

YAMAHA XZ400



いま、異次元へ加速する。スーパー・VツインXZ400

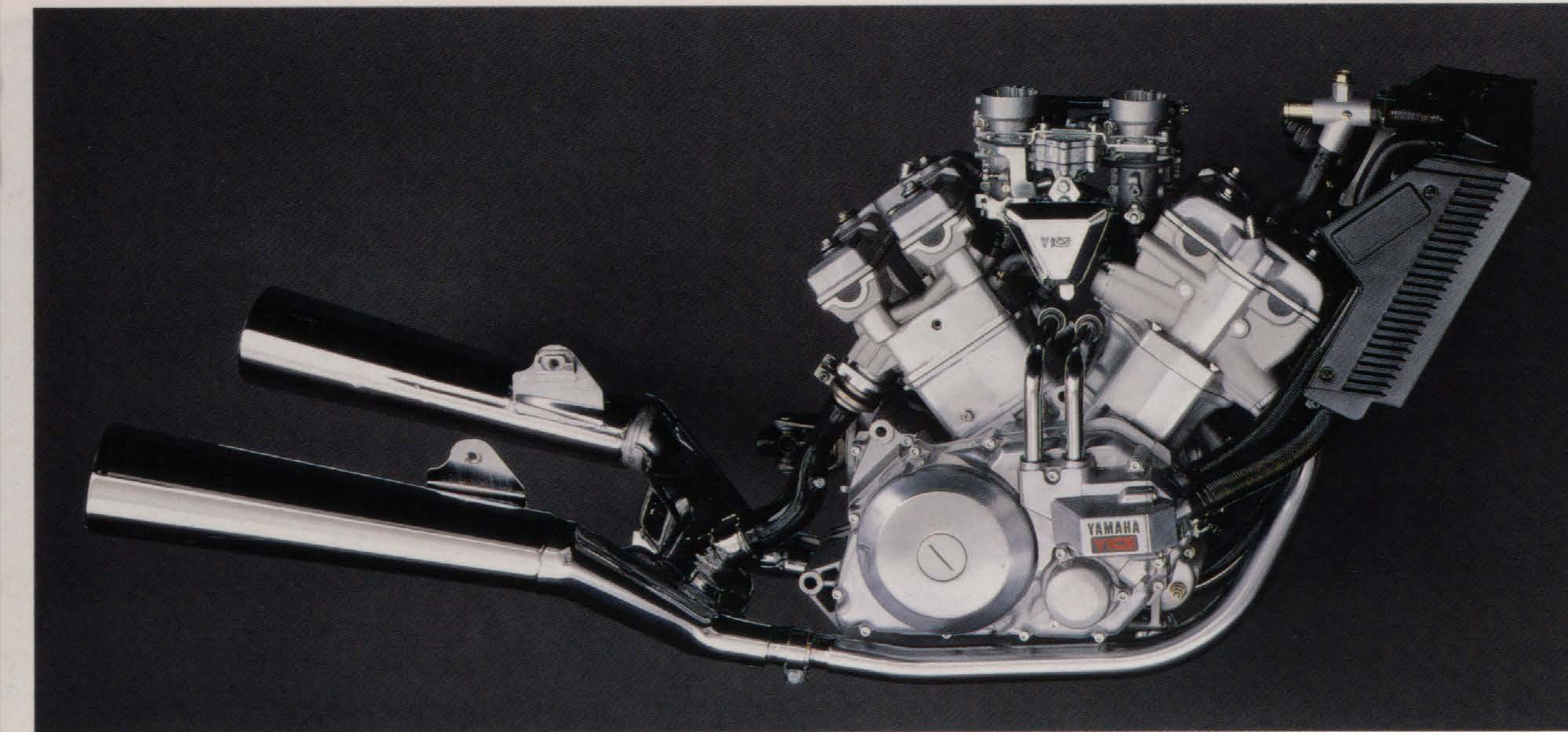
SUPER V-TWIN

XV750 Special、XV750 Eと、次々にVツインの新しい地平を切り拓いてきたヤマハ。そのVツイン・テクノロジーの第3弾は、驚異のスポーツでやってきた。"スーパー・Vツイン" XZ400登場。ライダーのハートを魅了するトルキーなVツインの鼓動は、水冷・DOHC・4バルブのハイメカニズムを得て、高出力化に成功。45ps/10,000r.p.m.をピークパワーに、中低速でもフラットなトルクを確保している。さらにこのエンジンは、一軸3ウエイトバランサーを内蔵。ヤマハ独自のY.I.C.S.を搭載して低燃費をも両立。インライン・Vツインならではのスリム・コンパクトなパワーユニットは49°の深いバンク角を実現する。ダイナミックで未来感覚あふれる斬新なフォルムは、このマシンの象徴。その全身には、最新のメカニズムが凝縮されている。"スーパー・Vツイン" XZ400。いま、異次元へ加速する。

XZ400



水冷Vツイン・DOHC・4バルブ・Y.I.C.S.。 Vツインが、走るために武装した。



VツインがDOHC・4バルブのメカニズムを得て、 余裕のハイパワーを生み出した。

スーパースポーツの資質をはかる基準は、ひとつにはスリム性、コンパクト性であり、またそのパワーである。そう考えるヤマハは、新次元のスーパースポーツのパワースーツとして、インライン・Vツインに注目。深いバンク角を可能にするそのスリムなエンジン幅を生かしたスーパースポーツを開発したのである。そしてこのXZ400のVツインに、マルチエンジンに勝るとも劣らない強力なパワーをもたらしたのが、DOHC・4バルブ方式。このDOHC機構はチェーン駆動方式で、その構成はクランクシャフトからの動力取出し側で減速を

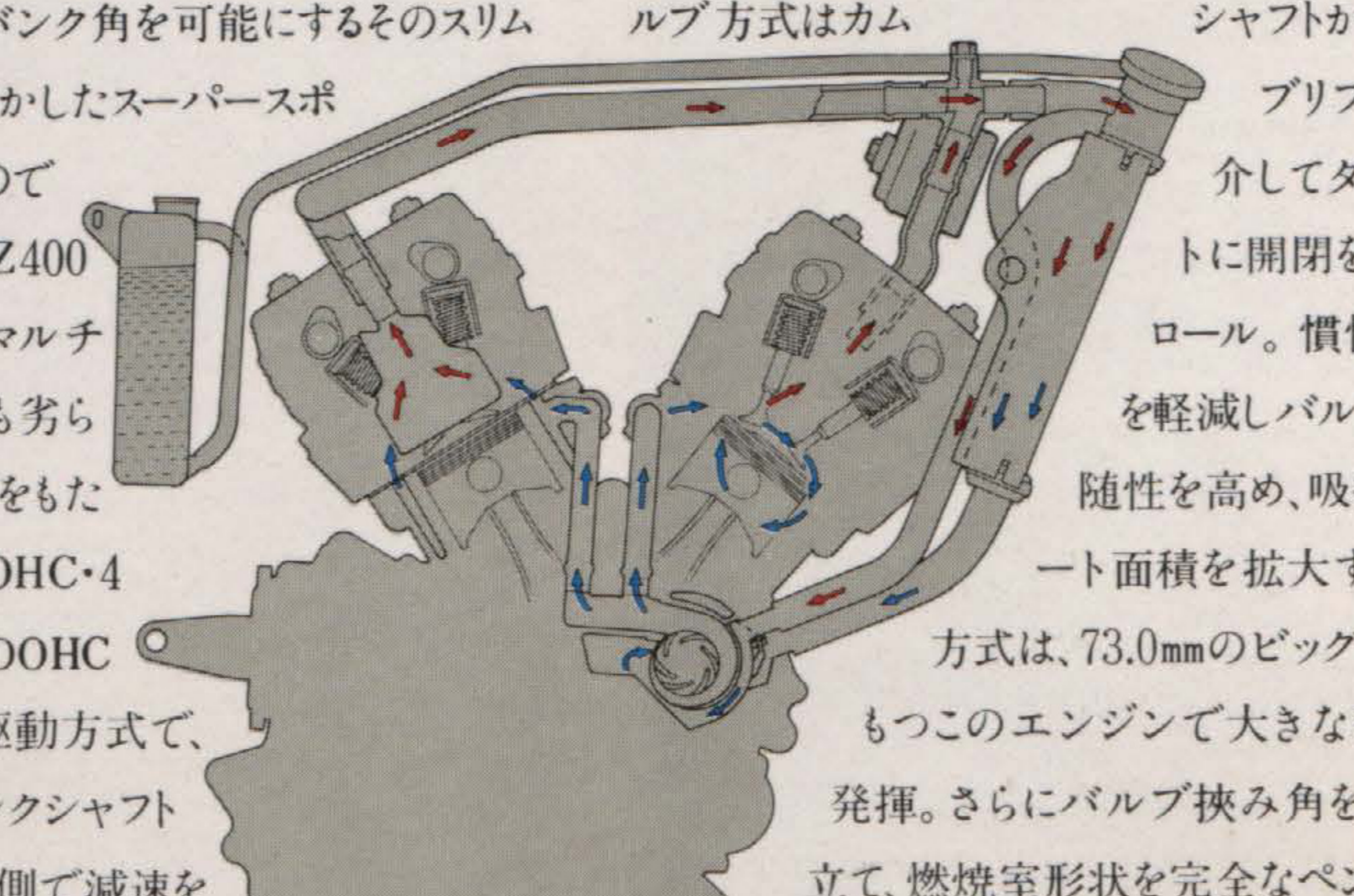
施し、カムチェーンの回転速度を抑え、またカムシャフト側のスプロケットギアを2枚合わせの零バックラッシュタイプとするヤマハ独自の方式。さらにカムチェーンはサイレントタイプとし、オートマチックのチェーンテンショナーを装備するなど、信頼性、静粛性、メンテナンス性を高めています。また、4バルブ方式はカムシャフトからバルブリフターを介してダイレクトに開閉をコントロール。慣性質量を軽減しバルブの追随性を高め、吸排気ポート面積を拡大するこの方式は、73.0mmのビッグボアをもつこのエンジンで大きな効果を発揮。さらにバルブ挟み角を18°と立て、燃焼室形状を完全なペントルー

フ型とすることにより、すぐれた燃焼効率を得ています。XZ400はこれらのシステムにより45ps/10,000r.p.m.の最高出力を無理なく達成。加えてVツイン特有のトルク感を有し、3.4kg・m/9,000r.p.m.をピークに中低速もフラットなトルクを確保。パワフルでありながら、扱いやすいパワーユニットを実現しました。

DOHC・4バルブのメカニズムは、水冷却によって はじめてその真価を発揮する。

DOHC・4バルブのすぐれた実力を遺憾なく発揮するために、XZ400は水冷却方式を採用。XZ400の水冷システムは、加圧型コルゲートタイプのアルミ製ラジエーターを前部にもち、サーモスタットを採用、小型電動ファンを装備。これにより、高回転、高出力にとまらぬ熱対策は万全。メンテナンスの容易なりザーブタンクを備えています。また、点火方式には電子進角式フルトランジスタ点火を採用。これは点火時期の進角を回転

冷却液の流れ



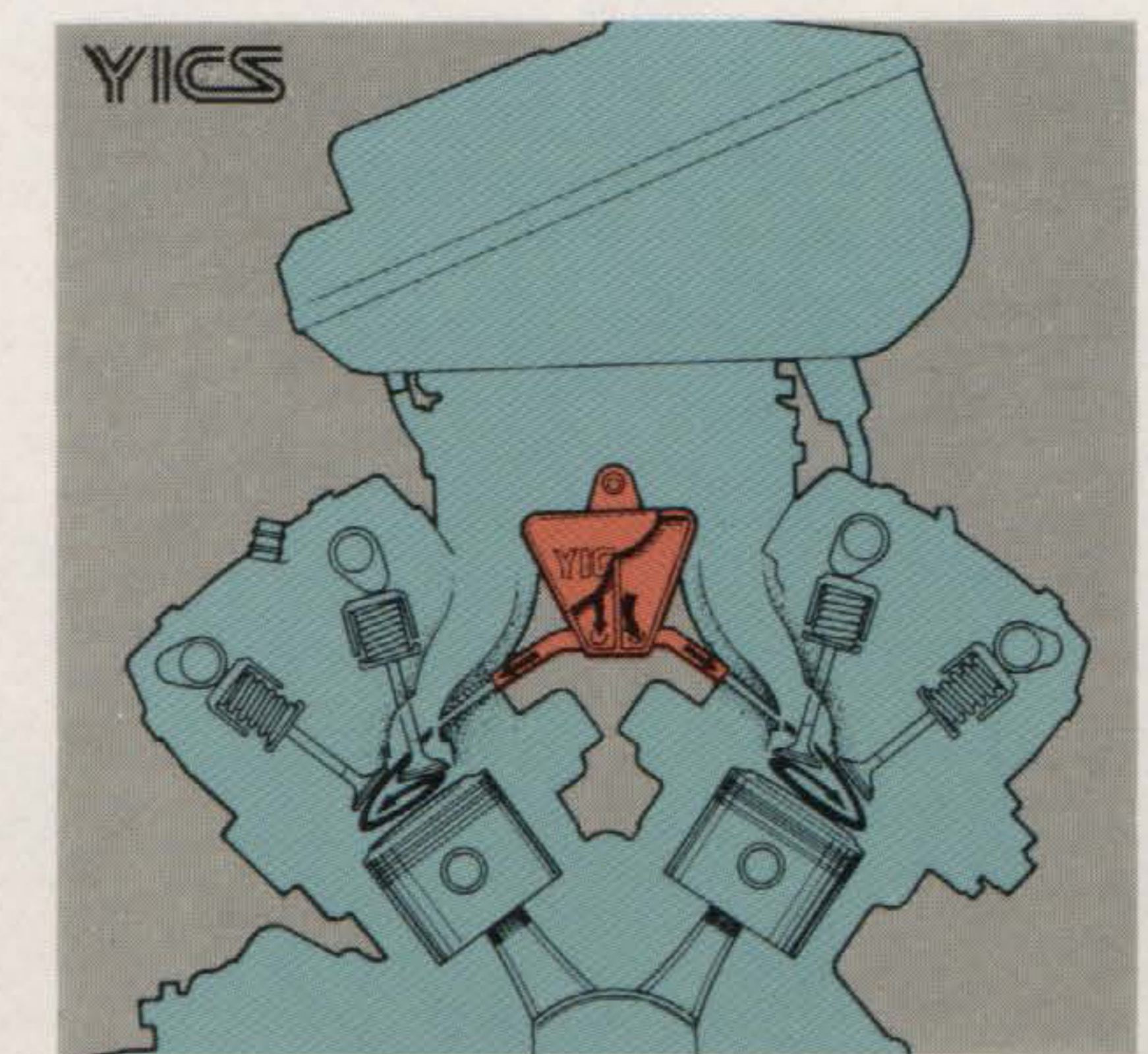
数に応じて電氣的にコントロールするばかりでなく、クランク角信号からも電子回路を通じて制御。点火タイミングの精度を一段と向上させました。

カンフォタブル・ライティングを 実現する一軸3ウエイトバランス (特許申請中)内蔵。

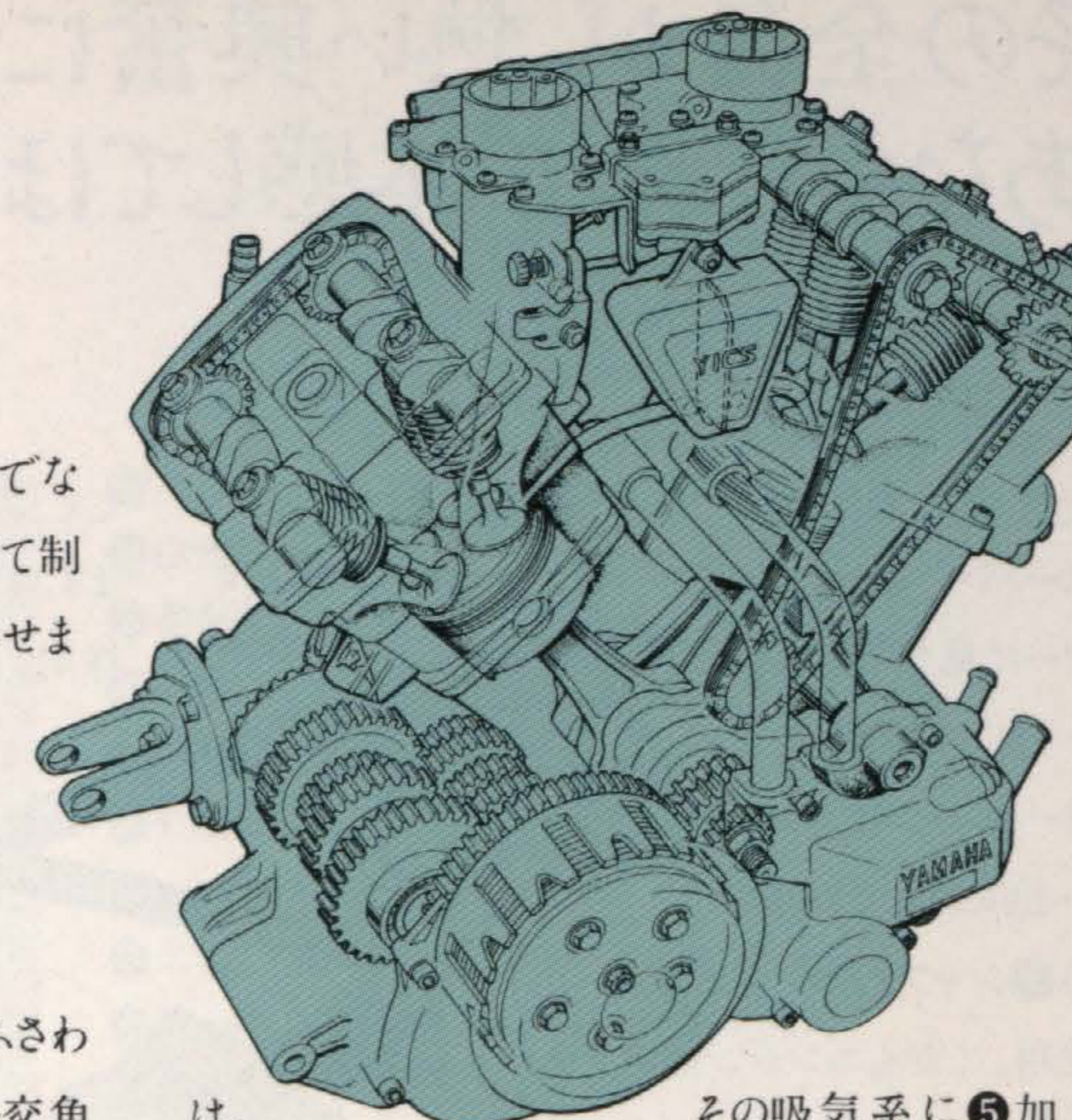
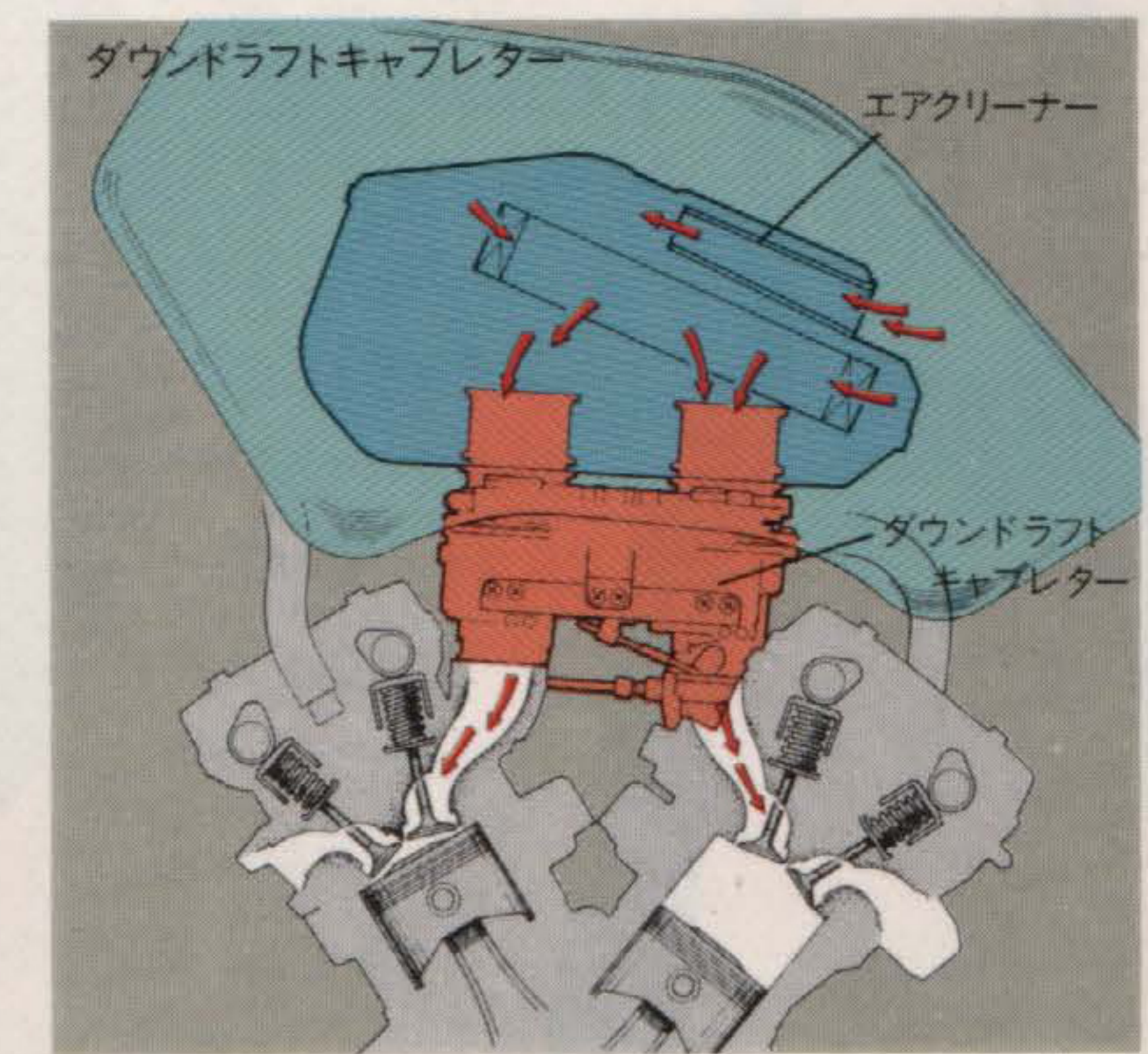
XZ400のVツインは、スーパースポーツにふさわしいホイールベースを得るために、シリンダー交角を70°に設定。トレーリングアックスルフォークの採用とともに、ホイールベースの短縮をはかりました。さらに新開発の一軸3ウエイトバランス(特許申請中)を内蔵。これはクランクケースの前方に設置され、クランクシャフトからギヤ駆動されるもの。このバランスの採用により、XZ400はVツイン特有の鼓動を生かしながら、振動面ではマルチエンジン並みの静かさを確保することに成功しました。スーパースポーツにふさわしい走りや快適なライティングをライダーのものにする画期的なVツインエンジンです。

低燃費をもマーク。加速ポンプ付ダウンドラフトキャブレターとY.I.C.S.搭載。

これからのスーパースポーツは、エコノミーでなければその名を語る資格はない。こう考えてXZ400



は、その吸気系に加速ポンプ付ダウンドラフトキャブレターとヤマハ独創のY.I.C.S.(ヤマハ・インダクション・コントロール・システム)を採用。ダウンドラフトキャブレターは、フエルトンク裏側の大容量のエアクリーナーから真下に混合気を送ることにより吸気効率を向上させるもの。しかもXZ400では加速ポンプを装備することにより、レスポンスの向上をはかりました。一方、XZ400のY.I.C.S.は前後シリンダーの間に独立したエアチャンバーを設け、ここに圧縮行程時の混合気の一部を吸入行程時に吐き出すことでスワール(渦巻き)を発生させ、燃焼効率をアップさせるというもの。従来と同様、一切のメンテナンスを必要としません。これらのメカニズムの採用により、XZ400は43km/ℓ(60km/h定地走行テスト、運輸省届出値)の低燃費をマークしました。



その全身が、熱い興奮に包まれている。
あなた自身で体感してほしい。

シャープな走り。パワーに見合った足まわり。

スーパーVツインXZ 400は、そのパワーに見合って足まわりも十分に固めました。パワートレインは、ヤマハ400ccとして初めての7シャフトドライブ方式を採用。しかもエンジン側をクランク軸、カウンター軸、ドライブ軸のインライン三軸とする方式を新開発。従来のミドルシャフトを省略し、軽量・コンパクト化をはかるとともに、伝達効率を高めました。また、フロントフォークは、8コイルスプリングにエアスプリングを併用。9トレーリングアックスルタイプとし、ハンドリング機能高めると同時にスーパースポーツに必要なホイールベースを実現。あわせて作動性を向上しました。リヤクッションは、定評の10モノクロスサスペンションを採用。これはヤマハ独自の窒素ガス封入式・カルボンタイプ。

シート下のダイヤルで5段階に調整可能です。強いショックには底づきすることなく、弱いショックにはソフトに作用。スーパーな走りライダーのものにします。一方、ストップギアも十分に強力。フロントにはキャストホイールに直接マウントされた11スリット入りの油圧式ダブルディスクブレーキを装備。12セミメタルパッドを採用

して、あらゆる条件下で強力な制動力を発揮します。またリヤには13大径180φのドラムブレーキを採用。1490/90-18の偏平フロントタイヤ、15110/90-18の偏平リヤタイヤ(いずれ

もチューブレス)とあわせて、安定した高速走行を実現します。**スーパーな走りを生み出す機能とデザイン。**新時代のスーパースポーツの走り象徴する、ダイナミックで精悍なスタイリング。16大容量17ℓのフュエルタンクは、ニグリップしやすいように大きなえぐりを持つ迫力あるフォルム。ハンドルバーは17アルミ鍛造のセパレートハンドル。そしてスーパースポーツならではの前傾ポジションを生む18バ



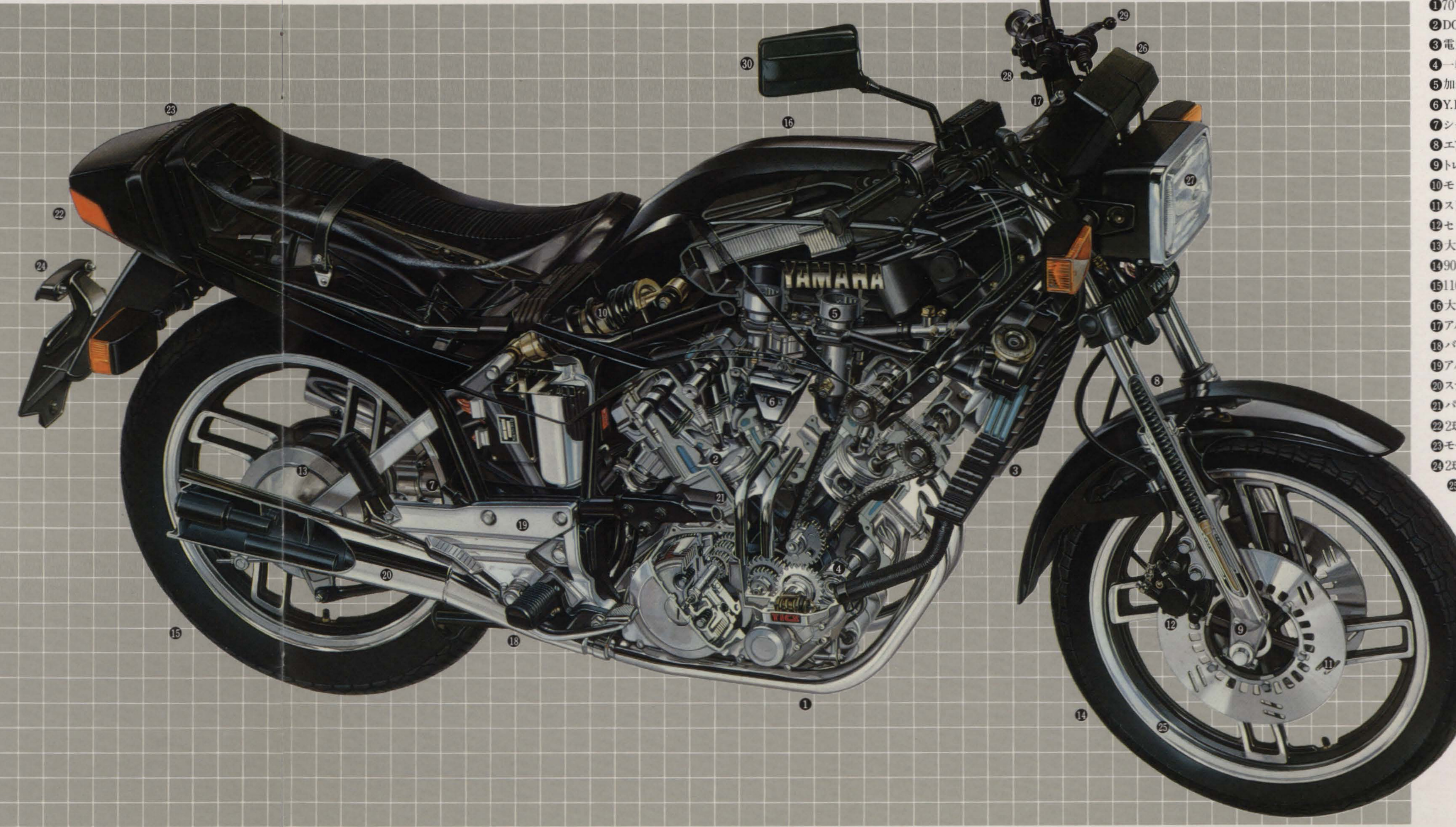
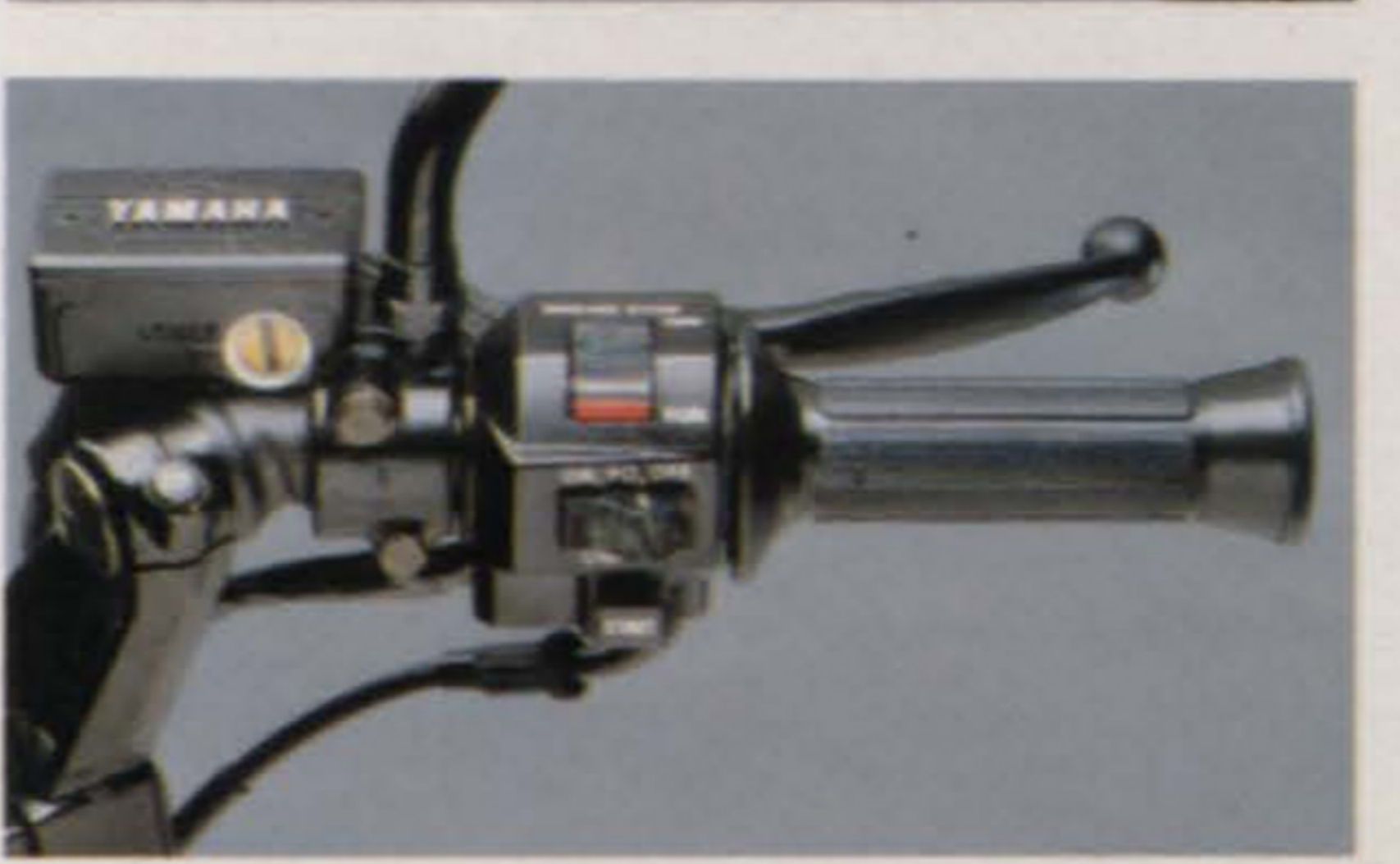
ックステップと、マフラープロテクター兼用の19アルミダイキャストマフラスター。深いバンク角を生む20ステップアップマフラー。また、Vツインエンジンを支えるフレームには新タイプの21パイプバックボーンフレームを採用。これはエンジンを懸垂支持するもので、コーナリング時やエンジンのトルクに対してすぐれた実力を発揮するばかりでなく、クランクケースのポジション設定を自由にし重心を下げることを可能にしています。また、シート高も780mmの低さに押えることに成功しています。XZ400では、これらの機能的設計に加えて、デザイン面も十分に考慮。例えば、22インテグレートテールランプ。これはシートカウルにテールランプを一体化したため。被視認性にすぐれているばかりでなく、扱いやすい23モールドタイプグラブバーとともにXZ400のリヤビューをより精悍なものにしています。これは24ライセンスランプとともに2球式ですから、万一、1球が球切れした際にも効果を発揮します。また、25ニューデザインのキャストホイールを採用。パネ下重量を低減するばかりでなく、全体のフォルムにマッチングするようにデザインを斬新なものにしています。

どこまでもスーパーだ。ライダーのための設計。26ニューデザインのメーターパネル。メーターパネルは、水温計をビルトインして見やすくレイアウトしました。ニュートラルランプ、ハイビームランプなどのインジケーターはメインスイッチとともにハンドルクラウン部にインテグレート。機能的で斬新なデザインです。27角型ハロゲンヘッドランプ。

28左手元チョークレバー。29軽快なタッチのパワーレバー。見やすい30角型バックミラー。ボディのすみずみにわたって、スーパーなXZ400です。

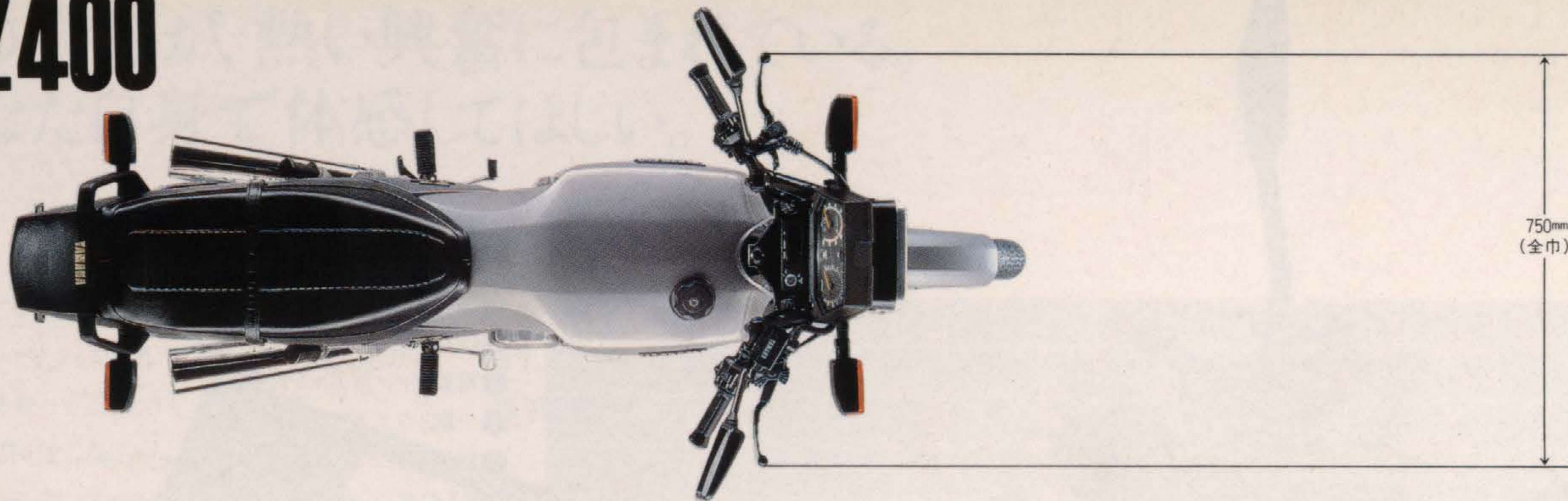


12V60W/55W、スクエアタイプのハロゲンヘッドランプ。ナイトライディングも安心です。手軽で確実に操作できる28左手元チョークレバー。29軽快なタッチのパワーレバー。見やすい30角型バックミラー。ボディのすみずみにわたって、スーパーなXZ400です。



- 1 70°Vツインエンジン
- 2 DOHC・4バルブ
- 3 電動ファン付アルミラジエーター
- 4 一軸3ウエイトバランス
- 5 加速ポンプ付ダウンドラフトキャブレター
- 6 Y.L.C.S.
- 7 シャフトドライブ
- 8 エアスプリング併用フロントサスペンション
- 9 トレーリングアックスル・フロントフォーク
- 10 モノクロスサスペンション
- 11 スリット入り油圧式ダブルディスクブレーキ
- 12 セミメタルパッド
- 13 大径180φのドラムブレーキ
- 14 90/90-18の偏平フロントタイヤ
- 15 110/90-18の偏平リヤタイヤ
- 16 大容量17ℓのフュエルタンク
- 17 アルミ鍛造のセパレートハンドル
- 18 バックステップ
- 19 アルミダイキャストマフラスター
- 20 ステップアップマフラー
- 21 パイプバックボーンフレーム
- 22 2球式インテグレートテールランプ
- 23 モールドタイプグラブバー
- 24 2球式ライセンスランプ
- 25 ニューデザインのキャストホイール
- 26 ニューデザインのメーターパネル
- 27 角型ハロゲンヘッドランプ
- 28 左手元チョークレバー
- 29 パワーレバー
- 30 角型バックミラー

XZ400



750mm
(全巾)

●スターシルバー



780mm
(シート高)

1,090mm
(全高)

135mm (最低地上高)

1,445mm (軸間距離)

2,145mm (全長)



●ニューヤマハブラック



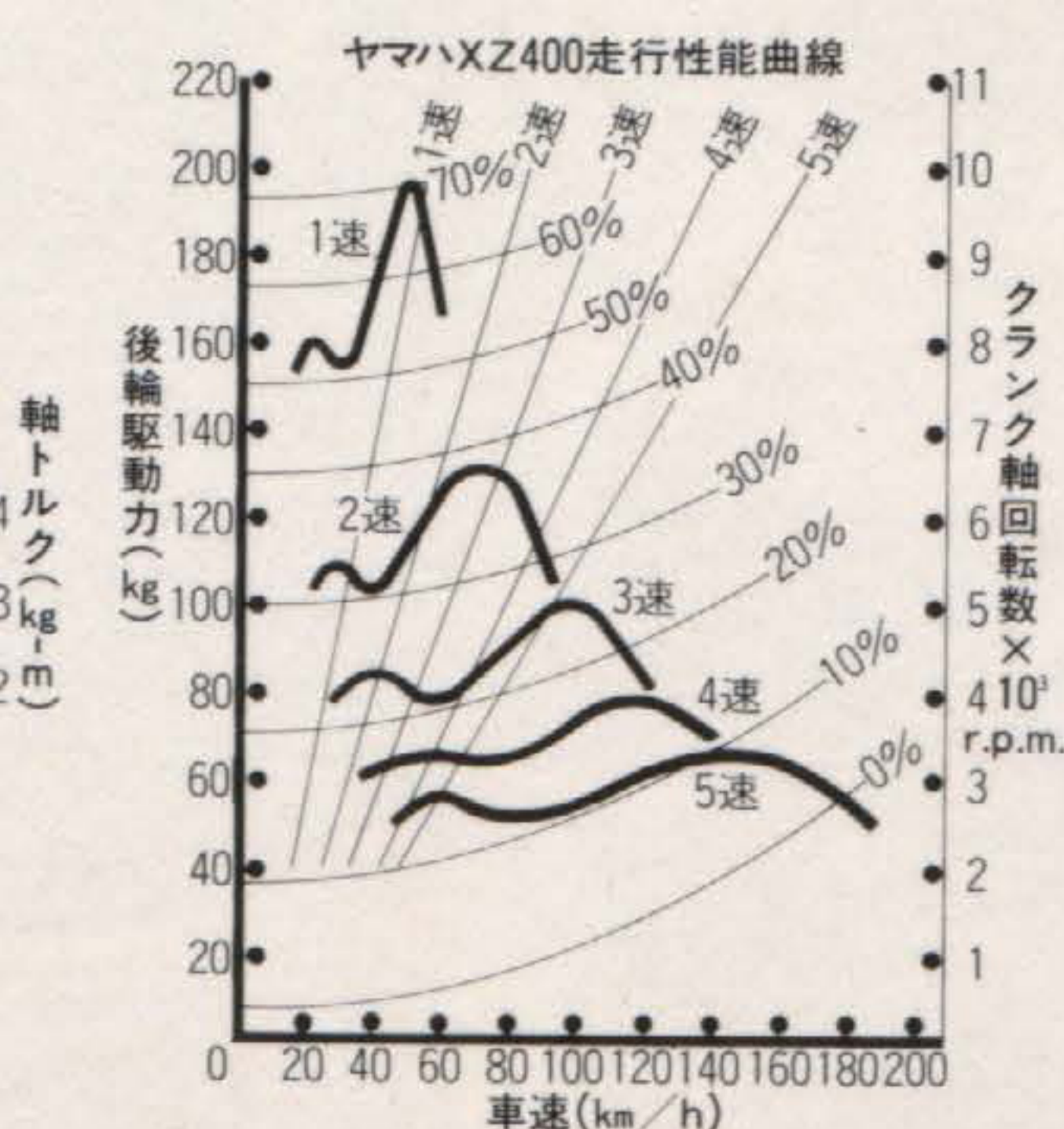
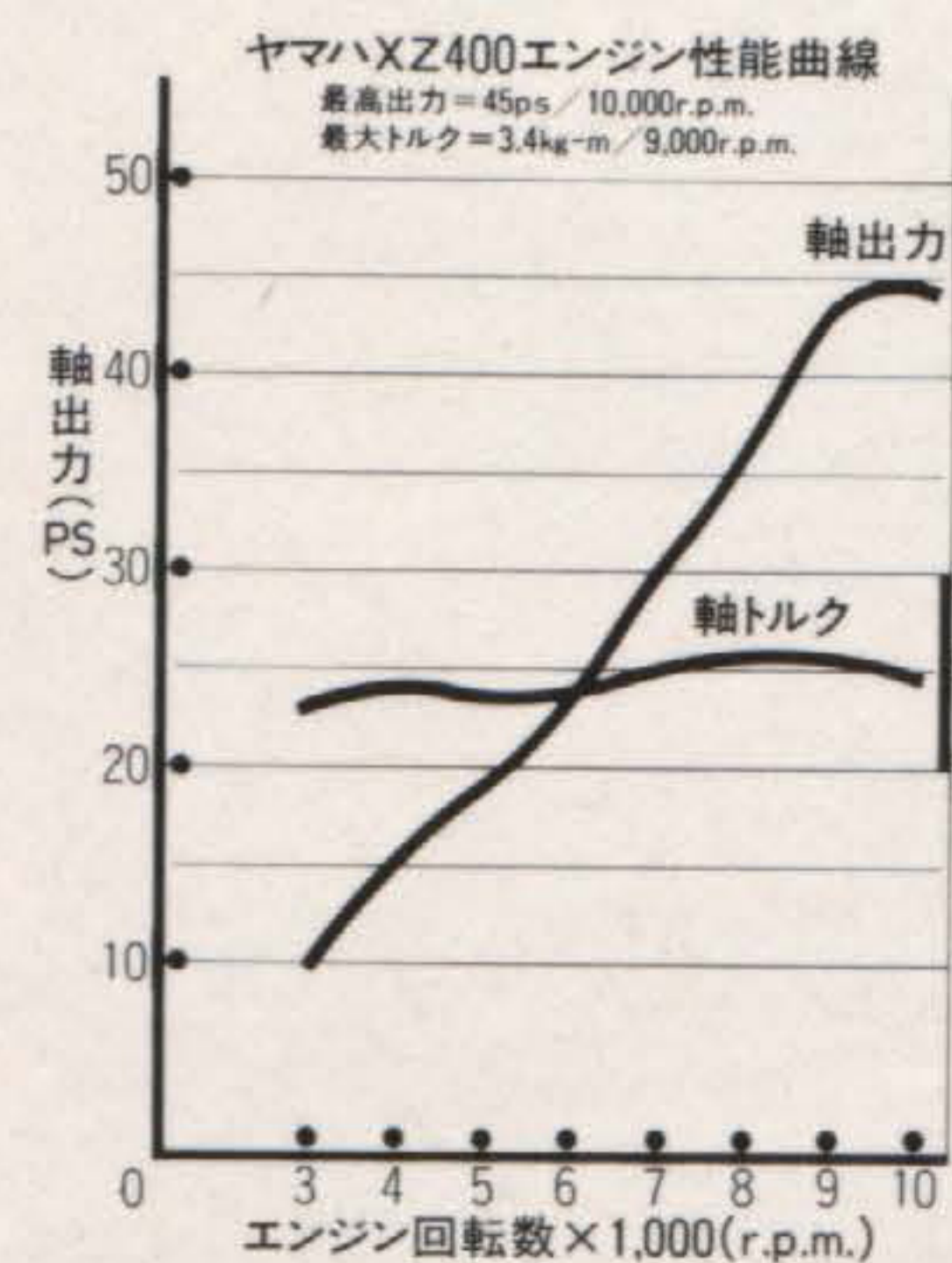
●ブリリアントレッド

XZ400

標準現金価格 ¥499,000

仕様諸元	
型式	14X
全長/全巾/全高	2145mm/750mm/1090mm
軸間距離	1445mm
シート高/最低地上高	780mm/135mm
乾燥重量	189kg
燃費・定地走行テスト値	43.0km/ℓ (60km/h)
最小回転半径	2700mm
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	V型2気筒/398cc
内径×行程	73.0mm×47.6mm
圧縮比	10.5:1
最高出力	45ps/10000r.p.m.
最大トルク	3.4kg-m/9000r.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	17.0ℓ
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-14Ah/YB14L
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.387 (74/31)
2次減速機構/減速比	シャフト/3.070 (19/18×32/11)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式5段
変速比	2.866/1.950/1.476/1.185/1.000
フレーム形式	パイプバックボーン
キャスト/トレール	26°20'/116mm
タイヤサイズ・前/後	90/90-18 51S / 110/90-18 61S
制動装置・前/後	油圧式ダブルディスクブレーキ/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。
- ヘルメットを正しくかぶりましょう。●点検・整備を忘れずに。
- 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。
- 安全のため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
 8203-50D(A)-011215