



YZF-R1M ABS | YZF-R1 ABS

YAMAHA Motorcycle
EXCLUSIVE Model



R1M R1

*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。

人機官能



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。
ライディングの愉悦を、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、完全なる1:1で呼応するエンジン。
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。



M R1

「響く。」

R-Power

真のコントローラブル。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新たな環境規制に適合し、さらに新たな高みをめざしたYZF-R1のエンジン。動弁系、燃焼系、制御系を全面的に見直すことで、「コントローラブル」という言葉の定義を変える。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ビリティを高める シリンダーへッド&10孔斜流インジェクター

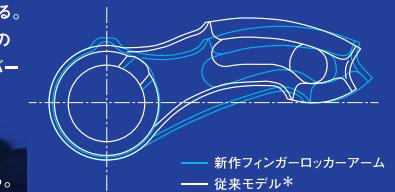
ドライバビリティを向上させつつ新たな環境規制に適合すべく、シリンダーへッドを完全新作。スロットルバルブと燃焼室を接近させ、吸気ポートをショート化している。これにより、スロットルバルブ下流の吸気容積が12%減少し、吸気効率が向上した。このレイアウトを実現するために、インジェクターとスロットルモーター位置を逆転。新採用の10孔斜流インジェクターにより噴射方向を変更し、最適な燃料噴射位置を確保している。燃料噴射は吸気バルブ傘裏方向に集中。ポート壁面への燃料粒子の付着量を低減し、より良好な燃焼を達成した。また、ツインインジェクターを継続採用。高回転域ではファンネル上層のセカンダリーインジェクターからの噴射を追加することで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。



吸気容積最適化の新シリンダーへッド。
噴射方向は燃料噴射中心から10°傾けて最適化。

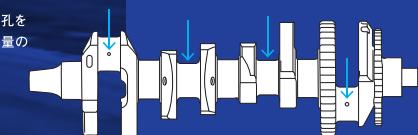
フィンガーロッカーアームの形状最適化と カムプロフィール見直しで高回転域の信頼性向上

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ァイ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。さらに双方のプロファイルを最適化することで、超高回転におけるバルブ開閉時の衝撃を緩和することが可能だ。従来より採用しエンジンパフォーマンスアップの礎となったフィンガーロッカーアーム式バルブシステムを、さらに熟成させた。新作は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させている。また、従来モデル*で実績のあるバルブリフト量とオーバーラップを継承するため、IN、EXともカムプロフィールを変更・調整。高回転域でのバルブ追従性を高めている。



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新作オイルポンプ

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を22mmから20mmへとショート化した。さらに新作した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。クランクシャフトのオイル孔は大端部を小径化し、プレーンベアリングは幅を拡大しオイル孔を3孔から1孔へ変更、さらにピストンクーラーの吐出孔およびクランクケース油路寸法の変更も施している。これらにより、ロス馬力を抑えながら優れた潤滑性をもたらしている。



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、従来モデル*同様に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。従来モデル*ではアクセルワーカーをケーブル経由でブーリーに伝えていたが、新型YZF-R1ではスロットルケーブルを廃しAPSG(Accelerator Position Sensor Grip)を新たに導入。アクセル開度をセンサーとマグネットにより検出し、スロットルバルブ駆動モーターに反映させるシステムにより、軽量化と同時に優れたアクセル操作感を実現した。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んでおり、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。これにより、ライダーはより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。

新制御システムBCおよびEBMで ブレーキング特性をより扱いやすく

スポーツライディングの醍醐味であり、難しさもある、ブレーキング。これをライダーの好みや技量に応じてよりきめ細やかにコントロールするため、2種の制御システムを追加した。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するBC(ブレーキコントロール)と、走りに大きく影響するエンジンブレーキを制御するEBM(エンジンブレーキマネージメント)である。BCとEBMは相互に連動し、自然なフィーリングで制動をサポートする。

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緊急制動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。

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。



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、あらゆる走行シーンにおいてLCS(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。



* 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。

「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、狙ったバンキ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・ねじれ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。

リセッティングを果たした倒立式フロントサスペンション YZF-R1Mにはガスシリンダーを追加

高剛性な倒立式フロントサスペンションは、減衰力及びばね特性をリセッティング。豊かな接地感により、路面をつかむ感触がダイレクトに伝わり、ハンドリングのニュートラルさと快感に寄与している。ストローク量は120mmのままでいる。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(エレクトリックレーシングサスペンション)を継続採用。フロントアクスルブラケット部にガスシリンダーを追加し、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 ブリヂストン製の新作タイヤを装着

ライダーのレバー操作にリニアに反応するブレーキングを実現するために、フロントブレーキパッドを変更。よりコントロール性に優れた摩擦材を採用している。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の新作タイヤを装着。新たなトレッドパターンの採用とコンバウンドの調整により、YZF-R1の優れた操縦性をひとわざ高めている。



フロントブレーキ[YZF-R1]

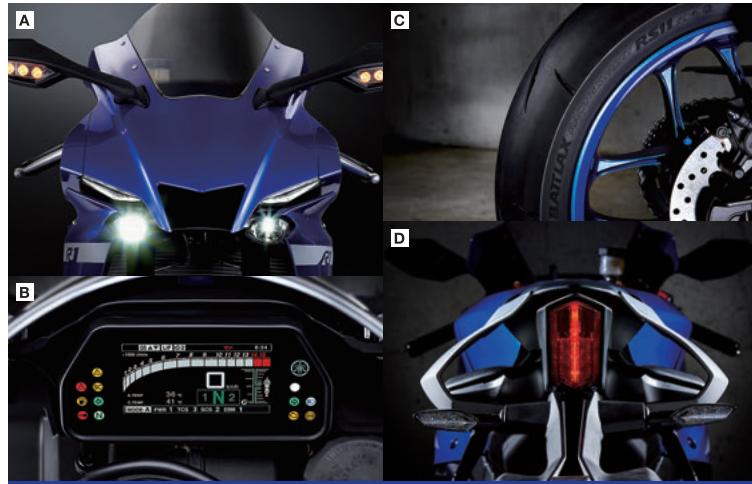
リンク式モノクロスリアサスペンション
[(左)YZF-R1(右)YZF-R1M]

セッティングを変更した リンク式モノクロスリアサスペンション

倒立式フロントサスペンション同様、リンク式モノクロスリアサスペンションも減衰セッティングを変更。ブレーキング、コーナリング、加速とあらゆる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た。88.2N/mmのスプリングレートおよび60mmのストローク量に変更はなく、定評ある「R1ハンドリング」を維持したまま接地感を高めている。YZF-R1Mはオーリンズ製電子制御サスペンション・ERS(エレクトリックレーシングサスペンション)を継続採用している。



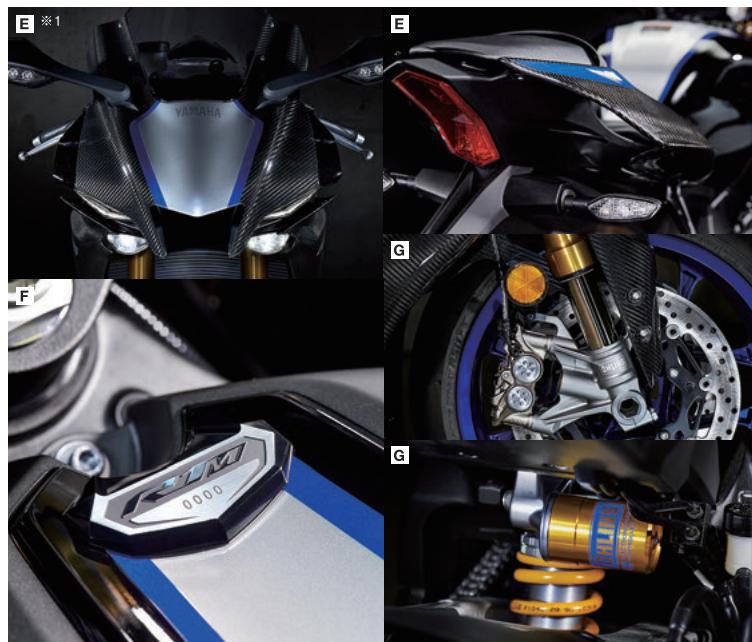
※写真はプロフェッショナルライダーによる海外のクローズドコースでの走行を撮影したものです。仕様が国内とは一部異なります。また、一部の部品を取り外しています。



A: 照射特性を最適化した軽量コンパクトな新型LEDデュアルヘッドライトと新デザインのポジションランプ※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鋳造ホイール D: 空力特性を高めつりアビュードに迫力を持たせるテールカウル&テールデザイン※3

RJM 専用装備



E: 軽量かつ高品質感を醸し出す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

「纏う。」

R - Design

人とマシンを美しく一体化し
風を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。さらにカウルは新デザインを採用。空気抵抗特性を従来モデル*比で5.3%向上。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する。



*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。

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麗しい空気感を放つ。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。また、YZF-R1 らしさをひときわ高めるべく、新デザインのポジションランプと新型 LED デュアルヘッドライトを採用。戦うまシンにふさわしい冷酷な表情がさらに迫力を増している。ヤマハ・スーパースポーツモデルの最高峰である YZF-R1M は、フロントカウルの変更に合わせてテールカウルを新作。フロントカウルからサイドカウルへ、そしてタンクを経由してリアセクションにかけて有機的につながる造形へと進化した。

※1 ヘッドライト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。* 2019年海外仕様モデル



※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。

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率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(リサイクル使用含む)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	BBL-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
国土交通省認定値 60km/h 定地燃費値*	21.6km/L 2名乗車時
燃料消費率*1 WMTCモード値 (クラス)*2	15.2km/L (クラス3 サブクラス3-2) 1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 / 997cm ³
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	113N·m (11.5kgf·m) / 11,500r/min
始動方式	セル式
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 (ランジスタ式)
バッテリ容量／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	常時啮合式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
キャスター/トレール	24°0' / 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) (前後チューブレス)
制動装置形式 (前・後)	油圧式フルディスクブレーキ / 油圧式シングルディスクブレーキ
ヘッドライト	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(乗務、仕様)や整備状況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でもといたった燃料消費率です。

*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いた計算値です。走行モードのクラスは燃費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。



●本機種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、写真や内容が一部変更と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是仕様が実際のものとは異なる場合があります。●商品のカラーバーは印刷のため實際と異なって見える場合がありますので、あらかじめご了承ください。●商品は予告無く販売を終了せざるを得ない場合があります。●カスタムバージ装着の場合、オートバイ本体のフ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。

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。



正表示で二輪車税を推進する
一般社団法人自動車公正取引協議会・会員店



「グッドライダー・防犯登録」
で、バイクの事故と盗難防止。

YAMAHA Motorcycle

EXCLUSIVE Model

本モデルは、2020年より順次リニューアルを進めているYSP及びアドバンステ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合せください。

YZF-R1M ABS

NEW



ブルーイッシュホワイトメタリック2(カーボン)

YZF-R1 ABS

NEW



ディープバーブリッシュブルーメタリック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
 0570-05014
受付時間 月～金曜(祝日、弊社所定の休日を除く) 09:30～12:00 13:00～17:00
※一般的な既定電話の場合、全席一律内通料無料でご利用いただけます。
※電話や電話機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率10%にもとづく価格です。●商品価格には含まれていません。
●商品の仕様及び構造は予告無く変更される場合があります。●商品のカラーバーは印刷のため實際と異なって見える場合がありますので、あらかじめご了承ください。●商品は予告無く販売を終了せざるを得ない場合があります。

●カスタムバージ装着の場合、オートバイ本体のフ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。



YF-9 ZENITH ピンストライプ

メーカー希望小売価格 25,080円

[消費税10%含む] (本体価格 22,800円)

●規格: JIS2規格・SG ●カラーバー: シミフラットブラック、
メタルブラック、パールホワイト、ワインレッド ●サイズ:
S、M、L、XL ●インナーサーバイザー ●センターシー
ルルーフ・クッション ●インナーレーシングシステム ●シンロ
ックワールド装備 (ビロップショート別売) ●ワントラ
ックバーカバー ●洗える内装 (フロント内装)



YAT42-R ラブターメッシュグローブ

メーカー希望小売価格 11,550円

[消費税10%含む] (本体価格 10,500円)

●カラー: カモフラージュ・ブラック・グリーン・ブルー ●手袋で
の利便性にも優れる、RSタイコロードのプロテクター
付きザムライ・ゼンジアード用グローブ。操作にはスマート
タッチ機能を可能にしたスマートカッターを装備しています。(親指
人差し指) ●サイズ:M、L、XL、XXL ●素材: 合成皮
革39% ナイロン29% 山羊革17% 牛革13% ネオ
プレーン2% ※数量限定、在庫なくなり次第販売終了
となります。



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 16,940円

[消費税10%含む] (本体価格 15,400円)

●レースで使われた技術を最高次元でフィード
バック、低底耗耗性・高い保護性を持っています。
●対応立体形状: ●立体大型ペチーネショントップ、前部大
型ロングリストリット、ボム部とシルエット部の形状を抑
えるアッセイコードを装備。※装着オプションによっ
ては適合しない場合があります。



2020年6月現在
メーカー希望小売価格 20,900円
[消費税10%含む] (本体価格 19,000円)

●パッケージを重量と最高で維持できるトリル充電
機能搭載 ●LEDモーターで充電状況表示 ●水滴
やホコリにも強いデジタルスクリーニング回路採用の小
型軽量モデル ●モーターサイクル充電器、防水ブランコ
ードの他、汎用ワイヤーワンタップ付属 ●付属
完全防水ではありません。

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 静岡県磐田市新貝2500 ☎ 010-090-819

受付時間 月曜～金曜(祝日、弊社所定の休日を除く) 9:00～12:00 13:00～17:00

2020年6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。

販売店

YZF-R1M ABS/YZF-R1 ABS のさらに詳しい情報は

www.yamaha-motor.co.jp/mc/

2年
保証

ご購入のヤマハ二輪車(新車)には2年保証が適用されます。対象はヤマハ発動機販売(株)が販売する二輪車です。(競技用モデル・電動アシスト自転車<PAS>を除く)※詳しく述べ取扱説明書をご覗ください。日常点検、定期点検は必ず実施してください。



正表示で二輪車税を推進する
一般社団法人自動車公正取引協議会・会員店



ミックス
責任ある木質資源を
使用した紙
FSC® C000000

YAMAHA
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