

FZR400RR

4-CYCLE SUPER SPORTS

YAMAHA





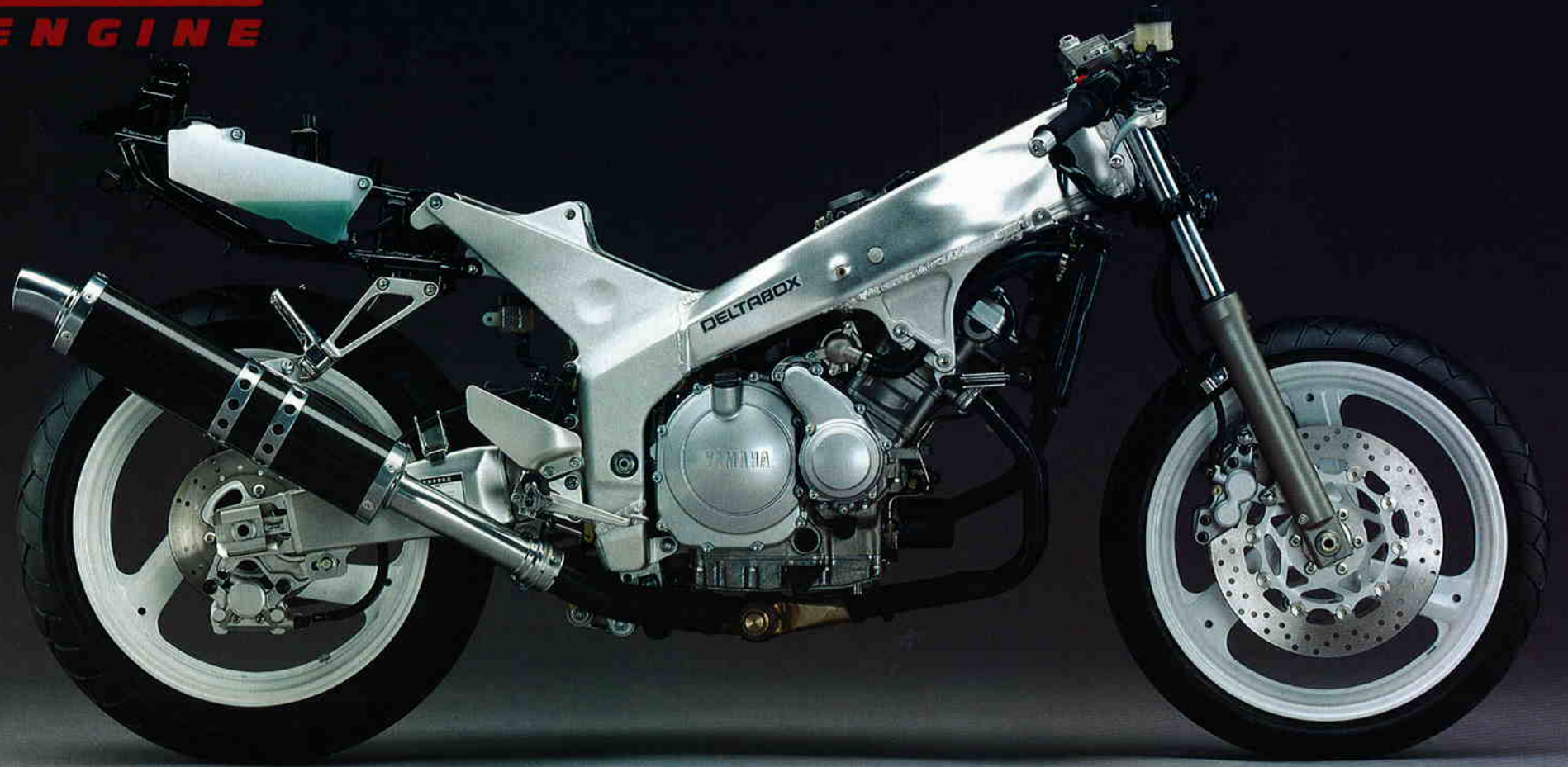
ヤマハワークスYZF400の ディメンションを踏襲。 高性能マシン“ダブルアール”誕生。

サーキットで、常に一步先を行く高性能。そこには、テクノロジーやスペックだけでは計り知れないフィロソフィーが注入されている。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のコントローラビリティの実現である。レーサーの持つ驚異的パワーを操るのは、あくまでも人であるのだから。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クラスを制するという実績が、トータルバランスの高さを実証。その卓越した操縦性能は、走りを美しく、そしてしなやかな次元へと導いていく。このワークスの培ってきたディメンションをダイレクトに継承することのできる希有なマシンが出現した。それがFZR400RR。“ダブルアール”と呼ぶ。YZFのテクノロジーと同等の設定が随所に施され、スロットルに敏感に呼応しライダーの意思を後輪へとリニアに伝達させるという関係を高次元で達成させている。次代を見通すようなアグレッシブなフォルムからは、新しい走りの印象が鮮烈に放たれる。ひと足先に、その最新テクノロジーを操ることのできるよろこびを、分かちあいたいと思う。





ENGINE





マン&マシンのリニアな関係を
高次元で結びつける最新の
ワークスパフォーマンス。
ストレート化された
吸・排気ポートと相まって
鋭いレスポンスを発揮する
ニュー・エンジンを搭載。

**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
実現の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蓄積は、より速く走るために、全域で最良のパワーを発揮するエンジンに、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。要求どおりのパワーが、アクセルを開けた瞬間に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するカタチをここに集約した。DOHC4バルブ・並列4気筒エンジンを採用。一層の軽量コンパクト化と性能向上を同時に実現させた、YZFのデメンションを受け継ぐ。往復重量、回転重量の低減化によるエンジンピックアップの向上と、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った徹底的な軽量化とレスポンス向上が図られた。バルブ狭み角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、高速域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回転域での確かな手応えをクイックにライダーへ伝達。YZFのパワーフィールを忠実に再現することを旨とした独自の設計である。

**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、
走りへフィードバックされる。**

マシンの高いトータルバランスは、吸気、燃焼、排気の効率の良いマッチングから生まれる。FZR400RR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。アンダーカウルに装着されたF.A.I.により、常にクールで高密度な空気をダウンドラフトタイプ・キャブレターに送り込み、充填効率を高めることを実現。そして、キャブレターは取付位置、角度の見直しによりぎりぎりまでヘッドに近づけ、20mm以上管長を短縮し、吸気効率の向上を図った。エアクリナーは大容量で、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ブレターへ、そしてシリンダーへと、ロスが少ないこのストレートな吸気方式は、まさにYZFデメンションを継承するカタチであり、スロットルに敏感に反応する高次元のレスポンスを獲得した。**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最良のレスポンスを獲得。** YZFの排気システムは、ライダーの意思に

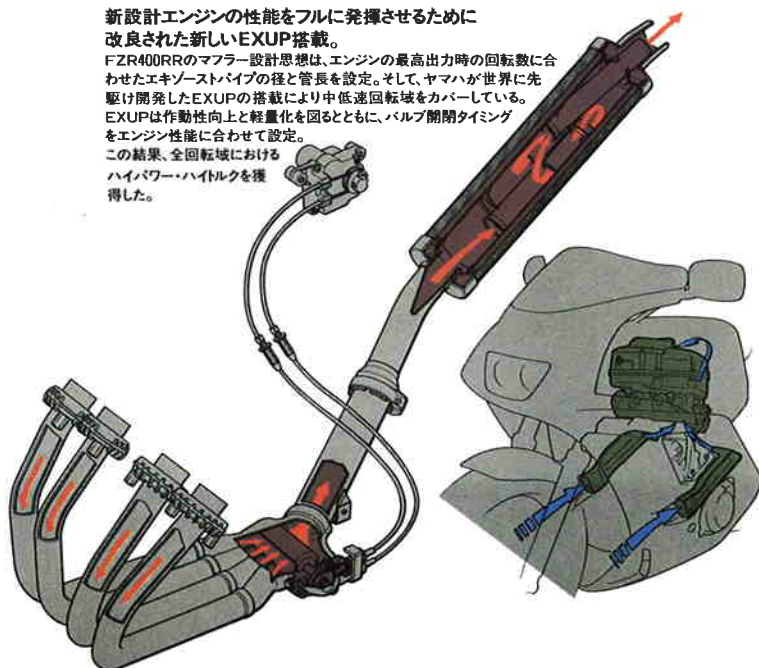
感応するテクノロジーを内包している。常に最適なレスポンスを得るために、フィードバックされた最新技術、それがEXUPである。コンピュータ制御により、イグナイターユニットがエンジンの回転数を感知し、サーボモーターで可変バルブを駆動させ、排気効率を全回転域において向上させる排気デバイス。エキゾーストパイプの長さを変更したのと同じ効果を発揮。中低速回転域では、エキゾーストパイプの後端部を閉じ、力強いトルクを発生させ、高速域では全開とし、胸のすくような高回転パワーを発揮。これらバルブの開閉操作がアクセルに敏感に反応。FZR400RRのEXUPは、新設計エンジンの持つパワーを存分に活かせるよう、開閉特性も変更。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、よりアグレッシブなスタイリングを創出している。



最新技術が投入される
新設計エンジン。
400ccモデルの頂点を目指し、YZFの設計思想が集約されたニューエンジン誕生。全パーツの徹底的な見直しが行われた。シリンダー前傾角を45度から35度に、また全高を短縮してショートホイールベースに。バルブ狭み角とシリンダーヘッド変更による吸・排気効率の一層の向上、燃焼室のコンパクト化、高圧縮比化を実現。ピストン全高、コンロッドの長さの短縮、シリンダー高さの短縮、クランクシャフトの見直し等でさらに軽量化へ。使用条件の異なるあらゆるライダーに快適な走りを与えるレスポンスを高次元で獲得している。



エンジンをスロットルに
鋭く感応させる、
新設計キャブレターを搭載。
ダウンドラフトキャブレターを採用。フリート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図る。また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し燃焼室の充填効率も高めている。



新設計エンジンの性能をフルに発揮させるために
改良された新しいEXUP搭載。

FZR400RRのマフラー設計思想は、エンジンの最高出力時の回転数に合わせたエキゾーストパイプの径と管長を設定。そして、ヤマハが世界に先駆け開発したEXUPの搭載により中低速回転域をカバーしている。EXUPは作動性向上と軽量化を図るとともに、バルブ開閉タイミングをエンジン性能に合わせて設定。この結果、全回転域におけるハイパワー・ハイトルクを獲得した。

強烈なフォルムが放つ
爽快なサウンド。
高周波を抑えた心地よいサウンドを生み出すカーボンサイレンサー。クオリティの高い仕上げが、アグレッシブで迫力あるスタイリングを創り出している。



F.A.I.が実現する
吸気効率の新次元。
アンダーカウルの中央に吸気ダクトの入り口を設定。吸入される空気を常にクールで高密度にキープし、エアクリナーへストレートに送り込む。

高性能エンジンのための
大容量アルミクロスフローラジエーターを新採用。
スポーツ走行でも安定した性能を得るため、従来より放熱性能を一段と向上させたアルミクロスフローラジエーターを採用。過酷な条件下でも満足いく冷却性能を実現した。



B

B O D Y



B B O D Y

コントローラビリティの
高いマシンの走りは美しい。
しなやかにライダーの意思に
感応するレスポンスと、信頼度の
高い強靱な骨格を持つ。
このマシンは、次代を予告する
新しいフォルムをまとっている。

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、サーキットでラインを描いていく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、さらに精悍に引き締める新たな顔が登場した。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。ダブルアールのエンブレムにふさわしいアグレッシブなフェイスは、新しい走りのカタチを予感させる。ライディングポジションは、ローポジションを確保するとともに、ハンドル位置をライダーに近づけ自由度を向上、高い操縦性を実現している。F.A.I.もアンダーカウルに配置しCdA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、

バンク角も52度を実現。リアビューではワークス耐久レーサー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、次世代ビュアスポーツワールドの到来を鮮烈に告げる。

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アに路面に伝達するFZR400RRのボディは、YZFの設計思想に基づき、シリンダー前傾角を10度起こし、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。これにより前輪荷重をややアップさせ、前後輪の重量配分を変更。高い操縦性を実現する、絶妙なマシン・バランスを獲得しているのである。そして、

その高い操縦性能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。エンジンを剛性部材として利用し、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ている。操縦安定性能の向上とともに、鋭い路面追従性能をも獲得している。YZFの設計思想によるコントローラブルな新しい走りを実現した。

ライダーの意思と直結する 高感度なブレーキング・フィールで、 ワークスの信頼性を実現。

フロントにダブル、リアにシングルの油圧式ディスクブレーキを採用。フロント・ディスクは、過酷な条件にも耐え得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作る異径4ポット対向ピストンキャリパーとの組み合わせにより、高い制動能力を実現。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性を獲得した。そしてフロントブレーキレバーには、握り幅を4段階に調整できるアジャスタを採用し、ライダーが最良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た。

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。

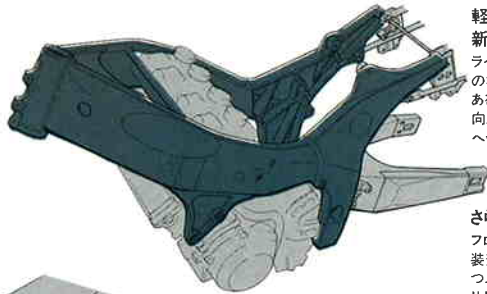
フロントフォークのインナーチューブ径は、FZR1000と同様のφ43mmを新採用。高剛性化と、より確かなハンドリング特性を獲得している。またリアには、路面状況やライダーの好みに応じて9段階の調整ができるスプリング初期荷重調整機構を搭載したリンク式モノクロスサスペンションを装備した。新設計デルタボックスリアアームとの絶妙なコンビネーションにより優れた路面追従性と高いトラクションを実現。腰のある、しなやかな走り。YZFを踏襲する高次元のコントローラビリティと、クイックなハンドリングフィールを獲得している。



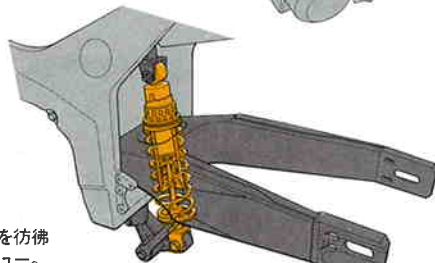
新設計ライトが放つ
精悍なフェイス。
デュアルビームのプロジェクター式ハロゲンヘッドライトをダブルで装着。ライト形状を小さくすることでフロントビューのデザイン性を向上。ハイ・ロー切り換え式のダブルフィラメントバルブ2灯で構成された世界初のプロジェクターヘッドライトが新しい光りを放射する。



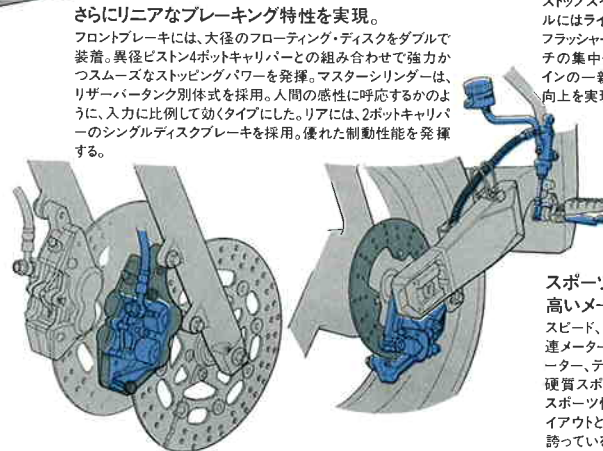
耐久レーサーを彷彿とさせるリアビュー。
テールランプには、8時間耐久レースのファクトリーマシンYZF750と同じタイプの角型2灯式を採用。リアも精悍に、美しく一新された。



軽量・高剛性、
新設計アルミデルタボックスフレームを採用。
ライダーの意思に対する忠実な、コントローラブルなマシンづくりの核として採用された新設計のアルミデルタボックスフレームである。エンジンを剛性部材として活用。フレームのねじり剛性を向上させながら、軽量化を実現している。4点リジット方式によるヘッド懸架でエンジンをマウントする。



優れた路面追従性と高い
トラクションを実現した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を採用。リアアームは、新設計デルタボックス形状を採用し、高い剛性を確保。また路面状況、ライダーの好みで9段階の調整ができるスプリング初期荷重調整機構を装備している。



さらにリニアなブレーキング特性を実現。
フロントブレーキには、大径のフローティング・ディスクをダブルで装着。異径ピストン4ポットキャリパーとの組み合わせで強力かつスムーズなストッピングパワーを発揮。マスターシリンダーは、リザーバータンク別体式を採用。人間の感性に呼応するかのように入力に比例して効くタイプにした。リアには、2ポットキャリパーのシングルディスクブレーキを採用。優れた制動性能を発揮する。

スイッチ類の
デザインを一新、
操作性も
大幅に向上。
ツアリングからスポーツ走行までワイドな使用を考慮したセパレートハンドルを採用。右ハンドルにスタータースイッチとエンジンストップスイッチ、左ハンドルにはライト、バッシング、フラッシュャー、ホーンスイッチの集中化を図り、デザインの一新と、操作性の向上を実現した。



スポーツフィールの
高いメーター回り。
スピード、タコ、テンプレの3連メーターを採用。タコメーター、テンプレメーターを硬質スポンジ材で覆い、スポーツ性を追求したレイアウトと高い視認性を誇っている。



●シルキーホワイト/アップルレッド



●ブラックゴールド

FZR400RR

メーカー希望小売価格 ¥739,000 (北海道・沖縄および一部離島を除く) ●価格には保険料、税金(含む消費税)、登録などに伴う費用等は含まれていません。●消費税額は別途計算の上、申し受けま
す。●メーカーオプションで速度警告灯装着仕様(¥10,000高)もあります。

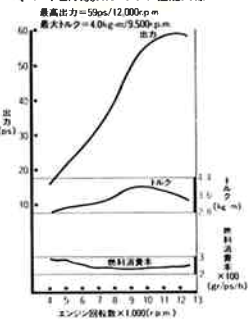
FZR400RR仕様諸元

型式	3TJ
全長/全幅/全高	1,975mm/705mm/1,090mm
軸間距離	1,365mm
シート高/最低地上高	760mm/125mm
乾燥重量	160kg
燃費・定地走行テスト値	50km/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・4バルブ
気筒数配列/総排気量	並列4気筒/399cc
内径×行程	56.0mm×40.5mm
圧縮比	12.2:1
最高出力	59ps/12,000rpm
最大トルク	4.0kg-m/9,500rpm

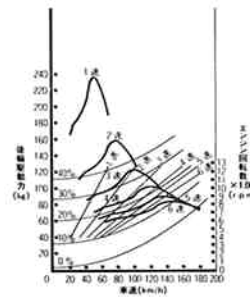
点火方式	フルトランジスタ
始動方式	セル式
燃料タンク容量	15ℓ
エンジンオイル容量	3.4ℓ
潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ
バッテリー容量/型式	12V-8Ah(10)/YTX9-BS
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.170(89/41)
2次減速機構/減速比	チェーン/2.894(55/19)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式6段
変速比	3.307/2.222/1.714/1.434/1.272/1.173
フレーム形式	プレスバックボーン
キャスト/トール	24°00'/92mm
タイヤサイズ 前・後	120/60R17 55H-160/60R17 69H
制動装置 前・後	油圧式ダブルディスク/油圧式シングルディスク

●燃費は定められた試験条件のもとの値です。従って走行時の気象・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。●ボディ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。

ヤマハFZR400RRエンジン性能曲線



ヤマハFZR400RR走行性能曲線



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。■バイクは昼間もライト・オン。■点検・整備を忘れずに。
- 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からぶかしはやめましょう。
- 安全速度で走りましょう。無理な追越しはやめましょう。●よく見る、よく見られることに努めましょう。
- 昼間のライト・オンはかならずロー・ビームで。●競技用に改造した車両での公道走行はできません。●カーブ・交差点ではスローイン・ダウン。●YRSで正しいライディングテクニックをマスターしましょう。

Y.E.S.S. バイクライフを大きく広げる

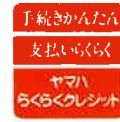
Y.E.S.S.に、参加しませんか。

●Y.E.S.S. (イエス)とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS STAFFの略。バイクを核にした幅広い楽しみを提供する、まったく新しいクラブです。●特典もいろいろ。入会のお申し込み、お問合せは、Y.E.S.S.のステッカーのあるY.E.S.S.加盟店へどうぞ。



ヤマハライディングスクール
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。クロズドコースでのサーキットランが、日常の走りを大きく飛躍させます。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択できる便利なクレジットです。販売店でお試しください。

見る・見られる・いい運転
バイクは昼間もライト・オン!



YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
8911-50D, ☎-018108