

YAMAHA

「パリショー」に出品する
ヨーロッパ向け'89ニューモデル
ヤマハ「FZR750R (OW-01)」
ヤマハ「XTZ750 Super TENERÉ」
について

昭和63年10月

ヤマハ発動機株式会社

当社およびヤマハモーターヨーロッパN.V.(Y.M.E.N.V.)では、11月10日より開催される「パリショー (Salon de Paris)」で、ヨーロッパ向け'89ニューモデル「FZR750R (OW-01)」 「XTZ750 Super TÉNÉRÉ」を発表いたします。

なお、現時点では、ニューモデルの発売時期、価格、販売計画は未定です。

EXUP採用・ショートストローク 新5バルブエンジンを、ニューデルタボックスフレームに搭載。スーパーバイクレースでのポテンシャルを最優先設計した

ヤマハ「FZR750R (OW-01)」

ロードレースの人気は近年著しい高まりをみせ、本年スタートしたスーパーバイク世界選手権レースは各国で盛況を呈し、来シーズンは世界16ヵ国での開催が計画されるなど、ロードレースの新カテゴリーとして注目を浴びています。

ここにご案内する「FZR750R」は、各種プロダクションレース、中でもスーパーバイクレースに出場する際のベースマシンとして高いポテンシャルを備えたニューモデル。'87年～'88年と2年連続で鈴鹿8時間耐久ロードレースを制する他、全日本TT-F1クラスで活躍中のヤマハファクトリーマシン「YZF750」で培った技術ノウハウを全面的にフィードバックした文字通りのワークスレプリカモデルです。

主 な 特 徴

■エンジン関係

1. チタンコンロッド採用、軽量・コンパクト設計 新5バルブエンジン

エンジンは、水冷・DOHC・5バルブ・並列4気筒と、現行の「FZR750」と基本スペックこそ共通としていますが、ボア・ストロークは従来の68.0×51.6mmに対して72.0×46.0mmとショートストローク化して設定。最高出力回転数を上げることにより、最高出力の向上を図っています。

このニューエンジンでは、チタンコンロッドや2本リングの採用をはじめ、吸排気ポートの形状変更、吸排気バルブ径の拡大（吸気φ21mm→23mm、排気φ23mm→24.5mm）、ヘッド及びボディシリンダーの軽量・コンパクト化を施しています。エンジン高は従来の333.4mmに対し310.8mmと22.6mmコンパクトになっていますが、このコンパクトエンジンはラジエターやフレームに対するエンジンの位置関係に自由度をもたせている点が特徴です。

ミッションは6速クロスミッションを採用、またクラッチ機構は機械式のレバータイプとしています。

2. BDST38 キャブレター、EXUP の採用

このほか吸気系については、'89「FZR1000」と同サイズのBDST38キャブレターを採用し、吸入空気量をアップさせ高い吸気効率を得るものとしています。またF.A.I.については、「YZF」と同様のレイアウトのものを採用しています。

また、排気系には4into1のマフラーレイアウトに加え、EXUPを採用、低速域から高速域まで全域にわたって高レスポンスを実現しています。

3. 水冷式オイルクーラーの採用

ハイパワーを存分に発揮させるために、冷却能力26,600キロカロリーの大型ラジエターを採用しています。

また、オイルクーラーは、このラジエターの水を利用する水冷式オイルクーラーとし、安定した冷却機能を確保しながらオイルクーラー本体のコンパクト化を図っています。

■車体関係

1. アルミ製ニュー・デルタボックスフレーム

フレームは新開発のアルミ製デルタボックスフレームで、高剛性とニーグリップ性の両立を高次元で実現するものとしています。

ダウンチューブ部を省いたこのフレームレイアウトは、ファクトリーマシン「YZF750」と同様。エンジン懸架はブラケットによる完全オールリジット3点懸架で、前傾角は40°を設定。車体全体のコンパクト化を達成していますが、これはニュー・コンパクトエンジンの採用で可能となったものです。

2. 「YZF」タイプのアルミ製リヤアーム

リヤアームは新開発アルミ製デルタボックスリヤアームを採用。ニューフレームとのコンビネーションで優れた剛性を実現しています。

3. ÖHLINS（オーリンズ）製ガスクッションの採用

車体関係の中でも、とくに足まわりについては、フロント、リヤともにそのままレースでの使用に耐えられるものとして設定しています。

まず、フロントフォークはインナーチューブ径φ43の大径フロントフォークを採用。伸び側、圧側減衰力調整、イニシャル調整機構を備え、また内筒、ステアリングシャフトはアルミ製とし、高剛性と軽量化を同時に達成しています。

リヤショックにはÖHLINS製ガスショックを採用しています。伸び側、圧側減衰力調整、油圧イニシャル調整、さらに車高アジャスト機能を備え、走行状況に合わせたキメ細かな調整を可能としています。

4. ワイドラジアルタイヤとワイドリム

ホイールサイズはフロントMT3.50×17インチ、リヤはMT5.50×17インチサイズの中空3本スポークを採用しています。

これに、フロント120/70ZR17、リヤ170/60ZR17のミシュラン・ラジアルタイヤを組み込み、ハイパワーに十分に応える運動機能を発揮させるものとしています。

5. レーシングユースを配慮した新設計

この他、車体関係ではクイックフィルター用フランジ付アルミ製フェューエルタンク、YZFタイプFRP製フェアリング、サイドカバー一体式シートカウル、アルミ鍛造・ゴム焼付固定式フートレスト、ボルトオン式サイドスタンドブラケット、スロットルワイヤー巻取りと独立したハンドルスイッチの採用などにより、灯火器、補機類を取外すだけで即レース使用可能な仕様としている点が特徴です。

水冷・DOHC・5バルブ・並列2気筒・新設計エンジンを搭載したアドベン
チャーツアラー

ヤマハ「XTZ750 Super TENERÉ」

当社では、'83年に空冷・単気筒の「XT600Z」を発売し、以来、マイナー
チェンジを重ねながら、オン・オフの頂点モデルとして、高い人気を保っ
てきました。

同時に、この種のカテゴリーのパイオニアとして、オン・オフツーリン
グや、アドベンチャーラリーの振興に貢献してきました。

しかし、最近では、こうした大排気量のオン・オフモデルに対しても高
速性能を要求される傾向が強まっています。

パリ〜ダカールラリーの出場マシンについても同様で、当社も昨年の第
10回大会には、単気筒ながら水冷・DOHC・5バルブの750ccエンジンを
搭載した「YZE750Z」で参加し、ヤマハ ベルガルダチームのフランコ・
ピコ選手が熾烈なトップ争いのすえ、2位に入賞しています。

こうした経験を踏まえ、さらに中低速はもとより、高速走行時にも安定
した性能を発揮できるよう、45度前傾シリンダーを持つ並列2気筒エンジ
ンを新しく採用し、高いポテンシャルの確保を図ったものです。

開発に当っては、パリの市街地から遠くアフリカのサバンナ（草原）ま
での長距離アドベンチャーツーリングを想定し、一般路からモーターウェ
イ、悪路に至るまで、また低速から高速まで、安定した走行ができるよう
作り込んでおります。それにより、ラリー等のステージでも、十分なポテ
ンシャルを発揮することでしょう。

また、素材や表面処理、スタイリング、カラーリングについても高いク
オリティを誇っています。

主 な 特 徴

■エンジン関係

1. 連続高速走行を可能とした水冷・DOHC・5バルブ・並列2気筒エンジン

新設計の750ccエンジンは、水冷・DOHC・5バルブ・並列2気筒で、5バルブシステム独特のバルブレイアウトにより、燃焼効率にすぐれるコンパクトな燃焼室を実現、加えてスムーズな吸排気系の作動による吸・排気効率の向上などによって、高トルク、高出力を発揮します。フラットバルブのダウンドラフトキャブレターも吸気効率の向上に役立っています。

これらの効果により、中低速から高速まで、幅広い回転域にわたり高いポテンシャルを有しています。

2. 前傾45度の低重心・コンパクトエンジン

前傾45度のシリンダーの採用、軸配置の変更による低重心化、ショートストローク化やカムチェーンの右側配置によるシリンダー回りのコンパクト化、そしてセルモーターをドライブ軸の下部に配置するなど、低重心、マスの集中、コンパクトを重視した設計により、操安性の向上を実現しました。

しかも潤滑方式を強制圧送ドライサンプ式にすることで、高い最低地上高を確保しています。

3. 水冷化で耐熱信頼性を向上

長距離走行に備えて、エンジンの冷却効果を高めるファン付きのアルミラジエターの採用を行なって、耐熱についての信頼性を高めています。

また、動弁系に直押し、インナーパッドを採用し、バルブクリアランス

調整を長時間にわたって不要としたこと、また、オートカム・チェーンテンショナーを採用するなど、メンテナンスへの配慮も行なっています。

4. 振動、騒音の低減に二軸バランサーや大容量エアクリナー、マフラーを採用

クランク軸の前後にギヤ駆動の二軸バランサーを装備しエンジン振動の低減を図りました。また、動弁系の軽量化、サイレントカムチェーン、二重カバーの採用などがメカニカルノイズの減少に役立っています。

燃料タンク下の6リットル容量のエアクリナーと、レーザータイプの2into1レイアウトの大容量マフラーは、性能向上と騒音の低減とを両立させています。

5. デジタル進角のフルトランジスター点火方式

点火システムは、イグナイターにマイクロコンピューターを組込んでデジタルに進角をコントロールするデジタル進角のフルトランジスター方式で、エンジンの要求に合ったタイミングで信頼性の高い強力な点火火花を飛ばし、スロットルレスポンスの向上とエンジンのパワーアップに貢献しています。

なお、始動方式はセルスターターで、不安定な地形でもエンジン始動が容易です。

■車体関係

1. 運動性能を高めたショートホイールベース

ミッション主軸を上下割りクランクケースのアップパーケースに収納して、前後長を短くしたエンジンを、ねじれ剛性に富む高張力鋼管ダブルクレードルフレームに搭載することで、ホイールベースの短縮を図り、旋回性など運動性能を高めると共に、市街地での取回しを容易にしています。

リヤサスペンション、リヤアームの取付部をモナカ形状とし、強度を高めているのも特徴です。

また左右のダウンチューブを着脱式として、エンジンの取り外しや搭載を容易にしました。

2. 大径フロントフォークと低重心リンク式リヤサスペンション

フロントサスペンションは大径φ43のインナーチューブを採用し、剛性を高めています。

リヤサスペンションは低重心のリンク式サスペンションを採用。

3. 軽量2ポットキャリパー装備のトリプルディスクブレーキ

フロントブレーキは軽量コンパクトな2ポットキャリパーを装備した小径ダブルディスクブレーキとし、制動力を高めています。

リヤブレーキはシングルディスクブレーキで、軽量コンパクトな2ポットキャリパーを装備しています。

4. 3ピースパネルのフルフェアリング

3ピースパネルとスクリーンを備えたフルフェアリングは、ヘッドランプ

まわりの整備性の向上が図られています。

ボディのカラーリングはパリ〜ダカール仕様をほうふつさせます。

5. 大容量燃料タンクその他

その他、長距離走行に適した26リットル容量の燃料タンク、Hレンジのワイドタイヤ、アルミリヤキャリア、ストレートスポークホイール、大型アルミエンジンプロテクターなどを採用。

ヤマハ「FZR750R (OW-01)」仕様諸元 (フランス仕様)

全	長	2100 mm
全	幅	670 mm
全	高	1135 mm
軸	間 距 離	1445 mm
シ	ー ト 高	785 mm
最	低 地 上 高	120 mm
乾	燥 重 量	176 kg
エ	ン ジ ン 種 類	4 サイクル・水冷・DOHC・5バルブ
気	筒 数 配 列	並列4気筒
総	排 気 量	749 cc
内	径 × 行 程	72.0 × 46.0 mm
圧	縮 比	11.4 : 1
最	高 出 力	N/A
最	大 ト ル ク	N/A
キャ	ブレター型式	BDST38×4
始	動 方 式	セル式
点	火 方 式	フルトランジスタ
潤	滑 方 式	強制圧送ウェットサンプ
オ	イル 容 量	3.6 l
ク	ラ ッ チ 形 式	湿式多板
変	速 機	リターン式6段
1	次 減 速 比	1.658
2	次 減 速 比	2.647
変	速 比	1 速 2.462 2 速 1.941 3 速 1.632 4 速 1.435 5 速 1.300 6 速 1.190
燃	料 タ ン ク 容 量	20 l
緩	衝 方 式(前)	テレスコピック
	” (後)	スイングアーム (モノクロスサスペンション)
ホイ	ールトラベル(前/後)	130 mm / 150 mm
ブ	レ ー キ(前)	油圧式ダブルディスク
	” (後)	油圧式シングルディスク
タイ	ヤ サ イ ズ(前)	120 / 70 ZR17
	” (後)	170 / 60 ZR17

ヤマハ「XTZ750 Super TENERE」仕様諸元（フランス仕様）

全長	2325 mm
全幅	815 mm
全高	1370 mm
軸間距離	1515 mm
シート高	870 mm
最低地上高	240 mm
乾燥重量	195 kg
エンジン種類	4サイクル・水冷・DOHC・5バルブ
気筒数配列	並列2気筒
総排気量	749 cc
内径×行程	87.0×63.0 mm
圧縮比	9.5 : 1
最高出力	N/A
最大トルク	N/A
キャブレター型式	BDST38×2
始動方式	セル式
点火方式	フルトランジスタ
潤滑方式	強制圧送ドライサンプ
オイル容量	4.4 ℓ
クラッチ形式	湿式多板
変速機	リターン式5段
1次減速比	1.718
2次減速比	N/A
変速比	1速 2.846 2速 1.850 3速 1.429 4速 1.174 5速 1.037
燃料タンク容量	26 ℓ
緩衝方式(前)	テレスコピック
(後)	スイングアーム(モノクロスサスペンション)
ホイールトラベル(前/後)	235 mm / 215 mm
ブレーキ(前)	油圧式ダブルディスク
(後)	油圧式シングルディスク
タイヤサイズ(前)	90 / 90 - 21
(後)	140 / 80 - 17