

YAMAHA

FZR600R



Le nouveau leader de sa catégorie

En plus d'être rapide, très rapide..., la FZR600R est sans doute l'une des motos les plus maniables que vous ayez jamais pilotée. Elle a été conçue pour dominer la catégorie des supersports de moyenne cylindrée.

Voici décrite en quelques traits la nouvelle et remarquable Yamaha FZR600R !

Comme toutes les machines de supersport, cette nouvelle machine au style radical utilise les technologies de pointe développées en compétition pour se placer au-dessus du lot.

Nous nous sommes inspirés de notre expérience en matière de machine de supersport à 4 temps pour créer une moto qui allie des performances moteur époustouflantes et une extrême maniabilité. Autant de caractéristiques qui en font la plus excitante des machines.

Cette expérience nous a donc permis de doter la FZRR d'un tout nouveau moteur incliné vers l'avant qui délivre une grande plage de puissance exploitable. De plus, des

cylindres recouverts de céramique composite et un vilebrequin ultra léger font que son bloc moteur est sans doute le 600 cm³ le plus avancé à l'heure actuelle.

La fourche avant procure une direction précise et, pour que le pilotage soit encore plus aisé, la FZRR est dotée d'un cadre Deltabox à empattement court du même style que celui de la YZF750R.

Avec son look agressif souligné par un phare double optique en amande, la FZR600R s'affirme comme le nouveau leader de sa catégorie.



Pour amener la FZRR au top de sa catégorie, nous l'avons équipée avec un tout nouveau moteur 16 soupapes qui a été conçu pour qu'elle puisse laisser ses rivales sur place. Non content d'être le 600 cm³ à 4 cylindres à plat le plus performant que nous ayons jamais produit, ce moteur est aussi le plus souple tout en possédant une vaste plage de puissance à tous les régimes. La FZR600R étant l'une des motos les plus efficaces de sa catégorie, elle n'en est pas moins agréable à conduire !

Comme toutes les Yamaha de supersport équipées d'un moteur à 4 temps, la FZR600R est propulsée par un moteur incliné développé en compétition. Cette conception permet l'utilisation de conduits d'admission directs qui accroissent considérablement l'efficacité de l'admission pour une réponse immédiate à la poignée de gaz et des accélérations remarquables ! Le moteur incliné permet d'abaisser le centre de gravité et d'obtenir une répartition avant-arrière des masses idéale, tout ceci pour une précision de pilotage optimale.



Pour la toute première fois dans l'histoire du moteur à 4 cylindres à plat, la FZRR possède des cylindres recouverts de céramique composite. En recouvrant les chemises de ce composé extrêmement dur, nous avons pu réduire le jeu des pistons au minimum. Il en découle une amélioration du refroidissement, une durabilité accrue et une augmentation considérable de la puissance à tous les régimes.

Enfin, les derniers chevaux ont été obtenus grâce à l'utilisation d'un vilebrequin ultra léger et d'un jeu de soupapes qui nécessitent une force moindre du moteur pour leur entraînement. Des petits détails qui font de la FZR600R l'un des 4 temps les plus agréables à piloter.

Sur la papier, vous pouvez constater que ce nouveau moteur n'a pas son égal. Il ne vous reste donc plus qu'à vous en rendre compte par vous-même en l'essayant au plus vite !





Après avoir conçu un moteur aux performances incontestables, notre travail n'était pas encore fini. Nous voulions aussi construire un châssis qui permette d'exploiter de telles capacités. Nous avons élaboré un tout nouveau cadre ainsi qu'un nouveau bras oscillant directement dérivés de notre programme de compétition, utilisant le même concept Genesis qui a permis à nos machines d'usine de participer à d'innombrables Championnats du Monde.

Le concept Genesis est une approche unique dans la conception d'une moto puisqu'il a pour but de développer le cadre et le moteur en parfaite harmonie pour que l'architecture du premier améliore les performances du second.

Le moteur incliné de la FZRR est l'illustration parfaite de la technologie avancée Genesis mise en oeuvre pour la conception de nos machines de supersport.

Le moteur incliné n'est pas qu'un banal exercice de style, il possède même de nombreux avantages.

Tout d'abord, cette configuration permet l'utilisation de conduits d'admission directs qui accroissent notablement l'efficacité de l'admission et donc les performances du moteur. De plus, elle a un effet bénéfique sur le comportement du châssis puisqu'elle permet d'abaisser le centre de gravité.

L'autre illustration du concept Genesis sur la FZR600R est son cadre Deltabox à empattement court. Conçu avec des poutres supérieures très espacées, ce cadre permet l'utilisation de carburateurs inversés et d'une boîte à air de grande contenance pour accroître la respiration du moteur. En faisant participer le bloc moteur incliné à la rigidité de l'ensemble, on peut accroître la rigidité du châssis sans surcroît de poids.

Seul Yamaha utilise la technologie avancée Genesis qui procure à la FZR600R des performances jusqu'ici inconnues dans sa catégorie.



Moteur:

Pour délivrer plus de puissance sur une plus large plage, le tout nouveau moteur incliné possède des cylindres revêtus de céramique composite pour accroître les performances et réduire l'usure. Et pour augmenter la longévité, les chemises ont été supprimées dans les cylindres en aluminium et le système de circulation d'eau est de type automobile.



4 soupapes par cylindre:

Le principal agent des performances de la FZRR est la toute nouvelle culasse à 4 soupapes qui utilise des conduits d'admission courts et directs et des carburateurs inversés de 34 mm. Complétée par des tiges de soupapes de faible diamètre et des poussoirs légers, cette architecture compacte a pour but d'obtenir une admission optimale et une large plage de puissance disponible.



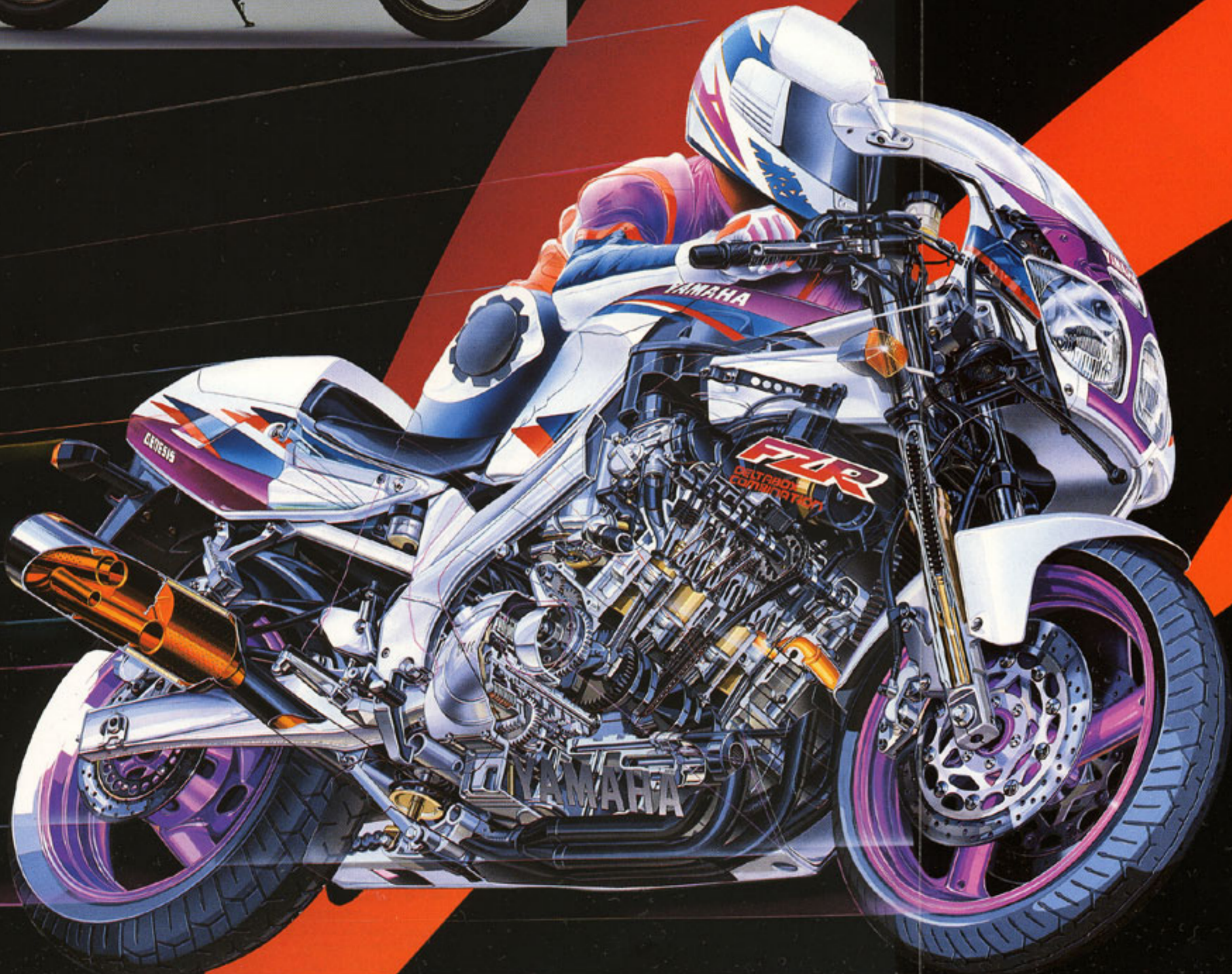
Tableau de bord:

Comme la plupart des composants haute-technologie de la FZR600R, l'instrumentation est identique à celle qui équipe la célèbre YZF750R. Le compte-tours central est entouré d'un compteur de vitesse, d'une jauge de température d'eau et d'une batterie de voyants lumineux, autant d'éléments qui constituent une planche de bord légère fournissant en un coup d'oeil toutes les informations nécessaires au pilote.



Carénage/Phares:

Si le look agressif du carénage de la FZRR vous semble familier, c'est qu'il est identique à celui de sa grande soeur: la YZF750R. Doté d'une double optique en amande de style endurance, le dessin aérodynamique du carénage contribue grandement au comportement de la machine à haute vitesse.



Fourche et Frein avant:

Conçue avec de gros tubes de 41 mm de diamètre pour une résistance optimum à la torsion, la fourche réglable en précontrainte du ressort permet un contrôle de la direction extraordinaire. Pour un freinage haute performance et un très bon feeling, la FZRR est équipée à l'avant de deux disques flottants de 298 mm actionnés par des étriers à 4 pistons.



Suspension et Frein arrière:

Réglable en précontrainte, détente et compression, l'amortisseur arrière est actionné par un bras oscillant Deltabox très rigide dont le nouveau système de fixation garantit un contrôle parfait de la roue arrière.



Pneus/Roues:

Les performances accrues de la machine ont nécessité l'utilisation de jantes en alliage à trois branches creuses et bords larges montées avec des pneus radiaux. A l'avant, la jante de type 17 x MT3,50 est montée avec un pneu 120/60-ZR17 alors qu'à l'arrière, la jante de type 17 x MT5,00 est montée avec un gros pneu radial 160/60-ZR17 pour un grip parfait aussi bien sur route que sur circuit.



Selle biplace:

La légère selle biplace est une autre preuve de la similitude entre la FZR600R et la YZF750R. Pour une conduite en solo, la selle monoplace procure un excellent maintien du pilote. Mais si vous voulez être deux, le dossier amovible permet de passer rapidement et facilement du solo au duo.

BWC1 (Bluish White Cocktail 1)



BL2 (Black 2)



FZR600R
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES
MOTEUR

Type: 4 cylindres en ligne, 4 temps,
refroidi par eau Double ACT,
4 soupapes par cylindre.

Cylindrée: 598 cm³

Alésage x course: 62,0 x 49,6 mm

Taux de compression: 12 : 1

Puissance maxi (DIN): 100 cv (73,5kW)
à 11.500 tr/mn

Couple maxi: 6,7 kg-m (65,7Nm)
à 9.500 tr/mn

Lubrification: Carter humide et pompe
trochoïde

Carburateurs: 4 Keihin CVKD 34

Allumage: Electronique digital T.C.I.

Mise en route: Electrique

Réservoir d'essence: 19 litres
(dont réserve 3,5 l.)

Boîte de vitesse: 6 rapports

Transmission secondaire: Chaîne

PARTIE CYCLE

Cadre: Deltabox en acier

Longueur totale HT: 2.050 mm

Largeur totale HT: 685 mm

Hauteur totale HT: 1.180 mm

Hauteur de selle: 800 mm

Empattement: 1.415 mm

Garde au sol mini: 135 mm

Poids à sec: 184 kg

Suspension avant: Télescopique

Suspension arrière: Monocross avec
amortisseur réglable.
Bras oscillant en acier

Frein avant: Double disque Ø 298 mm
avec étrier 4 pistons.

Frein arrière: Simple disque Ø 245 mm

Pneu avant: 120/60-ZR17

Pneu arrière: 160/60-ZR17

Pour garder intact votre plaisir de piloter une Yamaha, pensez à votre sécurité. Portez toujours un casque, des gants et un habillement adéquat. Yamaha vous encourage à rouler avec prudence et à respecter les autres conducteurs et l'environnement. Ne modifiez pas votre système d'échappement. Pour plus d'information consultez votre concessionnaire Yamaha.

YAMAHA MOTOR FRANCE PRÉCONISE **Mobil**
Les caractéristiques et colors sont donnés à titre purement indicatif et peuvent
être modifiés sans avis préalable du Constructeur et/ou de l'importateur.
GARANTIE 1 AN PIÈCES ET MAIN D'ŒUVRE KILOMÉTRAGE ILLIMITÉ.
(pour tous les modèles sauf ceux non homologués)

YAMAHA ASSURANCE AVS
YAMAHA ASSISTANCE
YAMAHA FINANCEMENT
Tapez 36.15 code YAMAHA INFO

CACHET DU CONCESSIONNAIRE

MOTORCYCLES
center

SARL au Capital de 21.000 Frs
57, Rue de Nancy
88000 EPINAL
Tél. (29) 35.33.09

C.C.P. Nancy 534.40 P.R.C. Epinal B 324 216 514



Dans le respect de la nature
Papier fabriqué sans bois et
sans chlore.

YAMAHA

YAMAHA MOTOR EUROPE N.V.
U1-3MG-031022-94E