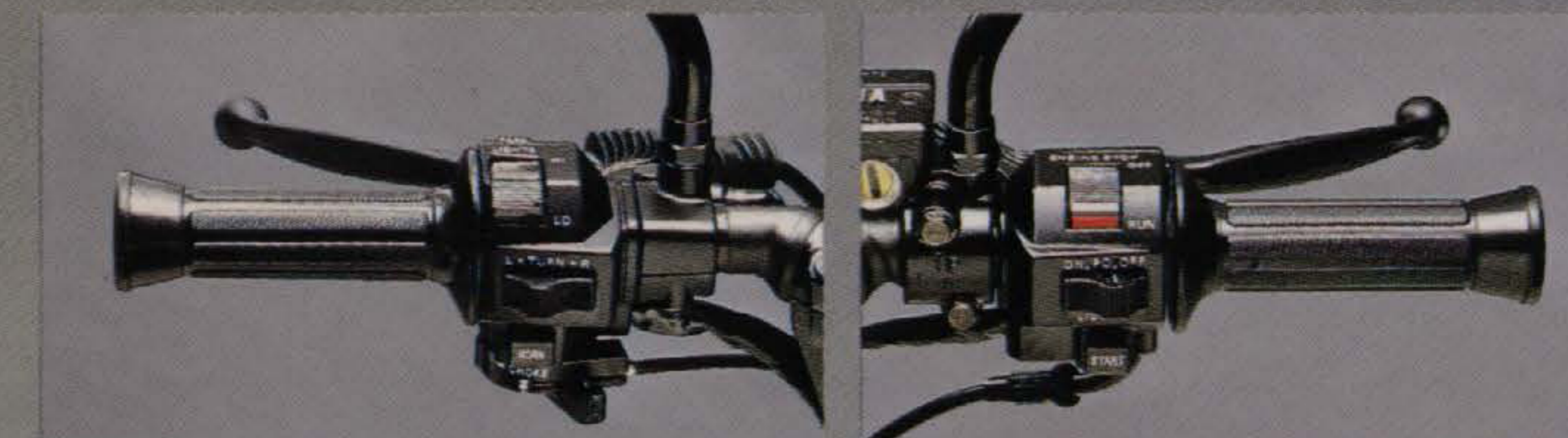


YAMAHA XZ400



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。

SUPER V-TWIN XZ400



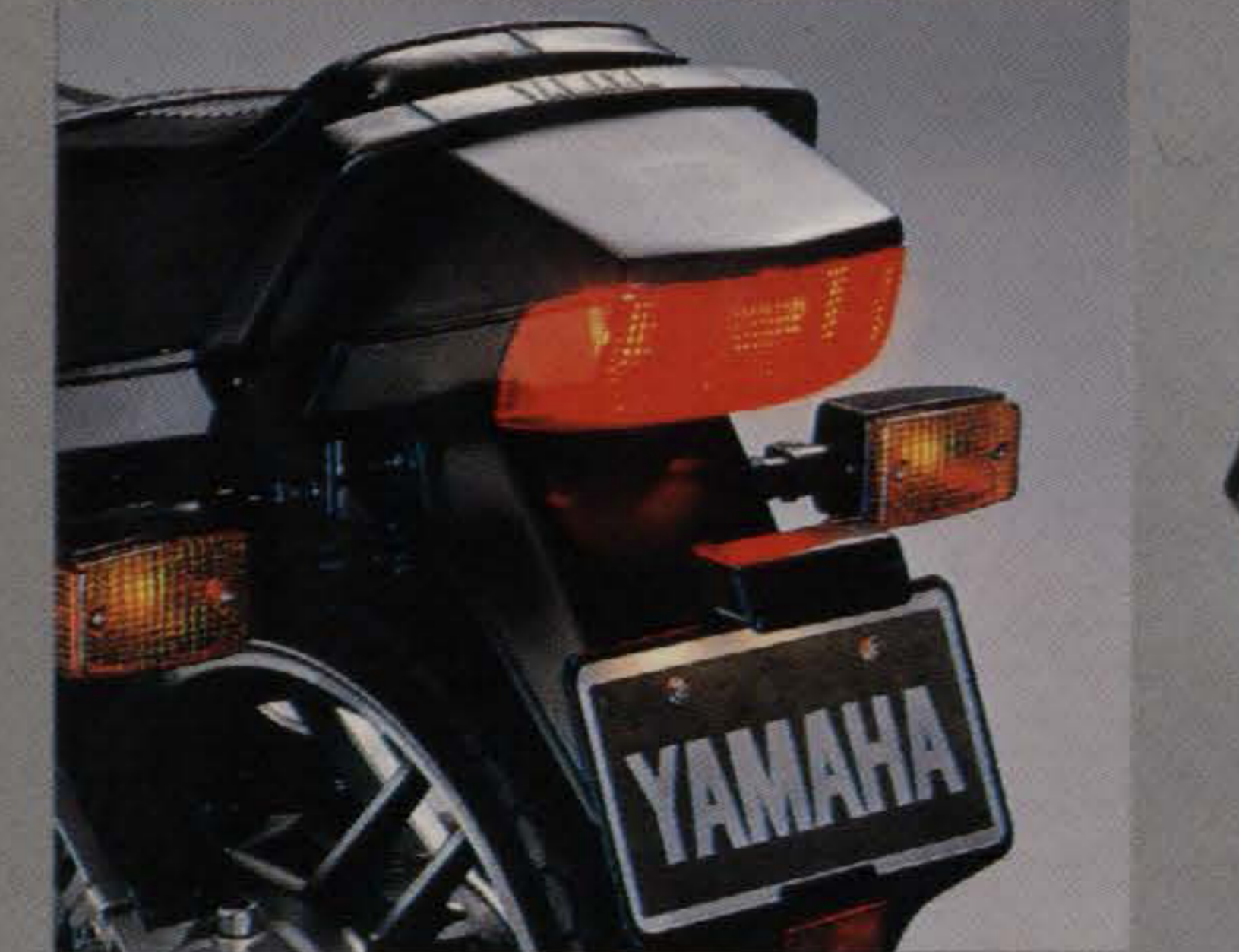
●アルミ鍛造ハンドル
スポーツライクなハンドリングを生むアルミ鍛造のハンドルを採用。

●低いシート高
シート高は780mmと、らくに地面まで足が届く低さです。またタンクにまでせり上がった設計は、自由なライディング・ポジションを可能にします。

●モールドタイプグラブバー
テールを引き締め、かつ扱いやすいグラブバーを装備。ツヤ消しの精悍なブラックは走り強調します。

●2球式インテグレートテールランプ
テールカウルと一体化されたテールランプはXZ400のレビューをより精悍にしています。被視認性にすぐれ、また万一1球が切れても残りの1球が点灯する2球式ですから安心です。

●2球式ライセンスランプ
球切れに効果を発揮する2球式のライセンスランプを新採用しました。



●モノクロスサスペンション
リヤサスペンションは、定評のあるモノクロスサスペンションを採用。窒素ガス封入式のド・カルボンタイプ。コイルスプリングは、走りに応じてシート下のダイヤルで5段階に調整できます。

●ヤマハ400cc初のシャフトドライブ
駆動系を三軸とし、伝達効率を高めたコンパクトで軽量なシャフトドライブです。もちろんメンテナンスフリー。

●ステップアップマフラー
インライン・Vツインとともに、深いバンク角を生み出します。

●アルミダイキャストマフラーステー
マフラープロテクターを兼用する豪華なマフラーステーです。

●左手元チョークレバー
エンジンを始動させる際に、左手元で手軽に操作できます。

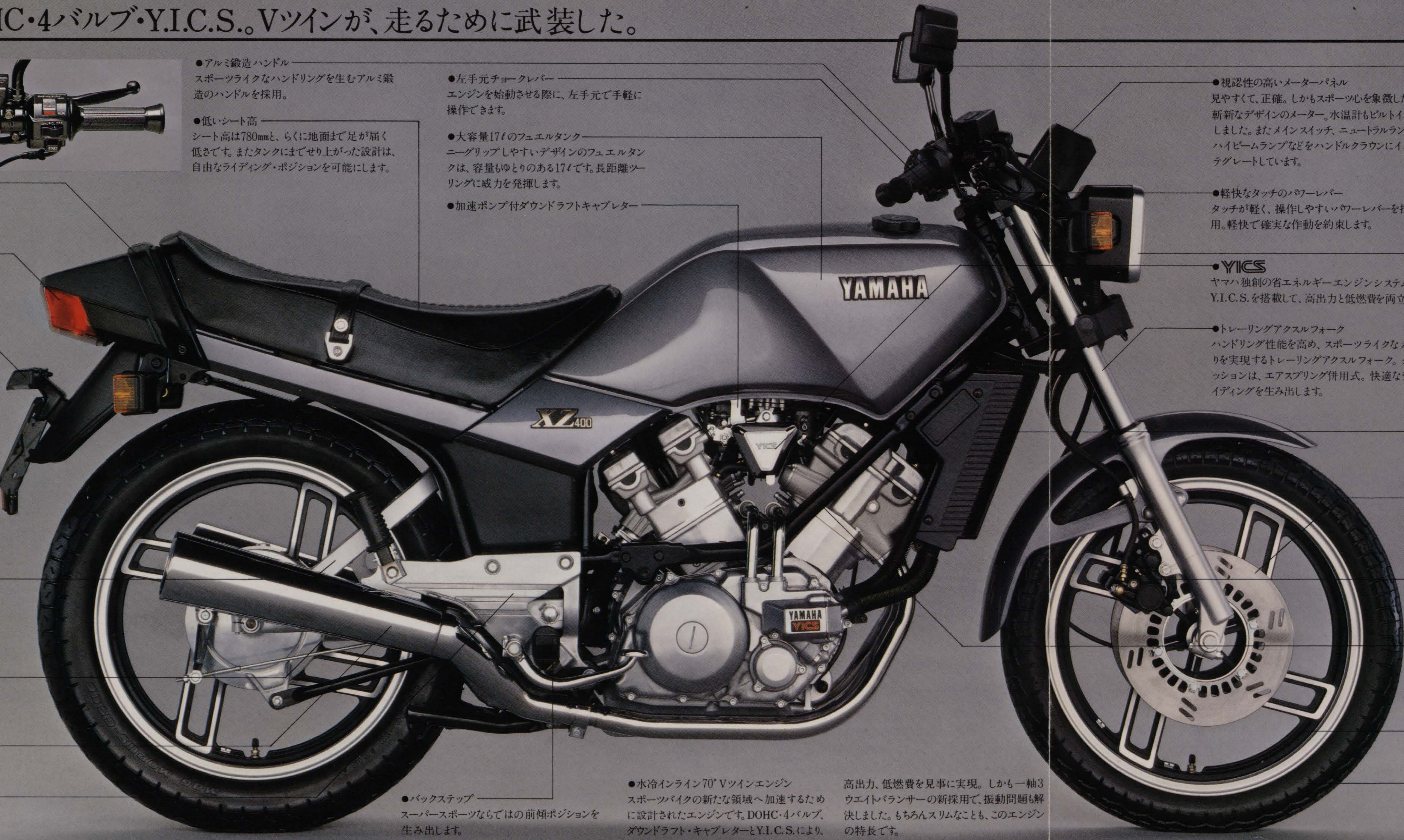
●大容量17ℓのフエルトンク
ニューグリップしやすいデザインのフエルトンクは、容量もゆとりのある17ℓです。長距離ツーリングに威力を発揮します。

●加速ポンプ付ダウンドラフトキャブレター

●バックステップ
スーパースポーツならではの前傾ポジションを生み出します。

●水冷インライン70°Vツインエンジン
スポーツバイクの新たな領域へ加速するために設計されたエンジンです。DOHC・4バルブ、ダウンドラフト・キャブレターとY.I.C.S.により、

高出力、低燃費を見事に実現。しかも一軸3ウェイトバランスの新採用で、振動問題も解決しました。もちろんスリムなことも、このエンジンの特長です。



●視認性の高いメーターパネル
見やすく、正確。しかもスポーツ心を象徴した斬新なデザインのメーター。水温計もビルトインしました。またメインスイッチ、ニュートラルランプ、ハイビームランプなどをハンドルクラウンにインテグレートしています。

●軽快なタッチのパワーレバー
タッチが軽く、操作しやすいパワーレバーを採用。軽快で確実な作動を約束します。

●Y.I.C.S.
ヤマハ独自の省エネルギーエンジンシステムY.I.C.S.を搭載して、高出力と低燃費を両立。

●トレーリングアックスフォーク
ハンドリング性能を高め、スポーツライクな走りを実現するトレーリングアックスフォーク。クッションは、エアスプリング併用式。快適なライディングを生み出します。

●角型バックミラー
後方、側方の視界がはっきりと確認できる角型バックミラー。デザインも精悍です。



●角型ハロゲンヘッドランプ
遠くまではっきりと視界を確認できる12V60W/55W、スクエアタイプの大型ハロゲンヘッドランプです。夜間走行に威力を発揮。



●電動ファン付アルミラジエター
冷却効率にすぐれたアルミラジエターです。しかも電動ファン付ですから、オーバーヒートの心配もありません。

●油圧式ダブルディスクブレーキ
キャストホイールに直接マウントされたスリット入りの油圧式ダブルディスクブレーキを採用しました。あらゆる条件下でも、常に安定した制動力を発揮する心強いブレーキです。

●セミメタルパッド
常に強力な制動力を約束するセミメタルパッドを採用しました。セフティライディングをひときわ充実させます。

●パイプバックボーンフレーム
軽量で強い剛性を持つ新設計のパイプバックボーンフレームは、コーナリング時のねじれやエンジンのトルクに対して、すぐれた実力を発揮。また、スリムなXZ400を実現させました。

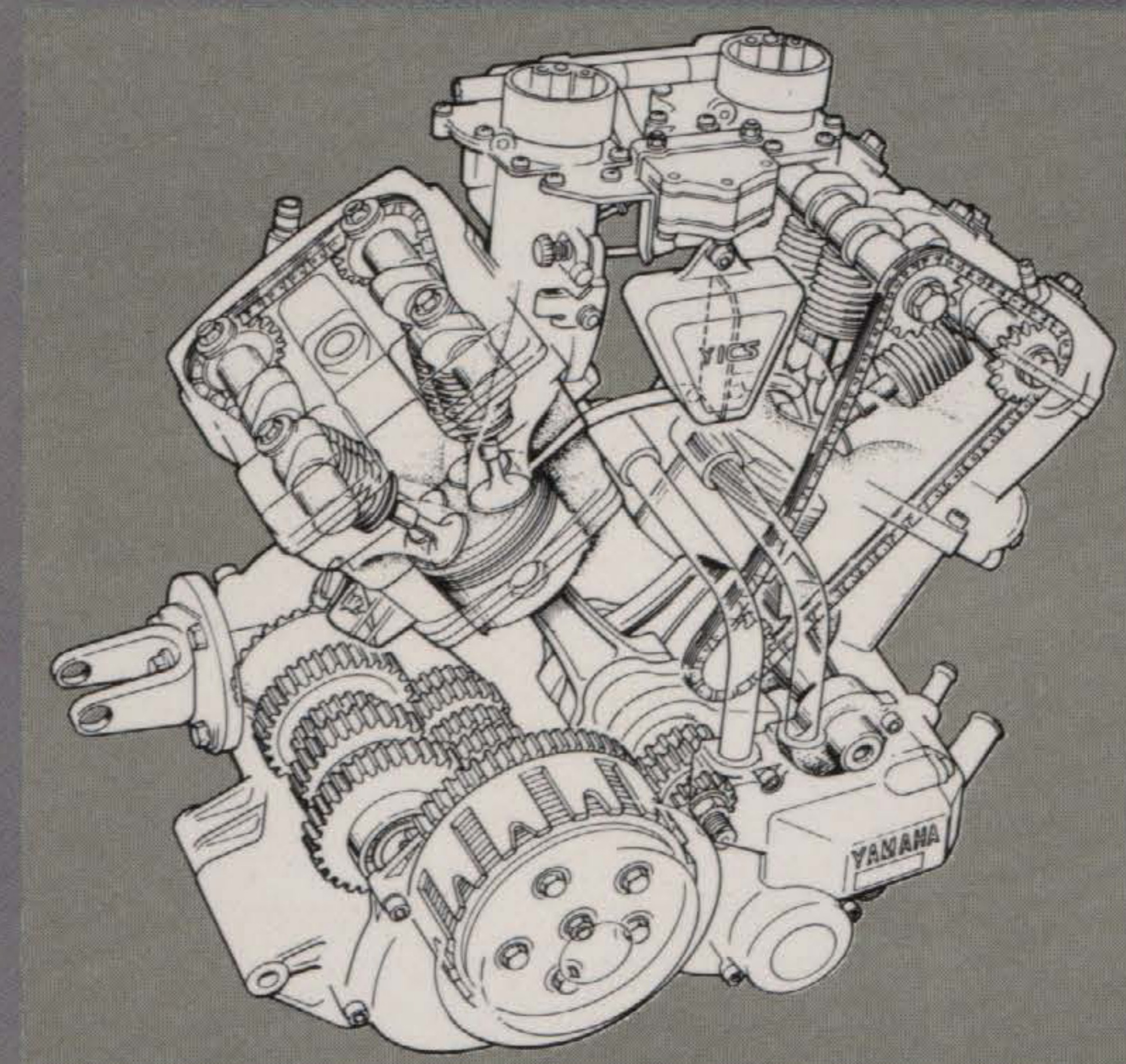
●ニューデザインのキャストホイール
パネ下重量を低減するキャストホイール。精悍なデザインも大きな魅力です。

●チューブレスタイヤ
路面を確実にグリップする偏平チューブレスタイヤです。ロードグリップにすぐれ、意のままのコーナリングが楽しめます。

VツインがDOHC・4バルブ機構を得て、ハイパワーを生み出した。XZ400のパワーユニットは、新設計のインライン・Vツインエンジン。深いバンク角を生むこのエンジンに強力なパワーをもたらすのが、DOHC・4バルブ。吸排気それぞれのカムシャフトを頭上に配し、バルブをダイレクトに駆動するDOHC機構。慣性質量の少ない小型バルブを用いながらも、吸排気ポート面積を確保でき、とりわけビッグ・ボアをもつエンジンにおいてその効果を発揮する1気筒4バルブ方式。これらのシステムにより、XZ400は45ps/10,000r.p.m.の最高出力をマークします。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。パワーフルでありながら、扱いやすいパワーユニットを実現しました。

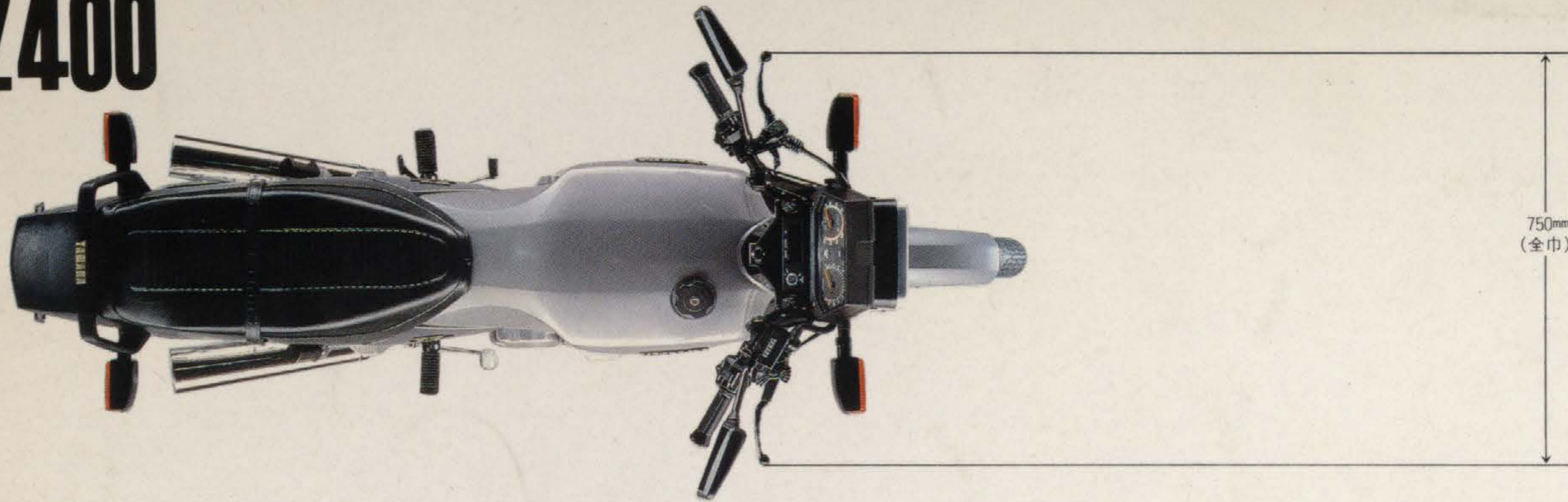
DOHC・4バルブは水冷化によって、はじめてその真価を発揮する。DOHC・4バルブのパワーを遺憾なく発揮するために、XZ400の水冷システムは、加圧型コルゲートタイプのアルミ製ラジエターを前部にもち、サーモスタットを採用、電動ファンを有するもの。これにより、高回転、高出力化ともなう熱対策は万全。メンテナンスの容易なリザーブタンクも備えています。また、点火方式には電子進角式フルトランジスタ点火を採用。これは点火時期の進角を回転数の変化に応じて電氣的にコントロールするばかりでなく、クランク角信号からも電子回路を通じて制御するもの。点火タイミングの精度を一段と向上させました。快適なライディングを生む一軸3ウェイトバランス。(特許申請中) 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°に設定しました。また新開発の一軸3ウェイトバランスを内蔵しました。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。低燃費をもマーク。ダウンドラフトキャブレターとY.I.C.S.搭載。吸気系には、加速ポンプ付のダウンドラフトキャブレターを新採

用。フェエルトンク裏側の大容量のエア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。しかも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。また、ヤマハ独自の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。XZ400では前後シリンダーの間に独立したエアチャンナーを設け、ここに圧縮行程時の混合気の一部を吸収。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。しかも、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。

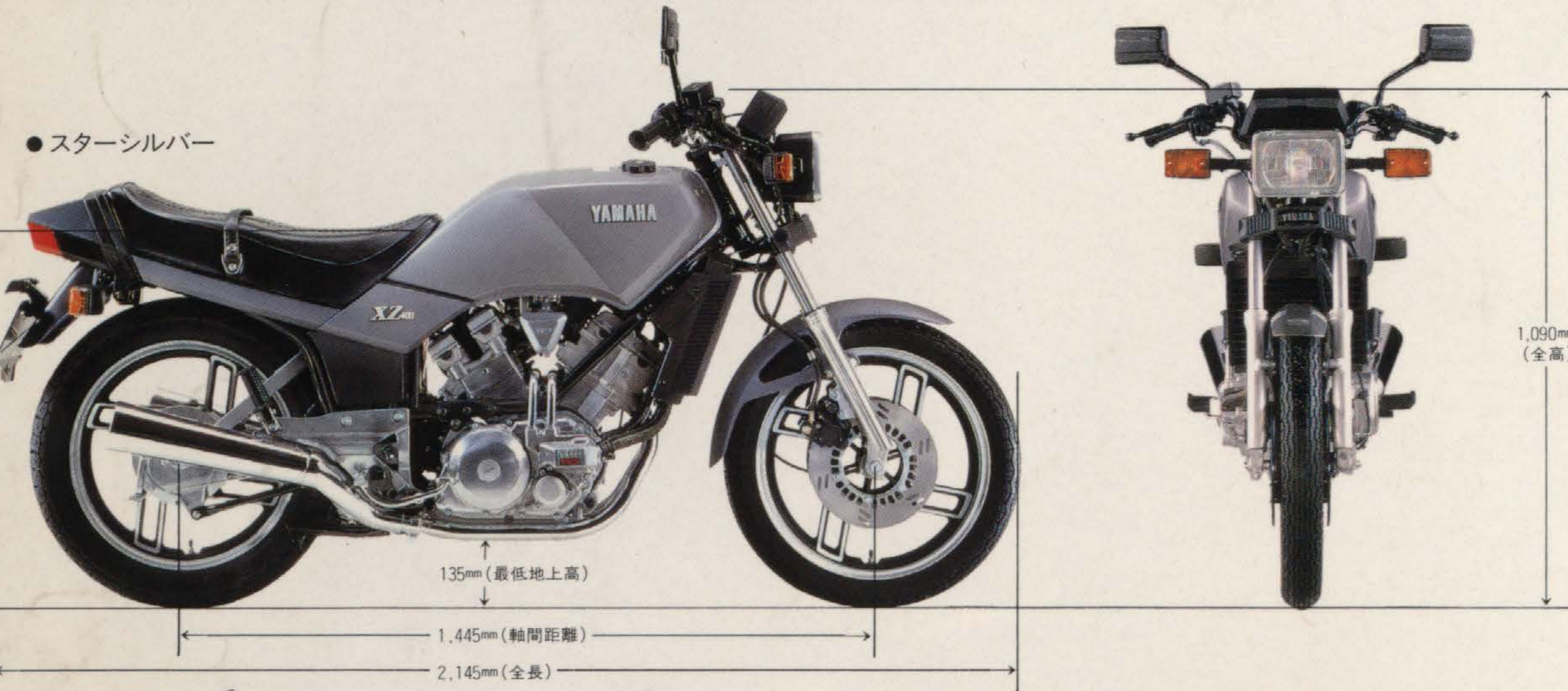


XZ400のパワートレインは、ヤマハ400ccとして初めてのシャフトドライブ方式を採用。しかもエンジン側をクランク軸、カウンター軸、ドライブ軸のインライン三軸とする新方式を開発。従来のミドルシャフトを省略し、軽量・コンパクト化をはかるとともに、伝達効率を高めました。また、フロントフォークは、コイルスプリングにエアスプリングを併用。トレーリングアックスルタイプとし、ハンドリング性能を高めると同時にスーパースポーツに必要なホイールベースを実現。あわせて作動性を向上しました。リヤクッションは、定評のモノクロスサスペンションを採用。ショックアブソーバーには窒素ガス封入式のド・カルボンタイプを採用。スーパースポーツの走りをライダーのものにします。どこまでもスーパード。「走り」を追求した機能とデザイン。新時代の走りを象徴する、ダイナミックで精悍なフォルム。大きくえぐられた大容量のフエルトンク。インテグレートテールランプ。アルミ鍛造ハンドルにニューデザインのメーター、スクエアヘッドランプ。ニューデザインのキャストホイールなど、すべてが斬新。また、フレームはVツインを懸垂支持する新タイプのパイプバックボーンフレーム。さらに、ハンドルスイッチを機能的に設置するなど、ボディのすみずみにライダーの身になった設計を心がけています。

XZ400



750mm
(全巾)



1,090mm
(全高)

● スターシルバー

780mm
(シート高)

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



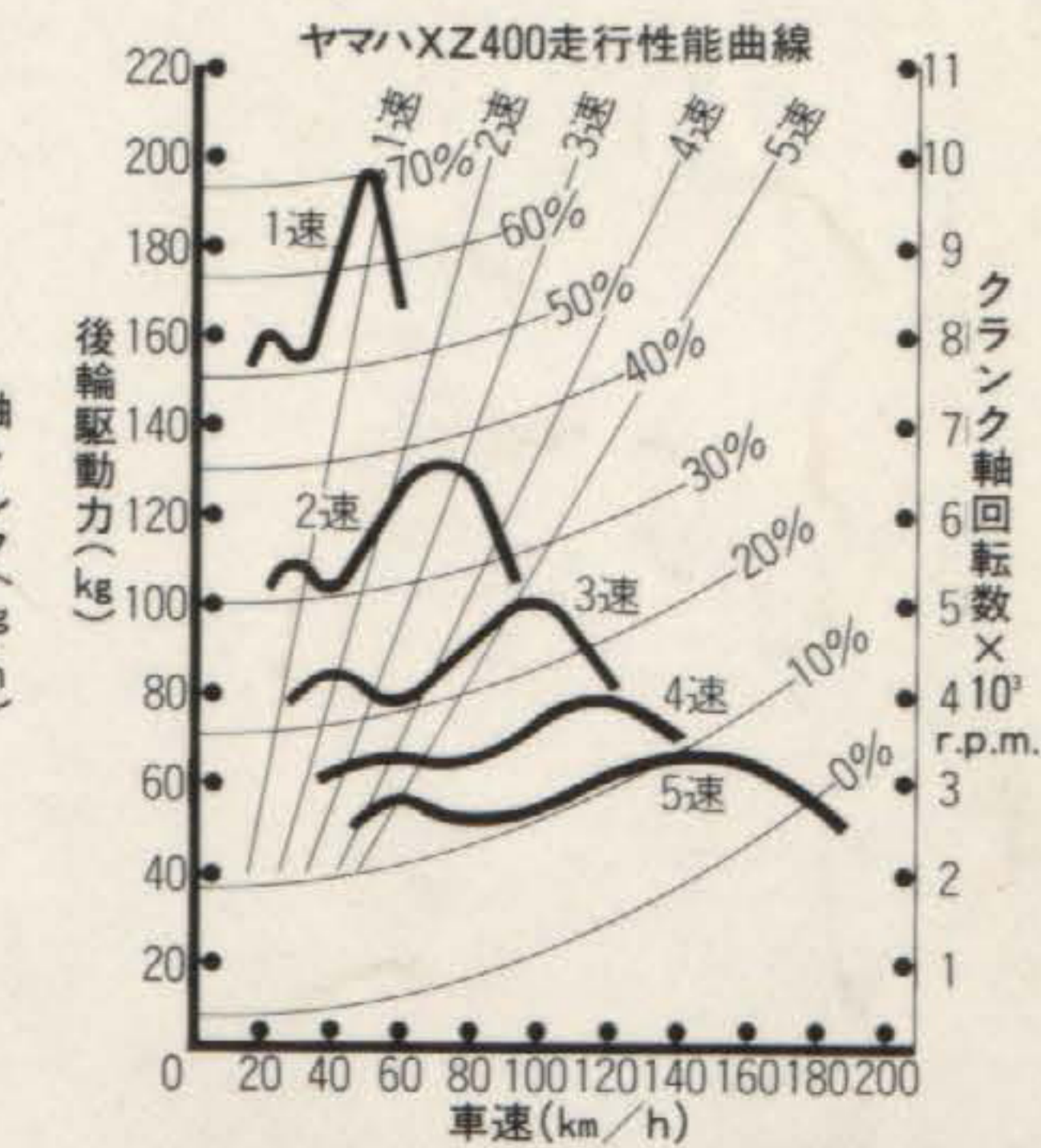
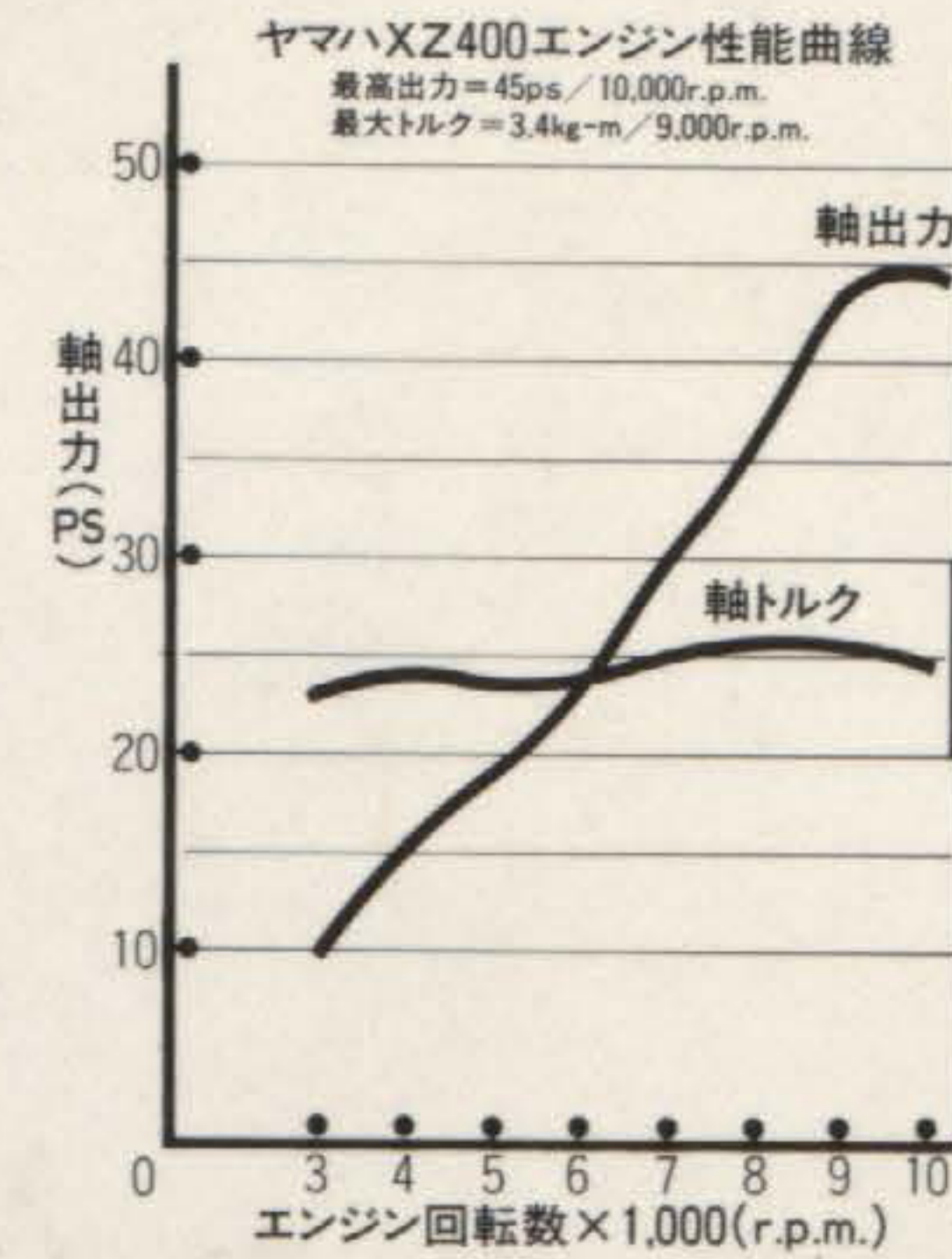
● プリリアントレッド

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
 8203-100D₁A-011214