

# WEGRACETECHNIEK VOOR DE STRAAT

Het wegrace-seizoen 1986 was voor Yamaha erg succesvol. Zowel in de 250 als de 500 cc werd het wereldkampioenschap behaald door een Yamaha-fabrieksrijder. Voor de straatmodellen van 1987 maakt Yamaha gebruik van hun ervaringen in de racerij, want zij komen met een nieuwe lijn supersport-motorfietsen, die kwa techniek direct naast de racers mogen staan. Supersportieve motoren kun je natuurlijk het beste testen op een circuit en daarom reed MOTO 73 op Paul Ricard met de nieuwe FZR1000, FZX750 en TZR250 en de vernieuwde FZ750.

**H**et nieuws van Yamaha voor 1987 beperkt zich hoofdzakelijk tot de echt sportieve motoren. Veel vermogen (tot zelfs 135 pk!), veel techniek en maar weinig kilo's, dat is het eerste wat je opvalt als je de gegevens bekijkt. Voor het eerst wordt de naam Genesis nu door Yamaha ook meegegeven aan

normale straat-motorfietsen. Die naam was tot voor kort alleen te vinden op de YZF750, de endurance-racer van Yamaha. Genesis staat voor de opbouw van het - viertakt - motorblok. De naam wordt gebruikt voor de nieuwe generatie viertakten van Yamaha, met de cilinderrij onder een hoek van 45° met loodrecht daarboven de valstroom-karburateurs, zoals de FZ750 dat ook heeft.

## Topmodel

Het nieuwe topmodel van Yamaha voor 1987 wordt ongetwijfeld de FZR1000. Die motor voert ook voorlopig de pk-race aan met maar liefst 135 pk. De FZR1000 heeft echt alles in huis om een echte topper te worden.

Het blok is een vergrote versie van de FZ750. De boring werd met 7 mm vergroot tot 75 mm, de slag met 3,4 mm tot 56 mm. De cilinderinhoud van de FZR1000 komt daarmee op precies 989 cc. Opmerkelijk daarbij is dat de breedte van het blok ten opzichte van de FZ750 niet toenam. De afstand tussen de cilinders is bij de 1000 net zo groot als bij de 750. De cilinderbussen zitten nu per paar (links en rechts) vast tegen elkaar in het aluminium cilinderblok. Om ervoor te zorgen dat de temperatuur van het blok niet te hoog wordt, is er naast waterkoeling ook oliekoeling aan

boord, net zo als bijvoorbeeld de Suzuki GSX-R blokken hebben. De zuigers worden gekoeld door een oliestraal, die er van onderen tegenaan wordt gespoten. De olie (voor de koeling én voor de smering) wordt rondgepompt door een dual-rotor pomp en gekoeld in een grote oliekoeler.

De cilinderkop is helemaal aangepast aan de grotere cilinderinhoud. Vanwege de grotere boring was er plaats voor iets grotere kleppen. De drie inlaatkleppen zijn nu 23,5 mm en de uitlaatkleppen 25 mm. De grotere kleppen staan ook meer rechtop in de verbrandingskamer. De nokkenassen van de FZ750 werden niet zomaar overgenomen, maar het profiel werd dusdanig aangepast dat er duidelijk meer vermogen uit het blok komt.

De FZR is (uiteraard) uitgerust met valstroomkarburateurs. De doorlaat ten opzichte van de FZ750-karburateurs werd met

drie millimeter vergroot. Het inlaatkanaal gaat precies recht naar beneden, zodat het verse mengsel bijna geen weerstand ondervindt. Het inlaattrajekt is zelfs zo „recht-toe-recht-aan“ dat je, als je van boven in de karburateurs kijkt en de inlaatkleppen open staan, in de cilinder kunt kijken! Het verse mengsel wordt ontstoken door een ontsteking, die werkt via een microprocessor. Daardoor is het ontstekingstijdstip onder alle belastingen en bij alle toerentallen optimaal. Via een - in de race ontwikkelde - 4 in 1 uitlaat wordt het verbrande gas afgevoerd.

In het motorblok zelf werd ook het één en ander aangepast. De grotere zuigers en de drijfstangen zijn lichter dan de 750 exemplaren. Dat betekent dat de bewegende massa kleiner is, waardoor de motor beter reageert op het gas-hendel. Een niet onbelangrijke bijkomende factor is dat de kruk-lagers ook minder te verdueren hebben.

De versnellingsbak van de FZ750 werd verzwaard (dikker assen), terwijl het aantal koppelingsplaten met één toenam tot negen. Het vermogen wordt tenslotte via een zware 532 O-ring ketting

Het blok van de FZX is een tot 94 pk terug-getunedede versie van de FZ750



De FZX750 is een Power Cruiser in dezelfde lijn als de V-max

naar het achterwiel getransporteerd.

De FZR is uitgerust met een aluminium Deltabox frame, dat om de cilinderkop en karburateurs heenloopt. Doordat het frame het balhoofd direct verbindt met de achtersvorklagering, is het geheel erg stijf, terwijl het gewicht niet meer dan 12,2 kilo bedraagt. De balhoofdshoek is 65,33° (de vork staat dus bijzonder steil) en de naloop bedraagt 96 mm. De veerweg is voor en achter 130

mm. Van de 41 mm dikke voorvork is de veervoorspanning in te stellen. Achter is het wiel afgeveerd via het Monocross systeem. Ook hier is de veervoorspanning in te stellen.

De remmen lijken zo afkomstig van de circuits. Twee 320 mm zwevende schijven en remklauwen met vier remzuigers zorgen voor voor de vertraging. Achter zit een opposed piston remklauw met twee zuigers en een schijf van 267 mm. Zowel voor als achter staat de FZR op 17 inch wielen, met brede laag-profiel banden. De banden zijn van de V270 serie, dus goed tot 270 km/uur! Alles aan de FZR is superlicht

uitgevoerd, om het totaalgewicht zo laag mogelijk te houden. De FZR1000 brengt droog 204 kilo op de schaal en dat is één kilo minder dan de FZ750 voor 1987!

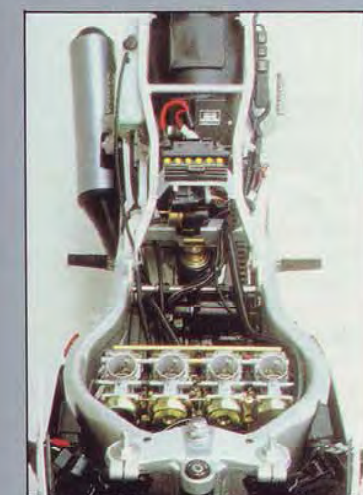
## Verbeterd

De FZ750 gaat in 1987 zijn derde jaar in. Door de motorfiets hier en daar te verbeteren, werd hij weer helemaal up-to-date. De meest in het oog springende veranderingen zijn natuurlijk de volle kuip, de andere zijdeksels en het 4 in 1 uitlaatsysteem. Dat is echter niet alles, want het blok zelf onderging inwendig ook de nodige ver-

Het dashboard van de FZR

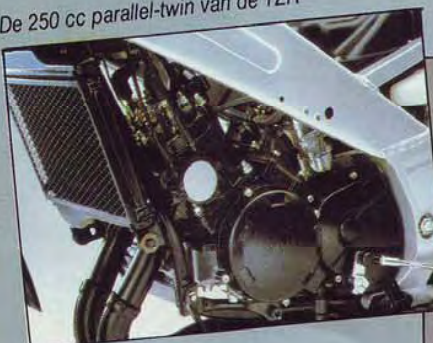


Het aluminium Deltabox frame van de FZR is geheel om de cilinderkop en karburateurs heengebouwd



De FZR1000 brengt 204 kg op de schaal en is goed voor 135 pk

De 250 cc parallel-twin van de TZR



De voorrem van de TZR250 lijkt regelrecht van de circuits af te komen



De TZR250 is een echte replika van de racer



anderingen. Een nieuwe micro-processor gestuurde ontsteking, dunner zuigerveren (minder wrijving), lichtere drijfstanden en nieuwe zuigers resulteren in een vermogenswinst van 5 pk. Daarmee komt het vermogen op 107 pk bij 10.500 toeren. Dat betekent dat Yamaha met de FZ750 weer op kop gaat in de pk-race in de 750 cc klasse. Het rijwielgedeelte werd nauwelijks veranderd. Alleen het hevel-systeem van de Monocross achtervering werd zodanig aangepast, dat de veerweg toenam tot 132 mm. Alle kleine wijzigingen bij elkaar hadden tot gevolg dat het totaalgewicht van de FZ750 met vier kilo afnam tot 205 kilo.

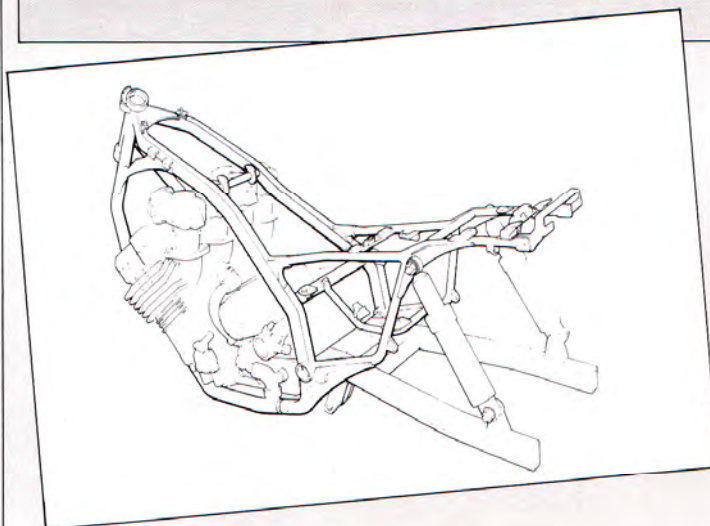
## Power Cruiser

Totaal nieuw in Nederland is de FZX750. De 700 cc versie van deze motor is al een jaar te koop in de USA, onder de naam Fazer. De FZX is op dezelfde leest geschoeid als de V-max van Yamaha. Een echte dragster voor de gewone straat dus. In Amerika wordt daar de naam Power Cruiser aan gegeven. De FZX wordt aangedreven door de gewone FZ750 motor, die echter iets terug is getuned naar 94 pk. De inwendige afmetingen zoals boring, slag, kompressieverhouding en karburateurdoorraat zijn niet gewijzigd. De gearing is wel aangepast aan het „Power Cruisen”. De eindoverbrenging en de eerste en zesde versnelling zijn iets korter. Het motorblok van de FZX is in het frame gemonteerd via rubber ophangingen. Een leuk detail is dat de koelvloeistof voor een gedeelte door het frame stroomt. Zodoende konden enkele dikke waterslangen - die het uiterlijk niet verfraaiden - weggeleden worden.

Het hoofdframe van deze straatdragster is in grote lijnen hetzelfde als dat van de FZ. De framebuisen lopen dus om de karburateurs en de luchtfilterbak heen. De balhoofdshoek is 61,25°, de naloop 116 mm. Vanwege het uiterlijk is er wel gekozen voor twee „normale” achterschokbrekers. Het lijkt alsof het dempers met luchtvering zijn, maar in werkelijkheid zit er om de schroefveren een mooie bus, zodat de veren zelf niet te zien zijn. De veerweg van het achterwiel bedraagt 97 mm, van het voorwiel 140 mm. Zowel voor als achter zit er een aluminium schijf-wiel in de FZX. Door de wielen uitgebreid te testen in de windtunnel, heeft men uitgekend hoe groot de gaten in de aluminium wielen moesten zijn om geen last van zijwind



De FZ750 heeft nu een volle kuip en het vermogen nam toe tot 107 pk



Uit deze tekening is de opbouw van het frame van de FZX750 goed te zien

te hebben. Deze schijfwielen zijn niet zwaarder dan normale. De bandenmaat voor is 110/90V16, achter 140/90V15. Om tot stilstand te komen zitten er drie remschijven met opgedrukte remklauwen op de FZX.

## Replika

Yamaha's nieuwe sportieve wapen in de kwartliterklasse is de TZR250. Deze TZR is een regelrechte replika van de TZ-produktieracer. De tweecilinder tweetakt paralleltwin heeft een boring x slag van 56,4 x 50 mm. Dat geeft de TZR een cilinderinhoud van 249 cc. De twee Mikuni karburateurs (met platte schuif en een doorlaat van 28 mm) zitten via membranen rechtstreeks op het karter. Dit inlaatsysteem is het

grootste motorische verschil dat de TZR heeft met de RD. De motor is verder uitgerust met power-valves in de uitlaatpoort (die gestuurd worden door een micro-processor) en een gescheiden smeersysteem (Autolube). Een verdere bijzonderheid is dat de versnellingsbak, via een olie-pompje, onder druk gesmeerd wordt. Het blok levert 50 pk bij 10.000 toeren.

Het frame van de TZR is gebouwd volgens het Deltabox-principe en komt regelrecht uit de racewereld. Het frame is 40% lichter en 30% sterker dan een normaal stalen frame! Achter zit een Monocross veersysteem, terwijl voor een stevige, 39 mm dikke, voorvork de zaak afveert. Deze voorvork werkt met een ingebouwd „Variable Damper Sys-

tem”. De demping wordt aangepast aan de inweersnelheid, waardoor het systeem ook werkt als een soort anti-duik. De 17 inch aluminium 3-spaaks gietwielen hebben holle spaken om het gewicht te verlagen, terwijl de wielen toch bijzonder stevig zijn. Voor vinden we één grote zwevende schijf (320 mm) met een vier-zuiger-remklauw. Achter moet een 210 mm grote schijf met een normale remklauw voor de nodige vertraging zorgen. De TZR is verder helemaal gebouwd als een racer en weegt droog 128 kg. Voor mensen, die serieus met de TZR willen gaan racen is er een kit leverbaar, waardoor het vermogen stijgt en het gewicht daalt.

Lees verder op pagina 56





In de stromende regen werd de FZR1000 op het circuit aan de tand gevoeld

Vervolg van pag. 49

## Regen

Yamaha had alles in Zuid-Frankrijk perfect geregeld, behalve het weer. Juist op de dag dat de vier nieuwe modellen op het circuit getest zouden worden, regende het pijpenstelen. Gelukkig was het de andere dagen droog en kon er dus toch nog echt gereden worden met de nieuwe Yamaha's. Zodra je op de FZR1000 stapt, merk je meteen dat het een hele andere motor is dan de FZ. De FZR is een echte sportmotor. Die keuze is door Yamaha bewust gemaakt en ze richten zich ermee volledig op het sportieve publiek.

Als je de FZR start, komt er uit de dikke uitlaatdemper een prachtig donker geluid, dat meteen al verradt dat deze 1000 cc-er erg veel in zijn mars heeft. Je hoort gewoon dat er verschrikkelijk veel vermogen in het blok zit. Het blok reageert erg direct op het gashendel en de toerenteller naald vliegt omhoog als je gas geeft. De doelstelling bij de ontwikkeling was dat het blok naast veel topvermogen ook een erg hoog koppel - vanaf de onderste toerenregionen - moest hebben. De acceleratie moest in elke versnelling duizelingwekkend zijn. Meer dan een half jaar werd er getest met de FZR, voordat de ideale afstemming van nokkenassen, uitlaatsysteem en carburatie was gevonden. En de gevonden combinatie mag er wezen, want de FZR doet alles in een overtreffende trap.

Het is tegenwoordig zelfs voor een testrijder moeilijk om de techniek bij te houden. Je bent constant bezig met het verleggen van je grenzen, want elk jaar worden de motorfietsen sneller, lichter en beter. Je denkt steeds weer dat de top bereikt is, maar

dan komt er weer iets nieuws, dat nog sneller, lichter en beter is. Dat geldt ook voor de FZR. Als je er mee rijdt, kom je tot de conclusie dat je je eigen ideeën over snelle motoren weer zult moeten aanpassen, want de prestaties van deze viercilinder zijn gigantisch. Het begrip „Superbike” krijgt door de FZR1000 weer een nieuwe dimensie.

Honderdvijfendertig pk is natuurlijk verschrikkelijk veel. Zelfs menig Grand Prix coureur moet het met minder doen. Toch hoeft je je door dat grote getal niet te laten afschrikken. De FZR legt het vermogen zodanig op de straat, dat je er niet door verrast wordt. Zelfs in de regen op een spekglad Paul Ricard was er goed met de FZR te rijden. Deze motorfiets straalt naast een heleboel snelheid ook een soort veiligheid uit, waardoor je als bestuurder steeds de baas blijft. In de lage toerentallen blijft de FZR lekker lopen en verslijkt hij zich niet. Hij heeft niet dat echte bullige in zich van bijvoorbeeld de FJ1200, maar dat wil niet zeggen dat je onder de 5000 toeren niet lekker kunt rijden met deze motor. Vanaf 5000 toeren komt er vreselijk schot in de zaak en net als je denkt dat het toch wel snel gaat, komt er nog een extra schep bovenop. Als je het volle vermogen aanwendt om te accelereren (en de motor doortrekt tot 11.000 toeren), heb je echt het gevoel in een vliegtuig te zitten. In een mum van tijd zit je bijvoorbeeld van 100 op 200 km/uur. Maar ook daarboven is de FZR supersnel. Ook als je al ruim over de 200 rijdt, moet je je nog goed vasthouden als je gas geeft, want deze motor versnelt dan nog alsof je wegrijdt vanuit stilstand. Op het rechte stuk van Paul Ricard bleef de tellernaald stilstaan in de buurt van de 270 km/uur, in de regen wel te verstaan! Met die snelheid lijkt zelfs het ruim ander-



Als je het vermogen van de FZR1000 echt wilt gebruiken, zul je de autosnelweg op moeten. Daar moet je in Frankrijk echter voor betalen



Ook de Franse motorpolitie was erg onder de indruk van de all-round eigenschappen van de FZ750

halve kilometer lange en erg brede rechte stuk opeens veel korter en smaller dan je dacht! Gelukkig is het rijwielgedeelte van de FZR1000 minstens zo goed als het motorblok. Niet alleen het blok, maar ook het frame en de remmen zijn gemaakt voor topprestaties. Daardoor kun je de 135 pk de baas blijven. Het stevige aluminium Deltabox frame is niet van de wijs te brengen en zorgt ervoor dat de Yamaha erg strak rijdt, zowel bij hoge als lage snelheid. De voor- en achtervering voldoen erg goed, maar zijn bijzonder handelbaar en laat hij zich erg makkelijk van het ene oor op het andere leggen. Ook het corrigeren in een bocht leidt niet direct tot hachelijke situaties. De grote remmen kunnen door het lage gewicht de zaak ook prima baas. De voorrem doet zijn werk uitstekend. Hij remt bijzonder hard (hoe kan het ook anders met zulke schijven en remklauwen), maar dat is gelukkig niet ten koste gegaan van het gevoel in het remhendel. Achter werkt de zaak ook naar behoren.

Zoals gezegd is de FZR een echte sportieve motorfiets. Daar is de zitpositie ook naar. Gelukkig is dat niet in het extreme getrokken en blijft de FZR comfortabel. De kuip biedt een goede bescherming en houdt je goed uit de wind. De wind en regendruppels worden goed over je heen geleid,

dat hebben we prima kunnen testen. Het enige wat buiten de bescherming van de kuip valt, zijn de handen.

Op alles is gewicht bespaard. Daardoor kan deze 1000 cc-er zit zich kwa gewicht meten met een 750. Tweehonderdvier kilo is een bijzonder goede waarde. Dat geringe gewicht maakt de FZR een makkelijk te besturen motorfiets. Hij reageert erg goed op het stuur en stuurt ook erg licht. Doordat het zwaartepunt erg laag zit (een voordeel van de Genesis-bouwwijze) is de motor ook bijzonder handelbaar en laat hij zich erg makkelijk van het ene oor op het andere leggen. Ook het corrigeren in een bocht leidt niet direct tot hachelijke situaties. De grote remmen kunnen door het lage gewicht de zaak ook prima baas. De voorrem doet zijn werk uitstekend. Hij remt bijzonder hard (hoe kan het ook anders met zulke schijven en remklauwen), maar dat is gelukkig niet ten koste gegaan van het gevoel in het remhendel. Achter werkt de zaak ook naar behoren.



Twee Power Cruisers broederlijk naast elkaar. Inderdaad, de FZX750 loopt als een trein



De FZX750 blijkt een verrassend fijne motorfiets met goede stuureigenschappen te zijn



De TZR250 is een lichte, wendbare motorfiets met verrassende prestaties



Viervoudig wegrace wereldkampioen Walter Villa is tegenwoordig testrijder bij Pirelli. Hij liet ons even zien waartoe de TZR250 met kit in staat is

Het blok van de FZR staat met zijn 135 pk duidelijk aan kop in de pk-race. Als je echter met de FZR rijdt, dan blijkt dat er niet alleen aan het blok veel aandacht is besteed. Ook het rijwielgedeelte staat op een bijzonder hoog peil. De FZR1000 is op het sportieve motorgebied zonder meer een nieuwe mijlpaal.

## Pure of Tour Sports?

Pure Sports staat er op de nieuwe volle kuip van de FZ750. Als je echter net van de FZR1000 afstapt kijk je daar iets anders tegenaan. De FZ750 is veel meer een all-rounder. Lekker om een stuk te blazen, maar ook goed om zo mee op vakantie te gaan. Wat dat betreft had de naam op de kuip misschien beter Tour Sports kunnen zijn. Dat betekent niet dat de FZ750 niet snel is, integendeel. Met 107 pk voert de FZ de boventoon in de 750 cc klasse. De pk-winst is niet ten koste gegaan van de soepelheid van deze vijfklepper. Van onderuit loopt de FZ nog steeds als

geen ander. De pk-winst is vooral op top goed te merken. Hij zal de 240 km/uur grens nu ongetwijfeld halen. Het blok van de FZ750 loopt verder erg fijn en zonder problemen.

Het rijwielgedeelte is niet veranderd, maar enkele kleine aanpassingen (4 in 1 uitlaat en volle kuip) maken dat de gewichtsverdeling wel iets anders is geworden. De nieuwe FZ heeft meer druk op het voorwiel. De FZ is in principe - afgezien van het hogere vermogen - natuurlijk weinig veranderd. Het is en het blijft een geweldig fijne motor om mee te rijden. Echt een motor die garant staat voor puur motorplezier, of je nu hard of minder hard rijdt. Een alleskunner, waarmee je net zo goed een bergpas als een snelweg mee kunt pakken. Het rijwielgedeelte kan, net als de vering, de zaak goed aan. Door de volle kuip zit je nu veel meer beschermd op de FZ. Voor de handvatten zitten er aan beide kanten kleine spoiler-tjes op de kuip, die de wind afwijken. Die blijken erg goed te vol-

doen, want ook in de regen bleven de handen opmerkelijk droog. De remmen voor voldoen goed, maar achter remt hij soms bijna te hard. Met weinig voetkracht pakt de rem al fors aan. De kleine verbeteringen hebben de FZ750 toch zodanig opgepept, dat hij zich weer kan mengen in de 750 cc strijd. De nieuwkomers in deze klasse, die veel later op de markt kwamen, hebben de „oude” FZ toch een beetje in de schaduw gezet. Misschien dat de volle kuip en het hogere vermogen de fijne FZ750 weer in het middelpunt van de 750 cc-belangstelling kunnen zetten.

Voor de mensen die race-plannen hebben met de FZ750 zijn er diverse kits leverbaar, om het vermogen nog verder op te schroeven. Ook kan Yamaha een FZR750R leveren. Dat is een 750 cc racer met een aluminium Deltabox frame, waarmee je direct het circuit op kunt.

Het rijden met de FZX750 betekende een grote verrassing. Vanwege het uiterlijk denk je misschien: Wat moet ik ermee? De

FZX blijkt echter een bijzonder fijne motor te zijn. Het hoeft niet altijd vreselijk hard te gaan om plezier te hebben van een motorfiets, dat voel je als je rijdt met de FZX. Ondanks het wat „vreemde” moderne uiterlijk stuurt hij erg goed. Dat zou je op het eerste gezicht niet zeggen met die kleine wielen, brede banden en lage bouw van de motor. Door het wat brede stuur en de recht-op zitpositie heb je de FZX ook helemaal onder controle. Vooral in de regen op Paul Ricard ontpopte de FZX zich als een motor, die exakt doet wat de bestuurder wil en niet andersom.

Het motorblok van de FZX heeft iets minder pk's als die van de gewone FZ, maar dat merk je op de weg absoluut niet. Je hebt nooit het gevoel dat je iets tekort komt. Het geluid uit de 4 in 2 uitlaat is erg apart en past dus precies bij de styling van de FZX. Ook het dashboard is daarbij aangepast. De toerenteller is kleiner dan de kilometerteller, maar wel goed af te lezen. Minder goed af te lezen, maar daarente-



gen wel erg bijzonder is het paneel in de tank, waarin alle controlelampjes zitten opgenomen. Mooie kapjes, veel chromen en glitter, een mooie afwerking en twee prachtige wielen maken deze motor echt af.

Vrijwel iedereen, die met de FZX750 heeft gereden, is gearmeerd geraakt van deze motor. Het is een lekkere motorfiets, die echt meer kan dan alleen maar de show stelen. Hij is modern gestyleerd en je kunt er erg veel kanten mee op. Wat dat betreft is het niet te hopen dat motorrijders zich laten afschrikken door de vreemde styling van de FZX750, want hij verdient echt de aandacht.

## Snel

Maar een twee-en-een-halfje? Die kreet gaat absoluut niet op voor de TZR250, want die is tot veel in staat. Het blok is natuurlijk helemaal up-to-date en alle mo-

gelijke trucjes om hem snel te maken zijn gebruikt. Dat snel maken blijkt dan ook aardig gelukt, want de TZR gaat door de 200 km/uur! De motor gedraagt zich daarbij erg makkelijk. Hij is ook niet te vergelijken met de RD350LC. De 250 loopt veel makkelijker bij lage toerentallen en het vermogen komt er niet zo bruusk in. Op pure top moet je natuurlijk iets toegeven op de 350, gewoon omdat die meer cc's tot z'n beschikking heeft. Toch is dat verrassend weinig. Natuurlijk het blijft een kleine tweetakt, dus om echt snel te rijden moet de zaak op toeren gehouden worden. Van 7500 toeren af zit er schot in de TZR. Het blok houdt wel van toeren maken, want hij draait zonder moeite tot ver in het rode gebied, dat begint bij 10.000 toeren.

Het rijwielgedeelte is bijzonder goed en niet van de wijs te brengen. Je kunt er wat dat betreft alles mee uithalen, hij geeft geen

krimp. Op het gebied van handelbaarheid ben je met de TZR250 iedereen de baas. Hij reageert ook direkt en stuurt bijzonder licht. De grote enkele schijf kan z'n werk goed af, wat natuurlijk hoofdzakelijk komt door het lage gewicht van 128 kg. De achterrem doet z'n werk onopvallend, goed dus.


De TZR is een echte race-replika, die op de straat z'n werk prima doet. Wie de TZR als basis wil gebruiken om er een echte racer van te maken kan terecht bij Yamaha voor een racekit. Het vermogen stijgt daarmee tot zo'n 75 pk.

## Juweeltjes

Yamaha zet voor 1987 vier vreselijk goede motorfietsen neer, die in hun klasse weer voor het broodnodige spektakel zullen zorgen. Vanuit technisch oogpunt bekeken zijn het stuk voor stuk juweeltjes. De TZR250, de FZ750

en de FZR1000 hebben alles in zich wat je van een goede sportieve motor mag verwachten: veel vermogen, weinig gewicht en een prima rijwielgedeelte. Met de FZX750 koppelt Yamaha een nieuwe frisse styling aan een bijzonder fijne motorfiets, waarmee je alle kanten opkan.

De prijzen van de nieuwe modellen zijn nog niet exakt bekend, maar als richtlijn kun je aanhouden dat de TZR250 ongeveer f 11.000,- kost, de FZX750 f 16.000,- en de FZR1000 f 19.500,-. De prijs van de nieuwe FZ750 zal iets hoger zijn dan die van de huidige FZ750 en dus net door de 16.000 gulden gaan. Vanaf eind januari staan de 750 cc modellen in de showroom. De TZR en de FZR worden in februari in ons land verwacht. Je hebt dus nog ruim een maand de tijd om te sparen...

Eric Bulsink 



De vier nieuwe Yamaha-modellen op de eerste startrij van het circuit Paul Ricard. V.l.n.r. de FZX750, de TZR250, de FZR1000 en de FZ750

## TECHNISCHE GEGEVENS

	<b>TZR250</b>	<b>FZ750</b>	<b>FZX750</b>	<b>FZR1000</b>
Motortype	watergekoelde tweetakt paralleltwin	watergekoelde viercilinder viertakt	watergekoelde viercilinder viertakt	watergekoelde viercilinder viertakt
Boring maal slag	56,4 x 50 mm	68 x 51,6 mm	68 x 51,6 mm	75 x 56 mm
Cilinderinhoud	249 cc	749 cc	749 cc	989 cc
Kompressieverhouding	5,9 : 1	11,2 : 1	11,2 : 1	11,2 : 1
Vermogen	50 pk bij 10.000 tpm	107 pk bij 10.500 tpm	94 pk bij 9500 tpm	135 pk bij 10.000 tpm
Koppel	3,6 kgm bij 9750 tpm	8 kgm bij 8250 tpm	7,8 kgm bij 8000 tpm	10,4 kgm bij 8500 tpm
Ontsteking	CDI	Digital TCI	TCI	Digital TCI
Aantal versnellingen	6	6	6	5
Sekundaire transmissie		O-ring ketting		
Frame	Alu. Deltabox	stalen dubbel wiegframe	stalen dubbel wiegframe	Alu. Deltabox
Veerwerk v + a	140 - 100 mm	140 - 132 mm	140 - 97 mm	130 - 130 mm
Remmen v + a	schijf - schijf	2 schijven - schijf	2 schijven - schijf	2 schijven - schijf
Tankinhoud	16 liter	21 liter	13 liter	20 liter
Droog gewicht	128 kg	205 kg	204 kg	204 kg
Importeur	Yamaha Motor Nederland, Amsterdamseweg 17-19, 1422 AC Uithoorn (02975-77611).			