

YAMAHA

4サイクルスポーツ

PURE SPORTS

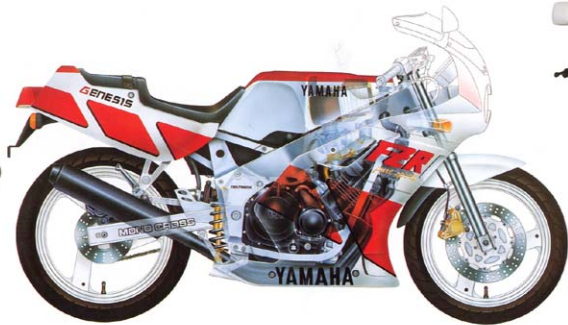
FZR400



ワークス・クオリティ。

その高性能とクオリティは、ワークス・レーサーを基準に語りたい。





テクノロジーに終着点はない。究極と思えたハイポテンシャルも、いつか、それを超える時がやってくる。いま、4ストローク・400ccマルチの世界に、その時がめぐってきた。'86年FⅢレーサーYZF同時開発、FZR400誕生。ヤマハの新しい4ストロークマシン・コンセプト“ジェネシス”から生まれた、前傾45°DOHC4バルブ水冷インライン4・ダウンドラフトタイプ・キャブレター、超高剛性・超軽量アルミ・デルタボックスフレーム。さらには、フロント110/70R・17・リヤ140/60R・18の偏平ワイドラジアルタイヤと中空スポーク・ワイドホイール、フローティングマウント・フロントダブルディスクブレーキ、精悍なデュアルヘッドライトを持つCdA値=0.280のフルフェアリング…。それは、レーサー・レプリカを超え、まさにワークス・レーサーを基準にその本質を語るべき新種の有機体だ。ワークス・クオリティ、FZR400。

かつて、これほど自在に制御できるハイパワーはなかった。

スロットルワークに、一瞬の遅れもなくレスポンスする能力は、

決してレーサーだけのものではない。ハイパワーは、ライダーの意志通り、

自在にコントロールできてはじめて、その意味を持つものだから。



■前傾45°、新開発DOHC16バルブ400cc

水冷インライン4

FZR400のバリエーションは、最高出力32ps/12,000rpm、最大トルク3.3kg-m/9,500rpmを発揮する。新開発のDOHC16バルブインライン4、FZ750、FZ250ファミリーですべて高い評価を得ている。ヤマハ独創の新しい4ストロークマシン・コンセプト“ジェネシス”が生まれたパワーユニットだ。その基本となるのが、ご覧の通り、大きく前傾したシリンダー、パワーユニット全体で45°の前傾角を持つ。前傾化によるメリットは数知れない。ただし、しかも、それぞれのメリットが複合的に効果を発揮するわけだが、要約すれば、1つは、ダウンドラフトタイプ・キャブレターを採用するため。もう1つは、すぐれた車体バランスを実現するため、ということだ。では、ひとつひとつご紹介していこう。

■ストリート吸気を実現、

ダウンドラフトタイプ・キャブレター

上から下へストリートな経路によって、エアリーナーと燃焼室を結ぶというのが、ダウンドラフトタイプ・キャブレターの役目。ガソリンの微粒子を含んだ吸気は、まっすぐな道を下って降りていく。吸気が少なくスムーズに流れるというわけだ。しかも、FZR400に採用した4連装BDS32キャブレターは、内部の空気通路の形状を滑らかなものとし、抵抗に打ち勝ちストロークシャフトバルブの厚さより薄くして(FZ400R比)、吸気抵抗の

徹底的な低減を実現している。その結果、FZR400は、スロットルワイパー一瞬の遅れに(応答するも、かつてないシャープなレスポンスを身につけた。

■エンジン上方にセット、大容量エアリーナー

ダウンドラフトタイプ・キャブレターの採用は、つまり、エアリーナーの位置が、エンジンの上にくることを意味する。そして、ここからは、新しいメリットが生まれるのだ。1つは、スペース的な余裕があるため、容量をアップでき、吸気抵抗を低減できる。また、ユーゲリッパをわきをスリムなデザインとして、ライディングポジションをより自然なものとすることも可能になる。さらには、エアリーナー内の空気が、エンジンの熱の影響を受けにくいというメリットがある。空気が熱せられ膨張して、密度が低くなる。燃焼室に送りこむには、できるだけターブル、その分、密度の濃いものの方が、同じ量でも充填効率は高いといわれている。

■卓越した排気効率を誇る4into1マフラー

前傾45°+ダウンドラフトタイプ・キャブレターの“ジェネシス”エンジンは、吸気経路をストリートに

できるだけ長く、各気筒から伸びるエキゾーストパイプの曲がりも、きわめてゆるやかに、できる。その結果、

パイプ集合部まで、排気ガスをスムーズに導くことができ、排気効率の向上につながる排気流動効果がいちり大きなものになるのである。

■コンパクト燃焼室+大径バルブ=

吸気・排気・燃焼効率向上

FZR400の“パイプワーク”は、“ジェネシス”にだけ頼った結果ではない。燃焼効率を高める燃焼室のコンパクト化と、吸・排気効率を高めるバルブの大径化を両立するため、 $\phi 10\text{mm}$ のロングリーチ点火プラグを採用、吸気 $\phi 22\text{mm}$ 、排気 $\phi 19\text{mm}$ という大径化を可能とした。

シリンダー当たり4本のバルブ

を、細身でしかも(びれのある)ウェストバルブとし、吸気抵抗の低減とともに、バルブまわりの慣性重量の軽減も実現。さらに、30%もの軽量化(FZ400R比)を実現したクロームモリブデン鋼製コン

ロッドや、より軽量のピストン、ピストンピンなどを採用し、特に運動系に生じるパワーロスを徹底低減。その結果が、FZR400トータルシャープなレスポンスとパイプワークにつながっている。それは例えば、FZ400Rでは3.7kg-m/10,000rpm.だった最大トルクにしても、より低回転の9,500rpm.でより大きな3.9kg-mを発揮していることから、おわかりいただける。

■新開発デジタルライダー点火システム

あらゆる

走行条件下で、パイプワークをフルに引き出す

ため、マイクロコンピュータ制御によるデジタルライダー点火システムを採用。全域にわたって、つねに適切な点火時期を維持。人間に代って繊細なスロットルワークに、忠実に応える点火システムだ。

■パワーユニットがもたらす

(50/50)の前傾重量配分

“ジェネシス”エンジンは、パワーやレスポンスだけでなく、マシン全体の良好なバランスを実現するのにも、大きく貢献している。DOHC16バルブエンジンは、その構造上、ヘッドまわりが重くなり、シリンダーを前に大きく傾けることにより、重心点が低くなり、低しから傾斜寄りの位置に落ちつくのである。FZR400は、50/50という前後重量配分を実現。これが、シャープでニュートラなハンドリングをもたらす重要な鍵となっている。さらに、エンジン形状やフットレスト位置などにも工夫を凝らし、52”という大きなバンク角も確保した。

GENESIS

ライダーとマシンをより深く緊密に結ぶために生まれた。ヤマハの新しい4ストロークマシン・コンセプト“ジェネシス”

45°前傾エンジン+ダウンドラフトタイプ・キャブレターが、その基本だ。



マシンとの間に通うこの一体感は、
まさにワークス・レーサーのものだ。

ワークス・レーサーを操ることは、ほとんどのライダーにとって

見果てぬ夢に違いない。いま、それに関わりなく近い感動とクオリティを
自分のものとして味わうことのできる時が、来た。



軽量・超高剛性、

アルミ・デルタボックスフレーム

ヤマハワークスレーサーの頂点YZRはもちろん、FZR400と同時に開発の'86年F1レーサーYZFにも採用されている。ヤマハのシミュレーションの象徴、アルミ・デルタボックスフレーム。その名の通り、ボックス型の断面形状を持つ軽量アルミフレームが、スタアリングヘッドとリヤのピボット部を直線的に結ぶデルタ形を構成し、F1レーサーと同等の剛性・超軽量を身につけた。フレーム単位重量当たりの耐力剛性は、60%アップの3.2kgf・m/dg/kgf(FZR400比)。軽さと剛性を両立させたものだけが得られる数値で、いわば、フレームの「パワーウェイトレシオ」ともいえる。この超高剛性・超軽量設計により、ライダーの思い通りのハンドリングを、シャープにしかもきわめて高い安定性とともに発揮する。卓越のコントロール能力を実現。その根底に、このデルタ形を可能にしたコンパクト

な前傾エンジンと、50:50の重量配分があることも特長。また、リヤフレームは、メンテナンスの容易性を考え、脱着式としている。

φ38mmの大径インナーチューブ採用、高剛性フロントフォーク
φ38mmの大径インナーチューブによって高剛性を、低減ピストンリングなどによって、フリクションの低減を実現。機能的かつ美しい剛性感とともに、シャープな応答性を発揮する。また、

も身につけた。フロントフォークが果たすべき機能は、原点到立ち遅って追求していった結果だ。

赤松のホイールトラベル

リンク式モノクロスサスペンション

ホイールのストローク位置に応じて、減衰力が漸増するライズインレー特性を備えた、ヤマハ独自のリンク式モノクロスサスペンション。ショックの大小に即応して、つねに適切なストロークを確保する。しかもホイールトラベルを30mmアップして(FZR400R比)、定評のすぐれた路面追随性をさらに向上させた。クッションユニットは、長時間の走行にも安定した減衰性能を維持する高圧窒素ガス封入式・カルボンタイプ、より大きな調整幅を持つ7段階のインニシャル調整アジャスターも装備した。

ングマウントを採用。安定した確かな制動力とともに、つねに、ライダーの期待通りにレスポンスする、すぐれたタッチフィードバックも実現した。

かつてない卓越のグリップ感覚、

偏平ワイドラジアルタイヤ

タイヤは、フロント:110/70R-17、リヤ:140/60R-18の偏平ワイドラジアル。確実なグリップ力と思いのままに曲がるための性能を求めて、サイドウォールとトレッドのすぐれた剛性バランスを実現した。雨天走行時にも確かなグリップ力を発揮し、かつてない安心感と安定したハンドリングを、すぐれた静粛性とともにもたらす。

軽量設計の中空スポーク

ワイドホイール

ボディコンベクションカラーのキャストホイールは、YZR、YZFにも採用している軽量設計の中空スポーク。フロント3.00×17、リヤ4.00

樹脂一体成型フェルタルタンクカバー内には、前方に大容量エアリザーブ、後方にフェルタルタンクが収まる。特に、車体中心に位置するフェルタルタンクが、燃料の増減による前後重心位置の変化を最小限に抑制、つねに安定したライディング感覚をもたらす。

CdA値=0.280のフルフェアリング

と翼形断面ミラーステ

レーサー造りのウハウと精密な風洞実験から生まれたフルフェアリング。翼形断面ステアーを持つミラーや、スムーズな形状のビルトオン・フラック・シャークフィンなど相まって、CdA値=0.280というすぐれた空力特性を発揮する。しかも、フェアリング内部の空気の流れを的確に制御して、高い冷却性と排気性を実現している。

ワークス・クオリティが光る、

ピュアスポーツ・フィチャー

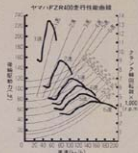
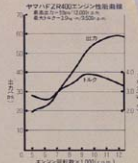
格好な35/35W×2・デュアル・ハロゲンヘッドランプ。エアブレンタイプ・フェルタルタンクキャップ、アルミ製セパレートハンドルポスト、レーサーと同じデザインとした見やすい3速メーターパネル、ブレーキ/チェーン/バルブ同軸アルミ製フットレスト、FZR400は、ひとつひとつのフィチャーについても、ワークス・クオリティと呼ぶにふさわしい丹念な造りこみを行っている。

DELTA BOX

フレーム・パフォーマンスという言葉があるとするれば、それは、このアルミ・デルタボックスフレームのために使いたい。

ワークス・レーサーの血と技、FZR400、走りの美学。



[illegible]

FZR400

- 標準現金価格¥698,000
(北海道および沖縄を除く)
- シルキーホワイト
- ファラウェーブル(7月下旬発売予定)



手続きかんたん
支払いらくらく
やりがい
らくらくクレジット

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お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呼び次第。融通利ものコースから自由に選べる優待です。



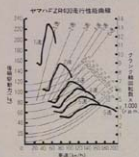
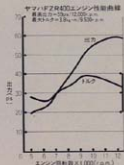
フォーエフユーエでの「マン・マシン・コミュニケーション」の模範が、一般道路での安全で快適な走行を主目的のマーケのヤマハスポーツ車へ。

ヤマハライディングスクール (YRS) サーキットランに参加しませんか。

Y.E.S.S.

●Y.E.S.S.(イエス)とは、YAMAHA EARTHLIFE SUPPORTS STAFFの略。モーターサイクルがブームになってくれる限りなく大きな遊びの世界を、もたらす新しいクラブです。●特典もいろいろ。入会料、Y.E.S.S.のステッカーのあるY.E.S.S.加盟店へどうせ

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はきしよう。■乗車・整備を怠らずに。■安全のため、改札はやめよう。■乗降禁止のため必要ならからぶかしはつづいましょう。

[illegible]

FZR400

- 標準現金価格 ¥698,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)
※価格には消費税・税金・登録などに付する費用等は含まれていません。
- シルキーホワイト
- ファラファエブルー
- ダイナスティブルー



手紙をかいた人
芝山いづみ
ヤマハ
らくらくクレジット

新しいバイクの買い方です。借金なし、簡単な手続きでお好みのバイクが、あなたのものに。お支払いは、3国から最長10国までの金融機関（※）で、お支払い額は、3,000円から、あるいはボーナス一括払い、ボーナス2回払いなど、ご希望にあわせて無理のないコースから自由に選べる便利な、3ヶ月から10年（※）のクレジット貸付（※）のサービスが、販売店でおたずねください。



INFORMATION SHOP

クローズドコースでの「マン・マシン・コミュニケーション」の場数が、一般道路での安全で快適な走行を全う

セマハライディングスツール(YRS)サーキットランに参加しません。

Y.E.S.S.

●Y.M.S.S.(イモス)とは、YAMAHA RACING Y 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た宝島のようなクラブです。●特典もいろいろ。入会した瞬間から、お楽しみがスタートします。

ハイクライブを大きく広げるY.E.S.S.に、参加しませんか。

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、
みまねやめれ。■騒音防止のため不必要なからだがしはつつみおさめ。

度を高めてまいりましょう。無理な言い出しではまいりましょう。よく見る、よく見られることに努めましょう。早稲・夕暮れは早稲のベージュの点灯も、顔表情に似合った照明での点滅表示はできません。カーブではオートブレーキのサポート、Vレールで走りつづけるシンクロニングをマスターしましょう。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県富士市新貝250
8739-1570 ③-311332