

 ***SUPER TENERE***





# Super Ténéréとの旅は、 上品に、そして荒々しく語られる。

かつてダカルで金字塔を築き上げたTénéréのDNAをそのままに  
道を選ばない走破性とアスファルト長距離性能を極め、さらに進化したSuper Ténéré。  
上品な街を抜けると、そんな街に決して存在しない荒々しい自然をも求めだす。  
Super Ténéréを駆る者は、平凡な日常の中に  
「冒険」というものがいまだあることを思い起こさせてくれるだろう。









アスファルトを駆ける瞬間は、  
冒険へのプロローグなのだろうか。





まるで風のように、  
なにものにも遮られずに  
自然の一部となる。





Super Ténéré。そのすべてが  
今まで見たことのない旅へと誘うために。

## 長距離ツーリングをサポートする 二灯ヘッドライト&シールド

ヤマハのアイデンティティともいえる二灯ヘッドライトは、ソレノイド駆動でハイ・ローを切り替えるプロジェクターヘッドライト。また、ロングツーリング時にライダーの疲労感を最小限にするヘッドライトにつながったウィンドシールドは、ライダー胸元への風の巻き込みを防ぎ高いウィンドプロテクション効果を発揮する。



## カウルの概念が存在しない 新デザイン

Super Ténéréは、機能を持たないパーツを徹底的に排除し、カウルに見える部分の左側はラジエター



冷却のインテークであり、右側はレギュレーターへ風を導く機能を持つ電装系部品を収納したデザインとなっている。左右非対称のカウルに見えるのはそのためなのだ。

## 走行環境に応じて 走行モードを切り替えできる YAMAHA D-MODE

YCC-Tのスロットバルブ開度を最適化し、エンジン出力特性を変えることができるYAMAHA D-modeを採用。ハンドルスイッ



チの操作で、スポーティな走りを楽しめるSモード、穏やかなレスポンスでツーリングを楽しめるTモードの2モードから選ぶことができる。

## ダートへの踏み込みを支援する トラクションコントロール



の「TCS1」、トラクションコントロールの効きを抑えた「TCS2」、トラクションコントロール機能がない「OFF」と3段階にモードが切り替えられる。

後輪空転時に、後輪駆動力を制御し空転を抑制するトラクションコントロールを装備。路面状況やライダーのスキル、好みに応じて、標準モード

## 快適性を高める高さ調整可能な 前後分割シート

ロングツーリングでのライダーの快適性と良好な足つき性を考慮し、前後分割シートを採用。ライダー側の



シートは、ハイ870mm、ロー845mmと2段階に調整ができ、足つき性にも配慮している。

## 多様なシーンに対応した 3WAYリヤキャリア

標準装備の樹脂製リヤキャリアは、キャリアを装備した標準の状態、キャリア部分にトップケースを装着し



た状態、さらにタンデムシートを外してフルフラットにできる、3つのパターンに使い分けが可能。





## 大陸横断走破を想定したツインシリンダーエンジン

ライダーが困難なシーンに直面する長距離ツーリングを想定し、その中で余裕の駆動力をもつエンジンとして新開発されたのが水冷4ストローク並列2気筒エンジンだ。1199ccのパワー感はもちろんだが、前傾シリンダーに加え、サイドラジエーターとすることで前後長を短縮。これにより曲がりくねったタイトな道幅でも走りやすいホイールベースとなり、高次元の運動性能を実現している。

## 自然なハンドリングを実現したフロントフォーク



舗装路やマウンテンロードでの自然なハンドリングを達成するために43mm径インナーチューブの倒立式テレスコピック型フロントサスペンション

を採用。倒立式ならではのリニア感と穏やかさを兼ね備えたセッティングにより、様々な路面状況でコーナーを楽しむことができる。またフルアジャスタブル式を採用している。

## 新開発のUBS(前後連動ブレーキシステム) ABS(アンチロックブレーキシステム)

UBSはフロントブレーキレバーの入力操作や、車速、積載重量により、リヤブレーキを電子制御でコントロールする前後連動ブレーキシステム。もちろんグリップを失うような状況では、前後輪ともABSが作動しホイールロックを防止。オフロードに長け

たライダーは、リヤブレーキを積極的に使用するが、リヤブレーキが先に使われた場合、ライダー操作を優先する制御となっている。



## ヤマハ初のハイポイドギアシャフトドライブとリヤアーム&サスペンション

金型低圧鑄造のアルミ製リヤアームや、イーザーメンテナンスのハイポイドギア方式シャフトドライブを採用し、安定した走行性を実現。また、リヤサスペンションには伸側減衰力が調整可能なリンク式モノクロス



ベンションを採用。さらにイニシャル調整は、工具なしでセッティングできる設計になっている。

## オフロードの走破性を考えたアルミ製リムスポーク&チューブレスタイヤ



フロントのホイールは、リム内側に2本のレールを備えたダブルT型リム。このレール部分にスポークのL字側を支持、一方ハブ側でスポークのニップルを締め付けた構造を採用。これによりスポークの張り角を最適に設定し、路面からの衝撃に対する信頼性や、操縦性に必要な剛性を確保している。なおリヤのリムは一定の幅が確保されているのでレールは1本となっている。また、タイヤサイズはフロント110/80-19、リヤ150/70-17だ。





ビビッドパーブル・リッシュブルー・カクテル5 (VPBC5)



シルバー-3 (S3)



ブラックメタリックX (SMX)



## XT1200Z

プレスト参考小売価格 ¥1,606,500 (本体価格¥1,530,000)

※プレスト参考小売価格(リサイクル費用含む)には、保険料・税金(消費税を除く)、  
配送料・排出ガス試験結果成績表等、登録に伴う諸費用は含まれておりません。  
※詳しくはプレストオフィシャルショップまでお問い合わせください。

### ■主要仕様諸元(仕向地:南アフリカ)

#### ENGINE

原動機種類	4ストローク・水冷・DOHC・4バルブ
気筒数配列・総排気量	並列2気筒・1,199cm <sup>3</sup>
内径×行程	98.0×79.5mm
最高出力	80.9Kw(110PS)/7,250r/min
最大トルク	114.1Nm(11.6kgf-m)/6,000r/min
燃料供給	電子制御フュエルインジェクション
始動方式	セル式
燃料タンク容量	23.0ℓ
変速機形式	リターン式6段
二次減速機構	シャフトドライブ
二次減速比	21/25×32/9(2.987)

#### CHASSIS

全長×全幅×全高	2,255×980×1,410mm
シート高	可変式845mm/870mm
軸間距離	1,540mm
装備重量	261kg
懸架装置	前 テレスコピックフォーク 後 スイングアーム
制動装置	前 油圧式ダブルディスク 後 油圧式シングルディスク
タイヤサイズ	前 110/80R-19MC 59V 後 150/70R-17MC 69V

●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為、実車と異なって見える場合があります。●諸条件により取扱い商品が変更になる場合もあります。●ご使用前には取扱い説明書をよくお読み下さい。●このリーフレット紙面に記載されている内容は予告なく変更することを予めご了承願います。



### 安心・満足の「製品保証」&「購入特典」。 プレスト独自のプレミアムパッケージ!!

「PRESTO OFFICIAL SHOP」でプレスト取扱モデルをご購入のうえ保証登録していただく、2年間(126cc以上)または1年間(125cc以下)の「製品保証」が受けられます(法定定期点検の実施が必要)。納車時にはプレストオリジナルの「ライセンスプラケット」「日本語版オーナーズマニュアル」、保証登録の手続き完了後には車検証などの保管に便利な「ドキュメントフォルダ」、機能性抜群のマルチツール「レザーマンスクオート」を差し上げます。  
※コンペティションモデルを除く

#### 製品保証カード



#### ドキュメントフォルダ (プレストロゴ入り)



#### スクオート (プレストロゴ入り)



#### ライセンスプラケット (プレストロゴ入り)



#### 日本語オーナーズ マニュアル



#### モーターサイクル アクセサリカタログ



このマークが貼付された車両は、プレスト参考小売価格にリサイクル費用が含まれています。廃棄時に新たなリサイクル費用は必要ありません。ただし廃棄二輪車取扱店に収集・運搬を依頼する場合の収集運搬費用はお客さまのご負担となります。

**PRESTO CORPORATION**

<http://www.presto-corp.jp>