

R





追う者か。追われる者か。

最速のパフォーマンスを凝縮し、 視覚化した美しい造形デザイン。

エンジンを覆うカウルのマス集中感と凝縮感。2枚のカウルの隙間から覗くエンジンは、静かに強力な存在感を主張。また、シンプルかつ大胆に面を使ったサイド部



分は、「車体側面の空気の流れ」と、エンジンを冷却する「カウル内側の空気の流れ」の2つを、階層構造(レイヤー)にしてデザイン的に織り込み、空力特性とライダーのエアプロテクション効果を向上させた。さらに獲物を狙うかのような2つ

のヘッドライトは、市販二輪車初となるソレノイド駆動によるHi/Lowビーム切り替え式プロジェクターヘッドライトを採用。停止していてもわき上がるかのような最速のパフォーマンスが、このボディに凝縮されているのだ。

革新のクロスプレーン型クランクシャフト エンジンが生み出す、リニアなレスポンス。

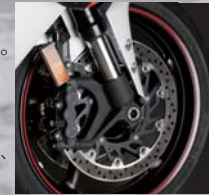
YZF-R1ではこれまでにないエキサイトメントを提供するために、エンジンに革新が与えられた。スロットル操作に対し、より忠実な駆動力を引き出すために、不等間隔で爆発するクロスプレーン型のクランクシャフトを採用。



これにより、タイヤが路面に食いつき蹴るトラクション感を得られ、低中回転域ではリニアかつバルブに、中高回転域ではリアで扱いやすいトルク特性を得ることができる。また、アルミ鍛造ピストンや、セラミックコンポジットメッキのシリンダー、破断分割式(FS)浸炭コンロッド、さらにヤマハの電子制御インテーク「YCC-I」、電子制御スロットル「YCC-T」を搭載し、ヤマハの技術思想G.E.N.I.C.H.(ジェニック)を織り込んでいる。

路面追従性を向上させる、 最新技術を駆使した フロント&リヤサスペンション。

インナーチューブ径43φの倒立式フロントフォークは、圧側減衰力を左側、伸側減衰力を右側のフォークが独立して担当する左右分担減衰力発生方式を採用。この方式により、より多くのオイルがピストンバルブを通過できるようになり、連続動作時のキャビテー



ションを最小限に抑え、路面追従性を向上させている。リヤサスペンションは、圧側の減衰力を高速側・低速側それぞれ別々のバルブで調整し、ライダーの好みや走行シーンに応じて最適な特性を引き出せる2WAY圧側減衰力調整機能を装備している。

さまざまな走行状況に応じて、 エンジン特性を変えられる D-MODE切り替え機能。

YZF-R1ではライダーのアクセル操作を検知して最適なスロットルバルブ開度を制御するYCC-Tの仕組みを活用し、エンジンの出力特性を3通りに変更することができる。YZF-R1のポテンシャルを最適な状態で引き出せる「STDモード」に加え、低中速域でよりスポーティなエンジンレスポンスを楽しめる「Aモード」、より繊細なスロットル操作が必要な場面に穏やかなレスポンスを発揮する「Bモード」が選択できる。これにより、走行環境、路面状況、ライダーの体調などのさまざまな走行コンディションの変化に柔軟に対応することを可能にした。



