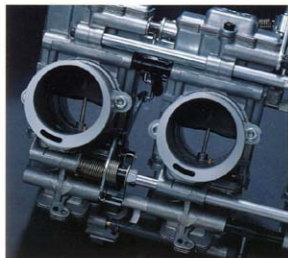


YAMAHA

YZF750 SP version



OW-01から、4年、ここにふたたび、最先鋭のスーパーバイクを市販できる喜びを興奮をもってお伝えしたい。このマシンは、その名のとおりに、ファクトリーYZFの技術を、ストリートレーガルマシンとして、またスーパーバイクレースのベースマシンとして昇華させたヤマハ4サイクルマシンの頂点モデルである。そのポテンシャルは、ストック状態で、すでにレーサーに比肩するほどに高い。なぜ、そこまでの性能を与えたのか？このマシンを開発するにあたって、私たちがこだわったのは、やはりヤマハ車らしさだった。最も速く走るために、そしてライダーの意志を反映するMAN-MACHINEの究極を築くために。そこに、一切の妥協はなかった。それが、名実ともにYZFを創らせたのだと思う。もしも、縁あってあなたがこのマシンのオーナーになられるのなら、ただ、ひとつだけ心に留めておいていただきたいことがある。ぜひとも乗り込んでほしい。このマシンの真価に、そしてYAMAHAモーターサイクルの根源にその手で触れていただきたい。それは、私たちにとって、この上ない荣誉である。



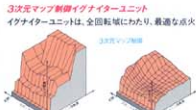
YZF750 SP

YZF750SP—Liquid cooled DOHC 3-Valve "GENESIS" Engine with EXUP, F.A.I., Straight Port, Compact Combustion Chamber, M10 Size Spark plug, Light Weight Crankshaft, Tank Radiator Fans, Liquid cooled Oil Cooler, 3 Dimension Map Controlled Igniter unit, FCR Carburetor with Throttle Position Sensor, Electric In-tank Fuel Pump, Close Ratio 6 Speed Transmission, Aluminum Delta Box Frame, Aluminum Tree Rear Arm, Separate Subframe, Inverted Structure Fork with Aluminum Forged Under Bracket,

146mm Large Diameter Rear Suspension, Front Floating Double Disk Brakes with 6-pot Caliper, Rear Low arrangement Caliper, Aluminum Forged Handle Bar, Squareset Aluminum Thin-Walled Crown Handle, Squareset Padlock, Flush Surface Full-Cowling, FRP Single Seat, Thin-Walled Cowling & Screen, Dual Hood Light, Aluminum Cast Wheel 17inch Wheel, Large Hollow Axle Fx: 122mm Rr: 128mm, Michelin High Sports Radial Tyre Fx: 160-60ER-17, Rr: 180-60ER-17

ENGINE DEVICE

3次元マツプ新設計イグナイターユニット



イグナイターユニットは、全面傾斜になり、最適な点火角を実現する3次元マツプ新設計を採用。エンジン回転数、スロットルバルブ開度、点火時期を3次元で調整するプログラムも内蔵されたマイクロコンピュータによって、極めて高精度の制御が可能。また、このイグナイターユニットは、E&UPのバルブ駆動システムとの連携も行っている。

EXUP/Exhaust Ultimate Power valve
低・中高それぞれの回転域においても最適な排気を実現するEXUP。これは、エキゾーストバルブ基部に設けられた可変バルブ、集気室側面面積を変化させる可変式の排気弁機構をコントロールするシステム。可変バルブを駆動するサーボモーターは、前述の3次元マツプ制御イグナイターユニットに管理されている。これにより、エンジン回転数変化やスロットル開度も制御可能として滑し、一段とリアな作動特性を実現している。

3次元マツプ新設計イグナイターユニットは、全面傾斜になり、最適な点火角を実現する3次元マツプ新設計を採用。

Valve Dia.	φ 42.4
Throat Dia.	EX 42.5 EX 41.5
Valve Angle	IN 11.5°
	EX 18°
Compressor Chamber Volume	13.1cc

GENESIS エンジン
毎年エレクトロニクスによってイグナイターユニットで調整するプログラムの進化により、最適な点火角を実現する3次元マツプ新設計を採用。エンジン回転数、スロットルバルブ開度、点火時期を3次元で調整するプログラムも内蔵されたマイクロコンピュータによって、極めて高精度の制御が可能。また、このイグナイターユニットは、E&UPのバルブ駆動システムとの連携も行っている。

S&P DOHC
いまやOX 99エンジン(4輪F1用エンジン)まで拡大されたヤマハ独自のS&Pシステム。いかに多量の混合気を効率的に燃焼させるかという課題に対し、吸気バルブを多くしてバルブ径を拡大、吸気流量を最大化するという。しかもバルブ径を拡大しながらも、一家あたりのバルブ自重はかさが許容範囲内を厳しく制限し、慣性質量を少なく、バーストロムも最小限に抑えられる。YZF 750SPでは、ボート形状や断面形状の最適化や極端な歪み、新たなバルブリアウトを採用したほか、高度なカムプロファイルも採用されている。

レースのノウハウが反映された吸-排気バルブリアウト
バルブリアウトはバルブヘッドの中で、加速がされていない部分のことでシリンダーヘッドがある。それはボートや断面の形状を変更できないことと関係する。それを克服し、YZF 750SPでは、吸-排気バルブに特殊な形状を加工し、加速が速いバルブリアウトがボート形状に変更、バルブ接み角を鋭くしボート形状とし、上でより鋭い傾斜化を促し、吸-排気の流れをよりスムーズなものとした。同時に燃焼室もより理想的な形状として、空気/ガソリン混合の均一化や伝熱特性などを一段と向上させている。

スロットルポジションセンサー-IFCRキャブレター
キャブレターもレベリオンにより厳しい制約を受けるものひとつ。シフト機構を除いてはストック状態であればならない。そこでYZF 750SPは、径の99%のIFCRキャブレターを採用。吸気流量の発生を抑え混合気の濃度を調整するIFCRバルブ、スロットルバルブでスロットルバルブをレベリオンで作成可能なシステムにより、ダイナミックな加速フィーリングを体験させている。また、スロットルポジションセンサーを組み込み、点火時期制御とE&UP制御のためのスロットルバルブ開度基準イグナイターユニットに送っている。



OUT-LOOK EQUIPMENTS

エアロダイナミクスフォルム

スクリンゲのカルナツルマークのシイブ、フロントエアロディン、レーズンゲートリリアス、リジューター口部細孔、アンダーカウルなど、YZF 750SPは、すべてアウクリューサーのフルボディをもち、フルカウリングを構築。さらに、190ccのインポートのシェイプ、フラスコサーフェイスのヘッドライトに、さらして、黒いワイドなボディを切り、道に風を伴って安定させて中方向に傾斜して高効率のエアロダイナミクスデザインが採用されている。非常に高い性能が見られる。見るからにみながかき取ってほしいほど、水の抵抗、空気の抵抗が少なく、空気抵抗のCD値0.29を達成したYZF 750SPのフォルム。どこまで後ろに送らなければならない。

軽量化パーツ

これまでに記した各セクションとの重畳となるが、軽量化した軽量化を押し進められて採用されたパーツ類に際して改めて紹介したい。アルミカウルボックスフレーム、FRFRシリンダーヘッド、アルミスクリューエルボシ、アルミシリンダー用鋼製フリーボディ、アルミスクリューエルボシ、アルミ製アクアダプター、軽量化バルブ、中空アルミ、アルミ製ボルトネーキループナット、軽量スプロケット、アルミ製造ハンドルバー、アルミクイックスイッチのトップブリック、ペダルなど、その他、パーツの軽量化も、ステップなど、多岐な項目も組み込まれている。さらにパーツに対して軽量化が図られている。

た軽量化を押し進められて採用されたパーツ類に際して改めて紹介したい。アルミカウルボックスフレーム、FRFRシリンダーヘッド、アルミスクリューエルボシ、アルミシリンダー用鋼製フリーボディ、アルミスクリューエルボシ、アルミ製アクアダプター、軽量化バルブ、中空アルミ、アルミ製ボルトネーキループナット、軽量スプロケット、アルミ製造ハンドルバー、アルミクイックスイッチのトップブリック、ペダルなど、その他、パーツの軽量化も、ステップなど、多岐な項目も組み込まれている。さらにパーツに対して軽量化が図られている。



FRAME DIMENSION

フレームデザインコンセプト

エンジンセクションに軸対称的に、ジョイントレスエンジンボディ設計に大きなメリットを生かす剛性を持つ、エンジン前後のそれぞれ、スイングアーム/リアアーム/フロントフォーク/スイングアームの部分を、この型の上に、異なる仕様に有線直視的レイアウトにすることで容易に実現している。さらに、スリムなフレームをメインフレームにリジッドマウントし、エンジンフレームの補強メンバーとして採用、ダウンチューブをいれることなく極めて高い剛性を確保している。素材はアルミニウム。後方の1/3の位置でリアアームがフレームと接続することで、剛性向上と高剛性化を高度に実現しながらも、VZF V250Pの最新設計フレームは、スイングアーム/フォークの軸受など、ボクスカイズやハイパーワークス、ファクトリー-VZFと同じレベルに、操縦性を0W目に押し上げ15%アップさせている。

フレームの主要寸法とステアリングアーム

リアアームはアルミ製で軽量、高剛性を実現するボクスカイズ構造を採用、メインフレームの剛性アップにも同じ、リアアームは剛性を高められている。アクスルの軸受け部分からリアアーム/ボクスカイズの軸受け部分にかけて剛性メンバーを用いたダブル構造とすることで、ねじり剛性を大きく向上させている。また、リアアーム/ボクスカ

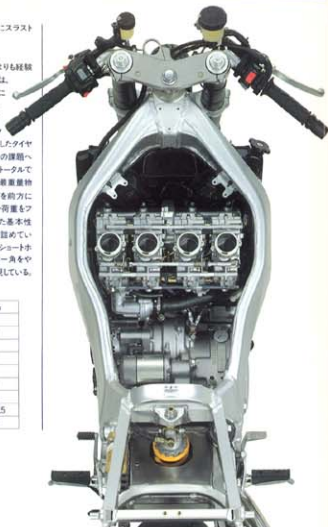


には高負荷時の作動性能をより高めるためにラストベアリングが採用されている。

ニューデザイン

ハンドリング性能の作り込みは、計算といえども経験的な要素が多い。しかし、その目標値の達成は、ひじょうに楽だと言え「扱いやすい」ということになっても、シートにおいて、フォームストローク200mm以内の高度で進むための高度安定性、コーナー進入時や切り返し時のタイヤの応答性、コーナーリブでの安定感、しかもこれとタイヤの接路感など、これらすべてを確保する必要がある。その課題への解答がエンジンフレーム、サスペンション/フォークと連携したシムレスな感覚である。車体のわずかな重量増があるエンジンフレームを、シフトヘッドが重量増に抵抗し位置を固定し、変化を阻む。そして、エンジンフレームもフォークとの安定定分として利用する。これは基本性能を備えた新機構として、各パーツを強固にまとめた上で、VZF V250Pでは、1420mmのジョイントフレーム構造として、0W目にはハイパーワークスや、や定、あらゆるタイプのハンドリング性能を実現している。

ホイールベース	1420mm
キックアップ	24°
Head	138mm
エンジン前傾角	35°
バンク角	52.5°
スイングアーム切れ角	30°
ホイールトラール(前)	123mm
ホイールトラール(後)	132mm
前後重量配分	45.5:50.5
乾燥重量	194kg



BRAKES

インナーチューブ径40mm

高剛性設計のフロントフォーク

つねに大きな負荷をモノコック構造のスタアリングヘッド周辺、その剛性レベルは操縦性を左右する重要な点である。VZF V250Pは、高負荷時の安定したハンドリング性能を実現するために、フレーム/フロントフォーク両側の剛性アップが図られている。フレームは共に形に、フロントフォーク/21mmスロックスによって高剛性を確保し、セパレーターは、この40mmのインナーチューブを用いた独立構造を採用。各部の肉厚を上げ、中空ピストンロッド、アルミレンジャーを用いるなど、徹底した軽量化も図られている。また、アジャスタークラットもアルミ製造として、軽量・高剛性を両方に確保している。バンプ構造は、リアスイングアームの剛性を上げたWSFパイプを採用。高負荷時のフロントタイヤの接地面を一段と高める。また、減衰力調整機構は、伸び10段階、圧縮10段階の調整が可能。インセナル調整機構は10段階となっている。

ピストンチューブアップ

リアアーム/ボクスカイズ/リアスイングアーム

リアアーム/ボクスカイズは、減衰力特性のレバー比と比に高負荷時の作動特性を確保し、シリンダーには40mmの大径アルミレンジャーを採用し、バンプはアクティブ-VZFと同性能のピストンチューブが採用されている。減衰力調整機構は、伸び10段階、圧縮10段階と、走行状況に応じて細かな調整が可能としている。インセナル調整機構は10段階調整となっている。レバーは、ステアリングに固定された構造とすることで、一人乗り用の実用性を確保し、高負荷時にもサステイナブルな性能を確保し、ねじり剛性を大きく向上させている。

高剛性ボクスカイザー

433mmフロントシングルスディスク

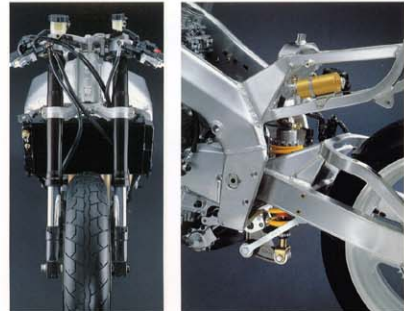
強力な制動力を確保すると、ボクスカイズの音響性も両立させるブレーキシステムとして、52mmのアクティブ-VZF用レバーに採用された高剛性ボクスカイザー/パッドをホイール駆動側に標準にしてディスク有効面のアップを図り、同時に高剛性ホイール剛性をもたらされることによって、より強力な安定感ある制動力を実現された。さらに、これに30mmブレークオフを付与し、ローディング量/制動時の負荷、タイヤや路面状況に合わせたコントロールの適正化を図っている。一方、ボクスカイザーは形状的に駆着してホイールの後方向に傾く（なるため、ホイール駆着をよりスピーディーにする。さらに、キャリパー本体とリムのクリアランスにゆとりが生まれるため、同一ホイールでのディスク後アプを可能にしている。

リア側用2ボクスカイザー/434mmディスク

リアブレーキは、キャリパー/ボクスカイザーで実効した下付タイプ。強力なスピニングパワーを発揮するとともに、リアホイール交換時の作業性向上に貢献している。

軽量のホイール/ハイグリップラジアルタイヤ

ホイールは、リア両向き兼とした軽量のアルミ/炭素製の中空3スポークデザインが採用される。また、重量・高剛性を両立させるとともに中空ディスクを採用。サイズはフロント22mm、リア29mmとなっている。タイヤは、ハイグリップコンパウンドに定評ある、リトアルゴプロファイルのSP19E対応タイヤを採用。後部ダブルリブ対応特性の、VZF V250Pのピストンレバー/AC5引き出し、サイズはフロント120/70ZR17、リア180/55ZR17が標準である。





ブルーイッシュホワイトカタラ/ヒビッドマゼンカタカタ1

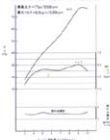
YZF750 SP仕様 メーカー小売価格 ¥1,250,000 限定350台

【注意】本誌の記事は一部編集後です。●価格は年々変動する。掲載には標準的、税込(且消費税)表示をしております。●送料等は別途計上のため表示はしません。●詳しくは別途誌面に掲載してあります。●メールマガジンにて最新情報が随時配信されます。●お問い合わせは編集部へ。●取組プログラムが適用です。

YZF750SP仕様 仕様諸元

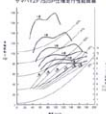
型式	4バルブ、4バルブ、4バルブ
全高/全幅/全長	2,020mm/735mm/1,150mm
軸間距離	1,420mm
シート高/最低地上高	780mm/140mm
乾重(タンク/燃料量)	194kg
燃費(一定速定歩30km/h)	42ml/100km/h
最小回転半径	1.2m
制動停止距離	14.0m(30km/h)
エンジン種類	4バルブ・水冷・DOHC・5バルブ
気筒数配列/総排気量	4気筒直列/749cc
内部径×行程	72.0mm×49.0mm
圧縮比	11.5:1
最高出力	71ps(19,500rpm)
最大トルク	6.0kg-m(13,000rpm)
点火方式	フルポイント
駆動方式	チェーン
燃料タンク容量	18L
エンジンオイル容量	4L(4)
バリエーション	フルフェイスバージョン
1次減速機構(減速比)	17V-16A(1.941)
2次減速機構(減速比)	13A(1.284)
3次減速機構(減速比)	2.224(3.9/1.7)
カタカタ形式	直立式多段
変速機形式	6速
変速比	2.462/1.941/1.532/1.435/1.306/1.190
フレーム形式	アルミ合金/モノクロス
サスペンション	フロント/フルフォーク
リアサスペンション	ツインショック
前輪径(ホイール径)	170mm/170mm
後輪径(ホイール径)	160mm/160mm
制動装置	前/後ダブルディスク/前後シリンダ付バイク

●YZF750SP仕様とYZF750仕様との性能比較



●両機は定期的な点検整備の上での比較です。従って走行時の空気抵抗、風阻、乗り心地、燃費などの値は必ずしも異なる場合があります。●タイヤは異なるものを使用することがあります。●仕様変更により、写真と実際の製品と異なる場合があります。●製品のカラーは印刷のため、実際とは異なる場合があります。

●YZF750SP仕様とYZF750仕様との性能比較



Y.E.S.S.

YAMAHA EARTHLY SPORTS SYSTEM

ヒト・モノ・アソビで 溢れています。

Y.E.S.S.とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS SYSTEMの略。その名の通り様々なスポーツに挑戦できるクラブです。

- 走る。** 国内から海外まで、ソフツォリングからグループツーリングの会員さんを、フリーランスからバックアップ。〈シボレットツーリング〉〈海外スーパーツーリング〉〈フェイリーツーリング〉
- 学ぶ。** 安全運転のマスターと運転技術の向上を、Y.E.S.S.がお手伝いします。〈ヤマハバイクイタスクール〉〈YRSライディングスクール〉〈YRSロードスポーツトレーニング〉〈YRSオフロードスポーツトレーニング〉
- 読む。** 知らない情報と事が高級の会報誌「KWAY」。ツーリングイベントのかわからメンバーズグッズまで、毎月1回無料が配達されます。
- 遊ぶ。** 遊びの天才Y.E.S.S.だから、プレイニューもゴリヤールもつくり、バイクピニックからヤマアスファスルからアースリレーションまで、イベントが目白押しです。
- 競う。** Y.E.S.S.は全国で各種レースを開催しています。気軽に乗るレースでメンバーズスポーツマンにも挑戦できますよ。〈エンジェルロード〉〈モノクロス〉〈トライアル〉〈パニバイク〉
- 守る。** 万が一の時、頼れるスタッフロード。最高保障額100万円の〈ライダーズ保険〉に自動加入されます。

●Y.E.S.S.の加入には特別な資格は一切不要。
 モーターサイクルと遊びが好きならOKです。
 ●Y.E.S.S.に関する情報は、
 フリーダイヤル ☎0120-319-819 (料金は無料)へどうぞ。

YRS オンロード スポーツトレーニング
 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。ロードコースでのトレーニングが、日常の走行を大きく飛躍させます。お申し込みをお申し込みは、Y.E.S.S.加盟店へ。

お客様相談室
 このめがねに関するお問い合わせは、下記のヤマハ販売店または下記のお客様相談室へ。
 ☎0120-090-819
 ●フリーダイヤルにて通話できない場合はTEL (03)81-1198

見る見られるいい運転。バイクゆとりびと。YUTORI 二輪余裕人。人たバイクの賢明生活。



HAVE A NICE RIDE! ヤマハバイクの世界へ

●このコーナーは「Y.E.S.S.」の最新情報を伝えるために、●最新の情報をお知らせします。●最新の情報をお知らせします。●最新の情報をお知らせします。●最新の情報をお知らせします。

YAMAHA
 ヤマハ発動機株式会社
 〒438 静岡県新田市新井5200
 300-101 051-0186