

YAMAHA 750 FZ ET FZX

En perdant son nom à la frontière, la Fazer n'en perd pas pour autant son extraordinaire polyvalence. Car il ne faut pas s'y tromper, la FZX est un engin beau mais efficace et non un banal chopper. Tenir tête à une FZ ne lui fait même pas peur. Un comble, non ?

FZ CONTRE LADY X

Ivan Magot. Photos Micou.

Il fait sombre, la pluie ruisselle sur les vitres de « l'aérodrome du soleil », près du circuit Paul Ricard. Delahaye, Micou et moi sommes bêtement installés entre le bar et les tables, à contempler la Fazer, pardon, la FZX. Car nous avons préféré quitter le soleil de Paris pour retrouver la pluie méditerranéenne et cueillir la moto à Toulon chez Audemar. Bref, nous sommes là, non pas à nous morfondre, mais à contempler celle qui à l'inverse de la FZ, table sur les apparences pour aller faire bicher en ville. Elle en jette un max. Comme la grande V-Max, elle fait

Le rouge et le noir ont beau ne jamais divorcer, le noir tout bête suffit encore pour laisser transparaître le caractère de la Fazer. Quelle classe !

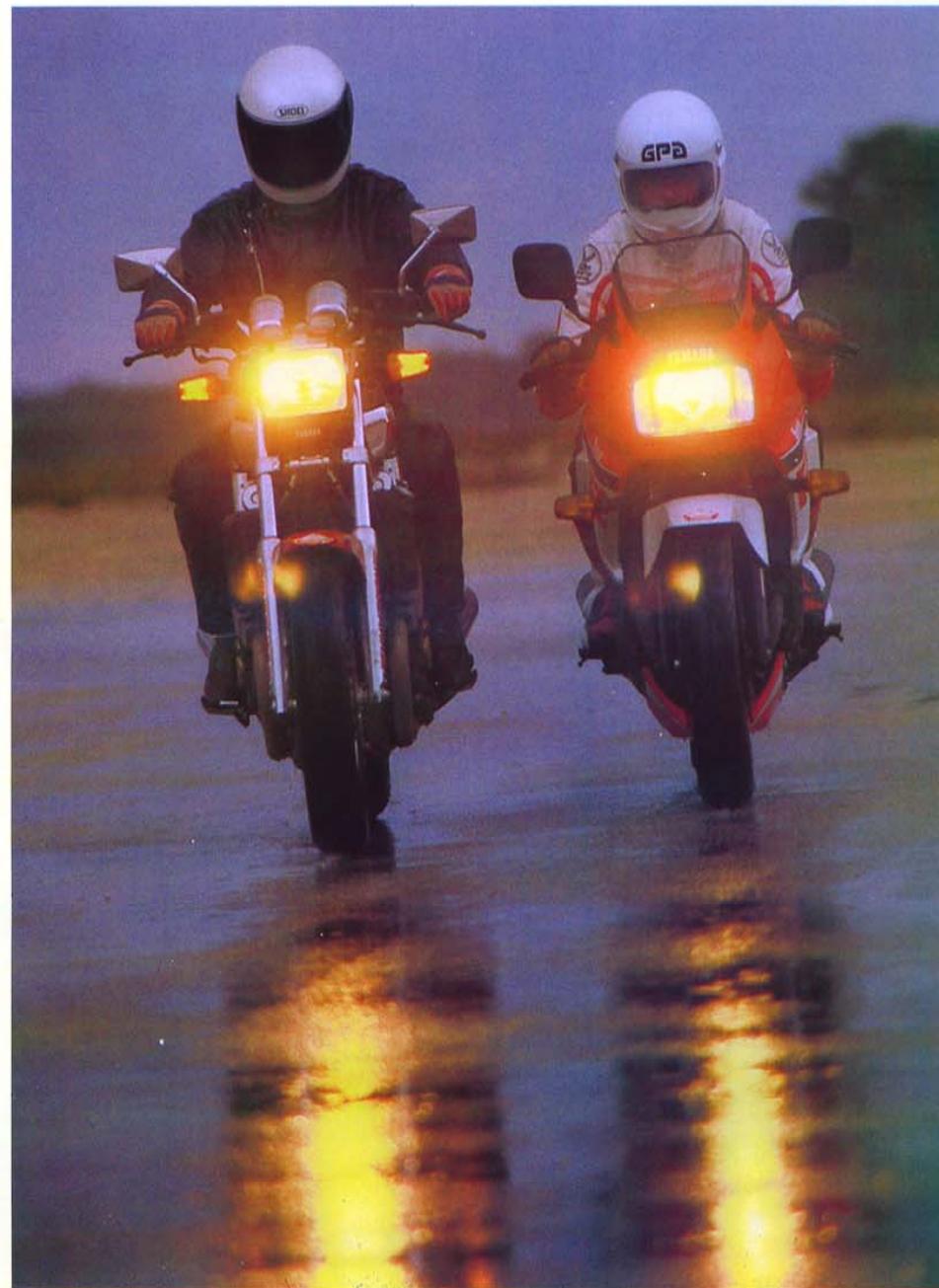
vite cogiter, ouvrant les portes des rêves les plus fous ou des légendes les plus rares. J'exagère à peine. Elle plaît à l'unanimité, et croyez-moi, j'ai posé la question. Du pêcheur au casseur en passant par l'essorneur de poignées, les propos vont et viennent sans jamais devenir négatifs ou hasardeux. Peut-être qu'elle leur fait peur cette folle ! Car méchant est son air, et son moulin a déjà fait chavirer quelques coeurs dans le gabarit FZ.

L'eau coule, nos rêves de belles photos sont effacés depuis longtemps et Micou pleure presque des larmes de sang devant les ténèbres qui engluent lentement le paysage bien connu. Même pas le moindre petit éclair pour tenter un « doc » qui collerait parfaitement avec la nouvelle recrue. Christian à beau me dire : « Là où ça glisse pas, y'a pas de plaisir ! » (rires), pour le moment, on est tout de même en train de bien

déraper dans l'absurde.

Une semaine plus tard. Remettons les pendules à l'heure : il pleut à Paris et il fait beau à Toulon. J'aime mieux ça. Les deux motos nous attendent au même endroit, et quelques tours de roues plus tard, Pascal Ardisson (qui remplace Delaf parti essayer la FZ Axis) et moi pouvons enfin les détailler en pleine lumière à l'abri des regards indiscrets. Nous nous reculons d'un pas feutré. Micou sort ses boîtiers, monte le 200 et shoote à tout va. Pascal et moi contemplons en silence.

Quitter Paris sous le soleil pour se mouiller au Ricard : ce n'est pas commun non. Dans cette configuration, le système électrique de la FZ fait dans le waterproof à l'inverse de la FZX toussotante.



Un show à elle toute seule

Baignées dans une odeur de thym frais la FZX et la FZ nous montrent leur plus beau profil. Cette dernière n'a de secrets pour personne et commence à courir nos rues de plus en plus fréquemment. Ses balbutiements difficiles de début de carrière, à cause d'une esthétique moyenne, sont oubliés, et ses qualités routières ou moteur sont partout reconnues. Le quatre cylindre exhibe toujours 20 soupapes et hormis les coloris plus variés, elle demeure identique à la version précédente.

La FZX semble par contre aborder le problème d'une toute autre façon, essayant de préserver les qualités de sa soeur tout en dégageant un physique et un côté fantaisiste, apportant ainsi le charme qui manquait cruellement à la version sportive. Le moteur est enjolivé extérieurement par un heureux mariage de doré et de noir accompagné d'un superbe polissage des ailettes de culasse. Mécaniquement, il reste très proche du FZ classique puisque seuls les arbres à cames plus sages et les échappements chromés diffèrent. Les rapports de boîte sont eux aussi inchangés, seul le rapport final se voit rallongé d'une dent à la couronne. Des broutilles histoire « d'assagir » et de muscler en bas le beringot déjà bien tonique.

C'est, on s'en doute, la partie-cycle qui a été l'objet des soins les plus poussés. Mettons de côté la fabuleuse esthétique sortie tout droit des décors d'« Alien », pour regarder de près la monture. Le cadre est totalement nouveau et n'englobe plus intégralement le moteur. C'est toujours un double berceau, mais les tubes d'acier de section carrée passent désormais entre les carbus extérieurs pour sa partie supérieure et entre les pots correspondants pour sa partie inférieure. Là encore, Yamaha veut exhiber purement et proprement son moteur incliné qui se prête de bon gré à ces artifices. Le Monoshock est oublié pour laisser la place à de superbes amortisseurs oléopneumatiques tout alu. Il ne restait plus au bras oscillant qu'à ouvrir grand ses membres pour serrer une bonne grosse roue en alu des familles, habillée d'un gommarde de 15" gros comme ça. La suite n'est plus qu'accastillage en la présence de diverses pièces d'aluminium posées élégamment de-ci, de-là, comme la poignée de maintien du passager ou les platines de repose-pieds, pour la « touch of class » nécessaire à tout show-bike digne de ce nom. Je passe sur les compteurs crème façon Virago, les écopes latérales chromées ou la superbe petite roue de 16" qui confèrent à l'ensemble le côté agressif lui aussi primordial pour revendiquer ouvertement l'esprit de la bête. Car c'est véritablement à un méchant félin que nous avons affaire. Une sorte de panthère noire qui prendrait un malin plaisir à sortir de son sac des tours de plus en plus déroutants.

Un poil de doré plus un petit polissage des ailettes de culasses et le moteur de la FZ est prêt à sortir des rideaux pour le show FZX.

La Ciotat n'est pas en grève de lumières et n'hésite pas à mettre encore plus en valeur nos belles de nuit en virée.



FZX : 216 km/h 11"8 au 400 m
 FZ : 232 km/h 11"4 au 400 m



Un exemple de ce qu'on voit de plus en plus rarement sur les routes. Alors les mecs, on mollit ?



La Fazer comme si vous y étiez. Avoir une FZ dans le collimateur est un grand jeu pour elle.

Exclusivité contre polyvalence

« Elle ne me fait pas craquer, elle n'est pas assez exclusive ! » me dit Pascal en parlant de la Fazer. Comme beaucoup de pilotes, il veut un engin qui fasse parfaitement ce qu'on lui demande. Mais le motard moyen préférera sûrement une moto saine et facile plutôt qu'un truc inutilisable dans telle ou telle situation. Le succès des trails en est d'ailleurs la preuve. La FZX soigne avant tout la polyvalence et la facilité. A son guidon, cela saute aux yeux. Encore plus basse de selle que la FZ, n'importe quelle copine

pourra mettre à plat les deux pieds par terre. Assis bien droit, le guidon et les commandes tombent naturellement sous les mains. Seul reproche : les grandes jambes devront être philosophes pour se caser sur les repose-pieds. Le petit compte-tours charme déjà l'œil et la zone rouge qui débute à 11 000 tours remet vite en mémoire le berlingot sorti enfin de sa coquille. Sous la carapace noire et rouge, il ne demande effectivement qu'à parler. Côté exclusivité, Pascal se trouve mieux servi avec la FZ qui reste malgré tout assez respectueuse du confort du pilote. La position demeure bien sûr crapaud, en appui plutôt sur l'avant, les jambes n'étant pas mieux soignées



On n'a pas eu besoin de leur demander de poser. A peine arrêtés, un essaim d'gamins s'est posé sur nos selles. Je vous épargne les onomatopées. Ils craquent d'ailleurs aussi bien pour l'un que pour l'autre.

que sur la FZX. Bref, ce n'est pas, déjà à l'arrêt, pour le confort optimum que l'on se dirigera guilleret à la porte du concessionnaire.

En ville, l'avantage pris sur l'ainée est indéniable. Staloms, accélérations, coins de rues, trottoirs et... troquets sont faits pour elle. Chaque arrêt devient une conférence et chaque impulsion sur le guidon ou le repose-pied dirige en finesse la moto où bon vous semble sans le moindre effort. Les 17 litres d'essence planqués sous la selle y sont pour quelque chose. Comme la V-Max, elle se déplace au pas avec une étonnante docilité. Par rapport à la FZ au rayon de braquage restreint et à la position moins évidente pour les poignets, c'est véritablement le jour et la nuit. A vue de nez, c'était prévisible, mais à l'utilisation un gouffre énorme les séparent. Il n'y a guère que dans les tout petits coins que la FZX gêne un poil. Du fait de son empattement plus long et de l'angle de colonne prononcé, accompagnés de surcroît par une roue de 16", elle a tendance à engager de l'avant, surtout à faible vitesse. Il suffit d'être prévenu pour vite oublier ce défaut mineur. Mieux vaut tabler sur la stabilité avec ce genre de monstre que sur une maniabilité extrême qui se payerait ensuite très vite sur route ou autoroute.

En utilisation citadine, le moteur est tout aussi étonnant de docilité. Souple à l'extrême, il reprend très bien dès 2 500 tours sur les deux motos. Le surplus de couple apporté à la FZX est sensible, mais ne représente en aucun cas une révolution par rapport au FZ classique pour qui les bas régimes ne sont pas un secret. Le Fazer est effectivement plus tonique, mais la différence de poussée entre les deux motos n'est pas si flagrante que ça. Laissons-là ces considérations urbaines pour nous tourner vers le réel tempérament de ces bitumeuses, qui ne peut être qualifié que de feu.

Baston

Car si les bouilliers se font dociles quand il le faut, c'est pour mieux cacher leur véritable visage, à savoir

prendre des tours, des tours et encore des tours, jusqu'à concurrence de 12 000 t/mn, moment où le coupe-contact de la FZX se met à l'ouvrage. Du parc actuel des quatre cylindres, le FZ est celui qui sonne, à mon goût, le plus net. Là-dessus, la Fazer arrive encore à faire plus fort. Les montées en régime sont diaboliquement mélodieuses, rageuses et stridentes.

Le FZ avait pourtant une très belle voix, mais les nouveaux échappements de la FZX poussent le bouchon encore plus loin. Mais s'il n'y avait que le bruit ma bonne dame ! C'est que ça pousse en plus ! Les impressions sont même renforcées sur la petite dernière dénuée de protection, imposant une prise de guidon franche et virile. Sur route bosselée, on s'amuse à se battre avec la moto qui perd de l'adhérence et fait défilier les arbres à vitesse grand V.

La FZ fournit d'ailleurs beaucoup moins de sensations (rassurez-vous, il en reste tout de même pas mal), et fait bien son travail de sportive en collant plus au sol que sa petite sœur dès que la route se détériore. S'il n'y avait les Dunlop d'origine trop peu performants pour les routes glissantes du Var en plein novembre, il n'y aurait rien à redire. A ce propos, on peut tirer un coup de chapeau aux pneus Lazer et Marathon Metzeler qui correspondent parfaitement à la FZX, proposant un compromis maniabilité-adhérence plus que correct. La FZ glissait effectivement là où la FZX restait imperturbable.

Car les virolos, elle adore la petite jeune. Presqu'autant que sa sportive de sœur. Sur route plane, dans les lacets montagneux que l'on trouve facilement tout autour de Toulon, elle ne se met pas à l'agonie pour suivre la FZ. Cette dernière est très facile à placer et neutre de comportement. On sent malgré tout son poids et l'inertie liée à celui-ci au moment du freinage, où il faut énergiquement torturer le levier pour qu'il devienne efficace. On peut faire la même remarque à la FZX qui de plus perd l'adhérence de l'avant lors des freinages appuyés. La puissance est là, mais inexploitable en partie à cause de la géométrie de direction dont l'angle de chasse assez prononcé fait

FICHE D'ESSAI

MOTEUR

Bruit : toujours aussi plaisant pour les deux motos. La FZX « crie » dans un ton strident encore plus agréable. Le 4 cylindres le mieux sonorisé du marché.

Vibrations : plus sensibles pour le passager que pour le pilote. Très supportables à tous les régimes. FZ, FZX même combat.

Souplesse : rien à redire, nos huit cylindres fonctionnent efficacement dès les plus bas régimes. On pourrait presque marcher à côté de la moto en sixième.

Couple : le tout petit plus de la Fazer sur son ainée, surtout bas dans les tours. Les chevaux sont habilement répartis sur les deux engins.

Puissance : le tout petit plus de la FZ sur la FZX. La sportive allonge plus, mais doit grimper dans les tours pour faire rois sa collègue.

TRANSMISSION

Boîtes : suffisamment douces et très précises, elles servent très bien le moteur en étant de surcroît bien étagées.

Embrayages : doux mais relativement brutaux. Parfois désagréables en ville.

QUALITES ROUTIERES

Maniabilité : la ville appartient à la Fazer qui, en plus de son look, amène maniabilité et facilité en évolution lente par rapport à sa sportive de copine.

Agilité : même remarque sur ce chapitre, grâce au meilleur rayon de braquage qui rattrape la longueur plus prononcée de la FZX.

Garde au sol : la Fazer ira têter le bitume plus vite que la FZ. Mais il y a de quoi s'amuser copieusement avant d'en arriver à ces extrémités.

Stabilité : surprise de la part de la FZX qui suit la FZ de très près sur route plane. Sur route bosselée, elle reste saine quoi qu'il arrive, mais demeure nettement moins à l'aise.

FREINAGE

Puissance : avantage FZ.

Endurance : avantage FZ.

Agrément : la roue de 16" combinée à un angle de chasse plus prononcé, font que la FZX perde vite de l'adhérence au moment du freinage. Au niveau du levier, elles sont à égalité, demandant l'une comme l'autre un certain effort pour obtenir une puissance efficace.

CONFORT

Position de conduite : la Fazer facilite la vie avec sa position assise « normale ». Malgré tout, la FZ demeure une sportive à la position supportable.

Protection : à votre avis ?

Selles : rembourrées relativement correctement.

Suspensions : la FZ préserve un minimum de confort sur les bosses. Ce que la FZX oublie complètement avec la dureté de ses éléments.

Duo : je ne saurais vous dire sur laquelle on est le plus mal installé.

BUDGET

Prix d'achat : les 1 000 F de différence ne pèsent que peu étant donnée la philosophie respective de chaque machine.

Consommation : vues les performances, elles sont toutes deux économes et consomment en moyenne de la même façon. La différence de conduite fera surtout le reste.

Entretien : à priori, et selon les bruits de couloirs, le moteur 20 soupapes est solide et ne torture rien les concessionnaires. Il est malgré tout sophistiqué et demandera un minimum de connaissances pour que vous vous occupiez personnellement de son cas.

REVUE DE DETAILS

Antivols : au contact pour les deux engins et faciles à actionner.

Avertisseurs : relativement audibles en ville, il faudra prévoir un « booster » sur la route.

Bagages : en solo, l'éternelle solution selle-tendeurs est à retenir. En duo pour les longs voyages, il faudra entrer en contact avec un bon accessoiriste.

Béquilles : faciles à actionner sur les deux motos, que ce soit la centrale ou la latérale.

Commandos : identiques et fonctionnels, qui dit mieux ?

Eclairage : correct au niveau du faisceau, mais manque un peu de puissance sur les deux machines.

Essence : jauge électrique moyennement précise sur la FZ et autonomie trop juste avec la FZX. Commande de réserve électrique en commun et très pratique. Un robinet est en place sur chacune

des motos pour faciliter la dépose du réservoir.

Fusibles : sous les selles respectives avec fusibles de rechange.

Huile : fenêtres de contrôle claires, nettes, et précises.

Outils : corrects, sans plus.

Poignées de gaz : tirage idéal et douces pour nos deux comparses.

Ralenti : molette de réglage accessible au centre de chaque rampe de carburant.

Rétroviseurs : plus facilement lisibles sur la FZX que sur la FZ où les épaules se réfléchissent joyeusement.

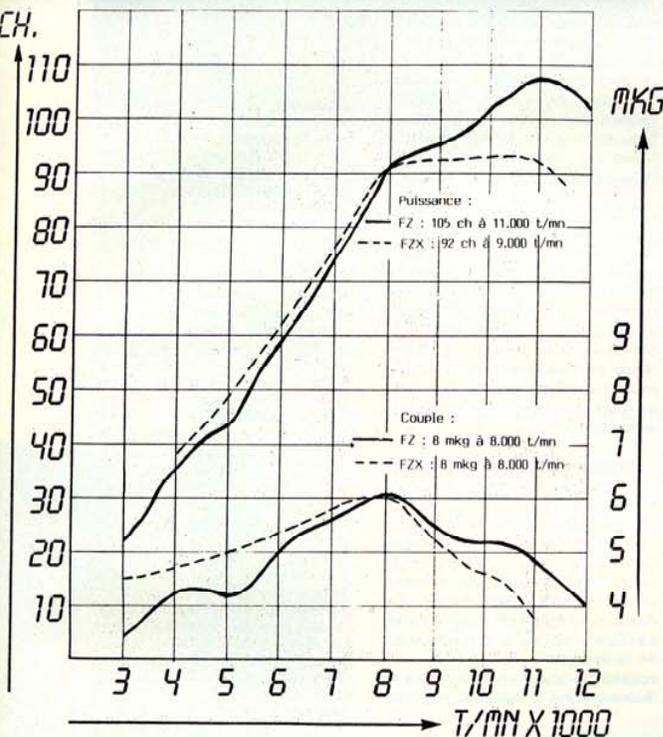
Starters : au guidon de la FZ et facilement accessible au carbu gauche de la FZX.

Tableaux de bord : superbe et lisible sur la FZX avec voyant d'essence et coloris crème extra. Plus conventionnel mais très fonctionnel et adapté sur la FZ. Chacune préserve son style respectif.

FZX : 217 kg 92 ch
FZ : 239 kg 105 ch

FZ/FZX

AU BANC MOTO JOURNAL



PERFORMANCES

	FZX	FZ
CONDITIONS		
Météo	20° vent nul	13° vent nul
Piste	autoroute	circuit
Pilote	Christian	P. Ricard J. Lou
Motos	—	1,75 m 65 kg 1 200 km
VITESSE MAXI		
Assis	201	221
Compteurs	212/9500	235/10400
Couché	216	232
Compteurs	228/10200	245/10600
ACCELERATIONS		
200 m D.A.	—	7"2
400 m D.A.	11"8	11"4
REPRISES en 5'		
de 60 à 90 km/h	3"4	3"2
de 90 à 130 km/h	4"3	4"4
ETALONNAGE		
Compteur	—	48
60 km/h	—	75
90 km/h	—	95
110 km/h	—	122
130 km/h	—	150
160 km/h	—	187

Il fallait s'y attendre, à différence de mentalité, différence de kilomètres-heure. La FZ revendique sa sportivité au bout de la ligne droite en mettant 16 bons km/h dans la vue de la FZX. Qu'à cela ne tienne, puisque cette dernière a préféré lui tenir la dragée haute en matière de reprises, piquant même à sa scœur le score de 90 à 130 avec 4"3. Compte tenu de la différence d'aérodynamisme, on peut tout de même être surpris par les excellentes prestations de cette mangée de Drogustors qu'est la Fazer. 216 km/h, ce n'est tout de même pas si mal, et quatre dixièmes de seconde en moins au 400 m n'ont pas de quoi fouetter un chat. Bref, pour un chopper, la FZX étonne une fois de plus de bonne santé et possède de quoi faire réfléchir les sportifs qui ont en marre de la position "crapaud". Surtout lorsque l'on se penche sérieusement sur son comportement routier.

CONSOMMATION

UTILISATION	FZX	FZ
VILLE	6,6 l	7,3 l
ROUTE (90)	4,4 l	4,5 l
AUTOR. (130)	5,9 l	6,0 l
SPORT	8,0 l	8,1 l
MOYENNE	6,8 l	7,2 l
AUTON. MOY.	185 km	290 km

Plus de couple et de canassons en bas et moins de chevaux en haut, voilà ce que le banc laisse transparaître de la FZX. On s'en serait douté à la conduite. Malgré tout, ces deux moteurs restent très proche l'un de l'autre au niveau des sensations. La preuve en est que l'on a pris quasiment autant de plaisir avec l'un qu'avec l'autre. Les arbres à sames plus sages ainsi que les échappements différents de la FZX font donc le boulot qu'on leur demande en rajoutant un petit plus de peps à bas régime, qui correspond parfaitement à l'éthique de la moto. Les chevaux en nombre important étant moins nécessaires que l'impression de poussée franche conférée par le couple délivré plus bas en régime. On remarquera aussi que la puissance de la Fazer est supérieure à la FZ jusqu'à concurrence de 7 000 tours, facilitant encore plus une conduite coulée. Y'a pas à dire, la FZX et la FZ font une belle bande de chevaux à elles toutes seules !

PUISSANCE

	FZX	FZ
Annoncée usine (DIN)	96 ch	100 ch
Vérifiée à l'embrayage	92 ch	105 ch
Vérifiée à la roue AR	—	90 ch
Spécifique	122 ch/l	140 ch/l
Poids avec pleins	217 kg	239 kg
Poids/puis. réel	2,35 kg/ch	2,28 kg/ch

PRIX DES PIÈCES

	FZ 750
Filtre à huile	45,20
Jeu de plaquettes frein AV	78,57
Chaîne secondaire	N.C.
Câble de gaz	44,08
Jeu de disques d'embrayage	263,33
Piston avec axe et segments (1)	N.C.
Vilebrequin	N.C.
Boîtier d'allumage électronique	N.C.
Radiateur d'eau	4 681,84
Fourche complète	N.C.
Amortisseur arrière (1)	N.C.
Guidon	289,27
Maitre-cylindre frein AV	455,43
Lévrier d'embrayage seul	88,74
Compteur	598,94
Compte-tours	1 213,01
Clignotant avant complet	198,13
Roue avant nue	N.C.
Réservoir d'essence	N.C.
Selle	1000,60
Silencieux d'échappement	N.C.
Carénage complet	N.C.

EN BREF

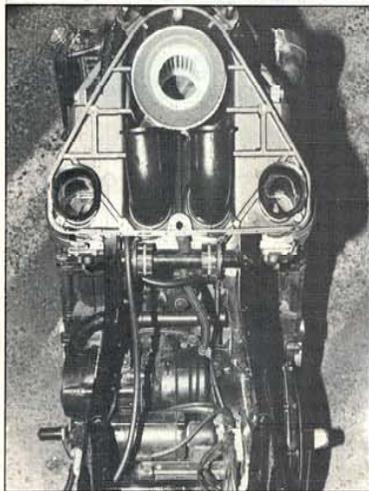
VILLE : le terrain de prédilection de la FZX. Pour son physique avantageux d'abord. Et pour sa facilité de manœuvre à faible allure ensuite. Sûr qu'à ce niveau la FZ fait triste mine avec ses arguments sportifs.

ROUTE : sur le billard, la Fazer tiendra la dragée haute à la FZ qui a pourtant plus d'un tour dans son sac. Sur route bosselée, il en sera tout autrement. Surtout lors des freinages appuyés où l'avant perdra très vite l'adhérence, ne permettant pas de tirer profit des deux disques de toute façon moyennement performants. La FZX demeure malgré tout surprenante par son côté sain et facile. AUTOROUTE : la FZ reste égale à elle-même en bloquant son compteur facilement sans être floue pour autant. La FZX demande plus de soin au niveau de la position, et pour cause... Mais là encore, sa stabilité étonne et le côté show-bike disparaît pour laisser la place à un minimum d'efficacité. Elle prendra 230 sans mollir et permettra un 180 de croisière là où la V-Max ne consent qu'un 160 km/h.

FICHE TECHNIQUE

Modèle :	FZ 750	FZX 750		
MOTEUR				
Type :	4 cyl. en ligne 4 temps, transv., refroidi par eau	4 cyl. en ligne 4 temps, transv., refroidi par eau		
Embiellage :	vilebrequin monobloc sur 5 paliers lisses	vilebrequin monobloc sur 5 paliers lisses		
Distribution :	2 ACT entraînés par chaîne à tension autom. 5 soupapes par cyl., réglage par pastilles	2 ACT entraînés par chaîne à tension autom. 5 soupapes par cyl., réglage par pastilles		
Cylindrée :	749 cm ³	749 cm ³		
Alésage x course :	68 x 51,6 mm	68 x 51,6 mm		
Rapport volumétrique :	11,2 à 1	11,2 à 1		
Puissance maxi :	105 ch à 11 000 tr/min	96 ch à 11 000 tr/min		
Régime maxi :	11 000 tr/min	11 000 tr/min		
Couple maxi :	8 mkg à 8 000 tr/min	7,6 mkg à 8 000 tr/min		
Alimentation :	4 Mikuni Ø 34 mm	4 Mikuni Ø 34 mm		
Lubrification :	carter humide, pompe trochoïde	carter humide, pompe trochoïde		
Mise en route :	dém. élect. uniq.	dém. élect. uniq.		
TRANSMISSIONS				
Transmission primaire :	par engren. à taille droite, rapport : 1,89 (91/48)	par engren. à taille droite, rapport : 1,89 (91/48)		
Embrayage :	multidisque en bain d'huile, com. hydraul.	multidisque en bain d'huile, com. hydraul.		
Boîte de vitesses :	à 6 rapports	à 6 rapports		
	Rapport	%	Rapport	%
1**	13 x 37	38 %	13 x 37	38 %
2*	16 x 35	49 %	16 x 35	49 %
3*	18 x 32	61 %	18 x 32	61 %
4*	20 x 30	72 %	20 x 30	72 %
5*	22 x 28	85 %	22 x 28	85 %
6*	24 x 26	100 %	24 x 26	100 %
Transmission secondaire :	par chaîne, braq. 16x44	par chaîne, braq. 16x43		
EQUIPEMENT ELECTRIQUE				
Générateur :	alternateur 360 W	alternateur 360 W		
Batterie :	12 V 14 Ah	12 V 14 Ah		
Allumage :	électronique TCI	électronique TCI		
Projecteur :	iode 60/55W	iode 60/55W		
PARTIE-CYCLE				
Carrosserie :	carén. sup., sabot moteur dble berc. en tubes d'acier de section carrée sur rouf. coniques, angle 64°30'	pas de carénage ni bec. dble berc. en tubes d'acier de section carrée sur rouf. coniques, angle 61°25'		
Direction :	94 mm	116 mm		
Chasse :	fourche à assistance pneumatique, débattement Ø 140 mm	fourche à assistance pneumatique, débattement Ø 140 mm		
Suspension avant :	monoshock, rég. en préch. et amort., déb. 120 mm	2 comb. amort. rég. en dureté (5 pos.). déb. 97 mm		
Suspension arrière :	dble disq. ventilé, étriers 2 pistons, plaquettes semi-métal	dble disq. Ø 267 mm, étr. 2 pist., plaquettes semi-métal		
Frein avant :	simple disque ventilé, étrier deux pistons	simple disque ventilé, étrier deux pistons		
Frein arrière :	en alliage coulé AV 2,75 x 16 AR 3,00 x 18 Dunlop K 330 AV 120/80 x 16 AR 130/80 x 18	en alliage coul. AV, flasq. en alu ajourés AR AV 2,50 x 16 AR 3,00 x 16 Pirelli Phantom AV 110/90 x 16 AR 140/90 x 15		
Roue :				
Pneus :				
CAPACITÉS				
Essence :	22 litres	13 l dont 3 rés.		
Huile moteur :	3,5 litres	3,5 litres		
Liquide refroidissement :	2,3 litres	2,25 litres		
DIMENSIONS ET POIDS				
Hauteur de selle :	790 mm	750 mm		
Empattement :	1 495 mm	1 530 mm		
Garde au sol :	160 mm	155 mm		
Poids à sec (usine) :	209 kg	200 kg		
Poids avec pleins (vérifié) :	239 kg	217 kg		
Répartition de ce poids :	—	—		

FZX : 44 871 F 6,8l/100 km
 FZ : 45 927 F 7,2l/100 km



Les entrailles de la FZX. On remarque le cintrage des tubes du cadre et leur nouvelle trajectoire entre les carburateurs extérieurs. Le filtre à air décapité expose ses quatre entrées et son élément filtrant en mousse.



Le réservoir est loin d'être commun. Le remplissage se fait normalement, mais le réel compartiment d'essence est au rez-de-chaussée. La partie supérieure est creuse en partie, mais accueille les éléments complémentaires du tableau de bord.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	YAMAHA	YAMAHA
Modèle	FZX 750	FZ 750
Prix clés en main	44 871 F	45 927 F
Disponibilité	janvier 87	immédiate
Coloris	rouge	bleu/blanc ou rouge/blanc
Garantie	un an, pièces et M.O., kilométrage illimité.	
Importateur	Sonauto-Yamaha, BP 479 95 005, Cergy-Pontoise cedex Tél. : (1) 30.37.92.62	
Essai précédent	MJ n° 747	MJ 679-690-744

Suite de la p. 21

qu'au moment crucial, l'avant se trouve poussé plutôt qu'en appui, d'où la désagréable sensation de bloquage. Mais cela n'empêche pas d'attaquer copieusement jusqu'à épuisement. Ça fait partie des tours que nous joue la Fazer. La conduite sportive ne lui fait pas peur du tout. Je dirais même que sur bon revêtement les FZ-men auront du souci à se faire si un client armé FZX vient à rôder par là. Bref, elle s'affirme dès le premier virage comme moto-plaisir à part entière et non comme un chopper aux repose-pieds friands de bitume dès que ça tourne.

Une fois de plus, pour enrouler sur route, les moteurs sont très proches l'un de l'autre. Dès 2 500 tours il y a moyen de rouler tranquille. La cavalerie suffisante pour doubler sans jouer de la boîte arrive vers 3 500-4 000 tours. Au-dessus de 6000, c'est l'extase, l'aboutissement logique d'une poussée linéaire et musclée. L'aiguille du compte tours joue les filles de l'air et les 5 000 tours restant à utiliser sont dévorés dans un hurlement de joie. Quel plaisir que de prendre des tours avec les quatre cylindres actuels, et en particulier ce FZ au tempérament vivant et volontaire. Le mot baston prend tout son sens, et les accélérations gratuites sont loin d'être rares lorsque le pilote à goûté à ce plaisir. Vous me direz qu'à ce rythme-là, bonjour le portefeuille, et vous avez raison. Avec la puissance actuelle délivrée, les motos de ce genre deviennent gourmandes en pneus, chaînes, plaquettes de frein, j'en passe et des meilleures.

Rail contre rail

A grands caractères, grands espaces. De la route à l'autoroute, il n'y a qu'une bretelle qu'il fait bon prendre avec des engins qui ouvrent. On le sait, la FZX est une vraie moto, pas un gadget, une avec laquelle on peut rouler (si, si !). Seulement voilà, les impératifs esthétiques ont pris le pas sur certains autres que la route ne supporte pas d'oublier. L'autonomie par exemple. Un réservoir sous la selle, c'est le panard, mais 13 litres de contenance pour une consommation moyenne de 6,8 litres, soit environ 180 km avant d'être à sec, c'est moins fandard. D'accord, c'est une machine de ville, elle n'en sortira que très rarement, la clientèle de ce type de moto n'ira pas s'aventurer sur un Paris-Venise. Mais il est tout de même un peu bête de mettre ce détail de côté pour une moto aussi polyvalente. Tant pis, faisons avec. C'est comme pour le passager, duo interdit, point. Selle dure, suspensions sèches en détente, repose-pieds presque ancrés sur la selle. Bref, chaud derrière ! On oublie vite.

Domage, parce que autrement, tout va bien et

malgré le manque de protection, il y a moyen de garder un bon 160 de croisière et de tenir le 180 un long moment en toute quiétude. La FZX prendra sans broncher, le 230 compteur et sa scour ira titiller les 245. Ça va vite, pour ne rien vous cacher. Le plus impressionnant à ces allures, réside dans la stabilité exemplaire des deux motos. Ce n'est pas nouveau pour la FZ qui conserve sa réputation de rail, mais le petit chopper rouge et noir n'était pas sensé en faire autant. Il faut bien sûr soigner la position pour éviter les louvoiements, mais une fois bien casé derrière les compteurs, la frangine ne bronche plus et suit, imperturbable, les pointillés des voies avec une rigueur de l'Est. L'avant demeure sain quelle que soit la situation et l'arrière s'appuie copieusement sur le pneu de 140/90 x 15, qui sera d'ailleurs un Pirelli Phantom pour la France. On va réellement de surprise en surprise avec cette Fazer. On en vient presque à chercher le bouton sur lequel il faut appuyer pour que les sacoches gonflables sortent de leur logement ou que le carénage amovible se déploie des écopés latérales. En gros qu'elle se transforme en 1000 GTR sur l'autoroute, en scooter dans la ville et en 500 Gamma sur petites routes. Non mais des fois ! Blague à part, elle ne se tire pas si mal de tous les aléas du roulage quotidien, et ça, c'était inespéré.

L'art de charmer

La FZX dévoile ses secrets en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire et n'hésite pas à énerver un peu la FZ si le cœur lui en dit. Polyvalente, intelligente, belle et efficace, il n'y a guère que le confort et l'autonomie qui puissent gréver ce tableau d'honneur. Face aux exclusives Eliminator, Intruder ou Virago pour rester dans la marque, la Fazer propose non seulement le « fun », mais aussi la facilité, la puissance, la tenue de cap et de solides apparences. Que dire de plus sinon qu'elle nsquera de faire un malheur lorsqu'elle apparaîtra en janvier à moins de 45 000 francs.

Elle touchera à la fois droit au cœur les amateurs de choppers, les fans de sportives et les citadins désireux de rouler sur quelque chose de particulier. Cette année était celle de la V-Max chez Yamaha. Il y a fort à parier que 1987 verra l'avènement et le succès commercial de cette moto bourrée de charme. N'est-ce pas signer aussi l'arrêt de mort de la FZ ? Bien sûr que non ! La sportive exclusive remportera toujours les voies qu'elle mérite et ne saurait être remplacée par un chopper, aussi complet soit-il. La FZ demeure encore une arme redoutable pour aller vite quelles que soient les situations tandis que la FZX choisira son terrain avant de bastonner.

I.M.

	FZX 750	FZ 750
QUALITES	— Moteur — Look — Facilité — Stabilité	— Moteur — Performances — Qualités routières
DEFAUTS	— Autonomie — Confort — Freinage avant — Duo	— Esthétique discutable — Duo — Poids



Deux ombres chinoises pour des japonaises peu bridées.



Une nette influence Virago pour le compteur et le superbe petit compte-tours dont la zone rouge, la nuit, s'illumine de... rouge.



Taillé à la serpe et fini au scalpel, le légendaire 20 soupapes vêtu d'or prouve qu'un show ne lui fait pas peur.



Les essais ne se passent pas toujours comme on le voudrait, ce qui nous oblige parfois à sortir de nos gonds pour une simple photo. La preuve...

CONCLUSION

Polyvalente, amusante, élégante, puissante, rassurante ; en un mot : étonnante. La FZX marie habilement classisme, exotisme et fanatisme, et Yamaha propose encore une fois une nouvelle race de motos : le custom-sportif. L'exclusivité demeure le domaine de l'homogène FZ qui fait tout très bien dès qu'il s'agit de sport ou de route. Les sœurs ne devraient pas être ennemies, mais plutôt se compléter.