

YZF 750SP



至高のライダーたちへ、 このパフォーマンスを捧ぐ。

'89年、OW-01、'93年、YZF750SP。そして今、NEW YZF750SP誕生。

全日本ロードレース選手権スーパーバイククラス初代チャンピオン獲得マシンのテクノロジーをフィードバックし、第2ステージへのステップを上がったYZFの新しい姿である。オーリンズサスペンションの新採用をはじめ、エンジン、フレームなど、その進化は全身に及ぶ。サーキットから生まれ、数々の勝利を糧として進化を遂げたNEW YZF。この栄光のテクノロジーを、乗りこなすのは誰か。

さらなる進化を遂げた5バルブDOHCエンジン

'86年デイトナスーパーバイク200でレースデビュー、初陣勝利を果たしたヤマハ5バルブ・ジェネシスエンジン。この、ヤマハ独自の5バルブ方式採用に加え、吸・排気系のストレート化による高出力化と低重心によるマシンのハイバランス化をともに達成するヤマハジェネシス思想に基づいて設計された、前傾35°水冷DOHCエンジンをさらに強化。点火特性見直しによるイグナイターの変更や、大型ラウンドラジエーターの新採用により、中速以上のレスポンスをさらに向上させるとともに性能の一層の安定化を実現。加えてレースへの対応性を向上させるため、スロットルワイヤーの取り出し位置をキャブレターの3番・4番間から1番・2番間に変更している。

ヤマハ独自の5バルブDOHC

ヤマハ独自の5バルブシステムとは、いかに多量の混合気を効率よく燃焼室に送り込むかという課題に対し、吸気バルブを3本としてバルブ有効面積を

拡大し、吸気容量を増大させるというもの。しかも、バルブ有効面積を拡大しながらも、一本あたりのバルブ自体はかさ径も小さくステムも細いために、慣性重量は少なく、パワーロスも最小限に抑えられる。

3次元マップ制御イグナイターユニット

イグナイターユニットは、全回転域にわたり、最適な点火タイミングを実現する3次元マップ制御方式を採用。エンジン回転数、スロットルバルブ開度、点火時期を3次元で展開するプログラムを内蔵したコンピュータユニットによって、きめ細かく進角特性をコントロールしている。NEW YZFでは、このプログラムの見直しを行ない、中速以上のレスポンスのさらなる向上を図っている。

スロットルポジションセンサー付FCRキャブレター
口径39mmのFCRキャブレターを採用し、ダイレクトな加速フィーリングを実現。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EXUP制御のためのスロットルバルブ開度信号をイグナイターユニットに送っている。

エンジン全回転域で最適な

排気タイミングを実現するEXUP

エキゾーストパイプ集合部に設けた可変バルブを作動させ、集合部後端面積を変化させて排気基動をコントロールする、ヤマハ独自のEXUPを装備。可変バルブを駆動するサーボモーターは、3次元マップ制御イグナイターユニットによって管理され、エンジン回転数とあわせてスロットル開度も制御情報として活用することで、極めてリニアなパワーフィーリングを実現している。

オーリンズサスペンションを新採用

リアのリンク式モノクロスサスペンションに、レースで定評のオーリンズサスペンションを新採用。φ16mm大径ロッド採用とYZFに合わせたベストセッティング。さらに、リアアーム作動時のアームとアームリレーとの回転軌跡を再検討してリンクレシオを変更するなど、低速域から高速域までよりスムーズに減衰力を発揮できるよう、トータルでの性能向上を図っている。加えて、油圧リモンによるイニシャルアジャスターを装備し、調整も簡単に行なえるようにしている。

さらに進化したフロントフォーク

インナーチューブ径φ41mmを誇る高剛性倒立フロントフォークが一層の進化。スライドメタルの摺動性を向上するとともに、オイルロックボリュームのUPによる立ち上がり性能の向上、圧減調直路縮小によるボトムフィーリングの向上など、作動性、吸収性を一層高めている。

リアフレーム部を新たに別体構造としたアルミデルタボックスフレーム

軽量・高剛性という相反する問題を、極めて高い次元で両立したアルミデルタボックスフレームを採用。今回新たに、ピボット部を別体構造にするとともに、レース時のトラクションの最適化を図りピボット位置を4mmUPした。また、シートレール部をボルトオン方式としてリアフレームを別体化、整備性も向上させている。

異径6ポットキャリパー&

φ320mmフローティングダブルディスク

フロントブレーキには、パッドをホイール回転方向に横長にしてディスク有効径のアップを図り、より強力で安定感のある制動能力を実現した異径6ポットキャリパー装着のφ320mm大径ディスクブレーキを装備。また、リアブレーキには、キャリパーをトルクロッドで支持した下付けタイプの対向2ポットキャリパー装着φ245mmディスクブレーキを装備している。

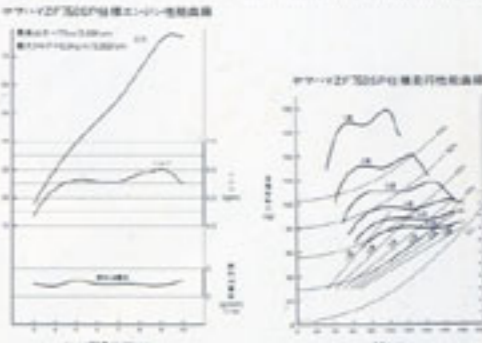
軽量ホイール&ハイグリップラジアルタイヤ

ホイールは、リム肉厚を薄くした軽量タイプのアルミ合金製中空3本スポークホイールを装着している。また、軽量・高剛性な足まわりとするために中空アクスルを採用。サイズはフロントφ22mm、リアφ28mmとなっている。さらにタイヤは、ハイグリップコンパウンドに定評ある、ワイド&ロープロファイルのSPレース対応タイヤを採用している。

YZF750 SP仕様

カラーリング:ブルー/イッシュホワイト/カナル1/ビビッドレッド/ブラック

YZF750 SP仕様 仕様値	
型式	4J0
全長/全幅/全高	2,070mm/735mm/1,155mm
軸間距離	1,420mm
シート高/最低地上高	795mm/140mm
乾燥重量	194kg
燃費・定地走行テスト値	42km/l (60km/h)
最小回転半径	3.2m
制動停止距離	14.0m (50km/h)
エンジン種類	4サイクル・水冷・DOHC・5バルブ
気筒数配列/総排気量	並列4気筒/749cc
内径×行程	72.0mm×45.0mm
圧縮比	11.5:1
最高出力	77ps/9,500rpm
最大トルク	6.3kgm/9,000rpm
点火方式	フルタイム電子
駆動方式	セル式
燃料タンク容量	19L
エンジンオイル容量	4.0L
潤滑方式	強制循環ウェットサムプ
バッテリー容量/型式	12V-10Ah (10h)/YTX12-BS, GTX12-BS
1次減速機構/減速比	6ア/1.896 (91/88)
2次減速機構/減速比	チェーン/2.294 (39/17)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式5段
変速比	2.452/1.941/1.632/1.435/1.300/1.190
フレーム形式	プレスバックボーン
キャスト/レール	24°/108mm
タイヤサイズ 前・後	120/70ZR17・180/55ZR17
制動装置 前・後	油圧式ダブルディスク・油圧式シングルディスク
乗車定員	1-6



●燃費は定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の燃費・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。●ポスター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。

お客様相談室 ☎0120-090-819

このカタログに関するお問い合わせは、お近くのヤマハ販売店または上記のお客様相談室へ。

見る・見られる・いい運転。

- バイクは昼間もライト・オン!
- カーブ・交差点では、スローイングダウン!

バイクでひろがるいい仲間

バイクは いつも 光ってる

HAVE A NICE RIDE! ナイスライディングをよめん。

- ヘルメットを正しく着用しよう。●点検・整備を忘れず。●安全のための改造はやめよう。
- 安全速度で走りましょう。無理な追越しはやめよう。●昼間のライト・オンはからさずロー・ビームで。
- 控除用に改造した車両での公道走行はできません。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新興2500
9412-920D, ④①-018182-N