



R1M R1

スポーツライディングの真髄とは何か。それは、
究極のマン-マシンインターフェイスを構築することだ。
メカニズムは、どこまで人の意志に忠実になれるのか。
スーパースポーツの開発は、そのチャレンジの最前線にある。
ヤマハYZF-R1が追い求めたのは、運動性能の高さだけではない。
このマシンを走らせながらライダーが感じるのは、
メカニズムと密接に意思疎通できるという、喜びと楽しさ。
ライディングの愉悅を、よりダイナミックに、より上質に進化させた。
右手のアクセルワークに対して、ダイレクトに呼応するエンジン。
ボディムーブメントに対して、確実にリアクションするシャシー。
ナチュラルなフィーリングでライダーをサポートする電子制御。
すべてのテクノロジーは、優れたコントロール性のために。
信頼できるマシンとともに、ライダーの意志が爽快に走る。

人機官能



「響く。」

R - Power

真のコントロールブル。水冷・DOHC・4バルブ・直列4気筒・997cm³・クロスプレーンエンジン

高性能エンジンであることは、もはや必然だ。その性能を、いかにして扱いやすく仕立て上げるか——。圧倒的なパフォーマンスを維持したまま最新の環境規制^{※1}に適合し、さらなる高みに到達したYZF-R1のエンジン。開発の粋を集めた、動弁系、燃焼系、制御系により、「コントロールブル」という言葉の定義を変えた。アクセルを回し、戻す時に、まったく過不足なく、ライダーが期待している通りのリアクションをする。それがYZF-R1のエンジンである。当然のことのようだが、その実現は極めて困難だ。10%開けた時に10%の、50%開けた時に50%の、そして100%開けた時に100%のパワーを得たとライダーが感じ取れること。アクセルを戻した時に、望むだけのエンジンブレーキが得られること。これは単にメカニズムの正確さによって実現できるものではない。ライダーの感性に寄り添ったフィーリングの作り込みが求められる。数値化できない感覚的な部分にこだわり抜く。これはヤマハが伝統的に貫いてきた、ライダー重視の姿勢そのものである。YZF-R1のエンジンは、その集大成と言える。安心して、アクセルを操作できる。その先に待っているのは、爽快で心地よいマシンコントロールの極致である。

燃焼効率を追求しドライバリティを高める シリンダーヘッド&10孔斜流インジェクター

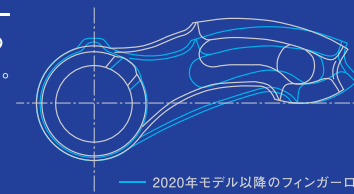
ドライバリティを向上させつつ最新の環境規制^{※1}に適合したシリンダーヘッドを使用。スロットルバルブと燃焼室を接近させてショートな吸気ポートとし、スロットルバルブ下流の吸気容積を減少することにより高い吸気効率をもたらす。インジェクターとスロットルモーターの位置に合わせ、10孔斜流インジェクターにより噴射方向を変更。最適な燃料噴射位置としている。燃料噴射は吸気バルブ傘裏方向に集中。ポート壁面への燃料粒子の付着量を低減し、より良好な燃焼に貢献している。またツインインジェクターにより、高回転域ではファンネル上層のセカンダリーインジェクターからも噴射。必要な燃料の供給を行うとともに、吸気温度の上昇を抑え充填効率を高めている。



燃焼効率を追求したシリンダーヘッド。
噴射方向は燃料噴射中心から10°傾けている。

最適な形状のフィンガーロッカーアームと カムプロフィールにより高回転域での信頼性を確保

カムプロフィールとフィンガーロッカーアームのプロフィールの合計によってバルブの最大リフト量が決まり、リフト量を確保しやすいフィンガーロッカーアーム式バルブシステム。各プロフィールの最適化により、超高回転におけるバルブ開閉時の衝撃緩和が可能で、ハイパフォーマンスエンジンの礎となっている。さらに、フィンガーロッカーアームの形状を最適化することで、高回転域でのバルブ開閉時の挙動をより安定。また、IN、EXともにカムプロフィールを調整し、実績のあるバルブリフト量とオーバーラップを継承。高回転域でのバルブ追従性を高めている。

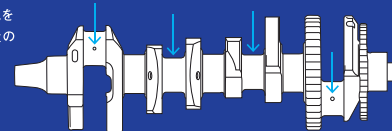


— 2020年モデル以降のフィンガーロッカーアーム
— 2019年海外仕様モデル

パワーロスを徹底的に低減しながら 潤滑性にも配慮したオイルポンプ

ロス馬力の低減を徹底すべく、オイルポンプのローター幅は20mmとしている。さらにオイルポンプの吐出量に合わせて、各部の油圧とオイル供給を最適化している。クランクシャフトのオイル孔は大端部を小径とし、幅広いブレンベアリングを使用。ブレンベアリングのオイル孔は1孔で、ピストンクレーターの吐出孔およびクランクケース油路寸法も最適化している。これらの相乗効果が、ロス馬力を抑えながら優れた潤滑性をもたらす。

大端部のオイル孔を小径化して給油量の最適化を実現。



より自然なスロットル操作感をもたらす APSG採用のYCC-T(ヤマハ電子制御スロットル)

スロットルバルブの駆動には、YCC-T(ヤマハ電子制御スロットル=Yamaha Chip Controlled Throttle)を採用している。スロットルケーブルやプーリーを廃止し、APSG(Accelerator Position Sensor Grip)がセンサーとマグネットによりアクセル開度を検出。そのデータをダイレクトにスロットルバルブ駆動モーターに反映させるシステムとしている。APSGはスプリング、スライダー、ギアによって操作感を作り込み、軽量化と同時に優れたアクセル操作感を実現。アクセル開度が増すに従って可変的に摩擦感(抵抗感)が高まることにより、ライダーは自然なフィーリングでのスロットル操作が可能となっている。

BCおよびEBMでブレーキ特性を より扱いやすく制御

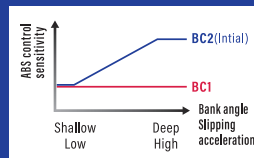
スポーツライディングの醍醐味であり、難しさでもある、ブレーキング。ライダーの好みや技量に応じてよりきめ細やかにブレーキ特性を設定できるよう、2系統の制御システムを搭載している。BC（ブレーキコントロール）は、ブレーキ圧力を制御することで最適なブレーキングを実現。EBM（エンジンブレーキマネージメント）は走り大きく影響するエンジンブレーキを的確に制御する。BCとEBMは相互に連動し、自然なフィーリングでブレーキングをサポートする。

BC [ブレーキコントロール]

前輪速度、後輪速度、6軸IMUの各情報をHU（ハイドロユニット。ABSユニットを含む）に集約して逐次演算し、前後輪のブレーキ圧力に反映させる。介入度は2パターンからセレクト可能。

直進走行状態での緊急制動に対応する通常ABS*モードの「BC1」、さらにコーナリング中のやむを得ない緊急制動時など車両挙動が乱れやすい場面においてもブレーキ圧を制御する「BC2」を用意している。

BCの介入度イメージ

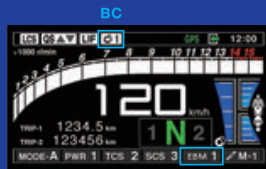
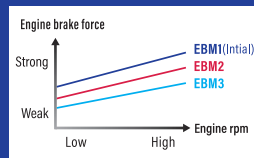


EBM

[エンジンブレーキマネージメント]

ギアポジション、エンジン回転数、アクセルポジション、スロットルポジションの情報に基づき、ECU（エレクトリックコントロールユニット）が①スロットル開度、②点火時期、③燃料供給量を制御。扱いやすいエンジンブレーキ特性を実現する。EBMは3段階から介入度合いをセレクト可能。好みや走行状況に応じた最適なエンジンブレーキを選択できる。

EBMの介入度イメージ



BC

メーターパネルにBC/EBMを表示
全透過型TFT液晶4.2インチメーターパネルに、BCとEBMのパラメーターを表示する。

全てのシーンで
意のままの走りをサポート

発進から加速、減速、旋回、そしてコーナーからの立ち上がり加速まで、様々な走行シーンにおいてLGS（ローンチコントロールシステム）、TCS（トラクションコントロールシステム）、SCS（スライドコントロールシステム）、LIF（リフトコントロールシステム）、QSS（クイックシフトシステム）、BC（ブレーキコントロール）、EBM（エンジンブレーキマネージメント）の各制御が連動して意のままのライディングをサポートする。



EBM/BC

「伝う。」

R-Chassis



クイックかつ安定したハンドリングをもたらす アルミ製デルタボックスフレーム&リアアーム

ハードブレーキングによる強力なストッピングパワーを、難なく受け止める。倒し込みのフィーリングはあくまでもニュートラル。狙ったバンク角に、狙ったバンクングスピードで持ち込める。コーナリング中は高い自由度でラインを変更でき、立ち上がりでは不安なくフルパワーを堪能できる。高剛性でありながら、縦・横・ねじりの最適バランスに配慮したアルミ製デルタボックスフレームとリアアームの組み合わせが、俊敏でありながら安定感・安心感のあるハンドリングをもたらす。

最適セッティングの倒立式フロントサスペンション YZF-R1Mはガスシリンダーを搭載

高剛性な倒立式フロントサスペンションは、120mmのストローク量を確保。最適な減衰力およびね特性を設定しており、路面をつかむ感触がダイレクトに伝わる豊かな接地感と、ハンドリングのニュートラルさ・軽快感に寄与している。また、YZF-R1Mは前後サスペンションを統合制御するオーリンズ製電子制御サスペンション・ERS（エレクトロニックレーシングサスペンション）を搭載。フロントアクスルブラケット部にガスシリンダーを装備し、0.6MPa加圧することでキャビテーションの発生を抑制。高負荷時でも安定した減衰力を発揮する。



倒立式フロントサスペンション [YZF-R1]

コントロール性に優れたフロントブレーキパッド ブリヂストン製タイヤを装着

ライダーのレバー操作にリアに反応するブレーキングを実現するために、コントロール性に優れた摩擦材のフロントブレーキパッドを装備している。また、YZF-R1のハンドリング特性に最適化したブリヂストン製タイヤを装着。高いトレッド剛性を発揮するパターンと、コンパウンドの調整により、YZF-R1の優れた操縦性をひととき高めている。



フロントブレーキ [YZF-R1]

リンク式モノクロスリアサスペンション
[(左) YZF-R1 (右) YZF-R1M]

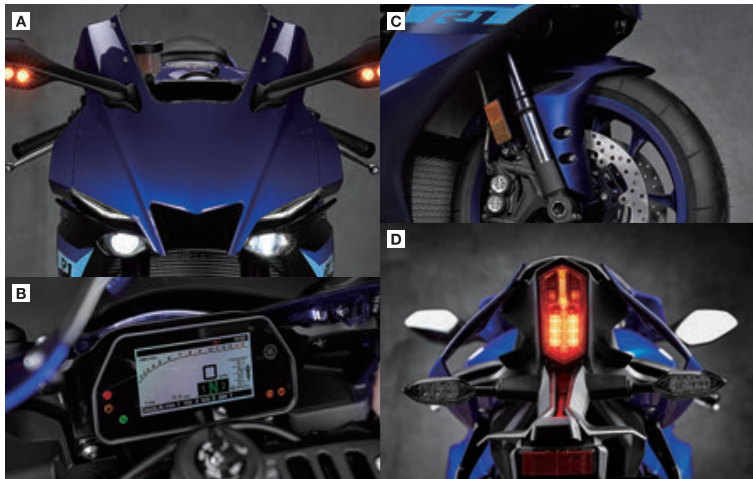
豊かな接地感を発揮する リンク式モノクロスリアサスペンション

リンク式モノクロスリアサスペンションにも最適な減衰セッティングを施し、ブレーキング、コーナリング、加速と、さまざまな場面でリアタイヤが路面をつかむ接地感がより分かりやすいよう配慮している。スプリングレートは88.2N/mm、ストローク量は60mmで、定評ある「R1ハンドリング」を維持しながら高い接地感を発揮。YZF-R1Mはオーリンズ製電子制御サスペンション・ERS（エレクトロニックレーシングサスペンション）を搭載している。

* 車輪に付けられたセンサーがスリップを検知すると、ブレーキを制御して車輪のロックを抑制します。制動距離を短くしたり、転倒を回避するシステムではありません。コーナー等の手前では十分に減速し、コーナリング中の急制動を避けてください。



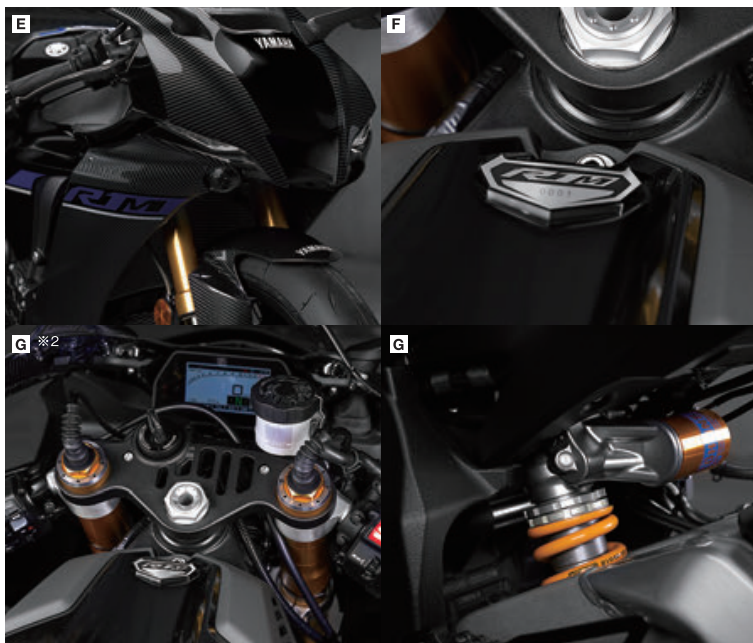
※写真はプロフェッショナルライダーによる海外のクローズドコースでの走行を撮影したものです。仕様が国内とは一部異なります。また、一部の部品を取り外しています。ウェア類は国内では販売しておりません。



A: 照射特性を最適化した軽量コンパクトなLEDデュアルヘッドランプとポジションランプ※1 B: 視認性に配慮した多機能なフルカラー4.2インチTFT液晶メーター※2 C: 優れた操縦安定性をもたらすマグネシウム製製造ホイール D: 空力特性を高めつつリアビューに迫力を持たせるテールカウル&テールデザイン※3

※写真は海外仕様で一部国内仕様とは異なります。

R1M 専用装備



E: 軽量かつ高品質感を醸し出すドライカーボン製アッパーカウル/テールカウル F: 所有感を満たすプレミアムなシリアルナンバー入りエンブレム G: 走行状況に応じて伸側・圧側減衰力を統合制御するオーリンズ製電子制御サスペンションを前後に搭載。フロントサスペンションにはガスシリンダーを装備

※1 ヘッドランプは撮影用に点灯したもので、実際の走行状態を示すものではありません。ロービーム時は左側が点灯、ハイビーム時は両側が点灯します。

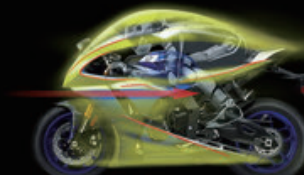
※2 メーターパネルは撮影用に点灯したもので、実際の走行状態を示すものではありません。※3 テールランプは撮影用に点灯したもので、実際の走行状態を示すものではありません。

「纏う。」

R-Design

人とマシンを美しく一体化し 風をも味方につける流麗なデザイン

YZF-R1を構成するすべての要素には、意味と機能がある。デザインも同様だ。高出力エンジンを搭載するYZF-R1であればこそ、そのデザインはライダーとマシンの一体感を高め、自在なマシンコントロールを実現するために存在する。ライダーと



※画像はイメージです。

接する部分はエルゴノミクスを考慮しながら入念に作り込み。前後左右にスムーズに体を動かせるシームレスな造形としている。さらにカウルは空気抵抗特性に配慮。アンダーカウルの形状と相まって、フロントからリアにかけてスムーズに走行風をいなしながら、水平基調によるスピード感も強調する。無駄なく引き締まったアスリートの筋肉を思わせる各部のデザインディテールが機能美を醸し出し、ヤマハデザインの頂点をアピールしている。



※写真はプロフェッショナルライダーによる海外のクロードコースでの走行を撮影したものです。仕様が国内とは一部異なります。また、一部の部品を取り外しています。ウェア類は国内では販売しておりません。

最高峰であることが命題のYZF-R1 そのデザインはMotoGPマシン直系

ロードレースの最高峰、MotoGP。パフォーマンスとスピードを極めたヤマハMotoGPマシン・YZR-M1は、ダイナミックでありながら凜とした美しい空気感を放つ。YZF-R1にもそのデザインスピリッツは余すことなく受け継がれている。M字センターエアダクトやインテグレートされたカウリングは、エンジンパワーや空力特性に直結した機能性をベースとしながら、レーシングマシンならではのソリッドな魅力を感じさせる。YZF-R1のボディカラーには、ヤマハレーシングのイメージを強調する、色域の異なるブルーのコンビネーションを採用。レースシーンを彷彿させパフォーマンスをダイレクトに感じさせるブルーと、メタリックとマットのコンビネーションで造形美を際立たせるデザインとなっており、ダークトーンでまとめスポーティでありながらカジュアルさも兼ね備えたブラックの2色を設定。YZF-R1Mはカウルのカーボンとタンクのアルミ素材を活かしたカラーリング。リアアームもアルミ・バフ仕上げとすることで、高い質感を表現している。



※写真は海外で撮影されたもので、仕様が国内とは一部異なります。また、一部の部品を取り外しています。

YZF-R1M ABS

メーカー希望小売価格 3,190,000円 [消費税10%含む] (本体価格 2,900,000円)

YZF-R1 ABS

メーカー希望小売価格 2,365,000円 [消費税10%含む] (本体価格 2,150,000円)

- 価格は参考価格です。メーカー希望小売価格は消費税10%にもとづく価格です。詳しくは、販売店にお問い合わせください。
- メーカー希望小売価格(リサイクル費用含む)には保険料、税金(消費税除く)、登録などに伴う諸費用は含まれていません。

YZF-R1M(YZF-R1M ABS)/YZF-R1(YZF-R1 ABS) 主要諸元 ()はYZF-R1

認定型式	8BL-RN65J
車台打刻型式	RN65J
原動機打刻型式	N534E
全長 / 全幅 / 全高	2,055mm / 690mm / 1,165mm
軸間距離	1,405mm
シート高 / 最低地上高	860(855)mm / 130mm
車両重量	202(201)kg
燃料消費率*1	国土交通省届出値 60km/h 定地燃費値*2 21.6km/L 2名乗車時
最小回転半径	3.4m
原動機種類	水冷、4ストローク、DOHC、4バルブ
気筒数配列 / 総排気量	直列、4気筒 / 997cm³
内径×行程	79.0×50.9mm
圧縮比	13.0:1
最高出力	147kW(200PS) / 13,500r/min
最大トルク	11.3N・m(11.5kgf・m) / 11,500r/min
始動方式	セルフ式
潤滑方式	ウェットサンプ
エンジンオイル容量	4.90L
燃料タンク容量	17L(〔無鉛プレミアムガソリン〕指定)
吸気・燃料装置 / 燃料供給方式	フューエルインジェクション
点火方式	TCI(トランジスタ式)
バッテリー容量 / 型式	12V、6.0Ah(10HR) / YTZ7S(F)
駆動方式	チェーン
1次減速比	1.634(67/41)
2次減速比	2.562(41/16)
クラッチ形式	湿式、多板
変速装置	常時噛合式6速
変速方式	リターン式
変速比	2,600/2,176/1,842/1,578/1,380/1,250
フレーム形式	ダイヤモンド
キヤスター/トリール	24°00' / 102mm
タイヤサイズ (前・後)	120/70ZR17M/C 58W-200/55ZR17M/C 78W(前後チューブレス) (120/70ZR17M/C 58W-190/55ZR17M/C 75W(前後チューブレス))
制動装置形式 (前・後)	油圧式ダブルディスクブレーキ・油圧式シングルディスクブレーキ
ヘッドランプ	LED
乗車定員	2名

- *1:燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。
- *2:定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづく燃料消費率です。
- *3:WMTcモード値は、発進、加速、停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづく計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

WMTcモード値については、日本自動車工業会ホームページ (<http://www.jama.or.jp/motorcycle/>) もご参照ください。

- 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。●車体色は撮影条件、印刷などにより実際の色と異なる場合があります。●カタログ中のイメージ写真は仕様が実際のものとは異なる場合があります。●カタログ中の走行写真は、プロフェッショナルライダーによるクロスロードベースでの走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。
- 製造国:日本

Motorcycle Recycling 110

ヤマハでは、廃棄二輪車のリサイクルを推進しています。※リサイクルマークがついていない車両であっても、廃棄時にリサイクル料金のご負担はありません。※但し、廃棄二輪取扱店に収集・運搬を依頼する場合の収集運搬費用はお客様のご負担となります。詳しくは、廃棄二輪取扱店にお問い合わせください。

YAMAHA Motorcycle EXCLUSIVE Model

本モデルは、YSPおよびアドバンスディーラーのみで販売する「ヤマハモーターサイクル エクスクルーシブモデル」です。ご購入につきましては取扱店にお問い合わせください。

YZF-R1M ABS

NEW COLOR



ブラックメタリックX (カーボン)

YZF-R1 ABS

NEW COLOR



ディープブルーブリッシュメタリックC (ブルー)



ブラックメタリックX (ブラック)

■ アクセサリーのことなら



株式会社ワイズギア
〒437-0061 静岡県袋井市久能3001-8
<https://www.ysgear.co.jp/>

商品に関するお問い合わせは、お近くのヤマハ販売店またはワイズギアへ

0570-050814

受付時間 月～金曜(祝日、弊社所定の休日を除く)9:30～12:00 13:00～17:00
0～一部の固定電話の場合、全国一斉留守電話サービスが利用いただけます。
※携帯電話やスマートフォンの設定によってはご利用いただけません。

- メーカー希望小売価格は消費税10%にもとづく価格です。●掲載価格には工具、送料等は含まれていません。
- 商品の仕様及び価格が予告なく変更される場合があります。●商品のカラーは実際と異なって見える場合があります。●商品が予告なく販売を終了させていただく場合があります。
- カスタムパーツ装着の場合、オートバイ本体のクレーム及びメーカーサービスを受けられない場合があります。



YZF-9 ZENITH スポーツストライプ
メーカー希望小売価格 28,600円
[消費税10%含む]
(本体価格 26,000円)

- スタンダードを纏めたZENITHらしいサンバイザー付3カラーフェイス
- 軍用的なかぶり心地と使い込みほかに良さを感じるヘルメット
- 長くお使いいただくことを願ったこだわりの内装



タンクパッド
メーカー希望小売価格 8,250円
[消費税10%含む]
(本体価格 7,500円)

- カーボンファイバーを模した質感のグラフィックとスタインリングにマッチしたデザインが特徴のタンクパッド
- 3mm厚のフォーム多層構造PVCを採用し、燃料タンク上面をウェアやバッグ等による傷から保護します
- R1ロゴ入り。



ヤマルーブ RS4GP 1L
メーカー希望小売価格 4,400円
[消費税10%含む]
(本体価格 4,000円)

- YAMALUBEシリーズ最高峰エンジンオイル
- ヤマハ独自の技術・ノウハウとMotoGP使用オイルのテクノロジーを市販車向けにフィードバックしたラジックオイル
- SAE粘着規格:10W-40 ●油種:化学合成油 ●JASO:MA2



バイクカバーFタイプ カウルミラー
メーカー希望小売価格 17,710円
[消費税10%含む]
(本体価格 16,100円)

- 防災素材を採用した高機能バイクカバー
- 前後がわかりやすく装着しやすいデザイン
- ハンドルロック対応5本義断
- 立体的ベンチレーション、前後大型ロックリット、ボトム部とセンター部にバツつきを囲えるアジャストコードを装備
- ※装着オプションによっては適合しない場合があります。

2023年11月現在

YZF-R1M ABS/YZF-R1 ABS のさらに詳しい情報はこちら >>>



ヤマハ発動機株式会社
カスタマー コミュニケーション センター

〒438-8501 静岡県磐田市新井2500 ☎ 0120-090-819
受付時間 月曜～金曜(祝日、弊社所定の休日等を除く)
9:00～12:00 13:00～17:00

2023年11月現在 ●このカタログはFSC® 認証用紙を使用しています。●この印刷物を無断転載・無断使用することはお断りいたします。



安全で快適なバイクライフのために。

- 交通ルールを遵守し、思いやり運転で走りましょう。●運転者と同乗者(乗車定員2名の場合は適切な規格やサイズのヘルメットを選び、正しくかぶりましょう。●自賠責保険は必ず加入、更新しましょう。●違法改造はやめましょう。●駐車の際は交通ルールとマナーを守りましょう。●日常点検、定期点検整備は必ず行いましょう。●急発進や長時間のアイドリングはやめましょう。●昼間はヘッドライトを下向きにしましょう。●ご使用前には、取扱説明書を必ず読みましょう。

販売店



ヤマハ発動機販売株式会社
〒144-0035 東京都大田区南蒲田2-16-2
テクノポート大樹生命ビル3階

2311-02D;②①
Q1K-TPC-010168