

# 書を捨てよ、オフロードへ行こう

未経験者は「オフロード」に、どのようなイメージをお持ちだろうか？

「舗装されていないデコボコな道で、素人が走ると痛い目を見る」とか、「専用車はシートが高く足付きが悪い」などどちらかというとネガティブなイメージがあるかもしれない。しかし、実はオフロード向けバイクにはたくさんのメリットがある事を知って頂きたい。

まず基本的にオフロード車はシブシブなエンジン（シングル・ツイン）と車体で車重が軽く、万が一立ちこけても破損が少ない。また、大径ホイールと細身のタイヤで軽快に走る。そして何より低い速度でバイクの限界挙動を学ぶ事も出来るので基本練習にはもってこいなのである。初心者に限らず、ロードレースの世界でもオフ

ロードから転向したライダーが多かったり、オフシーズンの練習に組み入れているライダーも多い。

最近では純粋なオフロード車以外にも、BMW R1200GSやKTMアドベンチャー、DUCATIムルティストライダ、ヤマハXT1200Zスーパーテネレ等のデュアルパーパスと呼ばれるオン/オフ両用車や、カワサキZ50TRや、ホンダFTR223、スズキグラストラッカービツグボーイ等のミドルクラス・スクランブル的モデルもある。ヤマハが発売しているトリッカーはトライアルの要素を持ったロードバイクだ。

「モトクロス」「エンデューロ」「ラリー」「トライアル」など様々なカテゴリーに分けられるが、知らない人にはチンパンカンパンであろう。

簡単に言えば現在のモトクロスは主に人工的なコースを走るスプリントレース、エンデューロは主に自然を活かしたコースを走る耐久レース、ラリーは主に自然の道を使った長距離レース、トライアルは自然・人工の岩場等をミス無くクリアする競技だ。

心にも日本国内でも一般市販車をオフロード用に改造した車両が主であった。その2社の世界的活躍は多くのメーカーにも影響を与え、スズキはTM250を出して、カワサキはF21Mを生み出して、いっく。

そんな状況の中、ヤマハも黙って見ていた訳ではない。1967年モトクロス日本GPにおいて、YX26という250CCモトクロスサーを鈴木忠男（現SP忠男社長）が駆り見事優勝するのである。

それが今回誌面に登場する日本初のトレール（元はヤマハ独自の造語。オフロードと同意専用市販車「DT-1」である）。

その美しいフォルムと目新しい車両タイプで発売と共に大ブレイクしたDT-1だが、その他の要因に「オフロード走行の楽しさを多くの人に知ってもらいたい」と、全国で「ヤマハトレール教室」というイベントを開催したり、全国各所に「ヤマハトレールランド」を開設した事も上げられる。ヤマハはDT-1を決してマニアックなレーサーレブリカとしなかった。



もちろん1968年時点ではホンダCB450やカワサキW1等の大型ロードバイクも販売されていたが、軽量コンパクトな車両でオフロードを走る事こそライディングの大きな楽しみの一つだと提唱したのだ。

これは正に今の時代にも当てはまる事だと思ふか。

次に購入したのはカワサキKX85レーサーで、購入したショップが所有するオフロードコースをたまに走ってみる。公道用にはヤマハセローラ225も購入したが、どこか空虚感があったのは否めない。もちろんバイクは大好きだし、いつも購入する時はワクワクして楽しいのだが、その気持ちが長続きしないのだ。

そんな時にバイクショップオーナーから「DT-1を仕上げて売りに出そうと思ってるんだよ」と聞く。何となく知ってはいたけれど、改めて見たDT-1は昔心に響いたヤマハプロンコにそっくりではないか！

是非私に譲ってください！」

もちろん試乗などした事無いので内心「見た目は美しいけど全くもって乗りにくい代物だったらどうしよう。」と一抹の不安があった。

そして初めてのキック始動で新たな相棒を目覚めさせた。2ストロークなのであまりキック圧力は必要ないが、思いの外元気な排気音である。

緊張の初走行は、想像を遙かに超える程細身で乗りやすかったという。そしてただ乗りやすければ足りなく、ちゃんとそれなりにパワーがあり、ブレーキも効き生

き物のような振動に感動した。

今まで乗って来たバイクとは明らかに違うキャラクターで、水口さんは完全に魅了されてしまった。もちろん今はまだ半年と浅い付き合いだが、とにかく自分の感性にピッタリで、眺めているだけでも溜め息が出てしまうという。今後は本領を発揮するオフロードへ出掛けるのが目標。それは車体の軽さと足付きの良さがそう思わせるのだろう。

水口さん的には少し遠回りしたかもしれないが、ようやく自分らしいバイクと出会えたのだ。



## ヤマハ DT-1 with 水口拓己さん

そんなエポックなDT-1を所有する水口さんは、南九州ライダーの為に数多くのバイクイベントを立案し実行してくれている鹿児島県霧島市の「空港自動車学校」の責任者である。

DT-1を手に入れたのは昨年の末と最近だが、手に入れるまでには少しばかりストーリーがある。

高校まで鹿児島で育った水口さんは、東京の大学へ進学する。家業が自動車学校という事もあり19歳の時に帰省した際、中型免許取得した。

とは言い、特別バイクに興味があった訳では無かった。22歳になるまで所有する事は無かった。

そしてバイクに乗る日がやってくる。友人が乗っていたスズキボルティを格安で譲り受けたのだ。その友人はボルティを譲った時にスズキSV400に乗り換えており、大学で所属していたクラシックギター部の友人達を含め、奥多摩や伊豆へツーリングに出掛けるようになった。その頃にバイク雑誌でヤマハプロンコという少しDT-1に似た黄色い新型バイクを目にし強い印象を受けたのだが、学生の身であり所有するには至らなかった。

大学卒業後、愛知の自動車学校へ就職をする頃にはボルティを後輩に譲り、しばしばバイクの無い生活を送る。

その職場を2年程で退職し、空港自動車学校設立の為鹿児島へ帰って来る。若くして任された大役で、大きなプレッシャーと極度のストレスがかかる毎日。その頃には前記したSV400を預かっており、手元にバイクがあったのだがやはり乗る時間はあまり取れなかった。

少し経った頃、衝動的にカワサキZR1200を購入する。というのもその頃はカワサキの世界観に強い憧れがあったのだという。しかし多忙の為約3年間で1,000キロ程しか走れなかった。何よりひとひねりであつという間にスピードが出てしまう車両では商売柄よろしく無い。結局ZRXを売りカワサキKLX250を購入する。しかしそれも思いの外相性が合わずすぐに売却してしまう。

購入の意志を伝えてからは、DT-1が出てくる雑誌という雑誌は全て熟読し、とにかく今までに無い程の興奮であったという。そして2010年11月にレストアされたDT-1がやってきた。

**DT-1を手に入れた**

## もっと多くの人が バイクの素晴らしさを 伝えたい

近年、バイクイベントを開催する事はもちろん、今回のDT-1の一件でも、とにかくバイクを通じた新たな出会いの多さにビックリしているという。

シートのおんと抜きとサスペンションのローダウンを施しているのだ。それもリアサスペンションは超一流のオーリンズ製を元にした空港自動車学校スペシャルチューンなのである。しかし「もちろん、ただ取得しやすい環境を作っているのではなく、しっかり法規以上の教育もする様に心がけています。バイクで公道に出て事故に遭って欲しく無いですから」と。

DT-1との出会いにより、本質的に真のライダーとなった水口さんは、今後もバイク業界への貢献を続けてくれるに違いない。

### ヤマハDT-1

- エンジン: 空冷2ストローク 単気筒 246cm<sup>3</sup>
- 車重: 112kg
- 出力: 13.6kW (18.5PS) / 6,000r/min
- 最大トルク: 22.6N・m (2.3kgf・m) / 5,000r/min
- Price: ¥193,000 (当時)



写真上: 発売当時グッドデザイン賞を受賞したDT-1はどこから見ても愛くるしい  
写真左: このカットを見ればいかにスリムかが良くわかる  
写真下: 初期型の特徴としてタコメーターが一回り小さい

