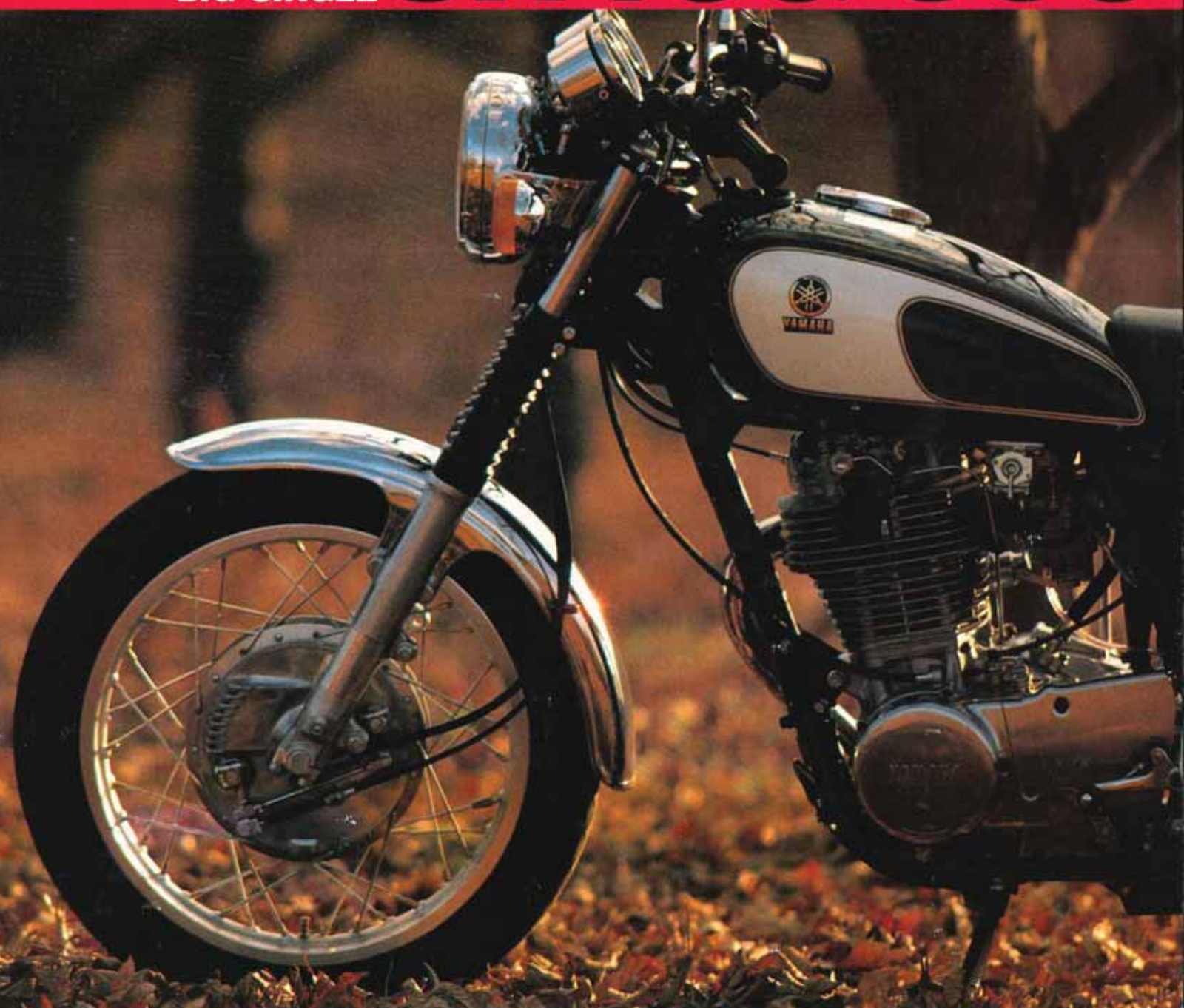


YAMAHA

4サイクルスポーツ

BIG SINGLE

SR400/500



その鼓動さえも、あたたかい。

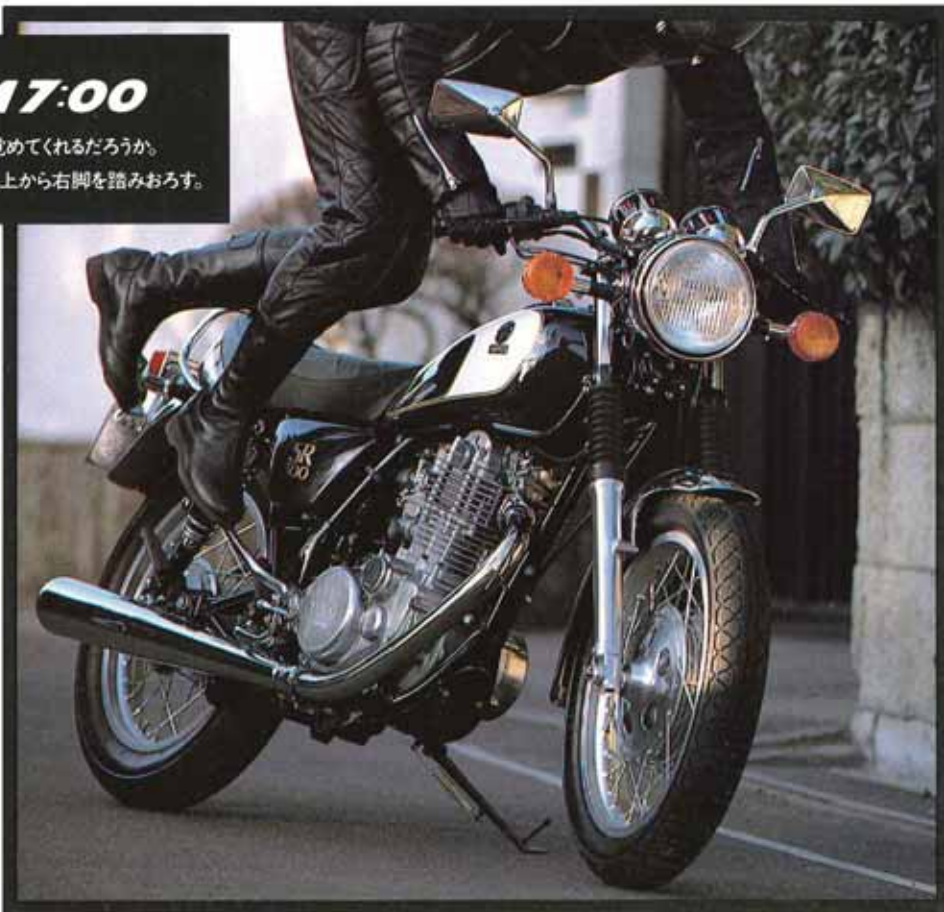


ビッグシングル——シンプルなボディに、たったひとつのシリンダー。この簡素とも思える風貌とはうらはらに、限りなく繊細な表情を見せて走るモーターサイクル、SR400/500。ピストンの動きが分る、とまでに形容された深い味わいのある鼓動。強烈なトルク。俊敏なレスポンス。そのあまりにも人間的な走りにとりつかれた男たちは数知れない。このモーターサイクルの原点ともいべき名車が、その走りをさらに充実させて新たに登場。しかもその表情は、よりトラディショナルに。いま、ビッグシングルは円熟の域へ向かう。



AM 7:00

きょうも一回で目覚めてくれるだろうか。
キックレバーの真上から右脚を踏みおろす。



伝統のビッグシングル。さらに成熟して走りの原点へ。

いちだんと磨かれた 4サイクル・OHC・ シングルエンジン

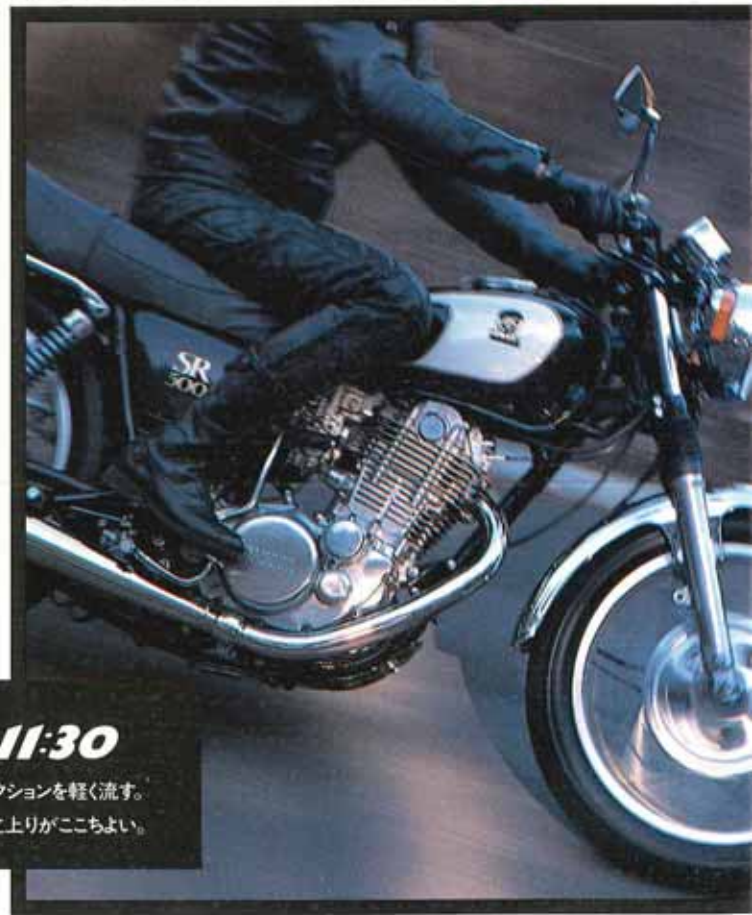
SRの心臓部はコンパクトな設計ながら高速回転、長時間走行などに高い信頼性を得ている4サイクル・OHC・シングルエンジン。新たにロッカーアームのスリッパ面を焼結チップ化、カムシャフトへのバーコリユブライツ処理化など、耐久性・信頼性をいちだんと

高め、ビッグシングルを熟成させました。また、メタルガスケットシリンダーヘッドの採用により耐熱性も向上。さらにテンショナーキャップをアルミバフ仕上げにするなど、内外ともにクオリティアップさせています。そして機能美を見せるシリンダーの大型冷却フィンにより、高い冷却効果を得ました。点火方式は着火性のよさとメンテナンスフリーで定

評のあるC.D.I.方式。キャブレターは2本のワイヤーによりスロットルバルブを制御する強制開閉式。鋭いスロットルレスポンスを確保しています。特にビッグボアキャブとなるSR500には加速時の混合ガスを濃くする加速ポンプ、減速時のアフターバーンを防止するコーステイングリッチャーを装備。効率のよい燃焼と加減速時のスムーズさを得るための細かな配慮です。マフラーにはサブチャンバー付メガホン型を装備。あのSR独特の味わい深いサウンドを聞かせます。トランスミッションはシングルエンジン特性にベストマッチングする5速リターン式。また、シフトカムにはニードルローラーベアリングを採用。スムーズなギヤシフトに貢献しています。ところで、このエンジンを語るときにその

オイル潤滑システムのことも欠かすことができません。ブとタンクインフレーム方式。コンパクトに、かつエンジン高さを抑えながら耐久性も向上させました。タンクインフレーム方式で、フレームの一部をオイルタンクとして利用し、オイルをトロコイドポンプでエンジン各部に強制圧送します。その理的设计はSRのボディのスタイルに

**ビッグシングル
ハイグレード
足回り**



AM 11:30

ワインディングセクションを軽く流す。
コーナーからの立上りがこころよい。



りの原点へ。

シングルを熟成させました。また、メタルガー
ヘッドの採用により耐熱性も向上。
—キャップをア
にするなど、内
アップさせてい
美を見せるシ
冷却フィンによ
果を得ました。

火性のよさとメンテナンスフリーで定

評のあるC.D.I方式。キャブレターは2本のワイヤ
ーによりスロットルバルブを制御する強制開閉式。
鋭いスロットルレスポンスを確保しています。特にビッグ
ボアキャブとなるSR500には加速時の混合ガスを濃
くする加速ポンプ、減速時のアフターバーンを防止す
るコースティングリッチャーを装備。効率のよい燃焼と
加減速時のスムーズさを得るための細かな配慮です。
マフラーにはサブチャンバー付メガホン型を装備。
あのSR独特の味わい深いサウンドを聞かせます。トラ
ンスミッションはシングルエンジン特性にベストマッチン
グする5速リターン式。また、シフトカムにはニードルロ
ーラーベアリングを採用。スムーズなギヤシフトに貢
献しています。ところで、このエンジンを語るときにその

オイル潤滑システムのことも欠かせません。ドライサン
プとタンクインフレーム方式を採用し、エンジンをよ
りコンパクトに、かつエンジン高を低
く抑えながら耐久性も向上させまし
た。タンクインフレーム方式ではフレ
ームの一部をオイルタンクとして使
用し、オイルをトロコイドポンプでエ
ンジン各部に強制圧送します。その合
理的な設計はSRのボディのスリム化に大きく寄与しました。

ビッグシングルを支える ハイクレードな 足回り



PM 2:00

山あいのパーキングエリアで小休止。アイドリン
グでの歯切れのいいシングルサウンドを楽しむ。



フロントにはSRファン待望のドラムブレーキを装着。
確実な制動力を発揮するサーボ効果の高い200φ
大径ツーリーディング方式を採用することによって、
ディスクブレーキに匹敵する制動効果を得られるよ
う設計しています。加えて前後ともにライニングウェア
インジケーターを装着し、メンテナンスも確実に、容
易にしました。また、フロントフォークはソフトな乗りこ
ちを生むエア封入式。新たにフォークブーツを配
したことにより、ドラムブレーキ、スポークホイールと
あわせて、よりいっそう伝統と格調あふれるスタイリ
ングをつくり出しています。リムは前後ともに18インチア
ルミ中空式。そしてタイヤには西ドイツ製「メッツラー」
を標準装備。ビッグシングルの走りにふさわしいグ

レードの高い装備です。

ビッグシングル とは思えない スムーズな始動

SRの始動はビッグシングルとは思えないほど
ズです。①シリンダー内部の圧縮圧力を抜い
トンの位置をアジャストできるデ・コンプ機構。
トンの最速始動位置を確認できるキックインジ
ー ③暖機後の再始動を、よりかんたんに
ウォームエンジンスターター ④そしてC.D.I
方式など。どんな条件下においても容易な
を得るために、最新のメカニズムを投入して

AM 11:30

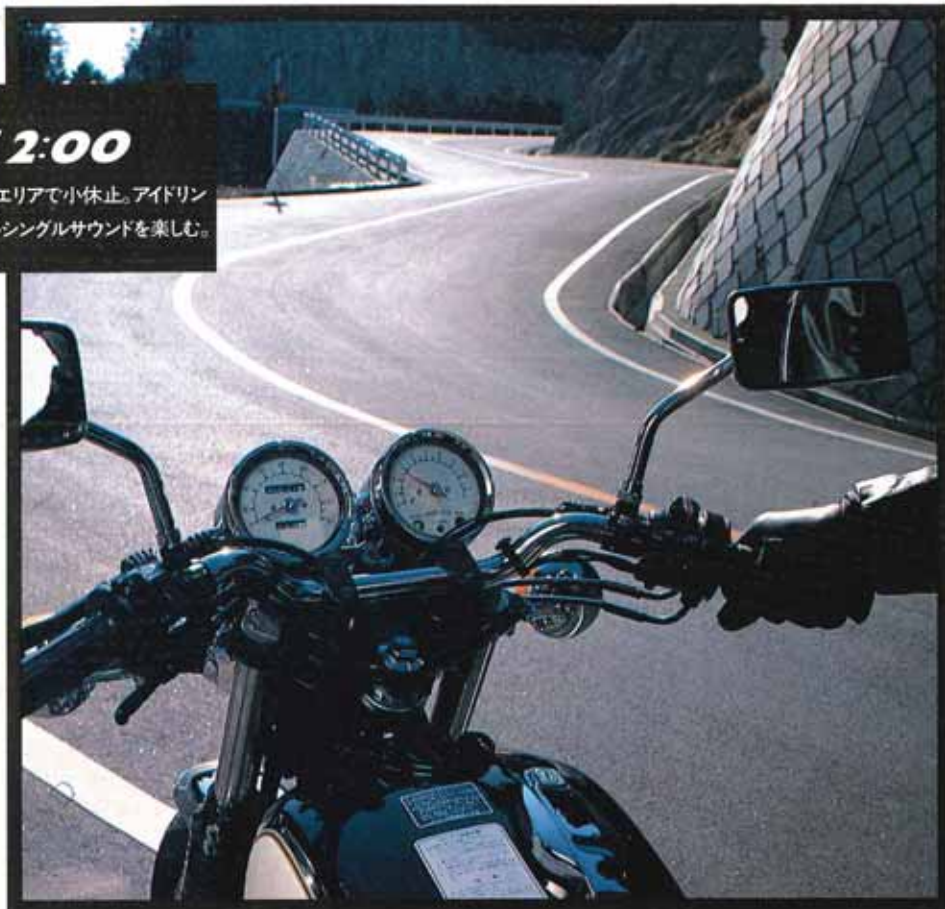
ワインディングセクションを軽く流す。
コーナーからの立上りがこちよい。

大かせません。ドライサ
ンを採用し、エンジンをよ
高を低
せまし
はフレ
して使
ブでエ
その合
リム化に大きく寄与しました。

PM 2:00

山あいのパーキングエリアで小休止。アイドリン
グでの歯切れのいいシングルサウンドを楽しむ。

ルを変える
な



フロントにはSRファン待望のドラムブレーキを装着。確実な制動力を発揮するサーボ効果の高い200φ大径ツリーディング方式を採用することによって、ディスクブレーキに匹敵する制動効果を得られるよう設計しています。加えて前後ともにライニングウェアインジケーターを装着し、メンテナンスも確実に、容易にしました。また、フロントフォークはソフトな乗りごこちを生むエア封入式。新たにフォークブーツを配したことにより、ドラムブレーキ、スポークホイールとあわせて、よりいっそう伝統と格調あふれるスタイリングをつくり出しています。リムは前後ともに18インチアルミ中空式。そしてタイヤには西ドイツ製「メッツラー」を標準装備。ビッグシングルの走りによさわいグ

レードの高い装備です。

ビッグシングル とは思えない スムーズな始動

SRの始動はビッグシングルとは思えないほどスムーズです。①シリンダー内部の圧縮圧力を抜いて、ピストンの位置をアジャストできるデ・コンプ機構 ②ピストンの最適始動位置を確認できるキックインジケーター ③暖機後の再始動を、よりかんたんに行えるウォームエンジンスターター ④そしてC.D.I.点火方式など。どんな条件下においても容易な始動性を得るために、最新のメカニズムを投入しています。

ひとつひとつのパーツにも SRの魂を 吹きこみました。

スピードメーター、タコメーターともラディショナルな白文字盤を採用。従来のパイロットボックス内の表示灯はタコメーター内に移動しました。ヘッドランプにはすぐれた明るさを保つ12V60W/55Wのハロゲンランプを装備。フラッシャースイッチは操作性に優れたプッシュキャンセル式。そして、フエルトンクの容量を14ℓに増量。ロングツーリングにも安心です。シートには寒冷時にも硬化しにくいウーリーナイロン製シートを採用。パターンのないベージュなデザ

インです。そのほか、スリムなスチール製鍛造サイドスタンド、ボールジョイントタイプ角型バックミラーなど、ひとつのパーツ、ひとつのコンポーネントにいたるまでSRならではの細かな配慮が息づいています。

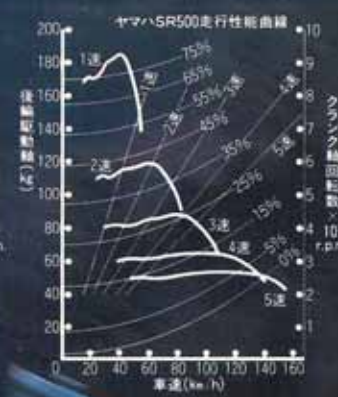
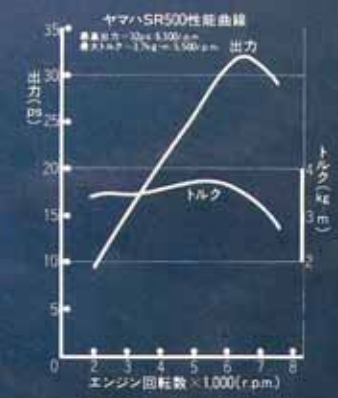
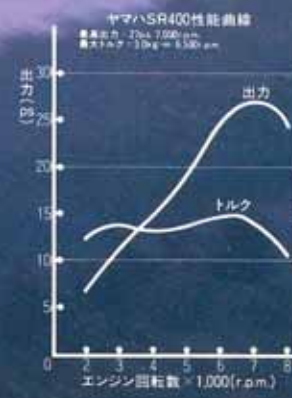
よりスポーティに一新した ライディングポジション

新しいSRにまたがられたかたは、そのライディングポジションが一新したことにお気づきでしょう。新たにハンドル幅をせばめ、グリップ位置も低く設定。加えてフートレストをやや後方に移動し、バックステップ化しています。よりスポーティな、より前傾したライディングフォームを得られるように設計しています。

PM 4:30

山荘は陽だまりの中にあつた。ビッグ
シングルのぬくもりが伝わってくる。





この写真はプロフェッショナルライダーによる走行を描いたものです。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。

SR400 ●標準現金価格 ¥399,000
(北海道および沖縄を除く)
●インジゴブルー ●メイプルレッド

SR500 ●標準現金価格 ¥430,000
(北海道および沖縄を除く)
●インジゴブルー

新しいバイクの乗り方です。簡単な手続きでわずか20日までの分割払いでお好みのバイクがすぐ手に入ります。月々の支払い方法もお好み次第。幾度もコースから自由に選べる便利です。

「続きかけたん
支払いがらく
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。●安全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。

SR400仕様諸元()内はSR500		制動停止距離	14.0m(50km/h)	点火方式	C.D.I.	変速機形式	リターン式5段
機種コード	12R(12R)	エンジン種類	4サイクル・SOHC・2バルブ	燃料タンク容量	14ℓ	変速比	2.357/1.555/1.190/0.916/0.777
全長/全幅/全高	2,085mm/735mm/1,080mm	気筒数配列/総排気量	単気筒/399cc(499cc)	オイルタンク容量	2.2ℓ	フレーム形式	鋼管セリダブルクレードル
軸間距離	1,410mm	内径×行程	87.0mm×67.2mm(87.0mm×84.0mm)	潤滑方式	強制圧送ドライブシャフト	キャスト/フレーム	27°15'/108mm
シート高/最低地上高	780mm/140mm	圧縮比	8.5:1(8.3:1)	バッテリー容量/型式	12V 7Ah(10Ah)/12N7-38-1	タイヤサイズ	前 3.50S18-4PR 後 4.00S18-4PR
乾重量	153kg	最高出力	27ps(32ps)/7,000(8,500)rpm	1次減速機構/減速比	ギヤ/2.566(77/30)	制動装置	前 ドラム(フーリーディング) 後 ドラム(リーディング)ブレーキング
燃費・定地走行テスト値	46(48)km/ℓ(50km/h)	最大トルク	3.0(3.7)kg-m/6,500(6,500)rpm	2次減速機構/減速比	チェーン/2.937(47/16) (2.750(44/16))		
最小回転半径	2.4m	駆動方式	キック式	クラッチ形式	湿式多板		

●燃費は定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の燃費・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、写真や内容が一部変更と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。

YSP 駒沢
YAMAHA SPORTS PLAZA
〒158 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。■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。■安全のため改変はやめましょう。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。カーブではスピードをひかえめに。よく見る、よく見られることに努めましょう。早朝・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。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 静岡県静岡市葵区2500
TEL.05383(2)1111
YAMAHA
8504-30D③-011244