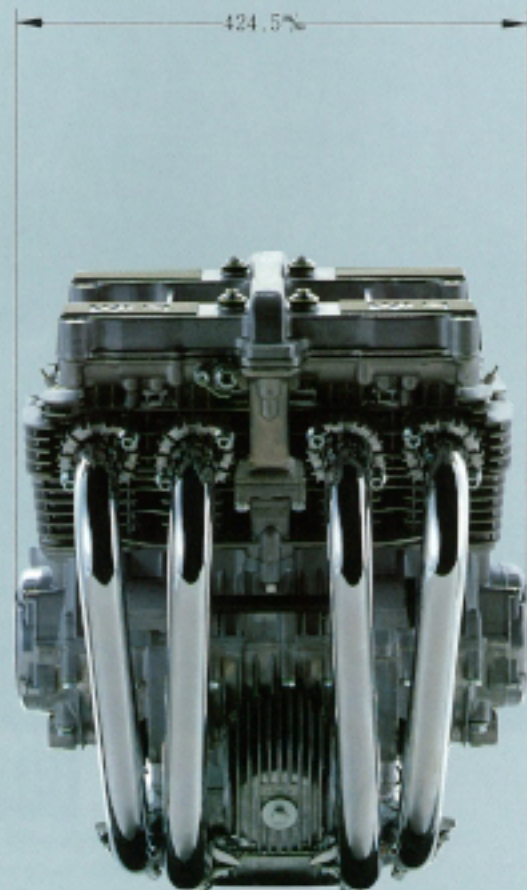
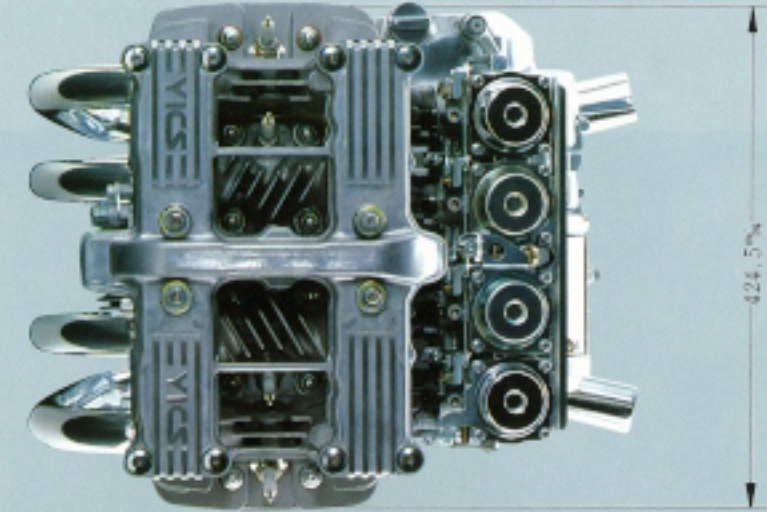
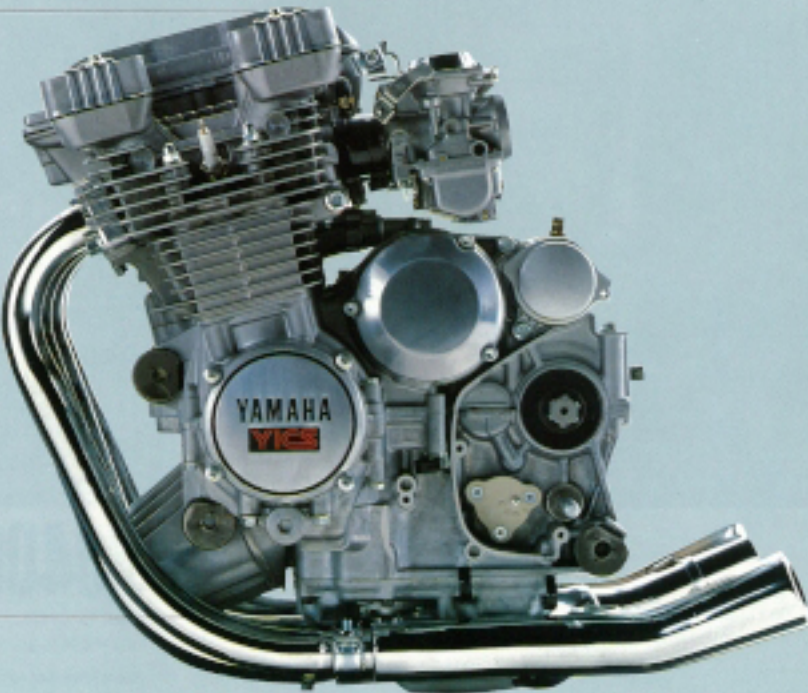


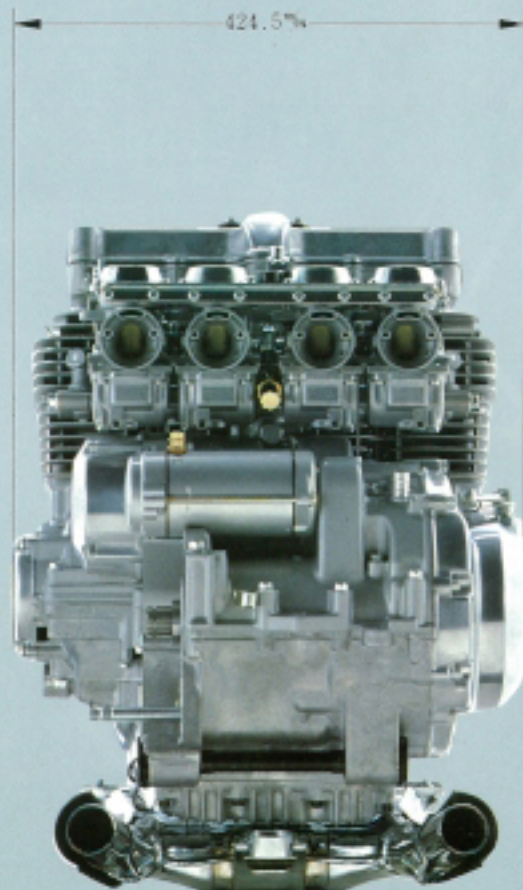
高出力と省燃費は見事なまでに両立した。
Y.I.C.S.搭載。シェイプアップマルチ。



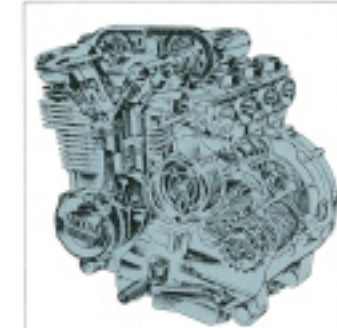
424.5mm



424.5mm

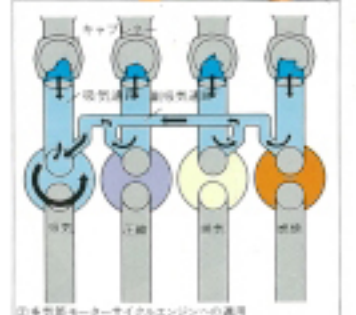
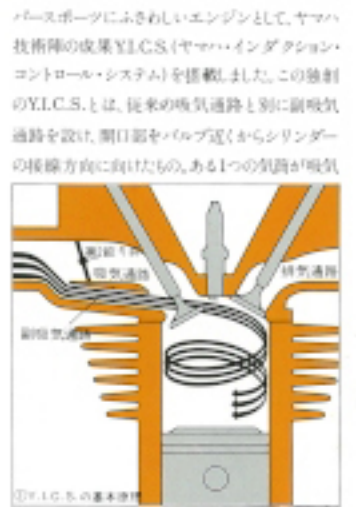


424.5mm



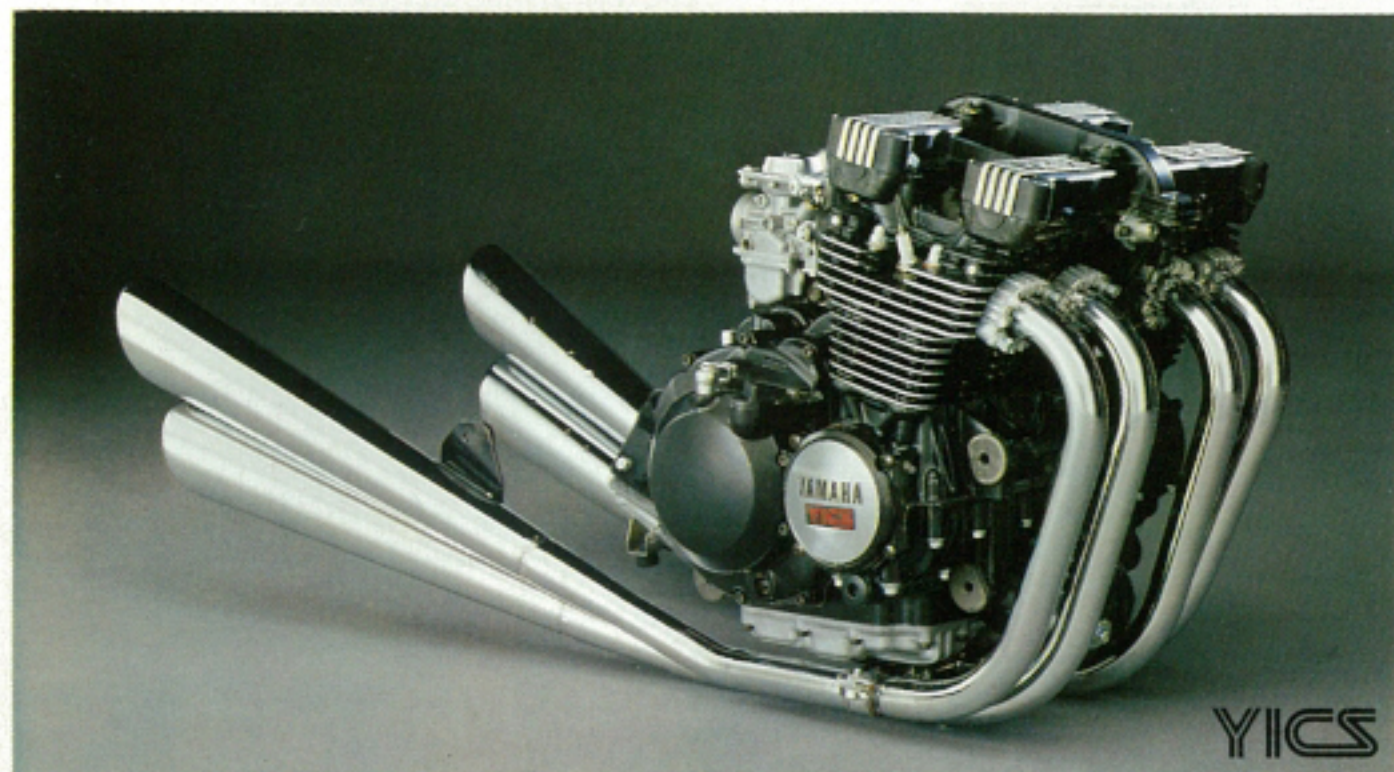
これにより、深いバンク角を確保することはもちろん、トータルな乗車フィーリングまでも向上させています。さらに、4気筒化によって、エンジン本体の高さを低くおさえたため、フレームへのエンジン搭載位置も、より自由なものとなり、充分なエアクリナー容積、シートクッション厚を確保しながら、シート高を低くし、ゆとりある乗車姿勢を確保しました。本来、エンジン幅が広くながちなパナレルフォーを、2気筒並としたヤマハテクノロジーが、マルチの新しい概念をつくりました。

マルチの概念を一新した、ヤマハ独自のシェイプアップマルチ。DOHC4気筒エンジン。マシンの一休感を創出すヤマハエンジンエアリングは、スーパースポーツのパワーソースとして、ナローなDOHC4気筒エンジンを実現しました。ボア・ストローク51.0mm×48.8mm、総排気量398ccを持ち45ps/10000r.p.m.の最高出力を達成しました(XJ400、XJ400D)。もちろん、このクラス唯一のハイパワーでも、DOHCエンジンは、いうまでもなく、チューンで駆動される2本のカムシャフトが、バルブリフターを介して直接、バルブの開閉を行なうという、レシプロエンジン究極のメカニズムでも、ヤマハDOHC4気筒は、左右へのバランスを考慮し、カムチェーンをセンターに設置。さらに重く、かざるジェネレーターを小型化し、シリンダー後部にレイアウトしました。これにより、パワーユニット全体の重量マスを集中化し、DOHC4気筒ハイメカニズムエンジンを、ほとんどパナレルライン並にナローな構成とすることに成功しました。



行程にあるとき、他の気筒の副吸気通路との間に生まれる圧力差を利用。混合気をジェット化し、主吸気通路からの混合気と合わせ、スワーク(渦巻)現象を生じさせ、燃焼効率を向上させるシステム。従来のエンジンシステムを基本的に変えることなく、しかもいっさいのメンテナンスをも必要とせずに、燃焼効率を向上させ、出力をアップさせています。この画期的な新技術の導入によって、45ps/10000r.p.m.というクラス最高のパワーと同時に、53km/h/60km/h定地走行テストで燃費率別出力-XJ400、XJ400Dという驚異的な省燃費をも同時に実現しました。時代の流れ、高効率燃費に答えた、ヤマハテクノロジーの勝利といえるでしょう。

Y.I.C.S.初搭載。そのすみずみに強力な装備を身につけて登場。XJ400D



XJ400D

ハイパワーを身につけているだけでなく、エコノミーでなければならない。これからのスーパースポーツの新しいコンセプトを求めて、いまXJ400Dが誕生しました。45psの高出力を持ちながら、ヤマハの誇るY.I.C.S.を搭載して、このクラスではかつてない驚異的低燃費を実現。しかも、その随所に最も進んだメカニズムを惜しみなく注ぎこんだ先進のマシンです。

噂のY.I.C.S.を搭載したDOHC4気筒エンジン。
45psのハイパワーを確保しながら、燃費は52km/ℓ (60km/h定地走行テスト運輸省届出値)をマークする。精悍なブラックに輝くDOHC4気筒エンジンは、クラス最強の45ps/10,000rpm.の高出力を発揮。またジェネレーターをシリンダー後部に設置する独自の設計によって、4気筒でありながらほとんど2気筒なみのエンジン幅におさえることに成功。このナローなエンジン設計により、深いバンク角を獲得できるなど、乗車性が格段に向上しています。そして特筆すべきは、高出力を確保しながら、あわせて驚異的な低燃費を達成していること。従来なかなか両立しえなかったこの2つを同時に達成したのは、ヤマハ最新の4ストローク省エネルギーエンジンシステムY.I.C.S. (ヤマハ・インダク

ション・コントロール・システム)を採用したからです。このY.I.C.S.は、主吸気通路と別に副吸気通路を設けることによって、アクセル全開に至る間の混合気をシリンダーに供給する過程で強力なスワール(うずまき)を起こしてジェット噴流化。燃焼時間を短縮し、その効率を改善するシステム。従来のエンジン設計を基本的に変えることなく、しかもメンテナンスもいっさい不用である点でも非常に画期的なテクノロジーです。このY.I.C.S.の採用によってXJ400は52km/ℓ (60km/h定地走行テスト、運輸省届出値)の低燃費を達成。従来より28% (当社80年モデル比)のアップを成しとげました。

クラス唯一の装備。豪華な4本マフラー採用。
XJ400Dの精悍さを高めるのが、このクラス唯一の4本マフラー。4-2-2-4の排気系によって消音効果を向上させているほか、ナローなエンジン設計によるスペースを生かして十分なバンク角を確保しています。まさに、そのハイグレードな走りを象徴するマルチマフラーです。

走りの追求。エアスプリング併用フロントフォーク。
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。低・中荷重域ではバネ常数を小さく押さえてソフトな乗り心地を保ち、高荷重域では強く作動してクッションの底づきを避け、乗車感の向上をはかっています。もちろん油圧

ダンパーをもつことはいっまでもありません。

アジャスタブルリアサスペンションダンパー採用。
リアサスペンションダンパーは、使用条件の変化にあわせてダンパー機能を調節できるアジャスタブル式としています。これはショックアブソーバーの頭部に回転式のアジャスターダイヤルを設けて4段階に調節できるもので、従来のコイルスプリングの5段階のアジャスターとともに、最適のクッションが獲得できます。

大光量を誇る60W/55Wのハロゲンヘッドランプ。
ヘッドライトには60W/55Wの高輝度照明ハロゲンヘッドランプを標準装備。あらゆる気象条件にすぐれた威力を発揮するこのヘッドランプは、確実なライディングを約束するための装備です。



まさに精悍。穴あきダブルディスクブレーキ。
フロントブレーキはそのハイパワーに見合っただブルディスクを採用。ディスクにはスパイラル状に6つの長孔を設け、その分バネ下重量を軽量化しているほか、ブレーキ鳴りを防止しています。形状的にもスポーティで、このマシンの精悍なスタイルをより強いものにしています。

ここまで新鮮。防振タイプの角型バックミラー。
バックミラーは、新設計の防振タイプ角型バックミラー。中空パイプを使用し、見るからにスマート。高速走行はもとより、XJ400Dのグレード

をいっそう高める他にはない装備です。

まさにラグジュアリー。豪華な装備のかずかず。
●電子進角式フルトランジスター点火装置採用。
●ラバーマウントによる振動、メカ音の低減。
●電圧計、燃料計のついた豪華な4連メーター。
●エンジンレベルウォーニング ●高低ダブルホーン ●専用アルミキャスト ●チュープレスタイヤ



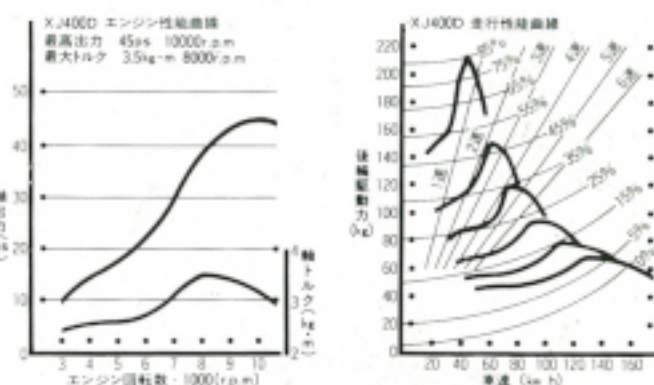
●ニューヤマハブラック



●クリスタルシルバー

仕様諸元	XJ400D
全長/全幅/全高	2060mm/760mm/1130mm
軸間距離	1405mm
シート高/最低地上高	785mm/155mm
乾燥重量	180kg
燃費・定地走行テスト値	52km/ℓ (60km/h)
最小回転半径	2.3m
制動停止距離	14m/(50km/h)
エンジン種類	4サイクル・DOHC・2バルブ
気筒数配列/総排気量	並列4気筒/398cc
内径×行程	51.0mm×48.8mm
圧縮比	9.5:1
最高出力	45ps/10000rpm
最大トルク	3.5kg-m/8000rpm
始動方式	セル式
点火方式	トランジスタ
燃料タンク容量	16ℓ
オイル容量	2.9ℓ
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-12AH/12N12A-4A
1次減速機構/減速比	チェーン/1.048 ギヤ/2.72
2次減速機構/減速比	チェーン/2.875
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式6段
変速比	2.733/1.947/1.545/1.240/1.035/0.900
フレーム形式	鋼管ダブルクレードル
キャスト/トレール	27°00'/109mm
タイヤサイズ・前/後	3.00S19-4PR/110-90-18-61S
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

●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・車輻・整備などの諸条件によって異なります。



手続きかんたん
支払いらくらく
ヤマハ
らくらくクレジット

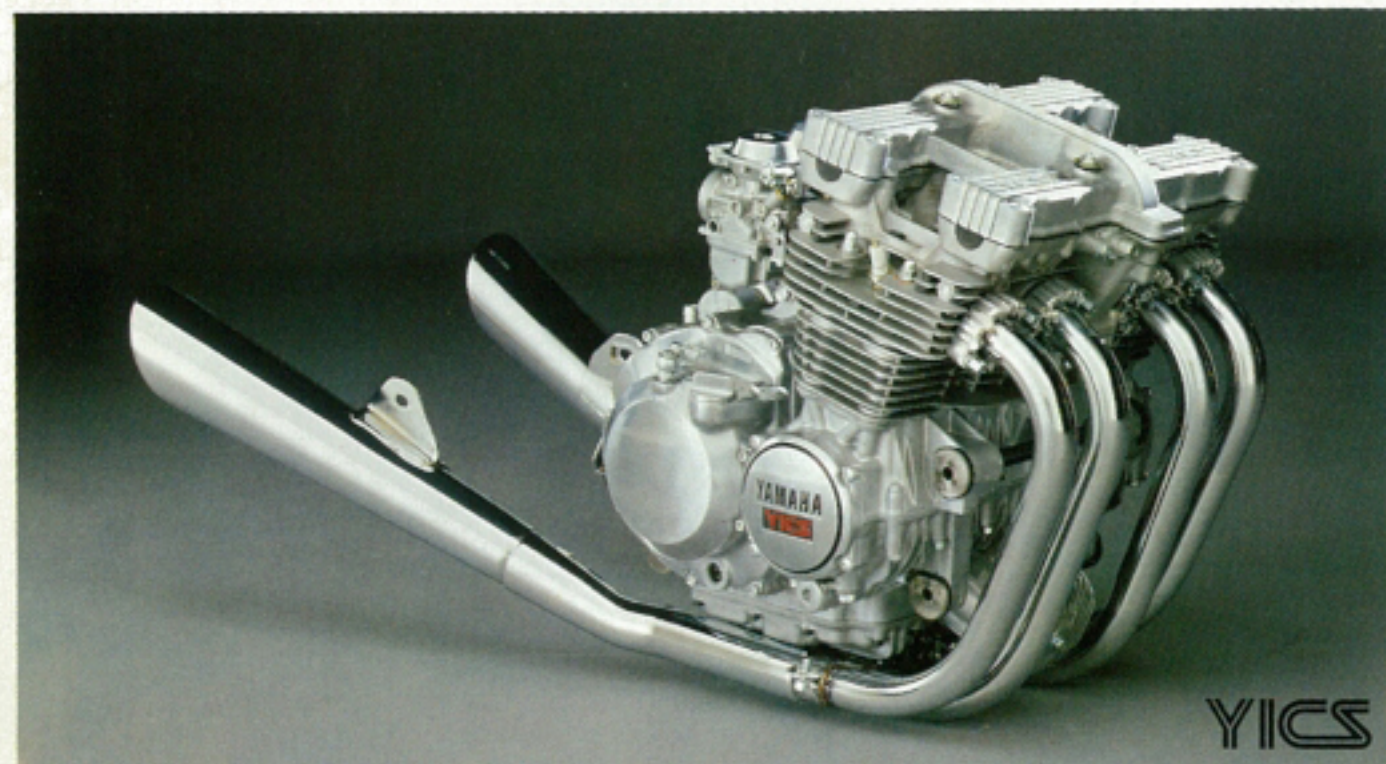
新しいバイクの買い方です。簡単な手続きとわずかな頭金があれば最長20回までの分割払いでお好みのバイクがすぐ手に入るしくみ。月々の支払い方法もお好み次第。幾通りものコースから自由に選べる便利さです。

ヤマハ発動機株式会社 〒438静岡県磐田市新貝2500 TEL05383(2)1111

●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。●ヘルメットをかぶりましょう。●定期点検をうけましょう。●走行後のマフラーに触れないように注意しましょう。●自賠責保険に加入しましょう。●改造はやめましょう。

YAMAHA

スーパースポーツの血が流れるスペシャルの新しい血統。XJ400Special。



XJ400 SPECIAL

マン・マシンの一体感を目指すヤマハのスペシャル。その血統はいまひとつの頂点を極め、またひとつの新しい流れを生み出した。XJ400Special。DOHC4気筒エンジンに驚異的な低燃費を実現する画期的なシステムY.I.C.S.を搭載。スポーツライクな走りをも可能にする新しいスペシャル。この新しいヤマハの血統に対して、スーパー・スペシャルの名を冠したい。

心臓部はY.I.C.S.を搭載したナローなDOHC4気筒エンジン。低中速性能にすぐれ、54km/ℓ (60km/h定地走行テスト、運輸省届出値)の低燃費を達成。XJ400Specialの心臓部は、42ps/10,000r.p.m.のDOHC4気筒エンジン。低中速性能を重視したカムシャフトを採用し、トルクの切れ目なく低速からの力強い走りを実現します。また、ジェネレーターをシリンダー後部に設置する独自の設計によって、かさばりがちな4気筒のエンジン幅をほとんど2気筒なみに押さえることに成功。このために深いバンク角を確保できるなど、乗車フィーリングの向上をもたらしています。そして注目すべきは、その燃費。ヤマハ最新の省エネルギーテクノロジーY.I.C.S. (ヤマハ・インジェクション・コン

トロール・システム)を採用することにより、実にℓ当たり54km (60km/h定地走行テスト、運輸省届出値)の驚異的な低燃費を達成。このY.I.C.S.は、混合気をシリンダーに供給する過程でスワール(うずまき)を起こし、主にエンジンの部分負荷時、すなわちアクセル全開に至る過程における燃焼効率を改善、これによる出力特性の向上を図って低燃費を実現する画期的なシステム。このシステムの採用によって、燃費を従来より28% (当社80年モデル比)と大幅にアップさせることに成功しているのです。

750ccにも匹敵する車格。そしてコントロール。XJ400Specialは、750ccと並んでも決して見劣りしません。この堂々たるスタイリングこそ、持つ人に誇りを与えるもの。それでいながら、ひとたび乗れば実にコントロール。というのも、パワーユニットのフレームへのセッティングの自由度が大きく広げられたことによって、安定した乗車感を得られる設計ができたからです。DOHC4気筒エンジンや4速キャブレター、大型エアークリナー、大型バッテリーを積み、なおかつ部厚いクッション材をもつシートを装着しながら、760mmという超低シート高を達成し、あわせて180kgという軽量化をも達成していることを見ればそれは何より明らかなことでしょう。

わが国初。バケットタイプのキング&クイーンシート。スペシャル・スタイリングを特徴づけるシートは、わが国初の本格的バケットタイプのキング&クイーンシート。



ンシート。腰を沈みこませるような安定した着座感を生み出します。そしてシート後部にはキーロックで開閉できるトランク型の小物入れを設置。グラブバーは、本体をスチール製、グリップ部をパッドのモールド成形としたコンビネーションタイプとし、豪華な仕様としています。

スーパー・スペシャルならではのオフセット・ハンドル。ハンドルバーは新設計のオフセットタイプ。これはハンドルクラウンのサポート部を手前に伸ばしてハンドルバーを組みこむもので、これによって剛性はより高められ、アメリカンホースバックライディングはより完成されたものとなりました。これにあわせてフットレストとシートの位置も設

定。ワインディングロードなどでのスポーツライクな走行にも十分応えることができます。

スペシャルならではの充実した装備のかずかず。フュエルタンクは、ウィンドフローティアドロップタンクと名付ける流れるような美しいフォルム。そして漸新なクリフカットのマフラー。フロントには3.25-19、リアには130/90-16の小径超偏平ワイドタイヤを装着。これはまさに750ccクラス並み。キャストホイールはイタリアックタイプとしているほか、フロントのディスクやリアのスプロケットホイールの形状をイタリアックキャストにあわせたものとしています。またテールランプは2球式とし、丸型フラッシャーランプのステイはフレキシブルタイプ。バックミラーは新設計の角型防振ミラーを採用するなど、スペシャルの名に恥じない装備の充実ぶりです。なお、50W/40Wの大型ヘッドランプは、オプションとして60W/55Wのハロゲンに交換可能です。(ただし工場注文装備品ではございません。)



●ニューヤマハブラック



●ニュービールレッド

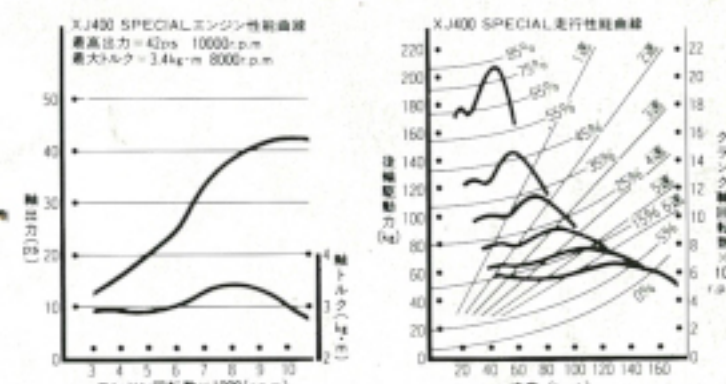
手続きかんたん
支払いらくらく
ヤマハ
らくらくクレジット

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を選ぶ便利さです。

ヤマハ発動機株式会社 〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL05383(2)1111

仕様諸元		XJ400SPECIAL
全長/全幅/全高	2145mm/830mm/1135mm	
軸間距離	1420mm	
シート高/最低地上高	760mm/160mm	
乾燥重量	180kg	
燃費・定地走行テスト値	54km/ℓ (60km/h)	
最小回転半径	2.4m	
制動停止距離	14m (50km/h)	
エンジン種類	4サイクル・DOHC、2バルブ	
気筒数配列/総排気量	並列4気筒/398cc	
内径×行程	51.0mm×48.8mm	
圧縮比	9.5:1	
最高出力	42ps/10000r.p.m.	
最大トルク	3.4kg-m/8000r.p.m.	
始動方式	セル式	
点火方式	トランジスタ	
燃料タンク容量	13ℓ	
オイル容量	2.9ℓ	
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-12Ah/12N12A-4A	
1次減速機構/減速比	チェーン/1.048 ギヤ/2.72	
2次減速機構/減速比	チェーン/2.812	
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	2.733/1.947/1.545/1.240/0.900	
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'/114mm	
タイヤサイズ・前/後	3.25S19-4PR/130-90-16-67S	
制動装置・前	油圧式 シングルディスクブレーキ	
制動装置・後	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・車輪・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。●ヘルメットをかぶりましょう。●定期点検をうけましょう。●走行後のマフラーに触れないように注意しましょう。●自賠責保険に加入しましょう。●改造はやめましょう。

YAMAHA

YAMAHA XJ400·XJ400D·XJ400 SPECIAL



ゆったりとカウボーイのように走るか、ワインディングロードを疾駆するか。
XJ400シリーズ。XJ400、XJ400D、XJ400Special。



XJ400

シンプルなフォルムに走りのすべてが凝められている。
多くのライダーを魅了したXJ400は、いまY.I.C.S.を得て
時代の要求に答えた。



XJ400D

精悍なブラックのDOHC4気筒エンジンが走りを感じさせる。
グリフカットのシャープな4本マフラー。
その装備がライダーを引きつけてやまない。



XJ400 SPECIAL

いまスペシャルは、スーパースポーツの熱い血を受けた。
キング&クイーンシートに腰を落とし
輝くホースバックライディングへ。

XJ400



シンプルなフォルムに、走りのすべてが秘められている。
Y.I.C.S.を得て、さらに精悍。スーパースポーツ、XJ400。



すでに高い評価を得ているXJ400は、注目
のY.I.C.S.を得て、さらに完成度を増した。このクラス
最高の45psのハイパワーを持ちながら、60km/h
定地燃費を23%改善、52km/lという驚異的な
省燃費を達成しました(運輸省届出値)。

エンジン特性を引き出すエキゾーストシステム

4つのシリンダーからの
排気は大容量のチャン
バーに集められ、左右
の2本のマフラーから
排気されます。このエ
キゾーストシステム
は、エンジンの低
中速域を重視しな
がら45ps/10000
rpmまでの伸び
をスムーズにする
特性、そして低
騒音を実現したもので
、マイルドで

低いエキゾーストノートは、ひとクラス上の厚みある
サウンドといえます。また左右2本のマフラーは深い
バンク角を実現するために、後方へステップアップ
、コーナリング時の接地への不安を、根本から
なくした排気システムです。

振動の走行性能を支えるフレーム、サスペンション

フレームは薄肉大径の高張力鋼管を使ったダブル
ルーフフレーム。大きな負荷のかかる高速
コーナリング時にも、しっかりとマシンを支え衝撃
をフレキシブルに吸収、柔軟な身のこなしを可能
にしました。また前後サスペンションも、余裕ある
高性能設計。35mmの大径インナーチューブを使っ
たフロントフォークは、フォーク幅を750cc車な
みにセッ。スイングアーム式のリヤサスペンション
も36mmの大容量ダンパーと、100mmのホイール
トラベルで、あらゆる速度域で、高水準の走行性
能を達成しています。軽快な操縦性を生む、ボ
ディのよいボディ。コンパクトなエンジン設計に
より、ボディ全体のレイアウトを軽快にまとめた
XJ400。低いシート高、深いバンク角は250cc車と
同等を並べると、全体的な軽量化設計によって、
パワーウェイトレシオは、3.90kg/psを達成、軽快

なハンドリングと共に、走りをスーパーにします。
ハイパワーにマッチした強力なブレーキシステム。
XJ400の走行をフルに引き出すため、ブレーキ
システムも高性能なものを装備しました。フロント
は確実な制動力を持つ、穴あきダブルディスク。
リヤには雨にも強い粘着防水式160mmのメカニ
カル作動のドラムブレーキを採用、ノブプレートにラ
イニング摩耗インジケータを設け安全性をも配
慮。前後ともに、すぐれたブレーキシステムです。



操縦性にすぐれたデザイン、豪華な4速メーター

スピードメーター、タコメーターのほかにボルテ
ージメーターとフルエールメーターを配した4速式
のメーターを採用。夜間はオレンジ色の光で
鮮やかに浮かびあがる透過
光式原則、ニュートラルラン
プ、フラッシュインジケ
ター、オイルレベルウォ
ーニングランプ、ハイビーム
インジケーターも整然と配
置。走行中、ひと目でマシン
全容が把握できる安全設計
としました。



安全性と取り扱いのしやすさを、綿密に配慮

真のスーパースポーツだから、細部にいたるフィ
ニッシュも確か。安全性はもちろん、便利さ、メンテ
ナンスのしやすさも、スーパースポーツの名に恥じ
ません。ヘッドランプには大径170mmの50W/40W
シールドビーム(メーカーランプ付)。フラッシュ
も、ラバーモールドのフレキシブルステーによる
設置で、万一の転倒にも被害を最小限にとどめる
工夫がされています。ホーンは、高圧2音で構成され
音質・音量にすぐれたダブルホーン。そして、セル
モーターによる始動も、クラッチを切った状態で、
ニュートラルでなくてはならない始動安全装置
付です。さらに、ハンドル左グリップに装備した
チョークノブ、チェックバルブ付のタンクキャップ、
真正式オートロック、メインスイッチ連動ステア
リングロック、ブレーキライティング摩耗インジケ
ターなど安全性を配慮。ツールカウルの小物入れ
メンテナンスフリーのフルラジスタ点検など、



取り扱いのしやすさ、
保守の容易さも十分
に配慮しました。ス
ーパースポーツXJ
400はそのすっきりと
したスタイリングのど
こをとっても、期待を
裏切らないトータルな
能力を秘めています。