

# YAMAHA XJ750D-II

**YSP**  
*Limited Version*



夢が聴こえる。

ハイパフォーマンス&グレートカンファタブルXJ750D-II。







誰よりも速く走ることのみを追い求めていた季節があった。ブレーキングポイントをどこまで遅らせることができるか。スロットルオープンをいかに早めることができるか。ライディングはあくまでも「挑戦」だった。季節は移り、いま、YSP (ヤマハ・スーパー) リミテッドバージョン XJ750D-II に出逢う。国内最強75ps (馬力) のハイパワー、フロント・ベンチレーテッドダブルディスクブレーキ、そしてモーターサイクル初のラジアルタイヤ。すべてが鮮烈な走りを指向しながら、ライディングを「挑戦」から、「ゆとり」へと昇華させたニューコンセプトマシン、XJ750D-II。モーターサイクル専用オーディオシステムを国内で初めて搭載したことにも、その思想が現われている。走りの限界に身を置くことにすべてを賭ける季節を経て、より奥深いライディングの世界に到達し得たライダー諸氏にこそキーを託したい。

ちなみに、国内最強75psのハイパワーを手中にしたXJ750D-IIのDOHC4気筒748ccエンジンについていえば、何よりもヤマハ独自の軽量・コンパクト設計、電子制御燃料噴射機構Y.F.I.S. (ヤマハ・フュエル・インジェクション・システム)、すぐれた燃焼効率をもたらすY.I.C.S. (ヤマハ・インダクション・コントロール・システム)、さらには負圧制御電子進角式フルトランジスタ点火などがその基本。そのうえ、サイズアップした吸気バルブ、9.2から9.5へと高めた圧縮比、エアクリーナーからチャンバーに至る吸排気系のブラッシュアップなど、そのすべてが、まさにハイパフォーマンス&グレートカンファタブルを指向している。そして、こうしたテクノロジーが、スペックデータのごさにとどまることなく、卓越の走りをゆとりをもって満喫し得るトータルバランスの高さとして結実していることこそ、ご注目いただきたいのだ。





## サウンドカッシーンを変える。国内初、オーディオシステム搭載。

### モーターサイクル・コンポーネント・オーディオ・システム

XJ750D-IIに込められた数々のニューテクノロジーと革新の機能の中でも、まず、何よりも先にご紹介したいのが、国内で初めて搭載したモーターサイクル・コンポーネント・オーディオ・システムです。そのテクニカルコンセプトは①XJ750D-IIの高度な重量バランスやロードビリティ、操作性を損うことのない軽量コンパクト設計であること②風雨、ほこりを避けられないハードな条件に耐え得る全天候・耐ショック設計であること③電装関係の影響を受けない完璧なノイズ対策を持つこと④安全運転をフォローするためワンタッチ操作のイージーオペレーションシステムを持つこと⑤つねに豊かでクリアなサウンドを確保すること。XJ750D-IIのモーターサイクル・コンポーネント・オーディオ・システムは、こうしたテーマをすべて満足することによって、まったく新しいサウンドツーリングの世界を実現しました。操り、走ることそのものを、最大にして唯一の魅力としていたモーターサイクルシーンに、いま、新たな価値観が生まれます。

### コントロールチューナー

AM/FM高感度チューナー。受信周波数をデジタル表示するため走行中も瞬時に確認できます。また選局はソフトタッチボタンのワンタッチ操作。AM/FM各4局ずつセットできます。〈全天候タイプ&耐ショックメカ。〉

### 20W + 20W ハイパワーメインアンプ

そのハイパワーもさることながら、最大の特長は、オートミューティング機構。信号待ちなどでギヤをニュートラルにした時や、クラッチを握っている時、周囲に迷惑をかけないよう音量を自動的にダウンさせるシステムです。もちろん、再発進すれば約3秒後には自動的にセットレベルにまで復帰します。〈全天候タイプ&耐ショックメカ。〉

### カセットデッキ

電源・電圧の変動にも安定した回転精度を誇るDCモーターを採用し、ワウフラッター0.3%以下というすぐれた安定性を確保。また、オートリバーブ機構を装備。一度セッ

トすれば、A・B面がノンタッチで楽しめます。雨やホコリをシャットアウトするダストカバー付。〈全天候タイプ&耐ショックメカ。〉

### 10cmスピーカー

最大入力20Wのハイパワーを持つ口径10cmのフルレンジスピーカー。低音域から高音域まで重みのないパワフルなサウンドが楽しめます。〈全天候タイプ&耐ショックメカ。〉

### カセットテープ/コインボックス

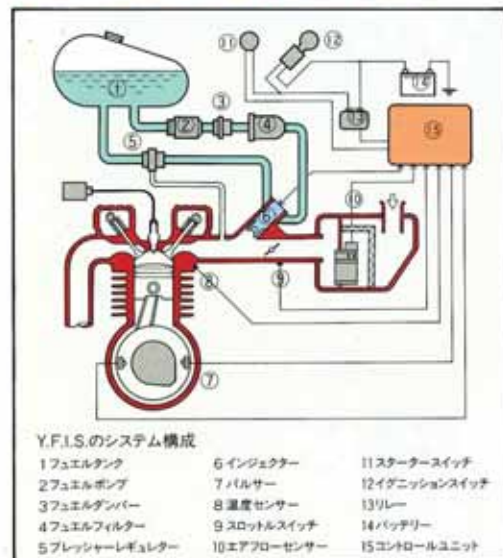
フェアリングに、コンポーネントをすっきりと合理的にレイアウトした上、さらに、カセットテープ2本とコインを収納できる便利なボックスも装備しました。





# そのポテンシャルがシーンを変える。国内最強、75ps/9,500rpm<sup>(※)</sup>。モーターサイクル初、ラジアルタイヤ装着。

先進のエレクトロニック・パワー、Y.F.I.S.  
(ヤマハ・フュエル・インジェクション・システム)



XJ750D-IIの誇るエレクトロニック・テクノロジーのひとつが、このY.F.I.S.。コンピューター制御によって走行状況に対応した最適の燃料供給をつねに行い、ハイパワーとエコノミー、しかも低公害という、ライダーと時代のニーズを一挙に実現しようというものです。そのシステムは、デジタルマイクロコンピューターがエンジン吸入空気量、エンジン回転数、エンジン温度などをセンサーにより検知。その時の状況に最適のタイミングで最適量の燃料を、インジェクターからインテークマニホールド内へ、スワール(渦巻き)をとまなげ噴射するもの。そして、さまざまなセンサーの中でも特筆すべきなのが、吸入空気量を検知するエアフローセンサーです。エアクリーナー内にセットされたホットワイヤー方式エアフローセンサーは、従来のエアフロメーターのような可動式のメカニカルパーツを通気道中に置く必要のない純電

子式計測方式。このため、通気のジャマにならずピーク出力も強力、タイムラグがなくスロットルレスポンスが俊敏、正確な計測がメンテナンスフリーで行なえるなど、さまざまなメリットを備えています。Y.F.I.S.つねに最適な燃料供給を実現するこのシステムによって、XJ750D-IIは、あらゆるシーンで、パワフル&エコノミー、スムーズ&クリーンな走りを発揮します。

よりきめ細かな点火時期コントロールを実現  
負圧制御電子進角式フルトランジスタ点火

ヤマハが誇る2段電子進角式フルトランジスタ点火に、さらにエンジンの負圧による点火時期コントロールの機能を付加したきわめて高度なシステム、それがこの負圧制御電子進角式フルトランジスタ点火です。これは、登坂時やエンジンブレーキ使用時など、同じエンジン回転数でもその負荷の違いに対応し、点火時期をつねに最適のタイミングにコントロールしようというものです。インテークマニホールドに接続された半導体圧力センサーが、エンジン負荷を吸入負圧として感知し、制御します。これにより、ハイパワーと滑らかで力強い加速感を、卓越の燃費性能とともに実現しました。

高性能・低燃費を両立したヤマハ独自のテクノロジー  
Y.I.C.S.(ヤマハ・インダクション・コントロール・システム)

シリンダーに吸入される混合気に強いスワール(渦巻き)を発生させることによって、特にハーフスロットル時の出力と燃費を同時にアップさせるY.I.C.S.を採用。そのシステムは、インテークマニホールドのバルブ近くに各気筒を連結する副吸気通路を設け、他の気筒との間に生まれる圧力差を利用して混合気を

ジェット噴流化した上、主吸気通路からの混合気とミックスしてスワール現象を発生させるというものです。マシン本来のドライバビリティを損うことも、エンジン設計に基本的な変更を強いることもなく、また、いっさいのメンテナンスも必要としない、きわめて合理的なヤマハ独自のテクノロジーです。そして、Y.F.I.S.、負圧制御電子進角式フルトランジスタ点火などと相まって、ハイパワーとともに、43.5km/ℓ<sup>(50km/h定速走行時)</sup>という低燃費を実現したのです。

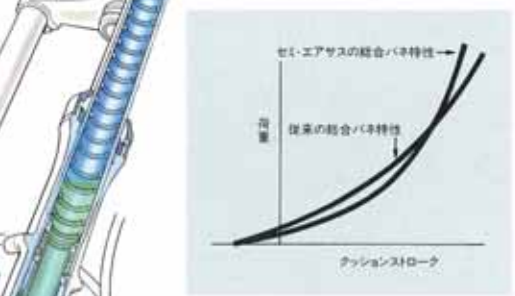
ロングツアラーとしての資格は、防音・防振対策にもエンジン冷却フィンのリブ継ぎ、クランクケースカバー、カムシャフトカバーなど多岐にわたるラバーフローティング化、吸気音を低減する2段膨張式エアクリーナーの採用……。XJ750D-IIは、静かさも定評のDOHC4気筒エンジンをベースに、徹底した防音・防振対策を施し快適なロングツーリングを約束しています。

イコライザー付セミエア・サスペンションを前後に装備  
パワフルなエンジンに優る速いフットワークを獲得するため、フロント・リヤともに、イコライザー付セミエアサスペンションを採用。低・中速荷重域ではバネ定数を低く、ソフトな乗り心地を確保しながら、高荷重域ではボトムングを防止して腰のある安定したクッション性能を発揮する理想のサスペンションです。イコライザー付のためエア圧調整もきわめてかんたん。また、リヤ・サスペンションには5段階調節ができるダンパー・アジャスタブルタイプのユニットを採用。

走行条件や好みに応じたベストセッティングが選べます。  
高度なスタビリティ実現に貢献するアジャスタブル・アンチダイブ機構  
フロント・サスペンションに、ブ

レーキング時の車両の姿勢変化を最小限にとどめ、かつ後輪のロードグリップ力を維持して早期ロックを防止するアジャスタブル・アンチダイブ機構を採用。フロントブレーキ使用時に生まれるブレーキオイルの圧力を利用して、フロントフォークのダンパーオイル流路を閉じ、フロントフォークの沈みこみを防止するシステム

です。これにより、フロント・サスペンションセッティングをソフトにすることを可能にしています。またアンチダイブの効き具合を調節可能としている点も、ヤマハ独自の大きなポイントです。



つねに安定した強力な制動力を発揮するベンチレーテッドダブルディスクブレーキを、フロントに新採用

フロントのダブルディスクブレーキを、新たにベンチレーテッドタイプとしました。セミメタルパッドの採用、キャストホイールへのダイレクトマウントなど、ディスクブレーキシステム本来の完成度の高さに加え、ベンチレーテッドタイプならではの放熱性の高さによりすぐれたストップパワーをさらに高いレベルへと引きあげました。しかも、サーキットで鍛えあげられた信頼のメカニズム、対向ピストンキャリパーを装備。前述のアンチダイブ機構と相まって、より速く走るためのテクニカルブレーキングから万一の時のパニックブレーキングまで、ライダーにストレスを与えず、安定した効果を発揮します。



電子頭脳がシーンを変える。ヤマハ・サイクル・コミュニケーション・システム。

モーターサイクル初、ラジアルタイヤ装着

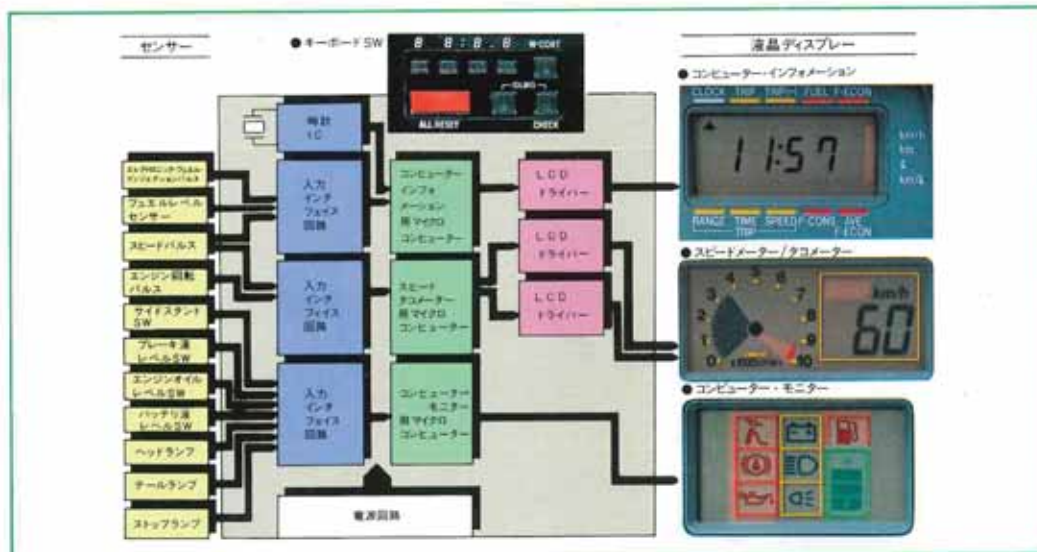
マシンのパワーをいかにムダなく路面に伝え、いかに確実に路面をグリップするか。しかも耐摩耗性をいかに確保するか。こうした問いに答え得るのがラジアルタイヤです。しかし一方で、ラジアルタイヤのこうした特性は、サイドウォールを柔らかくすることで得られるため、車体をリーンさせるコーナリングなど、タイヤに横方向の力が加わりやすいモーターサイクルには不相当とされていたのです。そこで開発されたのが、モーターサイクルとしてXJ750D-IIに初めて採用された「腰の強い」新しいラジアルタイヤ（フロント：100/90R19 57H、リヤ：120/90R18 65H）。ウェットな路面にも強いすぐれたグリップ力、耐摩耗性とともに、燃費の向上にも大きく貢献しています。ラジアルタイヤのフットワークが、モーターサイクルの走りを変えるといても過言ではありません。



コンピューターが描いた、理想のレイアウト

## 高張力鋼管ダブルクレードル・フレーム

最新のコンピューター解析プログラムにより設計した軽量、強靱、しかも剛性に富んだフレーム構成。前後の高バランサススペンション、スリム&コンパクトなエンジンが、可能にした重量マスのフレームセンターへの集中など、トータルな視点にたったレイアウトにより、XJ750D-IIは、シャープ&フレキシブルでいながらスタビリティの高い理想の走りをも身につけました。



ヤマハ・サイクル・コミュニケーション・システムのダイアグラム

## ライダーとマシンの以心伝心

## ヤマハ・サイクル・コミュニケーション・システム

マシンのすべてをきめ細かに正確に、しかも瞬時に読みとれる  
高い視認性をもってライダーに伝える。その機能を3つの  
マイクロコンピューターがカラー液晶ディスプレイなどを  
駆使してライダーにコミュニケーションするのが、ヤマハ・サイクル・  
コミュニケーション・システム。モーターサイクルにおける  
エレクトロニクスのあり方をメーターシステムによって提示  
した、ヤマハ最新のコンセプト&テクノロジーです。

視認性にすぐれたスピード/タコメーターの新しい形

メーターパネル中央には、速度を大きな数字で表示するデジタルスピードメーターと、250rpm/1ノーマル刻みでエンジン回転数を表示するサークルグラフタコメーターをレイアウト。それぞれの情報特性に合わせたディスプレイ方法の採用で、視認性の良さはひときわです。

セーフティ・チェック機能、コンピューターモニター

安全走行のベースとなる7項目をマシン自らが絶えずチェックし、異常が発生すると瞬時にモニター表示。●サイドスタンド収納忘れ●ディスプレイキ液量警告●エンジンオイル液量警告●ガソリンレベル警告(以上赤表示)●バッテリー液量警告●ヘッドランプ断線警告●テール/ストップランプ断線警告(以上青表示)●ガソリンレベル表示(緑表示)と、各モニターを3色のカラー液晶を使いわけることにより、明快に表示。走行中の確認をよりスムーズなものとしています。

さまざまな必要情報をマルチディスプレイ

コンピューター・インフォメーション

モーターサイクルに必要な情報、特にツーリング時に便利な燃料関係の情報を中心とした10項目を液晶表示。●時計●積算トリップ●減算トリップ●燃料残量●瞬間燃費●走行可能距離●走行時間●平均車速●燃料消費量●平均燃費。これら10項目の情報が、右ハンドルにセットされたスイッチのワンタッチ操作で瞬時に選択可能。モーターサイクルとしては世界に類のない先進の機能を秘めたコンピューター・インフォメーションです。



## 風カシーンを変える。先進のフルフェアリング。



### 美しく機能的なフェアリングデザイン

時代の先端をいくモーターサイクルにとって、エアロダイナミクスの追求は、エンジンパフォーマンスのそれに優るとも劣らないほど重要なテーマです。XJ750D-IIは、流体力学とサーキットで得たノウハウをベースに綿密な風洞実験をくり返し、この美しく機能的なフェアリングを造りあげました。高速走行時の燃費効率に特に大きく影響する空気抵抗を抑制するため、前面投影面積をできるだけ小さくしながら、ライダーを風雨から守るための配慮を施したデザイン。高速走行時のリフト現象を抑えてロードグリップ力、直進安定性を向上させるウェッジシェイプの採用などXJ750D-IIのフェアリングは、これからのモーターサイクルが追求すべき安全で快適なライディング性能のあり方を明快に示唆しているといえるでしょう。

### 徹底したタフ&ライトウェイト設計

例えばスクリーン。透明度の高さはもちろんのこと、衝撃、熱、寒さに強く耐燃性をも併せ持つポリカーボネート樹脂を素材とした上で、その表面には傷のつきにくいハードコート処理を施すという万全の設計です。また、フェアリングボディ、アンダーフェアリングは、FRPをはじめ、ABS樹脂、ポリプロピレンなどによって徹底した軽量化を実現。軽快なフットワークや取りまわしの容易さを損いません。

### 安心のプログラムキャンセル・フラッシャー

XJ750D-IIは、フラッシャーの戻し忘れをアシストする

プログラムキャンセル・フラッシャーを新採用。ハンドル切れ角、車速、経過時間の3つのプログラムのうちいずれか1項目に適合すれば、フラッシャーは自動的にキャンセルされるといえる。便利だけでなく、安全にも直結する合理的なシステムです。

### ラクに確実な操作ができるハンドルスイッチ類

ライティングスイッチなどはもとより、チョークレバーやコンビューター・インフォメーションのファンクションスイッチをもライダーの手元にレイアウト。安全運転と快適性のための形を徹底追求した結果です。



### ビルトイン・フラッシャーランプ

ライダーのグリップ部分の風圧を低減する機能を併せ持つ美しいデザイン。被視認性も抜群です。

### ビルトイン・2球式テールランプ、ライセンスランプ

万一、一方のバルブが切れても残りのバルブが必要な照度を確保する安心の装備。美しいデザインも印象的。

### 12V/60W/55Wハロゲンクォーツ・ヘッドランプ

昼光色の明るいハロゲンクォーツの採用で、ナイトライディングも安心。フェアリングともナイス・マッチ。

### 大型防振型バックミラー

万全の防振対策とともに、ピラー部分にまでエアロダイナミクスを追求。高速走行時の後方確認も確実です。

### アルミダイキャスト製テールキャップ

ビルトイン・テールランプとともに、XJ750D-IIのリヤビューを個性的に演出するユニークな装備です。

### ジュラルミン鍛造フートレスト、ステップ・ペダル

XJ750D-IIにふさわしいハイクオリティなマテリアルを使用。何気ない所に何気ないぜいたくを。





# XJ750D-II YSP Limited Version

●標準現金価格¥998,000(北海道および沖縄を除く)  
●クリスタルシルバー



730  
(全高)



1,365  
(全高)

785  
(シート高)

140(最低地上高)

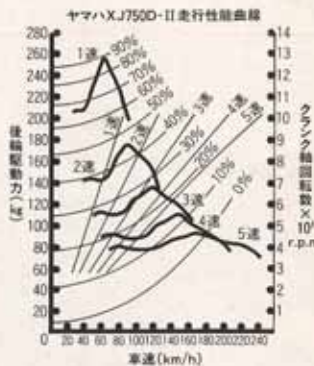
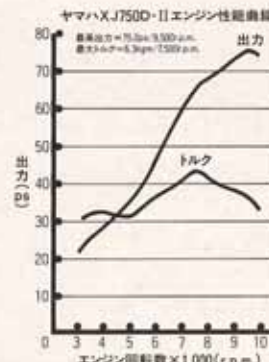
1,440(軸間距離)

2,170(全長)

●単位:mm

| XJ750D-II   |                                   |
|-------------|-----------------------------------|
| 機種コード       | 50B                               |
| 全長/全幅/全高    | 2,170mm/730mm/1,365mm             |
| 軸間距離        | 1,440mm                           |
| シート高/最低地上高  | 785mm/140mm                       |
| 乾燥重量        | 231kg                             |
| 燃費・定地走行テスト値 | 43.5km/ℓ(60km/h)                  |
| 最小回転半径      | 2.7m                              |
| 制動停止距離      | 15m(50km/h)                       |
| エンジン種類      | 4サイクル・DOHC                        |
| 気筒数配列/総排気量  | 4気筒/748cc                         |
| 内径×行程       | 65.0mm×56.4mm                     |
| 圧縮比         | 9.5:1                             |
| 最高出力        | 75ps/9,500rpm                     |
| 最大トルク       | 6.3kg-m/7,500rpm                  |
| 始動方式        | セル式                               |
| 点火方式        | トランジスタ                            |
| 燃料タンク容量     | 19ℓ                               |
| オイル容量       | 3.5ℓ                              |
| 潤滑方式        | 強制圧送ウェットサンプ                       |
| バッテリー容量/型式  | 12V14AH(10HR)/YB14L               |
| 1次減速機構/減速比  | ギヤ/1.672(97/58)                   |
| 2次減速機構/減速比  | シャフト/3.980                        |
| 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         | 2.187/1.500/1.153/<br>0.933/0.812 |
| フレーム形式      | 鋼管ダブルクレードル                        |
| キャスト/トレール   | 28°00'/115mm                      |
| タイヤサイズ・前/後  | 100/90R18, 57H 120/90R18, 65H     |
| 制動装置・前      | 油圧式ダブルディスクブレーキ                    |
| 制動装置・後      | 機械式ドラムブレーキ                        |

●本仕様諸元値はオプション等を含みません。



●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。●本仕様は予告なく変更することがあります。●本仕様諸元値はオプション等を含みません。●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。

**ヤマハライディングスクール** セーフティライディングのために、確かなテクニックの習得に、ヤマハライディングスクール(YRS)に参加しませんか。  
●SUGOを舞台に1泊2日の本格トレーニングを行なうYRS in SUGO。●筑波サーキット、袋井ヤマハコースでの中・高速走行トレーニングが確かな技術を増やすYRSサーキットランコース。●オフ

ロード走行によって安全運転の基礎を養うYRSオフロードコース。  
●教習所等で日常に即した技能を身につけるミニYRS。  
お申込み・お問合せは、各販売店もしくはヤマハ発動機株式会社・ヤマハ安全運転推進本部・YRS係 〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL(05383)2-1111

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に選べる便利さです。

手続きがかんたん  
支払がぶんぶん  
ヤマハ  
らくらくクレジット

**YSP Members Club**  
8312-10D1 011254

**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。安全速度で走りましょう。カーブではスピードをひかえめに。  
★点検・整備を忘れずに。無理な追い越しはやめましょう。よく見る、よく聞かれることに努めましょう。  
★安全のため改造はやめましょう。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。