

YAMAHA

4サイクルトレール

MOUNTAIN TRAIL

SEROW 225



THE HEART OF WILDERNESS 大なる自然の懐へ、さらなる一步を踏み込むために。

偉大なる大自然。その懐に抱かれたとき、人は誰よりも自由になれるという。厳しくもやさしい、その大自然のなかへ、より深く、さらに親しく届け込みたい。そんな人々の望みに応えて、この一台は生まれた。マウンテントレール、セロー225。トレールケモノ道での新しい“楽しさ”を拓く、山の道具の誕生だ。トレール(ケモノ道)を往くために、力強い中低速のトルクを重視した、4ストローク223ccエンジン。確実に前へ進むために、810mmという低いシートや、マシンを保持するハンドルスタンド。確かに前へ進むために、810mmという低いシートや、マシンを保持するハンドルスタンド。マウンテントレール、セロー225。さあ、大自然のなかへ出かけよう。大地の懐であなたは、自分が他ならぬ自然であることを、改めて感じるに違いない。



THE HEART OF WILDERNESS

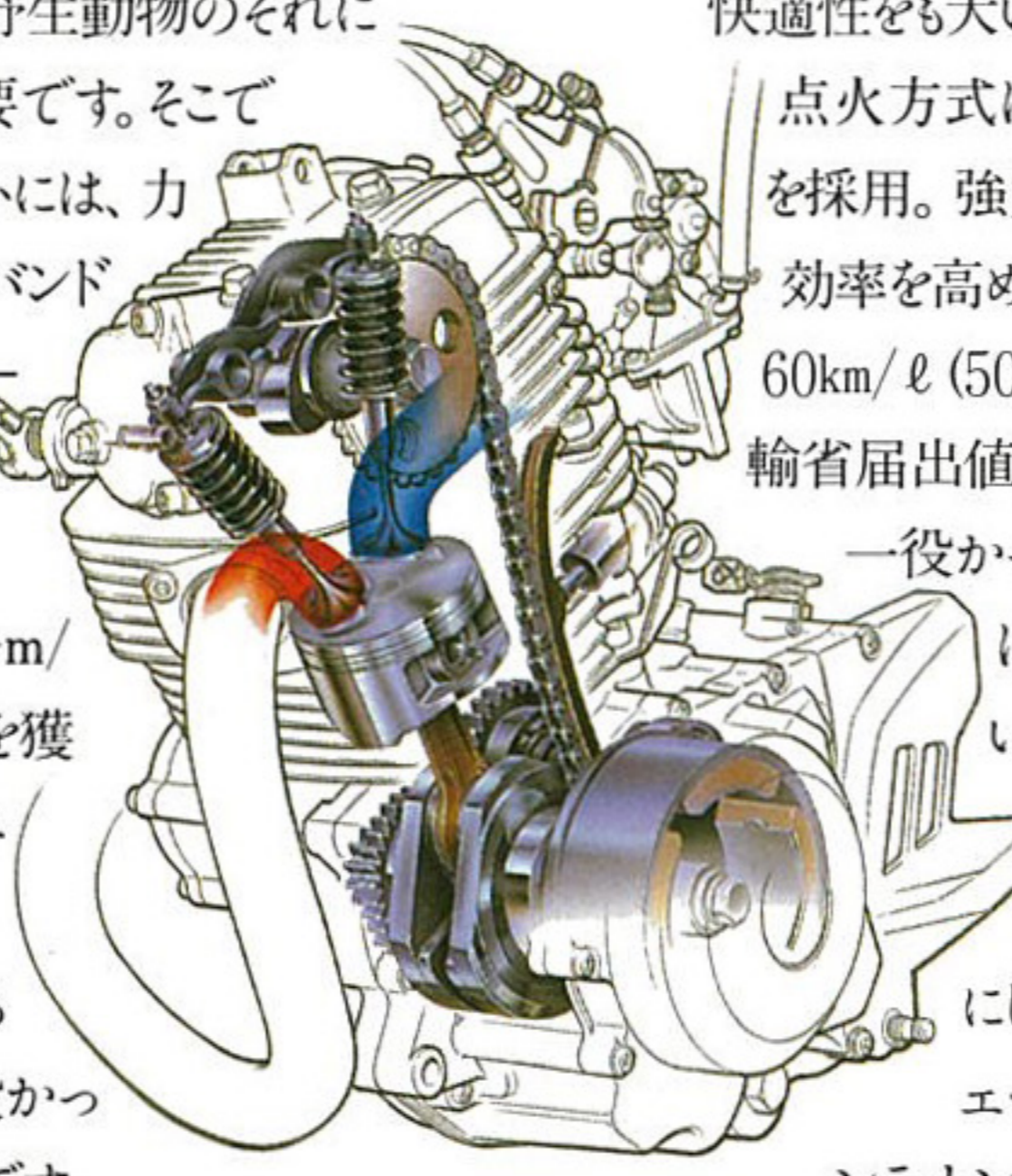
厳しいウイルダネスの地形を、自在に駆ける。セロー225。
この一台はまさに「カモシカ」だ。



ウイルダネスを、駆ける、曲る、止まる。 セローは野生動物のパワーを得た。

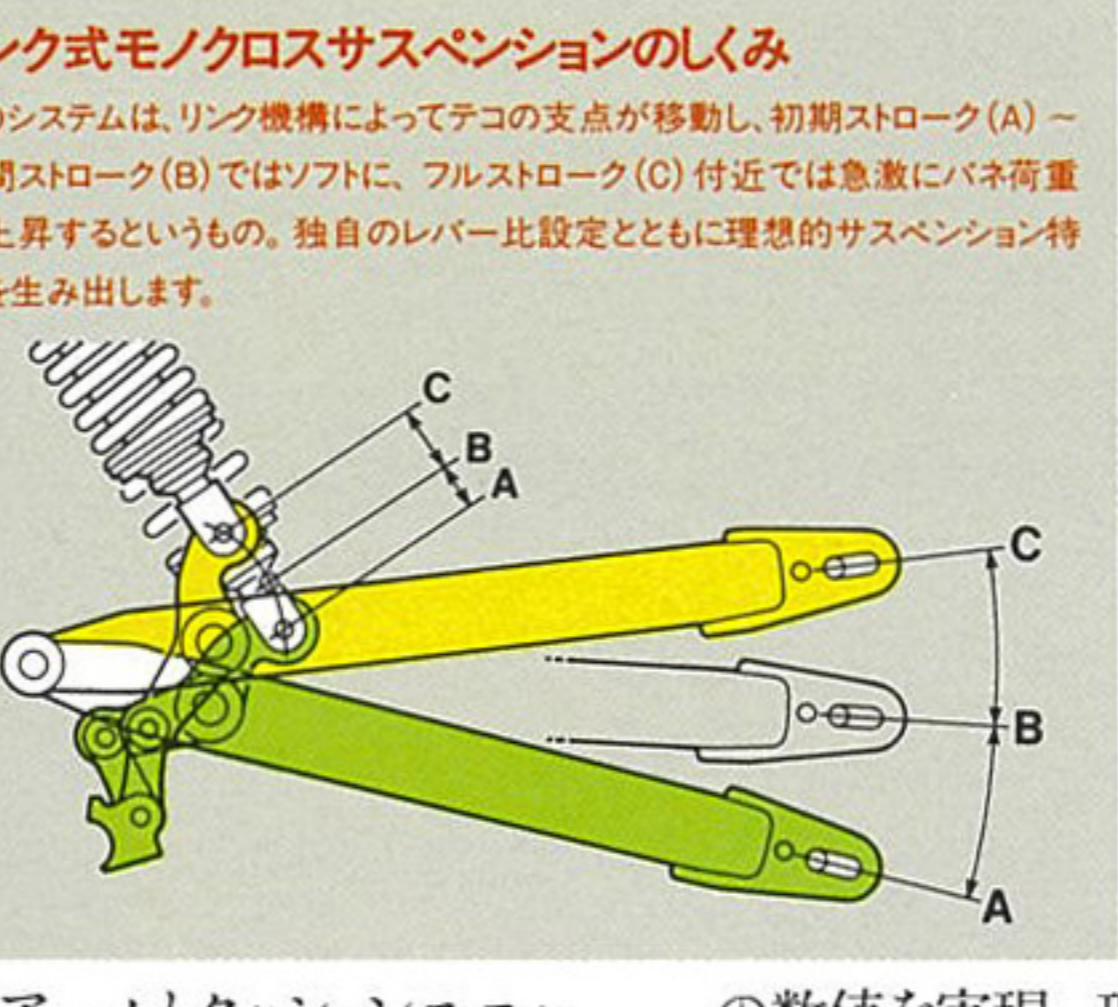
マウンテントレール、セロー225。より深く大自然のなかへ入り込み、自然の恵みを全身で享受するために、このマシンの開発は始まりました。未舗装路(オフロード)だけでなく、トレール(ケモノ道)を駆けるためには、野生動物のそれに匹敵するタフな心臓が必要です。そこでセロー225のパワーユニットには、力強いトルクと幅広いパワーバンドを実現するために、4ストロークOHC単気筒223ccエンジンを採用。20ps/8,000r.p.m.の最高出力と1.9kg-m/7,000r.p.m.の最大トルクを得ました。しかもセローのエンジンで特筆すべきは、全回転域にわたって発生する太いトルク。その実現に役かっているのが、キャブレターです。

扱い易いエンジン特性を獲得したのです。さらにこのパワーユニットには、一軸式ダイナミックバランサーを内蔵。重量増となる補強材を省くことができ、車体の大幅な軽量化を達成。同時に快適性をも大きく高めました。エンジンの点火方式は電子進角式C.D.I.点火を採用。強力で確実な点火は、燃焼効率を高め、力強いトルク特性とともに60km/h(50km/h定地走行テスト、運輸省届出値)という低燃費の実現にも役かっています。一方、ミッションはワイドレンジの6速。幅広いパワーバンドを誇るエンジン特性とあわせて、トライアル的な走行も容易にしました。また、オートカムチェーンテンショナーなどのメンテナンスフリー設計に加えて、対レスポンスに優れた強制閉閉式VMキャブレターは、φ26という大径のものを採用。しかもフルレンジセッティングを施し、平地から標高の高い山岳地帯まで、安定したキャブレションを発揮します。さらにコースティングエンリッチャーも採用し、エンジンブレーキ使用時などにも安定した燃焼をもたらすなど、トレールを確実に前へ進むための、トルキーで、

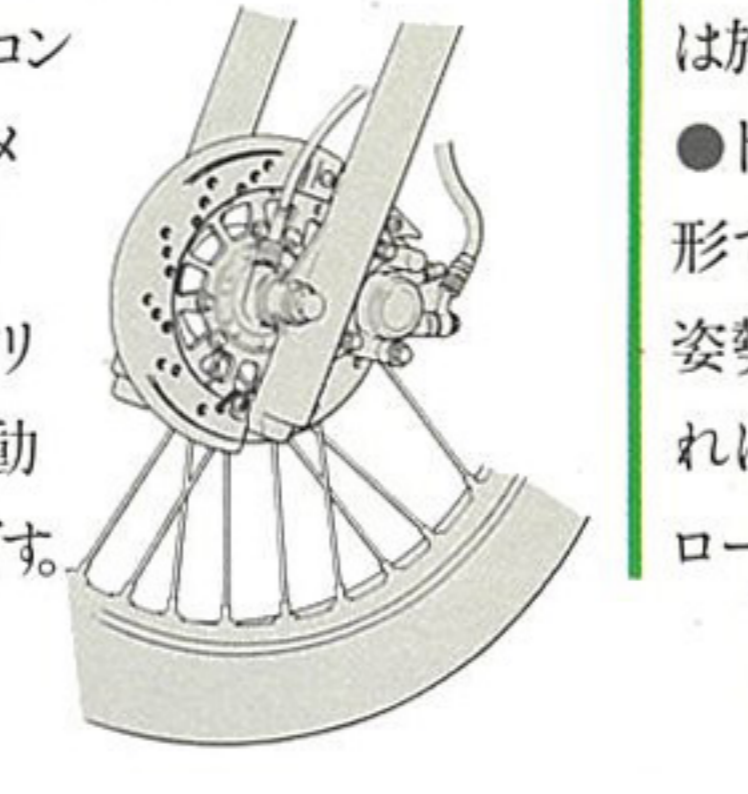


遅く、かつしなやかでなければ、 大地を相手にできない。

トレール(ケモノ道)という自然の地形を舞台とするセロー225。足まわりは、パワーユニットに勝ることも劣らない重要なファクターだといえるでしょう。セロー(ヒマラヤカモシカ)の名に恥じない、カモシカの足を持っていないければ、ケモノたちの道を駆けることはできません。そこでヤマハではセロー225のフロントに、軽量・高剛性φ36の1.350mmというマウンテントレールに最適のホイールベースを実現しました。さらに5段階調整可能なダンピングアジャスターに加え、減衰力温度補正機構も内蔵。ハードな連続走行時においても、ダンパーオイルの粘度低下による減衰力の変動が少なく、安定したクッション特性を発揮するリヤサスペンションとしました。ホイールトラベルは、フロント225mm、リヤ190mmとひとクラス上の数値を実現。理想的サス特性とあわせて優れた乗り心地と、群を抜くトレールでの走破性を獲得しました。一方、セロー225では、車体のコンパクト化を徹底。51度という大きなハンドル切れ角などあわせて、軽快な取り回しをライダーに



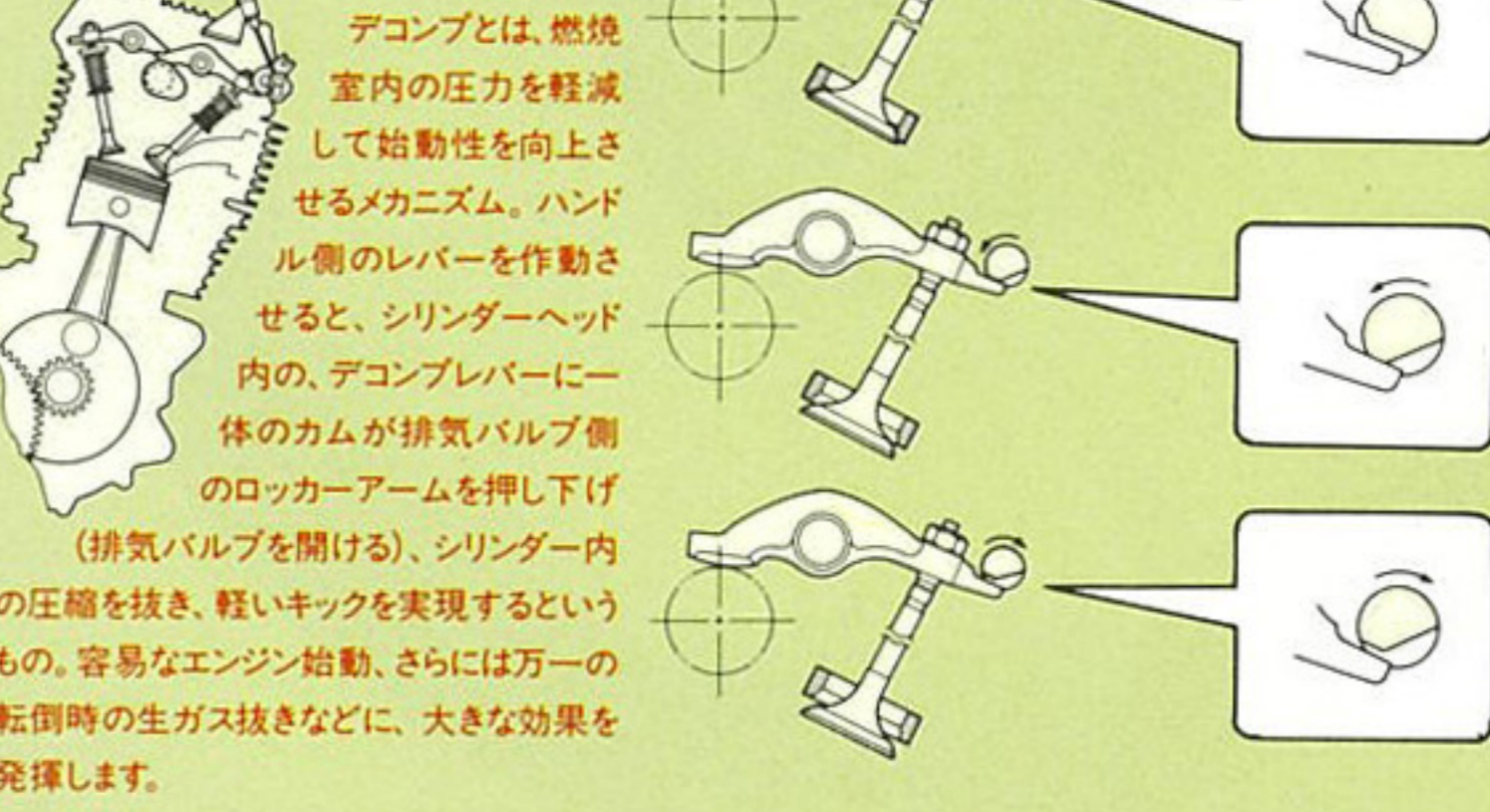
もたらしています。また、フロントフォーク摺動部にDuメタルを採用。ステアリングはテーパーローラーベアリングで支持するなど、作動性に対する配慮も十分です。



さらにこれだけの機能を持たねば、 マウンテントレールとは呼べない。

トレール(ケモノ道)を駆けるセロー225。だからオフロードマシンの機能に加えて求められる機能があります。トレールでのあらゆる可能性に

セミオートデコンの仕組み



デコンとは、燃焼室内の圧力を軽減して始動性を向上させるメカニズム。ハンドル側のレバーを操作させると、シリンダーヘッド内の、デコンレバー側のカムが排気バルブ側のロッカーアームを押し下げ(排気バルブを開ける)、シリンダー内の圧縮を抜き、軽いキックを実現するというもの。容易なエンジン始動。さらには万一の転倒時の生ガスを抜きなどに、大きな効果

を発揮します。もちろんブレーキレバー、マスターシリンダーなどもコンパクト設計。



足を置き、手を使い、マシンとともに前進する。モトクロスやトライアルとはまた違った、自然との一体感。前進することの満足感がそこにあります。マウンテントレール、セロー225。ライダーのための「登山靴」として。

●フレームは軽量・高剛性の高張力鋼管ダイヤモンドフレーム。フットレスト部分をフラットサイド化。しかもブレーキペダル、ロードやリンクage機構はフレームの内側に配置。一切の突起がなく、くぶしてのマシンコントロールが容易になりました。

●キーロック式タンクキャップ採用のフェルエルトタンクは7.6ℓ。スリムなのはもちろん、マシンをホールドしやすく、かつライディングポジションの自由度を広げる形状です。

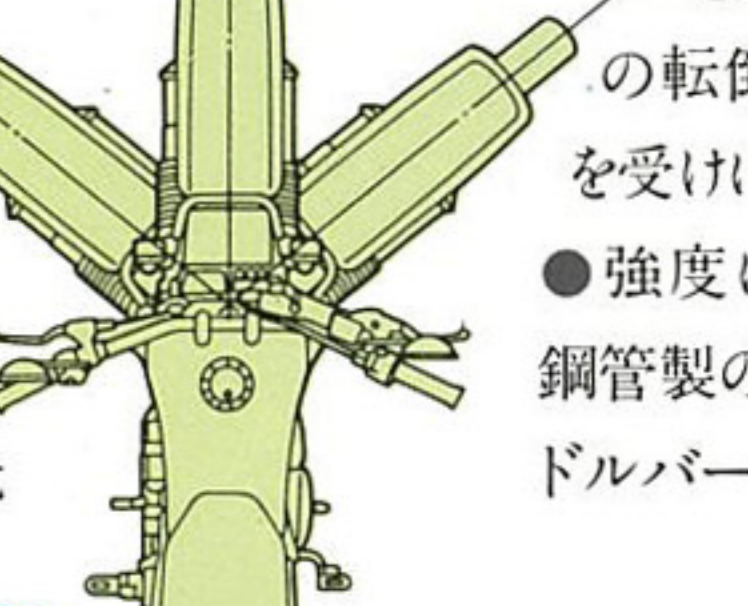
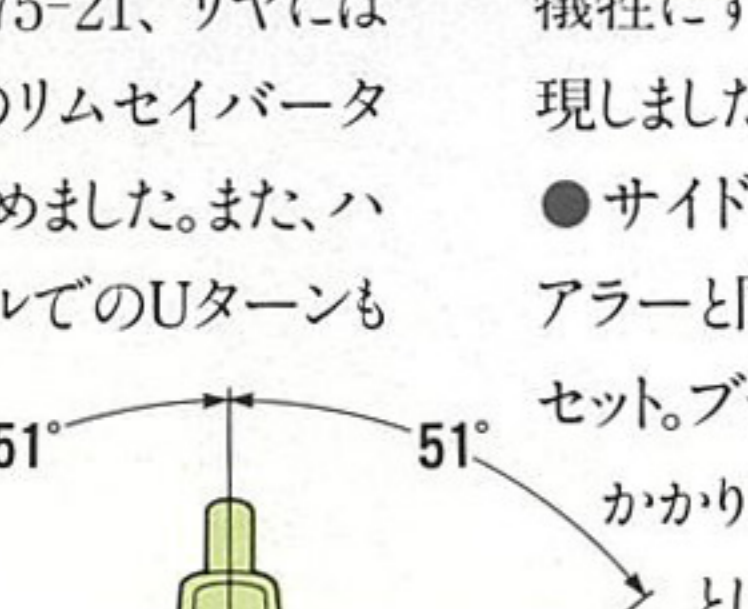
●岩や段差からダメージを受けにくい幅広い幅径タイプの軽量アルミムとともに、フロントには細身2.75-21、リヤには超ワイドトレッド120/80-18のリムセイバータイヤを採用。走破性を大きく高めました。また、ハンドル切れ角は51度。トレールでのUターンも苦になりません。

●トレール走行には不可欠のエンジンガードは、ゴム板を挟んだ2重構造。しかもエンジン側面までガードする大型のものを採用しました。

●小型ながら30/30Wの大光

●サイドスタンドは、トライアラート同様リヤアームにセット。プッシュ等への引っかかりを極力少ないものとした。また、万一の転倒時にもダメージを受けにくい設計です。

●強度に優れた高張力鋼管製のシンプルハンドルバーに加えて、サイ



トライアルマシンにも比肩する、51度のハンドル切れ角。縦員の狭いトレール(ケモノ道)でのターンを容易にするばかりか、トライアル的走行も可能にしました。

●フレームは軽量・高剛性の高張力鋼管ダイヤモンドフレーム。フットレスト部分をフラットサイド化。しかもブレーキペダル、ロードやリンクage機構はフレームの内側に配置。一切の突起がなく、くぶしてのマシンコントロールが容易になりました。

●キーロック式タンクキャップ採用のフェルエルトタンクは7.6ℓ。スリムなのはもちろん、マシンをホールドしやすく、かつライディングポジションの自由度を広げる形状です。

●岩や段差からダメージを受けにくい幅広い幅径タイプの軽量アルミムとともに、フロントには細身2.75-21、リヤには超ワイドトレッド120/80-18のリムセイバータイヤを採用。走破性を大きく高めました。また、ハンドル切れ角は51度。トレールでのUターンも苦になりません。

●トレール走行には不可欠のエンジンガードは、ゴム板を挟んだ2重構造。しかもエンジン側面までガードする大型のものを採用しました。

●小型ながら30/30Wの大光

●サイドスタンドは、トライアラート同様リヤアームにセット。プッシュ等への引っかかりを極力少ないものとした。また、万一の転倒時にもダメージを受けにくい設計です。

●強度に優れた高張力鋼管製のシンプルハンドルバーに加えて、サイ



SEROW 225
MOUNTAIN TRAIL

ダブルスロットル、ショーターレバーを採用。プッシュなどへの引っかかりを防止し、万一の転倒時



にもダメージを受けにくいシンプルな構造です。また、フラッシュランプスイッチにはプッシュキャンセル式を採用。操作性に対する配慮も怠りありません。

犠牲にすることなく、810mmの低いシート高を実現しました。

●サイドスタンドは、トライアラート同様リヤアームにセット。プッシュ等への引っかかりを極力少ないものとした。また、万一の転倒時にもダメージを受けにくい設計です。

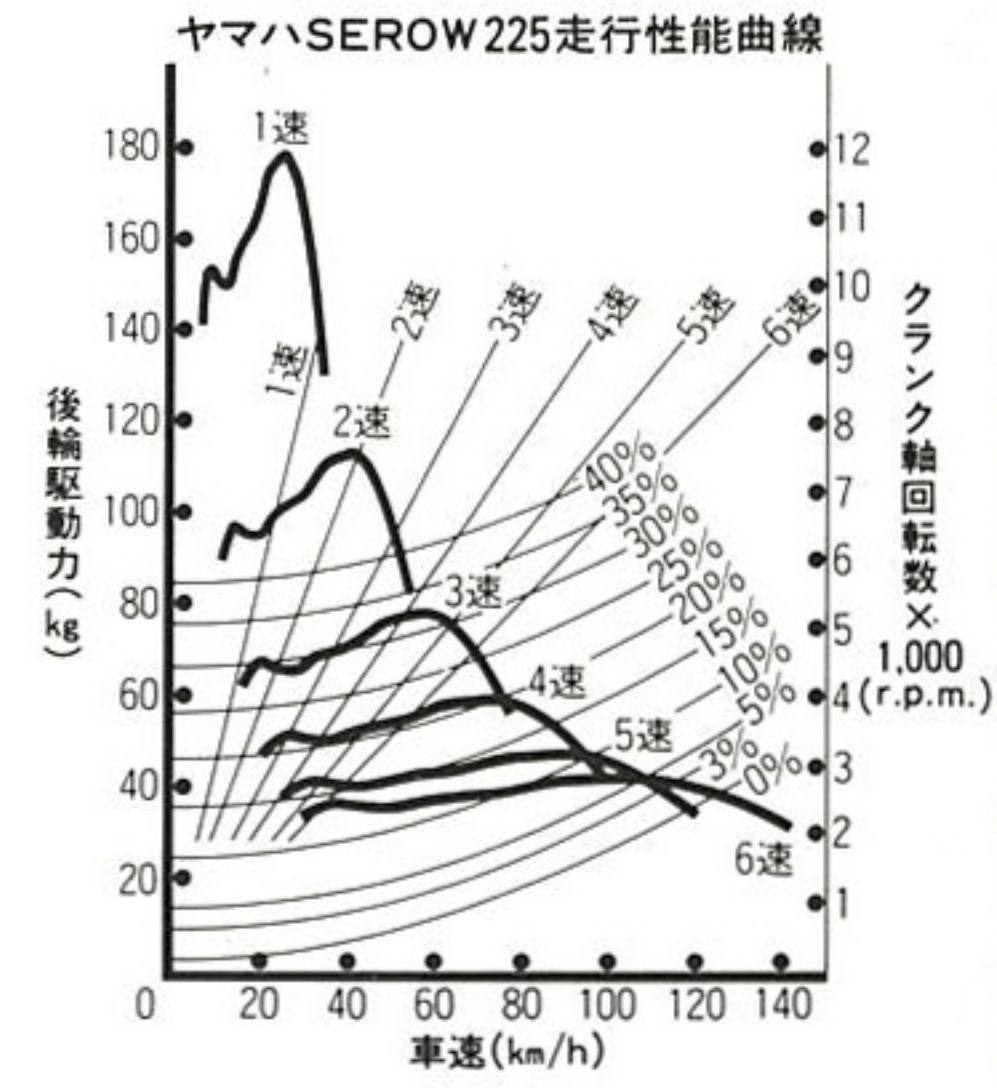
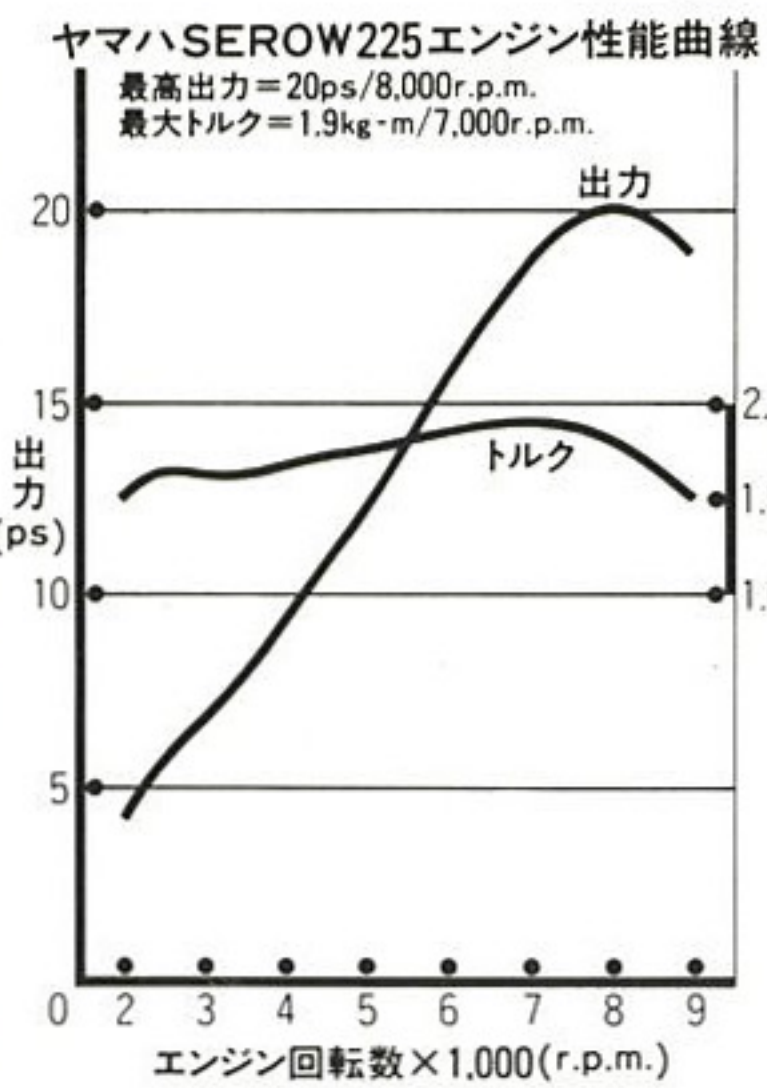
●強度に優れた高張力鋼管製のシンプルハンドルバーに加えて、サイ

万一の転倒時、マシンを引き起こすに苦労した経験を持つライダーも多いはず。相手にする地形が過酷であればあるほど、そんな機会も増えるでしょう。ハンドルスタンディング。この小さな装置が、あなたを大きな自然の懐へと導きます。





この写真は、プロフェッショナルライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道ではムリな走行をせず、安全な運転をしましょう



●ホワイト/フォレストグリーン



●ホワイト/ファイヤーレッド

SEROW225

- 標準現金価格 ¥329,000 (北海道および沖縄を除く)
- ホワイト/フォレストグリーン
- ホワイト/ファイヤーレッド

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



ヤマハライディングスクール(YRS)に参加しませんか。●安全運転の基本や、正しいライディングテクニックを身につけるために、YRSで学んでみませんか。●全3コース。基礎的な技術を確かなものにするオンロードコース、中・高速走行のトレーニングを主体とするサーキットランコース、オフ走行の技術を培うオフロードコースがあります。●国際A級ライダーやヤマハ安全運転推進本部インストラクターが実践的なテクニックや安全の心を楽しく指導します。●お申込み、お問合せは、YRSのマークのあるお近くのヤマハスポーツ店へ。



バイクライフを大きく広げるY.E.S.S.に、参加しませんか。●Y.E.S.S.(イエス)とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS STAFFの略。モーターサイクルがプレゼントしてくれる限りなく大きな遊びの世界を、もっと積極的に楽しもうと生まれた新しいクラブです。●特典もいろいろ。入会のお申込み、お問合せは、Y.E.S.S.のステッカーのあるY.E.S.S.加盟店へどうぞ。

XT225仕様諸元		制動停止距離	14.0 m (50km/h)	点火方式	C.D.I.	変速機形式	リターン式6段
機種コード	1KH	エンジン種類	4サイクル	燃料タンク容量	7.6ℓ	変速比	3.090/2.000/1.428/ 1.125/0.925/0.793
全長/全巾/全高	2,055mm/825mm/1,160mm	気筒数配列/総排気量	単気筒/223cc	エンジンオイル容量	1.3ℓ	フレーム形式	鋼管ダイヤモンド
軸間距離	1,350mm	内径×行程	70.0mm×58.0mm	潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ	キャスト/トレール	26°30'/102mm
シート高/最低地上高	810mm/285mm	圧縮比	9.5 : 1	バッテリー容量/型式	12V.3Ah(10)/GM3-3B.FB3L-B	タイヤサイズ・前/後	2.75-21-4PR/120-80-18-62P
乾燥重量	102kg	最高出力	20ps/8,000r.p.m.	1次減速機構/減速比	ギヤ/3.318(73/22)	前 制動装置	油圧式ディスクブレーキ
燃費・定地走行テスト値	60.0km/ℓ(50km/h)	最大トルク	1.9kg-m/7,000r.p.m.	2次減速機構/減速比	チェーン/3.000(45/15)	後	機械式ドラムブレーキ
最小回転半径	1.9 m	始動方式	キック式	クラッチ形式	湿式多板		

●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。●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。

HAVE A NICE RIDE!

——— ナイスライディングをよろしく。 ———

- ヘルメットを正しくかぶりましょう。
 - 点検・整備を忘れずに。
 - 安全のため、改造はやめましょう。
 - 騒音防止のため不必要なからぶかしはつしませましょう。
- マナーを守って走りましょう。動植物など自然への配慮を忘れずに。安全速度で走りましょう。無理な追い越しはやめましょう。カーブではスピードをひかえめに。よく見る、よく見られることに努めましょう。早朝・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。YRSで正しいライディングテクニックをマスターしましょう。