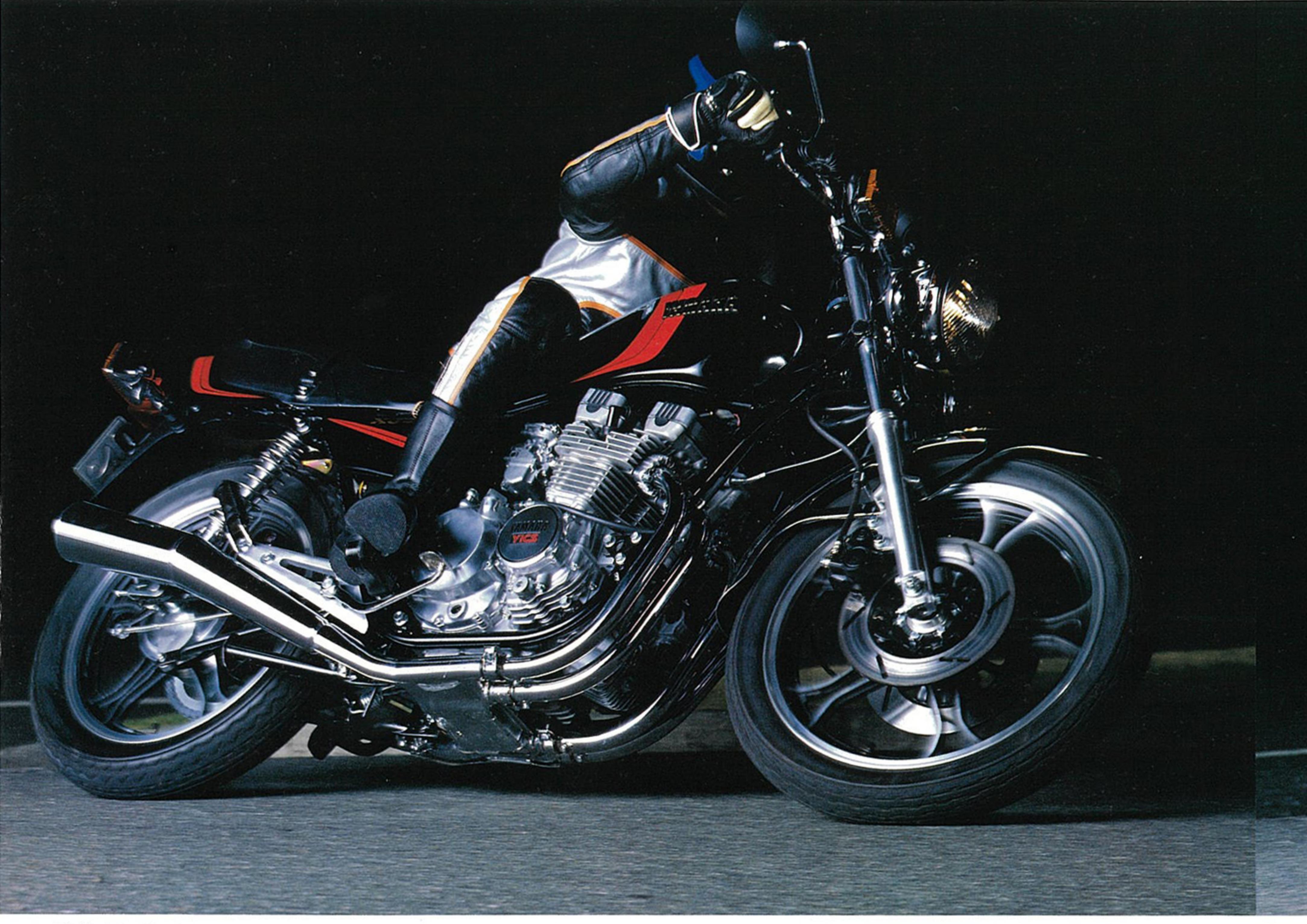


YAMAHA XJ400·XJ400D·XJ400 SPECIAL



ゆったりとカウボーイのように走るか、ワインディングロードを疾駆するか。
XJ400シリーズ。XJ400、XJ400D、XJ400Special。



XJ400

シンプルなフォルムに走りのすべてが秘められている。
多くのライダーを魅了したXJ400は、いまY.I.C.S.を得て
時代の要求に答えた。



XJ400D

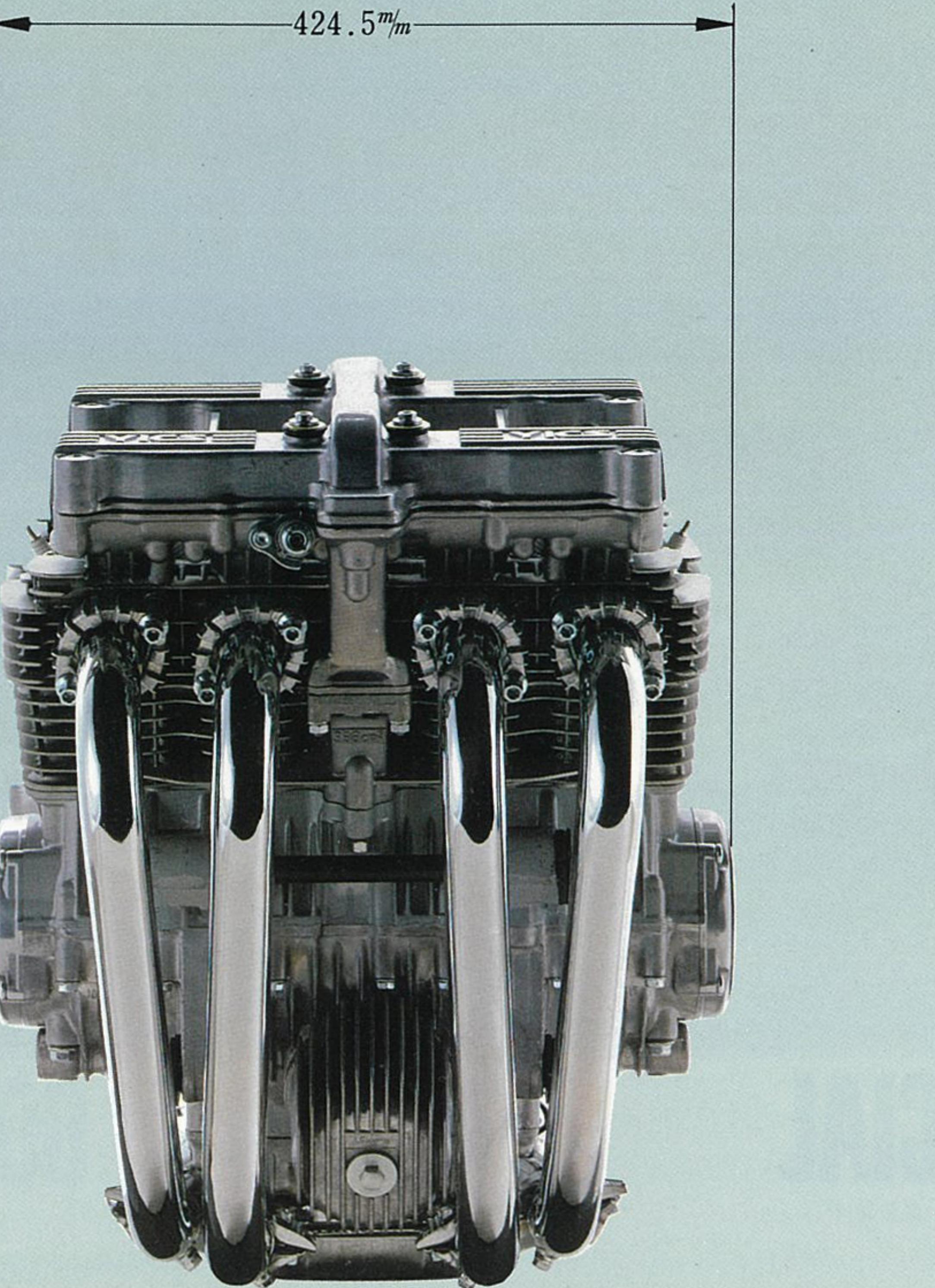
精悍なブラックのDOHC4気筒エンジンが走りを予感させる。
クリフカットのシャープな4本マフラー。
その装備がライダーを引きつけてやまない。



XJ400 SPECIAL

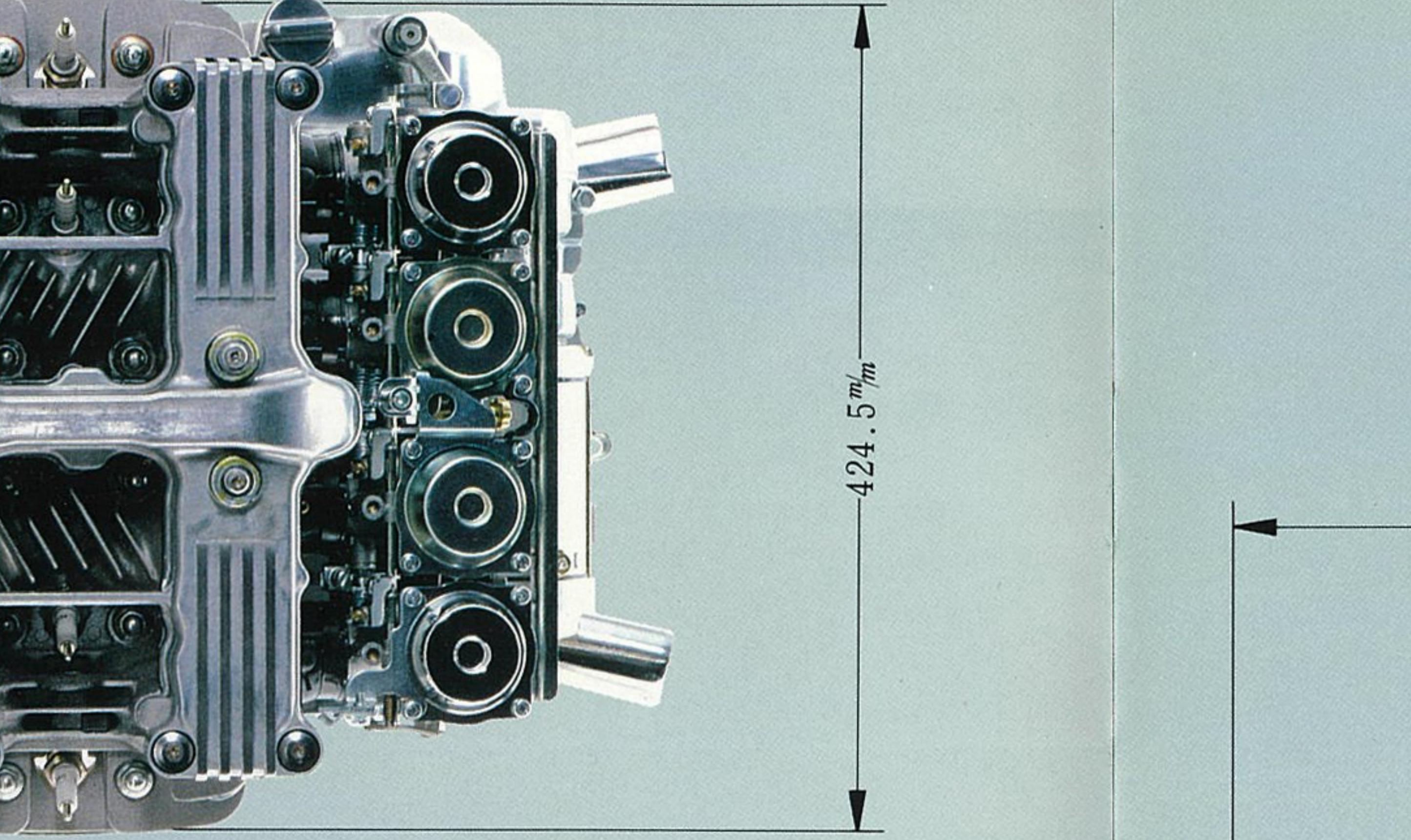
いまスペシャルは、スーパースポーツの熱い血を受けた。
キング&クイーンシートに腰を落とし
ゆとりのホースバックライディングへ。

高出力と省燃費は見事なまでに両立した。
Y.I.C.S.搭載。シェイプアップマルチ。

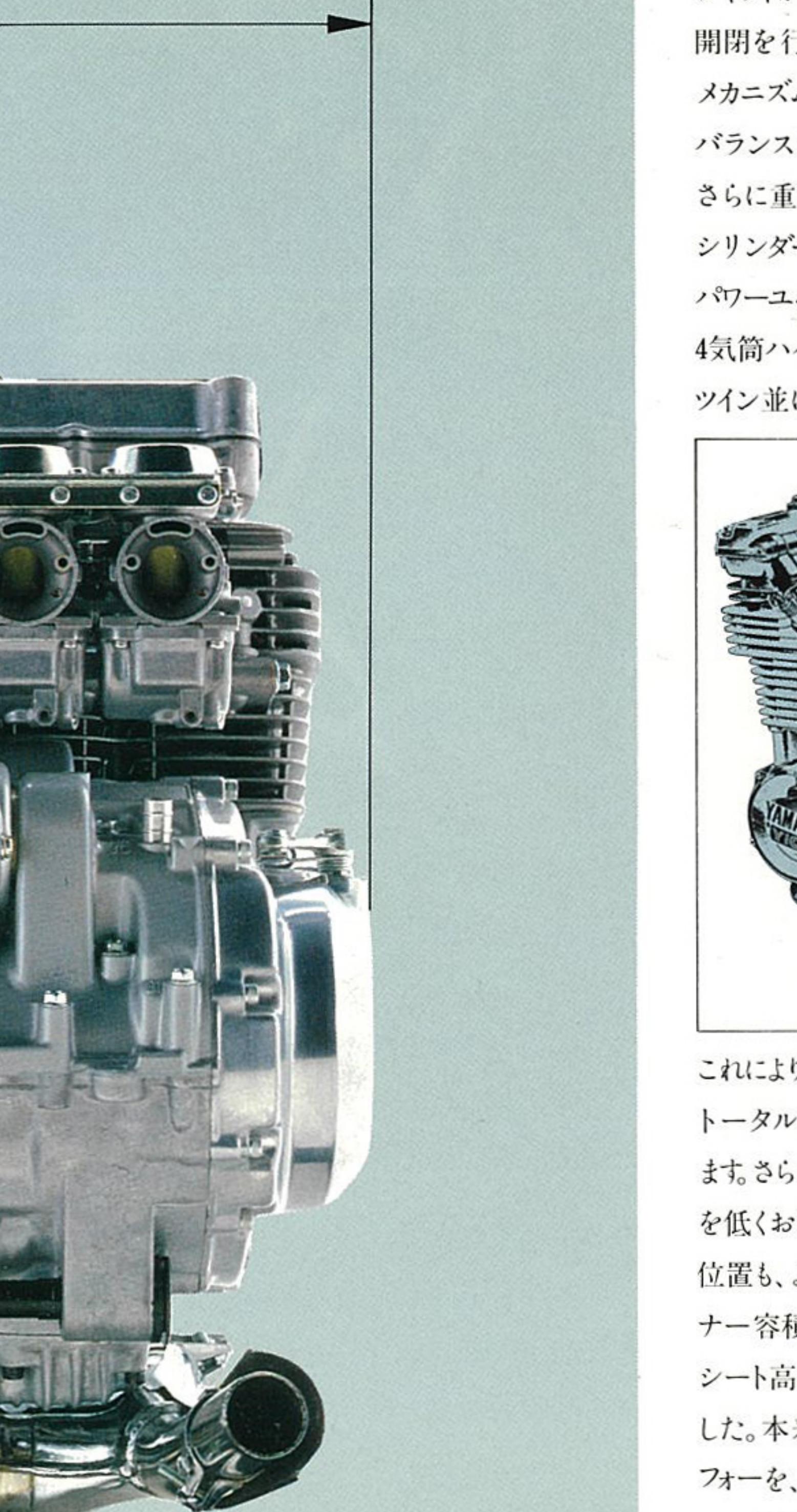
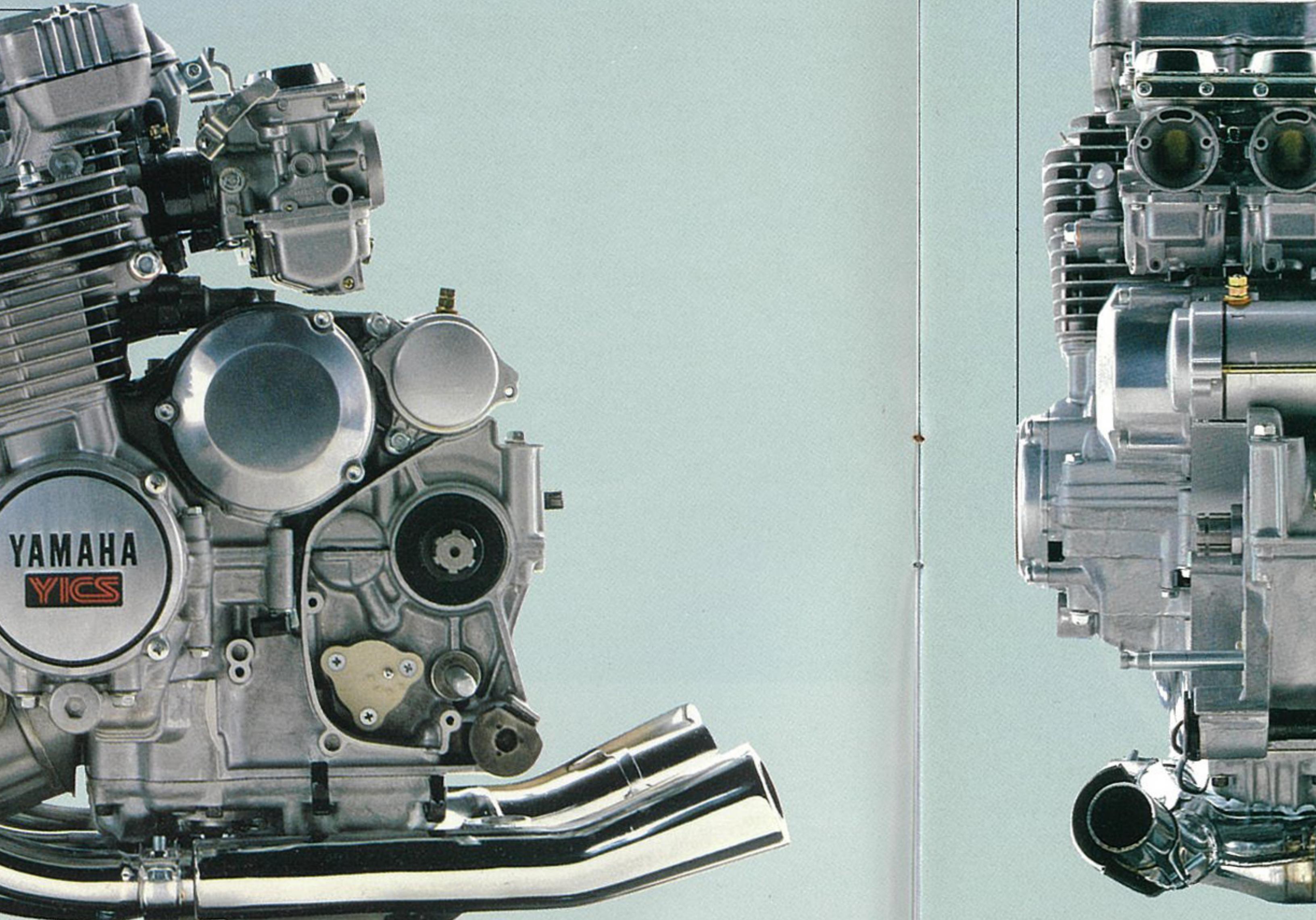


424.5mm

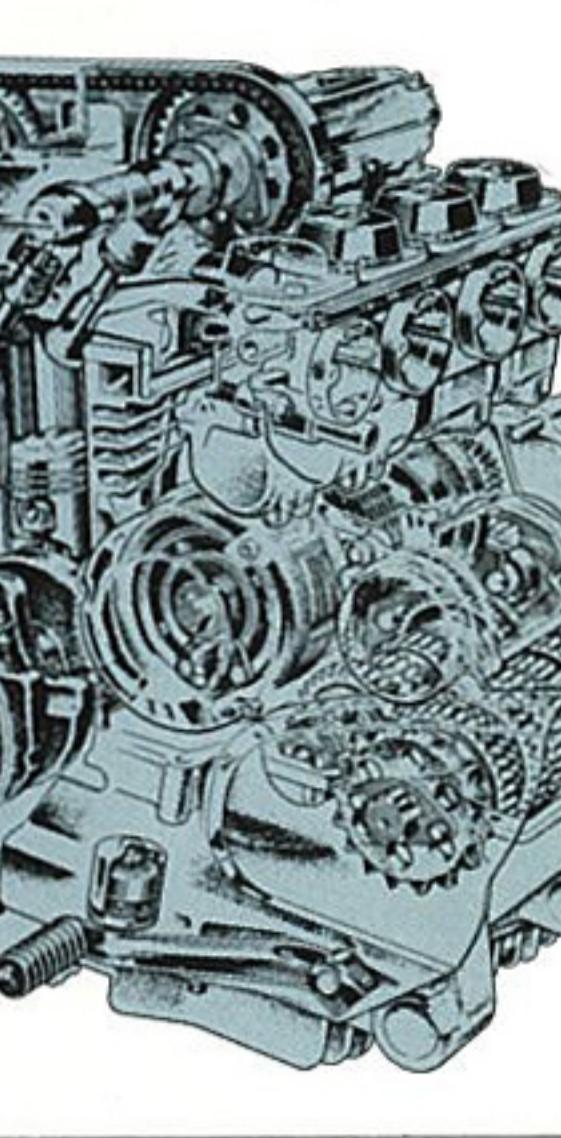
483mm



424.5mm



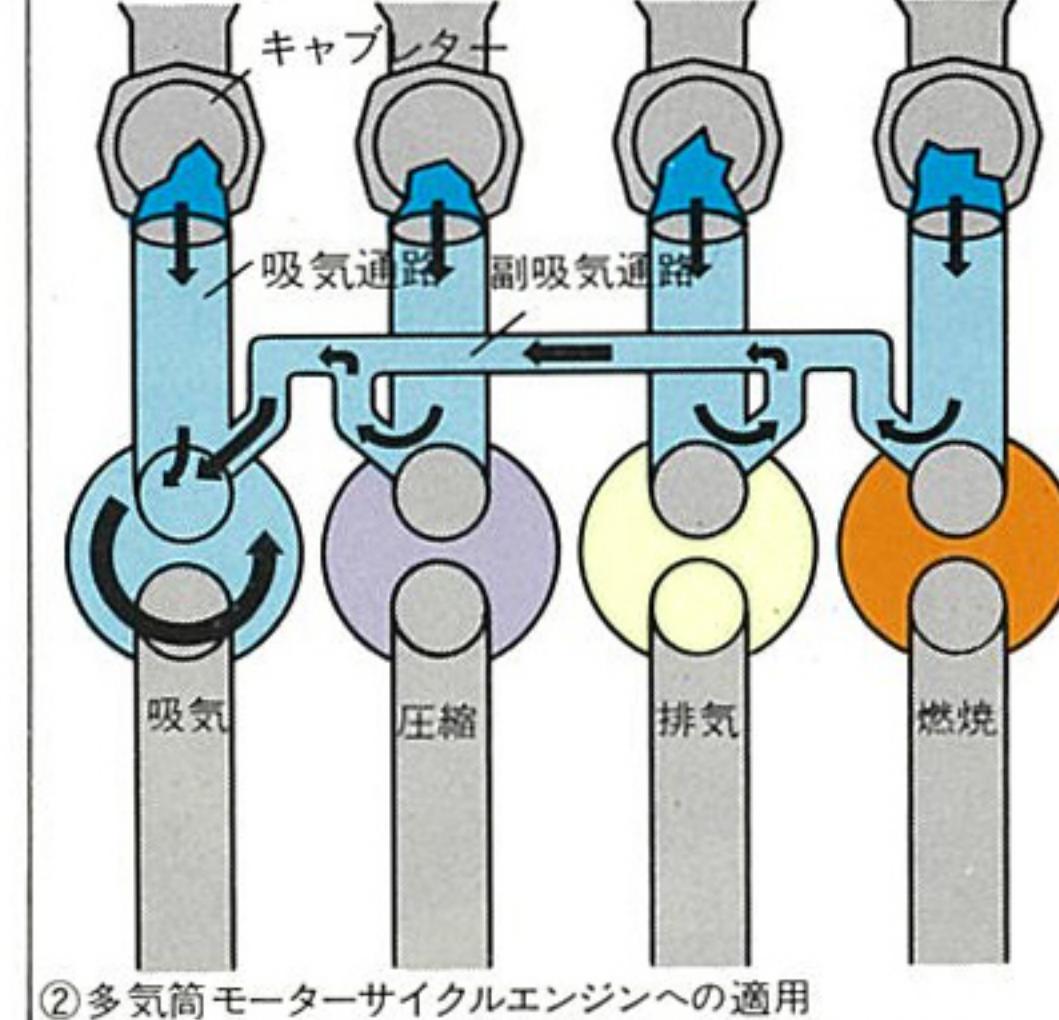
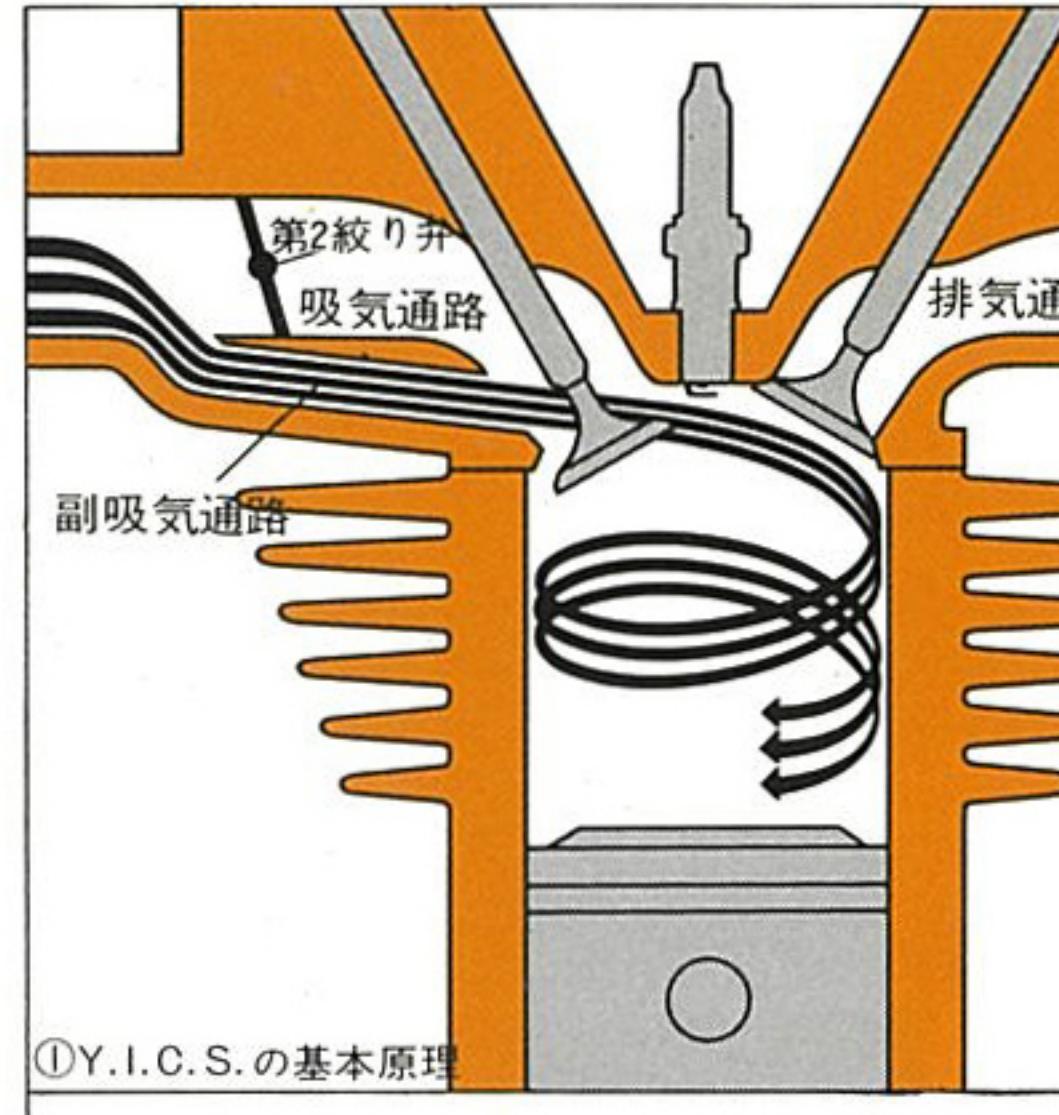
マルチの概念を一新した、ヤマハ独創のシェイプアップマルチ。DOHC4気筒エンジン。
マン・マシンの一体感を目指すヤマハエンジニアリングは、スーパースポーツのパワー・ソースとして、ナロウなDOHC4気筒エンジンを実現しました。ボア・ストローク 51.0mm×48.8mm、総排気量398ccを持ち45ps/10000r.p.m.の最高出力を達成しました。高回転、高出力を可能にしたDOHCのバルブ駆動は、クラシックシャフトセンターから、馬力ロスの少ないローラブッシュチェーンで2本のカムシャフトを駆動し、強力かつコンパクトなシルベスト処理のバルブスプリングを採用した大径の吸排気開閉を行なうという、レシプロエンジン究極のメカニズムです。ヤマハDOHC4気筒は、左右へのバランスを考慮し、カムチェーンをセンターに設置。さらに重く、かさばるジェネレーターを小型化し、シリンダー後部にレイアウトしました。これによりパワーユニット全体の重量マスを集中化し、DOHC4気筒ハイメカニズムエンジンを、ほとんどバラツイン並にナロウな構成することに成功しました。



これにより、深いバンク角を確保することはもちろん、トータルな乗車フィーリングまで向上させていきます。さらに、4気筒化によって、エンジン自体の高さを低くおさえたため、フレームへのエンジン搭載位置も、より自由なものとなり、充分なエアクリーナー容積、シートクッション厚を確保しながら、シート高を低くし、よりある乗車姿勢を確保しました。本来、エンジン幅が広くなりがちなパラレルフォーを、2気筒並としたヤマハテクノロジーが、マルチの新しい概念をつくりました。

随所にヤマハ技術陣のアイデアを投入。ナロウなDOHC4気筒に、高度な技術を搭載。
ジェネレーターをシリングー後部のクラシックシャフト上部に装備。ほどんと2気筒並のエンジン幅におさえたシェイプアップマルチ、4気筒DOHCエンジン。そのコンパクトなまなかに、多くの新技術を投入しました。高回転、高出力を可能にしたDOHCのバルブ駆動は、クラシックシャフトセンターから、馬力ロスの少ないローラブッシュチェーンで2本のカムシャフトを駆動し、強力かつコンパクトなシルベスト処理のバルブスプリングを採用した大径の吸排気開閉を行なうという、レシプロエンジン究極のメカニズムです。ヤマハDOHC4気筒は、左右へのバランスを考慮し、カムチェーンをセンターに設置。さらに重く、かさばるジェネレーターを小型化し、シリンダー後部にレイアウトしました。これによりパワーユニット全体の重量マスを集中化し、DOHC4気筒ハイメカニズムエンジンを、ほとんどバラツイン並にナロウな構成することに成功しました。

バースポーツにふさわしいエンジンとして、ヤマハ技術陣の成果Y.I.C.S.(ヤマハ・インダクション・コントロール・システム)を搭載しました。この独創のY.I.C.S.とは、従来の吸気通路と別に副吸気通路を設け、開口部をバルブ近くからシリングーの接線方向に向けたもの。ある1つの気筒が吸気行程にあるとき、他の気筒の副吸気通路との間に生まれる圧力差を利用して、混合気をジェット化し、主吸気通路からの混合気と合わせ、スワール(渦巻き)現象を発生させ、燃焼効率を向上させるシステム。従来のエンジンシステムを基本的に変えることなく、しかもいっさいのメンテナンスをも必要とせずに、燃焼効率を向上させ、出力をアップさせています。この画期的な新技術の導入によって、45ps/10000r.p.m.というクラス最高のハイパワーとともに、52km/l(60km/h定地走行テスト・運輸省届出値・XJ400、XJ400D)という驚異的な省燃費をも同時に実現しました。時代の流れ、高効率低燃費に答えた、ヤマハテクノロジーの勝利といえるでしょう。



XJ400



な

は

防動

の

も

と

す

る

を

ま

た

い

る

と

す

る

を

ま

た

い

る

と

す

る

を

ま

た

い

る

と

す

る

を

ま

た

い

る

と

す

る

を

ま

た

い

る

と

す

る

な

は

防動

の

も

と

す

る

と

す

る

と

す

る

と

す

る

と

す

る

と

す

る

と

す

る

と

す

る

と

す

る

と

す

る

と

す

る

と

す

る

と

す

る

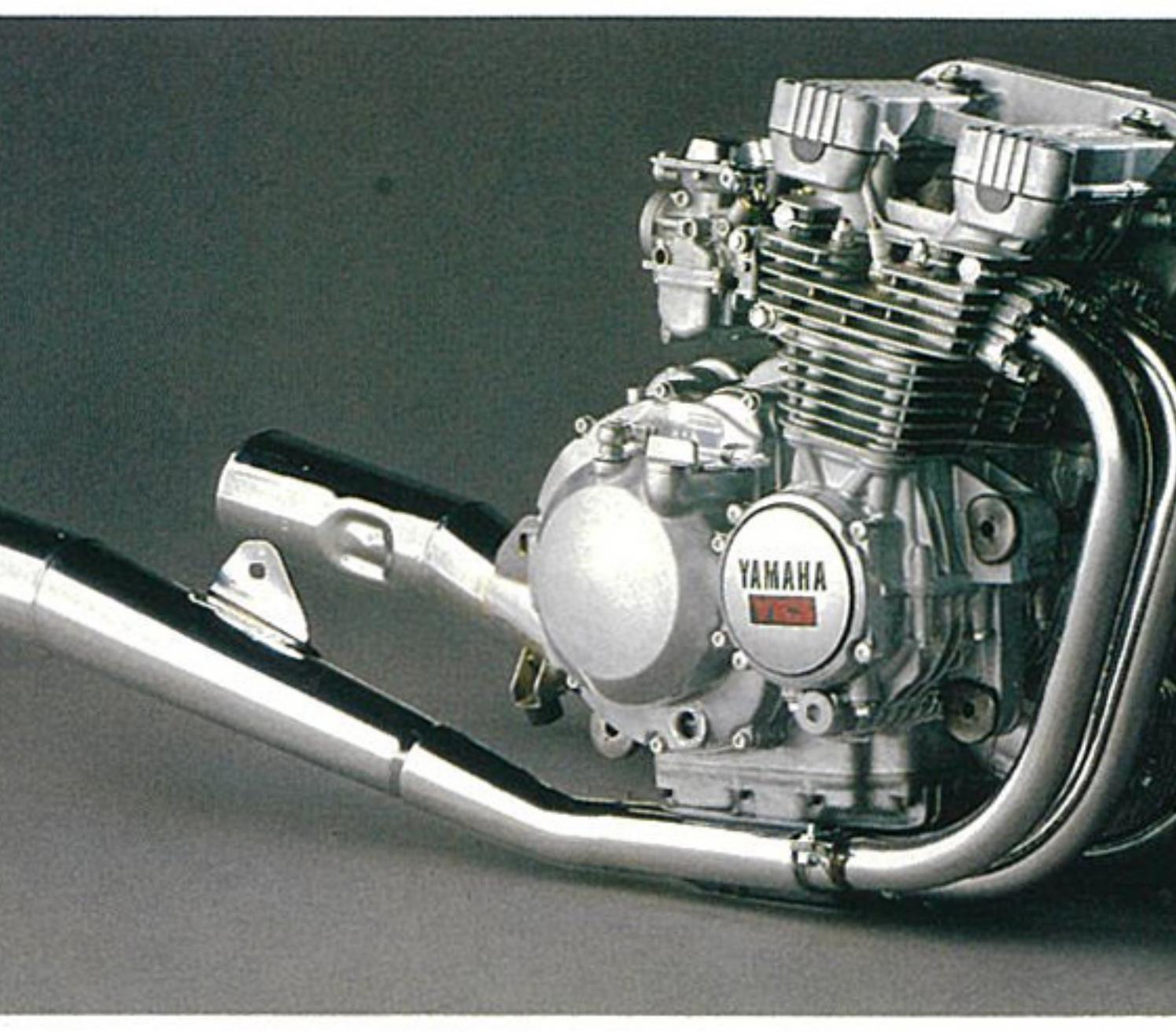
と

す

る

シンプルなフォルムに、走りのすべてが秘められている。

Y.I.C.S.を得て、さらに精悍。スーパースポーツ、XJ400。



すでに高い評価を得ているXJ400は、注目のY.I.C.S.を得て、さらに完成度を増した。このクラス最高の45psのハイパワーを持ちながら、60km/h定燃費を23%改善、52km/lという驚異的な省燃費を達成しました(運輸省届出値)。

エンジン特性を引き出すエキゾーストシステム。

4つのシリンダーからの排気は大容量のチャンバーに集められ、左右の2本のマフラーから排出されます。このエキゾーストシステムは、エンジンの低中速域を重視しながら45ps / 10000r.p.m.までの伸びをスムーズにする特性、そして低騒音を実現したもので

す。マイルドで

なハンドリングと共に、走りをスーパーにします。

ハイパワーにマッチした強力なブレーキシステム。

XJ400の走行をフルに引き出すため、ブレーキシステムも高性能なものを装備しました。フロントは確実な制動力を持つ、穴あきダブルディスク。リヤには雨にも強い防塵防水式160φのメカニカル作動のドラムブレーキを採用。ハブブレードにライニング摩耗インジケーターを設け、安全性を配慮。前後ともに、すぐれたブレーキシステムです。



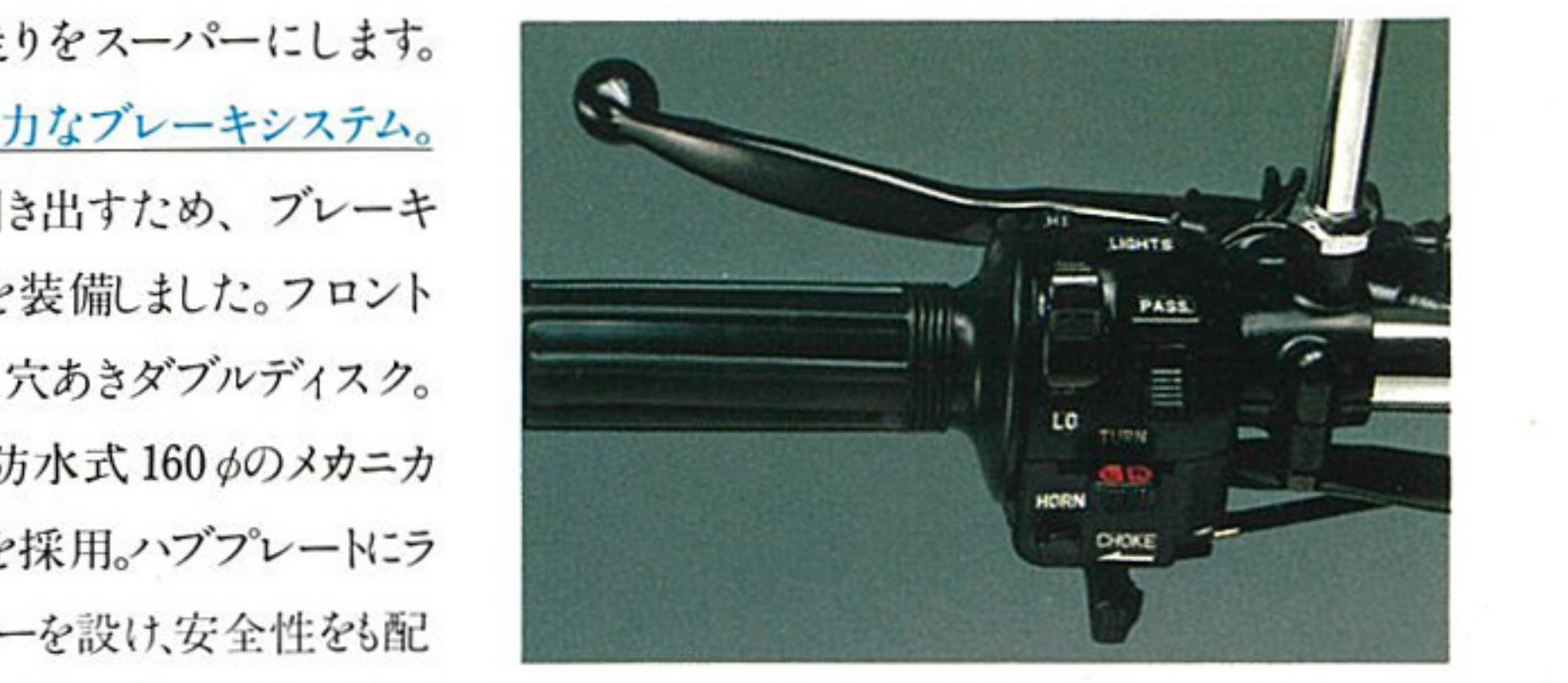
低いエキゾーストノートは、ひとクラス上の厚みあるサウンドといえます。また左右2本のマフラーは深いバンク角を実現するために、後方へステップアップ。コーナリング時の接地への不安を、根本からなくした排気システムです。

極限の走行性能を支えるフレーム、サスペンション。

フレームは薄肉大径の高張力鋼管を使ったダブルクレードルフレーム。大きな負荷のかかる高速コーナリング時にも、しっかりとマシンを支え衝撃をフレキシブルに吸収。柔軟な身のこなしを可能にしました。また前後サスペンションも、余裕ある高性能設計。35φの大径インナーチューブを使ったフロントフォークは、フォーク幅を750cc車みなみにセット。スイングアーム式のリヤサスペンションも36φの大容量ダンパーと、100mmのホイールトラベルで、あらゆる速度域で、高水準の走行性能を達成しています。

軽快な操縦性を生む、バランスのよいボディ。コンパクトなエンジン設計により、ボディ全体のレイアウトを軽快にまとめたXJ400。低いシート高、深いバンク角は250cc車と肩を並べるほど。全面的な軽量化設計によって、パワーウェイトレシオは、3.91kg/psを達成。軽快

取り扱いのしやすさ、保守の容易さも十分に配慮しました。スーパースポーツXJ400はそのすっきりとしたスタイリングのどこをとっても、期待を裏切らないトータルな魅力を秘めています。



視認性にすぐれたデザイン。豪華な4連メーター。

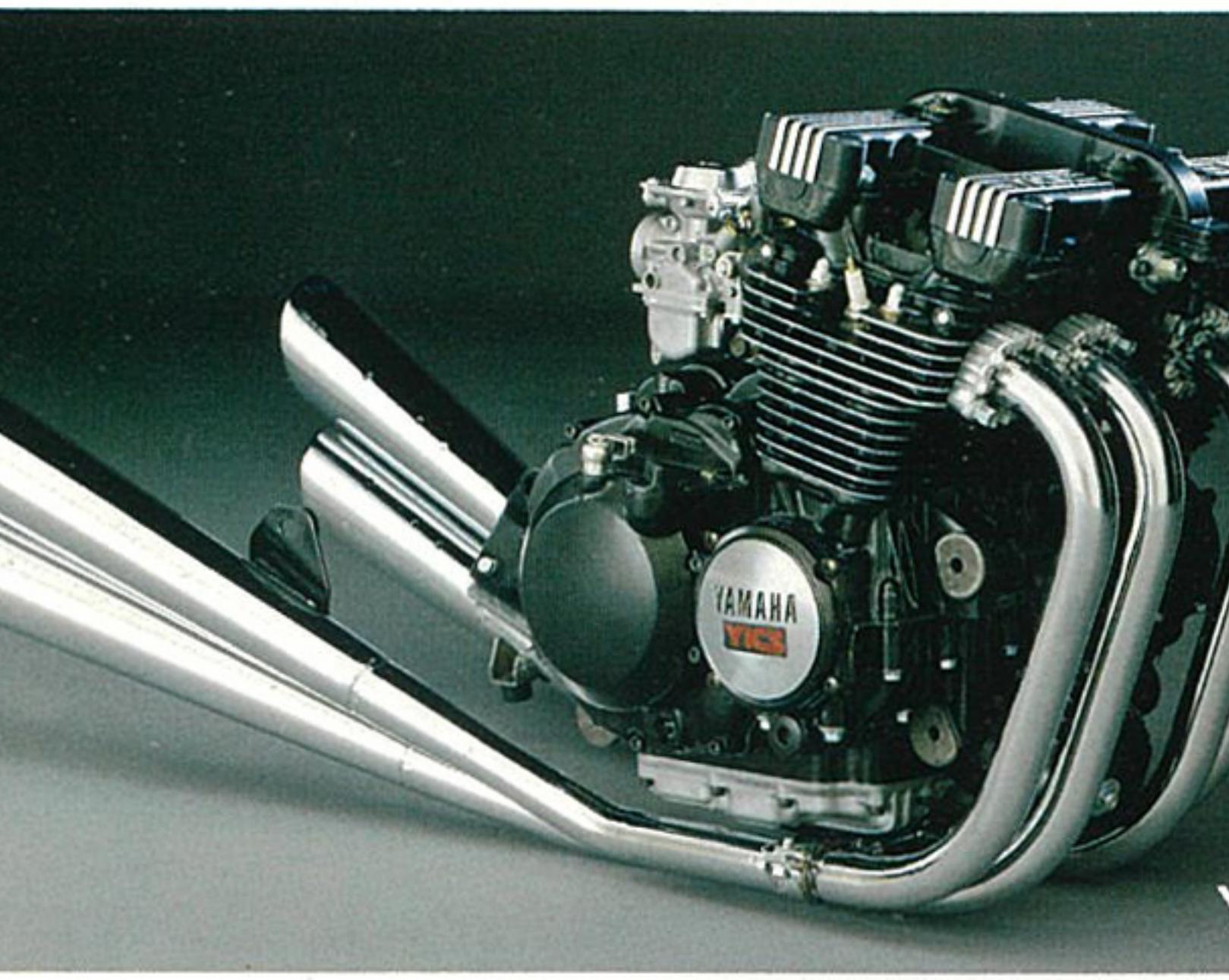
スピードメーター、タコメーターのほかにボルテージメーターとフューエルメーターを配した4連式のメーターを採用、夜間はオレンジ色の光で鮮やかに浮かびあがる透過光式照明。ニュートラルランプ、フラッシュシャインジャー、オイルレベルウォーニングランプ、ハイビームインジケーターも整然と配置。走行中、ひと目でマシン全容が把握できる安全設計としました。



XJ400D



鮮烈な4本マフラーが、走りのポテンシャルを象徴している。
グランドスーパースポーツ、XJ400D。



鮮やかに、クリフカットされた4本マフラー、クラス最高のハイパワー45psを秘めた、精悍なブラックのDOHC4気筒エンジン。噂のY.I.C.S.。フロントダブルディスクブレーキ、ぜいたくなサスペンション・システムと、随所に強力な装備を身につけたグランドスーパースポーツ。その斬新、フレッシュなフォルムは、新たな時代の走りを予見しているかのようだ。

噂のY.I.C.S.を搭載したDOHC4気筒エンジンが、見事なまでに走りと省燃費を両立させた。

見るからに精悍なブラック塗装に輝くDOHC4気筒エンジンは、400ccクラス最強の45psを10000r.p.m.で発揮。しかもヤマハ独創のY.I.C.S.を搭載することで、高出力を確保すると同時に低燃費をも達成。52km/l(60km/h定地走行テスト・運輸省届出値)と、従来より23%のアップを成しとげました。(当社80年モデル比)

クラス唯一の装備。豪華な4本マフラーを採用。

XJ400Dの秘めたポテンシャルを暗黙のうちに語っている、このクラス唯一の4本マフラー。排気系は4-2-2-4方式となり、エキゾーストノートそのものを、グランドスーパースポーツ

走りを追求。エアスプリング併用フロントフォーク。
フロントフォークには、コイルスプリングにエアスプリングを併用。低・中荷重域ではバネ常数を小さく押さえてソフトな乗り心地を保ち、高荷重域では強く作動して、クッションのボトミングを避け、乗車感の向上をはかっています。もちろん、油圧ダンパーを装備しています。

アジャスタブル式リヤサスペンションダンパー採用。走りをさらにシャープにしました。

リヤサスペンションダンパーは、使用条件の変化にあわせてダンパーを調節できるアジャスタブル式としています。これはショックアブソーバー頭部に回転式のアジャスター・ダイアルを設け、これを回転させることによって連結している回転ロッドを作動、オイルダンパー機構に設けられているオリフィスの面積を変化させ、そこに発生する流量抵抗、すなわち減衰力を調節します。調節範囲は4段階。従来からのコイルスプリングの5段階のアジャスターとともに、あらゆる状況で、最適のクッション性能を確保しています。

スーパーな走りにマッチしたブレーキシステム。

フロントブレーキには、制動の確かなダブルディスクを採用。ディスクにはスパイラル状に6つの長孔を設け、バネ下重量を軽減しているほか、ブレーキ鳴りをも防止しています。リヤには機械式の防塵防水式ドラムブレーキを採用。クラス最強のパワーに見合ったブレーキシステムです。

ナイトライディングをより安全にする、大光量

60W/55Wのハロゲンヘッドライトを採用。

ヘッドライトには60W/55Wの高輝度照明ハロゲンヘッドライトを標準装備。あらゆる気象条件にすぐれた威力を發揮します。

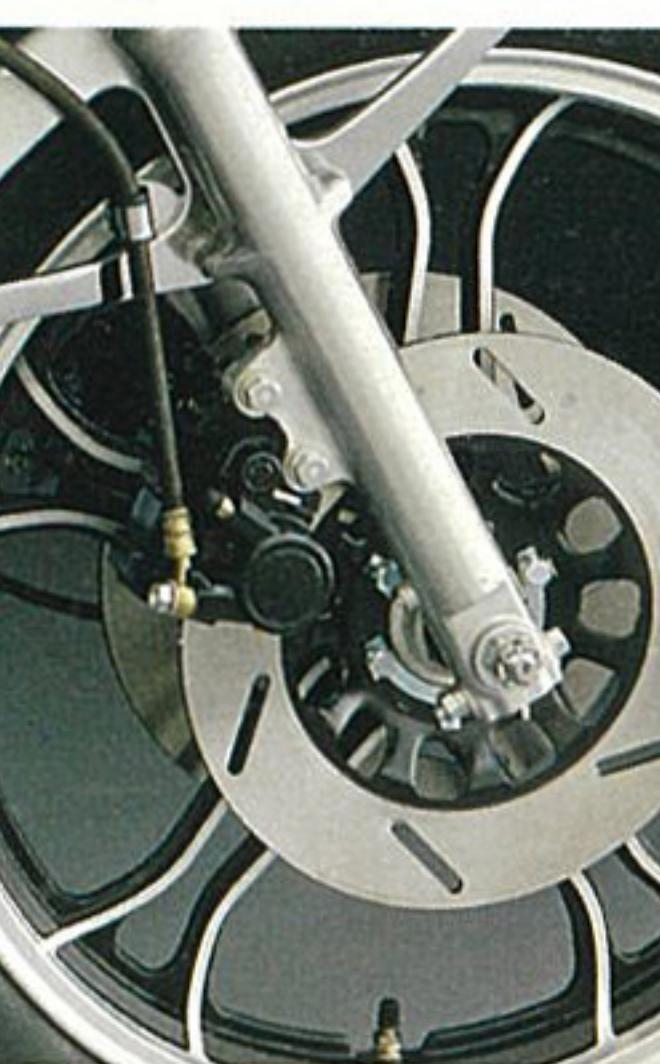
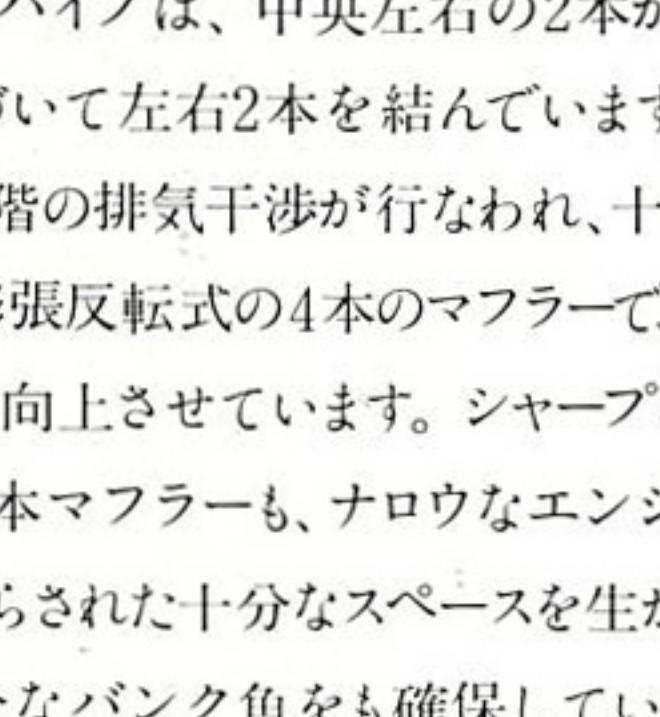


後方視認性をさらに向上させた。ニューデザイン防振タイプの角型バックミラーを採用しました。

バックミラーは新設計の防振タイプ角型バックミラーを採用。ステーには中空パイプを使用し、見るからにスポーティなデザイン。独自の防振設計により、後方視認性を向上させています。

安全で快適な走りのために、随所に豪華な装備。

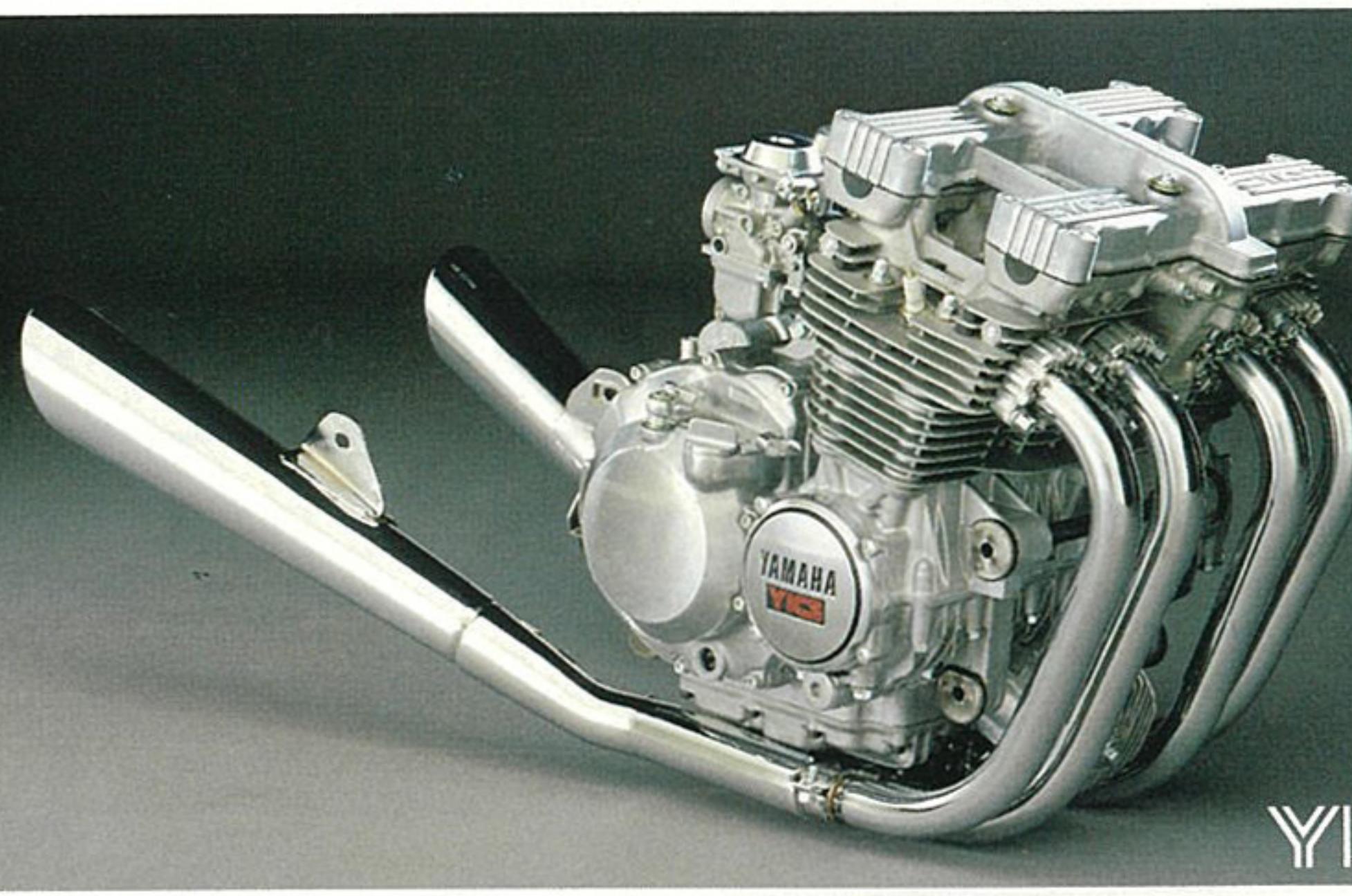
ハイパワーDOHCの点火装置には、メンテナンスフリーの電子進角式フルトランジスター点火装置を採用。フレームへのエンジン搭載を始め、随所にラバーマウントを使用し、振動、メカノイズを減少。電圧計、燃料計を持つ豪華な4連メーターを採用。オイルレベル警告灯を始め、各種インジケーターも整然とレイアウト、視認性を高めています。また、より安全性にすぐれた高低ダブルホーンを採用。さらにバネ下重量を軽減した専用アルミホイールには、ロードグリップにすぐれた高性能チューブレスタイヤを装着。ハンドル左グリップに装備したチョークノブ、チェックバルブ付タンクキャップ、負圧式オートロックなど、安全性を配慮。すみずみにまで細かな配慮としています。まさに、グランドスーパー スポーツにふさわしい、装備といえるでしょう。



XJ400 SPECIAL



スーパースポーツの走りはそのままで、スペシャルの新しい系譜。
ゆったりと遠くへ。スーパースペシャル、XJ400 Special。



マルチを、さらに低振動におさえています。
750ccにも匹敵する車格。そしてコントローラブル。
XJ400 Specialは、750ccと並んでも決して見劣りすることのない堂々としたスタイリング。
タイヤサイズは、フロント3.25-19-4PR、リヤ130/90-16-67Sという750ccクラスの超偏平ワイドタイヤを採用。タリックタイプのキャストホイールと共に、スペシャルな乗車感をもたらしています。

心臓部はY.I.C.S.を搭載したDOHC4気筒エンジン。低中速性能を重視、54km/l(60km/h定地走行テスト・運輸省届出値)の低燃費を達成。

スーパースポーツの血をひくXJ400 Specialは低中速性能を重視したカムプロファイルを持つナロウなDOHC4気筒エンジンを搭載。強力な低中速トルクを得ながら、42ps/10000r.p.m.を達成しました。さらに、ヤマハ最新のY.I.C.S.を搭載し、54km/l(60km/h定地走行テスト・運輸省届出値)という、驚異的な低燃費を同時に達成しています。この値は、従来より28%(当社80年モデル比)もアップさせたものです。またダブルクレードルフレームへの搭載にあたってはラバーマウントを採用。本来、振動の少ない

新たなスペシャルスタイルを強くイメージするシートは、三層クッション構造を持つ本格的バケットタイプのキング&クイーンシートを採用。深く腰を沈みこませるような安定した着座感を生み出しています。さらにリヤシートとは、約130mmの段差を設け、同乗者の良好な前方視界を確保しています。またシート後部には、キー

としています。また、ウインドフロー・ティアドロップタイプ、“風に飛ばされる涙”と名付けられた美しいラインを持つ、ニューデザインの燃料タンクを採用。排気系は4-1-2方式。斬新にクリフカットされたマフラーはテールアップし、心地よいエキゾーストノートだけでなく、十分に深いバンク角をも確保しています。このように、随所に、スーパースペシャルな装備を持ちながらひとたびハンドルを握れば、実にコントローラブル。ナロウなエンジン設計によって、760mmという超低シート高を実現し、あわせて180kgという軽量設計としています。

我が国初。

本格的バケットタイプのキング&

クイーンシート。スペシャルそのものの乗車感です。



ロックで開閉できるトランクタイプの小物入れを設置。グラブバーは、本体をスチール製、グリップ部をパッドのモールド成型としたコンビネーションタイプを採用。豪華な仕様としています。まさにホースバックライディング。スーパースペシャルにふさわしいオフセットハンドルを採用。ハンドルバーは、ハンドルクラウンのサポート部を手前に伸ばした新設計のオフセットタイプを採用。これにより、ハンドルグリップポジションは手前に大きく引き込まれ、ブルバックタイプをさらに進めながら剛性も高められています。パケットタイプの低いシートと共に、アメリカンホースバックライディングを、より完成されたものにしました。フートレスト位置も、これにあわせて設定されワインディングロードなどのスポーツライクな走りにも、十分応えができます。スペシャルならではの充実した装備のかずかず。流れるようなターピン状のデザインをほどこしたタリックタイプのキャストホイール。バネ下重量の軽減に役立つとともに、スーパースペシャルの足元を美しくひきしめています。これにともないフロントディスクブレーキや、リヤのスプロケットの形状もタリックキャストにマッチしたものとしています。また、テールランプは2球式とし、丸型フラッシュランプのステーはフレキシブルタイプ。バックミラーも角形防振タイプとするなど、装備を充実させています。

