

YAMAHA XV750 SPECIAL





Vの心音。

Vツイン。モーターサイクルを愛する人々を魅了するその響き。

低中速をはじめとする、パワフルな動力性能と、

独特の排気音をともなった加速感。

それがいまヤマハのテクノロジーを得て、

新しいひとつのカタチになりました。

ヤマハ XV750Special。

4サイクル・Vツイン・エンジンを搭載した

究極のスペシャルとも呼ぶべき一台です。

モーターサイクルの原点とも言うべき味のある走り、

スリム、軽量、低シート高のボディから生まれる

人間とマシンの一体感。

随所に組み込まれた最新のメカニズムと、

芸術品とも言える入念な仕上げ。

ヤマハが切り拓き、築きあげてきた

〈スペシャル〉の思想がひとつの結晶となって実を結んだのです。

そのクオリティの高さと存在感に

乗ることの誇りと喜びを知る

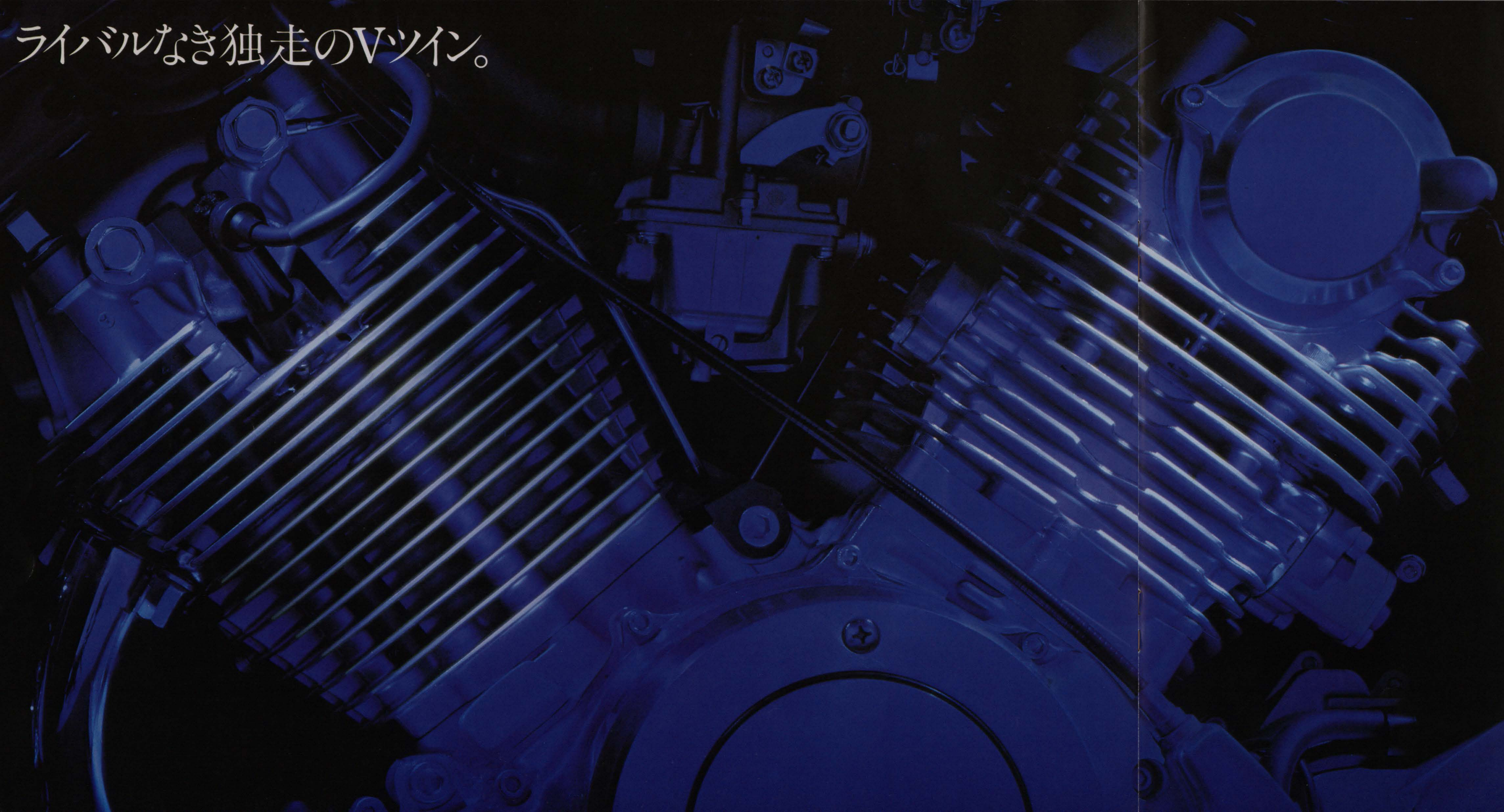
〈ビュー・スペシャル〉XV750Special。

新しいモーターサイクルの理想を目指して、

ヤマハはまた一歩前進しました。

XV750 *Special*

ライバルなき独走のVツイン。



鮮烈なマン・マシン感をうみだす、 Vフィーリング。

広い回転レンジで大トルクを発生するVツインエンジンは、ことのほか扱いやすく、しかもパワフルです。とくにシャープなエンジンレスポンスは、特有の排気音をともなって、この上なく強力な加速フィーリングをうみだします。それは、まさしくエンジン鼓動との一体感であり、マン・マシンの

かかわりあ

いをことさら新

鮮なものとして

います。この感覚こそ

XV750スペシャルの

身上であり、Vツ

インの個性

そのもの

といま

す。Vツ

インエンジ

ンの特長は、シ

ングルエンジンと同

様のクランクシャフト構

成が可能であるというこ

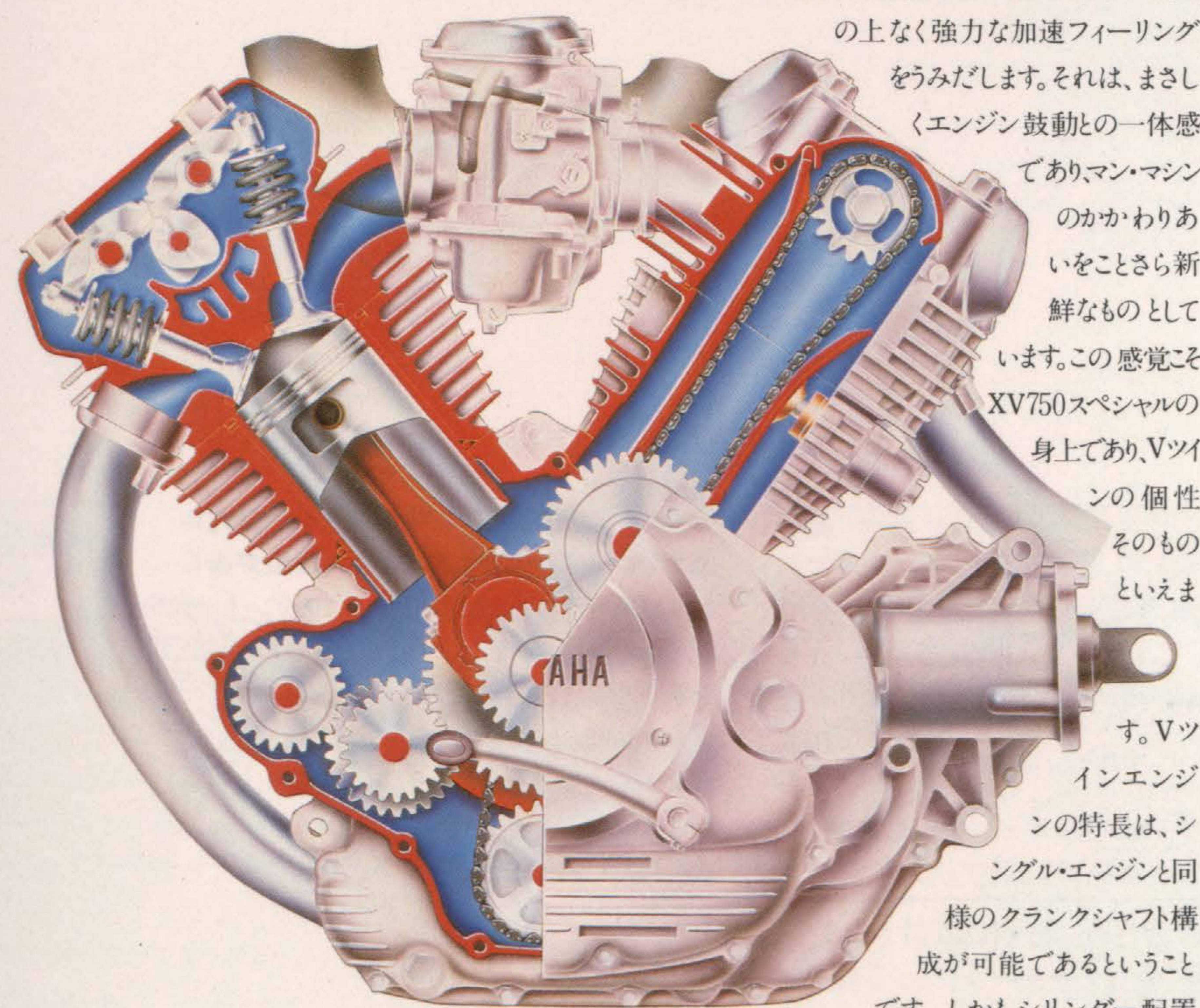
です。しかもシリンダー配置

を前後方向、すなわちインラインに置くことで、平行ツインよりもさらに幅が狭いパワーユニットを実現。このナローな設計が、あってこそ深いバンク角が得られ、スリムな車体が無理なくつくられたのです。軽量に仕上げられることも、もうひとつ

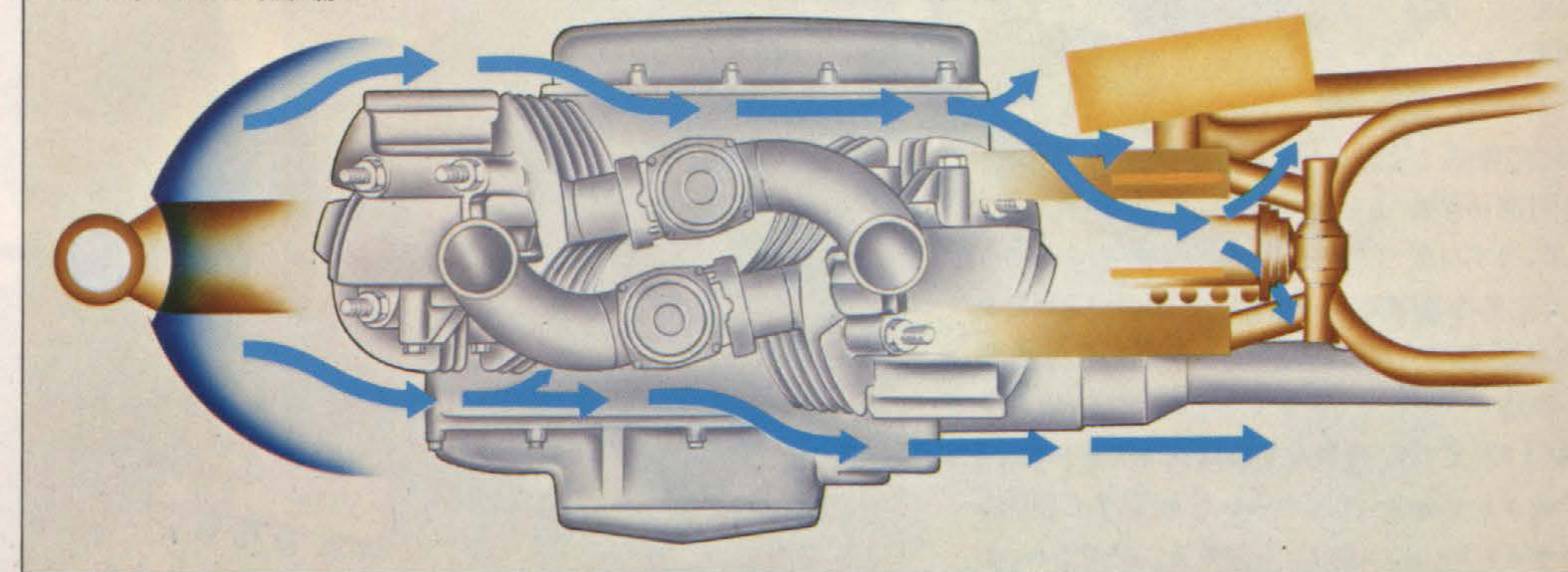
の大きなメリットといえます。また、シリンダーの挟み角度によっては、エンジンの前後方向に大きなスペースを要求されますが、XV750スペシャルはこのスペースをきりつめキャブレターなど吸気系の補機類を有効に配置できる必要十分なスペースをVゾーンに求める設計角度としました。しかも、フロントシリンダーをフレームメンバーとして活用することで合理的な設計を可能とし、前後重量配分も含めて理想的な位置づけをしました。

リアシリンダーはもちろん、エンジンの 冷却効率を高めたさまざまな配慮。

Vゾーンにキャブレターをおくことから、排気系は前後に分かれているものとなっています。部品構成からいえば、フロントシリンダーを180度おきかえたものがリアシリンダーというわけです。当然、ここで問題とされるのはリアシリンダーの冷却です。私たちは、後方にいわゆる「風の抜け道」をつくることで、この問題を解決しました。それは、リアサスペンションにモノクロスサスペンションを採用し、シンプルかつコンパクトに構成したことによって、無理なくこれを設定することができました。これによって、インラインVツインの最大のウイークポイントといわれてきたリアシリンダーの冷却は、格段に向上されました。さらに、パワーユニット全体が露出されたことでも、冷却面で大きな効果をあげています。その他、排気ポートの短縮化、十分に配慮された冷却フィン、ウェットサンプの潤滑システムなどのエンジン構成自体にも細かく考慮。より確かな冷却特性を実現しました。もともと冷却面積でいえば、Vツインのシリンダーは前後にそれぞれ独立しているだけに、平行ツイン、平行フォアよりはむしろ有利な訳ですから、ここまで配置すれば、「万全」といっても過言ではありません。なお前後のシリンダーは、シリンダーヘッドと共通の構成とし、関連部品を含めて互換性をもつ設計です。メンテナンスでの便宜性も図っています。



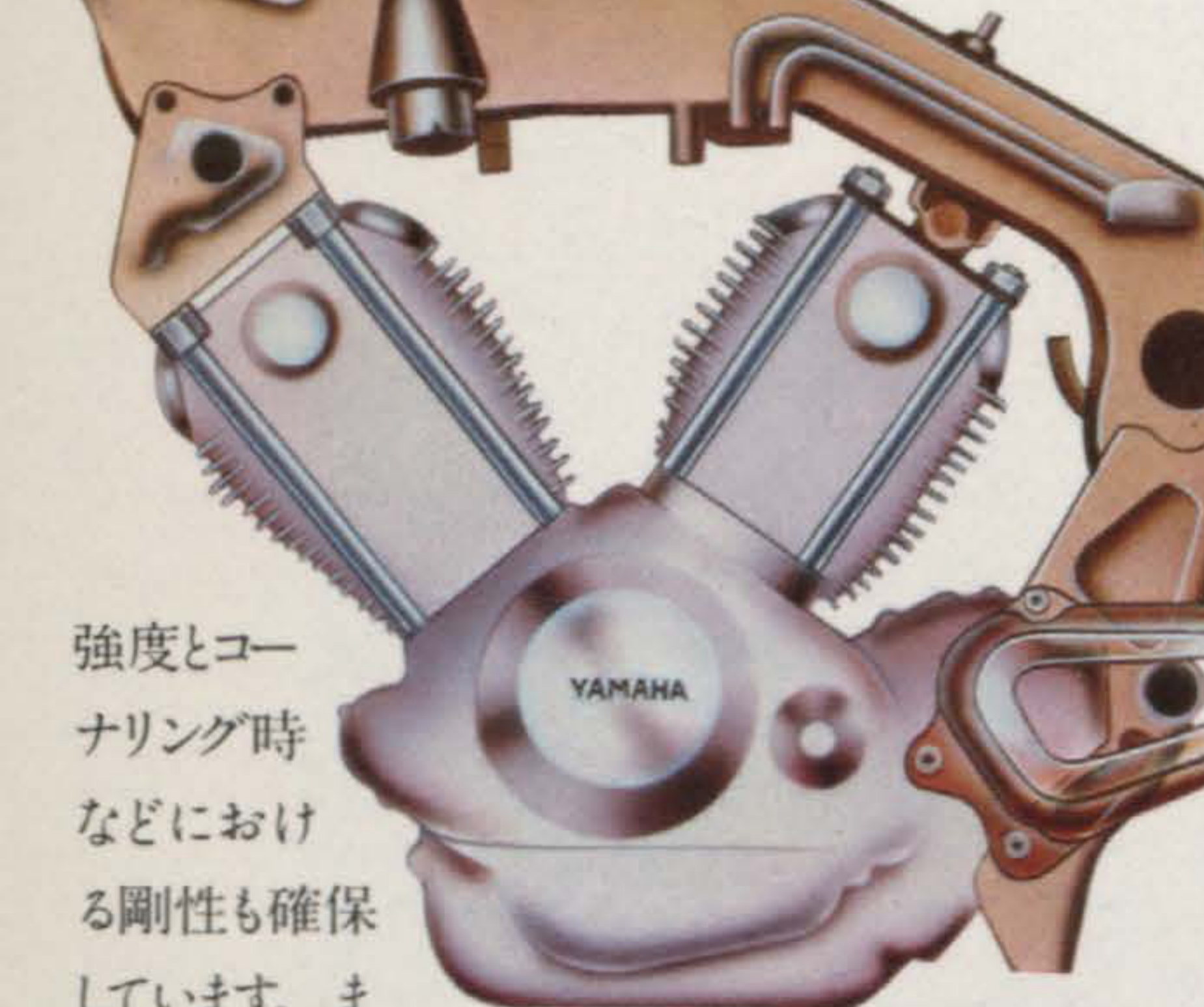
XV750Specialの冷却風の流れ



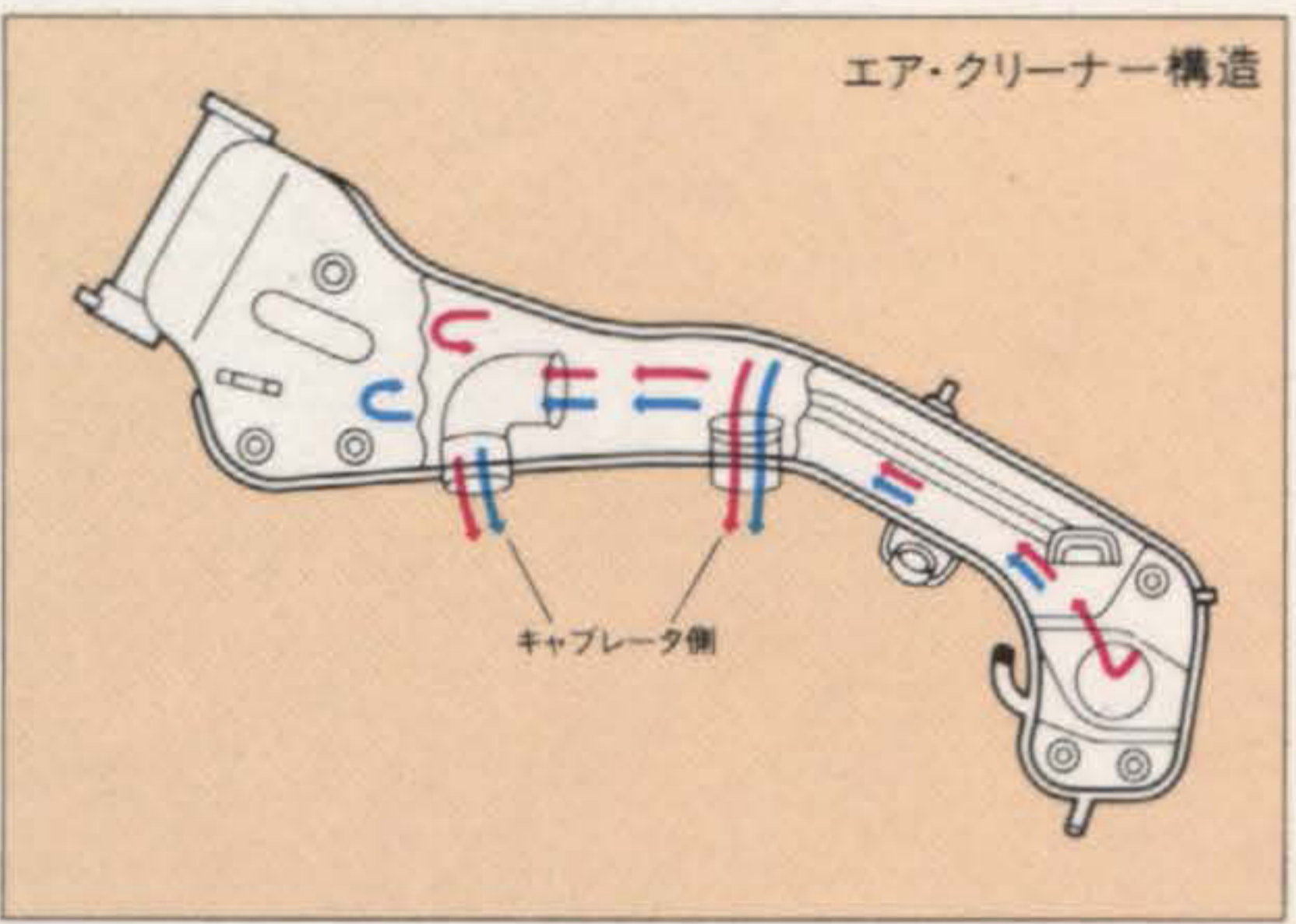
未知の走りをきわ立たせ、 持つよろこびを深くする充実したパフォーマンス。

数多くのメリットをもたらした、ビッグバイク初のプレスバックボーン・フレーム。

Vツインエンジンの精悍な姿を堂々と見せるフレーム構成は、ユニークで斬新です。フロントシリンダーをフレームメンバーとする設計は、プレス鋼板のバックボーンタイプという新しい形態をうみだしました。このフレームの採用で、シンプル＆コンパクトで軽量の車体設計が実現。しかも、充分な

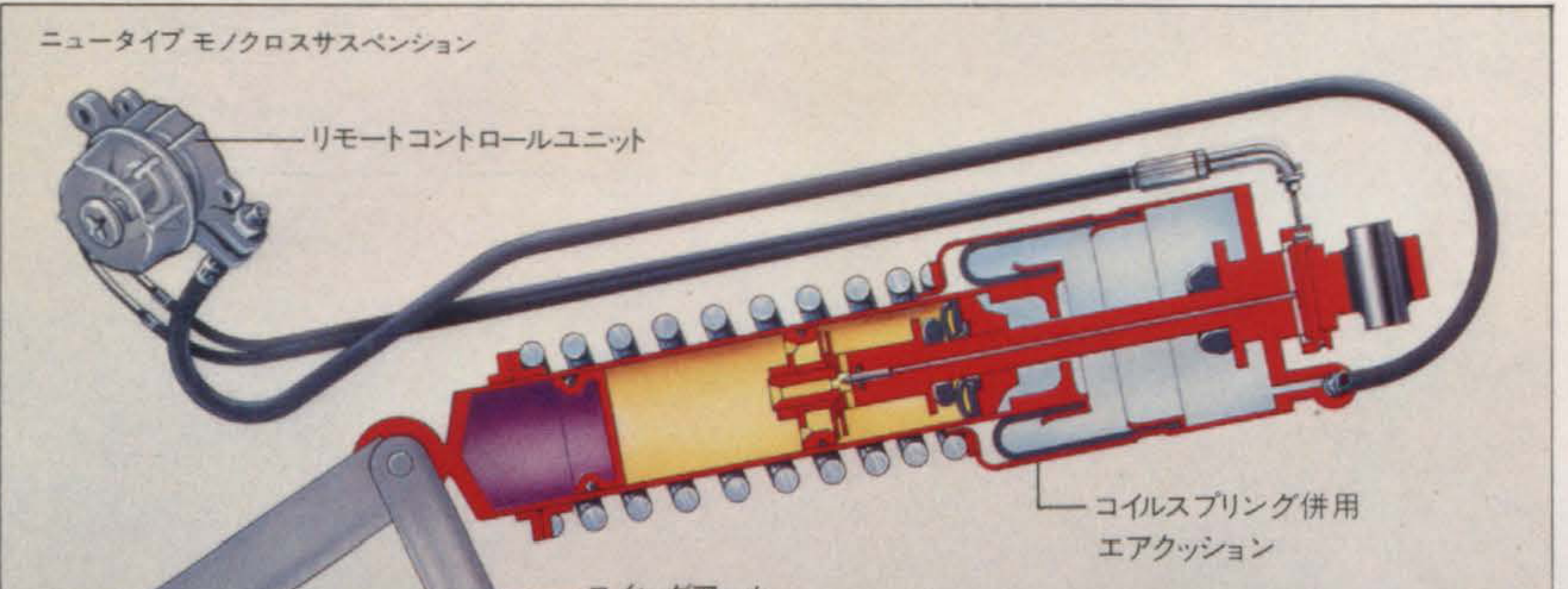


強度とコーナリング時などにおける剛性も確保しています。また、これはファクトリー・テクノロジーといえる逸品です。さらに、このフレーム内部を吸気通路としても活用し、サイレンサー効果を高めています。また、充分な容量をもつ乾式エアクリナーエレメントを介してVゾーンに配置する2個のキャブレターにふり分ける設定としました。

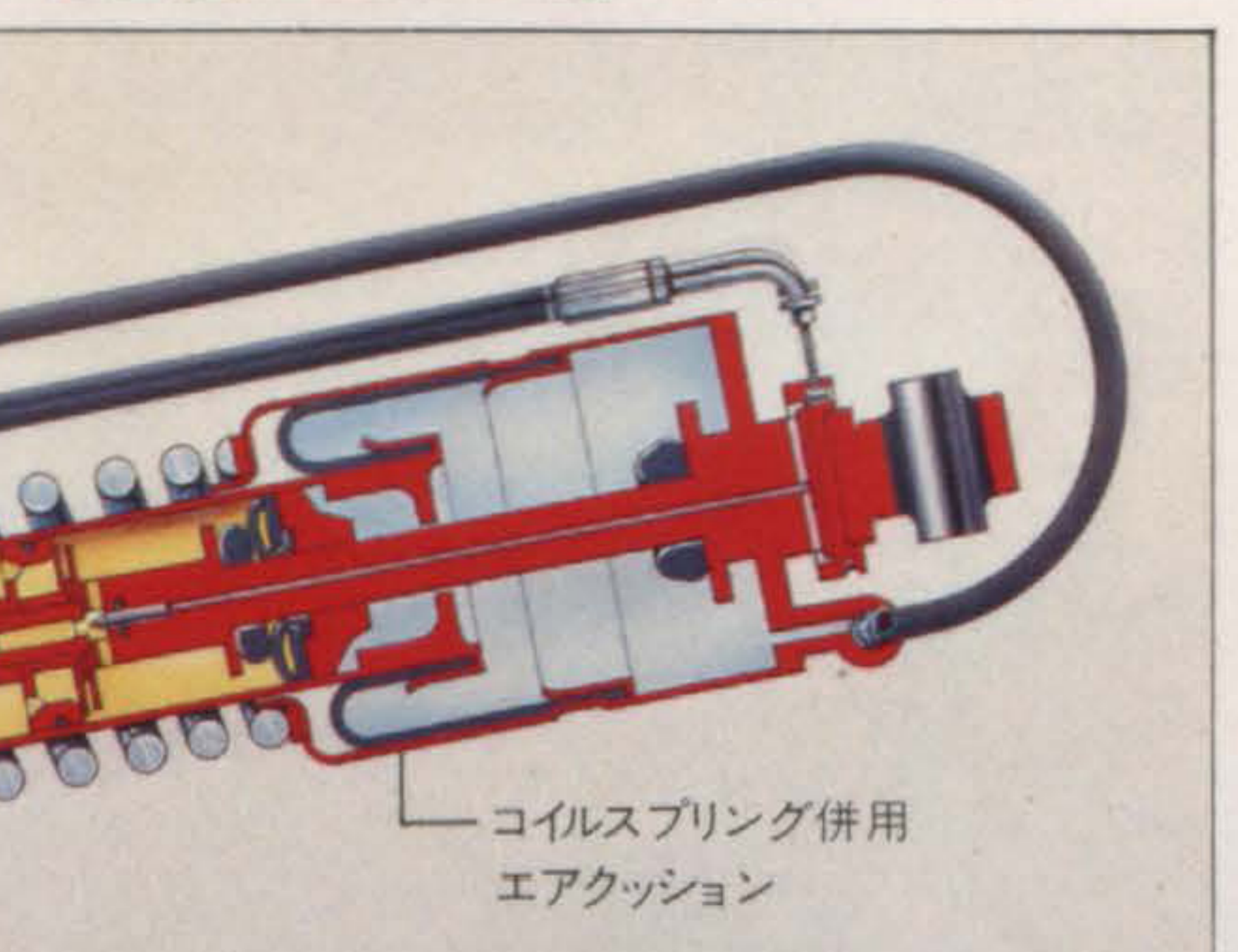


この一台のために特別に設計されたニュー・モノクロスサスペンションを採用。

レース界やトレールモデルですでに定評のあるモノクロスサスペンションに、新開発のクッションユニットを採用。それが、コイルスプリング併用式エアクッションです。これは、小さなショックに対してはソフトに作用し、大きなショックについては底つきすることなく強いバネ力が発揮されるものです。とくに、このド・カルボンタイプに採用した温度補正機構は、作動



オイルの温度上昇による機能変化を自動的に補正して、常に安定したダンパー効果が得られる高級メカニズムです。また、このダンパーはシート右下におかれたノブによって、その作動を強弱6段にわたってリモートコントロールできるものとしています。これによって、幅広い使用条件に対応でき、最良のクッション性能が得られます。さらに、左リアアームをドライブシャフトのケースとするなど、合理的な設計をとり入れています。このリアサスペンションの性能にあわせて、フロントフォークもコイルスプリング併用式エアクッションを採用。この見事なマッチングが、悪条件のもとでも安定走行をもたらします。こうした前後クッションの改善によって、サスペンション性能は一段とすぐれた機能を持ち、きわめてソフトな乗り心地と卓越した操縦安定性を高めています。



快適なクルージングを追求しつづけたスペシャルな装備のかずかず。

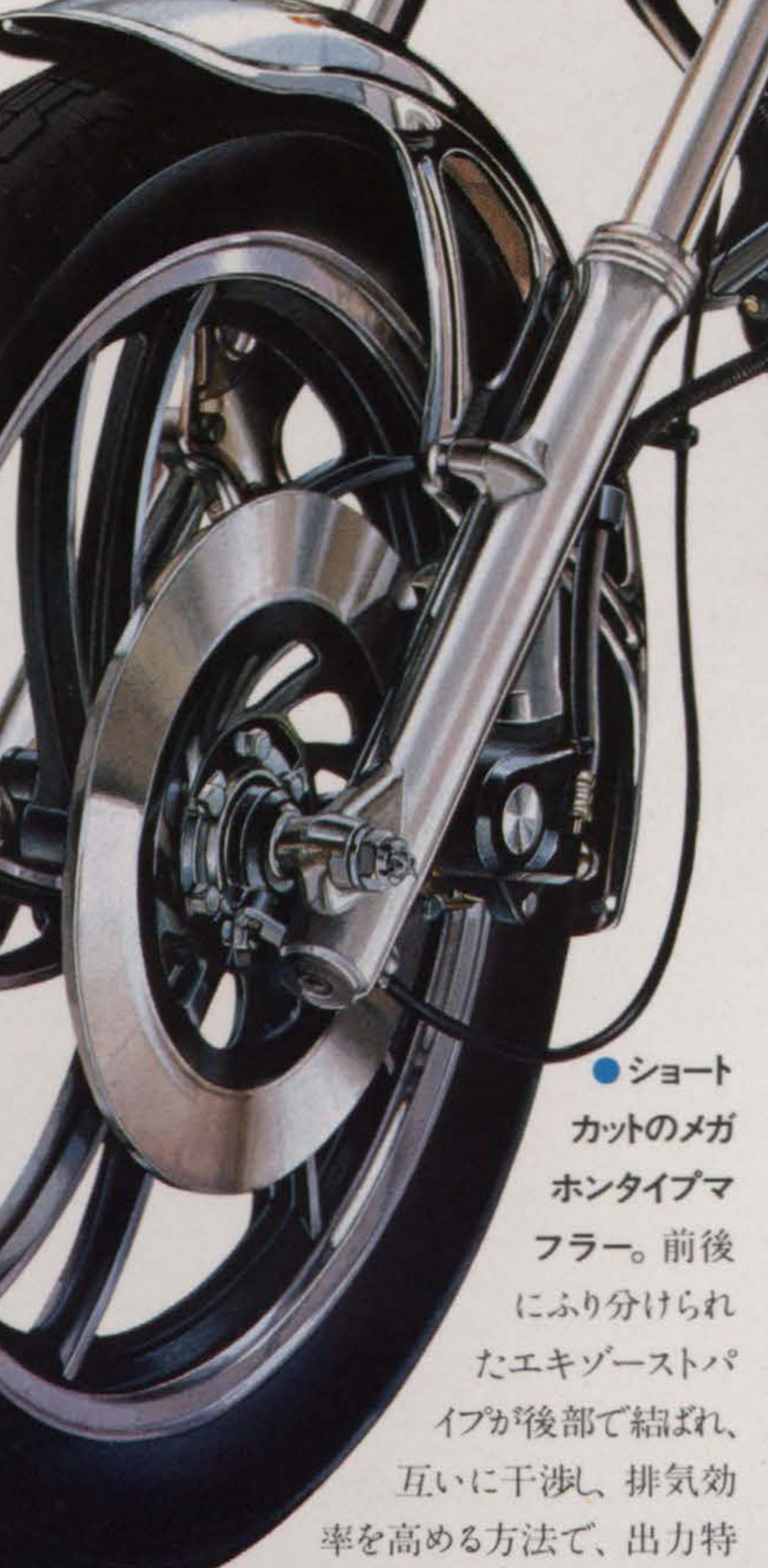
●シャフトドライブ方式を採用したドライブレール。インラインVツインとしては、初めてのことで。しかも、動力を90度方向転換して伝達するミドルシャフトをクランクケース内に内蔵した合理的で簡潔な構成。もちろんメンテナンスフリーと大幅な重量の軽減をも果たしています。

●750ccで750mm。異例の低シート高を実現。スリムな車体幅をもち、フットレストから足をおろせば、かかとまでラクに地につく抜群の足つき性をもたせています。

●ハイパワーにマッチした強力なブレーキシステム。フロントに油圧式ディスクを、リアには機械式の防塵防水式ドラムブレーキを採用。

●オイル量の確認と汚れ具合を読みとるエンジンオイル点検窓。ロングツアーに便利なエンジンオイルレベルウォーニングランプも採用。これはオイル量の減少を安全範囲内で、

一目でチェックできるものです。



トマチックアジャスター方式のテンショナーをもちます。より静かな作動と共に、正確

性に向上を確保。効率のよい消音効果ももち、Vツイン特有のリズミカルで耳なじみのよいサウンドをつくりだします。●Vツインでは、世界初のSOHCチェーン駆動を採用。サイレントチェーンを使用し、しかもオー

に、バッテリー充電の確実さと始動性にすぐれ、メンテナンス面での容易性も高めています。

●5段トランスミッション。Vツインエンジン特有の幅広いトルクレンジに合わせたミッション方式としました。またクラッチは容量も充分な湿式多板式を採用。操作性を容易にしています。●信頼性を向上させたセルフスタータ方式。始動はキッククラッチを廃し、セルフスタータのみとしました。トランスミッションをニュートラルとするか、あるいはクラッチを切らないかぎり作動しない安全装置付です。また、スタータモーターにはトルクリミッターを設けて、エンジン側よりの反動を回避できるものとして、耐久性を高めています。●チョークレバーをハンドル左のグリップ部に配置。手元のレバー操作ひとつでOKの機能性が便利です。また、燃料コックは負圧式です。

●チューブレス超ワイドタイヤを採用。グリップにすぐれ、ハンドリングを安全にいかすことのできるよう、フロントには3.50 H 19-4PRタイヤを。またリアには、130/90-16 67Hの超ワイドタイヤを設定。ホイールは、イタリアンデザインのアルミキャストを採用しました。

●イグニッションキースイッチと連動して操作できるステアリングロック。また、このステアリングロックに関連して、盗難防止チェーンロックをシートの裏側に装備しています。●音色、音量にすぐれたWホーン。高低2音のデュアル。万一の際にも充分な威力を発揮して安全を守ります。●アダルトマインドを満足させる豪華な仕上げ。アルミダイキャスト製のグラブバー、マフラーステー兼用のピリオンステップステー、マフラーをはじめとするメッキ部分のていねいな仕上げ、細かな工程にまでパーフェクトを求めた入念な塗り分け塗装など無類の質感を生み出しています。

●国内初の電気式タコメーターを採用。ビッグアップにすぐれ、作動をより正確なものにします。タコメーター、スピードメーターは、透過光式照



明の採用で、抜群の見やすさも確保しています。また、夜間の走行の安全を図るヘッドライトは、60/55Wのハロゲンクォーツランプを使用しています。



●国内初の電気式タコメーターを採用。ビッグアップにすぐれ、作動をより正確なものにします。タコメーター、スピードメーターは、透過光式照

XV750 SPECIAL



●スターシルバー



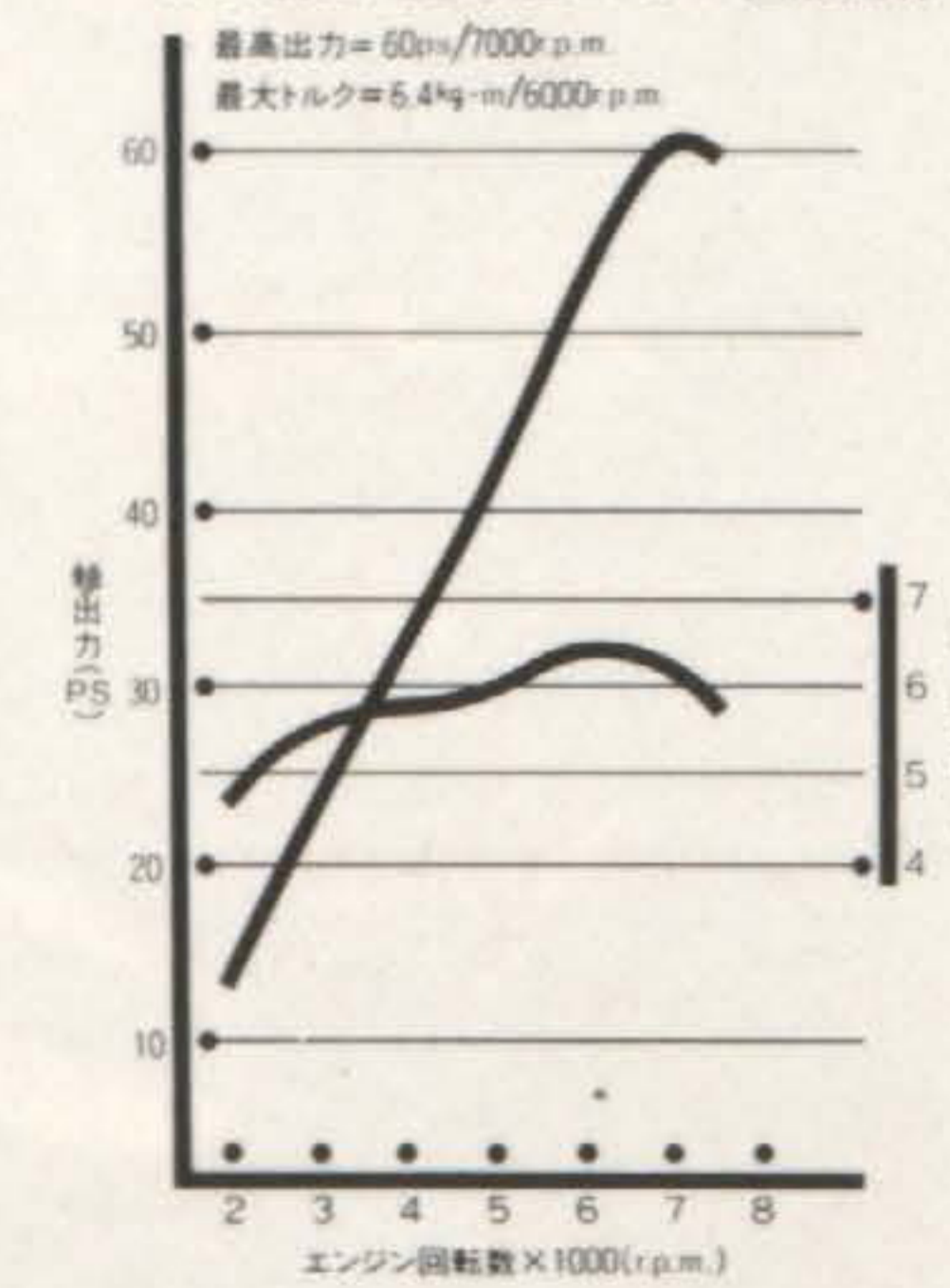
●ニューヤマハブラック

XV750 SPECIAL

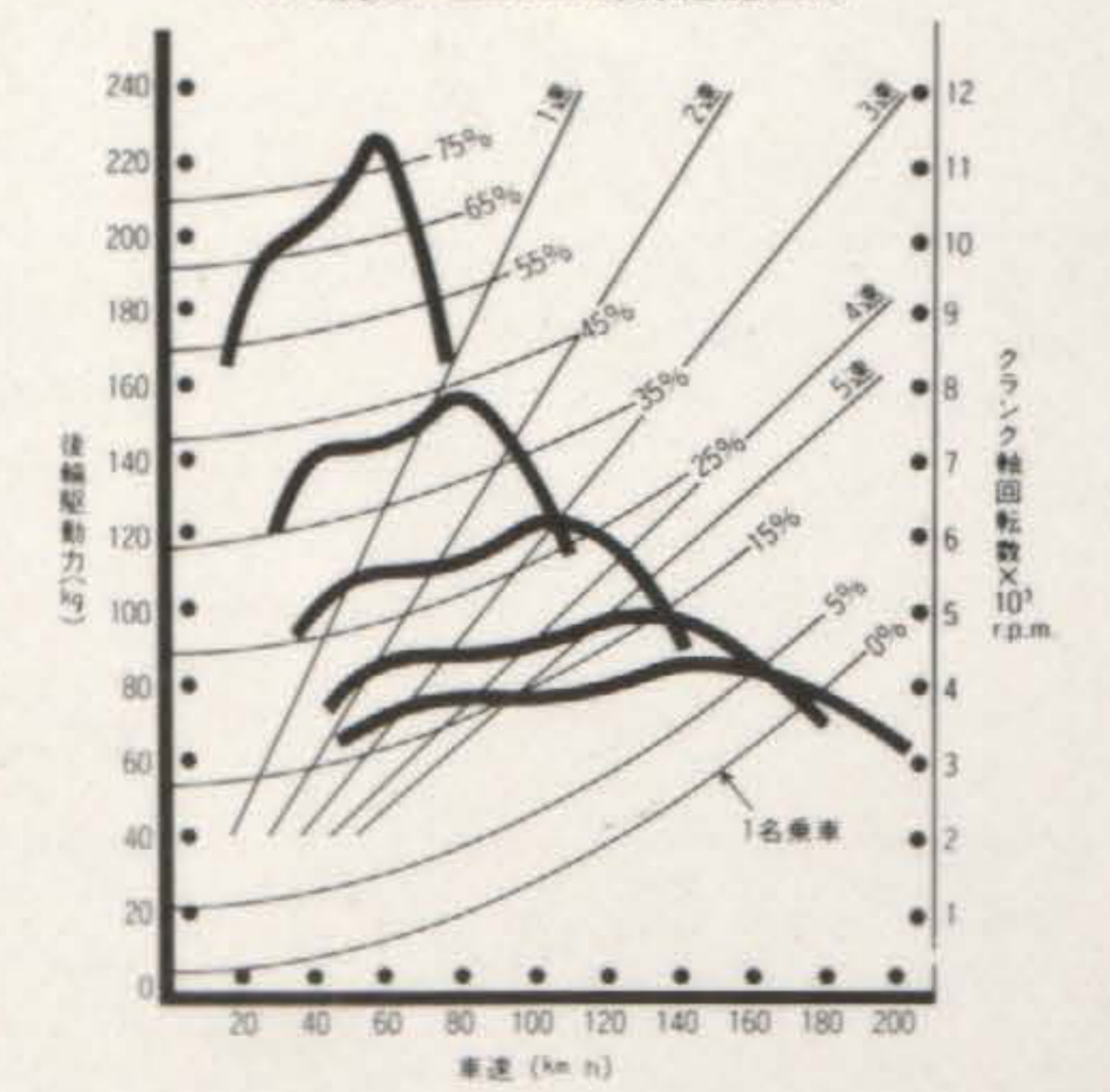
仕様諸元	
全長/全巾/全高	2240mm/805mm/1160mm
軸間距離	1520mm
シート高/最低地上高	750mm/145mm
乾燥重量	212kg
燃費・定地走行テスト値	33km/ℓ (60km/h)
最小回転半径	2600mm
制動停止距離	14 m/(50km/h)
エンジン種類	4サイクル・OHC・2バルブ
気筒数配列/総排気量	V型2気筒/748cc
内径×行程	83.0mm×69.2mm
圧縮比	8.7
最高出力	60ps/7000r.p.m.
最大トルク	6.4kg-m/6000 r.p.m.
始動方式	セル式
点火方式	トランジスタ
燃料タンク容量	12 ℓ
オイル容量	3.6 ℓ
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-16AH/YB16AL
1次減速機構/減速比	ギヤ/1.660
2次減速機構/減速比	シャフト/3.207
クラッチ形式	湿式多板
変速機型式	リターン式5段
変速比	2.353/1.667/1.286/1.032/0.909
フレーム型式	プレスバックボーン
キャスト/トレール	29°30'/133mm
タイヤサイズ・前/後	3.50H19-4PR/130-90-16 67H
制動装置・前/後	油圧式ディスクブレーキ/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・車輻・整備などの諸条件によって異なります。

XV750SPECIALエンジン性能曲線



XV750SPECIAL走行性能曲線



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べる便利さです。

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
8104-50D₂ Ⓐ-011044