

FZR400RR

SP version

YAMAHA



この写真は、プロフェッショナルライダーのサーキット走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、ヘルメットを点灯し、安全運転をお願いします。

SP

S P O R T
P R O D U C T I O N



走りをさらに磨き込む。 ワークテクノロジーが、全面投入された FZR400RR・SP仕様、発進。

サーキットを制するために投入される、テクノロジーやスペックを越えたフィロソフィー。それが目指すものはマン&マシンの完全なる融合、すなわちライダーの意思に鋭く感応する高次元でのコントロールビリティの実現である。その設計思想の結晶とも言えるのがヤマハワークスレーサーYZF400である。'88年全日本A級TT-F3クラスチャンピオンを獲得し、高いポテンシャルと優れたトータルバランスを実証、驚異的パワーをライダーの操る通りのカタチで具現化する絶妙な操縦性能は、走りを美しく、しなやかな次元へと導いていくのである。このディメンションを全身に受け継ぐマシン、FZR400RR。その高性能マシンをさらに熟成させ、YZFのテクノロジーと同等の設定を随所に施したのがSPバージョン(スポーツプロダクション仕様)である。スロットルに鋭く感応しライダーの意思を忠実に後輪へと伝達させるというリニアなトラクションをより一層、高次元で達成させている。全身に満ちあふれるYZFのポテンシャルをアグレッシブなフォルムから放つ。ここに新しい走りのカタチを見通した次世代スーパースポーツマシンのあるべき姿を提示する。

ENGINE

深く、そして細部にわたり、YZF400のテクノロジーを追求した新設計エンジン。そのポテンシャルは、ヤマハワークスの目指す「マン&マシンのリニアな関係」を再現する。狙い通りのフィーリングをライダーに惜しみなく与える鋭敏なレスポンス。全回転域において、エンジンパワーロスを抑えるストレートな吸排気システム。それらが絶妙なトータルバランスを生み、高次元の走りへアクセスする。新しいパワーユニットが、アクセルに対するリアトラクションの、リニアな感覚を実現した。

ワークステクノロジーの結晶、高次元のコントローラビリティを実現するための新設計エンジン。



ヤマハワークスで培われた技術の高橋は、より速く走るために全世界で最高のパワーを獲得するためのエンジンに、そしてライダーの意思につながる鋭いレスポンスの実現に注がれている。アクセルを開けた瞬間、要求とおりのパワーでリアタイヤを駆動させる。リニアなトラクションを可能にした、DOHC4バルブ・並列4気筒エンジンを採用。往復重量、回転重量の低減化によるエンジンピクアップの向上と、クランクのウェーブ形状変更による軽量化と低振動化など、随所に新設計が施されている。バルブのステム径を小さく、コンロッドとカムチェーンをそれぞれ短く、またヘッドシリンダー前後長の短縮及びシリンダー高さの短縮、新設計ピストンの採用とオイルリングの厚みを薄くするという徹底的な軽量化とレスポンス向上が図られた。バルブ込み高を小さくすることでよりコンパクトな燃焼室形状と高圧縮比化、よりストレートなポートを実現。F.A.I.(Fresh Air Intake)とも相まって、一層の燃焼効率向上を果たし、高次元でのさらなるパワーの伸びと、中低速域でのトルクフルな特性を生み出している。その性能は最高出力59ps/12,000rpm、最大トルク4.0kg-m/9,500rpmを発生させる。新設計エンジンの特性に合わせたEXUPとのバランスも良く、ストレート化された吸・排気ポートによる全面的な空気抵抗を低減し、アクセルを握った瞬間にライダーへ伝達。YZFのパフォーマンスを忠実に再現することを目標とした独自の設計である。



排気効率を追求するとEXUPに至る。すべてのパワーバンドで、鋭いレスポンスを獲得。

YZFの排気システムは、ライダーの意思に感応するテクノロジーを内包している。常に最適なレスポンスを得るためにフィードバックされた最新技術、それがEXUPである。コンピュータ制御により、イグナイターユニットがエンジンの回転数を感知し、サーボモーターで可変バルブを駆動させ、排気効率を全回転域において向上させる排気デバイス。エキゾーストパイプの長さを変更したのと同じ効果を得る。中低速回転域では、エキゾースト



パイプの後端部を開閉し、力強いトルクを発生させ、高次元では全開とし、胸のすくような高回転パワーを発生。これらバルブの開閉がアクセル操作に敏感に反応。EXUPは、新設計エンジンの持つパワーを存分に活かせるよう、開閉特性も変更。高いトータルバランス獲得のために、細部にわたる徹底改良がなされた。どこからでもクイックに、ライダーの意思を再現する。マフラーに添えられたカーボンサイレンサーが、高周波を抑えた心地よいサウンドを生み、アグレッシブなスタイリングを演出している。

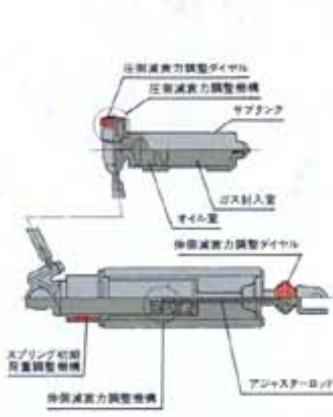
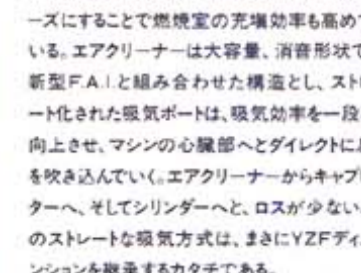
F.A.I.が導く吸気効率のハイパフォーマンス、成果は確実に。走りへヘッドバックスされる。



マシンの高いトータルバランスは、吸気、燃焼、排気の効率的な良いマッチングから生まれる。FZR400RR-SP仕様は、エンジンのポテンシャルを最大限に引き出すため、吸気システムにもワークスの設計フィロソフィーを投入している。スポーツ走行時でも安定した性能を得るため、従来の吸気性能を一段と向上させた大容量アルミクロスフローラジエーターを採用。さらに、アンダーカウルに設置されたF.A.I.により、常にターブルで高密度な空気をキャプチャーに送り込み、充填効率を高めることを



実現。キャプチャーは、ダウンドラフトタイプを採用し、取付位置、角度の見直しにより、より速く吸気口へ送られ、20mm以上管長を短縮し、吸気効率の向上を図った。また、フリーピストンバルブをセミフラットタイプにし、スロットルレスポンスの向上を、そしてベンチュリー部の形状を真円にして混合気の流れをスムーズにすることで燃焼室の充填効率も高めている。エアクリナーは大容量。消音形状で、新型F.A.I.と組み合わせた構造とし、ストレート化された吸気ポートは、吸気効率を一段と向上させ、マシンの心臓部へとダイレクトに息を吹き込んでいく。エアクリナーからキャプチャーへ、そしてシリンダーへと、ロスが少いこのストレートな吸気方式は、まさにYZFディメンションを継承するカタチである。



水冷式オイルクーラー
スポーツ走行時、高次元走行時に必要なエンジンオイル温度の安定化を図る水冷式オイルクーラーを採用。大容量ラジエーターの性能と相まって、常にエンジン性能を最適な状態で保ち、ポテンシャルを最大限に引き出す。



リアサスペンション
リンク式モノクロスサスペンションに、サブタンク付の減圧減力調整機構を採用。伸・圧縮ともに減力調整ダイヤルを回すことで、伸縮時の減力調整を自在に調整。走行状況や路面状況に応じて減力調整のセッティングが可能となり、アグレッシブな走りや安定した走りを実現している。



フロントサスペンション
オイルダンパーの減圧減力調整機構を採用。走行状況に応じて減力調整ダイヤルを回すことで、伸縮時の減力調整を自在に調整。走行状況や路面状況に応じて減力調整のセッティングが可能となり、アグレッシブな走りや安定した走りを実現している。



クロスミッションと強化クラッチ
6速クロスミッションを採用。さらに各ギヤに合わせた最適化により、ギヤチェンジ時のロスが低減し、パワーバンドをフルに活かしたスポーツ走行時の加速力を発揮する。また、クラッチはクラッチフェーリングも0%に抑制し、強化したクラッチレバー機構も採用している。



シングルシート
シートにもYZFと同様の新設計シンタールシートを採用した。1名乗車時に合わせた前後座席のカーブ形状を変更。よりスタイリッシュな外観を実現した。



フロントサスペンション
オイルダンパーの減圧減力調整機構を採用。走行状況に応じて減力調整ダイヤルを回すことで、伸縮時の減力調整を自在に調整。走行状況や路面状況に応じて減力調整のセッティングが可能となり、アグレッシブな走りや安定した走りを実現している。



フロントサスペンション
オイルダンパーの減圧減力調整機構を採用。走行状況に応じて減力調整ダイヤルを回すことで、伸縮時の減力調整を自在に調整。走行状況や路面状況に応じて減力調整のセッティングが可能となり、アグレッシブな走りや安定した走りを実現している。



フロントサスペンション
オイルダンパーの減圧減力調整機構を採用。走行状況に応じて減力調整ダイヤルを回すことで、伸縮時の減力調整を自在に調整。走行状況や路面状況に応じて減力調整のセッティングが可能となり、アグレッシブな走りや安定した走りを実現している。



フロントサスペンション
オイルダンパーの減圧減力調整機構を採用。走行状況に応じて減力調整ダイヤルを回すことで、伸縮時の減力調整を自在に調整。走行状況や路面状況に応じて減力調整のセッティングが可能となり、アグレッシブな走りや安定した走りを実現している。



フロントサスペンション
オイルダンパーの減圧減力調整機構を採用。走行状況に応じて減力調整ダイヤルを回すことで、伸縮時の減力調整を自在に調整。走行状況や路面状況に応じて減力調整のセッティングが可能となり、アグレッシブな走りや安定した走りを実現している。



フロントサスペンション
オイルダンパーの減圧減力調整機構を採用。走行状況に応じて減力調整ダイヤルを回すことで、伸縮時の減力調整を自在に調整。走行状況や路面状況に応じて減力調整のセッティングが可能となり、アグレッシブな走りや安定した走りを実現している。

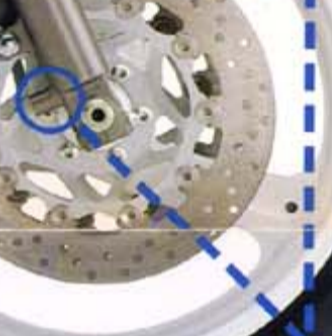


フロントサスペンション
オイルダンパーの減圧減力調整機構を採用。走行状況に応じて減力調整ダイヤルを回すことで、伸縮時の減力調整を自在に調整。走行状況や路面状況に応じて減力調整のセッティングが可能となり、アグレッシブな走りや安定した走りを実現している。

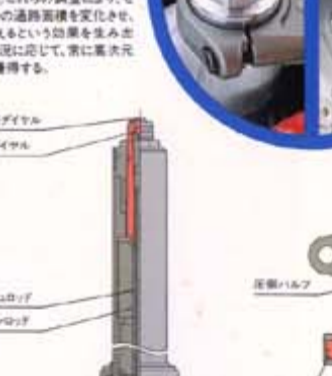
ワークスマシンYZF400のディメンションを全面導入することにより、車体の一層の軽量化とコンパクト化を図った。骨格には新開発の軽量・高剛性アルミデルタボックスフレームを採用。さらにヘッド懸架によりエンジン本体をフレームの剛性部材として活用、ねじり剛性のアップも実現。随所にYZFと同様の設計を施し、SP仕様としての高いポテンシャルを発揮。高コントローラビリティを達成するのに必要な限りをつくしたヤマハ最新の技術は、よりアグレッシブに、新しい走りのカタチを具体化する。



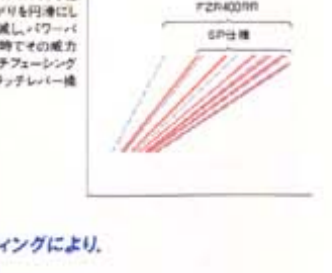
世界初、デュアルビーム・プロジェクターヘッドライトが、次世代スポーツを創造
美しく、しなやかに、サーキットを走り抜いていくYZFのフォルム。それが映し出されるようなスラントノーズ化されたボディラインを、さらに精神に引きつけるようなデザインが展開した。世界初の試み「デュアルビーム・プロジェクターヘッドライト」をダブルで装備。ハイ・ロー切り換え式の2灯ハロゲンランプで、コンパクトながら配光の優れた遠方照射性能を発揮する。F.A.I.はアンダーカウルに設置しC/GA値が向上。カウル内からの熱風もインナーパネルにより抑えられた。YZFゆずりの取り回しの良さを確保し、バンク角65度を実現。リアビューではワークスレーサーYZF750と同タイプの角型2灯ランプが存在を主張する。エアロダイナミクスを獲得したボディシルエットが放つスタイリッシュな印象は、次世代バイクスポーツワールドの到来を強烈に告げる。



NEWアルミデルタボックスフレームとNEWリアアームが達成する、YZFディメンションの高次元コントローラビリティ。
ベースをYZFとする高性能マシンの骨格には相応の高剛性化と軽量化が施される。高次元のコントローラビリティを発揮するYZFのディメンションを忠実に再現し、ライダーの意思をリニアに路面に伝達するFZR400RR-SP仕様ボディは、YZFの設計思想に基づき、シリンダー前傾角を10度超し、エンジン取付位置を前方へ移動するという変更がなされた。これにより前後軸荷重をややアップさせ、前後軸の重量配分を変更。高い操縦性を実現し、絶妙なマシンバランスを獲得している。そして、その高い操縦性を支える骨格には新設計されたアルミデルタボックス・フレームとアルミデルタボックスリアアームがセットアップされ、大幅な高剛性化とともに徹底した軽量化が図られた。エンジンに剛性部材として利用する4点リジット方式のシリンダーヘッド懸架にしたフレームは、ねじり剛性も従来モデルに比べ75%アップ。そして、前後17インチ中空アルミホイールと60シリーズのラジアルタイヤを採用し、操縦安定性能の向上とともに、鋭い路面追従性を得た高次元のしなやかな走りを実現している。



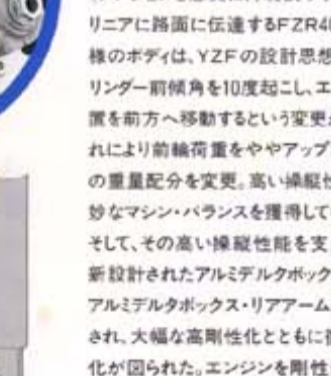
ライダーの意思と直結する高次元ブレーキング・フィールで、ワークスの信頼性を実現。
フロントにダブル、リアにシングル油圧式ディスクブレーキを採用。フロントディスクは、過酷な条件下でも耐えられるフローティングマウント式とし、パッド面の圧力配分を均等にすることで4ポイント対向ピストンキャリパーとの組み合わせにより、高い制動力を実現。マスターシリンダーは別体式を採用。さらに、シリンダーサイズ、構造の変更等により、リニアなブレーキング特



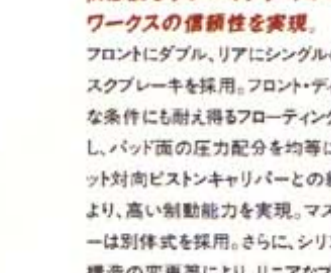
高剛性、大口径フロントフォークと、リンク式モノクロスリアサスペンションを採用。
フロントフォークのインナーチューブは、FZR1000同様のφ43mmを新採用。高剛性化と、より確かなハンドリング特性を獲得している。またリアには、リンク式モノクロスサスペンションを採用し、ライダーが最高のブレーキングフィールを得られるように操作性の向上を図っている。



高剛性、大口径フロントフォークと、リンク式モノクロスリアサスペンションを採用。
フロントフォークのインナーチューブは、FZR1000同様のφ43mmを新採用。高剛性化と、より確かなハンドリング特性を獲得している。またリアには、リンク式モノクロスサスペンションを採用し、ライダーが最高のブレーキングフィールを得られるように操作性の向上を図っている。



高剛性、大口径フロントフォークと、リンク式モノクロスリアサスペンションを採用。
フロントフォークのインナーチューブは、FZR1000同様のφ43mmを新採用。高剛性化と、より確かなハンドリング特性を獲得している。またリアには、リンク式モノクロスサスペンションを採用し、ライダーが最高のブレーキングフィールを得られるように操作性の向上を図っている。



高剛性、大口径フロントフォークと、リンク式モノクロスリアサスペンションを採用。
フロントフォークのインナーチューブは、FZR1000同様のφ43mmを新採用。高剛性化と、より確かなハンドリング特性を獲得している。またリアには、リンク式モノクロスサスペンションを採用し、ライダーが最高のブレーキングフィールを得られるように操作性の向上を図っている。



高剛性、大口径フロントフォークと、リンク式モノクロスリアサスペンションを採用。
フロントフォークのインナーチューブは、FZR1000同様のφ43mmを新採用。高剛性化と、より確かなハンドリング特性を獲得している。またリアには、リンク式モノクロスサスペンションを採用し、ライダーが最高のブレーキングフィールを得られるように操作性の向上を図っている。



高剛性、大口径フロントフォークと、リンク式モノクロスリアサスペンションを採用。
フロントフォークのインナーチューブは、FZR1000同様のφ43mmを新採用。高剛性化と、より確かなハンドリング特性を獲得している。またリアには、リンク式モノクロスサスペンションを採用し、ライダーが最高のブレーキングフィールを得られるように操作性の向上を図っている。



SPORT PRODUCTION

FZR400RRをベースに、さらにワークスポテンシャルへと近づいたスポーツプロダクション仕様。即戦力のための設計パーツ標準装備し、スポーツ走行時での安定した性能を実現。様々な走行状況に対応するセッティングにより、常にエンジン性能を活かせることを目指している。SP仕様だけに与えられた、ハイパフォーマンスのためのスペックである。



シルバーホワイト/ファイナルレッド

FZR400RR SP仕様

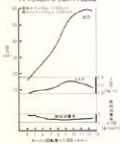
メーカー希望小売価格 ¥839,000 (税別) ※送料・沖縄送料・一部諸島送料は別途。●税別価格に消費税は含まれていません。●消費税は別途計算の上、申し受けます。●メーカーオプションで選べる追加装備は別 ¥13,000 (税込) 以上。

FZR400RR SP仕様諸元

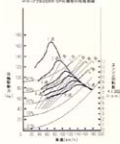
型式	37J
全高・全幅・全重	1,375mm/725mm/1,000mm
軸間距離	1,365mm
シート・荷台地上高	760mm/125mm
乾燥重量	150kg
燃費(定速走行時)※	53km/ℓ(90km/h)
最小回転半径	3.2m
制動停止距離	14.0m(30km/h)
エンジン種類	4サイクル・水冷・DOHC・4バルブ
実用回転域(回転数)	並列状機 3900
内径×行程	56.0mm×40.5mm
圧縮比	11.2:1
最高出力	59ps/12,000rpm
最大トルク	4.0kgm/9,500rpm

点火方式	フルタイムリジス
点火方式	セム式
燃料タンク容量	15ℓ
エンジンオイル容量	3.5ℓ
変速方式	6速常時フルタイムシンク
1次減速機構(減速比)	2.24/54(13)/17.9X-6S
2次減速機構(減速比)	ギヤ 2.17(30)/41
クランク形式	チェーン(2.73x0.5/16)
変速機形式	湿式多速
変速比	1-2 2.81/1.94/1.63/1.30/1.366/1.250
フレーム形式	プレス・バックボーン
キャスター・トリール	24°30' 32mm
タイヤサイズ(前・後)	120/60R17 55/160/50R17 60/4
制動装置(前・後)	120/60R17 55/160/50R17 60/4
●価格に定められた装備品とは異なります。●併せて走行時の安全・健康・管理などの観点から変更いたします。●※税別価格を基準とさせていただきます。●仕様変更などにより、写真や内装が一部異なるとある場合がございます。●※メーカーは保証の対象外とさせていただきます。	

●FZR400RR SP仕様(120/60R17 55/160/50R17 60/4)



●FZR400RR SP仕様(120/60R17 55/160/50R17 60/4)



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お直しください。●バイクは目撃もライトオン。●点検・整備を忘れず。
- 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サイレンはのめしましょう。
- 安全速度で走りましょう。無理な急減速はやめましょう。●よ見もよく見られることおぼやめましょう。
- 後続のライトオンは必ずロービームで。●銀装用には公道での使用でのみ使用してください。
- サーブ・交差点ではコーン・インジカッション。●FRで走らなければインジカッション・マーカーは不要。

Y.E.S.S. 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。バイクを極にした極限の楽しみを提供する。まったく新しいクラブです。●特典いろいろ。入会のお申し込み、お問合せは、Y.E.S.S.のステッカーのあもY.E.S.S.加盟店へどうぞ。



ヤマハラライディングスクール

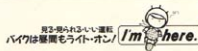
に参加しませんか。

国際A級ライダーやヤマハのインストラクターが理論と実践の両面からライディングテクニックを伝授。クロードコースでのサーキットランが、日常の走りを大きく発展させます。お問合せ、お申し込みは、このマークのヤマハ販売店へ。



お手軽なバイクの買い方です。

3回から36回までの分割払い(月々のお支払いは3,000円から)。ボーナスでの一括払いや2回払いなど、ご希望に合わせていくつものコースから選んでいただける便利なクレジットです。販売店でおたずねください。



YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社
〒138 藤原市豊洲市町2500
012-363-0139