

YAMAHA XZ550D





力強いハートと、しなやかな動き。人はこれを、ハイウェイのダンディズムと呼ぶ。

Dandyism on the Highway.

「黒」で身を包んだマシンは、ハイウェイの彼方から疾走してきた。
「スーパー・Vツイン」XZ550D。高速スポーツクルーザーのあり
方へのひとつの解答が、このマシン。あえて550ccに排気量を
求めたパワーユニットは、水冷Vツイン・DOHC・4バルブのメカ
ニズムを得て、ひとクラス上の62psをマーク。そしてVツインなら
ではのトルキーな加速感が、ライダーのハートを魅了する。さら
にフルフェアリングがハイウェイで風をライダーの友とするに違
いない。この一台とともに走ること。それは、ある種のダン
ディズムであるといっても、決して過言ではないだろう。

SUPER V-TWIN XZ550D



水冷Vツイン550cc・DOHC・4バルブ。Y.I.C.S.搭載。フルフェアリング装着。ハイスピード・クル

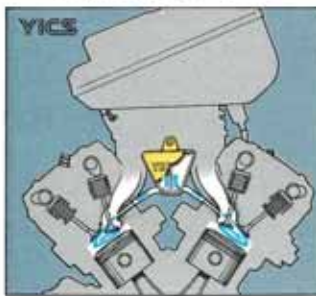
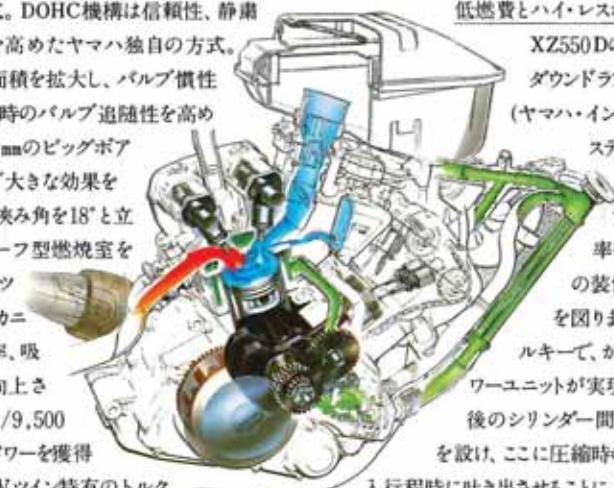
クラス最大62ps。VツインがDOHC・4バルブの高度なメカニズムを得て、驚異のパワーを生んだ。

スリム、コンパクト、そしてパワフル。それらの要素を満たさなければスーパースポーツとは呼べない。そう考えたヤマハは新時代のスーパースポーツのためにインライン・Vツインを選びました。そのVツインに62psものパワーを与えたのがDOHC・4バルブ方式。DOHC機構は信頼性、静粛性、メンテナンス性を高めたヤマハ独自の方式。さらに吸排気ポート面積を拡大し、バルブ慣性重量を下げて高回転時のバルブ追随性を高める4バルブ方式は、80mmのビッグボアをもつこのエンジンで大きな効果を発揮。同時にバルブ挟み角を18°と立て、完全なベントルーフ型燃焼室を実現。XZ550DのVツインはこうしたハイメカニズムによって燃焼効率、吸排気効率を大幅に向上させ、クラス最高の62ps/9,500r.p.m.という驚異のパワーを獲得したのです。もちろんVツイン特有のトルク感をも有し、4.8kg-m/8,500r.p.m.をピークとするフラットなトルクを中低速に至るまで確保。パワフルで扱いやすいパワーユニットを実現しました。

快適かつ余裕のある走りを実現。水冷メカニズム、一軸3ウェイトバランス（特許出願中）内蔵。

XZ550Dのシリンダー交角は70°。トレーリングアックスの採用とともにホイールベースの短縮化を図りました。さらに

一軸3ウェイトバランスを内蔵。Vツインの鼓動をいかしながら、振動をマルチエンジン並みに押えることに成功しました。また、高回転・高出力にもなる熱対策には、水冷方式

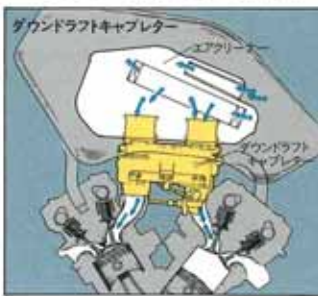


の採用によって対応。サーモスタットと小型電動ファンを装備するなど熱対策は万全です。点火方式は電子進角式フルトランジスタ点火。しかも回転数だけではなくクランク角信号からも点火時期を制御。エンジンの要求点火時期に対する精度をさらに向上させました。

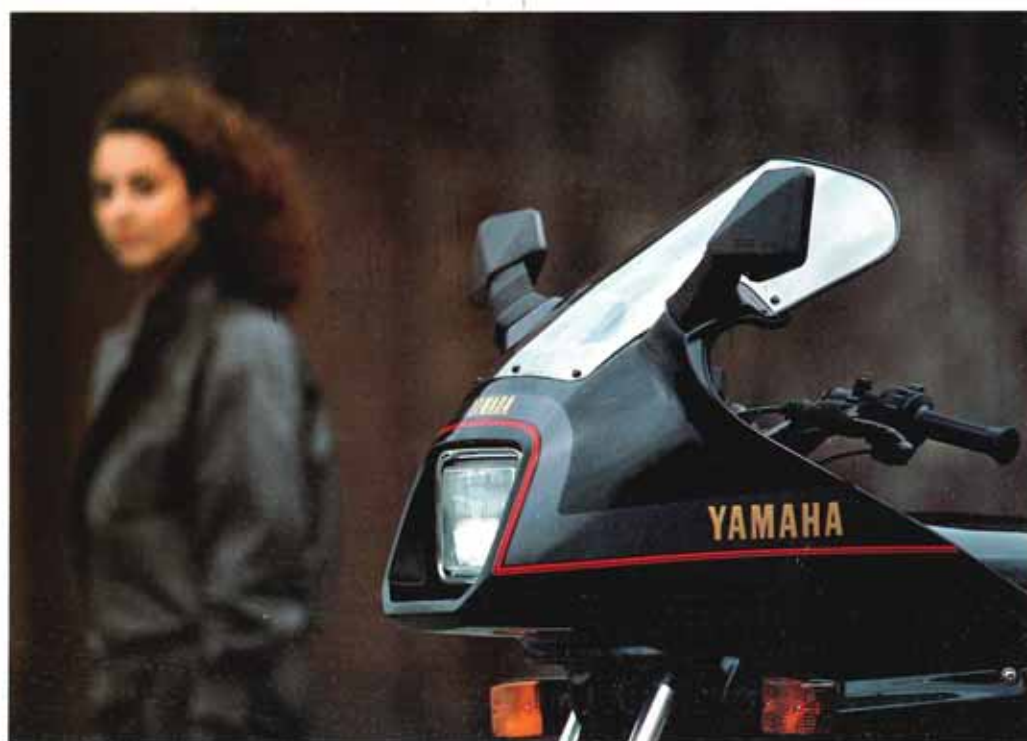
Y.I.C.S.、加速ポンプ付ダウンドラフトキャブレター搭載。

低燃費とハイ・レスポンスを両立させた。

XZ550Dの吸気系には、加速ポンプ付ダウンドラフトキャブレターとY.I.C.S.（ヤマハ・インダクション・コントロール・システム）を採用。大容量のエアクリーナーから真下に混合気を送ることによって吸気効率を向上。さらに加速ポンプの装備によってレスポンスの向上を図りました。低速から高速までトルキーで、かつなめらかに吹き上がるパワーユニットが実現したのです。Y.I.C.S.は前後のシリンダー間に独立したエアチャンバーを設け、ここに圧縮時の混合気の一部を吸収。吸入行程時に吐き出させることによって混合気にスワール（渦巻き）を起こし、燃焼効率をアップするシステム。これらのメカによって、高速スポーツクルーザーにふさわしい40km/ℓ（60km/h）定地走行テスト、運輸省届出値という低燃費が実現したのです。ハイウェイをより快適に疾駆するために、先進のエアロダイナミックス・フェアリングを装着。



高速スポーツクルーザーの重要な要素です。そこでヤマハはエアロダイナミックスを追求してフェアリングの開発にあたりました。その結果生まれたフォルムが、XZ550Dのフェアリング。



ヤマハ・ワークス・ロードレーサーにおける長年のフェアリング技術、ヤマハポート部門のF.R.P.成形技術、流体力学など、ヤマハの総合力の結集と、幾度にもわたる風洞実験によるデータが、理想のフェアリングを生んだのです。空気抵抗を低くするため前面投影面積は極力小さくし、高速走行時の車体の浮きあがりを押さえることにより高い直進安定性を得るとともに、ラジエーター部分への積極的な冷却風の導入を図りました。そしてさらにXZ550Dを強く印象づけるのがニューヤマハブラックとミッドナイトシルバーの2トーンカラー。その念入りに塗装されたボディカラーは、鮮やかなレッドのピンストライプとあいまって、高速スポーツクルーザーとしての風格をかし出してあります。ヤマハの夢が、そして群を抜いた造形技術が、フルフェアリングの姿を、ここまで熟成に近づけた。

ヤマハのフェアリング開発では、材質を吟味。スクリーン

にはハードコート加工を施したポリカーボネート樹脂を採用。先端部はモールでカバーしました。またフェアリングボディ、アンダーフェアリングにはF.R.P.をはじめABS樹脂、ポリプロピレンなどによって強度を確保しながら軽量化をも図っています。また、スクエアタイプのバックミラーは後方視野の広い大型とし、しかも空気抵抗をも考慮してフェアリングと同一のコンセプトで設計。さらにフェアリングの内側にはライダーに冷風、温風を送れるベンチレーターを設置するなど、徹底した快適設計をも施しました。高速スポーツクルーザーに必要とされた足まわり。ダンパー・アジャスタブルのモノクロスサスを搭載。

スーパー・VツインXZ550Dは、その62psというハイパワーにあわせて、足まわりも十分に固めました。駆動は静かでメンテナンスフリーのシャフトドライブ。しかもエンジン側をクランク軸、カウンター軸、ドライブ軸のインライン3軸と

ーシングのために生まれた。



する方式を採用。従来のミドルシャフトを排して軽量、コンパクト化を図るとともに伝達効率をも高める設計です。またフロントフォークには、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方式を採用。トレーリングアクスルタイプのフロントフォークは、作動性を向上させハンドリング性能を高めるとともに、スーパースポーツのホイールベースを実現しました。リヤショックには定評あるモノクロスサスペンションを搭載。ショックユニットは独自の窒素ガス封入式・カルボンタイプです。さらにXZ550Dではこのダンパーを強弱5段階に調整可能なものとし、スーパースポーツな走りをライダーのものにしました。一方、高出力にみあってストッピングパワーも強力です。フロントにはセミメタルパッド採用の油圧式ディスクブレーキをダブルで装備。スリット入りのディスクプレートは、キャストホイールにダイレクトでマウントし、確実な制動力を確保しました。また

リヤには大径180φのドラムブレーキを採用。フロント100/90-18、リヤ110/90-18の偏平チューブレスタイヤとあいまって、安定した高速走行をライダーに約束します。フォルムが、バイバックボーンフレームが、多用されたアルミ、ジュラルミンのパーツが、このマシンを物語る。

ハイパワーのエンジンを懸垂するのは、ユニークなバイバックボーンフレーム。コーナリング時やエンジンのトルクに対してすぐれた実力を発揮します。大容量17ℓのフュエルタンクは、ニークリップしやすく、かつ迫力あるフォルムを実現。ハンドルバーはジュラルミン鍛造のセパレートタイプ。そして



心地良い前傾ポジションを生むバックステップと、フットストッパー兼用のアルミダイキャストマフラスター。深いバンク角を可能にしたステップアップマフラー。フットレスト、ブレーキペダル、チェンジペダル、ステップは豪華なジュラルミン鍛造です。ほかにも二球式インテグレートッド・テールランプ、モールドタイプグラブバーなど数々の機能的設計が、XZ550Dの走りをさらに高速スポーツクルーザーらしい高次元なものへと高めています。ベンチレーター、燃料計・水温計内蔵のメーター……。

ダイナミックで精悍なフォルムが走りを集める、エアロダ

イナミックス・フェアリング。その内側にはベンチレーターを設置。HOTとCOOLの切り換えによって真夏や厳冬のライディングに快適性をもたせました。メーターパネルには、燃料計をビルトイン。水温計とともに見やすくレイアウトしました。角型のヘッドランプには12V60W/55Wのハロゲンバルブを採用。夜間走行に絶大の威力を発揮します。また、左手元で確実に操作できるチョークレバー、軽快なタッチのパワーレバー、広い後方視界を約束する大型角型バックミラーなど、XZ550Dは細部にわたって高速スポーツクルーザーらしい装備を誇ります。

Dandyism on the Highway.

XZ550D

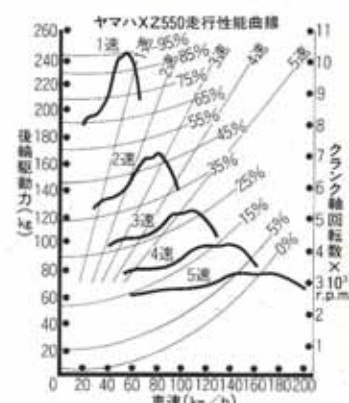
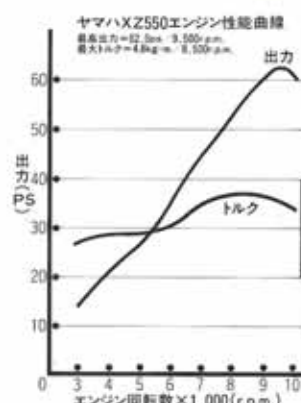
- 標準現金価格¥625,000(北海道を除く)
- ニューヤマハブラック/ミッドナイトシルバー
(ツートンカラーです)



仕様諸元	
機種コード	30R
全長/全幅/全高	2145mm/750mm/1330mm
軸間距離	1445mm
シート高/最低地上高	780mm/135mm
乾燥重量	201kg
燃費・定地走行テスト値	40.0km/ℓ (50km/h)
最小回転半径	2700mm
制動停止距離	14m (50km/h)
エンジン種類	4サイクル・水冷・DOHC・4バルブ
気筒数配列/総排気量	V型2気筒/552cc
内径/行程	80.0mm×55.0mm
圧縮比	10.5:1
最高出力	62ps/9,500r.p.m.
最大トルク	4.8kg-m/8,500r.p.m.

仕様諸元	
始動方式	セル式
点火方式	トランジスタ
燃料タンク容量	17.0ℓ
オイル容量	3.4ℓ
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-14Ah/YB14L
1次減速機構/減速比	ギヤ/2.212(73/33)
2次減速機構/減速比	ギヤシャフト3.070(19/18)(32/11)
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	2.866/1.950/1.476/1.185/0.966
フレーム形式	鋼管バックボーン
キャスト/トレール	25°40'/124mm
タイヤサイズ・前/後	100/90-18 56H/110/90-18 61H
制動装置・前/後	油圧式ダブルディスクブレーキ/機械式ドラムブレーキ

※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。



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。後通りのコースから自由に選べる便利さです。

手続きが簡単
支払いがらくらく
ヤマハ
らくらくクレジット

- 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。
- 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。
- 自動車保険に加入しましょう。
- 走行後のマフラーに触れないように注意しましょう。
- 安全のため改造はやめましょう。

YAMAHA
ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
TEL05383(2)1111
8302-47D, ⑤-011029