

YAMAHA XJ750E-II



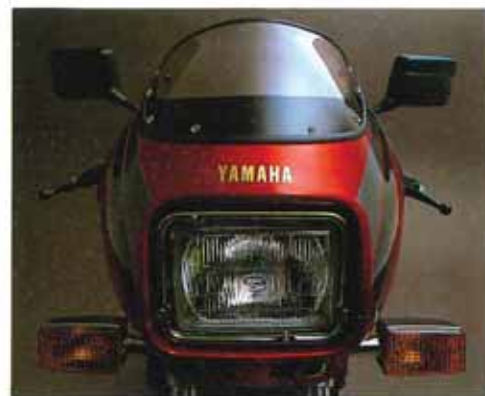
アウトバー



アウトバーンから、日本の道へ。



ンから、日本の道へ。



速度制限を外されたアウトバーン。その最も内側のレーンを、名高き四輪車たちと互角に走れるマシンでなければ、ヨーロッパでスーパースポーツの名を語れない。そのアウトバーンを疾駆して、もてるポテンシャルを証明してみせたXJ900。そのメカニズムを、そのオーガニックフォームデザインを、王者の血統として受け継いだ一台が、いま日本のハイウェイへとやってきた。XJ750E-II。ヨーロッパスーパースポーツを語るマシンは、こうであるべきだ。軽量、スリム、コンパクト、そしてパワフルを誇るヤマハのバラレル・フォアは、惜しみなく投入された最新のテクノロジーを得て、クラス最高の72PS/9,000r.p.m.、6.2kg-m/7,000r.p.m.を発揮。足まわりもパワーに見合ってスノーピー。DUメタル採用のセミエア式フロントサス、ド・カルボンタイプのプログラムリヤサス、そしてアウトバーンで鍛えあげられたミシュランの偏平タイヤで固めている。ブレーキシステムには、放熱効果の高いベンチレーテッドディスクを、対向ピストンキャリパーとともにトリプルで装備。そしてメンテナンスフリーのシャフトドライブ。アルミ、ジュラルミンなどの高級パーツもすみずみに贅ったこのマシンは、ヨーロッパの新しい血統だ。パワーと車体が高度な次元で融合されていないならば、ヤマハはヨーロッパスーパースポーツと呼ばない。XJ750E-II。このバラレル・フォアが咆哮し、ハイウェイを疾走するとき、あなたはアウトバーンの風を知るに違いない。

EUROPEAN SUPER SPORTS
XJ750E-II

このブレーキシシステムが、 マシンの走りを予感させる。

動力性能に優れているだけでは、ヨーロッパスーパースポーツとは呼ばれません。アウトバーンを疾駆するには、パワーに見合った足まわり、そして高速から確実に車体を制動するブレーキが必要です。そこでXJ750E-IIではエンジンもさることながら、ブレーキや足まわりにもヤマハテクノロジーを結晶させました。

対向ピストンキャリパー・ベンチレーテッドディスクブレーキをトリプル搭載。

強力な動力性能に見合って、XJ750E-IIではブレーキシシステムに考えうる最高のものを装備しました。ブレー

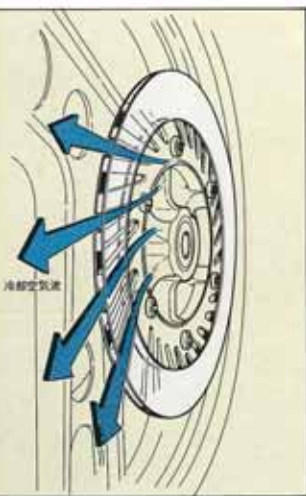
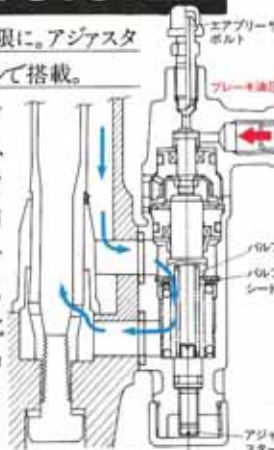
キのタッチ、制動フィーリングに優れた対向ピストンキャリパーと抜群の放熱効果を持つベンチレーテッドタイプのディスクプレートを組み合わせ、トリプルで装備。これはもちろん国内市販車初のメカニズムであるばかりか、4輪F1レーサーとも同様のメカニズムです。このベンチレーテッドディスクプレートは、2枚合わせのプレート間

にスパイラル状のスリットを設けたもの。放熱効果、耐フェード性に優れたディスクブレーキの特徴を、大幅に向上させます。これにより長時間に及ぶ酷使に対しても、このブレーキシシステムは安定して強力な制動力を発揮。ヨーロッパスーパースポーツXJ750E-IIにふさわしいストッピングパワーをライダーにもたらしめます。

ANTI DIVE SYSTEM

制動時の姿勢変化を最小限に。アジャスタブル・アンチダイブをデュアルで搭載。

先駆のコンピューター・クルーザーXJ750Aで世に問い、そしてあのザ・エアロスポーツXJ750Dでその実力を証明したアジャスタブル・アンチダイブを、デュアルで装備。ブレーキング時の姿勢変化を最小限にとどめ、後輪のロードグリップ力を維持して、早期ロックを防止します。しかもこのアンチダイブは、走行状況や好みに応じてこれを調整できるヤマハ独自のシステム。前方向のあおりからライダーを解放し、確実なブレーキング、疲労度の低減を約束します。



VENTILATED DISK BRAKE







スーパーな走りを支える、 万全の足まわり。

AIR ASSISTED FRONT FORK

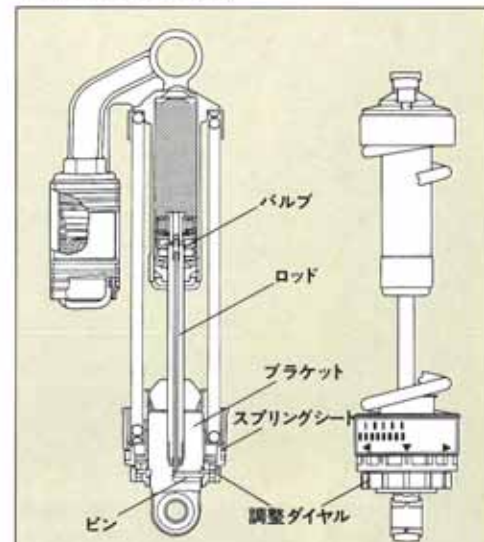
軽量で剛性に富んだフレーム。DUメタル採用のセミエア式フロントサスペンション。

足まわり、フレームもパワーと見合ったものに。ヤマハはそう考えてXJ750E-IIのフレームには大径薄肉化した高張力鋼管を採用。軽量かつ高剛性を誇ります。さらにフロントフォーク径を37φにアップ。アルミキャストリングのスタビライザーをも採用して、強靱な足まわりを実現しました。またフロントサスペンションには、コイルスプリングにエアスプリングを併用するセミエア式を採用。ソフトで腰のある、安定したクッション性能を発揮します。イコライザー付きですから、エア圧調整も簡単。さらにフロントフォークの揺動部には、上下ともDUメタルを採用し、フォークの作動性を大きく向上させました。

あらゆる走行条件に、パーフェクトなアジャストを約束。
ド・カルボンタイプのプログラムサスペンション。

XJ750E-IIのためにヤマハが新開発したリヤサスは、ド・カルボンタイプのプログラムサスペンション。バネ定数、ダンパーアジャストを1名乗車、2名乗車、2名+荷物等の条件に合わせてプログラミングできる、画期的なリヤサスペンションです。クッションユニットは緩衝ゴム、コイルスプリング、オイルに加えて、高压

窒素ガスを封入したド・カルボンタイプ。しかもガス室を別体式として窒素ガス容量を増やし、優れた特徴をさらにアップ。オイルのキャビテーション（泡立ち）が少なく安定した減衰性能、そして持続力を発揮する、ヨーロッパンスーパースポーツにふさわしいリヤサスペンションです。



	STIFE ←				STD
Mark	□	▽▽	□	▽	□

PROGRAM SUSPESION

強力72PS。軽量、スリム、 コンパクトなパラレル・フォア。

72PS/9,000r.p.m.、パワーウェイトレシオ3.04kg/PS。

ヤマハのパラレル・フォアが、熟成の域に達した。

軽量、スリム、コンパクト、そしてパワフルを追求した、ヤマハのパラレル・フォア。それはXJ750E、Aに搭載され、

好評を得ました。そしてXJ750E-IIではそのパワー

ユニットを

さらにシェイ

プアップ。アウト

バーンを制したXJ

900のテクノロジー

を投入すると同時に、

大幅な軽量化にも成功し、

72PS/9,000r.p.m.、6.2kg

-m/7,000r.p.m.を発揮。8.2kg

100PSに迫る、クラス最高のパワーユニットとして熟成

の域に達しました。このパワーアップを可能としたのは、

インテークバルブ及びインテークポート径の拡大、キャ

ブレターボア径の拡大(32φ→33φ)、圧縮比の高圧化

(9.2:1→9.5:1)、エアクリーナーやマフラーの容量増加な

ど多岐にわたるシェイプアップによるものです。もちろん

パワーアップに対応して各部の強度をアップ。と同時に

メカノイズ低減のためにも万全の処置を施しました。

さらにXJ750E-IIではオイルリザーバータンクを装備。

エンジンオイルの容量を増やし、ヤマハ独自のエアスク

ープとあいまって、エンジン冷却効果を格段に向上させ

ました。また定評のY.I.C.S.(ヤマハ・インダ

クション・コントロール・システム)を搭載。

ヤマハが誇る2段電子進角式フルトラ

ジスタ点火ともあいまって、抜群の燃焼効率を

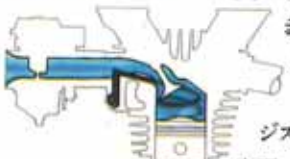
実現。ノッキングの防止、中低速性能の向上、

そして42km/ℓ(60km/h定地走行テスト、運輸省届出

値)という低燃費をマークしたのです。

YICS

XJ750E-IIのY.I.C.S.は、インテークマニホールドのバルブ近くに各気筒を連絡する副吸気通路を設け、他の気筒との間に生じる圧力差を利用して混合気をジェット噴流化、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生じさせるといふもの。燃焼効率を大幅に向上させたヤマハ特許のメカニズムです。



**72PS/9,000r.p.m.
6.2kg-m/7,000r.p.m.**

OIL RESERVER TANK

VENTILATED DISK

PROGRAM SUSPENSION

国内初。 プログラムキャンセルフラッシャー内蔵。

ライダーの身になった親切設計。プログラムキャンセルフラッシャー、ニューデザインのハンドルスイッチ。

XJ750E-IIでは、ハンドルまわりのデザインを一新しました。シルバーが印象的なジュラ鍛のハンドル。操作性を重視したニュータイプのスイッチ類は、最小限の指の動きで確実な操作を約束します。フラッシャーには国内市販車初のプログラムキャンセルフラッシャーを採用。具体的にこのシステムの作動を説明すると、速度、距離、時間、ハンドル切れ角をそれぞれのセンサーが検知。その諸要素はマイクロコンピューター制御のコントロールユニットへ送られ、①ハンドルを戻した場合、②ハンドル切れ角が小さい時は、スイッチ作動後約15秒経過と、約150m走行の両条件を満たした場合、フラッシャーを解除するという画期的なメカニズム。もちろん、ライダー任意のブッシュキャンセルも可能です。またメカニカルなデザインのリング式チョークレバーは中間クリック付き。暖機運転に便利な親切設計です。

PROGRAM CANCEL FLASHER

機能も充実。レーシーな3連メーター採用のcockpit。

センタータコの3連メーターは、透過光式反射指針のニューデザインです。メーターパネルはライダー側に

42°おこし、さらに左右のメーターを10°内

側に傾けて、視認性の向上

をはかりました。機能も

スピードメーター、電気

式タコメーターに加え

てフュエルメーター、デジ

タル時計、そして各種ワーニング、

インジケーターランプ類と万全です。さらにマイクロ

コンピューター内蔵のトリップメーターは、液晶表示

部分を共有するデジタル時計との切り換え式。ツーリ

ング時などに大きな威力を発揮します。

COCKPIT



- ① スピードメーター
- ② タコメーター
- ③ フュエルメーター
- ④ デジタルクロック
- ⑤ トリップメーター
- ⑥ 切替スイッチ

(④、⑤は同一液晶表示域で表示)

COCKPIT



PROGRAM CANCEL FLASHER



NEW DESIGN HANDLE SWITCH



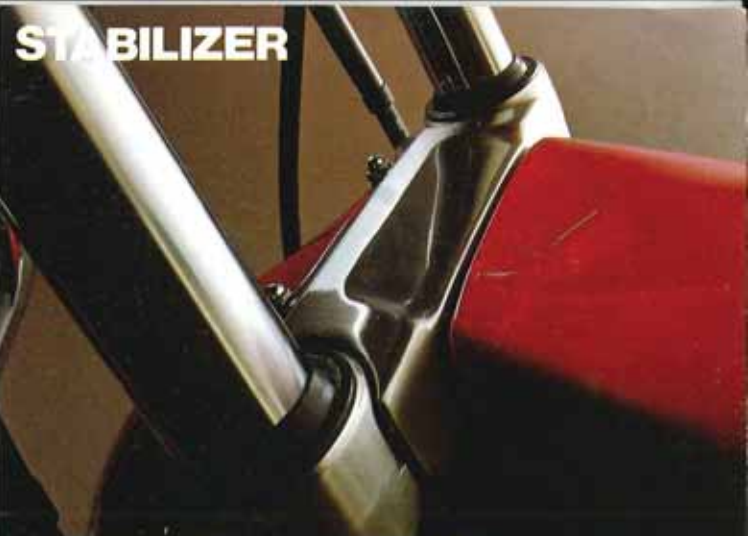
アウトバーンで生まれたメカニズムが、 ボディを覆った。

機能、装備のひとつひとつが、ヨーロッパンスーパースポーツの存在を主張する。

XJ750E-IIにはその車体のすみずみまでヨーロッパンスーパースポーツの熱い血が脈打っています。まずそのエアロダイナミクス設計で高速走行時に威力を発揮するピキニタイプ・カウリングは、もちろん標準装備。内側には高速道路のチケットなどを入れるのに便利なカウリングポケットを設けました。そして高速走行を支えるもうひとつの立役者が、Hグレードのミシュラン偏平タイヤ。走りに重点を置いてミシュラン社と共同開発し、アウトバーンで鍛えたタイヤです。さらにニューイタリックタイプのキャストホイールはバネ下重量を大幅に低減し、サスペンション性能、車体の運動特性の向上に大きく寄与。そしてXJ900と同タイプの大容量4-1-2マフラーは、後方を大きくはね上げ、マシンのスリム、コンパクト化とあわせて49°もの深いバンク角を実現しました。一方、ヘッドランプには12V 60/55Wハロゲンを採用。万一1球が断線しても残りの1球が点灯しているビルトインタイプの2球式大型テールランプ、ポジションランプ及びヘッドランプ使用時に点灯するクリアランスランプ(フロント)とナイトラン対策も万全です。またプログラムキャンセルフラッシャーには、トランジスタによるオン・スタート式(瞬間点灯式)を採用し、スイッチONから点灯までのタイムラグをなくしました。装備、パーツ類にも750ccの車格にふさわしい高級パーツを惜し気なく投入。ハンドルバーはグリップエンド付きのジュラルミン鍛造。またフートレスト、ペダル、ステップ類にも、ステア部分とともにジュラルミン鍛造パーツを奢り、ピキニタイプ・カウリングの装備にもかかわらず215kgのライトな車体に仕上げました。さらにアルミダイキャストのグラブバー、ウーリーナイロン製ロングシート、22ℓの大容量フュエルタンク、テールカウルと右サイドカバー内に設けた小物入れ、大音量デュアルホーンと装備、機能を吟味。ヨーロッパンスーパースポーツの名にふさわしい熟成を誇ります。

EQUIPMENTS

STABILIZER



MICHELIN



FORGED DURALUMINE FOOTPEGS



XJ750E-II

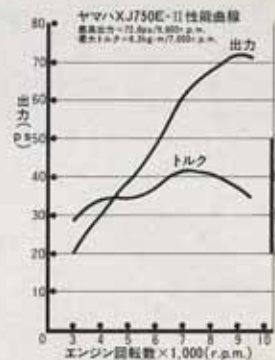
●標準現金価格 ¥680,000 (北海道を除く)

●スーパーレッド

●ニューヤマハブラック



720
(全高)



(単位:mm)

1,480 (軸間距離)

2,130 (全長)

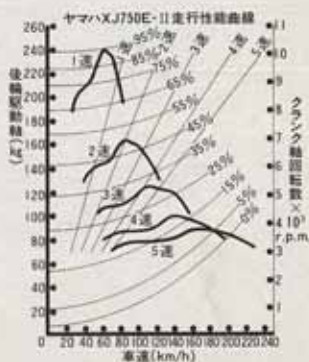


1,245
(全高)



785
シート高

150 (最低地上高)



XJ750E-II 仕様諸元		制動停止距離	14m (50km/h)	点火方式	トランジスタ	変速機形式	リターン式5段
機種コード	Z9H	エンジン種類	4サイクル・DOHC	燃料タンク容量	22.0ℓ	変速比	2.187/1.500/1.153/
全長/全幅/全高	2,130mm/720mm/1,245mm	気筒数配列/総排気量	4気筒/749cc	オイル容量	3.5ℓ		0.933/0.812
軸間距離	1,480mm	内径×行程	65.0mm×56.5mm	潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ	フレーム形式	鋼管ダブルクレードル
シート高/最低地上高	785mm/150mm	圧縮比	9.5:1	バッテリー容量/型式	12V・14Ah/YB14L	キャスト/トール	2700/114mm
乾燥重量	215kg	最高出力	72ps/9,000r.p.m.	1次減速機構/減速比	ギヤ/1.672(97/58)	タイヤサイズ・前/後	100/90-18 58H / 120/90-18 65H
燃費・定地走行テスト値	42.0km/ℓ (60km/h)	最大トルク	6.2kg-m/7,000r.p.m.	2次減速機構/減速比	シャフト/3.984	油圧式ダブルディスクブレーキ	前
最小回転半径	2.500m	始動方式	セル式	クラッチ形式	湿式多板	制動装置	後
							油圧式シングルディスクブレーキ

●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。●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。

XJ750E-II 専用オプション

- シートキャリア ¥8,000
- エンジンガード ¥9,000
- サドルバッグ ¥98,000
- アンダーカウリング ¥11,000 (7月発売予定)



●レーシングブーツ ¥11,000 (ブラック/レッド)



●ヘルメット ¥11,000 (ブラック/オレンジストライプ)



●レーシングスーツ ¥110,000 (ブラック/レッド)

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。
★安全のため改造はやめましょう。

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。
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
〒638 静岡県静岡市南112500
TEL 0538121111
YAMAHA
K304-100D/B-011235