


YAMAHA XJ750A·XJ750E





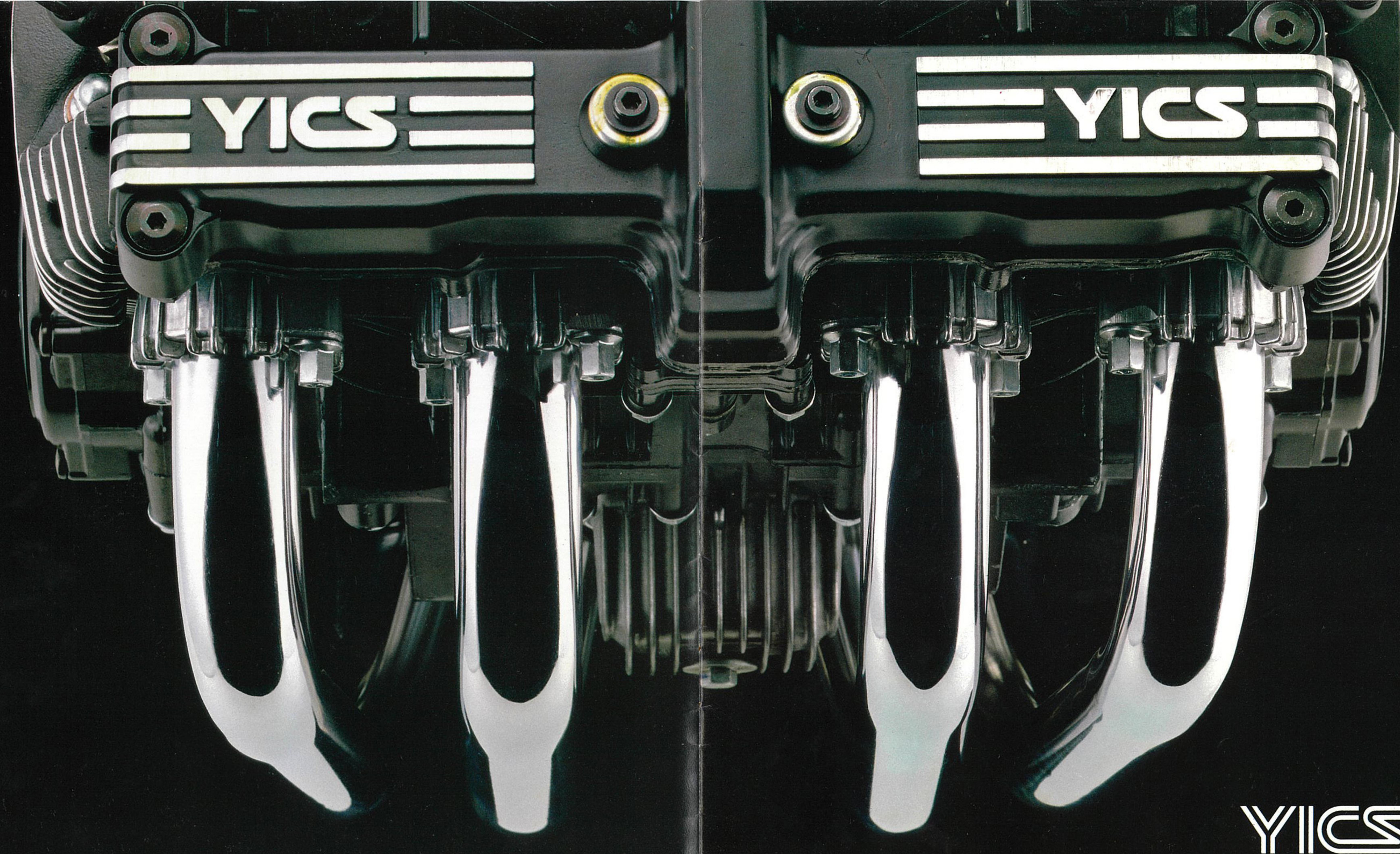
ヤマハ750ccスーパースポーツは、圧倒的なパワーと低燃費でやってきた。タイプは2機種。あくまでもラグジュアリーを主張する全く新しいタイプのXJ750Aとシンプルなスタイリングで走りに徹したヨーロッパモデルXJ750E。共に、ヤマハ独自のY.I.C.S.を搭載。4気筒でありながら平行ツイン並の狭いエンジン幅を得た、新開発DOHC4気筒を搭載。70ps/9000r.p.m.とクラス最高のハイパワーと低燃費を実現。圧倒的なポテンシャルを持っています。フレッシュな縦型2灯式ヘッドライトを持つXJ750Aはモーターサイクルとして、世界で初めてマイクロコンピューターを搭載し、セーフティモニターシステムを採用。フロントフォークも、アジャスタブルアンチノーズダイブ機構を採用するなど、すべてがラグジュアリーな設計。また、ブラックコーティングのDOHCエンジンをシンプルフォルムのなかに持つXJ750Eは、走りに徹したヨーロッパモデル。あなたはヤマハビッグのどちらを選ぶだろうか。

ラグジュアリーを選ぶか、走りに徹するか。ヤマハスーパースポーツの頂点、XJ750A・XJ750E。

すべてはこのエンジンから始まった。
Y.I.C.S.搭載。クラス最高出力と
最少の燃費を実現。

マルチは、かくあるべきだ。ハイメカニズムをスリムにした。新設計DOHC4気筒エンジン。ヤマハは、新たな時代のスーパースポーツのパワーツースとして、DOHC4気筒エンジンを新設計しました。ボア・ストローク65×56.4mm、748ccの総排気量を持ち、70ps/9000r.p.m.の最高出力を実現しました。もちろん、この値は文句なく、750ccクラス最高値。スーパースポーツの頂点にふさわしいパワーユニットです。ヤマハDOHCのハイメカニズムは、チェーンで駆動される2本のカムシャフトが、バルブリフターを介して、直接バルブの開閉を行なうというのですが、4気筒化によってカムチェーンは左右へのバランスを考慮し、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。パワーユニット全体の重量マスを集中化、きわめて高度なメカニズムを持つDOHC4気筒を、ほとんどパラレルツイン並に、ナローな構成とすることに成功しました。もちろん、単にジェネレーターをクランクシャフトの軸端から取外しただけではありません。クランクシャフトからの動力は、第4気筒左のクランクウェーブをドライブギヤ化、またクランクシャフト中央部から、ジェネレーターを駆動するサイレントチェーンも、まったく新たにナローな設計とするなど、各部にヤマハ技術陣のアイデアをフルに投入、合理的な設計に基いて初めて完成しました。高度なメカニズムを持つ

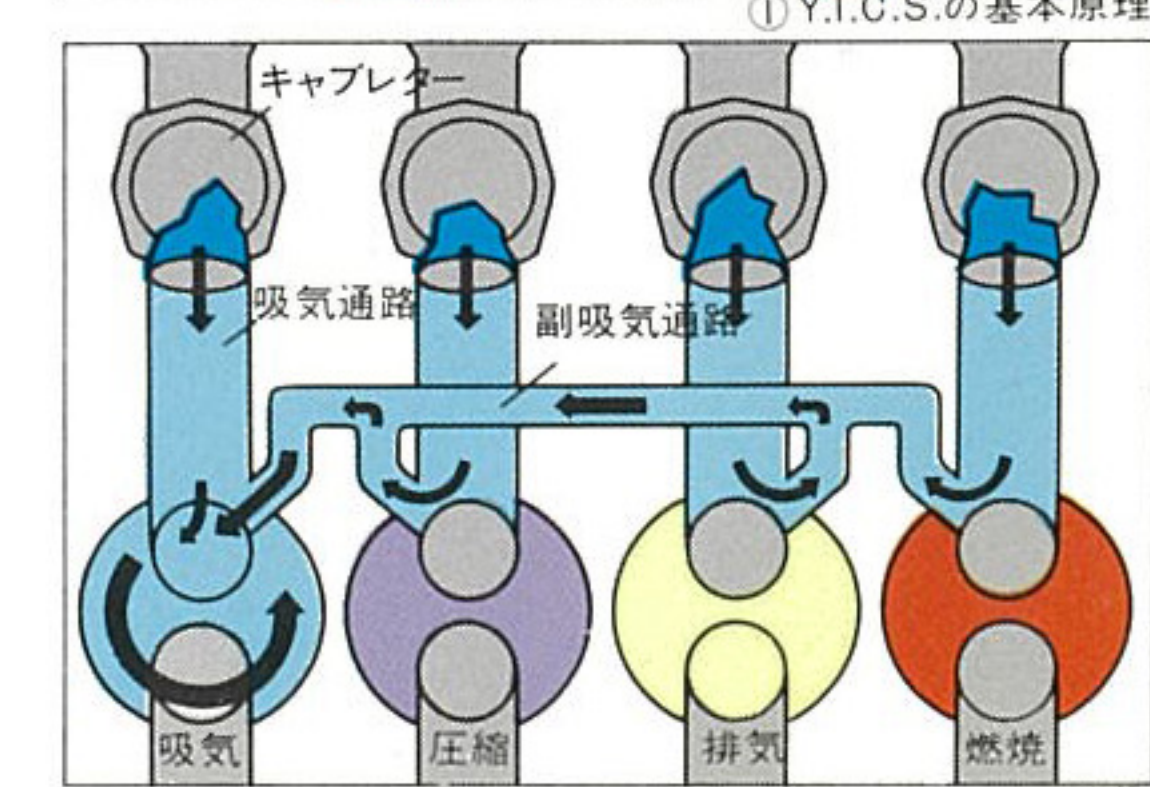
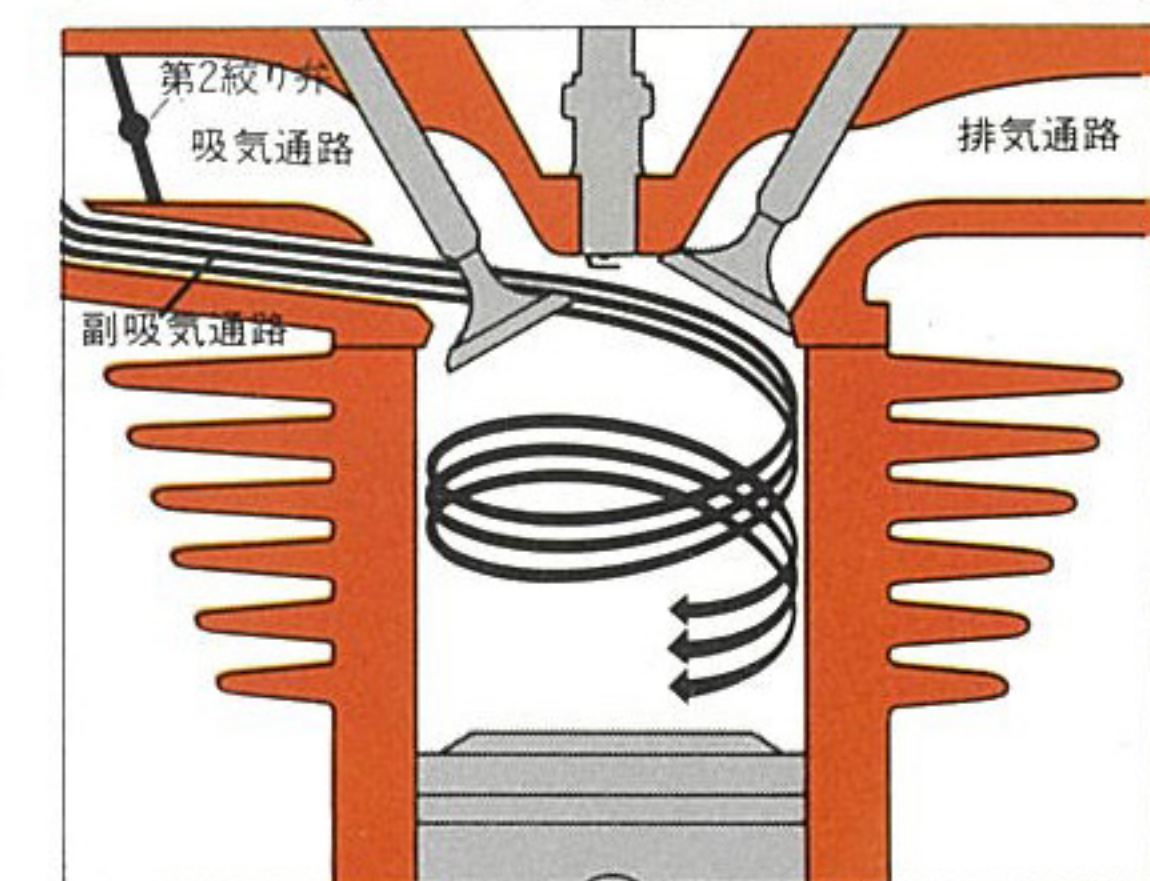
4気筒でありながら、2気筒並のエンジル幅を実現したヤマハ750ccエンジン。同時に、大幅な軽量化にも成功しています。これにより、パワーウェイトレシオは、クラス最高値の3.06kg/psを達成(XJ750E)。スーパースポーツにふさわしく、コンパクト・ハイパワーエンジンといえます。コンパクトなエンジンが、マシンをスリムにした。そしてエンジン幅を2気筒並のスリムな幅におさえたことによってフレームへのエンジンポジション設定の自由度を大きくすることに成功しています。特に前後関係の位置づけに大きな余裕が持たれたことで、シート高を犠牲にすることなくキャブレター、エアクリナー、さらにバッテリーなどの補機類に必要なスペースを確保し、適切な重量配分が行なわれると同時に、スリムなボディデザインがすすめられ、理想的なライディングポジションが得られました。またジェネレーターをクランクケース上部に設置し、重量マスをフレームセンターに集中化することで、操縦性、走行安定性を向上。またクランクシャフトは、左右アンバランスにかかる荷重が是正され、高速時の回転ひずみの発生を防止、鋭いピックアップを可能としています。コンパクトなエンジンが可能にしたレイアウトは、SUタイプ4連キャブレターと、十分な容量を確保したエアクリナースペースを持ち、深いバンク角と同時に770mmの低シート高(XJ750A)という事実になって表われています。



Y.I.C.S.

待望のY.I.C.S.搭載。70psのハイパワーと42km/ℓ(60km/h定地走行テスト)の低燃費を同時に実現。DOHCの構成は、2本のカムシャフトからバルブリフターを介してダイレクトにそれぞれのバルブを開閉、高速回転時のカムシャフトへのバルブ追従性を高めています。燃焼室の形状は独自の2球式を採用。スキッシュ効果を十分に引き出し、強力なフルトランジスタ点火と電子式の進角システムにより抜群の始動性とシャープなレスポンスを実現。出力特性は、中速域を中心にフラットトルクタイプに設計。このクラス最高の70ps/9000r.p.m.をマークすると同時に、Y.I.C.S.(ヤマハ・インダクション・コントロール・システム)の採用により、42km/ℓ(60km/h定地走行テスト、運輸省届出値)と、400ccクラスに匹敵する驚異の低燃費を実現しました。Y.I.C.S.は、シリンダーに吸入される混合気に強い渦巻き(スワール)を発生させ、燃焼効率を向上させ出力をアップ。ドライブビリティを損うことなく、燃費性能を高めるヤマハ独創の省エネルギーエンジンシステム。その構造は、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ダーの接続方向に向けたもの。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間に生まれる圧力差を利用、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現象を発生させ、燃焼効率を向上させるというものです。従来のエンジン設計を基本的に変えること

なく、いっさいのメンテナンスを必要としない点でも非常に画期的なテクノロジーです。4-1-2方式マフラー採用。快適なサウンドと、徹底した防振対策、騒音対策を追求しました。冷却フィンのリブ継ぎを始め、クランクケースカバーの化粧プレート、カムシャフトカバーなどをラバーフローティング。十分な容量を持つエアクリナーを採用、2段膨張式とするなど吸気音の発生を防止。排気系も4-1-2タイプとし、チャンバーを大型化、排気音を低減。あらゆる部分に徹底した防音、防振対策をとりられています。



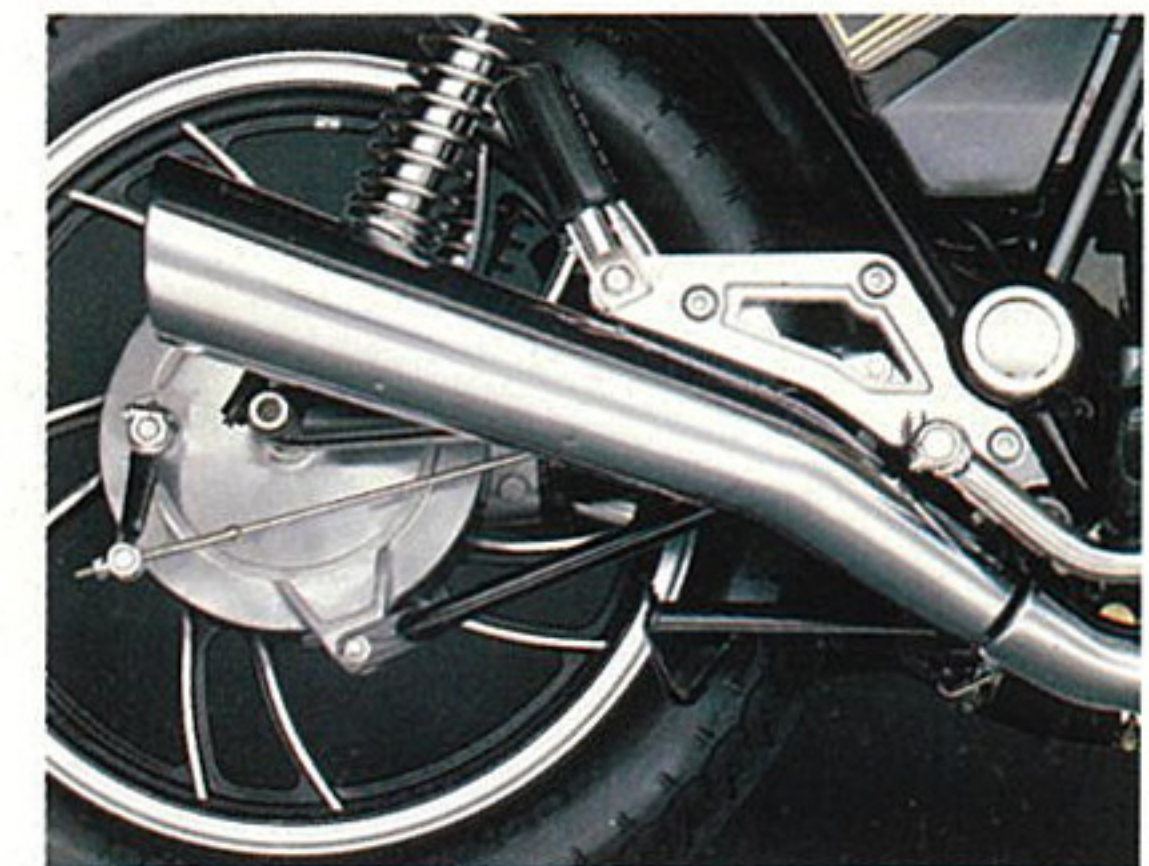


XJ750A

どこまでも続くハイウェイが、未来への夢を見せてくれる。
遂にライダーは、コンピューターまで手にした。
ヤマハ XJ750A

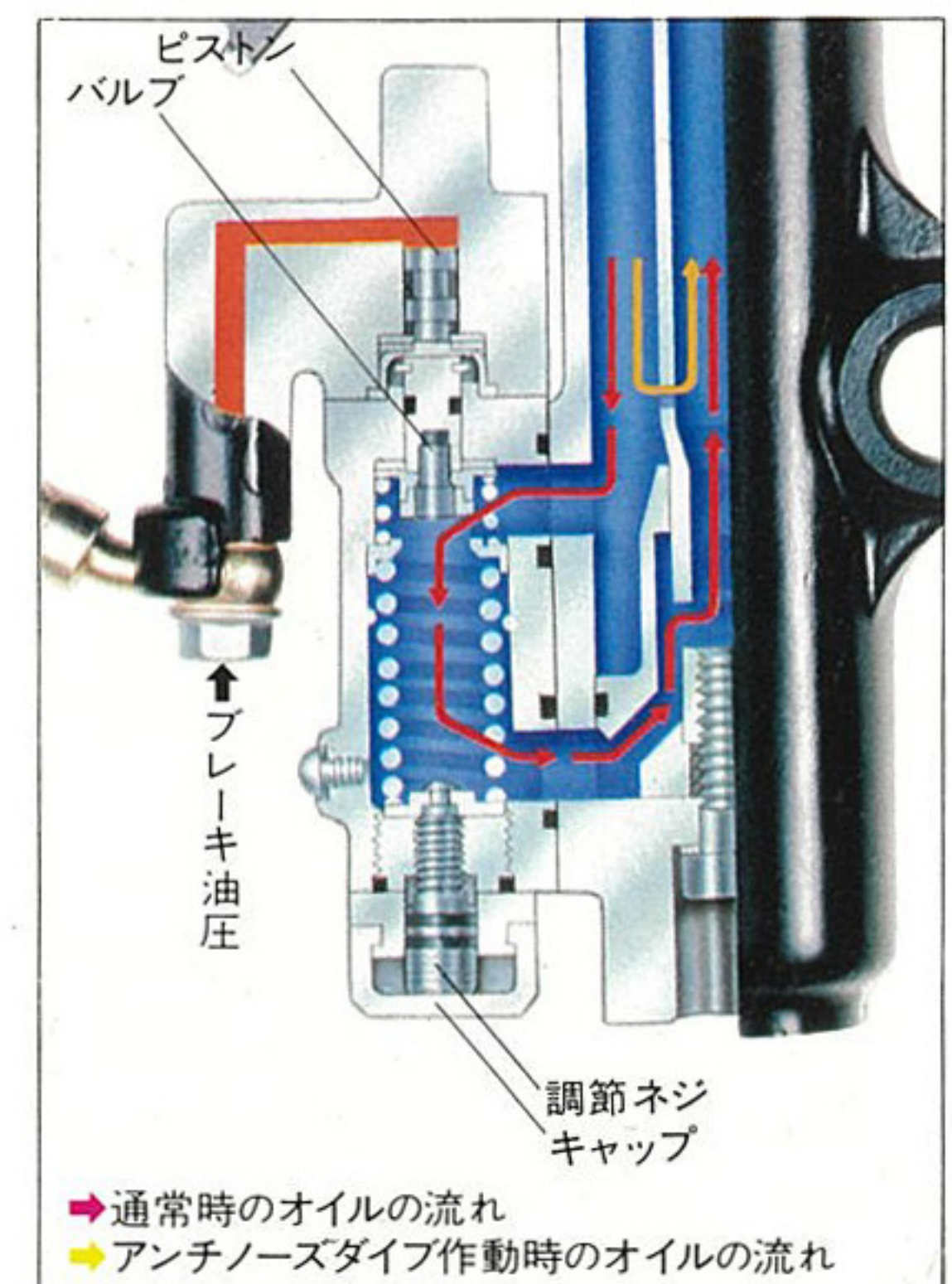
新たな時代へ向けて疾走する、先進のマシン。ラグジュアリースーパースポーツ、XJ750A。どこまでも続くハイウェイを、ゆったりと余裕を持って疾走する。XJ750Aは、これからの時代のスーパースポーツのあり方に対して、ヤマハが出したひとつの解答です。ヤマハ独創のY.I.C.S.を搭載、4気筒DOHCでありながら、バラレルツイン並の狭いエンジン幅を実現し、クラス随一のハイパワー70ps/9000r.p.m.を誇る新開発エンジン。モーターサイクル初のフォグランプをもったスクエアタイプのハロゲンクォーツランプ。スポーツカータイプのうず巻きホーンをダブルで装備。豪華なシートと一体にデザインされたビルトインタイプのテールライトと、アルミダイキャスト製のグラブバー。クリフカットのステップアップマフラー、ワイヤー類をすべてカバーした独特のカバーハンドルなど、すべてがこれまでのモーターサイクルにはない斬新なもの。世界で初めてマイクロコンピュータを搭載し、実現した集中警告モニター。突差のブレーキング時にも、姿勢変化を最小にとどめる、アジャスタブルタイプのアンチノーズダイブ機構を持つリーディングアクスルタイプのフロントフォーク、スクエアタイプのバックミラーなど、安全性のうえからも、まったく新しいコンセプトで開発しました。圧倒的な動力性能と共に、真のラグジュアリースーパースポーツを主張します。あくまで静か、そして快適な走り。そのフレーム

設計が、乗車感までもラグジュアリーにした。エンジンを強靱で剛性に富んだダブルクレードルフレームに搭載するにあたってリジットマウント方式を採用。本来静かな4気筒エンジンとシャフトドライブがラグジュアリーな乗車感をもたらします。また、ナローでコンパクトなこのエンジン設計によって乾燥重量、218kgという軽量化をも達成。フレームセンターへの重量マス集中化が可能になったことによって、操縦性、走行安定性をすぐれたものになっています。静かで快適なXJ750Aの走りは、これからのビッグマルチを方向づけます。



4-1-2方式のマフラーを採用。快適なサウンドと、徹底した騒音対策。ここでも静かな走りを実現。排気系は4-1-2方式を採用。チャンバーを大型化して排気干渉を高め、さらにチャンバー内壁には金網を内張りするなどして放射音を低減。斬新なクリフカットのステップアップマフラーによって、快適なサウンドとしています。さらに吸気系では、十分な容量を持つエアクリナー

と共に、吸気ダクトを組合わせた2段膨張式として吸気音の発生を防止。またエンジンの冷却フィンにリブを継ぎしたうえ、防振ラバーを挿入して共鳴音の発生を防止。静かで快適なラグジュアリーモデルとしました。



ライダーを前方向のあおりから解放する世界初のアジャスタブルアンチノーズダイブ機構を採用。フロントフォークは、コイルスプリングにエアスプリングを併用する方式を採用。低中荷重域ではバネ定数を低くし、ソフトな乗り心地を確保。高荷重域では強く作動し、クッションの底付きを防止、安定したクッション性能を得ています。

さらにXJ750Aでは、世界で初めてのアジャスタブル方式のアンチノーズダイブ機構を採用。ブレーキング時の姿勢変化を最小限にとどめ、後輪荷重を確保し、後輪のロードグリップ力を持続させ、早期ロックを防止します。これにより、サスペンションのソフトなセッティングが可能となり、ライダーを前後方向からのあおりから解放し、疲労度を低減しました。この独自のアンチノーズダイブ機構は、フロントブレーキに作動するブレーキオイル圧を利用し、フロントフォークのダンパーオイルの流路を閉じ、フロントフォークの沈み込みを防止するもの。そして大きな特徴は、これを好みに応じて調節可能としていることです。また、リアサスペンションは、4段階に調節可能なダンパーアジャスタブルタイプのユニットを採用。従来からのコイルスプリングのアジャスターと合わせ、最適のクッションを獲得。フロントサスペンションとともにスーパースポーツにふさわしい絶妙の走行フィーリングを生み出します。



クラス最高のハイパワーにマッチした強力なブレーキシステム。フロントには大径Wディスク。ラグジュアリーなスーパースポーツの走行性能をフルに引き出し、安全で快適な走りを可能にするブレーキシステムを採用。フロントには、大径の油圧式ダブルディスクを採用。あらゆる状況でコントロールするために、十分なパワーを持たせ、ディスクにはスパイラル状に6個の長穴をあけ、精悍なイメージを強くしています。また、リアには、防塵防水式の大径ドラムブレーキを採用。高速からのブレーキングなど、パワーに見合った制動力を備えています。またリアブレーキには、ラインニグ摩耗インジケーターを、フロントブレーキにはパッド摩耗チェック窓を設けて、使う身になった設計を心がけています。



ハロゲンクォーツランプ使用。斬新なスクエアタイプのヘッドランプとフォグランプを装備。XJ750Aは、ナイトライディングも考慮。ハロ

モーターサイクルのメーターパネルは、ここまで進化した。
マイクロコンピューターによる集中警告モニター。

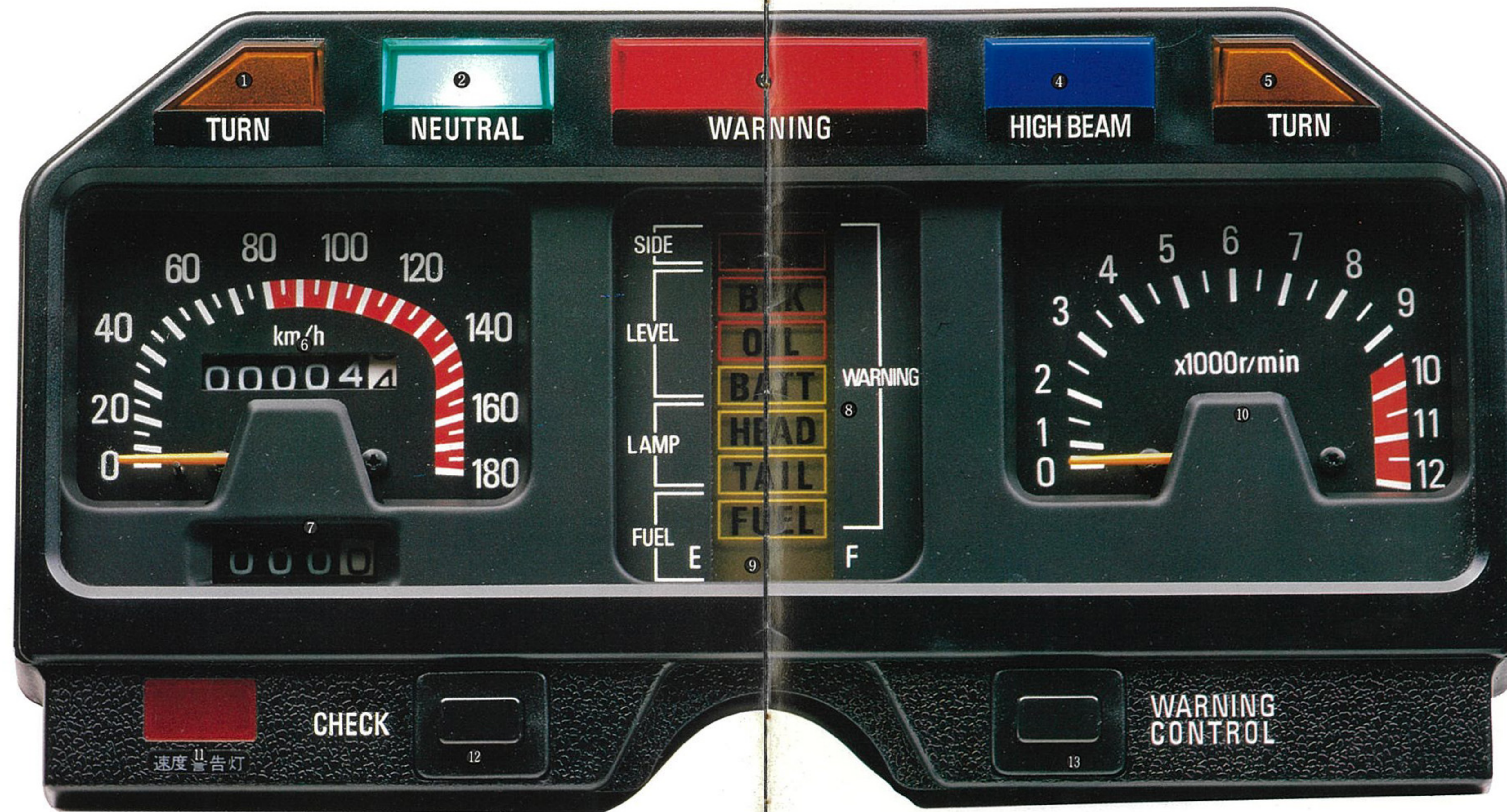
ゲンクォーツヘッドランプを採用しました。その下側には、モーターサイクル初のフォグランプも装備。いままでにない豪華さをうちだしています。ハロゲンクォーツの透過性の高さと共に夜の、また霧のなかの走行を確実なものにしています。また、シートと一体にデザインされたテールライトは、コーナーワイドのレンズを持ち、後続車への視認性を大きく高めています。

ワイヤー類をすべてカバー。Newデザインの、あくまでもラグジュアリーなカバードハンドル。スーパースポーツのニューウェイブを主張する新デザインのカバードハンドル。ワイヤー類を



すべて、ソフトな樹脂でカバー。ハンドルを、よりすっきりとしたものにしました。これによりフロント油圧式ディスクブレーキのマスターシリンダーは、フレーム部に設置し、右ハンドルレバーからのワイヤー連動としました。操作スイッチもすべて新たにデザイン、機能性を高めています。またスクエアタイプのバックミラーは、支柱を中空式とし、防振を考慮しているほか全速度域にわたって、後方確認を容易にしました。

サスペンション性能を向上させる、イタリックタイプの軽量アルミキャストホイールを採用。パネ下重量を軽減させ、サスペンション性能の向上を追求。軽量で動的特性にすぐれたイタリックタイプの軽量アルミキャストホイールを採用しました。タイヤはフロントに3.25H19-4PR、リヤに120/90-18-65Hの豪華なブラックレターのワイドタイヤを採用。サスペンション性能を向上させると共に、すぐれた走行性能を引き出しています。より快適なクルージングのために、随所に細かな配慮。ラグジュアリーな装備としました。安全性を考慮したセル始動の飛び出し防止装置、燃料洩れ防止機構付のタンクキャップ、ブラックレターのチューブレスタイヤ。メンテナンスフリーの電子進角フルトランジスター点火、ICレギュレーターを採用。さらにオイルレベルチェック窓、手元チョークレバー、盗難防止チェーンロック、ピックアップに優れた電気式タコメーターなどラグジュアリーな装備としています。

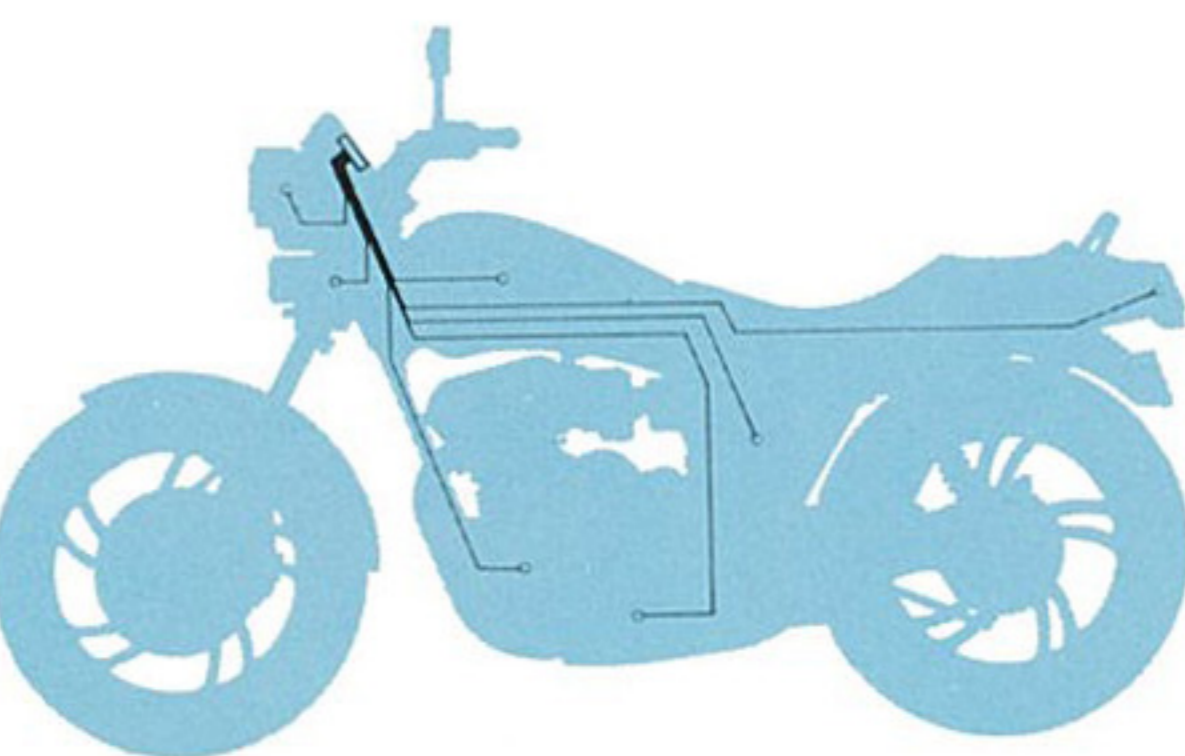


- ① フラッシュャーランプ
- ② ニュートラルランプ
- ③ ウォーニングランプ
- ④ ハイビーム表示灯
- ⑤ フラッシュャーランプ
- ⑥ スピードメーター
- ⑦ トリップメーター

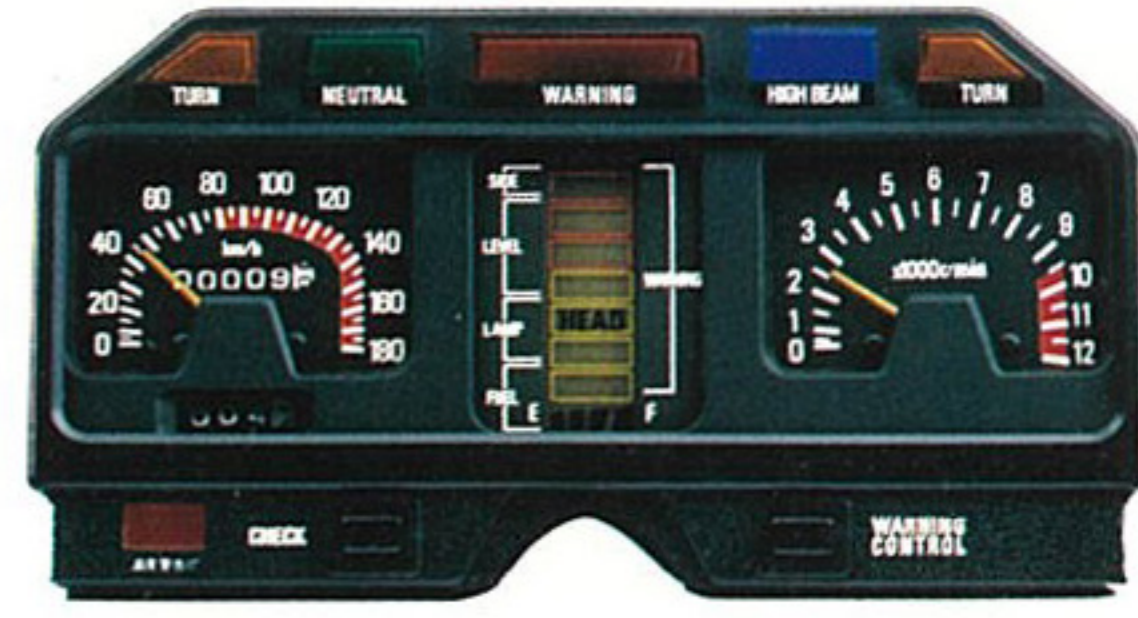
- ⑧ ウォーニングモニター
STND (サイドスタンド収納忘れ)
BRK (ブレーキフルード量不足)
OIL (エンジンオイル量不足)
BATT (バッテリー液不足)
HEAD (ヘッドライト断線)
TAIL (テールまたはストップランプ断線)

- FUEL (燃料残量警告)
- ⑨ フューエルメーター
- ⑩ タコメーター
- ⑪ 速度警告灯
- ⑫ チェックスイッチ
- ⑬ ウォーニングコントロールスイッチ

上の写真は、スイッチをONにした状態。このときには、ウォーニングの赤色ランプが点灯するほか、ウォーニングモニターの文字表示が液晶で示され、これによってモニターシステムが完全に機能していることが確認されます。文字表示が全てでなければ電源不良、一部の表示がでなければその個所の液晶コネクターの接触不良となります。



遂にライダーはコンピューターまでも手にした。世界初。マイコン搭載の集中警告モニター採用。XJ750Aでひときわ目をひくのが、マイクロコンピューターを用いた集中警告モニター。モーターサイクルとして世界で初めて採用された最新のメカニズムです。このシステムは、マイクロコンピューター、ハイブリッドICなど最新のテクノロジーを応用し、マシンの方からライダーへ安全点検をうながすユニークなものです。その働きは、安全走行に欠かせない7つの項目について常時監視し、異常の発生があればマイクロコンピューターがすかさず検出、メーターパネルにセットされたウォーニングモニターでモニター表示するもの。このウォーニングモニターは、赤色ランプのウォーニングランプと、検出項目別の表示ブロックとに分かれており、その両方で注意をうながしますが、別にシステムの異常の有無をチェックする自己診断機能を備えているのが大きな特色です。まさにマン・マシンのコミュニケーションを保つ未来機能の先取りです。



エンジンが始動した状態。検出項目のセンサーが働き、5つのチェック項目を上から順次にすなわちSTNDからFUELまで0.7秒間かくて表示します。これで表示が消えれば安全が確認され、走行OKとなります。これは走行中にもチェックボタンを押すことによって、チェックすることが可能です。

エンジンが始動した状態で、もし具合の悪い箇所があればウォーニングの赤色ランプが点灯し、その項目のモニター表示が消えずに残り、異常の箇所を知らせます。このとき手前のウォーニングコントロールボタンを押せばウォーニングランプは点滅から連続点灯するようになり、さらにもう一度ボタンを押すとウォーニングランプは消灯します。ただし液晶文字はそのまま残ります。この写真は、燃料残量がわずかであることを示しています。

走行中に、異常が発生した状態。この写真の場合、ヘッドライトが断線していることを示しています。ウォーニングランプが点灯し、ヘッドライト断線の項目がモニター表示されています。

異常を発見した場合には、ウォーニングコントロールスイッチを2度押しして、ウォーニングランプを消灯させることができます。



XJ750E

ワインディングロードを、しなやかに疾駆する。 走るために生まれてきたスーパーファイター。 ヤマハ XJ750E

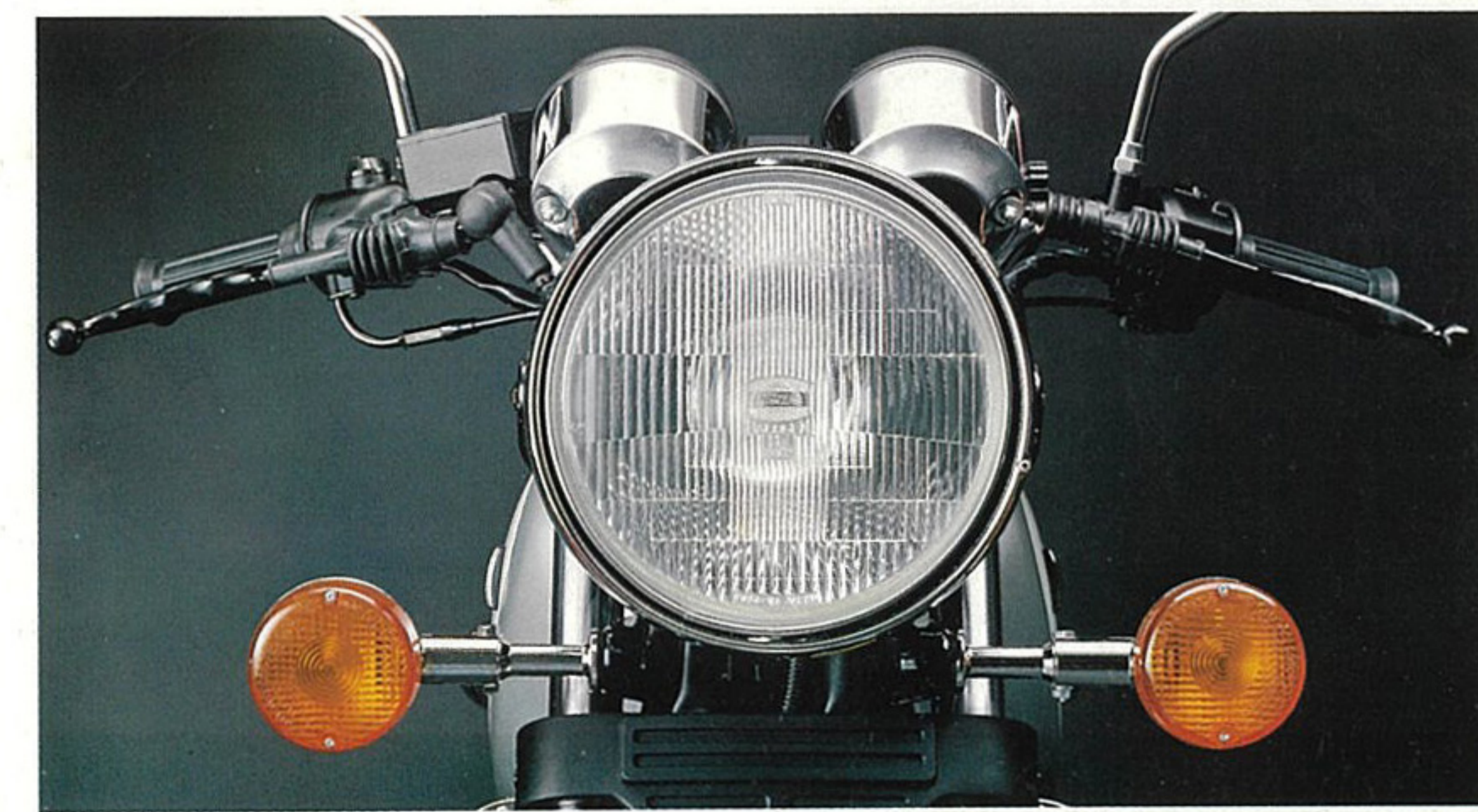
パワーウエイトレシオ3.06kg/ps。ワインディングロードを疾走するスーパーファイター XJ750E。ゆるやかに斜面の向こうへ消えていくワインディングロードを、軽い身のこなしで圧倒的な速さで疾駆する。スーパーファイター XJ750Eにふさわしい光景だ。Y.I.C.S.搭載、クラス最高の出力を誇るブラックコーティングのDOHC4気筒エンジン、コンチネンタルタイプのフラットハンドル、後方に位置するフットレスト、さらに大口径200φのハロゲンオートヘッドランプ。あくまでも、走りに徹したヨーロッパモデルが、トップライダーを引きつけてやまない。Y.I.C.S.搭載。ブラックコーティングも精悍な新開発DOHC4気筒。パワーウエイトレシオ3.06kg/ps。パラレルツイン並のエンジン幅におさめた新開発DOHC4気筒。クラス最高の70ps/9000r.p.m.のハイパワーをブラックコーティングに包んだハイパワーエンジンを搭載。合理的で強靱なダブルクレードルフレームやアルミキャストホイール、リアドラムブレーキの採用。さらにリアフェンダー、シートボトムプレートなどに樹脂部品を積極的に採用。乾燥重量214kgを実現し、パワーウエイトレシオ3.06kg/psを達成。クラス最高のこの数値がスーパーファイター XJ750Eの持つ生まれた類まれな性格を強く語ります。またクランクケースカバーの化粧プレート、カムシャフトカバーなどにも積極的に防振ラバーを採用。ヤマハ伝統のシャフトドライブとあまって、静かで、パワフルな

走りを実現します。4-1-2方式のNEWデザイン、ステップアップマフラーを採用。快適なサウンドを得ました。排気系は4-1-2方式を採用。4本のエキゾーストパイプは、大型チャンバーに合流。互いに排気干渉を行なわず左右に振り分けられ、NEWデザインのステップアップマフラーへとつながります。そのエキゾーストノートはスーパーファイターにふさわしい快適な音質。同時に、47°という深いバンク角をも実現しました。



スーパーな走りを実現したサスペンションシステム。全速度域でしなやかなサスペンションです。フロントフォークは、コイルスプリングにエアスプリングを併用する方式を採用。低中荷重域ではバネ定数を低くし、ソフトな乗り心地を確保。高荷重域では強く作動し、クッションのボトムングを防止、安定したクッション性能を確保しています。またリアサスペンションは、ダンパーアジャスタブルのクッションユニットを採用。上部に設けられたアジャスターダイヤルを回転するこ

とて、オイルダンパー機構の4つのオリフィスを選定し、流量抵抗、すなわち減衰力を調整するものです。この前後のサスペンションシステムと、軽く剛性の確かなイタリックデザインのアلمキキャストホイールなどによって、あくまでもしなやかなロードグリップを確保。圧倒的なハイパワーを、より確実なものにしています。ナイトライディングを確実なものにする超大型200φのハロゲンオートヘッドランプを採用。夜間走行をより確実にするためには大光量を持つヘッドランプが不可欠です。このために XJ750Eでは、超大型200φのハロゲンオートヘッドランプを採用。12V、60W/55Wと十分な明るさを持ち、スーパースポーツにふさわしいナイトライディングを可能にしています。



スーパーファイターの走りを支えるブレーキシテム。フロントには油圧式ダブルディスク採用。クラス最高のポテンシャルを持つスーパースポーツ

ツの走行性能をフルに引き出し、安全で快適な走りを可能にするブレーキシテムを採用。フロントには、大径の油圧式ダブルディスクブレーキを採用。スパイラル状の6個の長穴がデザインをひきしめています。また、リアには防塵防水式の大径ドラムブレーキを採用。あらゆる状況で走りをより確かなものとします。リアには、ライニング摩耗インジケーターを、フロントにはパッド摩耗チェック窓を設けています。



快適で安全なクルージングのために、随所に細かな配慮。トップモデルにふさわしい装備です。セル始動の飛び出し防止装置、燃料洩れ防止機構付のタンクキャップ、ブラックレターのチューブレスタイヤ。メンテナンスフリーの電子進角式フルトランジスタ点火、ICレギュレーターを採用。さらにオイルチェック窓、エンジンオイルコーションランプ、手元チョークレバー、盗難防止チェーンロック、電気式タコメーターなどを装備。



XJ750A
標準現金価格 ¥595,000

●ニューヤマハブラック



●プリリアントレッド



XJ750E
標準現金価格 ¥560,000

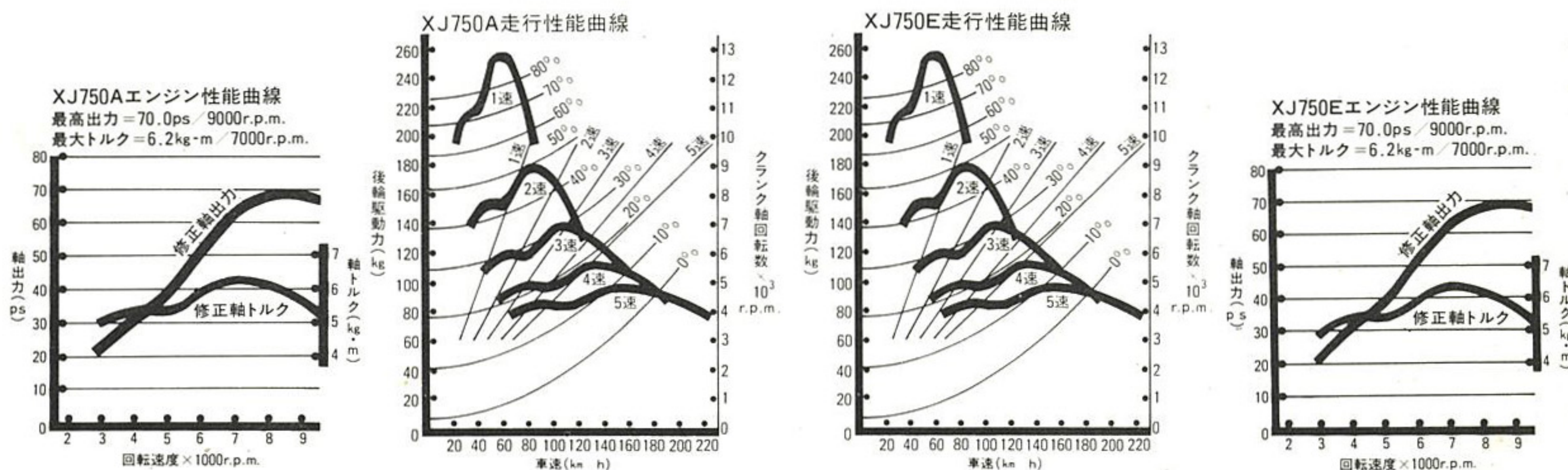
●クリスタルシルバー



●プリリアントレッド

仕様諸元	XJ750A	XJ750E
全長/全巾/全高	2135mm/860mm/1120mm	2175mm/725mm/1135mm
軸間距離	1445mm	1440mm
シート高/最低地上高	770mm/140mm	780mm/140mm
乾燥重量	218kg	214kg
燃費・定地走行テスト値	42km/ℓ(60km/h)	42km/ℓ(60km/h)
最小回転半径	2600mm	2400mm
制動停止距離	15m(50km/h)	15m(50km/h)
エンジン種類	4サイクル・DOHC・2バルブ	4サイクル・DOHC・2バルブ
気筒数配列/総排気量	並列4気筒/748cc	並列4気筒/748cc
内径×行程	65.0mm×56.4mm	65.0mm×56.4mm
圧縮比	9.2:1	9.2:1
最高出力	70ps/9000r.p.m.	70ps/9000r.p.m.
最大トルク	6.2kg-m/7000r.p.m.	6.2kg-m/7000r.p.m.
始動方式	セル式	セル式
点火方式	トランジスタ	トランジスタ
燃料タンク容量	19ℓ	19ℓ
オイル容量	3.5ℓ	3.5ℓ
潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ	強制圧送ウェットサンプ
バッテリー容量/型式	12V-14AH/YBI4L	12V-14AH/YBI4L
1次減速機構/減速比	ギア/1.672	ギア/1.672
2次減速機構/減速比	シャフト/2.909	シャフト/2.909
クラッチ形式	湿式多板	湿式多板
変速機型式	リターン式5段	リターン式5段
変速比	2.187/1.500/1.153/0.933/0.812	2.187/1.500/1.153/0.933/0.812
フレーム型式	鋼管ダブルクレードル	鋼管ダブルクレードル
キャスト/トレール	28°00'/114mm	28°00'/115mm
タイヤサイズ・前/後	3.25H19-4PR/120-90-18-65H	3.25H19-4PR/120-90-18-65H
制動装置・前	油圧式ダブルディスクブレーキ	油圧式ダブルディスクブレーキ
制動装置・後	機械式ドラムブレーキ	機械式ドラムブレーキ

※燃費は定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の気象・道路・車両・整備などの諸条件によって異なります。



新しいバイクの買い方です。簡単な手続きとわずかな頭金があれば最長20回までの分割払いでお好みのバイクがすぐ手に入るしくみ。月々の支払い方法もお好み次第。幾通りものコースから自由を選ぶ便利さです。

手続きかんたん
支払いらくらく
ヤマハ
らくらくクレジット

- 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。
- ヘルメットをかぶりましょう。●定期点検をうけましょう。
- 自賠責保険に加入しましょう。
- 走行後のマフラーに触れないように注意しましょう。
- 改造はやめましょう。

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
TEL05383(2)1111