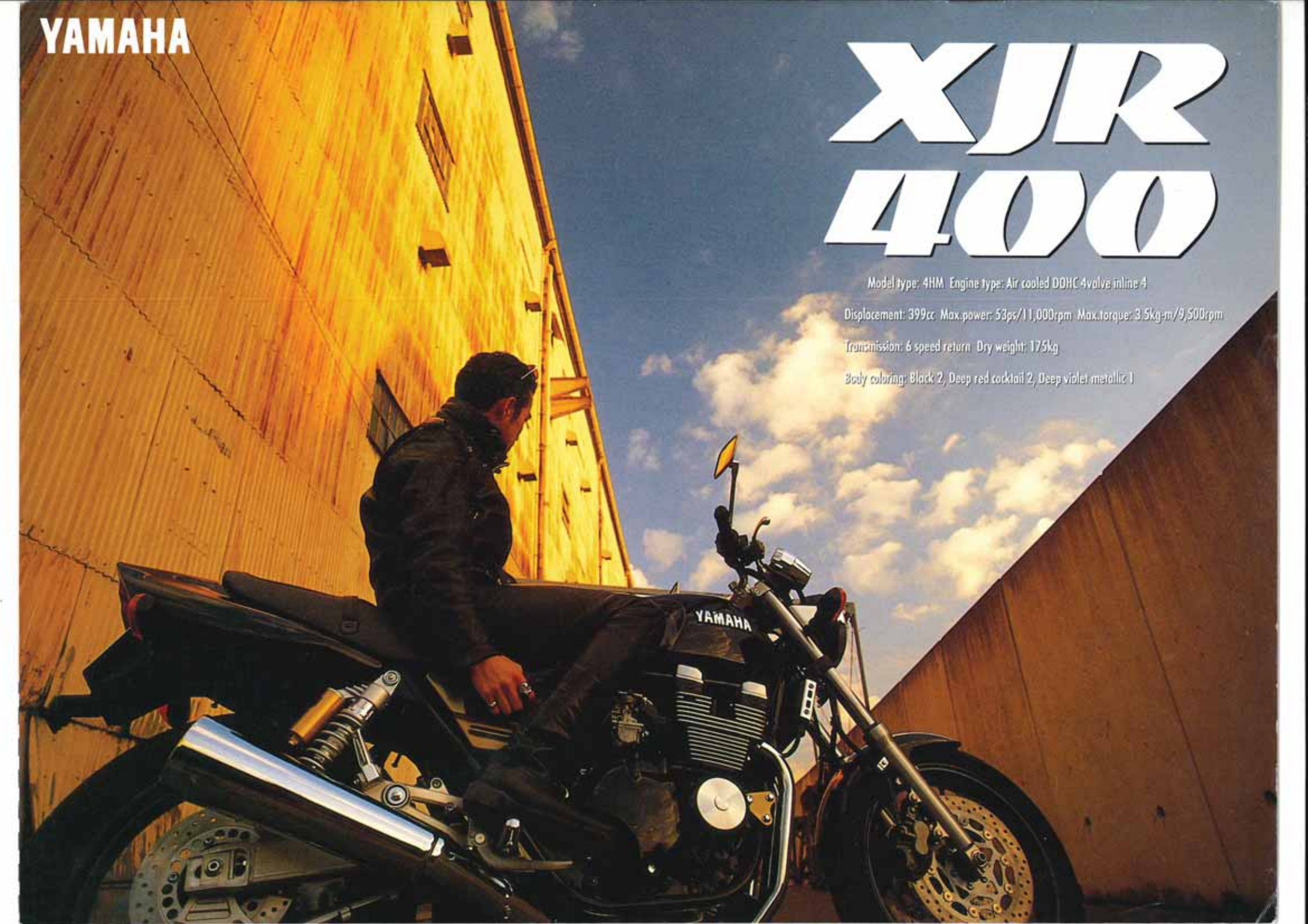


A man in a black leather jacket is sitting on a Yamaha XJR 400 motorcycle. The motorcycle is black with chrome accents on the exhaust and front forks. The background consists of a large, yellow, corrugated metal wall on the left and a blue sky with white clouds on the right. The Yamaha logo is visible on the fuel tank.

YAMAHA

XJR 400

Model type: 4HM Engine type: Air cooled DOHC 4valve inline 4

Displacement: 399cc Max.power: 53ps/11,000rpm Max.torque: 3.5kg-m/9,500rpm

Transmission: 6 speed return Dry weight: 175kg

Body coloring: Black 2, Deep red cocktail 2, Deep violet metallic 1

XJR 400

Model type: 4HM Engine type: Air cooled DOHC 4valve inline 4

Displacement: 399cc Max.power: 53ps/11,000rpm Max.torque: 3.5kg-m/9,500rpm

Transmission: 6 speed return Dry weight: 175kg

Body coloring: Black 2, Deep red cocktail 2, Deep violet metallic 1

ブライドは油圧よりも高く。
スピリットはトルクよりも太く。
そして、ハートは燃焼温度よりも熱い。
五感をたたくエアフォアパワー。XJR400。





ブライドは油圧よりも高く。
スピリットはトルクよりも太く。
そして、ハートは燃焼温度よりも熱い。
五感をたたくエアフォアパワー、XJR400。



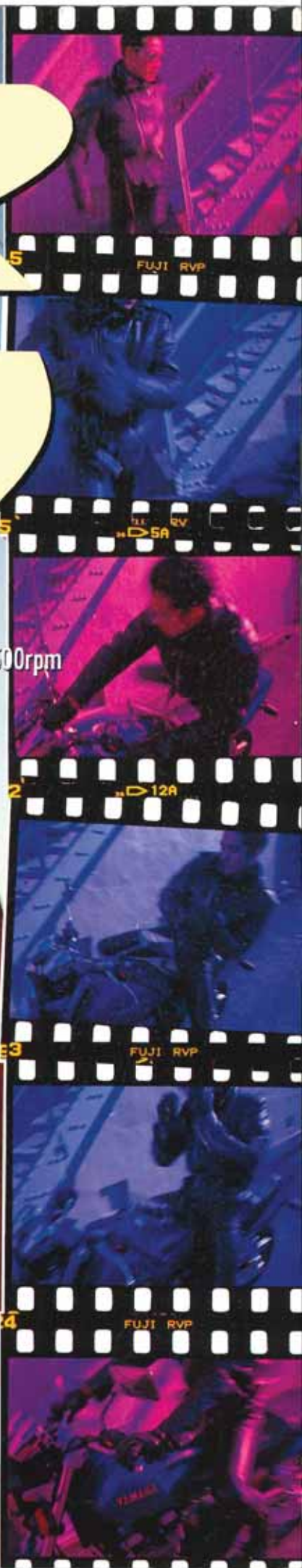
XJR 400

Model type: 4HM Engine type: Air cooled DOHC 4valve inline 4

Displacement: 399cc Max.power: 53ps/11,000rpm Max.torque: 3.5kg-m/9,500rpm

Transmission: 6 speed return Dry weight: 175kg

Body coloring: Black 2, Deep red cocktail 2, Deep violet metallic 1



XJR



走るのに理由なんかいらない。
誰かに会いに？海を見に？おいしい珈琲を飲みに？
それもいいけど、
走るために走ったっていい。
気の向くまま、気の済むまで、走り込む。
もっと走れ！もっと開けろ！XJRがそう誘う。



XJR

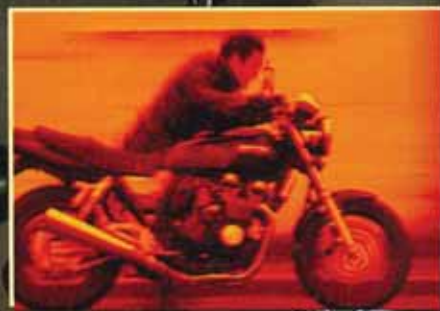
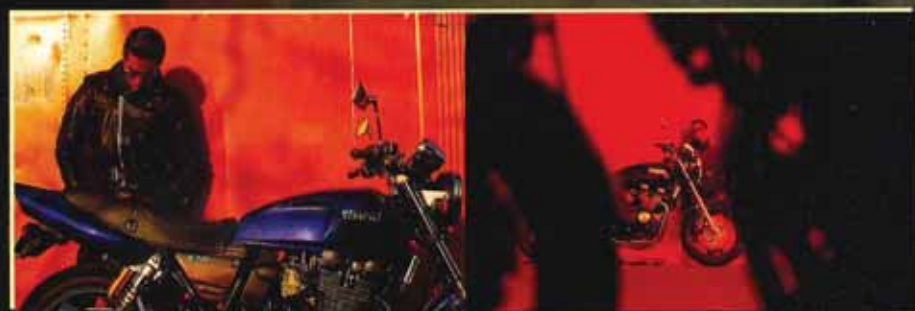


XJR



走るのに理由なんかいらない。
誰かに会いに？海を見に？おいしい珈琲を飲みに？
それもいいけど、
走るために走ったっていい。
気の向くまま、気の済むまで、走り込む。
もっと走れ！もっと開けろ！XJRがそう誘う。

XJR





エンジンの火を落とす。
光も音も消え、ガレージの中は静寂と闇が支配する。
身体の中に残るスピードの余韻が心地よい。
エンジンが冷えていくチン、チン、チンという音がする。
それは、エンジンの誘惑めいたささやき。
どうした？もう終わりがい？



ファイティンクスビリッパの結晶

最新設計DOHC4バルブ空冷4気筒エンジン

たとえば、10.7という高い圧縮比。これひとつをとっても、このエンジンが空冷高速を目標にしたことがご理解いただけるのではないだろうか。大柄なシリンダーヘッド・クランクシャフト・バルブ機構の採用、大容量エキゾースター、マップ制御イグナイターユニットなどにより、クラスを越えた躍進能力が与えられている。そのスペックは最高出力53ps/11,000rpm、最大トルク3.5kg-m/9,500rpm。その高力のある加速性能とシヤースロットルレスポンスは、数値以上のファーストレスポンスを体感させるはずだ。

高気効率を徹底追求、最新設計の吸気ポート形状

多量の混合気をよりスムーズに燃焼室に送り込むためには、ポートの長さや曲率、傾きなど、その形状が重要となる。XJR400はこれを徹底的に見直し、過気抵抗となるバルブガイドの食い込みをもたない、細く滑らかなポート形状を実現した。流量係数(気体の流れのスムーズさを表す数値)でみれば、極めて理想的なスペックを達成。その結果、圧縮比も高められ、高出力化やスロットルレスポンスの向上を実現している。さらに、エンジンパワーのロス低減のために、バルブの小径化や細軸バルブシステム、インナーバルブを採用。バルブ機構の慣性重量を軽減させロスパワーを抑えている。一方、フライホイールマスを軽量化することで、回転特性の向上も図っている。

高効率な油圧管理の真髄、大容量オイルクーラーとヒストンクーラー

ラジエーターやウォーターポンプをもたないことによる軽量化とロスパワーの低減。XJR400はこの空冷エンジンならではのメリットを活かしながらも、水冷エンジンに迫る冷却効果を追求。エンジン前方にリッターバイクなみの大容量オイルクーラーを設置するとともに、クランクケース内部には、ピストンの裏面にオイルを噴射してピストンを冷却するピストンクーラーを採用。この組み合わせにより、絶大な冷却性能を獲得し、水冷エンジンなみの油温管理を実現した。また、大きく張り出したシリンダーヘッドによって、冷却面積を拡大。優れた自然冷却効果を獲得している。

走行状況に応じて高気圧側をコントロール。マップ制御イグナイターユニット
あらかじめ理想的な点火タイミングが書き込まれたマイクログリッドコンピュータのエンジン回転数とスロットルバルブ開度から進角を演算処理。低回転域から高回転域まで、また、スロットルオンオフの速度に合わせて点火タイミングをきめ細かくコントロール。エンジン回転数だけに依存しないこの点火時期コントロールによって、急速なスロットルワークにもリアに追いつけるレスポンスを実現している。

優れた高気効率を活かす排気システム。4-2-1型マフラーシステム
エキゾーストパイプは、まず、2と3を連結したうえで、あらためて2と2、3と4を連結。これによって効果的な排気脈動を生み出し、中低速トルクの向上を図っている。また、排気容量をより多く確保するために集合部にはチャンバーが採用されている。

タフでしなやかな高剛性シャシー

ダブルクレードルフレームとアルミ製リアアーム

メインフレームは、高強度鋼管のツインチューブで構成されるダブルクレードルフレーム。3点リジットのエンジンマウントにより、エンジンを剛性部材とすることでいっそうの剛性アップを図っている。また、リアアームには大型のアルミ製角型リアアームを採用することで、高負荷を余裕で受けとめるタフな高剛性シャシーを実現した。

エンジンパワーを許容するサスペンション

高剛性フロントフォークとサブタンク一体式ツインショック

フロントは、レプリカに匹敵する性能を備えるインナーチューブ径41mmの高剛性フロントフォークを採用し、剛性のあるしっかりとした操縦性を実現。ダブルディスクブレーキの強力なストッピングパワーも許容し、制動時の車体安定性向上に貢献している。また、キャスター角26°/トリート95mmとすることで、軽快かつ安定感あるハンドリング性能を実現している。リアにはオイルの冷却性に優れたサブタンク一体式のツインショックを採用。独自のサスペンションセッティングにより、低速時から高負荷な状況にいたるまで、優れたダンピング特性を発揮する。

絶大なストッピングパワーと優れたコントロール能力

大径フローティングダブルディスクブレーキ

フロントにはディスク外径238mmのフローティングディスクと真径2ポットキャリパーをダブルで装備。高剛性フロントフォークと相まって、絶大なストッピングパワーを獲得した。また、フロントマスターシリンダーは、好みに応じてブレーキレバーの張り幅を変えられる調整式としている。リアにはディスク外径245mmのディスクと下付けの対向2ポットキャリパーを採用。タイヤはフロントが110/70-17 54H、リアにはワイドな150/70-17 69H、ともにワイドリムの中空3本アルミ合金ホイールに装着される。

ゆったりとかまえてアグレッシブに走る、ライディングポジション

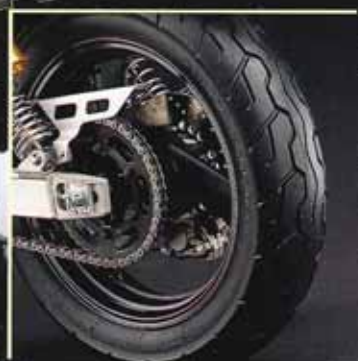
マシンをおび込んでいような豪快なコーナリングフォーム。これこそキキッドならではの醍醐味。XJR400はハンドルとヒップポイント、フットレストのポジションを独自にアレンジし、いつでも自在な荷重コントロールができるライディングポジションとしている。シートは、腰のホールド感に優れたフラットな形状のダブルシートを採用し、足置き性の良い770mmの低シート高としている。

華やかでファインテックスビリッパ。XJR400

空冷エンジンの存在感、18リットル大型フルエールタンク、ヒップアップしたテールカウル。大径フロントフォークや大型リアアーム、ワイドリム、ゴールドのツインショック、下付けリアディスクブレーキ。走り重視のコンポーネントは、そのスタイリッシュなフォルムを生んだ。このフォルムはまさに性能そのものを物語る。

磨きあげられたクオリティ、高品位なフィニッシュワーク

XJR400は、ハイクオリティなパーツやペイントによって高い完成度を追求。クロームメッキの隠蔽型メーター、金色アルミサイドカバー、上下2分割のテールランプ、アルミ製のチェーンケース、エンジンハンガー、ブレーキとチェーンベダルなどが採用されている。また、フレームの2重塗装をはじめ、ステンコートボルトの多用などにより防錆性も高められている。さらに、盗難防止効果の高いイグニッションスイッチ、高精度なフルエールメーターやテールカウル下ユーティリティスペースなど実用装備も充実している。



エンジンの火を落とす。

光も音も消え、ガレージの中は静寂と闇が支配する。

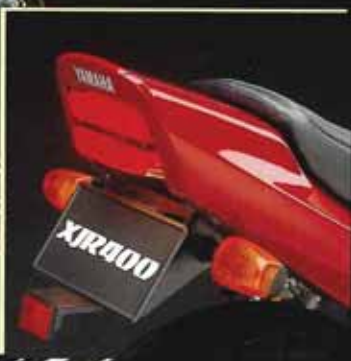
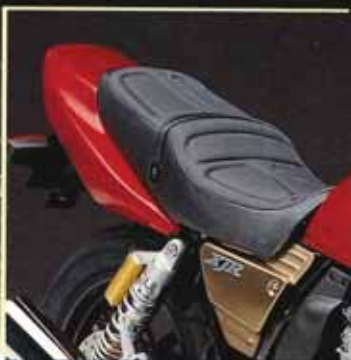
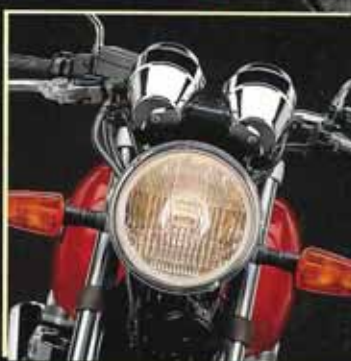
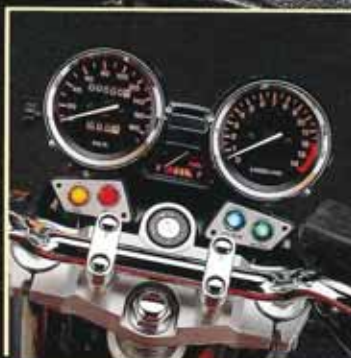
身体の中に残るスピードの余韻が心地よい。

エンジンが冷えていくチン、チン、デーンという音がある。

それは、エンジンの誘惑めいたささやき。

どうした？もう終わりかい？





ファイティンクスピリッツの結晶

新設計DOHC4バルブ空冷4気筒エンジン

たとえば、10.7という高い圧縮比。これひとつをとっても、このエンジンが空冷最速を目指したことがご理解いただけるのではないだろうか。大柄なシリンダーヘッドフィンも同様に、優れた冷却効果を得るためのもの。最新設計の吸気ポート形状、軽量のバルブ機構の採用、大容量エアクリナー、マップ制御イグナイターユニットなどにより、クラスを超えた潜在能力が与えられている。そのスペックは最高出力53ps/11,000rpm、最大トルク3.5kg-m/9,500rpm。その底力のある加速性能とシャープなスロットルレスポンスは、数値以上のフィーリングを体感させるはずだ。

吸気効率を徹底追求、最新設計の吸気ポート形状

多量の混合気をよりスムーズに燃焼室に送り込むためには、ポートの長さや曲率、細さなど、その形状が要となる。XJR400はこれを徹底的に見直して、通気抵抗となるバルブカートの食い込みをもたない、細く滑らかなポート形状を実現した。流量係数(気体の流れのスムーズさを量る係数)でみれば、極めて理想的なスペックを達成。その結果、圧縮比も高められ、高出力化やスロットルレスポンスの向上を実現している。さらに、エンジンパワーのロス低減するために、バルブの小径化や細軸バルブシステム、インナーバッドを採用、バルブ機構の慣性重量を軽減させロスパワーを抑えている。一方、フライホイールマスを軽量化することで、回転特性の向上も図っている。

高効率な油温管理の実現、大容量オイルクーラー&ピストンクーラー

ラジエーターやウォーターポンプをもたないことによる軽量化とロスパワーの低減。XJR400はこの空冷エンジンならではのメリットを活かしながらも、水冷エンジンに迫る冷却効果を追求。エンジン前部にリッターバイクなみの大容量オイルクーラーを装着するとともに、クランクケース内部には、ピストンの裏側にオイルを噴射してピストンを冷却するピストンクーラーを採用。この組み合わせにより、絶大な冷却性能を獲得し、水冷エンジンなみの油温管理を実現した。また、大きく張り出したシリンダーフィンやシリンダーヘッドによって、冷却面積を拡大、優れた自然冷却効果を実現している。

走行状況に応じて点火時期をコントロール、マップ制御イグナイターユニット

あらかじめ理想的な点火タイミングが書き込まれたマイクロコンピュータが、エンジン回転数とスロットルバルブ開度から進角度を演算処理。低回転域から高回転域まで、また、スロットルオンオフの速度に合わせて点火タイミングをきめ細かくコントロール。エンジン回転数だけに依存しないこの点火時期コントロールによって、急速なスロットルワークにもリアに追従するレスポンスを実現している。

優れた吸気効率を活かす排気システム、4-2-1エキゾーストシステム

エキゾーストパイプは、まず、#2と#3を連結したうえで、あらためて#1と#2、#3と#4を連結。これによって効果的な排気脈動を発生させ中低速トルクの向上を図っている。また、排気容量をより多く確保するために集合部にはチャンバーが採用されている。

タフでしなやかな高剛性シャシー

ダブルクレードルフレーム&アルミ角型リアアーム

メインフレームは、高張力鋼管のツインチューブで構成されるダブルクレードルフレーム。3点リジットのエンジンマウントにより、エンジンを剛性部材とすることでいっそうの剛性アップを図っている。また、リアアームには大型のアルミ製角型リアアームを採用することで、高負荷を余裕で受けとめるタフな高剛性シャシーを実現した。

エンジンパワーを許容するサスペンション

高剛性フロントフォーク&サブタンク別体式ツインショック

フロントは、レプリカに匹敵する性能を備えるインナーチューブ径φ41mmの高剛性フロントフォークを採用し、剛性感のあるしっかりとした操縦性を実現。ダブルディスクブレーキの強力なストップパワーも許容し、制動時の車体安定性向上に貢献している。また、キャスト角26°/トレール99mmとすることで、軽快かつ安定感あるハンドリング性能を実現している。リアにはオイルの冷却性に優れたサブタンク別体式のツインショックを採用。独自のサスペンションセッティングにより、低速時から高負荷な状況にいたるまで、優れたダンピング特性を発揮する。

絶大なストップパワーと優れたコントロール能力

大径フローティングダブルディスクブレーキ

フロントにはディスク外径φ298mmのフローティングディスクと異径2ポットキャリパーをダブルで装着。高剛性フロントフォークと相まって、絶大なストップパワーを獲得した。また、フロントマスターシリンダーは、好みに応じてブレーキレバーの握り幅を変えられる調整式としている。リアにはディスク外径φ245mmのディスクと下付けの対向2ポットキャリパーを採用。タイヤはフロントが110/70-17 54H、リアにはワイドな150/70-17 69H、ともにワイドリムの中空3本アルミ合金ホイールに装着される。

ゆったりとかまえてアグレッシブに走る、ライディングポジション

マシンをねじ込んでいくような豪快なコーナリングフォーム。これもネイキッドならではの醍醐味。XJR400はハンドルとヒップポイント、フットレストのポジションを独自にアレンジし、いつでも自在な荷重コントロールができるライディングポジションとしている。シートは、腰のホールド性に優れたフラットな形状のダブルシートを採用し、足置き性の良い770mmの低シート高としている。

香り立つファイティンクスピリッツ、XJR400フォルム

空冷エンジンの存在感、18ℓ大型フューエルタンク、ヒップアップしたテールカウル。大径フロントフォークや大型リアアーム、ワイドリム、ゴールドのツインショック、下付けリアディスクブレーキ……。走り重視のコンポーネンツは、そのままダイナミックなフォルムを生んだ。このフォルムはまさに性能そのものを物語っている。

磨きあげられたクオリティ、高品位なフィニッシュワーク

XJR400は、ハイクオリティなパーツやペイントによって高い完成度を追求。クロームメッキの砲弾型メーター、金色アルミサイドカバー、上下2分割のテールランプ、アルミ製のチェーンケース、エンジンハンガー、ブレーキ&チェーンベダルなどが採用されている。また、フレームの2重塗装をはじめ、ステンコートボルトの多用などにより防錆性も高められている。さらに、盗難防止効果の高いイグニッションスイッチ、高精度なフューエルメーターやテールカウル下ユーティリティスペースなど実用装備も充実している。

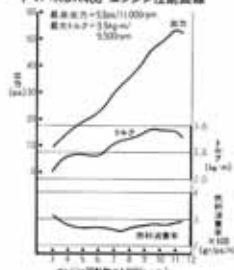
XJR400 メーカー希望小売価格 ¥579,000

(北海道、沖縄および一部地域を除く) ●価格には消費税、税金(含む消費税)、登録料などに伴う費用等は含まれていません。●消費税は別途計算のうえ申し受けます。●詳しくは販売店にお問い合わせください。●メーカーオプションで速度警告灯装着仕様車(¥10,000高)もあります。

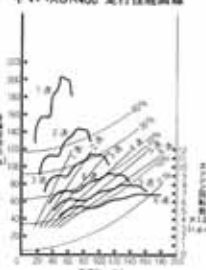
XJR400 仕様諸元

型式	4H-M
全長/全幅/全高	2,075mm/745mm/1,080mm
軸間距離	1,435mm
シート高/最低地上高	770mm/115mm
乾燥重量	175kg
燃費・定地走行テスト値	41.0km/ℓ(60km/h)
最小回転半径	2.8m
制動停止距離	14.0m(50km/h)
エンジン種類	4サイクル・空冷・DOHC・4バルブ
気筒数配列/総排気量	並列4気筒/393cc
内径×行程	55.0mm×42.0mm
圧縮比	10.7:1
最高出力	53ps/11,000rpm
最大トルク	3.5kg-m/9,500rpm
点火方式	フルトラジスタ
給油方式	セル式
燃料タンク容量	18ℓ
エンジンオイル容量	2.8ℓ
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-8Ah(10h)/GTX9-BS, YTX9-BS
1次減速機/減速比	チェーン×ギア/2.606(23/24×68/25)
2次減速機/減速比	チェーン×ギア/3.000(45/15)
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	2.733/1.947/1.545/1.240/1.074/0.931
フレーム形式	鋼管ダブルクレードル
キャスト/ドレール	2500/39mm
タイヤサイズ 前・後	110/70-17 54H/150/70-17 69H
制動装置 前・後	油圧式ダブルディスク・油圧式シングルディスク

ヤマハXJR400 エンジン性能曲線



ヤマハXJR400 走行性能曲線



●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。



ブラック2



ディープレッドカクテル2



ディープバイオレットメタリック1

Y.E.S.S.
YAMAHA EARTHLY SPORTS SYSTEM

ヒト・モノ・アソビで 溢れています。

Y.E.S.S.(イエス)とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS SYSTEMの略。その名の通り地球サイズでモーターサイクルを楽しむクラブです。



走る。

国内から海外まで、ソロツーリングからグループツーリングの会員さんを、ツーリングシステムがバックアップ。〈ジャントツツーリング〉〈オーストラリアツーリング〉〈フェリーツーリング〉



学ぶ。

安全運転のマスターと運転技術の向上を、Y.E.S.S.がお手伝いします。〈ヤマハビッグバイクスクール〉〈オフロードライディングスクール〉



読む。

知りたい情報と夢が満載の会報誌「WAY」。ツーリングイベントのガイドからモータースポーツ速報まで、毎月1回無料で郵送されます。



遊ぶ。

遊びの天才Y.E.S.S.だから、プレイメニューもボリュームたっぷり。〈バイクピレリッジ〉〈サマーフェスティバル〉〈アースリーランド〉楽しいイベントが目白押しです。



競う。

Y.E.S.S.は全国で各種レースを開催しています。気軽に楽しめるレースでモータースポーツマインドを燃焼させましょう。〈エンデュロ〉〈モトクロス〉〈トライアル〉〈ミニバイク〉



守る。

万が一の時、頼れるスタッフカード。最高保障額100万円の〈ライダーズ保険〉に自動加入されます。

- Y.E.S.S.の入会には特別な資格は一切不要。
モーターサイクルと遊びが好きならOKです。
- Y.E.S.S.に関する情報は、ヤマハモーターサイクル HOT LINE
0120-319-819(料金無料)へどうぞ。

お客様相談室

このカタログに関するお問い合わせは、お近くのヤマハ販売店または下記のお客様相談室へ。

0120-090-819

●フリーダイヤルにて通話できない場合はTEL(0538)32-1166

●このカタログは再生紙を使用しています。

1994年2月現在

●オプション: CYCLE LOK(Lタイプ) メーカー希望小売価格(税別): ¥7,800 パーツナンバー: 90793-66090



見る・見られる・いい運転。

- バイクは昼間もライト・オン!
- カーブ・交差点では、スローイングダウン!

Be Riding Friends!

バイクでひろがるいい仲間。

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。無理な運転はやめましょう。●昼間のライト・オンは必ずロービームで。●道路状況に配慮した車両での公道走行はできません。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県新田市新田2500
9402-50D, ④-018170