

LE GRAND MECHANT LOOK



PRISE DE CONTACT

YAMAHA FAZER FZX 750

Non vous ne rêvez pas : encore une nouvelle Yamaha. Déjà commercialisée aux USA, elle pourrait bien apparaître en Europe dès cette année. C'est la Fazer, annonciatrice d'une nouvelle race de motocyclettes... les « sport-custom ».

Christian Delahaye

■ Savez-vous à quoi rêvent les japonais la plupart du temps ? Eh bien les uns d'une orgie sexuelle qui durerait une bonne semaine..., mais ce sont les autres — moins nombreux — qui nous intéressent : les constructeurs, des gens sérieux. Bon je m'en vais vous le dire : ils rêvent d'harmonie. Depuis des lustres, ils se tapent la tête contre des briques (vous avez remarqué...), tout ça parce que nous autres occidentaux, avons des goûts très divers. Quel soulagement pour eux si les Américains et les Européens pouvaient de temps en temps se partager les mêmes modèles !

Comment donc trouver le subtil mélange qui délecterait les deux tribus ? En cassant des œufs (plutôt que des briques), afin de faire une omelette, c'est bien connu. Une spécialité Yamaha si je ne m'abuse : XT500, TR1, ZX550, 350LC, 500LC, SRX... Et il y a des jours comme ça où le fumet promet de se régaler. C'est ce dont nous nous étions persuadés lorsque nous avons découvert les premières photos de la Fazer. Une bonne raison pour chasser la belle.

Partie de poker

Nous l'avons déniché en Allemagne, dans sa version 750 cm³ (celle qui sera produite pour l'Europe et le Japon), représentative du modèle définitif. Le premier regard, les premières impressions sont révélatrices : d'entrée adoptée ; donc c'est une machine prometteuse, qui, objectivement, doit être belle. Difficile de se prononcer véritablement tant son originalité et le manque de référence par rapport à tout ce qui existe ne permettent pas de la noter arbitrairement.

Une gueule de fusil à canon scié, une partie-cycle exploitable en conduite presque sportive et un moteur de FZ intelligemment repensé font de la Fazer un bel objet de plaisir.

Pas évident de concevoir une telle moto dans le contexte actuel. Car si l'on est sûr qu'entre les trails et les grosses cylindrées sportives (les deux catégories en tête du hit parade des ventes), il manque quelque chose, ça ne dit toujours pas aux constructeurs quel créneau investir. On pourrait féliciter Yamaha d'avoir mené à terme ce projet qui comportait bien des risques. Mais les constructeurs ne sont-ils pas là pour explorer le marché justement ?



Le Look de la Fazer est une filiation directe de celui de la V-Max. Normal que cette dernière ait fait école vu les coups de foudre qu'elle suscite ; l'exercice de style est d'autant plus réussi que le point de départ est le moteur de la FZ.



C'est la mission de la Fazer qui tente une percée dans... le flou ! En effet, il n'existe pas encore de catégorie bien déterminée dans laquelle elle viendrait se ranger. On peut appeler ça un « sport-custom », genre de street-drag homologué et civilisé. Yamaha est allé loin esthétiquement parlant, en réussissant la gageure de sortir quelque chose d'entièrement novateur dans un secteur où tout ou presque a été fait. Vous me direz que ce genre de phrase tiendra encore cours dans une dizaine d'années. Ingrats, savez pas reconnaître la performance ! Personnellement je la trouve craquante. Un génial équilibre dans les proportions ; frime, mais juste ce qu'il faut ; soignée dans les moindres détails et surtout, un air méchant, très



Trapu, le petit monstre a une finition séduisante. Le dessin des accessoires et une judicieuse utilisation du chrome et du polissage servent à souligner l'aspect agressif de la mécanique.

méchant pour une non-sportive. Ce n'est pas la moto du siècle, mais ce n'est pas non plus une V-Max au rabais. Reste que pour une « petite » cylindrée, elle impressionne.

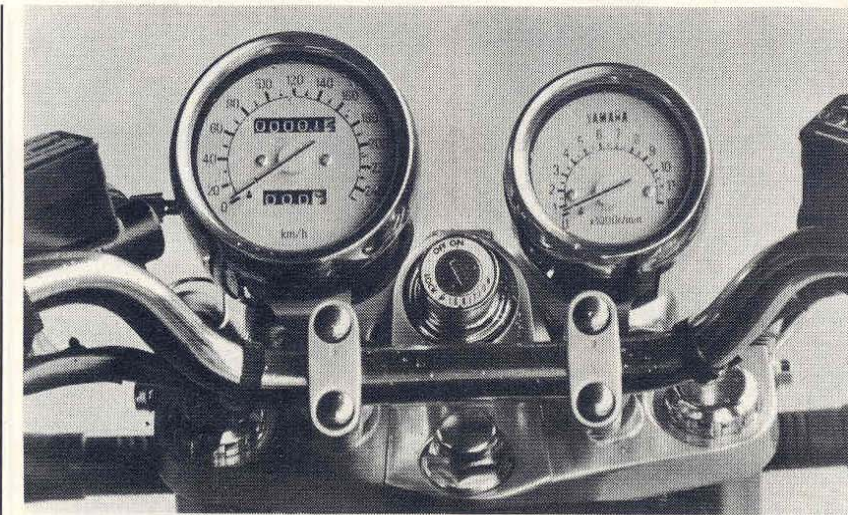
Je sens que vous voudriez connaître le prix afin de passer à autre chose ou rester avec nous. D'abord, aucune indication qu'elle sera un jour importée en France, mais nous on prend les paris qu'elle viendra ; c'est obligatoire (dit-il avec un canon pointé sur Sonauto !). En Allemagne, si on transpose ça en francs par rapport au tarif local de la FZ, ça nous fait 48 000 F. Cher, compte tenu que la Fazer, logiquement, ne doit pas être plus coûteuse à produire qu'une FZ (beaucoup de plastiques, pas de carénage, un bras oscillant et des amortisseurs conventionnels, un moteur dont les coûts d'étude ont été répercutés sur la FZ, etc...). Mais ce n'est qu'une estimation ; il se peut fort bien que Sonauto arrive à tirer les prix pour une plus large diffusion. En tout cas la Fazer 750 le mérite.

Une catapulte

Quand j'ai vu le temps qu'il faisait — pluie —, j'avoue avoir été grossier envers la contrée qui m'accueillait. Mais je ne savais pas que cette prise de contact humide allait se transformer en partie de plaisir. Imaginez le moteur de la FZ (ceux qui n'ont pas essayé au moins une fois sont priés de s'en occuper très vite), plus plein en bas, et toujours ces montées en régime qui semblent ne jamais en finir. Eh bien la Fazer, c'est ça : une catapulte au grand cœur qui répond instantanément à la poignée. Ou bien un tire-fesses baladeur, docile mais pas onctueux à la reprise, à cause d'un à-coup provoqué par la réponse des carburateurs ; faudra être fin avec la main droite le jour où vous partagerez votre selle.

Pourquoi ces différences avec la FZ ? Parce qu'on trouve un nouveau système d'échappement, avec une communication entre les pots qui favorise le rendement à moyens régimes. Figurent également de nouveaux arbres à cames, au profil plus sage. Ces deux modifications ne transforment pas le caractère du quatre cylindres vingt soupapes, mais personnalisent la Fazer. Cette dernière dispose maintenant de 4 ch. en moins (96 ch à 9 500 tr/mn), ce dont on ne s'aperçoit même pas. Le résultat : La Fazer s'arrache très tôt, avec décision mais tout en souplesse cependant ; si bien que la transition avec les hauts régimes se fait toute seule, dans une poussée très progressive. Sur la FZ, le fait que le moteur parte à 7 500 tr/mn provient justement de cette relative paresse en bas. En haut, rien n'a changé et la Fazer se déchaîne comme sa frangine, dans des crises interminables allant jusqu'à 11 000 tr/mn et plus. Au fait, l'échappement ne distille plus la même musique. Beaucoup plus présente et « agressive » (tout en étant silencieuse) en bas, elle paraît plus discrète en haut. Cela correspond là encore au changement de caractère, mais ne serait-ce pas l'absence du carénage ou la construction des silencieux qui sont à l'origine de ces impressions ?

Enfin bref, ça déménage et à ce propos, passés 150 km/h et peut-être moins à l'accélération, il faut des bras de déménageurs. On se doute bien que sans carénage, le pilote n'est pas à la fête. Elle sera reine



en ville, c'est déjà un titre. Sous la pluie qu'est-ce que j'ai pu voir encore ? Beaucoup plus que vous ne croyez, car le quinze pouces arrière encaisse de manière infernale les accélérations sur le mouillé, ou même les chaussées détrempées. Pourtant les sculptures se réduisent au strict minimum, mais lorsque la machine est droite, deux profondes et larges saignées centrales parviennent à évacuer la flote. A part ça, les trois disques sont excellents... en progressivité (on vous parlera de leur efficacité en conduite sportive une autre fois) ; par contre les suspensions me semblent moins réussies. Pour commencer, sur trois machines absolument neuves, on découvrirait des suintements d'huile au niveau des joints spi d'amortisseurs arrières ; pas banal ! Ceux-ci manquent d'ailleurs de progressivité et pénalisent le confort sur des portions dégradées. Sur bons revêtements, c'est très bien, sans arriver à concurrencer la FZ... Pour terminer, la tenue de cap à grande vitesse m'a paru très saine. Visiblement ce custom trompe son monde : la Fazer possède quelques très bonnes aptitudes routières, voire quelques inattendues possibilités en

conduite sportive. Mais son aspect le plus attachant, c'est sans conteste son côté funny-bike. Une machine pas vraiment sérieuse, qui permet et donne envie de s'amuser avant tout. Pas très normal tout ça, mais il faut bien trouver des compensations aux limitations de vitesse...

Le chaînon manquant ?...

La Fazer avec sa belle gueule et sa générosité pourrait bien déridier tous ceux qui ne trouvent plus dans les sportives (et ne peuvent se contenter des performances des trails) le piment minimum pour y jeter leur dévolu. Avec la FZX, on croque dans une autre pomme, mais les sensations sont au rendez-vous : la bête est capable de 220 km/h en pointe et des mêmes valeurs que la FZ en accélération.

Ceux qui bavent déjà sur le coin de la page devront encore patienter, vous l'approcherez au salon seulement. Quant à la date de commercialisation, comme d'habitude : au début de l'année suivante. Pour cet été, il vous reste la V-Max...

La roue arrière, de facture « automobile » est pleine et chaussée d'un gros gommard de quinze pouces.



La commande de starter est solidaire des carbus, il vous faudra tendre le bras pour l'actionner.



Instrumentation à fond blanc et compte-tour plus petit que le compteur semblent à la mode de chez Yam. Température d'eau et témoins divers sont reportés sur le faux réservoir.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : 4 cyl. en ligne, 4 T., transversal, refroidi par eau.
Embiellage : vilebrequin monobloc sur 5 paliers lisses.
Distribution : 2 ACT entraînés par chaîne simple à tension autom., 5 soupapes par cyl., réglage par pastilles.
Cylindrée : 749 cm³
Alésage x course : 68 x 51,6 mm
Rapport volumétrique : 11,2 à 1
Puissance maxi : 96 ch à 9 500 tr/mn
Régime maxi : 11 000 tr/mn
Couple maxi : 7,6 mkg à 8 000 tr/mn
Alimentation : 4 Mikuni diamètre 34 mm
Lubrification : carter humide, pompe trochoïde
Mise en route : démarreur électrique

TRANSMISSION

Transmission primaire : par engrenage à taille droite rapport : 1.896 (91/48)

Embrayage : multidisque en bain d'huile, commande hydraulique

Boîte de vitesses : à 6 rapports

	Rapports	Pourcentage
1.	13 x 37	38 %
2.	16 x 35	49 %
3.	18 x 32	61 %
4.	20 x 30	72 %
5.	22 x 28	85 %
6.	24 x 26	100 %

Transmission secondaire : par chaîne, braquet 16 x 43

EQUIPEMENT ELECTRIQUE :

Générateur : alternateur 360 W
Batterie : 12 V 14 Ah
Allumage : électronique T.C.I.
Projecteur : iode 60/55 W lampe halogène

PARTIE CYCLE

Carrosserie : pas de carénage, ni becquet
Cadre : double berceau, tubes d'acier de section carrée
Direction : sur roulement coniques, angle : 61°25'
Chasse : 116 mm
Suspension avant : Fourche diamètre 38 mm à assistance pneumatique, débattement : 140 mm
Suspension arrière : deux combinés amortisseurs réglables en dureté (5 positions), débat : 97 mm
Frein avant : double disque diamètre 267 mm, étriers 2 pistons, plaquettes semi-métal
Frein arrière : simple disque diamètre 267 mm, étrier 2 pistons
Roues : en alliage coulé à l'AV, flasques ajourés à l'AR
AV : 2.50 MT 16
AR : 3.00 MT 15
Pneus : Dunlop K 355
AV : 110/90 V 16
AR : 140/90 V 15

CAPACITES

Essence : 13 litres dont 3 de réserve
Huile moteur, 3,5 litres
Liquide de refroidissement : 2,25 litres

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 750 mm
Empattement : 1 530 mm
Garde au sol : 155 mm
Poids à sec (usine) : 200 kg
Poids avec pleins (vérifié) : 217 kg