

販売店様 各位

メディア掲載情報

オフロードマシン ゴー・ライド '22年13月号(Vol.16)
 モトチャンプTV YouTubeチャンネル (JET X/NH T125)

日頃はSYM製品の拡販・拡充にご協力いただきまして、誠にありがとうございます。GO RIDEにてNH T125/200を、モトチャンプTVにてJET X125を取り上げていただきましたのでご紹介いたします。GORIDEは次項にて、内容を紹介しておりますのでぜひ、商談にお役立てください。モトチャンプTVはYouTubeチャンネルですので、どなたでもご覧いただけますのでぜひ、ご覧ください。

メディア詳細情報

GoRIDE vol.16(2/4 発売)



価格: ¥990 (税込)

NH T125/200の試乗インプレ、125・200モデル比較記事を掲載いただいております。弊社代表野口も取材に参加し、インタビューを受けており、SYMについて詳しく解説しています。次項にて、内容を紹介しておりますのでぜひ、商談にお役立てください。

ゴー・ライド 商品詳細ページ



←クリックして詳細ページを開けます。

モトチャンプTV



毎週金曜日更新

スクーターやミニバイクを中心に車両紹介等を行っているYouTubeチャンネルです。

この度、JET X、NH T125をご紹介いただき、JET Xは8000回以上の再生回数を記録するなど、多くの方にご注目いただいております。

ぜひともご覧いただき、在庫車両の検討材料や商談時にお役立てください。



←モトチャンプTV
 NH T125 紹介動画
 クリックで動画視聴できます。



←モトチャンプTV
 JET X 動画
 クリックで動画視聴できます。

本件に関する問い合わせ

モータリスト合同会社 SYM 販売担当：渡邊
 〒144-0055 東京都大田区仲六郷 2-41-8
 TEL: 03-3731-2388 FAX: 03-3731-2389 MAIL: info@motorists.jp

軽量アドベンチャーマシンSYM NH T125/200で行く 南房総ツーリング

寒い時期は
海岸線に
進路を取れ!

副編コイ

オフロードライディングが上達中の本誌副編集長。アドベンチャーマシンにも乗り慣れてきて、そのオールマイティさが分かってきた。

モータリスト代表 野口

スクーターからスクランプラーと、オン・オフ問わず2輪が大好きなモータリスト代表。乗って、いじれる超実戦派ライダーでもある。

寒い時期は、積雪の心配の少ない海岸線に行くのがおすすめ! という巻頭特集と呼应し、ここでは海岸線、ワインディング、林道がギュッと詰まった房総半島の最南端を、話題の軽量アドベンチャーSYM NH T125と200の2台でツーリングしてきた。その走りの実力を早速紹介していこう。

写真: 関野 温 / まとめ: 小川 浩康
取材協力: 2輪の店よしい ☎045-563-0360 <https://2rinnomiseyoshii.jimdofree.com/>
SYM車両問い合わせ先: モータリスト合同会社 ☎03-3731-2388 <https://motorists.jp/>

排気量によるパワーの差はあれど 2台ともに抜群の扱いやすさを持つ

SYM NH T125
価格：36万3000円



軽い乗り味が
際立つ!

SYM NH T200
価格：39万9300円



全域でパワーを
発揮!

足着き性チェック



ライダー副編コイの身長は156cm。シート高は125が790mm、200が810mmとなっている。が、乾燥重量は125が142kg、200が144kgと2kg差があり、それが1G（ライダーの乗車状態）での前後サスの沈み込み量の違いになっている。「スペックほどの差は体感できないですね」と副編コイはいう。片足つま先立ちになっているが、「乗車時でも重量感はなく、ポジションもリラックスできていいです。取りまわしも苦にならないので、アドベンチャーマシンは重いというイメージが変わりました」とのこと。

道でもコイちゃんが思った以上に走れたでしょう？」
コイ「そう。ダートでのグリップ力が予想以上に、前輪がフラフラしないから怖くなかったです。それに125はダートでも軽い。トレールマシンよりは車体幅があるので、スタンディングした時に身体を動かすにいくつて感じるんですけど、そんな時に軽さに助けられますね。車体が「一気にクラッと傾かないので」
野口「125は本当に軽いですよね。一方の200はどうでした？」
コイ「全域でパワフルですね。極低速トルクも充分なので、発進時のクランチミートも全然気にならないし、そこからアクセルを開けていけば、

パワーもじんわり出てきます。ドックカンではなく、全域で必要充分以上のパワーで感じて、幹線道路やワインディングでは125よりまさにワンクラス上の余裕がありました。200は高速道路も走れるし、速いですよね。ただ、2kgとはいえ重量増は感じます。125よりパワーの出かたがダイレクトな分、ダートでの反応もクイックになり、いろいろ小さい短コイには逆に振られやすくなる面もありました」
野口「125の軽さは林道でも扱いやすさになってますけど、200はコイちゃんのいうようにダイレクトさが増した分、僕はマシンコントロールしやすかった。アクセルを少し開

け足だけでテールスライドに持ち込めますから」
コイ「確かに上りでは200のパワーとトルクが楽しいなと思いましたが、でも125のほうが前後サスがよく動く感じがして、コイにはマシン挙動がつかみやすかったです。もちろん200が分りにくいってわけじゃないんですけど、コイには125の扱い感の方が乗りやすさになっていますね。」
「というか、125と200はアドベンチャーマシンとしてはすごく軽いです。それでいて静粛性や防風性とか積載性とかアドベンチャーマシンらしさももちろん備えている。ゴリゴリにオフロードを攻めるならファ

号で編集長オカダがSYM NH T125を試乗した。NH T125は高回転まで振動がなくスムーズに回るエンジンと、軽量な車体のおかげで、ダートでもトレールマシンのような軽快な走りを実現している」と高評価だった。
そのNH T125が登場。NH T125と同仕様の軽量フレームに、SYMのスポーツモデルとしては初スクーター用は開発済みとなる自社製水冷4スト単気筒エンジンを搭載。ミッションは125の5速に対し200は6速を採用し、高速巡航時の快適性を高めているのが特徴。ランエターやランエターリザーバタンクなどが増設され、車重も2kgほど増加している。そんなNH T200と125を同時に試乗することとでそれぞれの特徴を浮き彫りにしようというのが今回の南房総ツーリングの主目的。南房総に向かったのは積雪の心配が少ないからだ。美味い魚を食べたいという副編コイの思惑も……。

副編コイ「以下コイ」野口さんに最初にお伝えしたいんですけど、コイはアドベンチャーマシンが苦手なんです。大排気量とカウルのおかげで高速移動は楽なんですけど、車体の大きさと重さで取りまわしにくく、市街地や林道では足着き性も厳しい。だからスリムなトレールマシンのほうが、足着き性が厳しくても軽さの分だけ取りまわしやすいし、今のトレールマシンなら100km巡航もそんなに苦にならないし、ゴイ的にはアドベンチャーマシンよりトレールマシンのほうがメリットが多いですね。ただ、去年NH T125をチョイスして、軽いアドベンチャーマシンなら街乗りやツーリングも快適かも？、ってこっそり思ってたんですよ。で、200も販売されるとなったので、この2台で林道ツーリングを試してみたいなと」
野口「それ分かります。125でアドベンチャーってどうなの？、って思ってたんですけど、エンジンは高回転までスムーズに回って、振動もない。発進時のトルクと高回転のパワーは物足りないって感じるけど、全域でスムーズな交通の流れにも乗れるんですよ。それにライトカウルが意外と効いている。なにより車体が軽いので、見た目以上に走りが軽快。

あれこれ結構使い勝手いいやつだ」と思いました」
野口「SYMは1954年に台湾で創業して、1982年から輸出開始。近況では年産3万台で、スクーターを中心に約19万台を輸出しています。カブのようなアンダーボトムモデルや、このNH T125のモーター版NH T125Xもすでに海外では販売されています。それらのメインは空冷4スト125単気筒エンジンだったこともあって、かなりのノウハウを蓄積しています。だからNH T125も使い勝手のいい軽量アドベンチャーマシンとして完成しているんだと思います。」
NH T125にはオンロード寄りのタイヤが装着されていますが、林

道でもコイちゃんが思った以上に走れたでしょう？」
コイ「そう。ダートでのグリップ力が予想以上に、前輪がフラフラしないから怖くなかったです。それに125はダートでも軽い。トレールマシンよりは車体幅があるので、スタンディングした時に身体を動かすにいくつて感じるんですけど、そんな時に軽さに助けられますね。車体が「一気にクラッと傾かないので」
野口「125は本当に軽いですよね。一方の200はどうでした？」
コイ「全域でパワフルですね。極低速トルクも充分なので、発進時のクランチミートも全然気にならないし、そこからアクセルを開けていけば、



軽量な車体が取りまわしやすい200。2台とも全域で扱いやすさを発揮する。林道でのような乗りやすさを発揮する。



→フィンディングでも、車体の軽さが切り返りやすさになっている2台。しかし、上りでは排気量の違いによるパワー差が歴然。200には純粋に速いと感じる加速力がある。

NH TシリーズDETAILS

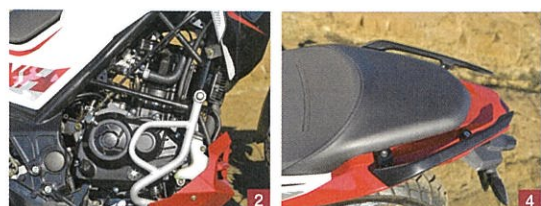
NH T125



1 フロント19 / リヤ17インチホイールを装着。OEMタイヤはロード寄りだが、ダートでも安定したグリップ力を発揮する。アンダーカウルも標準装備。カラーはレッド、ブルー、グレー、ブラックの4色。2 耐久性と信頼性に定評ある空冷125ccエンジン。振動の少なさと高回転までのスムーズが特徴だ。3 整備性向上に貢献するセンタースタンドは125のみ標準装備。4 最大積載量5kgの大型リヤキャリアも125のみ標準装備。125は充実装備でコストパフォーマンスが高い。

全長×全幅×全高	2068×860×1195mm
ホイールベース	1405mm
最低地上高	170mm
シート高	790mm
乾燥重量	142kg
総排気量	124.1cc
エンジン型式	空冷4ストローク SOHC2バルブ単気筒
ボア×ストローク	56.6×49.5mm
圧縮比	10.1:1
最高出力	8kW (10.8ps) / 9000rpm
最大トルク	9.3N・m (0.95kgf・m) / 7500rpm
燃料供給装置形式	電子制御フューエルインジェクション
始動方式	セルフ式
燃料タンク容量	11ℓ
変速機形式	5段リターン
フロントタイヤ	100/90-19
リヤタイヤ	130/80-17

NH T200



1 フレームは125と共通。200はエンジンガードを標準装備する。カラーはレッド、ブルー、イエローの3色。2 スポーツモデル用として初開発された水冷200ccエンジンは、ボア63.5mm×ストローク57.8mmのショートストロークタイプ。必要十分なパワーと低速域から粘り強いトルクを発揮する。3 アンダーカウル内側にラジエターリザーバータンクを装備。4 200はタンデムグリップとなるが、オプションでリヤキャリアの装着が可能。125も含めて質感はよく、安っぽさがないのが特徴だ。

全長×全幅×全高	2068×860×1195mm
ホイールベース	1405mm
最低地上高	170mm
シート高	810mm
乾燥重量	144kg
総排気量	183cc
エンジン型式	水冷4ストローク SOHC2バルブ単気筒
ボア×ストローク	63.5×57.8mm
圧縮比	NA
最高出力	13.5kW (18ps) / 8500rpm
最大トルク	15.7N・m (1.6kgf・m) / 7500rpm
燃料供給装置形式	電子制御フューエルインジェクション
始動方式	セルフ式
燃料タンク容量	11ℓ
変速機形式	6段リターン
フロントタイヤ	100/90-19
リヤタイヤ	130/80-17

NH Tシリーズ共通装備



1 正立フォークはストローク量140mm。ディスク径は288mmで安定した制動力を発生する。2 リンクレスのリヤのストローク量は未発表。だが、初期からしなやかに動き、林道での底突きは皆無。乗り心地のよさに大きく貢献している。3 視認性にすぐれるデジタルメーター。125のABS警告灯に代わり、200は水温警告灯になっているのが相違点。4 燃料タンク前方にはUSBポートを装備。電子デバイスへの給電に便利な配置だ。



抜群の汎用性を発揮する 軽量アドベンチャーマシンたち



房総半島といえば手彫りトンネルと地蔵。手彫りトンネルはダート路面であることが多いが、NH Tシリーズならそこへ躊躇なくアクセスできる。



200はアクセルひと回りでテールスライドに持ち込める

ンティックなどのトレールマシンを選択すればいいけど、林道やキャンブツーリングに行ってみると、そこまでオフロードにハマるか分からない……なんて人にはNH Tシリーズがピッタリだと思えました。オンもオフも軽快に走れるし、通勤やチヨイノリでも扱いやすい。125か200かは、高速道路を使うか使わないかで決めればいかなと。野口「コイちゃんには林道での走りも鋭くなったけれど、アドベンチャーマシンの評価も鋭いですね。アドベンチャーマシンって大排気量で高速走行性能が高く、それでいて林道も通過できるオールマイティさが人気だと思っんです。確かに高速走行性能は魅力ですが、狭い日本の林道ではやっぱり取りまわしが厳しい。でもNH T200なら高速走行性能は及ばないにしても、林道では圧倒的に軽快。日本での使い勝手を考えたらベストマッチだと思っんです。しかも排ガス規制で多くのモデルが生産中止となる中、新車で、しかもかなり求めやすい価格で購入することもできますから」

コイ「本当、コストパフォーマンスは抜群。NH Tシリーズは、いろいろ



↑盛りよさに定評ある「住吉飯店」の「もやしそば」。800円とお値段もよし。「えびそば」「五目そば」も具たくさんおすすめ。千葉県安房郡鋸南町勝山430 水曜定休

楽しんできて、これからは軽くてなんでもできる1台に乗りたいたいというベテランライダーや、逆にこれからバイクに乗っているいろいろ楽しんでみたいというビギナーやリターンライダーにもおすすめのマシンだと思っました。あと、アドベンチャーマシンでも軽ければアリだなんて、食わず嫌いはダメですね……」

野口「ぜひ試乗してください！」と、ワンディングと林道が凝縮した南房総は、寒い時期でもツーリングを楽しめるスポットとして首都圏のライダーに人気。そして通年で海の幸を楽しむことができるのだが、今回は2台の比較試乗が楽しく、とっぴりと日が暮れるまで走っていた。ということで、気付いた時には海の幸を食べられるお店は軒並み終了。冷えた身体に熱々のラーメンが染み渡った1日となったのでした。



125の軽さと接地感のよさはダートで高い安定性を発揮

走り倒した2人のお気に入りポイント

余裕あるパワーで扱いやすい



125は軽くてダートで振られにくく、カウルの効果もあるので、ツーリングで疲れにくい乗り味です。原二でも充分アドベンチャーマシンになっています。200はそこにトルクとパワーが加わり、アクセル操作だけマシンを振り回せます。ダートメインで楽しむならファンティックという選択肢があるので、高速道路やワンディングで速く、オンもオフも幅広く楽しめる200がいいですね。とくに全域で扱いやすいエンジン特性がお気に入りです。

取りまわしも乗り味も軽い



驚き禁じ得ず!! な125の軽さがお気に入りです。200の力強さはストレスフリーの走りを披露してくれますが、ダートでは少し重さを感じます。それが前後サスにも影響しているようで、1Gでの沈み込みは200のほうが多く、足着きもちょっといいと感じるほど。でも、軽さの分、初期の動きは125のほうがスムーズで、それがダートの衝撃吸収性のよさになっています。125のサスは、短コイに安心感を与えてくれる源になっていますね。