

YAMAHA Trail 250

DT-1

Photo & Text : withBKE

日本バイク業界の黎明期

1950年代、日本のバイクメーカーは100社以上となり業界は大きな盛り上がりを見せていた。また富士登山レースや浅間火山レースが始まり技術開発競争や宣伝競争が激化する。1960年代になると主要メーカーは海外のレースにも目を向ける。目標を掲げ、そして実行し達成するのである。現在のメーカーが南米、アジア、インド、アフリカなどに販路を拡大しているのと同様に、当時もレースの成功を糧にモーターサイクル先進国であった欧米に販路を見出そうとしていた。欧米人は当然ながら目が肥えており生半可な製品では売れない。現地の販社が要望する高いハードルを越える必要があったのだ。

本格モトクロスマシン開発

1960年代の世界モトクロス選手権は徐々に2ストローク勢が力を増していた頃だ。特にチェコのCZやスウェーデンのハスクバーナが勝利を重ねていた。とはいえ、大きな市場である北米では欧州や日本から来た「オフロード専用モデルではない」バイクを改造してスクランブラーというジャンルを確立しつつあった。そのような状況下、ヤマハの北米現地法人であるヤマハインターナショナルコーポレーション(YIC)は「本格的なオフロード専用車」の開発・発売をヤマハ本社に打診したという。

その頃、国内ではモトクロス日本グランプリ大会が開催され毎戦数万人の観客が集まる程に盛り上がり、当然各社ともに勝てるマシンの開発と速いライダーの獲得が命題となっていた。

ヤマハは鈴木忠男(元SP忠男代表)というめっぴ速いライダーと契約していたが、250クラスのマシンはまだYDS250という2ストロークツインの「速いが少々重い」というロードベースのスポーツモデルを改造したマシンであった。

もちろん技術陣は水面下でオフロード走行に適している2ストローク単気筒エンジンを搭載する軽量な車体の開発も開始していたが、奇しくも北米のYICが要望した時期とほぼ同じであった。

ファクトリーモトクロスサーVX26は1967年にモトクロス日本グランプリ大会でデビューし、鈴木忠男が見事にデビューウインを達成している。

DT-1誕生

YX26をベースとしながらも市販車として耐久性も高め、1967年に北米そして日本のショーで発表。そして「大センセーション」となり両国で大ヒットモデルとなるのである。

それはとりもなおさずユーザーが最も欲しかった本格オフロードマシンであったという事。更にはより過激なモトクロスマシンになるというメーカー純正のGYTキットパーツも同時発売した事がDT-1ブームの大きな要因であった。GYTキットパーツにはエンジン、キャブ、アップチャンバー、フロントの21インチ化ホイールなど多岐に渡った。ちなみにDT-1の美しいデザインはヤマハ車ではおなじみのGKデザインが担当した。GKデザインはヤマハの社内デザイン部署ではなく、純粋なインダストリアルデザイン会社だ。キックマンの卓上醤油瓶から電車で多岐に渡っている。

当時のモーターサイクリスト達が欲しがった革新的なコンセプトと性能、何年経っても色褪せない美しい造形。DT-1は正にオフロードマシンの金字塔的存在なのである。



YAMAHA Trail 250 DT-1



- 5: エンジン後方には簡型のツールボックスを備える。
- 6: シートはヒンジが付いておりワンアクションで右側へ大きく開く。エアクリナーやバッテリーへ即アクセス可能だ。
- 7: 角形スイングアームの下部には、しっかりとした作りのチェーンガイドがあり、上部にもスチール製のチェーンカバーが装着されている。タンデムステップはスイングアームに直付けなのが面白い。タンデムライダーの足はスイングアームと一緒に動く。
- 8: リアブレーキも当然ながらドラムブレーキ。当時のバイクはリアブレーキの制動力の方が高い。



DT-1

エンジン：空冷2サイクル単気筒
排気量：246cc
ボア×ストローク：70mm×64mm
圧縮比：6.8
最高出力：18.5ps/6,000rpm
最大トルク：2.32kgm/5,000rpm
始動方式：キック
変速機：5速
全長×全幅×全高：2,060×890×1,130mm

タイヤ前・後：3.25-19・4.00-18
ブレーキ前後：ドラム
車体乾燥重量：112kg
燃料容量：9.5L
発売当時価格：19万3,000円
オーナー：水口拓己

- 3: 空冷2サイクル単気筒エンジンは、ボア・ストローク70mm×64mmの246cc。最高出力は18.5ps/6,000rpmで最大トルクは2.32kgm/5,000rpm。
- 4: アップタイプのエキゾーストチャンバーは内側に絞り込まれており、とても美しい造形。

- 2: 160km/hまで刻まれたスピードメーターと10000rpmまで刻まれたタコメーターのコンビ。タコメーターのフチコムは欠品。

- 1: 極めてシンプルなツリーディングフロントドラムブレーキ。現代のディスクブレーキに比べるまでもないが、制動力に過不足は無い。

