



PRESS INFORMATION

Saint-Ouen l'Aumône, 14 février 2014.

SEGMENT SPORT HERITAGE

Inspirées du passé, conçues pour l'avenir.

La gamme 2014 verra l'arrivée de plusieurs nouveaux modèles dans ce segment. Ils sont le reflet de l'évolution du marché.

Il n'existe pas de formule toute faite pour classer les motos qui entrent dans la catégorie Sport Heritage. Ce n'est effectivement pas leur cylindrée ou leur style de châssis qui compte : ce qui importe vraiment, c'est leur design, leur élégance intemporelle, leur caractère moteur et la beauté brute de leur mécanique.

Pour 2014, la gamme Sport Heritage s'enrichit avec la **SR** et inclut également des motos emblématiques comme la **VMAX**, la **XJR1300** et la **XV950/R**. Avec leur design racé, leur style intemporel et le caractère unique de Yamaha, ces modèles Sport Heritage capturent l'essence même de la moto.

La personnalisation des modèles de série de ce segment est de plus en plus prisée, et afin d'inspirer davantage notre public, Yamaha présente à l'EICMA les exercices de personnalisation **Yard Built SR400** et **XJR1300**, créés par trois des plus grands ateliers de customisation de la planète.

En présentant ces différentes approches de personnalisation des modèles de série, Yamaha démontre non seulement l'énorme potentiel de customisation de ces motos intemporelles, mais indique également que derrière chaque modèle Sport Heritage réside l'esprit unique de son pilote.

35 ans de tradition. Créée pour la customisation

Tous ceux qui ont conduit une moto dans les années 1970 se souviennent de l'agitation qui avait accompagné le lancement des premiers modèles SR. Inspirées entre autres de la XT500 sortie quelques années auparavant, la SR400 et la SR500 monocylindre ont été annoncées en 1978 et sont devenues des modèles très populaires.

Avec leur couple, leur châssis fin et maniable et leur style classique, la SR400 pour le marché japonais et la SR500 pour le marché européen se sont vite imposées. Dans plusieurs pays d'Europe dont l'Allemagne, l'Autriche et la Belgique, des propriétaires de SR500 ont créé des clubs, qui pour la plupart existent encore aujourd'hui. La SR500 a remporté plusieurs fois le prix de « Moto de l'année » du magazine allemand *Motorrad*, l'un des titres moto les plus diffusés en Europe.

Attrait constant depuis 1978

Au Japon, du fait de l'évolution de la législation sur le permis moto au milieu des années 1970, les modèles 400 cm³ et la SR400 en particulier est devenue un best-seller sur son marché. Quasiment identique à la SR500, mais fonctionnant avec une course plus courte pour atteindre une capacité de 400 cm³, la SR400 a continué de susciter un fort engouement au Japon au cours des 35 dernières années, avec des milliers de propriétaires et d'amateurs participant à des rassemblements de SR dans tout le pays.

Plus de la moitié des propriétaires de la SR400 au Japon sont plus jeunes que la moto qu'ils conduisent ! Les motards nés après 1978 constituent désormais la majorité des propriétaires au Japon, ce qui démontre clairement que cette moto intemporelle attire aussi la nouvelle génération.

Retour d'une légende

Pour 2014, le retour de la SR sera le fer de lance de la gamme Sport Heritage qui ne cesse de s'élargir, offrant aux motards d'aujourd'hui la possibilité de prendre plaisir à piloter des modèles plus simples et plus traditionnels.

Ce grand classique possède un véritable patrimoine et se distingue d'autres modèles « rétro ». Avec son caractère moteur, ses caractéristiques de châssis et son démarrage au pied, cet attractif « thumper » à double amortisseur est destiné aux nombreux pilotes qui cherchent à retrouver l'âme de la moto.

Pour de nombreux motards, le caractère, l'âme et l'image d'une machine sont beaucoup plus importants que ses performances d'accélération de 0 à 100 km/h ou son angle d'inclinaison potentiel. Ayant grandi à une époque où les motos hautes performances étaient légion, de plus en plus de motards privilégient aujourd'hui des qualités fondamentales telles que la simplicité, la facilité d'utilisation et un design intemporel. Avec son couple, son châssis léger et maniable et la beauté pure de sa mécanique, la SR400 est conçue pour plaire aux motards qui recherchent une moto ayant un véritable patrimoine et du caractère.

En proposant un retour aux valeurs fondamentales de la moto et en suscitant chez les futurs acquéreurs la fierté d'être propriétaire, la SR400 ne manquera pas de plaire à une toute nouvelle génération de pilotes nés après le lancement de cette moto mythique il y a 35 ans.

Idéale pour la customisation

La customisation suscite un intérêt croissant et nombreux sont aujourd'hui les motards qui veulent créer leur propre moto au moyen de pièces spéciales. Avec son châssis à double amortisseur et son moteur monocylindre refroidi par air, la SR400 est la base idéale de tout projet de customisation.

Grâce à la simplicité de son design, cette moto intemporelle peut être transformée en Café Racer, en Bobber ou en Street Scrambler, et permet à son propriétaire de créer son propre modèle unique.

MOTEUR

Moteur monocylindre 4 temps refroidi par air

Pulsations moteur, sonorité palpitante à l'échappement, forte présence physique et simplicité de la mécanique.

Au cœur même de la SR400 se trouve un moteur monocylindre 4 temps, simple arbre à came en tête, 2 soupapes, refroidi par air qui est techniquement presque identique à l'original, à quelques exceptions près.

La SR400 fonctionne avec un alésage et une course de 87 mm x 62,7 mm et un taux de compression de 8,5:1 ; cette formule éprouvée offre un excellent couple et permet une accélération puissante à bas régime sans avoir à rétrograder. Ce couple est également le résultat de plusieurs améliorations telles que le filtre à air de grande capacité, la grosse soupape d'admission de 47 mm et la masse optimisée du volant d'inertie, qui fonctionnent en synergie pour une conduite plus fluide et sereine de la SR400.

Injection de carburant pour un démarrage facile et une consommation réduite

La principale différence entre le moteur d'origine et le nouveau groupe motopropulseur est l'utilisation d'un nouveau système d'injection, qui permet à la moto de se conformer aux normes d'émissions actuelles et facilite également le démarrage de la SR400 par rapport au modèle original.

Cette nouvelle unité d'injection compacte et simple permet un fonctionnement homogène du moteur dans diverses conditions de conduite. Elle occupe le même espace que le carburateur d'origine pour conserver l'aspect initial du moteur. Autre avantage de ce nouveau système d'injection de carburant : la réduction de la consommation, qui offre au pilote une autonomie optimale avec le réservoir de 12 litres.

Démarrage au pied facile

Nos ingénieurs ont voulu que le modèle 2014 reflète vraiment son caractère original : ainsi, la seule manière de démarrer la nouvelle SR400 est de la démarrer au pied ! Les motards qui ont possédé la SR400 ou la SR500 d'origine doivent se souvenir que le démarrage au pied des anciens modèles demandait une certaine technique qui pouvait prendre du temps à maîtriser.

Mais la bonne nouvelle pour les nouveaux propriétaires de la SR400 comme pour les anciens motards qui voudraient revenir à ce modèle monocylindre Yamaha est que le nouveau système d'injection de carburant permet un démarrage beaucoup plus facile. La moto est désormais dotée d'un nouveau système d'allumage transistorisé qui produit un meilleur allumage et facilite également le démarrage de la moto. Un témoin sur le côté droit de la culasse indique le moment où le piston est dans la meilleure position pour le démarrage et un levier décompresseur sur le côté gauche du guidon aide le motard à démarrer le moteur sans à-coup.

Magnifique finition du moteur refroidi par air

Outre son couple décontracté et facile, ce moteur séduit également par la beauté pure de sa mécanique. Avec ses grandes ailettes de refroidissement

par air, ses carters brillants et la courbe élégante de ses tuyaux d'échappement, ce gros monocylindre est un modèle classique dans tous les sens du terme. À l'heure où de nombreux moteurs sont cachés par des carénages, le moteur refroidi par air de la SR400 est un régal pour les yeux. Pour éviter la décoloration du collecteur d'échappement, sa surface extérieure a été traitée avec un revêtement nanofilm spécial, tandis que les carters polis du moteur présentent une finition polie clair pour conserver l'aspect rutilant de cette motorisation classique.

Catalyseur à 3 voies avec capteur d'oxygène

Caché à l'intérieur du silencieux chromé de la SR400 se trouve un catalyseur à structure en nid d'abeille à 3 voies revêtu de platine et d'autres métaux précieux. Ce système, associé au nouveau système d'injection de carburant, permet au moteur monocylindre refroidi par air de surclasser les normes européennes actuelles en matière d'émissions.

Caractéristiques techniques du moteur

- Moteur monocylindre 4 temps de 400 cm³ refroidi par air
- Conception simple et efficace à 2 soupapes simple arbre à came en tête
- Alésage x course 87 mm x 62,7 mm
- Taux de compression 8,5:1
- Couple décontracté pour une conduite facile
- Système d'injection de carburant compact et simple
- Faible consommation de carburant et fiabilité éprouvée
- Système de démarrage au pied
- Décompresseur et témoin de position du piston pour des démarrages au pied faciles
- Lubrification à carter sec avec huile transmise dans le cadre
- Filtre à air de grande capacité
- Levier d'embrayage facile à actionner
- Allumage transistorisé
- Système d'échappement chromé avec catalyseur à 3 voies

CHÂSSIS

Cadre berceau tubulaire semi-dédoublé en acier haute résistance

Tout en restant absolument fidèle à la disposition d'origine, la SR400 de 2014 est équipée d'un cadre berceau semi-dédoublé compact et ultraplat qui complète parfaitement le caractère du moteur monocylindre. Ce modèle éprouvé est fabriqué en acier tubulaire haute résistance qui apporte un équilibre optimal entre résistance, rigidité et poids, et procure une sensation de souplesse et une grande maniabilité.

Huile dans le cadre

Le châssis de la SR400 a été conçu pour transmettre l'huile moteur qui traverse le tube vertical principal et entre dans le moteur. Cette conception à huile dans le cadre présente plusieurs avantages par rapport à un système à carter humide. Les pertes au pompage dans le moteur sont réduites et il est inutile d'avoir un carter d'huile sous le moteur, la garde au sol de la SR400 est plus élevée. Cette conception permet également d'avoir un carénage plus étroit, ce qui ouvre de nombreuses perspectives aux motards qui souhaitent customiser leur moto.

Efficacité des systèmes de suspension avant et arrière

La SR400 est équipée de fourches avant verticales traditionnelles qui donnent au guidon une course de 150 mm pour une conduite souple et une grande vivacité de direction. À l'arrière, ce gros monocylindre classique est équipé d'un système de double amortisseur qui permet un mouvement de 100 mm de la suspension. Grâce à sa selle biplace rembourrée, la souplesse de la suspension permet des chevauchées relaxantes et fait de la SR400 l'un des moyens les plus confortables de se déplacer en ville ou à la campagne.

Réservoir de carburant classique de 12 litres en forme de goutte d'eau

Tout au long de son histoire, le design du réservoir de carburant de la SR400 est resté pratiquement le même, le seul réel changement observé étant une nouvelle couleur ou des graphismes différents. La SR400 est équipée du même réservoir de carburant en forme de goutte d'eau, quasiment identique au modèle d'origine, si ce n'est sa capacité de 12 litres pour la version 2014.

Le diapason Yamaha classique est le point de mire de cet élégant réservoir en forme de goutte d'eau. Le coloris uni est souligné par une simple bande qui court sur les flancs du réservoir.

Frein à disque à l'avant et frein à tambour à l'arrière

La SR est équipée d'un disque avant ajouré qui est ralenti par un étrier moderne à double piston. Le freinage à l'arrière est assuré par un frein à tambour. Cette combinaison éprouvée disque avant / tambour arrière permet un freinage en douceur et un excellent ressenti pour le pilote.

Béquille centrale

La SR400 devrait attirer de nombreux propriétaires qui voudront effectuer eux-mêmes certaines tâches de maintenance telles que des vérifications de routine, de la customisation ou des remplacements de pneus. Pour faciliter ces tâches chez eux, la SR400 est équipée d'une béquille centrale qui permet une maintenance plus simple et plus pratique.

Jantes légères en aluminium avec pneus de 18 pouces à l'avant et à l'arrière

La SR400 est équipée de roues avant et arrière à rayons de 18 pouces qui correspondent parfaitement au caractère de ce gros monocylindre classique. Ces roues élégantes sont dotées de jantes légères en aluminium qui assurent un faible poids non suspendu pour une plus grande souplesse de suspension.

Caractéristiques techniques du châssis

- Châssis léger, fin et maniable
- Style classique et élégance intemporelle
- Potentiel de customisation en Café Racer, Bobber ou Street Scrambler
- Cadre berceau tubulaire en acier haute résistance
- Réservoir d'huile moteur dans le cadre pour un gain de place
- Fourches télescopiques à l'avant et doubles amortisseurs arrière
- Réservoir de carburant de 12 litres avec diapason Yamaha classique
- Roues à rayons avec jantes légères en aluminium
- Pneus de 18 pouces à l'avant et à l'arrière
- Frein avant à disque et frein arrière à tambour
- Béquille centrale
- Garde-boue, couvercle de phare et poignée de maintien chromés

Yard Built 400 S.R « GibbonSlap » by Wrench Monkees

Imaginé par le très respecté créateur de modèles spéciaux danois Wrenchmonkees en association avec Yamaha Motor Europe, le Yard Built 400 S.R « GibbonSlap » célèbre le 35ème anniversaire de ce modèle légendaire. Sa présentation coïncide en outre avec le modèle de série renouvelé de la 400 S.R à l'EICMA de Milan.

Conçue pour offrir une conduite urbaine aisée, cette 400 SR a été modifiée pour la rendre encore plus pratique et agréable dans les rues embouteillées de nos villes. Wrenchmonkees s'est emparé de la 400 SR, en collaboration avec le spécialiste allemand des pièces KEDO, l'a armée pour la jungle citadine avec des gros pneus au style urbain, un échappement titane au look de mégaphone et des garde-boue en aluminium poli. Wrenchmonkees et KEDO l'ont convertie en mono place et ont utilisé l'espace ainsi gagné pour ajouter un porte-bagage unique où peuvent être placés des sacoches faites

main montées en décalé. Wrenchmonkees a complété ce design épuré avec un subtil look noir mat pour les fourches, le cadre, le réservoir et même le té de fourche, presque timide par rapport à la finition chromée traditionnelle. Cette philosophie s'étend aux nouveaux amortisseurs, aux ressorts noirs, et même aux carters moteur à la finition noir mat. Par contraste, les barres chromées, les garde-boue en aluminium poli, le système d'échappement titane et les cylindres et culasse en métal nu ajoutent une touche de couleur qui aident à définir cette machine unique.

Enfin, cette 400 SR avait besoin d'un nom. Restant dans leur tradition de l'inhabituel et poursuivant le thème lancé par leur Yard Built XJR1300 MonkeeFist, la moto a été baptisée 400 SR GibbonSlap, un nom dérivé d'une corde à nœuds que les anciens navigateurs utilisaient pour se défendre lorsqu'ils étaient à terre... Le Yard Built 400 SR GibbonSlap by Wrenchmonkees inspirera tous les motards, aussi bien novices que chevronnés, qui recherchent ce qu'il y a de mieux en matière de style urbain et dépouillé. Et grâce à KEDO, cette inspiration n'a besoin que d'un coup de démarreur.

À partir du printemps 2014, des pièces spéciales seront proposées à la vente pour les propriétaires de 400 SR et leur permettront de créer leur propre moto Yard Built. Cette collaboration entre Yamaha, Wrenchmonkees et KEDO a pour but d'autoriser plus de passionnés à exprimer leur individualité.

Pour plus d'informations, rendez-vous sur : <http://www.wrenchmonkees.com>, <http://www.kedo.com> ou <http://www.yamaha-motor.eu>

SR400 B.S.R

Parfois, une moto est tellement belle que l'inspiration et l'identité de son propriétaire ne sont pas nécessaires pour mettre en valeur son style. Conçue par un spécialiste japonais de la customisation qui préfère fuir les projecteurs et plutôt laisser ses créations parler pour lui, la SR400 Boogie Single Racer incarne ces folles journées d'été passées à parcourir une plage déserte dans une course effrénée.

Toutefois, la SR400 B.S.R représente bien plus qu'une simple édition spéciale. C'est la première fois qu'un modèle du nouveau segment Sport Heritage de Yamaha a été customisé par un constructeur moto japonais et marque donc un retour aux racines mêmes du projet. La B.S.R résume parfaitement l'esprit de ce nouveau segment avec son approche minimaliste.

Ayant travaillé sur de nombreux projets Yamaha SR400 et XS650 dans son atelier du centre-ville de Tokyo au cours des 16 dernières années, le créateur de la B.S.R connaît la philosophie qui fait la renommée mondiale de la customisation japonaise. Avec cet ADN, il a pu créer la SR400 B.S.R.

Axée sur la simplicité et la fluidité des lignes de la moto, la B.S.R n'a pas seulement une silhouette élégante et affirmée : regardez-la de plus près et vous découvrirez l'attention particulière portée aux détails. Le réservoir artisanal a nécessité des heures de travail de la tôle pour lui donner sa magnifique forme qui reflète les lignes fluides du réservoir de la SR, mais qui réduit son volume pour donner une impression visuelle d'équilibre parfait, tout en mettant en valeur la présence du moteur monocylindre refroidi par air. Des inscriptions gravées à la main sur les jantes, le réservoir et le bouchon du réservoir d'huile identifient la B.S.R comme un projet véritablement unique, tandis que des notes plus classiques comme les fourches Ceriani et les jantes à l'ancienne en forme de H en font une œuvre d'art en mouvement.

Avec ses pneus larges, son échappement abaissé et son guidon relevé, cette édition spéciale inspirée des courses sur sable est conçue pour d'innombrables glissades quand le pilote la fait dérapier en rond jusqu'à ce que le soleil se couche à l'horizon...

Coloris : Matt Grey - Yamaha Black

Prix : 5999 € TTC

Dispo : Mars 2014

Les images HD sont
disponibles dans le Yamaha
Media Centre.

Inscrivez-vous dès maintenant
sur : [www.yamaha-
presskits.com](http://www.yamaha-presskits.com)