



2019日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

ヤマハ スポーツ SR400

YAMAHA Sports SR400



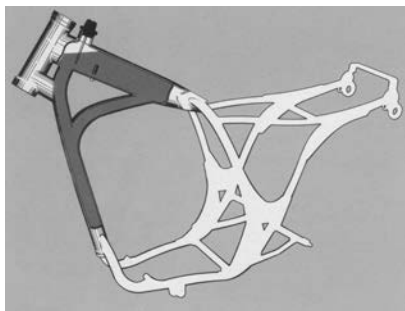
ヤマハスポーツ SR400は、デビュー当時からスタイル不変。アメリカのダートトラッカー的フォルムとされたが40年の歳月がSRフォルムとして定着、ベテランから若者まで満足できる楽しさや美しさを味わせてくれている。

ヤマハスポーツ SR400(1978年)主要諸元

全長	2105mm	型 式	2H6
全幅	765mm	エ ン ジ ン 型 式	2H6
全高	1135mm	駆 動 方 式	チェーン
ホイールベース	1410mm	エ ン ジ ン	4サイクル、空冷SOHC、単気筒
最低地上高	165mm	ボア×ストローク	87mm×67.2mm
		総 排 気 量	399cc
車 両 重 量	158kg	圧 縮 比	8.5
乗 車 定 員	2名	最 高 出 力	27PS/7000rpm
最 高 速 度	130km/h	最 大 ト ル ク	30kg.m/6500rpm
最小回転半径	2400mm	燃 料 タ ン ク 容 量	12ℓ
登 坂 能 力	27°		
タイヤサイズ前	3.50S19-4PR	変 速 機	常時噛合式前進 5 段
タイヤサイズ後	4.00S18-4PR	価 格	310,000円



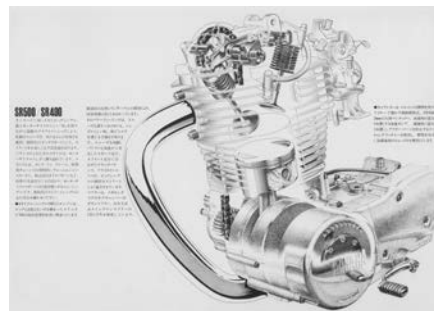
40年間にわたって基本的なデザインを守り続けているシンプルなメーター回り。



SR独自のオイルをタンク・イン・フレーム内に持つ機構はベース車だったオフロードバイクXT500譲り、エンジンとフレームはオイルラインで結合され、エンジンはデビュー時でも稀なドライサンプ潤滑方式を採用。



SRのエンジンは、チェーン駆動の2バルブSOHCに初期型はキャブレターだったが、排出ガスに対応させて、2010年型以降FI化され、2019年型以降でエンジン前方にキャニスターを追加して40年間を生き抜いてきた。



SR400のエンジンは、4サイクル、SOHC・2バルブ・単気筒のシンプルな構造。独特の単気筒のエンジンフィーリングを守り続け、40年以上にわたって大きな変更もなく生産続けている異例のロングセラーである。

1978年の発売から41周年目を迎えた ロングセラーマシン

歴代のヤマハ車は1955年の第一号車YA1以来、「単なるトランスポーターでなく、人間の高度な要求を満たす道具として、品質と性能において高次元の目標を掲げて二輪車のあり方を追求」してきた。そうした中、1977年東京モーターショーに展示後、1978年2月、センセーショナルなデビューを飾ったのがヤマハスポーツSR400で、他社製品に迎合しないヤマハ車の中でも異色のモデルであった。

当時、自動二輪車の4気筒マルチ化の波が来ている中、ヤマハは、軽量・スリム・コンパクトをテーマに2気筒(XS-1/650)や3気筒(GX750)エンジン搭載のロードスポーツモデルをリリースしていたが、これらに続く単気筒エンジン搭載車がSR400だった。単気筒は日本では1950年代に姿を消したジャンルだと思われていたが、ヤマハは「古き良き時代を思い起こさせるレイアウトながら、当社の最新技術を加味して、はるかに高性能に、スムーズに、扱いやすく、新しいビッグシングルとして設計開発しました。」と主張している。

国産二輪車は1957年以降、セルによる始動方式が主流になっていたが、ヤマハ技術陣は単気筒ならではのバイクらしさを追求、古典的なキック始動をあえて採用。代わりに点火プラグ着火確実なCDI点火、キックタイミングを示唆してくれるインジケーター窓をヘッド部に、キックペダル踏み込み時にピストンの圧縮を抜くためのデコンプレバーをハンドルに配して、始動性の向上に配慮した。

発売当初、大型自動二輪免許車のSR500はアップ(米国型)ハンドルを採用、中型二輪免許車のSR400には、

コンチ(欧州型)ハンドルに加えてカウル付きシートの採用で差別化した。エンジンのフィーリング面でもSR500はトルクの大きな単気筒感覚が得られ、SR400は超ショートストロークの採用で500よりも吹け上がり良く回せるよう、軽快な味付けがされた。1985年には古典的イメージを求め、SR400はフロントにドラムブレーキを採用。発売10周年の1988年に吸排気系を改良、カムシャフト変更、負圧キャブレター、マフラー変更により加速性向上に加えて排気音の静粛化を実施した。発売20周年を経た2000年にSR500が生産中止となり、2001年フロントがディスクブレーキに戻り、新型キャブレターなど吸気系を一新。そして発売30周年の2008年、翌年からの排出ガス規制に対応できないとして累計12万7000台をもって生産が一旦停止されるが、根強いSRファン達の生産続行を願う声に応え、2009年の東京モーターショーにSR400FI(フューエルインジェクション)が展示され復活、同年12月に発売が開始された。

2012年にグッドデザイン・ロングライフ賞を受賞したが、さらなる排出ガス規制強化のために2017年9月に再度生産中止が発表された。しかしヤマハの技術陣は従来からのエンジンを変えることなく様々な厳しい法規制をクリアし、発売40周年を迎えた2018年9月に新型SR400をデビューさせた。

SR400は40年以上にわたり、ビッグシングルマシンの味わいを、日本を中心に欧州やASEANエリア等全世界のライダー達に与え続けてきた世界でも類のないロングセラーと言える。これまでSRに関わってきた人達のヤマハ魂の伝承といえるであろう。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)