

MotorFan's 10th YEAR 2016

激写! これがグロムのニューモデルなのか!?

モトチャンプ2016年4月号(毎月6日発売)3月5日発売
第35巻 第4号 通巻458号1982年3月2日 第3種郵便物認可

モトチャンプ
Moto-Champ

定価 400円

4
2016
APRIL

最強は誰だ!?

125cc スクーター

大特集 最新NMAXをはじめ全15台の実力をガチンコ検証!

ベストバイ!

実用性アップの
コツも教えます

4MINI情報も大豊作!
6インチの魅力と
実践テクを解説



大好評! 2ストレプリカ企画
TZR250が今、おもしろい
カワサキZ! ホンダCB!!
流旧車の楽しみ方



総力特集！

最新N MAX & BW'Sをはじめ、全15台の実力を斬る！

125cc スクーター

YAMAHA
NMAX / BW'S125 / CYGNUS X-SR
AXIS TREET / TRICITY125 ABS
SUZUKI
ADDRESS110 / ADDRESS V125S
HONDA
PCX / LEAD125 / DIO110
SYM Z1 125
KYMCO K-XCT125i / SYM PRIMAVERA125
PGO TIGRA125 / VESPA
THAI HONDA CLICK125i IDLING STOP

最強 王決定戦

買って後悔しない一台はどれだ!?
注目マシンの
辛口通信簿!

今や、125ccスクーター(110ccスクーターを含む)がストリート最強の存在だということは紛れもない事実だ。軽快かつストレスのない走行性能、日常ユースで頼りになるユーティリティ、それでいて手軽にランニングコストもリーズナブルなのだから、125ccスクーターに焦点を当てて、そのなかでも人気のモデルに焦点を当て、そのポテンシャルを徹底解剖。カタログスペックでは決してわからない、真の実力が丸ハダカになった!

PHOTO: つかたかし / 小林寛好 / 岩島健次 / 重松浩平 / aja-co
取材協力: コネクティングロード 0120-819-117 (ペスバ)

CONTENTS	■注目マシン・クローズアップ	16ページ〜
	■ユーティリティを詳密比較	24ページ〜
	■一気乗りで戦闘力を暴く	28ページ〜
	■125ccはメリットいっぱい!	36ページ〜
	■愛車をもっと便利にする実践テク	38ページ〜
	■超級カスタムマシンをチェック	42ページ〜

カスタムと実用性
情報も豊富に
なっていますね♡

【車両に関する問い合わせ】ヤマハお客様相談室 ☎0120-090-819 / スズキお客様相談室 ☎0120-402-253
ホンダお客様相談センター ☎0120-086819 / キムコジャパン ☎03-6404-6102 /
エムズ商会 <http://www.sym-jp.com/> (SYM) / ナーベルフォース ☎048-449-0021 (PGO) /
ピアジオコール ☎03-3453-3903 (ペスバ) / エンデュランス ☎049-226-2900 (タイホンダ)

車体サイズ全長×全幅×全高 / シート高 / 車両重量 / エンジン種類 / 最高出力 (ps) / rpm / 最大トルク (kgm) / rpm / ガソリンタンク容量 / プレッキ前後 / タイヤサイズ前後



Dio110と同様、140km/hの速度計と燃料計のコンビによるシンプルなメーターパネル。逆三角形を基調としたデザインもDio110と雰囲気が似ている部分。



アルミ鍛造ホイールとφ190mmディスク&1ポットキャリアブレーキを採用。長いストロークを持つフロントフォークは、街乗りにもマッチするようセッティングされたもの。



キーシリンダーで左に捻ればシートオープンするので、面倒なキーの抜き差しは不要なし。近くにドレンが設置されているので、ガソリンが溢れても車外に排出されるので安心。



ピストンの軽量化、ローラーロッカーアームの採用などにより、フリクションロスを低減。その一方、高回転型カムを採用により、125ccクラスに匹敵する最高速を發揮する。



フルフェイスヘルメットを収納しても余裕が残る容量。また、フロントポケットを左右に備えるが、左側は600mlのペットボトルが入る珍しいサイズ設定となっている。

サ: 1845 × 665 × 1095mm
シ: 755mm 重: 97kg
E: 空冷4ストローク SOHC2バルブ
馬: 9.1 / 8000 1: 0.88 / 6000
ガ: 52.8 ℓ 2: ディスク・ドラム
タ: 80/90-14・90/90-14

SUZUKI アドレス 110
ADDRESS110

スズキの低燃費エンジン「SEP」を、原二スクーター・クラスでは最軽量のボディに搭載。同サイズのホイール&タイヤを履くなど、Dio110とはガチンコなライバル関係だ。

20万5200円



指針式の速度計と燃料計によるシンプルな構成。それでいて、立体的な形状やシボが施されたパネル素材でスポーティな印象に。距離計にはオイル交換時期を知らせるマークも。



大径の14インチホイールだが同サイズのPCXよりも細いタイヤをセット。フロントブレーキはφ190mmのディスクローターと1ポットキャリアの組み合わせとしている。



シート下収納スペースの後面に給油口を配置。他のホンダ車と同様に、シートはキーシリンダー横のスイッチで簡単にオープンすることができる。



eSPエンジン初となる空冷式を採用。アイドリングストップ機構も備わり、57.9km/ℓという驚異的な燃費性能を誇る。キックスターターが標準装備されているのもうれしい。



フルフェイスがちょうど収まるサイズ。別にヘルメットホルダーが2か所あるので収納に困ることは少ない。リヤキャリアはシートと同じ高さなので大きな荷物の積載も楽だ。

サ: 1870 × 690 × 1085mm
シ: 750mm 重: 100kg
E: 空冷4ストローク SOHC2バルブ
馬: 9 / 7500 1: 0.95 / 5500
ガ: 52.8 ℓ 2: ディスク・ドラム
タ: 80/90-14・90/90-14

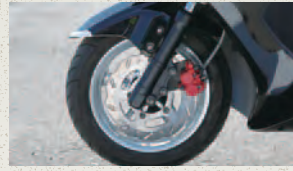
HONDA ディオ 110
DIO110

2015年3月にモデルチェンジし、eSPエンジンの空冷108cc版を新搭載。さらに3kgの軽量化とホイールデザインの変更などが施された。

22万8960円



1万2000rpmまで目盛りを設けたタコメーターが刺激的な走りを物語る。デジタルディスプレイは速度計、時計、燃料計、水温計、距離計などを網羅する。



φ245mmのウエーブディスクと2ポットキャリアで高い制動力を確保。メッシュホースによりコントロール性も非常に高い。リヤにはφ220mmのディスクを装着している。



フロントポケットは500mlペットボトル2本と350ml缶コーヒ―2本が同時に収納できる大容量。フューエルリッドはキーシリンダーで操作でポップアップするタイプだ。



通常は3ピースとされるクランクケースだが、こちらは剛性を求めて2ピース式に。形状を徹底研究し高い吸気効率を実現したインテークマニホールドも採用している。



開口部は広いものの、底面にある傾斜のためにフルフェイスヘルメットの収納は1個が限界。しかし、DCソケットと点火カットスイッチが設けられ利便性の高さは申し分なし。

サ: 1865 × 710 × 1140mm
シ: 未公表 重: 128kg (乾燥重量)
E: 水冷4ストローク SOHC4バルブ
馬: 13.5 / 8750 1: 1.14 / 7500
ガ: 52.8 ℓ 2: ディスク・ディスク
タ: 110/70-12・130/70-12

PGO ティグラ 125
TIGRA125

PGO独自の冷却機構を備えたエンジンは、高強度のワンピースシリンダーヘッドや、素早いバルブの開閉を可能にする変形カムシャフトも採用してハイレベルな走りを披露。

38万4480円



赤のモールと青のグラデーションのタコメーターでライダーをその気にしてくれる仕上がり。速度計、燃料計、時計、距離計を備えるモニターはブルーのバックライトを採用。



10インチの小径ホイールにφ205mmの大径ディスクの組み合わせ。高い旋回性と制動力を發揮し、混雑した街でも俊敏に走り抜けることができる。タイヤは前後とも同サイズ。



500mlペットボトルと350mlの缶コーヒ―が収納できるフロントポケット。給油口は逆サイドの給油しやすい位置に配置。キーシリンダー部でオープンできるのでスムーズだ。



放熱性及耐摩耗性に優れたセラミックコートシリンダーを採用。3段階イニシャル調整機構付きリヤショックを2本装備した、本格的な足回りにも注目だ。



車格のわりにはシート下の収納は必要にして十分なサイズを確保。シート下後端の黄色いスイッチは、高い防犯効果を持つ点火カット機能を作動させるためのもの。

サ: 1800 × 700 × 1095mm
シ: 760mm 重: 115kg (乾燥重量)
E: 空冷4ストローク SOHC2バルブ
馬: 12 / 8500 1: 1.1 / 7000
ガ: 6.8 ℓ 2: ディスク・ドラム
タ: 110/90-10・110/90-10

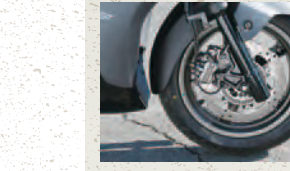
SYM アドレス Z1 125
Z1 125

アドレス V125Sに迫るコンパクトボディに、12psのハイパワー空冷エンジンを搭載。尖ったデザインながら十分な収納力や折り畳み式ミラーなど便利な装備も充実。

28万7280円



速度計と燃料計、および水温計を大きくレイアウト。速度計の左側に設けられたバーグラフ式のタコメーターは、目盛りが1万rpmまで刻まれたスポーティな設定。



フロントにφ260mmウエーブディスク (リヤはφ240mm) を装備。ホースにはメッシュタイプを用いてフィーリングを優れたタッチを提供する。フロントフォークはφ37mm。



ステップボード中央に配置された給油口。キーで直接オープンするが少し手間ではあるが、燃料タンクは12.5ℓと大容量なので、他モデルより給油回数は少なくて済むはず!



20km/hほどまでは大人しいが、それ以上は高回転をキープしつつ一気に速度を増していく特性。ダブルクレードルフレームによる剛性の高さは、高速走行時の安心感に繋がる。



フルフェイスヘルメットにレインウエアやグローブなどの用具が一通り収まる大容量。センサー式のLEDライトとシートダンパーも配するなど、収納スペースの使い勝手はバカイチ。

サ: 2200 × 800 × 1150mm
シ: 810mm 重: 172kg
E: 水冷4ストローク OHCA4バルブ
馬: 14.4 / 9000 1: 0.96 / 6000
ガ: 12.5 ℓ 2: ディスク・ディスク
タ: 120/80-14・150/70-13

KYMCO キムコ K-XCT125i
K-XCT125i

オフセットシリンダーやローラーロッカーアームを採用した4バルブ水冷エンジンによるスポーツ性能と、LEDを多用した外観が織り成すラグジュアリー感をミックス。

51万8400円



指針式の速度計はkm/h表記の他に、外車の雰囲気を味わえるmph(マイル)表記も。デジタルディスプレイには燃料計、距離計、時計を採用して、利便性もバッチリ。



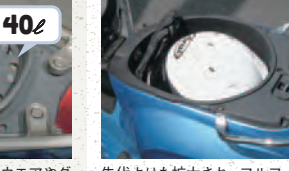
片持ち式サス(プリロードアジャスタブルデュアルクッション油圧式モノショック)は、急制動時に起こるノーズダイブを緩和。フロントブレーキはφ200mmディスクを採用。



シートをオープンすると後端に給油口が現れる。周辺のパネルはエンボス加工が施されて高級感漂う仕上がり。メッキ仕上げのグラフバーはタンデムしなくても主張できる部分だ。



最新3バルブヘッドを採用したエンジンを搭載。リンク式としたエンジンマウント方法や多段階イニシャル調整機構を持つリヤショックで、細かい振動などを吸収する。



フルフェイスヘルメットにレインウエアやグローブなどの用具が一通り収まる大容量。センサー式のLEDライトとシートダンパーも配するなど、収納スペースの使い勝手はバカイチ。

サ: 1852 × 680 × 1145mm
シ: 767mm 重: 110kg (乾燥重量)
E: 空冷4ストローク SOHC3バルブ
馬: 9.7 / 7750 1: 0.96 / 6000
ガ: 8.5 ℓ 2: ディスク・ドラム
タ: 110/70-11・120/70-11

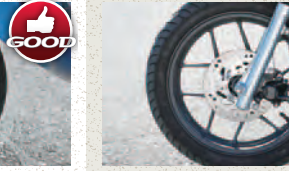
VESPA プリマベラ 125
PRIMAVERA125

ベスパでもっとも歴史あるプリマベラの名を受け継いだモデル。クラシック基調としながら、LEDポジションランプやデジタルメーターなどの現代的な装備も。

42万8000円



指針式の速度計はkm/h表記の他に、外車の雰囲気を味わえるmph(マイル)表記も。デジタルディスプレイには燃料計、距離計、時計を採用して、利便性もバッチリ。



キャストタイプの14インチホイールには、同モデルで初めてチューブレスタイヤを採用。バネ下重量の軽減によってさらにスポーティな走りに。コンビブレーキも装備している。



シートをオープンすると後端に給油口が現れる。周辺のパネルはエンボス加工が施されて高級感漂う仕上がり。メッキ仕上げのグラフバーはタンデムしなくても主張できる部分だ。



最新3バルブヘッドを採用したエンジンを搭載。リンク式としたエンジンマウント方法や多段階イニシャル調整機構を持つリヤショックで、細かい振動などを吸収する。



フルフェイスヘルメットにレインウエアやグローブなどの用具が一通り収まる大容量。センサー式のLEDライトとシートダンパーも配するなど、収納スペースの使い勝手はバカイチ。

サ: 1921 × 683 × 1095mm
シ: 767mm 重: 110kg (乾燥重量)
E: 空冷4ストローク SOHC2バルブ
馬: 9.7 / 7500 1: 0.96 / 6000
ガ: 8.5 ℓ 2: ディスク・ドラム
タ: 80/90-14・90/90-14

THAI HONDA クリック 125i
CLICK 125i

日本でもかねてから人気が高いタイホンダのマシン。eSPエンジンと安定性の高い14インチホイールの組み合わせはPCXと同様ながら、タイ仕込みの強力なパワーが魅力だ。

30万7800円



デジタルディスプレイに表示されるエンジンオイル交換時期インジケーターは、任意でタイミング(距離)を設定可能。15台中で唯一、イモビアラームを標準装備している。



低速度域でのクイックなハンドリングを実現する小径ホイール(10インチ)。フロントブレーキはφ160mmのディスクと1ポットキャリアだが、軽量な車体には十分のスペック。



給油口は真上を向いているので、給油時に内容量が確認しやすいのがポイント。トルクリミッター式のキャップは、しっかり締まった時にカチッと音が鳴るのでわかりやすい。



Fシステムに、インジェクターとポンプを一体式としたディスチャージポンプ式を採用。エンジン周りのコンパクト化、省電力化、低コスト化に寄与している。



50ccスクーター並みの車格ながら、横向きでフルフェイスヘルメットが一に入るスペースを確保。さらにタンデムライダー用ヘルメットを掛けられるホルダーも二つ装備している。

サ: 1780 × 635 × 1035mm
シ: 745mm 重: 101kg
E: 空冷4ストローク SOHC2バルブ
馬: 9.9 / 7500 1: 1.0 / 6000
ガ: 6.3 ℓ 2: ディスク・ドラム
タ: 90/90-10・100/90-10

SUZUKI アドレス V125S
ADDRESS V125S

軽量・コンパクトな車体にパワフルな2バルブエンジンを搭載。軽快な切り返しを実現する10インチホイールはストリートバトルで大きな武器になる。

26万8920円

メーター

フロント周り

給油口

エンジン

シート下収納

元祖通勤快速スペシヤル

軽快感とパワフルさを両立

女子ウケ度はナンバー1

ビッグなスポーツクルーザー

小柄な車体に強心臓を搭載

徹底した走り志向が痛快

大径タイヤならではの余裕

コストパフォーマンス抜群





絶妙な
軽さと
パワーの
バランス

SYM
Z1 125

1位
加速力
8.386

ライダー'sコメント

「70km/hまでの加速は圧倒的。さすがスクーター大国の台湾メーカーといえるポテンシャルの高さ。その気になればウイリーできそうなど。高回転で変速するセッティングでうまくパワーを引き出している(ケニー 佐川)」

駆動系の味付けと車体の軽さがダッシュ力に大きく影響する！

シグナルダッシュを想定してアタックした100m地点の到達タイム計測では、Z1 125、リード125、クリック125iが他を0.3秒以上も引き離す結果となった。これら3台のタイムは非常に接近しており、条件次第では順位が入り替わることもあり得るだろう。

それとは別に注目したいのはシグナスXだ。最高出力9.8ps、最大トルク1.0kgmとスペックは凡庸なのだが、実際に走らせてみると、駆動系セッティングの妙で低中速域でのパンチ力を発揮。結果、4位に入る健闘ぶりを見せた。

最高速テストの結果も踏まえて総括すると、走行性能の違いはカタログデータだけでは推し量ることができない、ということがわかりいただけるだろう。エンジン性能に加えて駆動系のセッティング、車体構成、さらには足回りといった様々な要素が、走りの特性を大きく左右するのである。

0-100M 加速TEST

順位	メーカー	車名	タイム(秒)	最大トルク(kgm)	回転数(rpm)	車重(kg)
1位	SYM	Z1 125	8.386	1.1	7000	115
2位	ホンダ	リード 125	8.411	1.2	5000	114
3位	タイホンダ	クリック 125i	8.416	—	—	110(乾燥)
4位	ヤマハ	シグナス X SR	8.720	1.0	6000	118
5位	ヤマハ	BWS125	8.771	1.0	6000	119
6位	PGO	ティグラ 125	8.835	1.14	7500	128(乾燥)
7位	ホンダ	PCX	8.849	1.2	5000	130
8位	スズキ	アドレス V125S	8.930	1.0	6000	101
9位	ヤマハ	NMAX	8.956	1.2	7250	127
10位	ヤマハ	トリシティ125 ABS	9.313	1.0	5500	156
11位	ベスパ	プリマペーラ 125	9.924	0.97	6000	130
12位	ヤマハ	アクシストリート	10.09	0.91	6000	110
13位	キムコ	K-XCT125i	10.21	1.2	7000	172.4

110ccモデルはどんなの？

劣性と思われていたDio110とアドレス110のフェザー級スクーターが大健闘。最高速TESTではアドレス110が総合で9位に相当する記録をマークした。125ccスクーターを選ぶ際も、候補に入りたい。

0-1000M 最高速TEST

順位	メーカー	車名	最高速(km/h)	最高出力(ps)	回転数(rpm)	車重(kg)
1位	スズキ	アドレス 110	95.58	9.1	8000	97
2位	ホンダ	Dio110	93.79	9.0	7500	100

0-100M 加速TEST

順位	メーカー	車名	タイム(秒)	最大トルク(kgm)	回転数(rpm)	車重(kg)
1位	スズキ	アドレス 110	9.051	0.88	6000	97
2位	ホンダ	Dio110	9.204	0.95	5500	100

パワーの数字だけがすべてではない！PCXが台湾勢を押しつけてトップに

1000m到達地点での最高速を計測したところ、ナンバーワンの座に輝いたのはPCX。意外にも……という失礼だが、PCXの最高出力は12ps。14.4psのK-XCT、13.5psのティグラ125といった台湾メーカーの力自慢たちにはさすがに敵わないのではないか、という下馬評を覆す見事な結果だ。

また、僅差で2位となったK-XCTの記録も素晴らしい。172.4kgという超重量級ボディが災いして、加速テストでは最下位だったのだから。7500rpmで変速する高回転型エンジンの本領が、ここで発揮されたというわけだ。

0-1000M 最高速TEST

順位	メーカー	車名	最高速(km/h)	最高出力(ps)	回転数(rpm)	車重(kg)
1位	ホンダ	PCX	105.87	12.0	8500	130
2位	キムコ	K-XCT125i	104.24	14.4	9000	172.4
3位	PGO	ティグラ 125	103.54	13.5	8750	128(乾燥)
4位	ホンダ	リード 125	101.12	11.0	8500	114
5位	ヤマハ	NMAX	99.05	12.0	7500	127
6位	タイホンダ	クリック 125i	97.97	—	—	110(乾燥)
7位	SYM	Z1 125	96.74	12.0	8500	115
8位	ヤマハ	BWS125	96.60	9.8	7500	119
9位	ベスパ	プリマペーラ 125	95.24	9.8	7750	130
10位	スズキ	アドレス V125S	93.39	9.9	7500	101
11位	ヤマハ	シグナス X SR	92.24	9.8	7500	118
12位	ヤマハ	アクシストリート	91.53	8.1	7000	110
13位	ヤマハ	トリシティ125 ABS	90.42	11.0	9000	156



KYMCO
K-XCT 125i
巨体をものともしない俊足！

ライダー'sコメント

「とにかく駆動系セッティングがスバルタン。高回転をキープしたまま加速していき60km/hを超えた辺りからこのエンジンの本領を発揮。9000rpmを超える伸びの良さと距離があればもう少し伸びたね(キッシー 岸田)」

最高速&加速力実走TESTでポテンシャルを暴く！

125ccスクーターの主戦場はストリート。複雑なコーナーや信号によるストップ&ゴーなどなど……一筋縄では攻略できないステージが待ち構える、実にサバイバルな環境だ。そこで勝ち抜くために重要となってくるのが、最高速と加速力。カタログでは記載されていないこれらのデータを分析することで、通勤マシンとしての実力を評価することが可能だ。そこで今回は、GPSロガー(デジスパイス)を各車に搭載し、同一条件のもとで計測してみた。果たして、その結果は!?

HONDA
PCX
完全無欠のSPEEDSTER



1位
最高速
105.87 km/h

国際A級ライダーが斬る！

最後のひと伸びは空力性能の良さ
100mまでで速いのは、シグナスX、BW'S125、リード、クリック、Z1 125、の5台。1秒の間に12台がひしめく大接戦！軽さがキープポイントだ。最高速はeSPエンジン採用のホンダ勢が強くて、パワーで海外組が迫る！ちなみにパワーの低い110ccモデルでは伏せないで最高速が8km/hもダウンした。空気抵抗ってバカにできない。

ソードー
2015年全日本モーター選手権ランキング3位の国際A級ライダー。⑨ではマフラーテストをはじめ活躍中。現役レーサーならではの鋭いコメントに注目。

ライダー'sコメント

「燃費だけでなく加速性能にも優れるeSPエンジンとカウル形状による空力の良さで、高速域に入っても加速の鈍化が少ない。また車体剛性の高さとこのクラスでは大径の14インチホイールのおかげで、安心してアクセルを開けていける。(ケニー 佐川)」

125ccスクーター最強王決定戦

比べてわかった
通勤号としての実力

NICE
DAY!

⑥サンタサンの 通勤ソムリエ 70km徹底検証!

全国25万人(勝手に推測)の通勤ライダーのみなさんこんにちは。自宅(横浜市)から編集部(新宿区)まで約70kmの道のりを毎日飽きずに2種スクで通勤している⑥サンタサンです。このたび、通勤ソムリエの称号を授かり、個人的に気になっていたモデルを通勤のアシとして乗り比べてみました。実際のフィールドで見えてきたキャラクターとはいかに?

※誠に勝手ながら、ここでは始動性や燃費などの基本性能については触れておりません。

ヤマハ シグナスX SR

セミバンクでも良く曲がる

アクセル開度が1/4程度(6500rpm)でも十分に流れに乗れるし、エンブレの効きが弱いのスムーズな減速も可能だ。交差点にスッと進入するようなセミバンクでの旋回性が高いから、いつも通りに走っても速く走れちゃう♪ ライトが明るいので夜間の裏道も安心だった。



ここも
お気に入り

ヤマハ BWS125

極太タイヤで乗り味がグー

前後タイヤがシグナスXより太く、車体は共通ながら乗り味は別モノ。軽快なハンドリングが楽しめる。陸橋の上りで40km/hまで減速してから加速したんだけど、平地と変わらず加速したのは驚いた。特徴的なハンドガードは雨の日にグローブが濡れにくいので便利。



ここも
お気に入り

ヤマハ トリシティ125ABS

抜群の安定感で疲れ知らず

当たり前だけど、フロント2輪の走破性はバツグン。ブレーキも良く効きジャックナイフも可能なほど。ハンドルにまったく力が入らずに乗れるので、疲労の少なさはナンバーワンだ。コンビニフックがボディとツライチに格納でき、引っ掛かりもなく乗り降りがしやすい。



ここも
お気に入り

ヤマハ NMAX

先を急ぐならこのエンジン

エンジンがトルクフルなので、遅刻しそうな時は強い味方になってくれるはず。心地良いビート感はマフラーを換えたら相当楽しいことになりそう。常に視界に入るハンドル周りは、素材や模様を変えた凝ったつくりになっていて、ほかにない高級感がある。



ここも
お気に入り

ホンダ PCX

上質な軽快さが味わえる

エンジンは静かで振動が少なく、上質という言葉にピッタリ。とにかく転がりが軽い。ポジションはハンドル形状が良く、直進時もフルロックでのUターンでも窮屈さを感じない。PCX特有のリヤシヨックの突き上げが気になるけど、それ以外は非の打ちどころがない。



ここも
お気に入り

ホンダ リード125

尖ったところがないのが魅力

コンパクトで速いし燃費もいいと、通勤オンリーならリードの右に出るものはいない。とにかくシート下スペースが深くて広く、入らないかな?と思う荷物がすっぽり。特化した部分を作らないのが特徴だ。弱点は硬めのシート。1時間以上乗る人は対策をした方がいいと思うな。



ここも
お気に入り

スズキ アドレスV125S

渋滞路ならコイツで決まり

元祖通勤快速の名は伊達ではなく、ラッシュ時はあっという間に後続を置き去りにできる。反面、高速域での安定感はいまひとつ。ただしこれは、タイヤとリヤシヨックを変えれば改善できそうなレベル。特筆すべきはウインカーの出しやすさ。地味だけど大事な性能だよね。



ここも
お気に入り

ホンダ Dio110

コンビブレーキのバランスが絶妙

前後連動ブレーキはリヤが先にロックしてくれるのでコントロールしやすい。エンジンは、ここ一発の速さこそないが「これで十分」と思えるレベル。またアイドリングストップ機能は、燃費面だけでなくエンジン停止時の静けさがストレス軽減にも効果アリ。



ここも
お気に入り

スズキ アドレス110

125ccに付いていける力強さ

排気量が4cc大きいこともあるけれど、エンジンはDio110よりトルクフル。信号待ちからのスタートダッシュでは125ccに付いていけるほど。軽さが不安定な方向にいかずに乗りやすさに繋がっているのはお見事。パーキングロック機構は駐車時に重宝したよ。



ここも
お気に入り

特設ジムカーナ対決で コーナリング性能をチェック!

PART.
3

RIDING
TEST
走行性能を
ガチ検証!

コーナーでの旋回性に加えて、ブレーキ時のコントロール性や車体剛性、切り返し時の軽快さなども街乗りでの戦闘力を吟味するのに大事な要素。それらを把握するためにジムカーナコースでタイムアタック!

ライダーコメント
「ハードなブレーキングをしてもフレームでふらつかず安定感もあった。無理をしなくても自然と速く走れたよ(OGAちゃん)」

パワーと車体の
バランスが秀逸! SYM
Z1 125

17.447

17.867

SUZUKI ADDRESS 110

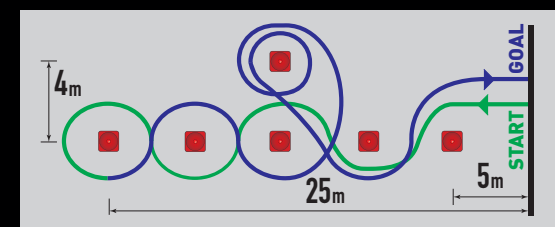
125ccをカモる
軽快フットワーク!

ライダーコメント
「エンジンパワーに応える車体剛性の高し付けで、オーバースピードでコーナーに突っ込んで、しっかりとタイヤを路面に押し付けてくれるからグリップを失わずにクリアできる。バンク角があと少しあれば最速の座を獲れたかも(キッシー岸田)」

125ccスクーター
最強王決定戦

タイトターンが続く難コース

5本のパイロンを5m間隔に配置し、さらに横方向にパイロンを1本追加したターンと切り返しが続く難コース。エンジン特性や運動性能だけでなく、シートやハンドル位置といったポジションの良さもタイムを左右する。



MCシモ

ジムカーナライダーを担当。イベントのMCはもちろん、ミニからロードまでレースでも活躍中。

走り屋のカリスマが斬る!

排気量カンケーなしの結果に驚き

キビキビ走れる10インチ勢の圧勝かと思ったら違ったね。一番速かったのは12インチ車でもなく、まさかの14インチ車(アドレス110)だった。ライバルより排気量が小さい(112cc)にもかかわらず、14インチ車得意のコーナー進入の倒し込みの速さを武器に、パワフルなZ1を破ってみせた。2位のZ1はエンジン特性がフラットで扱い易く、3位のシグナスX SRはエンジンと足周りのバランスの良さが光った。

ジムカーナ TEST

アドレス110が真価を発揮!
125ccスクーターを全台抜き

順位	メーカー	車名	タイム(秒)	MCシモのコメント
1位	スズキ	アドレス110	17.447	倒し込みが軽くて足もしっかり
2位	SYM	Z1 125	17.867	10インチならではの高い旋回性
3位	ヤマハ	シグナスX SR	18.299	バランス良好でスポーティ
4位	ホンダ	リード125	18.408	出足が良く扱いやすい
5位	ホンダ	Dio110	18.419	ストップ&ゴーの加速が良い
6位	ヤマハ	BWS125	18.494	ハンドルが高く操作しやすい
7位	ヤマハ	NMAX	18.668	とにかくパワーがある

順位	メーカー	車名	タイム(秒)	MCシモのコメント
8位	スズキ	アドレスV125S	18.815	50cc感覚で乗りこなせる
9位	ベスパ	プリマベアー125	18.819	意外と足周りは硬め
10位	ヤマハ	アクシストリート	18.848	取り回しが軽く挙動もマイルド
11位	PGO	ティグラ125	19.108	エンジン特性的に低速は苦手
12位	ホンダ	PCX	19.451	シートのグリップ力が良い
13位	タイホンダ	クリック125i	19.699	加速の鋭さはピカイチ
14位	キムコ	K-XCT125i	21.289	深いバンク角が魅力
15位	ヤマハ	トリシティ125ABS	21.445	トリシティには罰ゲーム(笑)



男子必見

タンDEM NO.1は？

から揚げが大好物という“ゆっこ”こと祐美子ちゃんが、シートの乗り心地、握みやすさ、視線の高さなど快適度をわがままチェック！



WINNER PCX

安心感を生む極太ステップ！

「タンDEMステップが大きくて平らなので、スニーカーじゃなくても安定感がありました。グラブパーも握みやすい位置にあるから安心です。乗り降りもしやすかった」



2位 トリシティ125ABS

三輪ならではの信頼度！

「シートのクッション性が良く座り心地もマル。フラフラしなくて怖い」



3位 NMAX

二人乗りが似合う！

「前の人との距離が適度にあって窮屈感がない。視線が被らないのもいい」



キッシー

岸田の

足着き バツグンを探せ



マシンの使い勝手で重視したいのが足着き性。カタログ上のシート高は同じでも、ショックの硬さやシート幅によってかなり差が出るぞ。



WINNER アドレスV125S

1 形状の妙で 2 位に！

「シート高は 745mm で 2 位のトリートより 10mm 高い。しかし幅がスリムで形状も考えられているから、足着き性はこっちが上」



2位 アクシスリート

「シート高は 735mm。座った瞬間に大きくリヤとシートが沈み込む」

イイところワルイところ
ぶっちゃけホンダ
リード125ホンダ
PCXヤマハ
NMAX

★★★★★

★★★★★

★★★★★

いろいろ便利だね

完成度高し！ お気に入り

PCXの好敵手

コンパクトでとにかく加速がいい。前 12 インチ、後ろ 10 インチホイールで直進安定性とヒラリ感を両立し、小回りも得意。フラップ開閉式のグローブボックスや給油口は高級感があり、大容量のシート下スペースは便利この上ない。

125cc クラスで随一の速さ。高速域でも大柄な車体を活かして安定感もいい。センターフレームが通っているのが跨りにくい、その分剛性感はピカイチ。足周りもしっかりとしていて乗り心地が良く、ツーリングでも快適だ。

最新の水冷エンジンは静かでパワーもあり、ABS も標準装備されるなど高級感のある仕上がり。車体中央にフレームが通る構造なので剛性が高く、ハンドリングにもしっかり感がある。洗練されたデザインも魅力の一つだ。

ヤマハ
トリシティ125 ABSヤマハ
アクシスリートヤマハ
BW'S125ヤマハ
シグナスX SR

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

ツーリング向きだ

ソフトな乗り心地

デザインが新鮮

全身スポーティ

三輪ならではのフロントの安心感は抜群で、防風性も高く、ツーリングには最適。ただ、車体は重く加速はゆったりだ。高速域では安定感と引き換えに素早いレーンチェンジなどは苦手が、ワダチ通過時の安定感は二輪とは別次元。

10 インチホイールのおかげで足着きが良い。別売りのフロントバスケットを装着すれば、お買いものにも便利だ。サスペンションは前後共に柔らかめなので、速度が出る場所ではライバルに比べて安定感にやや劣る場面があるかも。

基本的にシグナス X と同じフィーリング。エンジンは低中速トルクがあり、しっかりとした車体とスポーティな足回り、オフロードテイストを感じるような外観もあって、ちょっとしたダートも走れそう。ハンドガードやメーターデザインも新鮮だ。

エンジンは低中速型で、鼓動感を楽しめる。サスペンションも剛性感がありハンドリングはシュア。給油口のデザインなどにもこだわりを感じる。リヤブレーキがドラムからディスクになり制動力は増したが、ロックしやすいのが難点か。

125cc クラス
最強王決定戦

ケニー 佐川

179cm 73kg



300 車以上のインプレ歴を持つ二輪ジャーナリスト。的確かつ繊細なインプレに注目だ。

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

キッシー 岸田

170cm 70kg



優勝経験数知れずのワールドミニバイクレーサー。マシンの限界を探る才能はピカイチ。

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

OGAちゃん

172cm 68kg



本場アメリカで表彰台を獲得するプロスタントライダー。バランス感にこだわりあり。

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

中村祐美子

174cm



モデルの世界大会“Super Model Award”でグランプリ獲得。ピギナー代表として登場。

ポジションが好き

乗りやすいです

パワーがすごい

楽しい！ お気に入り

発進が恐くない

小回りに効くよ

ポジションが自然

パワーの出方がフラット（でいいですよ？）だから、初心者の人でも大丈夫（ドンと飛び出しません）。姿勢良く乗れるポジションは好みでした。足着き性も良く、振動も少ないから、乗っていて楽。ちょっとお尻が痛いかも。

スクーターに慣れていない私にとって、難関なのが発進（笑）。でも、PCX はスムーズにこなせて一安心です。ジムカーナも遅いなりに楽しく走れたし、コーナーも曲がりやすかったです。乗りやすさならばナンバーワンかも。

大きさのわりには小回りが効くので、どんなシチュエーションにも気負うことなく扱えそうな気がします。エンジンは 125cc とは思えないほどのパワーがあってビックリ！ 初めはガクガクンしちゃいました（笑）。修行します！

フロントタイヤが二つあるので、安心感がたっぷり。コーナーではバイクが勝手に曲がってってくれる不思議な感じでした。エンジンはマイルドなので、怖くてアクセルをあまり開けられない私でも普通に走れました（笑）。

出足がスムーズなので、アクセルを開けてもドンッと前に出ません。私の身長だと、足着き性も安心してスタートすることができました。小回りに効くので、近所へのお買い物や散策に向いていると思います。直進安定性は今ひとつ！

アップめなポジションで、小回りに効くから乗りやすかったな。私の身長だと、足着き性もまったく問題ありませんでした。ブレーキの効きも自然で止まりやすかったです。でも重心が高いから、ゆっくり走るのは向いてないかも！

乗車姿勢は遠すぎず近すぎず、シートとハンドルの位置関係が自然で私は好きです（告白）。ただ、問題はスタート。クラッチミートの回転数が高いから（シモさんに教えてもらった）、アクセルを開けるのがちょっと怖いかも。

エキストリーマー OGAの ウイリー検定

2016年度はヨーロッパを中心に最高峰の大会へ参戦予定の、日本を代表するスタントライダーOGA。彼がウイリーしやすいスクーターはどれだ!?

TOP of PERFORMANCE

WINNER リード125



「軽量で低速トルクがあるため、ボディアクションだけでウイリーができる。フロントが落ち始めてもアクセルで立ち直せるんだ。ひょっとしてeSPエンジンってウイリー向きかも!？」

SECOND Z1 125

「アクセルの応答性が良く全域で加速してくれるので、コントロールしやすい。フロントが上がると安定感があって乗りやすかった」



ゆっこが選ぶ 女子が乗りやすいマシン

免許を取って数か月のため、恐る恐る乗っていたゆっこちゃん。そんなビギナー&女子目線からお気に入りを選んでもらいました。

WINNER トリシティ125ABS

「3輪だからやっぱりやっぱり他のスクーターとは安心感が段違い。エンジンがマイルドなのも私の好みですね」



WINNER アドレスV125S

「走り出した瞬間から一体感を感じられたので2位に。おそろくサイズが私にピッタリなんだと思います」

125ccスクーター 最強王決定戦

レベルも好みもスキルも 違う4名のライダーが、注目15車を一気乗り!

イイとこフルイとこ
ぶっちゃけクロスレビュー



スズキ アドレス 110 ホンダ Dio110 PGO ティグラ 125

★★★★☆ ★★★★★ ★★★★★
コーナリングマシン 全体的にシンプル パワーがモリモリ

スリムで軽い前後14インチの安定感もある。コーナリングでは前輪の自然な切れ込みを活かして素直に曲がれる。左右に500mlボトルが余裕で収納できるグローブボックスやリヤキャリアなど、実用的な装備も充実。

前後14インチで走破性に優れているのを実感。軽くてスリムでコンパクトな作りも好印象だ。ただ、加速は排気量なりで125ccクラスには劣る。全体的にシンプルだが、アイドリングストップ機能付きなのはさすがホンダ。

これは速い! 高回転型のエンジンフィールで、自分のテストではトップクラスの最高速だった。軽量な車体を活かして切り返りは俊敏で、安定感もある。ブレーキもカッチリしていて全体的にスパルタンな印象だ。



SYM Z1 125 キムコ K-XCT125i ベスパ プリマベラ 125 タイホンダ クリック 125i スズキ アドレス V125S

★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★
スポーツスクーター シート形状が独特 女性におすすめ まさしくパワーの塊 軽快な走りが魅力

外観がスポーティ。走りも70km/hまでの加速はトップクラスだ。ハンドリングは10インチとは思えないほどニュートラルで、コーナリングも安定している。ブレーキも剛性感があって、通常のバイクのような乗り味だ。

大柄で見た目はカッコいい。まるでステルス戦闘機のような。ただ、車体が重くトップスピードに達するまでが少し距離が必要な印象があった。300cc版と基本設計が同じなため足周りが硬めなのが少々気になった。

ハンドルとシートが高く、背筋をピンと伸ばして乗るヨーロッパタイプのライディングポジションが独特。エンジンはマイルドで静か。エレガントな外見とキーを押すとゆっくり開くダッシュボードなどお洒落感は満点。

発進加速が俊敏でダントツに速い。前後14インチでハンドリングもしっかり感があって安定している。eSPエンジンにアイドリングストップ、コンビブレーキなど充実装備も魅力だ。顔立ちは好みで分かれそう。

コンパクトな車体を活かして小回りは抜群。とにかく軽快でスタートダッシュも弾かれたように加速する。ブレーキも扱いやすく、フットスペース前部にゆとりがあるのもうれしい。混雑路での機動力はナンバーワン。

ケニー 佐川



★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★
本当に110cc? お気に入り 軽いから乗りやすい 高回転維持が正解 攻めたくなる車体 超高回転エンジン 実はスポーティ パワー感がある ジャストサイズ

ニュートラルなハンドリングは、ゆっくり流しても攻めてもグッド。110ccとは思えない、力強いエンジンも魅力で、高速でも十分な伸びを披露してくれた。排気量以上のパワー感とスリムさ。今回の個人的なベストはこれ!

ハンドリングはフロントのキャストが立っているせいでクイックな印象。エンジンの伸びはアドレス110と比べてしまうと一歩譲るけど、振動が少ないところはさすがホンダらしいと思ったな。優秀なエンジンだ。

ラジエターがフロントカウル内にあって重量バランスが前寄りのせいか、フロントの接地感が高いね。直進安定性もグッドで、乗り心地の良いシートのおかげもあって楽チン。高回転でのパワーはクラスで一番かも!?

10インチタイヤなんだけど、車体剛性が高いからハードに走ることができた。パワーも十分で、ゼロから加速力はかなりのもの。最高速も申し分ない。街中では楽しく走れるだろうね。バランスが非常に良いバイクだ!

125ccとは思えない大柄な車格で、ゆったり走ることができる。シート形状もいいから、すごく乗りやすいんだ。エンジンは高回転をキープしたまま気持ちよく回ってくれて、60km/hを超えてからの伸びもいいね。

シートは硬くてサスもリジッドみたいなのに動かないんだけど、そのおかげで路面を蹴り出すように加速するという、独特な乗り味。EU車両なので背が高く、お洒落な雰囲気とは裏腹に、意外とスポーティなキャラクターだ。

エンジンの振動が少なく、全域でよく走るね。高速域では風の抵抗を感じるけど、エンジンが力強いから速度はグイグイ乗っていく。ハンドルが体に近く、前後のサスも柔らかいので、スポーティな走りはちょっと苦手かも。

ポジションがスリムで、軽くて扱いやすいのがいいね。エンジン出力とのバランスもよく、機敏に運転できる。エンジンは全域で変速フィールに優れているんだけど、中速の力強さがもう少しあるといいかな。

キッシー 岸田



★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★
高剛性が効いている 14インチ、いいね ビックアップ良好 振り回せる感じ お気に入り 存在感がバない 注目度は高そう ウイリーも楽々 乗りやすさ抜群

少し乗っただけで、かなりのコーナリングマシンということがわかった。ハードなブレーキングにも耐える剛性の高いフレームがいいね。エンジンは高回転を維持して、どこからでもしっかり加速してくれるぞ。

コーナリングがとても安定しているから、恐怖感がまったくなかった。これが14インチタイヤの恩恵なんだね。加速力はそこそこだけど、街乗りならこれで十分かな。とってもバランスがよいバイクだと思う。

かなりの短時間で最高速に達する加速を発揮するなど、エンジン性能はトップクラスなのでは? 高回転域が特に元気がよくて、アクセルのレスポンスもバッチリ。反面、低速域は少し苦手な印象があるね。

ぐいぐい加速していった、最高速もかなり出るな。パイロンを使ったスラロームでも、足周りがしっかりしているからキビキビ走れた。すべての性能が高い次元にあるよ。見た目もアグレッシブでカッコいいね!

安定感がある上に、最高速もかなり速い。ただ車体が大いので、機敏とは言えない。ジムカーナではおまわず足を着きそうになっちゃう。ビッグスクーターのようにクルージングするのが似合うバイクだ。

見た目がとにかくお洒落! 小径ホイールのため、足周りは安定感重視というよりも運動性重視に感じられた。ブレーキは急激に効かないので、初心者でも安心。基本的にはのんびり乗って楽しむマシンだね。

軽い車体でキビキビと走ることができた。特にコーナーからの脱出でしっかりと加速してくれるから、メリハリのある走りが楽しめた。パワーもあるから全域でしっかり加速してくれて、ストレスなし!

車体が軽いので、とてもコントロールしやすい。軽快に乗ることができるぞ。Uターンの時も不安感が一切なく、取り回し性能もハイレベル。低速から40km/hぐらいまではトルク感もあって、加速も良かったよ。

OGAちゃん



★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★
ポジションが楽 スタンド掛けが楽 エンジン速すぎ キクジャクしない 休日のお出かけに デザインが素敵! 自転車みたい 押し歩きも軽々

またがった印象はDio110と同じ感じですね。走り出すとこっちのほうが前に進んで行く印象でした。乗りにくい感じはまったくありません。気になるとしたら、エンジンの振動が少しあるかな、という程度ですね。

取り回しが楽なので、緊張しないで走れます。裏道をちょこちょこと移動するのに良さそう。スタンドも掛けやすいし、女性でも扱いやすいですよ。ただ車体が軽いからか、直進はちょっとふらふらしちゃいました。

角ばっていて、これぞ男のバイクという印象です。走り出すとエンジンが回っている感じが伝わってきますが、キビキビとしすぎていて、私には扱いにくかったな(ゴメンナサイ)。ただブレーキは良く効くし、足着き性もマル。

エンジンはかなり速いみたいだけど、ゆっくり開けたらスムーズに発進できました。スクーターに慣れていない私でもぎくしゃくしなかったから、乗りやすいんだと思います。元気いっはいのカラーも嫌いじゃないです!

初めて乗る前は、車体が大いので緊張しちゃいました。でも、いざ走り出すと安定感があって気持ち良かったです。タンデムで出かけたなら楽しいかも。リヤブレーキが良く効いて、止まりやすかったのもマルです。

これが最新式のベスパなんですね。特に顔周りが可愛い! でも、実際に乗ってみるとシートの硬さにびっくりしちゃいました。これが文化の違いなのでしょう。カラーが6色もあるので、どれにするか迷っちゃいます。

とってもスリムなポジションなので、まるで自転車に乗っているみたい(笑)。車体の長さはあるはずなんですけど、シートやハンドル位置が全体的にぎゅっと詰まっっていて、数値以上にコンパクトに感じました。

101kgの軽量ボディは、私が乗ってもすぐわかるほど。バイクを降りて駐車場に停める時は、この軽さが活きそう。身長が低い人にもオススメ。アクセルも開けやすく安定感があって、走りやすかったですね。

中村 祐美子

