

YAMAHA

4サイクルトレール

MOUNTAIN TRAIL

SEROW225



THE HEART OF WILDE



RNESS 大いなる自然の懐へ、 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、さらに親しく融け込みたい。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。トレールとはなにか。トレールを走るために、マシンはどうあるべきか。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ディングと、すべての機能は、ウィルダネスを駆けるために備えた。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。



RNESS

厳しいウイld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ld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.の最大トルクを獲得しました。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。

レスポンスに優れた強制開閉式VMキャブレターは、 $\phi 26$ 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、



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ルancer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いに高めました。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一役かっています。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いまって、トライアル的な走行をも容易にしました。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、対摩耗性に優れた焼結チップ使用のロッカーアームを採用するなど、耐久性対策も十分に施しています。トレールで待ち受けるあらゆる状況に、臆することなく、思うがままの取り組み方ができる。

つまりライダーの信頼にこたえるポテンシャルとフレキシビリティ、そして信頼性を兼ね備えた、セローのためのパワーユニットが実現したのです。

速く、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 $\phi 36$ の大径薄肉インナ

ーチューブを使用したセミエア式フロントサスペンションを採用。リヤにはヤマハが誇るリンク式モノクロスサスペンションを搭載しました。このリンク式モノクロス

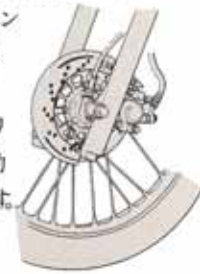
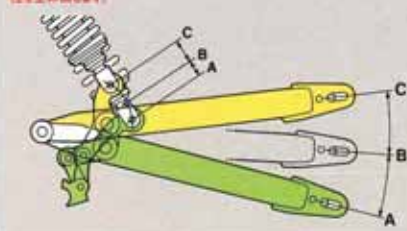
サスペンションは、リヤアームとクッションユニットの間に、リレーアームとコネクティングロッドで構成されるリンク機構を配置したものです。初期ストロークではソフトに、強いショックに対しては底付きのしにくい腰のあるフィーリングでサスペンションが動くという、理想的サス特性を発揮します。この独創のリンク式モノサスを、ヤ

マハではセロー225のためにリンク接点位置を新しく設定。1,350mmというマウンテントレールに最適な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て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いまっ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いまって、軽快な取り回しをライダーにもたらしめています。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。

リンク式モノクロスサスペンションのしくみ
このシステムは、リンク機構によってサスの支点が移動し、初期ストローク(A) - 中間ストローク(B)ではソフトに、フルストローク(C)付近では急激にリヤ荷重が上昇するといったもの。独自のレバー比設定とともに理想的サス特性を生み出します。



さら
マウ

トレール
オフロー
能が「あ
対処で
マシンの
かした
は施し
●トレ
形です
姿勢か
ればな
ロー22

スの地形を、自在に駆ける。セロー225。 どカモシカだ。

です。さら
イナミックバ
オを省くこと
成。同時に
エンジンの
D.I.点火
は、燃焼
特性ともに
テスト、運
の実現にも
ミッション
速。幅広
誇るエン
まって、ト
行をも容易
ートカムチ
一などのメ
加えて、対
ロッカーア
一分に施し
る状況に、
ができる。



速く、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

大径薄肉インナ
ーチューブを使
用したセミエア式
フロントサスペン
ションを採用。リヤ
にはヤマハが誇る
リンク式モノクロス
サスペンションを
搭載しました。この
リンク式モノクロス

サスペンションは、リヤアームとクッションユニッ
トの間に、リリアアームとコネクティングロッドで
構成されるリンク機構を配置したもの。初期スト
ロークではソフトに。強いショックに対しては底付
きのしにくい腰のあるフィーリングでサスペンシ
ョンが働くという、理想的サス
特性を発揮
します。この独
創のリンク式
モノサスを、ヤ

マハではセロー225のために
リンク接点位置を新しく設定。
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
のダンピングアジャスターに加え
て減衰力温度補正機構も内蔵。ハ

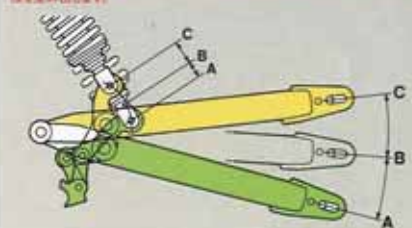
ードな連続走行
時においても、ダン
パーオイルの粘度
低下による減衰力
の変動が少なく、安定
したクッション特性を
発揮するリヤサスペン
ションとしました。ホイー
ルトラベルは、フロント225
mm、リヤ190mmとひとクラス上

の数値を実現。理想的サス特性とあいまって優
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
角などあいまって、軽快な取り回しをライダーに
もたれています。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。



リンク式モノクロスサスペンションのしくみ

このシステムは、リンク機構によってフォークの支点を移動し、初期ストローク(A)～
中間ストローク(B)ではソフトに、フルストローク(C)付近では急激にリフト荷重
が上昇するというもの。独自のレバー比設定とともに理想的サスペンション特
性を生み出します。



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。

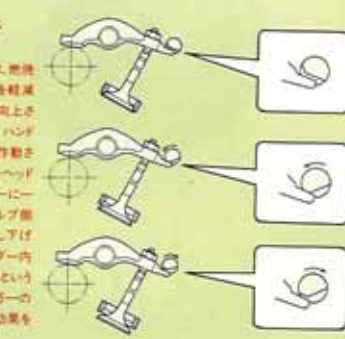
トレール(ケモノ道)を駆けるセロー225。だから
オフロードマシンの機能に加えて求められる機能
があります。トレールでのあらゆる可能性に
対処でき、それでいてトレール
マシンの原点、シンプルさを活
かしたマシンづくりを、ヤマハで
は施しました。

●トレールはもちろん自然の地
形です。弱い地盤、不安定な
姿勢からエンジンを始動しな
ければならない場合のために、セ
ロー225ではセミオートデコン

プを採用。
用。軽いキック。万一の転倒時の生ガ
ス抜きなどに、大きな威力を発揮します。
●止まることも、走る、曲がるに劣らない重
要な機能。セロー225にはオフロード専
用設計のディスクブレーキをフロントに
装備。コントローラブルで強力な制動
力を発揮します。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。

セミオートデコンのしくみ

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
内の、デコンプレッ
ションのカムが排気バルブ
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
の圧力を抜き、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
転倒時の生ガス抜きなどに、大きな効果を
発揮します。



足を置き、手を置いて、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。前進することの楽しさがそこにあり
ます。マウンテントレール。セロー225。ライ
ダーのための「登山車」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、ロッドやリンケージ
機構はフレームの内側に
配置。一切の突起がなく、
シンコントロールが容易に

●キーロック式タンクキャ
ュエルタンクは7.6ℓ。ス
ろん、マシンをホールド
ライディングポジションの自由度
です。

●岩や段差
からダメージ
を受けにくい
幅狭タイプの
軽量アルミ

ムとともに、フロントには細身2.75
超ワイドトレッド120/80-18のリ
イヤを採用。走破性を大きく高め
ンドル切れ角は51度。トレールで
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
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

トライアルマシンにも比肩する、51度のハンドル切れ
角。幅員の狭いリール(ケモノ道)でのターンを容易
にするばかりで、トライアルの走行も可能にしました。





足を踏み、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。マウンテンレール、セロー225、ライダーのための「登山車」として。



SEROW 225
MOUNTAIN TRAIL

SEROW(セロー)

カンパール、ネパール、中国などの山岳地帯をその住処とし、新しい地形を随時無事に駆け回ると言うヤマハの、セロー225はそのカモンカから名を受けた。デザインサイドのゴマールは、カモンカの足跡を踏まねばならぬ。

●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、ロッドやリンケージ機構はフレームの内側に配置。一切の突起がなく、くろ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上げる形状です。

●岩や段差からダメージを受けにくい幅狭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



量をもつ角型ハロゲンヘッドランプを採用。タコメーターを廃したシンプルなメーター類とともに、メンテナンスの容易な小型ヘッドランプ

カウルに収まります。

●ハンドルスタンディングは、最もこのマシンを特徴づける装備。とにかく確実に前へ進むために、手でマシンを持ち上げる場合を想定したヘビーデューティーなハンドルを、車体の前後3ヶ所に設けました。さらにリヤのそれはフラッシュャーランプガードも兼用。機能的な一体型テールランプとともに、このマシンのポテンシャルを見る人に強く印象づけます。

●確実に前へ進むためには、足着き性も重要なポイントです。セロー225はサスペンションストロークやシート肉厚を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。ブッシュ等への引っかかりを極力少ないものとし、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なハンドルバーに加えて、サイ

ダブルスロットル、ショーターレバーを採用。ブ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、フラッシュャーランプスイッチにはブ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。

これだけの機能を持たねば、マウンテンレールとは呼べない。

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

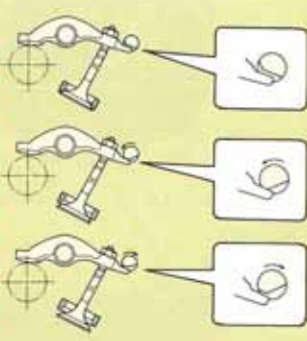
て、それでいてトレールの原点、シンプルさを活かしたマシンづくりを、ヤマハで

ールはもちろん自然の地す。弱い地盤、不安定なからエンジンを始動しなけらならない場合のために、セ225ではセミオートデコン

セミオートデコンのしくみ



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機構。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、デコンレバーローラーのカムがピストンバルブ側のロッカーアームを押して、バルブを開く。シリンダー内の圧力を減らし、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くなどに、大きな効果を発揮します。



トライアル・マシンにも比較する。51度のハンドル切れ角、幅員の狭いレール(ケモノ道)でのターンも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。

万一の転倒時、マシンを引き起こすのに苦労した経験を持つライダーも多いはず。勝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懷へと導きます。





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。一般公道ではふりな走行をせず、安全な運転をしましょう。

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

新しいバイクの乗り方です。簡単な手続とわずかな現金があれば最長20回までの分割払で、お好みのバイクがすぐ手に入ります。月々の支払い方法もお好み次第。幾度もコースから自由に選べる便利さです。

手続がかんたん
支払いがらくらく
ヤマハ
らくらくクレジット



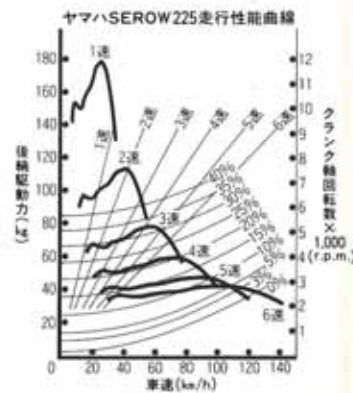
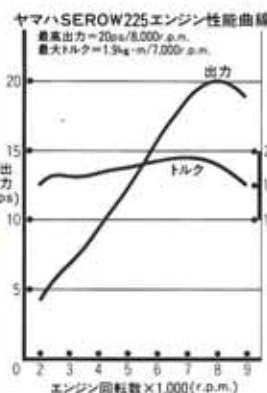
ヤマハライディングスクール(YRS)に参加しませんか。安全運転の基本や、正しいライディングテクニックを身につけるために、YRSで学んでみませんか。●全3コース。基礎的な技術を確かなものにするオンロードコース、中・高速走行のトレーニングを主体とするサーキットランコース、オフ走行の技術を培うオフロードコースがあります。●国際A級ライダーやヤマハ安全運転推進本部インストラクターが実践的なテクニックや安全の心を楽しく指導します。●お申込み、お問合せは、YRSのマークのあるお近くのヤマハスポーツ店へ。



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	14.0m (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	1KH1	エンジン種類	4サイクル	燃料タンク容量	7.6ℓ	変速比	3.309/2.000/1.428/1.125/0.925/0.793
全長/全高/全重	2,055mm/1,225mm/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/ドレール	26"30/102mm
シート高/最低地上高	810mm/285mm	圧縮比	9.5:1	1次減速機構/減速比	ギヤ/3.318(73/22)	タイヤサイズ/前/後	2.75-21-4PR/120-80-18 42P
乾重重量	102kg	最高出力	20ps/8,300r.p.m.	2次減速機構/減速比	チェーン/3.000(45/15)	制動装置・前	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.	クラッチ形式	湿式多板	制動装置・後	機械式ドラムブレーキ
最小回転半径	1.9m	始動方式	キック式				

●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・車間・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、写真や内容の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。



●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

YSP 駒沢

YAMAHA SPORTS PLAZA

〒154 東京都世田谷区駒沢2-11-5
電話 03-418-2560 番

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。 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。 カープ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。 ヤマハライディングスクールで、正しいライディングテクニックをマスターしましょう。

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市野井2500
TEL 05383(2)1111

YAMAHA

8507-50D-3-011036

カモンガのこくと強靱な
フットワークを持つSEROW。
山野を自在に駆けめぐるためには、
ヘビィデューティな装備が不可欠だ。



リアフェンダーバック ¥3,500
工具やレンチ等の収納に
便利なリアフェンダーバック。
No.14N-W0755-00 (取付時間0.2H)



ナックルガード ¥1,000
乗石からライダーのこしを
守るナックルガード。
No.34X-W0744-00 (取付時間0.2H)

グリップエンジンプラグ ¥900
転倒によるこしやグリップの
ダメージを軽減するグリップエ
ンジンプラグ。
No.34X-W0749-00 (取付時間0.1H)



レバーガード ¥6,900
木や枝からスロットルワークとレバーワークを
守るアルミ製レバーガード。
No.30793-66001 (取付時間0.3H)



ハンドルブリッジ ¥5,200
ハードなオフロードランで、安定したハンドリン
グを確保するアルミ製ハンドルブリッジ。
No.14H-W0748-00
(取付時間0.1H)



ハンドルポーチ ¥2,500
頻繁に使用する小物の収納
に便利なハンドルポーチ。(高
速道路通行券が入ります)
サイズ/8×22cm
No.51Y-W0748-00



サブキャリア ¥4,000
重装備をしっかりと支えるサブキャリア。
No.30793-51001 (取付時間0.2H)
※リアフェンダーバックとの
同時取付はできません。



オーバーフェンダー ¥2,100
泥ハネ、乗石からマシンとライダーを守るオー
バーフェンダー。
レッド/No.30X-W0743-00
グリーン/No.30X-W0743-20
(取付時間0.2H)



アクセサリ装着車



フロントフォークカバー ¥3,000
泥やホコリ、小石による汚れや傷を防ぐフ
ロントフォークカバー。
No.34X-W0749-00 (取付時間0.1H)



アクセサリ装着車

ヤマハサイクルオイルFX ¥1,350(1L)
4サイクルエンジンのために開発された
高品質摩耗軽減剤配合の高性能オイ
ル。
SAE 10W-30/No.90793-32101
SAE 20W-40/No.90793-32102



バイクカバー ¥6,000(Lサイズ)
No.90890-58594

●標準価格は昭和60年7月現在のものです。
●価格及び仕様は予告なく変更する場合があります。
●キャリアの積荷は落ちないようにしておきましょう。
●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。
※標準価格には取付費用は含まれておりません。
※お求めはお近くのヤマハ販売店へ。