

YAMAHA

4サイクルスポーツ

PURE SPORTS

FZ400R







ハイテクノロジーのひとつひとつが有機的にバランスした時、マシンは到達できないサムシング。それは、マシンが、人間の感性をどう受け取れないサムシングである。FZ400R。このマシンが、FIIIレーサーをきわめて当然のことを基本にハイテクノロジーを駆使し傾注していく移植するというのではなく、原点たるコンセプトを共有して誕生した。

いまマ

F



ハイテクノロジーのひとつひとつが有機的にバランスした時、マシンははじめてトータルパフォーマンスを手中にする。パワーだけでは得られないサムシング、メカニズムだけでは到達できないサムシング。それは、マシンが、人間の感性をどう受け止め、どう表現するかを探究し、そのためにハイテクノロジーは駆使するという姿勢を持たぬ限り手にすることはできないサムシングである。FZ400R。このマシンが、FIIIレーサー・FZR400とともに開発された理由はそこにある。マシンは、あくまでも人間によって操られるものという、きわめて当然のことを基本にハイテクノロジーを駆使し傾注していくというレーサー造りのコンセプトは、モーターサイクルの原点にはかならない。FZR400のテクノロジーを移植するというのではなく、原点たるコンセプトを共有して誕生したのがFZ400Rなのだ。ライダーのレーシーなハートに響くピュアスポーツFZ400R。そこに借物の姿はない。

いま、マキシマム・シーンへ。

PURE SPORTS
FZ400R



FZR400

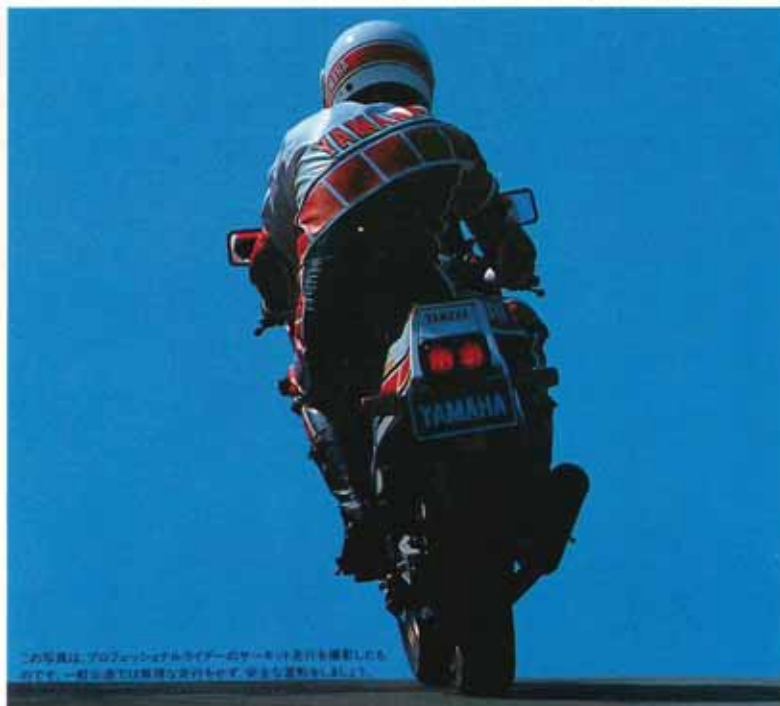
人間へと向かう 高次元バランス。

パワーだけで、テクノロジーだけで、
究極へはたどりつけない。



この写真は、プロフェッショナルライダーのサーキット実行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。

モーターサイクルはパワーであるという風潮、ハイテクノロジーこそすべてという時代。しかし、とヤマハは考える。長い間、さまざまな形をとりながらも一貫してレース活動を続けてきたヤマハは考える。パワーも、それを具現するためのハイテクノロジーも、あるいは斬新なデザインも、モーターサイクルに生命を与えるに不可欠の要素ではある。しかし、モーターサイクルはそれらを語るために存在するものではないはずだ。人間の心の動きをとらえ、それを2つのホイールに託して過不足なく表現するためのマシンとして存在すべきだと思う。エンジンは、そのマシンが最も素直に人間の意志を表現できる適切なパワーと形態を持つべきだし、フレームやサスペンションは、エンジンとの相互作用によって洗練されていくべきだし、デザインは、そこから導き出される必然の形をベースに、個性を主張していくべきなのだ。それがモーターサイクルのあるべき姿だろうし、その意味では、市販モデルもレーサーも変わりはない。言葉を換えれば、モーターサイクルが究極とすべきなのは、ハイパワーとかハイテクノロジーとかいった機械的なものではなく、人間の感性へとひたすらに近づくことなのである。ライダーの意志を素直に受けとめ素直に表現すること、その一点に尽きるのである。ヤマハが、4ストローク・オンロードマシンの世界で、それをあらためて主張するのが、このFZ400Rである。「走り、曲がり、止まる」という機能が表現手段のすべてであるとしたら、究極の4ストローク・オンロードマシンはどうあるべきか。そのためにはどんなテクノロジーが必要なのか。その問いに対する最も新しい解答がFZ400Rなのである。きわめて安定した高速コーナリング、シャープでいながら過度にクイックではないハンドリング、ライダーが望むままのレスポンスを発揮するハイパワー、4into1マフラーならではの凝縮されたサウンドを残して走りきるFZ400Rが目指すのは、人間のための高次元バランス、その究極なのである。



この写真は、プロフェッショナルライダーのサーキット走行を撮影したもので、一般公道では無理な走りをして、安全な運転をしましょう。



FZ400R HUMAN TECHNOLOGY

パワーはあくまで高純度に。バランスはひたすら高次元で。

FZ400Rはヒューマン・テクノロジー——すべてはライダーの感性に向かう。

ENGINE

高回転指向。水冷DOHC16バルブ・インライン4。FZ400Rのパワーユニットは、高回転・高出力獲得を目指し、全身にハイチューニングを施した水冷DOHC16バルブ・インライン4。その基本となるのは、空気の入口から出口までをトータルに貫く効率追求の思想である。まず空気の入口であるエアクリナーを新開発。4基のキャブレターが吸い込む空気の分配を均一化し、吸入効率の向上を図った。そして、1シリンダー当たり4本のバルブは、大径でしかもウエスト部の長いものを採用。

シリンダースリーブ4ヶ所に施した大径バルブのマスキング防止のためのバルブ逃げ加工などとともに、吸・排気効率を高めている。しかも、バルブを駆動するカムシャフトを高回転指向とし、バルブタイミングを進めると同時に、圧縮比を11.5と高く設定。こうして、さらなるハイパワーを得るためのメカニズムパフォーマンスを整えたうえで、フリクションロスを低減する軽量ピストンリング、高速域の排気効率を高める4into1マフラーなどを採用。

わずかのムダもない高純度パワー、最高出力59ps/12,000rpm、最大トルク3.7kg-m/10,000rpmを手中にした。しかも、すでに定評あるヤマハ独創の背面ジェネレーターなどにより、エンジンはコンパクト&スリム。マスの集中化と、低重心・スリムのベストバランスがFZ400Rの軽快なライディング感覚の一翼を担っている。ライダーは、いままでにない鋭いレスポンスを持った驚異の加速感とともに、シャープで安定した操縦感覚をこのエンジンに見るに違いない。

FZパワーを支える水冷システム。FZ400Rのハイパワー、その完成度をさらに高めているのが、新設計アルミ製クロスフロータイプラジエーターを中心とした水冷システム。高回転域を多用しながらの長時間走行など、きわめて苛酷な状況下でも、パワーダウンを防ぎ、つねに胸のすくレスポンスと安定したパワーを確保する。勿論、暖機を早くオーバーホールを防ぐサーモスタット、電動式冷却ファン、補水などメンテナンスのらくなリザーブタンクを装備。また、その軽量・コンパクト設計は、軽快なライディング感覚をもたらしている。

ハイパワーと低燃費性能を両立、ヤマハ独創のY.I.C.S.、そしてフルランジスタ点火。燃焼効率を高め、ハイパワーとともにすぐれた経済性を獲得するヤマハ独創のシステム、Y.I.C.S. (ヤマハ・インダクション・コントロール・システム)。各シリンダー間を連結する副吸気管から、シリンダー相互の圧力差を利用して、混合気の一部をシリンダー内に送りこむ。このジェット噴流がスワール(渦巻)を起こして燃焼効率を向上させるというもの。しかも、メンテナンスフリーで信頼性が高いフルランジスタ点火が、走行状況に即応する最適の点火タイミングを維持。これらにより、FZ400Rは、59psのハイパワーとともに53km/ℓ(60km/ℓ定地走行時)という低燃費を実現している。

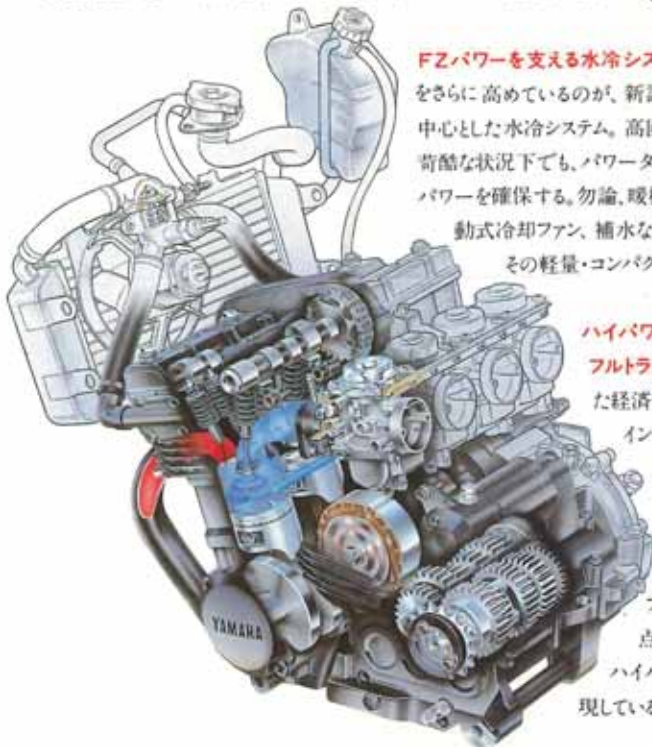
WHEEL & TYRE

軽快、フロント16インチホイール&タイヤ。フロント16インチホイールの採用により、FZ400Rは、空力特性の向上に直結する前面投影面積の縮小と低重心化、そしてハンドリングの軽快さを身につけている。無論、前後のサスペンションやフレーム構成とのトータルバランスにより、安定した

操縦性を確保していることはいまでもない。タイヤは、リヤの18インチタイヤとともに、Hグレードタイプ偏平チューブレスを採用している。

対向ピストン型キャリバー装備、スロットッド・トリプルディスクブレーキ。FZパワーに対応するストップングパワーを得るため、スロットッド(溝状穴あき)ディスクと、これを確実にバランスよく締めつけ

る対向ピストン型キャリバーを装備。しかもフロント×2、リヤ×1のトリプルとするなど、FZ400Rは、ブレーキシステムにも「よく走り、よく止まる」ための贅を尽している。





WHEEL & TYRE

軽快、フロント16インチホイール&タイヤ。フロント16インチホイールの採用により、FZ400Rは、空力特性の向上に直結する前面投影面積の縮小と低重心化、そしてハンドリングの軽快さを身につけている。無論、前後のサスペンションやフレーム構成とのトータルバランスにより、安定した

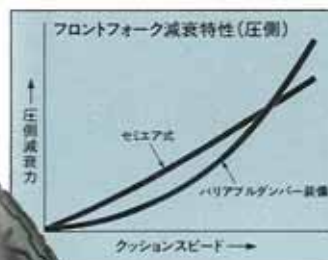
操縦性を確保していることはいうまでもない。タイヤは、リヤの18インチタイヤともども、Hグレードタイプ偏平チューブレスを採用している。

対向ピストン型キャリバー装備、スロットレッド・トリプルディスクブレーキ。FZパワーに対応するストップングパワーを得るため、スロットレッド(溝状穴あき)ディスクと、これを確実にバランスよく締めつけ

る対向ピストン型キャリバーを装備。しかもフロント×2、リヤ×1のトリプルとするなど、FZ400Rは、ブレーキシステムにも「よく走り、よく止まる」ための贅を尽している。

SUSPENSION

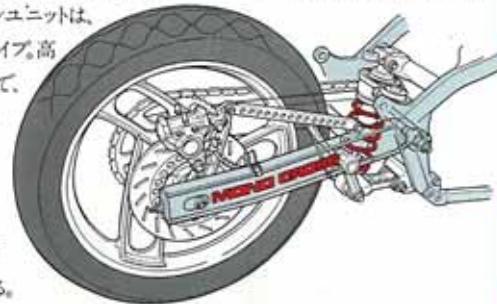
バリアブルダンパー装備。セミエア式フロントサスペンション。シャープな操縦性に加えて、すぐれた乗り心地をもたらすセミエア式サスペンション。しかも、ヤマハ独自のバリアブルダンパーを装備し、フロントフォークは、走行状況に最適なクッション特性をつねに発揮する。これは、クッションストロークの位置により、



圧側減衰力を自動的に変化させるというもの。最圧縮付近での減衰力不足が招く、フロントフォークのオーバーアクションを解消するため、FZ400Rはコーナーへの果敢なアタックにも、ニュートラルで安定した操縦性を乱すことはない。フロントフォークには、さらにアルミ製スタビライザーも装備。ねじれ剛性を高め、コーナリング時の安定性ととも、直進安定性をきわめて確かなものとしている。

ニューリンク式モノクロスサスペンション。ホイールのストローク位置によりクッションストロークが漸増するライジングレート特性を備えた定評のニューリンク式モノクロスサスペンション。細かなショックは初期ストローク域でソフトに吸収し、クッション特性を積極的に利用して走るといった状況には、ハードさを増す中間ストローク域で対応し、大きなショックはクッションユニットをフルに効かす最終ストローク域で充分に吸収するという、きわめてフレキシブルな対応力を備えている。そのクッションユニットは、

ド・カルボンタイプ。高圧窒素ガス封入、長時間連続走行にも安定した減衰性能を発揮する。さらにスイングアームを角エンドアルミ製とし、剛性のアップとバネ下重量の軽減を実現している。



FRAME

新開発、角型断面高張力鋼管ワイドフレーム。高張力鋼管をワイドな幅をもたせて構成し、巧みにバランスさせながら、フレームアウト両面から、マシンの最も基本的な剛性を狙っている。特にフレームレイアウトは、アームピボット部へと、ほぼ一直線に走るように、低重心化、マスの集中化を徹底し、が、ヤマハならではのコンパクト&スリムな。さらに、フロント16インチ、ショートアームのアルミ化などによる前輪



EQUIPMENT

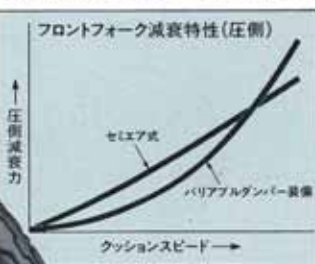
装備に光るFZパフォーマンス。FZ400Rは、装備のひとつひとつに走りに徹した機能を傾注した。ライダーのアクションを過不足なくマシンに伝えるためのレーシーなライディングポジションは、スリムで低いセパレートシートとニードグリップのしやすい18ℓフュエルタンク、アルミ鍛造セパレートハンドル、そしてバックステップとしたフートレストがもたらしている。しかも、このフートレストはチェンジ

SUSPENSION

バリアブルダンパー装備。セミエア式フロントサスペンション。シャープな操縦性に加えて、すぐれた乗り心地をもたらすセミエア式サスペンション。しかも、ヤマハ独自のバリアブルダンパーを装備し、フロントフォークは、走行状況に最適のクッション特性をつねに発揮する。これは、クッションストロークの位置により、



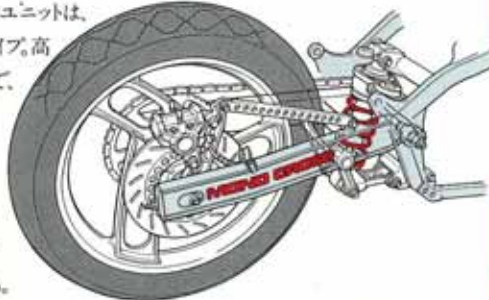
圧側減衰力を自動的に変化させるというもの。最圧縮付近での減衰力不足が招く、フロントフォークのオーバーアクションを解消するため、FZ400Rはコーナーへの果敢なアタックにも、ニュートラルで安定した操縦性を乱すことはない。フロントフォークには、さらにアルミ製スタビライザーも装備。ねじれ剛性を高め、コーナリング時の安定性とともに、直進安定性をさわめて確かなものとしている。



ニューリンク式モノクロスサスペンション。ホイールのストローク位置によりクッションストロークが漸増するライジングレート特性を備えた定評のニューリンク式モノクロスサスペンション。細かなショックは初期ストローク域でソフトに吸収し、クッション特性を積極的に利用して走るといった状況には、ハードさを増す中間ストローク域で対応し、大きなショックはクッションユニットをフルに効かす最終ストローク域で充分に吸収するという、きわめてフレキシブルな対応力を備えている。そのクッションユニットは、

ド・カルボンタイプ。高圧窒素ガス封入。

長時間連続走行にも安定した減衰性能を発揮する。さらにスイングアームを角エンドアルミ製とし、剛性のアップとバネ下重量の軽減を実現している。



FRAME

新開発、角型断面高張力鋼管ワイドフレーム。FZ400Rのフレームは、角型断面高張力鋼管をワイドな幅をもたせて構成した、新開発のワイドフレーム。剛性と強度を巧みにバランスさせながら、フレーム自体の軽量化を実現するなど、素材とレイアウト両面から、マシンの最も基本的なパフォーマンスである操縦安定性の確保を目指している。特にフレームレイアウトは、低いステアリングヘッドからスイングアームピボット部へと、ほぼ一直線に走るタンクレールや、幅の広さなどに見られるように、低重心化、マスの集中化を徹底追求。その実現レベルをより高めているのが、ヤマハならではのコンパクト&スリムなエンジンであることは、無論いうまでもない。さらに、フロント16インチ、ショートホイールベース1,385mm、リヤ・スイングアームのアルミ化などによる前輪荷重のベストレベル確保が、このワイドフレームの操縦安定性獲得の思想と手法を効果的に支援している。



EQUIPMENT

装備に光るFZパフォーマンス。FZ400Rは、装備のひとつひとつに走りに関連した機能を傾注した。ライダーのアクションを過不足なくマシンに伝えるためのレーシーなライディングポジションは、スリムで低いセパレートシートとニーグリップのしやすい18ℓフュエルタンク、アルミ鍛造セパレートハンドル、そしてバックステップとしたフットレストがもたらしている。しかも、このフットレストはチェンジ

ペダル、ブレーキペダルと同軸のシンプルな処理で、その美しさはひとときだ。メーターパネルは、スピードメーター、電気式タコメーター、表示切換式水温/燃料計からなるシンプルな3連式。表示切換式メーターは、通常は水温計として機能しながら、右手もとのファンクションスイッチを押すと燃料計として作動するというもの。そしてメーターパネルをフレームマウントとし、ステアリングヘッドまわりの慣性モーメントの軽減を図っている。ハンドルスイッチ類は、

ダウンフォースイメージのローシルエット。

見るからに低く、大地を見据えるようなFZ400Rのローシルエット。そのイメージをさらに増幅するのが、CdA値0.3を切ったフレームマウントフェアリングだ。この空力重視のフェアリングにより、高速走行安定性をさらに高める効果的なダウンフォースを獲得。ライダーの意志を走りにダイレクトに反映するフロントホイールは、空気を味方として、路面のグリップ力を向上させるのである。しかもフレームマウント式のため、ハンドリングの軽快さはあらゆる走行シーンでもスポイルされることはない。

耐久レーサーを彷彿。デュアルヘッドライト。

35/35W×2のハロゲンヘッドランプによるデュアルヘッドライト。軽量樹脂レンズを通して行く手の闇を切りさく。その強烈な照射力は、ナイトランの安全性をより確実にするとともに、FZ400Rの存在を鮮やかに主張する。

ヤマハならではの明快なレイアウトによる操作性重視設計。特にブッシュキャンセルフラッシュャーは、スイッチひと押しでフラッシングを解除できる便利さ。そして、空力を重視したパワーフェンダー、ダウンフォースイメージを強調する大胆なカラーリング、スモークドレンズを持つ2球式テールランプなど、全身にみぎらるレーサー感覚。FZ400R、ヤマハ4ストロークテクノロジーの最先端を疾走するこのマシンは、まさにビュースポーツと呼ぶにふさわしい。

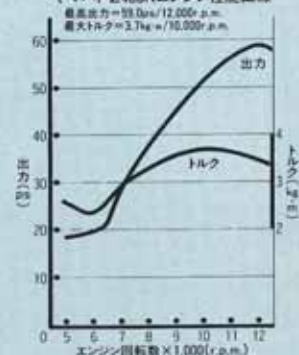




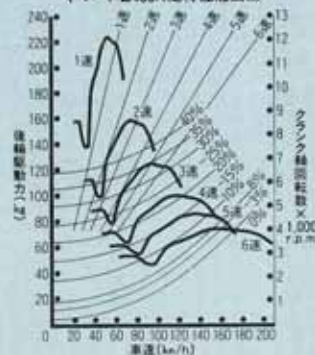
この写真は、プロフェッショナルライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道ではムリな走行をせず、安全な運転をしましょう。

FZ400R仕様諸元	
機種コード	45X
全長/全幅/全高	2025mm/690mm/1145mm
軸間距離	1385mm
シート高/最低地上高	785mm/145mm
乾燥重量	185kg
燃費・定地走行テスト値	53km/l (60km/h)
最小回転半径	3200mm
制動停止距離	14m (50km/h)
エンジン種類	4サイクル・水冷・DOHC・16バルブ
気筒数配列/総排気量	4気筒/399cc
内径×行程	54.0mm×43.6mm
圧縮比	11.5:1
最高出力	59ps/12000r.p.m.
最大トルク	3.7kg-m/10000r.p.m.
始動方式	セル式
点火方式	フルトランジスタ
燃料タンク容量	18l
エンジンオイル容量	2.9l
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/12A/12N(12A-4A)
1次減速機構/減速比	チェーン/2.84W/22/21×6A/25)
2次減速機構/減速比	チェーン/2.875(46/16)
クラッチ形式	湿式多板
変速機構形式	リターン式6段
変速比	2.733/1.947/1.545/ 1.240/1.074/0.831
フレーム形式	鋼管ダブルクレードル
キャスト/トレール	26°00'/101mm
タイヤサイズ・前/後	100/90-16 54H/120/80-16 62H
制動装置	前 油圧式ダブルディスク 後 油圧式シングルディスク

ヤマハFZ400Rエンジン性能曲線



ヤマハFZ400R走行性能曲線



●数値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。
●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。

FZ400R

標準現金価格 ¥598,000
(北海道および沖縄を除く)

- シルキーホワイト
- ニューヤマハブラック



新しいバイクの買い方でも、簡単な手続きとわずかな現金があれば最長200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に選べる便利さです。

「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」



ヤマハライディングスクール(YRS)に参加しませんか。
●安全運転の基本や、正しいライディングテクニックを身につけるために、YRSで学んでみませんか。●全3コース。基礎的な技術を確かなものにするオンロードコース、中・高速走行のトレーニングを主体とするサーキットランコース、オフ走行の技術を培うオフロードコースがあります。●国際A級ライダーやヤマハ安全運転推進本部インストラクターが実践的なテクニックや安全の心を楽しく指導します。●お申込み、お問合せは、YRSのマークのあるお近くのヤマハスポーツ店へ。



バイクライフを大きく広げるY.E.S.S.に参加しませんか。
●Y.E.S.S.(イエス)とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS STAFFの略。モーターサイクルがプレゼントしてくれる限りなく大きな遊びの世界を、もっと積極的に楽しもうと生まれた新しいクラブです。●特典もいろいろ。入会のお申込み、お問合せは、Y.E.S.S.のステッカーのあるY.E.S.S.加盟店へどうぞ。

YSP 駒沢
YAMAHA SPORTS PLAZA

〒154 東京都世田谷区駒沢2-11-5
電話 03-418-2560番

HAVE A NICE RIDE!

ナイスライディングをよろしく。

やめましょう。カーブではスピードをひかえめに。

ヘルメットを正しくかぶりましょう。

よく見る、よく見られることに努めましょう。

点検・整備を忘れずに。

早朝・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。

安全のため改造はやめましょう。安全速度で走りましょう。無理な追い越しは

やめましょう。ヤマハライディングスクールで、正しいライディングテクニックをマスターしましょう。

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県静岡市東員2500
TEL.05363(2)1111

YAMAHA
8507-50-D-011274