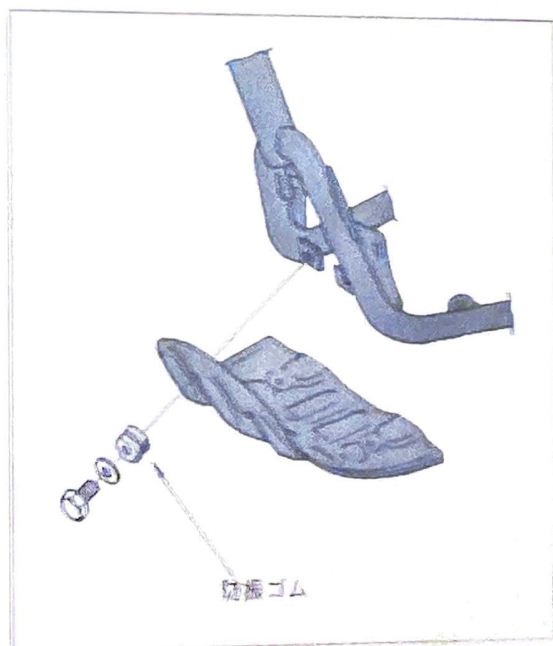
#### ● 内部構造の説明

- ①-----膨張部の内壁に8層の金網とグラスウールの吸音材を採用。
- ②-----膨張部内まで延長したパイプで共鳴式の低減効果を持たせている。
- ③-----サイレンサ内部を膨張反転式構造としてグラスウールを採用。



### ④ エンジンプロテクタ

エンジンそしてフレームへと伝わる車体振動音は、エンジンプロテクタ等で共鳴して騒音を増大。そこでプロテクタ取付部に、防振ゴムをセットして、この問題を解消しました。小さな騒音源も見逃しません。



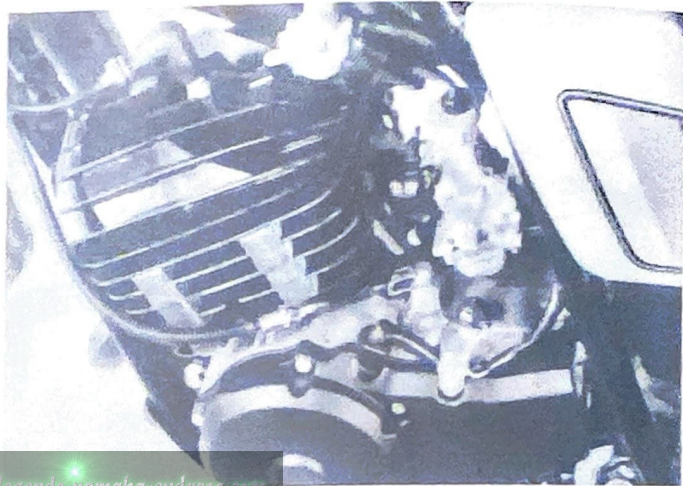
## 大きな特徴

DT125の基本的でしかも大きな特徴は、エンジン、フレーム、サスペンションにみられるように、ヤマハ独自の技術と機構によりオフロードモデルとしてバランスのとれた極めて優れた総合性能を発揮します。

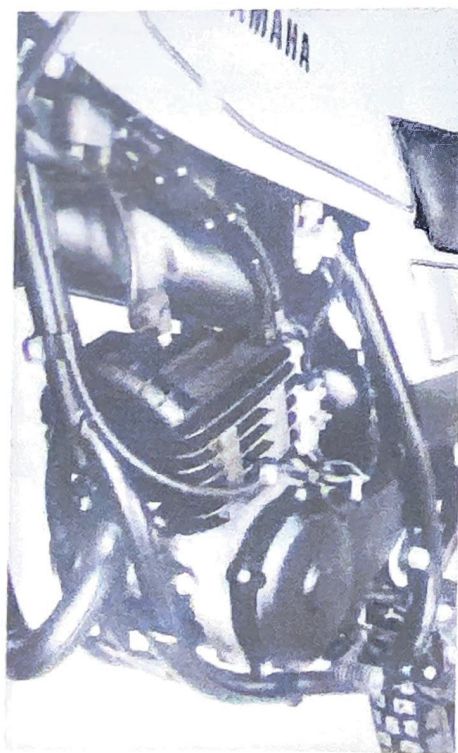
ここに主なポイントをお知らせします。

### ① パワーユニット

ラジアルフィン（放射状フィン）のシリンダヘッドと大型のシリンダで、迫力を感じさせるブラックエンジン。V型4枚リードを組み込んだトルクインダクションシステムにより、低速から高速までシャープな吹上りをみせトレール走行に威力を発揮します。



[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)



### ② フレーム

十分な強度と剛性に加えてしなやかさを保持するセミダブルクレードルフレーム。モノ・サスを支持するメインパイプは一般のフレームと異なり、衝撃を吸収した応力をフレーム中心部で受けとめ、各部へ分散する。そのためモノ・サスを備えたフレームは応力の吸収分散に優れたフレームといえます。もちろん強度や剛性は向上します。

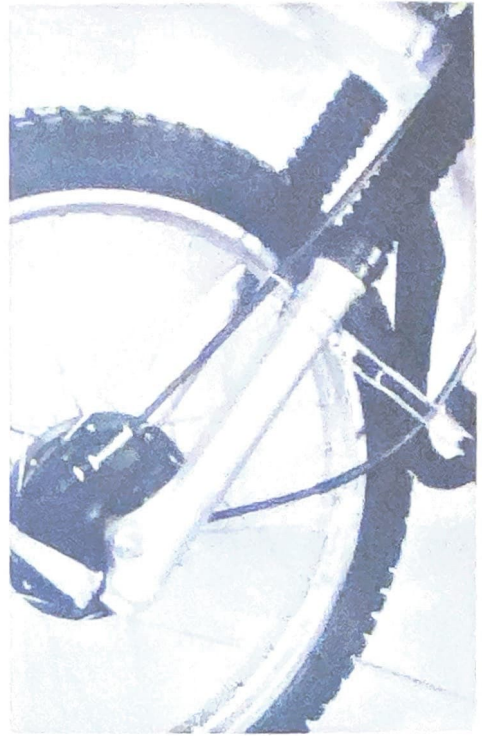
### ③ フロント・サスペンション

ホイールシャフトに対しオフセットされたリーディングアクスルフォーク。

一般のタイプと比較して、オイル量を多くとることができるので、オイルの劣化に対して性能面で有利である。そのほかこのタイプの利点としてストロークの延長もあげられるなどの特徴を備えている。

180mmのクッションストロークとリーディングアクスル式などで、優れたダンパー効果によりオフロードを踏破する追従性や操縦性は、オフロードモデルのサスペンション機能を十分満足させてくれます。

クッションストローク (mm)	180
-----------------	-----



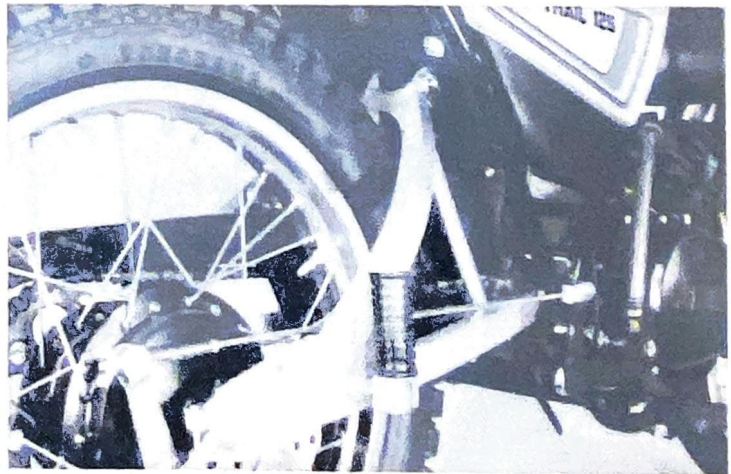
[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)

### ④ リヤ・サスペンション

特異の形状をしたリヤアームと1本のド・カルボンのタイプのアブソーバから成るサスペンションユニットで、衝撃を吸収して応力を車体の前後方向に置きかえるレイアウト。

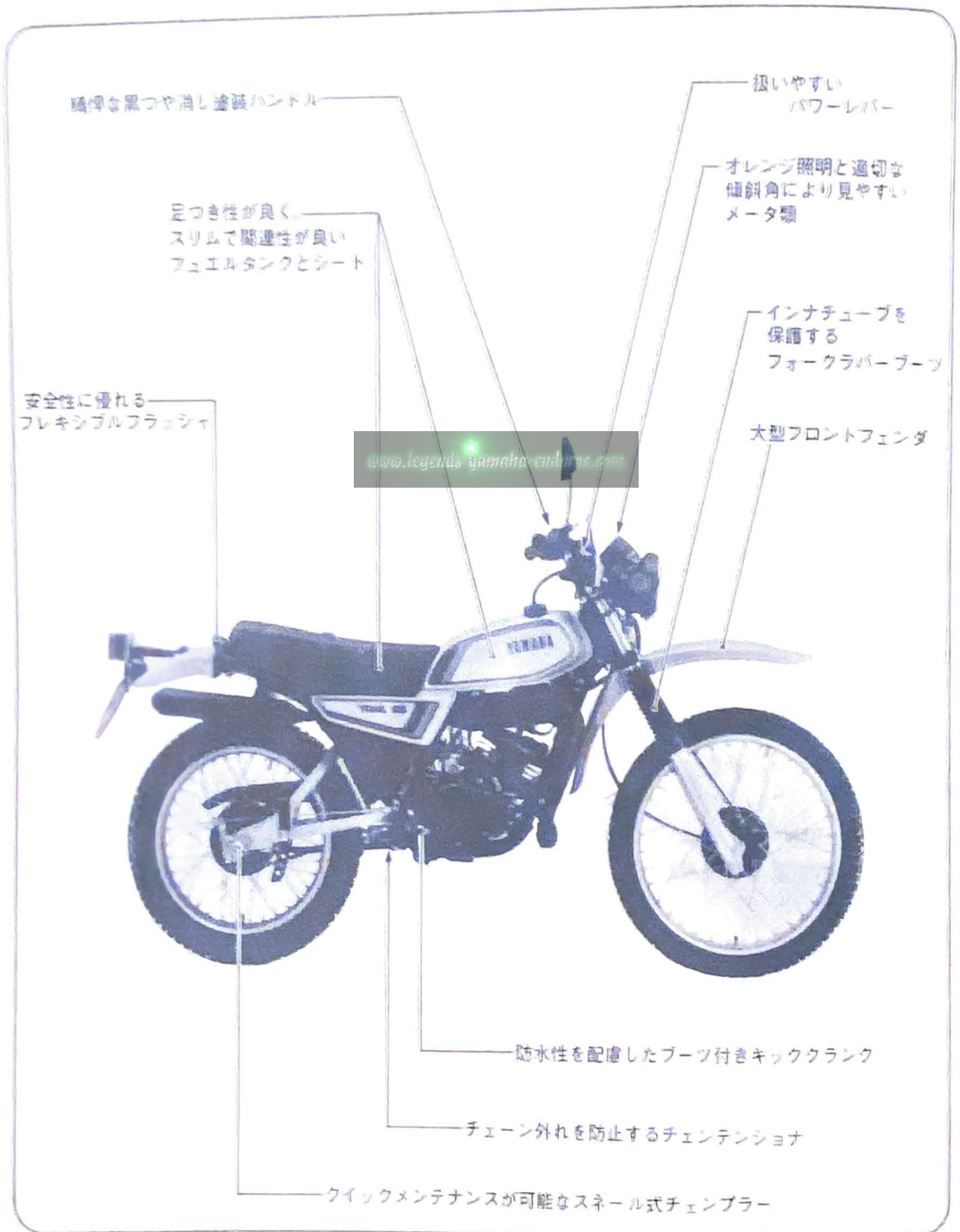
150mmのホイールトラベルで、十分な衝撃吸収性能をいかに発揮。またソフトな乗車感や横ハネが少ないなど、操縦性や操安性が向上したモノクロス・サスペンションはオフロードモデルに最適なサス・ユニットであることを証明してくれます。

ホイールトラベル (mm)	150
---------------	-----



## 小さな特徴

このロードバイクとしての機能とイメージを追求した結果が具体的に現れています。その細かな部分への配慮をまとめてみると



# 納車点検整備

## 納車整備

お客様へお渡しする前に

お客様にお車をお渡しする前にお店でやっていただく点検整備です。必ず実施して下さい。

### 1. 付属品の有無の確認

● 次のパーツが同送されていることを確認します。

	パーツ名	個数	部品番号	備 考
1	サービスツール	1	2A6-28100-00	サイドカバー(右)を外すと、ツールボックスに入っています。
2	バックミラー	1	1Y1-26290-00	
3	バッテリー	1	1E6-82110-11	サイドカバー(右)を外すとバッテリーボックスに入っています。
4	取扱説明書	1	3G7-28199-00	お客様に取扱い説明を行います。
5	整備手帳	1	90894-00012	保証書、必要事項の記入、捺印

※メインスイッチキーはサイドカバー(右)内にあります。

● サイドカバー(左、右)の取外し要領

サイドカバーを取外す場合、右図のように順番(番号)と方向(矢印)に従い注意して取外します。

①……手前の方へ引張る

②……下方へ引き下げる



※取外し方を誤るとサイドカバーを破損する場合がありますので十分に注意して下さい。

### 2. 新車組立確認

① 付属同送パーツ1～3の組付が完全か確認します。

○ バックミラーの取付写影状態の確認。

○ バッテリーの取付状態の確認。

● バッテリーの取付は正しいか確認します。

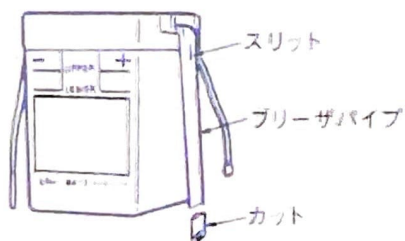
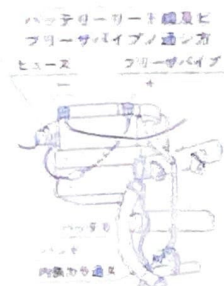
● プリーザパイプの取付け方は指示図通りの取付けか確認します。

※ プリーザパイプは

○ スリットの入っている方をバッテリー側に取付けること。

○ スリットはプリーザパイプが折れ曲り又はつまった時の緊急用ガス抜きです。

(バッテリーの破裂防止)



### 3. エンジンの確認

① フュエルタンク、キャブレタ内の防錆油と古い残留ガソリンを排出します。

フュエルタンク内に少量のガソリンを注入しガソリンコックレバーを「RES」にし、キャブレタのドレンボルトを外し防錆油と古いガソリンを排出します。

※防錆油、古いガソリンの排出を行うと初期のエンジン始動が容易となります。



② エンジン始動に必要なガソリンを入れます。(ガソリントank容量6.8ℓ)

使用ガソリン：無鉛ガソリン

③ オートループオイルを入れます。(オイルタンク容量0.9ℓ)

推奨オイル：ヤマハオートループスーパーオイル

排気煙が非常に少なく、潤滑性能も優れたヤマハオートループスーパーオイルをご使用下さい。

④ かかり具合の確認をします。始動後、エンジンの調子、異音、その他異常がないかも確認します。

※ガソリンコックレバー位置を「RES」のままお客様にお渡ししない様にご注意下さい。

#### 4. 灯火、信号装置の確認

- ① ヘッドライト、テールライトは点灯するか。
- ② フラッシュランプは左右の前後とも点滅するか。
- ③ ストップランプはブレーキレバー・ペダルの作動で点灯するか。
- ④ パイロットランプは点灯するか。
- ⑤ ホーンは鳴るか。

※不灯、不鳴のときは配線に異常はないか、ヒューズ及び球切れはないか。バッテリーの液量・比重があるか、チェックして下さい。

#### 5. 各部のチェック・走行確認

① タイヤ空気圧のチェック (タイヤの側面に記載された数値を必ず確認して下さい。)

	前 輪	後 輪
1 名 乗 車	1.25 kg / cm <sup>2</sup>	1.50 kg / cm <sup>2</sup>
2 名 乗 車	1.50 kg / cm <sup>2</sup>	1.75 kg / cm <sup>2</sup>

② ブレーキの点検

○ブレーキの遊びの確認

前輪ブレーキレバー 10～15mm

ブレーキペダル 15～20mm

○きき具合の確認

③ クラッチの点検

○クラッチレバーの遊びの確認

10～15mm

○クラッチの切れ具合の確認

④ ドライブチェーンの遊びの点検

○前後輪が接地して、サイドスタンドを立てた状態で行なう。

○チェーンテンショナーを押し下げ、フリーにした状態で廻の部位で行なう。

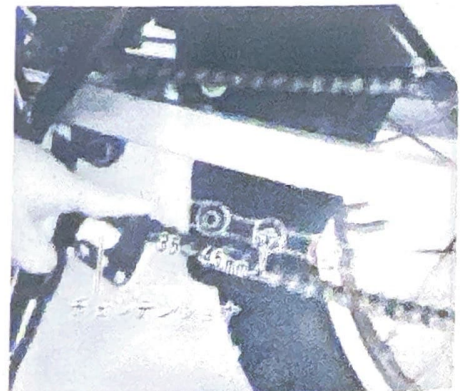
35～45mm

⑤ 外観チェック

○外傷、錆、変形がないか確認します。

⑥ 走行チェック

○最後に走ってみて総合的に上記項目に異常がないか再確認します。



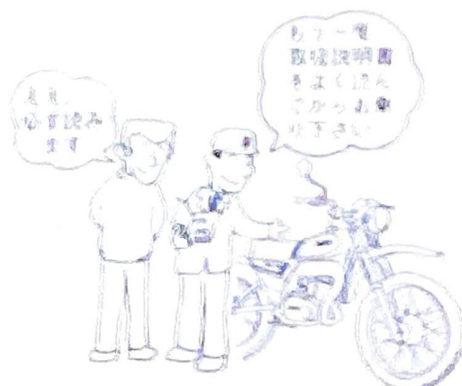
## 取扱い説明

## お客様へお渡しする時に

お客様に車をお渡しするときお店で次の事柄について必ず説明をして下さい。

### 1. 車の取扱いの説明

○取扱説明書の内容に基づいて正しい取扱方法を説明します。



### 2. 点検整備について説明

○整備手帳に基づいて仕業点検、初回(1か月目)点検、定期点検について説明します。

※仕業点検、初回(1か月目)点検、定期点検の重要性をお客様に十分説明され、安全性の確保と事故防止がはかれますように指導下さい。

(点検を怠ると重大な事故・トラブルの原因となります。)



### 3. 保証について説明

○整備手帳の保証書を開示して [www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com) 保証期間について説明します。

※新車の登録(納車)日より1年間です。

※改造車は保証の対象外となり保証を受けられません。

※保証期間内であっても定期点検整備を怠ると保証を受けられない場合があります。



### 4. 車両受領書への必要事項の記入

○1～3項目の説明をお客様にした後、車両受領書に記入、捺印をしてもらいます。

車両受領書はお客様が取扱い方法等の説明を受けて車両を受領したという大切なものです。

※お店では必ず販売店名と捺印を行い保証書の発効を証して下さい。



### 5. 整備手帳持参のお願い

○初回(1か月目)点検、定期点検、保証修理で来店のときは、必ず持参するように説明して下さい。

# 点検・整備方式

## 定期点検の実施を!!

定期点検はお客さまの安全をお守りするために、ぜひ必要なことです。

必ず点検時期になりましたら、点検を受けられますようにご指導下さい。もしもの場合、定期点検を受けていればということが無いように、販売店さまが心がけて下されば、お客さまとの仲も永く続くことと存じます。

注意：1. 「○」印は点検時期を示します。

2. 「☆」印は、保安部品の定期交換を示します。

但し、その交換時期は、一般走行する不特定多数の車を対象に定めてあります。

罷って著しく走行条件の異なる車はこれに準拠して交換してください。

点 検 ・ 整 備 項 目		点検・整備項目				判 定 基 準
		仕 車	1 か 月 目	6 か 月 毎	12 か 月 毎	
か じ と り 装 置	ハ ン ド ル	ゆるみ、がた	○	○	○	○
		操作具合	○		○	○
	フ ロ ン ト フ ェ ェ ー ク	損傷、曲り			○	○
		取付状態			○	○
		輪受部のがた		○	○	
制 動 装 置	ブ レ ー キ	前後ブレーキの遊び、きき具合	○	○	○	○
	ロ ッ ド 及 び ケ ー ブ ル 類	ブレーキロッド、ワイヤ類のゆるみ、がた、損傷		○	○	○
		ブレーキワイヤの交換				
	ブ レ ー キ ト ラ ム 及 び ブ レ ー キ シ ュ ー	ドラムのライニングのすき間			○	○
シューの摺動部分およびライニングの摩耗					○	
		ドラムの摩耗および損傷			○	
走 行 装 置	ホ イ ー ル	前後車軸ナット		○	○	○
		タイヤの空気圧、亀裂、損傷	○		○	○
		タイヤの溝の深さおよび異常な摩耗	○		○	○
		タイヤの金属片、石その他の異物	○		○	○
		リムおよびハブの変形、損傷、スポークのゆるみ		○	○	○
		フロントホイールベアリングのがた			○	○
		リヤホイールベアリングのがた			○	○
履 衝 装 置	フ ロ ン ト ・ リ ヤ ク ャ ッ シ ョ ン	クッションスプリングの損傷	○		○	○
		クッション取付部のゆるみ、がた、損傷			○	○
		リヤアーム取付部のがた、ゆるみ				○
		油洩れ、損傷、作動具合				○
動 力 伝 達 装 置	ク ラ ッ チ 及 び ト ラ ン ス ミ ッ シ ョ ン	クラッチの作用、遊び		○	○	○
		トランスミッションの油洩れ		○	○	○
		トランスミッション操作機構のがた				○
			ギヤオイルの交換			
チェ ン 及 び ス プ ロ ケ ッ ト	ト ラ イ ブ チ ェ ン 及 び ス プ ロ ケ ッ ト	トライブチェーンのゆるみ、のび、給油		○	○	○
		スプロケットの摩耗、取付状態				○

前輪ブレーキレバー 10~15mm  
後輪ブレーキペダル 15~20mm

☆2年ごと(定期交換部品)

ライニングの摩耗(インジケータ有り)  
標準厚さ4.0mm 使用限度2.0mm

ドラムの摩耗  
標準径130mm 使用限度131mm

●総付トルク (kg・m)

前車軸ホルダ	1.8~2.5
ナット	5.0~7.0
後車軸ナット	7.0~10.0

●準空気圧 (kg・m)

	前 輪	後 輪
1名乗車	1.25	1.50
2名乗車	1.50	1.75

タイヤの摩耗(インジケータ有り)  
摩耗限度 0.8mm  
横振れ 2.0mm以下  
縦振れ 2.0mm以下

クラッチレバー 10~15mm

初回1か月目点検、2回目6,000km走行時、以後6,000km毎(又は2年毎)

サイトスタンド使用時最大振幅35~45mm

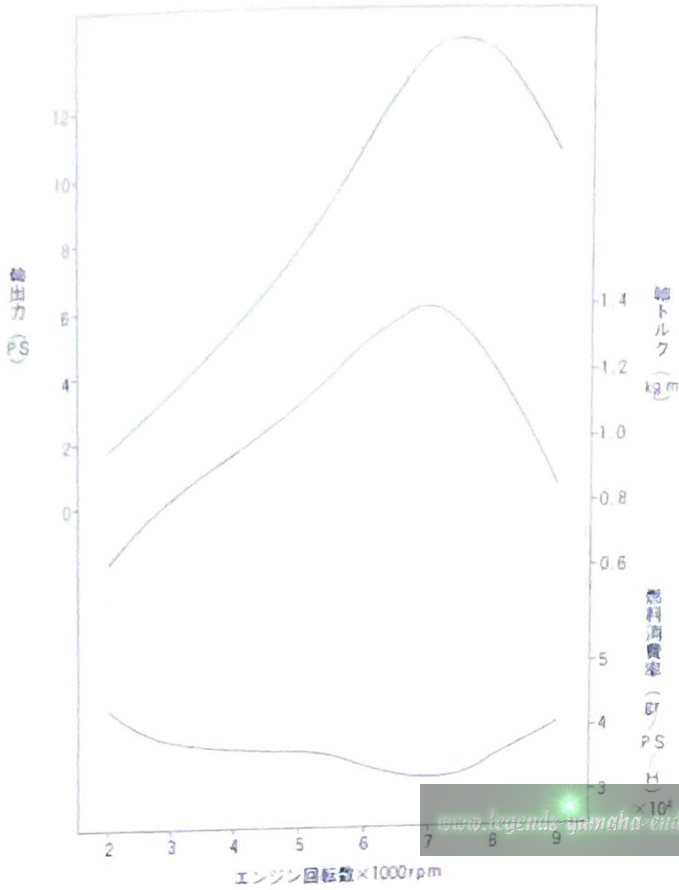
点 検 ・ 整 備 項 目		点検・整備時期				判 定 基 準	
		仕 業	1 か 月 毎	6 か 月 毎	12 か 月 毎		
電 気 装 置	点 火 装 置	スパークプラグの状態	○	○	○	プラグギャップ 0.7~0.8mm B.T.D. C1.45mm(17.6°)/3000rpm	
		点火時期		○	○		
	充 電 装 置	充電作用			○	液面レベルH-L間にあること 1.250~1.270 20℃時	
		バ ン デ リ	液量		○		○
	液の比重						○
電 気 配 線	接続部のゆるみ、損傷			○	○		
原 動 機	本 体	エンジンのかかり具合および異音			○		アイドリング回転数 1350rpm 作業点検時は排気の色のみ 汚れ：清掃、 破れ：交換 標準圧縮圧力9.0kg/cm <sup>2</sup> -1000rpm
		低速および加速の状態			○	○	
		排気の状態	○		○	○	
		エア・クリーナーエレメントの状態			○	○	
		圧縮圧力				○	
	潤 滑 装 置	油洩れ		○	○	○	推奨オイル ヤマハオートルーフスーパーオイル
		オートルーフオイルの量	○		○	○	
		オートルーフポンプの状態				○	
	燃 料 装 置	燃料洩れ		○	○	○	無鉛ガソリンを使用 ☆4年ごと〔定期交換部品〕
		キャブレタ各部の汚れ			○	○	
キャブレタスロットルバルブ・チョークバルブの状態					○		
キャブレタフロートレベルの状態					○		
キャブレタ調整			○	○	○		
フューエルコックの清掃					○		
燃料（ガソリン）の量		○					
フューエルホースの交換							
そ の 他	作 用	汚れ 損傷	○				
		作用	○		○	○	
	ホーン、フランシャ	作用	○		○	○	
	バックミラー	写影の状態	○		○	○	
	反射器ナンバープレート	汚れ、損傷	○				
	計 器	作用	○		○	○	
	エキゾーストパイプ 及 び マ フ ラ	取付部のゆるみ 損傷			○	○	
		マフラの機能、つまり				○	
	施 錠 装 置	作用			○	○	
	フ レ ー ム ・ ホ テ ィ	亀裂、損傷及び主要各部の締付け				○	
フレーム各部の給油脂					○		
前日の運行に於いて異常が認められた箇所		○					

# 仕様諸元

名称及型式	販売名称	ヤマハDT125		原動機	1次減速機構	ギヤ	
	型式	2N0		動力伝達装置	同上減速比	71/22	3.227
	車体打刻型式	2N0			2次減速機構	チェーン	
	原動機打刻型式	2N0			同上減速比	45/15	3.000
寸法及重量	全長	2105mm			クラッチ形式	湿式多板	
	全巾	865mm		変速機	形式	常時噛合式前進6段	
	全高	1120mm			操作方法	左足動リターン式	
	シート高	830mm		変速比 1速	35/10	3.500	
	軸間距離	1340mm		◇ 2速	31/14	2.214	
	最低地上高	270mm		◇ 3速	28/18	1.555	
	乾燥重量	99kg		◇ 4速	25/21	1.190	
性能	舗装平坦路燃費	50km/ℓ (50)km/h		走行装置	フレーム形式	鋼管セミダブルクレードル	
	登坂能力	30°			キャスト	29°30'	
	最小回転半径	2100mm			トレール	123mm	
原動機	制動停止距離	8.5m / (35)km/h		懸架装置	タイヤサイズ (タイヤパターン)	前	2.75-21-4PR
	原動機種類	2サイクルピストン、リードバルブ				後	3.50-18-4PR
	気筒数配列	単気筒		制動装置	懸架方式	前	ドラムブレーキ (リーディングトレーリング)
	総排気量	123cc				後	ドラムブレーキ (リーディングトレーリング)
	内径×行程	56.0mm×50.0mm		緩衝装置	緩衝方式	前	スプリング内蔵式 オイルダンパコイルスプリング
	圧縮比	6.9				後	モノクロスサスペンション (ド・カルボンタイプ)
	最高出力	14PS / 7500r.p.m		灯火及照明	ヘッドランプ	6V、35W / 35W	
	最大トルク	1.4kg・m / 7000r.p.m			テールランプ	6V、5.3W	
	始動方式	キック			ストップランプ	6V、25W	
	点火方式	C.D.I			フラッシャランプ	6V、17W	
燃料タンク容量	6.8ℓ		メータ照明		6V、3W		
オイル量	0.9ℓ		ニュートラル		6V、3W		
潤滑方式	分離給油(ヤマハオートループ)		フラッシャ		6V、3W		
バッテリー容量	6V6AH		オイル残量警告		6V、3W		
◇ 型式	6N6-3B		ハイビーム		6V、3W		
発電機種類	マグネット						
◇ 型式	F003T25172						
◇ メーカー	三菱電機						
点火プラグ型式	NGK B-8ES						
キャブレタ型式	VM24SS						
エアクリーナー型式	湿式ウレタンフォーム						

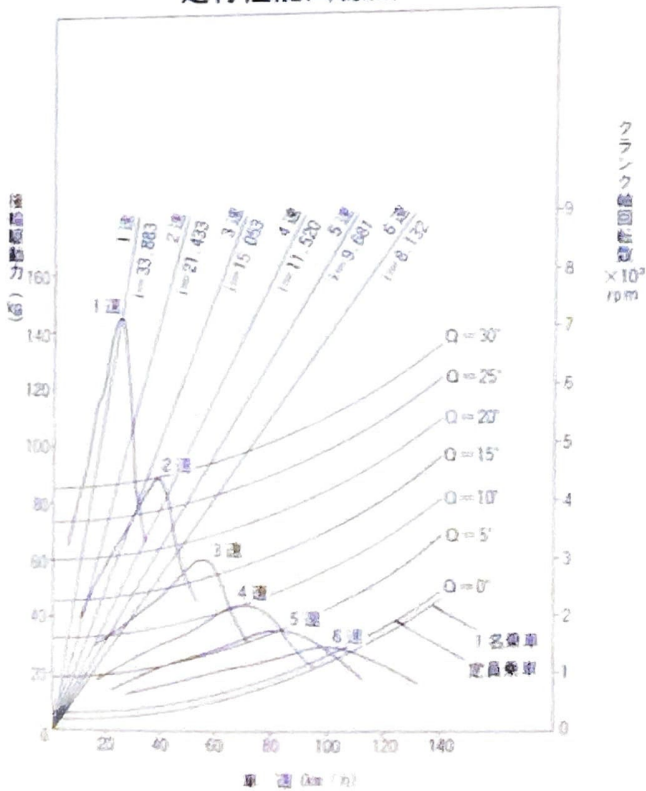
# 性能曲線図

## エンジン性能曲線図



最高出力 : 14PS / 7500rpm  
 最大トルク : 1.4kgm / 7000rpm

## 走行性能曲線図



一次減速比 71 / 22 (3.227)  
 二次減速比 45 / 15 (3.000)

変速機変速比

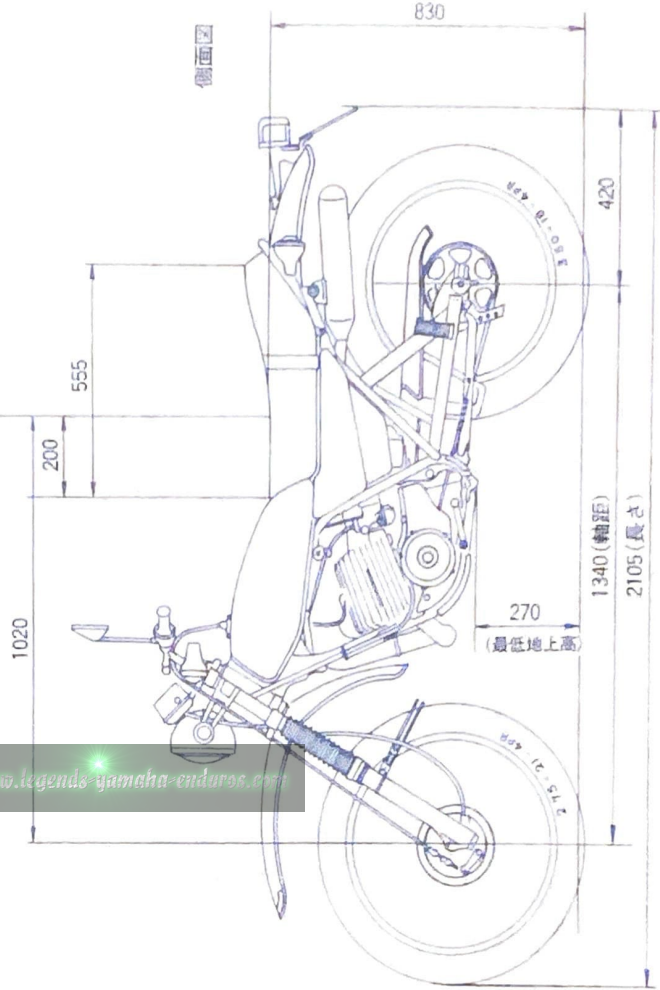
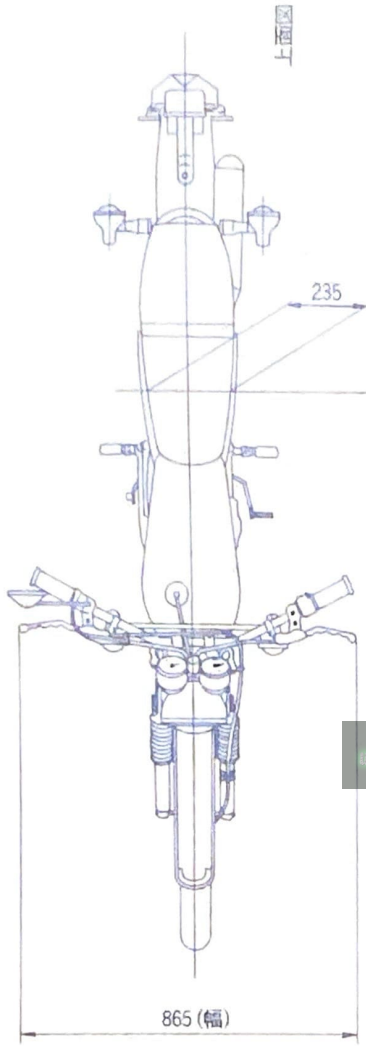
- 1速 35 / 10 (3.500)
- 2速 31 / 14 (2.214)
- 3速 28 / 18 (1.555)
- 4速 25 / 21 (1.190)
- 5速 23 / 23 (1.000)
- 6速 21 / 25 (0.840)

タイヤサイズ

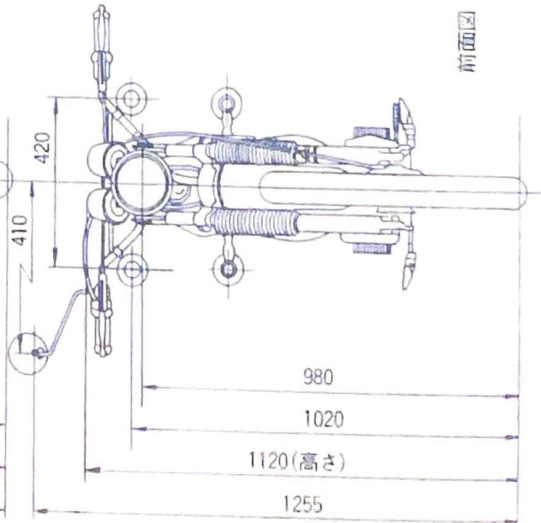
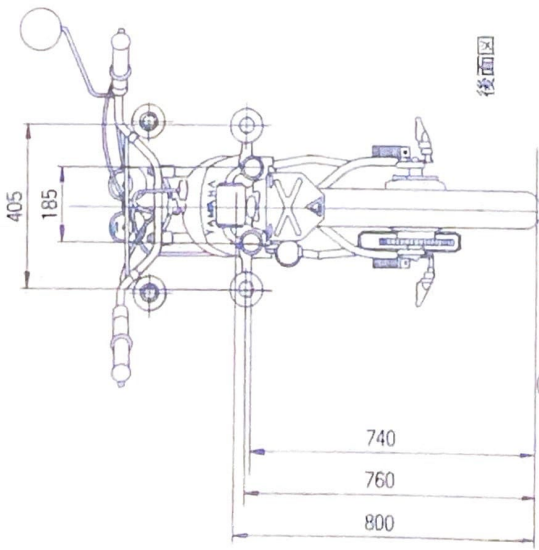
F : 2.75-21-4PR  
 R : 3.50-18-4PR

# 外観四面図

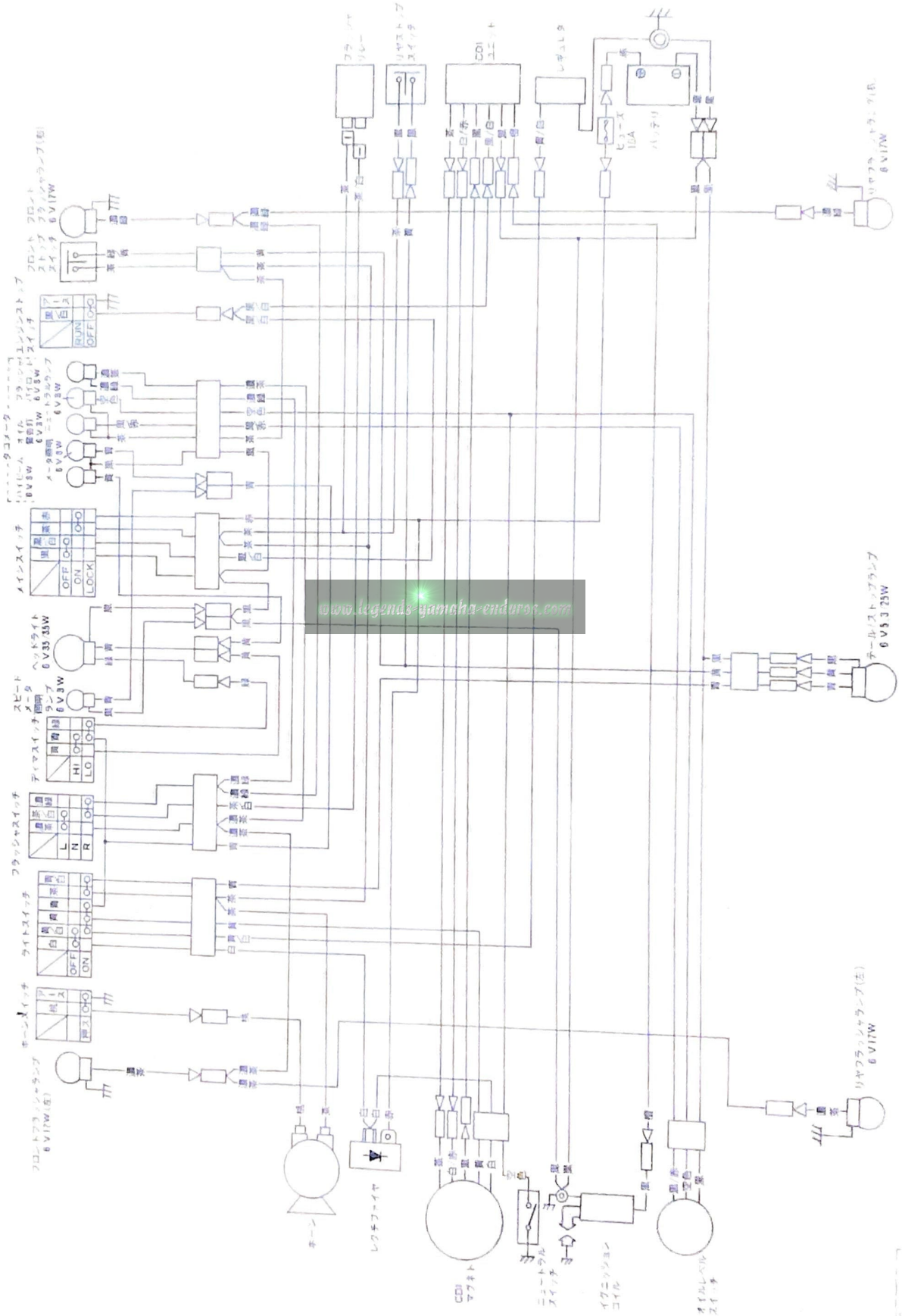
単位 mm



[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)



# 電装配線図





## ヤマハからのお知らせ

ヤマハオートバイは数多くの部品で構成されていますがお車の機能を維持し、安全にご使用いただくために構成部品の中で「定期的に交換する重要保安部品」と「使用により消耗・摩耗し交換する部品」「点検・分解整備時に機能上・安全上のために交換する部品」があります。お客様の安全とお車を調子よくご使用いただくために下記の通り部品交換時期を記しました。機種(車種)、使用条件により異なりますが下記の表を参考にして交換して下さい。

### 定期点検の実施を!

お客様の安全をお守りするためにぜひ定期点検を励行、実施されますことをお願い申し上げます。

### ヤマハ純正部品をご使用下さい

ヤマハ純正部品、用品はヤマハの厳しいテストに合格した優秀部品です。

お車の機能・性能を維持するためにヤマハ純正部品、用品を必ずご使用下さい。

純正部品及び推奨部品以外のものを使用すると機能・性能を損じることがありますからご注意ください。

### 部品交換時期一覧表

(ヤマハ全車種)

50~750cc

	部品名称	交換時期	備 考
車 体	タイヤ	摩耗交換 溝の深さ 0.8mm以上	亀裂損傷異状摩耗のあるものは交換する
	ブレーキシュー	標準厚さ4.0mm 摩耗限度2.0mm	交換時リターンスプリングも同時に交換する
	ディスクパッド	使用限度ラインまで	キットにて交換する。
	クラッチワイヤ	☆2年毎に交換	ワイヤ取付部は1か月に1度は注油を行う
	ブレーキワイヤ		
	ブレーキフルード	1年毎に交換	液面はロアレベル以上あること
	ブレーキホース	☆4年毎に交換	取付部のゆるみ損傷、亀裂がないこと
	リザーバホース		
	マスタシリンダシールキット	☆2年毎に交換	キットにて交換する
	キャリバシールキット		
フュエルホース	☆4年毎に交換		
シャフトドライブオイル	1か月目点検交換以後10,000km走行毎交換	推奨オイル：ヤマハシャフトドライブオイル	
シャフトドライブグリス	2年毎に塗布	ヤマハグリスB、約10g (ソフトバイクのみ)	
エ ン ジ ン	ギヤオイル	1か月目点検交換以後6,000km走行毎交換	推奨オイル：ヤマハギヤオイル
	エンジンオイル	1か月目点検交換以後3,000km走行毎交換	推奨オイル：ヤマハ4サイクルオイル
	オイルフィルタエレメント	1か月目点検交換以後6,000km走行毎交換	
	エアークリーナエレメント	10,000km走行毎に交換	汚れ：清掃 破れ：交換
ジ ン	ガスケット	組立時毎に交換	
	Oリング		
	ソフトバイクギヤオイル	1回目 2回目 以後 1か月目点検、6,000km走行時、2年毎交換	推奨オイル：ヤマハギヤオイル
電 装 其 他	スパークプラグ	3,000~5,000km走行毎に交換	中心、側方電極の摩耗の著しいものは交換する
	コンタクトブレイカ		焼損、偏摩耗の著しいものは交換する
	コックピン	組立時毎に交換	組立時毎に新品を使用すること
	ロックワッシャ		
	サークリップ		

☆印は保安部品の定期交換時期を示します。

その他の交換時期は一般走行する不特定多数の車を対象にしてあります。従って著しく走行条件の異なる車はこれに準じて交換して下さい。

[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)