

YAMAHA DT50





SUPER TRAIL

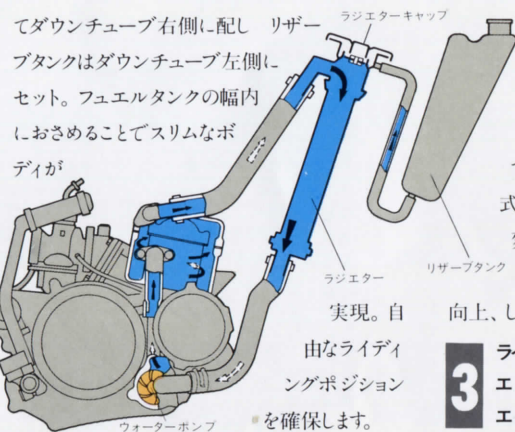
- 1 ハイパワー** 最高出力7.2ps/8,500 r.p.m。
圧倒的なパワーは50ccの概念を打ち破る。
- 2 Y.E.I.S.搭載** 50ccクラス初のY.E.I.S.搭載。
卓越したオフロード走破性と低燃費が両立した。
- 3 快適な乗車感** エンジン振動を低減するオーソゴナル・エンジンマウント方式を
採用。快適なオンロード走行を実現。
- 4 ライトウエイト** 徹底した軽量設計。
先進のメカニズムを装備しながら、75kgのライトウエイトを達成。
- 5 新次元の走り** クラス最長のホイールトラベル。
Duメタル装備。それが新次元の走りを生み出す。
- 6 安全への配慮** ボディのすみずみに光るオフロードランを
考慮したセーフティ設計。

50ccトレール初の水冷エンジン、Y.E.I.S.搭載。DT50は、まさにスーパー《フィフティ》トレールだ。

1968年DT-1の誕生以来、トレール車というジャンルを切り拓いてきたヤマハ。そのヤマハがいま惜しみなく先進のオフロードテクノロジーを注ぎこみ、50ccの世界にも新次元のトレールマシンを創りあげました。スーパートレールDT50。50ccという概念にとらわれることなく、いっさいの妥協を排し、オフロードの走破機能を徹底的に追求。と同時にオンロード走行時のカンフォタビリティもマシンのすみずみまで考慮。あの市販モトクロスカー「YZ」を彷彿させるスタイリングとともに、全身にその精悍な血統を受け継いだスーパー《フィフティ》トレールの誕生です。50ccトレール初の水冷2ストロークのパワーユニットが生み出す圧倒的なパワー。ヤマハ独自のY.E.I.S.搭載。75kgの軽量ボディとクラス最長のホイールトラベル。快適な連続走行を実現するオーソゴナルエンジンマウント方式の採用。卓越した足まわり。どのパーツにも、ヤマハならではの細心の配慮が光っています。スーパートレールDT50。いま本物のオフロードランを求めるファンに向けて、ヤマハから。

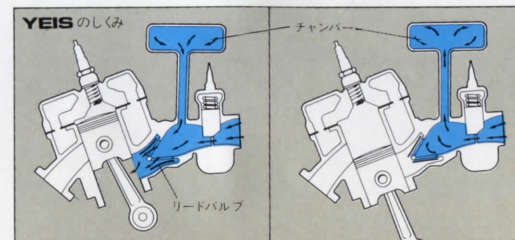
1 最高出力7.2ps/8,500r.p.m。
圧倒的なパワーは、
50ccトレールの概念を打ち破る。

50ccトレール初の水冷2ストロークエンジン。Y.E.I.S.を搭載したパワーユニットこそDT50の卓越した性能を雄弁に語ります。最高出力はクラス最強の7.2ps/8,500r.p.m。しかもこのハイパワーは水冷方式によって熱ダレすることなく長時間の連続走行でも極めて安定しています。クーリングシステムは、あのRZシリーズで定評になったプレッシャータイプ。アルミラジエターと、補水の手間が省けメンテナンスの容易なりザーブタンク付です。あわせて、オイル消費を減らしメカニカルノイズも低減。ラジエターは縦長とし



2 ヤマハ独自のY.E.I.S.を搭載。
卓越したオフロード走破性と
低燃費が両立した。

DT50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したり、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する働きがあります。この働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、トルクが目に見えて向上。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。ムラのない吸気流速はキャブレターの空燃比変動の防止にも役立って、低中速域での燃費が大幅に向上。80km/ℓ (30km/h定地走行テスト、運輸省届出値) の低燃



費は、パワフルでしかもエコノミ
な新設計2ストロークエンジンの証明
にもなっています。またパワーユニットは
6速ミッションとあわせて、オフロード
での卓越した走行を実現します。点化方式
にはエンジンの要求点火タイミングの
変化に合わせて高速遅角型C.D.I.を採
用。十分なパワーをひきだし燃費も
向上、しかもメンテナンスフリーです。

3 ライディングも快適だ。
エンジン振動を低減するオーソゴナル・
エンジンマウント方式を採用。

トレール車においても、なめらかなオンロード走行を実現するために、ヤマハはDT50のエンジンにオーソゴナルエンジンマウント方式を採用。オーソゴナルエンジンマウントはエンジン振動を低減しフレームへの強度負担を軽減できるため、水冷パワーユニットやかさかずの上級装備にもかかわらず車両重量を75kg (乾燥重量) におさえることに成功しました。また、ミッションにはパワーを十分ひきだす6段ミッションを採用。DT50のパワーユニットが生む圧倒的なパワーを確実にスムーズな走行に結びつけるために、YZタイプのチェンジ機構を採用しました。

4 徹底した軽量設計。
先進のメカニズムを装備しながら、
75kgのライトウェイトを達成。

フレームは、新設計のセミダブルクレードル型を採用。トレールモデル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。前後フェンダー、ラジエターカバー、サイドカバー、エアクリナケース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、大容量マフラーなどを装備しながら75

- ① クラス最強7.2ps/8,500r.p.m. 水冷2ストローク49ccエンジン
- ② Y.E.I.S. (ヤマハ・エナジー・インダクションシステム)
- ③ 高速遅角型C.D.I. 点火
- ④ オーソゴナルエンジンマウント方式
- ⑤ アルミラジエター
- ⑥ メンテナンスの容易なりザーブタンク
- ⑦ 可動式のオイルタンク
- ⑧ 6速ミッション
- ⑨ 大容量マフラー
- ⑩ 大容量ジェネレーター
- ⑪ セミダブルクレードルフレーム
- ⑫ Duメタル採用のフロントサスペンション
- ⑬ 定評のモノクロスサスペンション
- ⑭ 角型リヤアーム
- ⑮ オイルスプッシュ
- ⑯ 水温計、タコメーター装備のメーターパネル



SUPER TRAIL DT50



- 17 ハンドルロック運動式メインスイッチ
- 18 ハンドル切れ角45°のオフセットハンドル
- 19 横締めタイプのアルミ製ハンドルクラウン
- 20 ショーターレバー
- 21 明るい6V/25W/25Wの角型ヘッドライト
- 22 フレキシブルフラッシャーランプ
- 23 大容量8.5ℓのフエルトank
- 24 YZタイプのシート
- 25 便利なリヤキャリア
- 26 可倒式フットレスト
- 27 大型フロントフェンダー
- 28 2.50-19 4PRのニューパターン フロントタイヤ
- 29 3.00-17 4PRのニューパターン・リヤタイヤ
- 30 軽量かつ強度の高い高張力鋼板リム
- 31 指針式のブレーキ摩耗インジケータ

kg(乾燥重量)の軽量ボディを生み出しました。これによりDT50は10.4kg/psのパワーウェイトレシオを達成。これは50ccクラスの中でもトップレベルの数値。オフロード走破性を極限まで追求したボディ設計の成果です。

5 クラス最長のホイールトラベル。 Duメタル装備。卓越した クッション性能から生まれる本物の走り。

フロントには、大径30φのインナーチューブを採用したテレスコピックタイプのサスペンション。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。リヤにはモトクロスなどでその性能に定評のあるモノクロスサスペンション。緩衝ゴム、コイルスプリングそしてダンパーは高圧窒素ガス、オイルで構成されるド カルボンタイプです。DT50は、これらの前後クッションユニットの採用とあわせて、リヤアームの回転部分にオイレブッシュを採用。卓越したクッション性能を発揮します。また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も、フロント170mm、リヤ150mmと50ccクラスで最長。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、785mmの低シート高を実現。足つき性のよさをもたしています。激しいハンドリング時にも操縦安定性を保つために、大型車と同じ横締めタイプのアルミ製ハンドルクラウンを採用しました。

6 ボディのすみずみに光る オフロードランを考慮した セーフティ設計。

大容量8.5ℓのフエルトank。常に安定したライディングポジションが自由に選べる、タンク上面まで先端を延長したYZタイプのシート。可倒式フットレスト。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45°の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ャーランプ。冷却水の補充点検を容易にするため、ラジエター左方に装着されたリザーブタンク。操縦安定性を高める横締めタイプのアルミ製ハンドルクラウン。エンジンオイルの補給作業を容易にするため、注入口のサイズを大きくした可動式のオイルタンク。軽量かつ強度の高い高張力鋼板リムの採用。ハンドルロック一体式のメインスイッチ。パワフルか

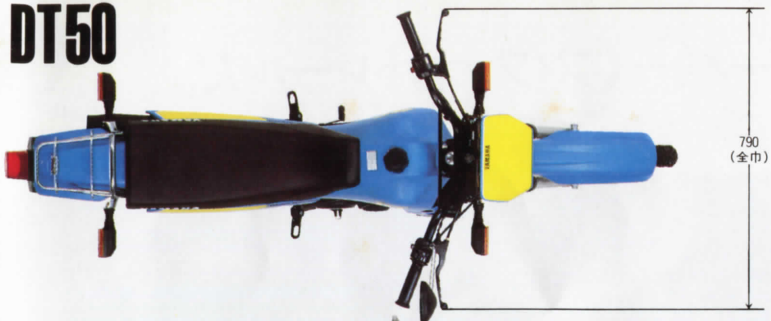


つ快適なオフロード走行を可能にする設計を施しています。また 透過光式のメーターパネルにはスピードメーター 水温計 タコメーターを装備。明るい6V/25W/25Wのスクエア・ヘッドランプ オイル警告灯 大容量ジェネレーターとレギュレーター、指針式のブレーキ摩耗インジケータ。タイヤの摩耗を容易に確認できるウエイインジケータを装備するなど、ライダーの身になった細心の配慮をしています。

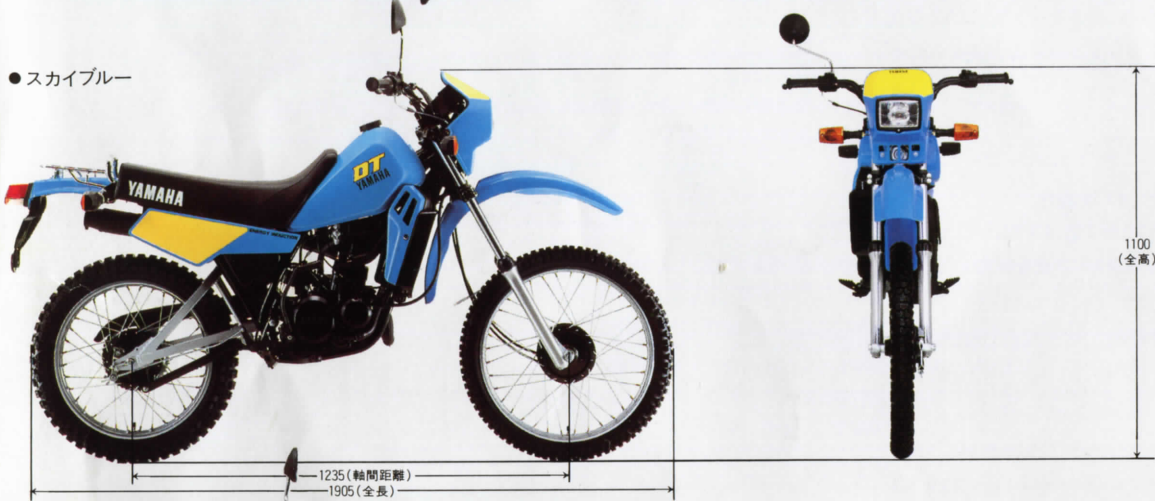
あのDTの良血が、いまフイフティに結晶した。



DT50



●スカイブルー



●ホワイト



(単位:mm)

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しくみ。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にご選べる便利さです。

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

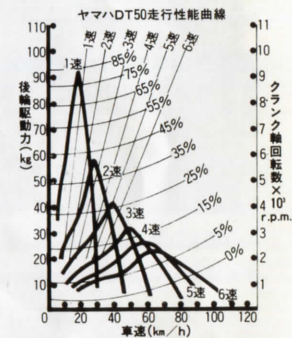
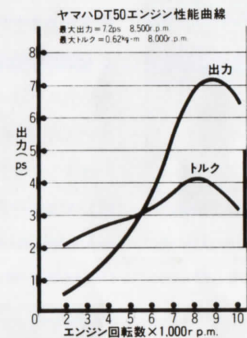
- 本仕様は予告なく変更することがあります。
- 仕様変更などにより、写真や内容が一部実車と異なる場合があります。
- ボディカラーは印刷のため、実物と異なって見える場合があります。
- ヘルメットを必ずかぶりましょう。●点検・整備を忘れずに。
- 自賠責保険に加入しましょう。●技能講習を受けましょう。
- 走行後のマフラーに触れないように注意しましょう。
- 安全のため改造はやめましょう。

DT50

●標準現金価格 ¥169,000

| | |
|-------------|-------------------------------------|
| 仕様諸元 | |
| 型式 | 17W |
| 全長/全巾/全高 | 1905mm/790mm/1100mm |
| 軸間距離 | 1235mm |
| シート高/最低地上高 | 785mm/265mm |
| 乾燥重量 | 75kg |
| 燃費・定地走行テスト値 | 80km/ℓ (30km/h) |
| 最小回転半径 | 2000mm |
| 制動停止距離 | 3.5 m (20km/h) |
| エンジン種類 | 水冷・2サイクル・ピストンリードバルブ |
| 気筒数配列/総排気量 | 単気筒/49cc |
| 内径×行程 | 40.0mm×39.7mm |
| 圧縮比 | 6.9:1 |
| 最高出力 | 7.2ps/8500r.p.m. |
| 最大トルク | 0.62kg・m/8000r.p.m. |
| 始動方式 | キック式 |
| 点火方式 | C.D.I. |
| 燃料タンク容量 | 8.5ℓ |
| オイル容量 | 1.3ℓ |
| 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-4Ah/6N4B-2A |
| 1次減速機構/減速比 | ギヤ/3.578(19/68) |
| 2次減速機構/減速比 | チェーン/4.000(48/12) |
| 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 | 3.250/2.125/1.550/1.227/1.040/0.923 |
| フレーム形式 | 鋼管セミダブルレール |
| キャスト/トレール | 28°20'/98mm |
| タイヤサイズ・前/後 | 2.50-19-4PR/3.00-17-4PR |
| 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。



YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
TEL05383(2)1111
8206-50D、(A)-011027