

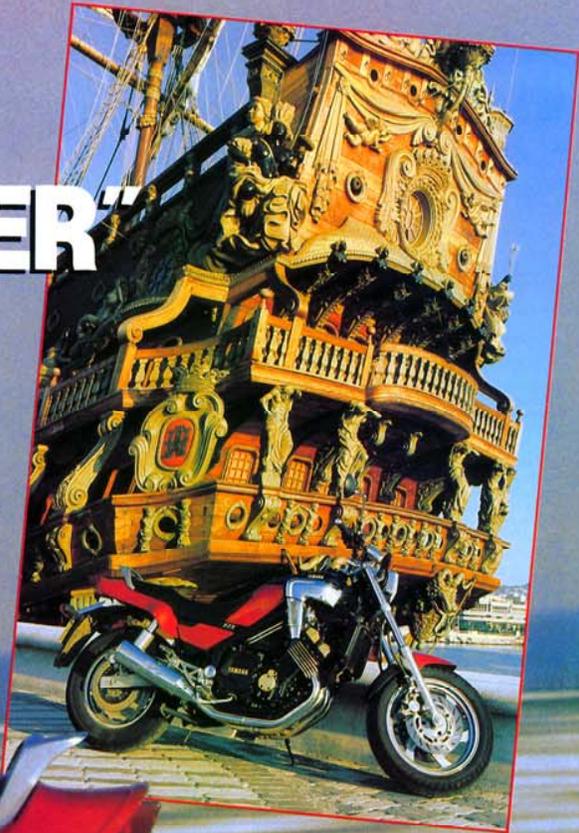
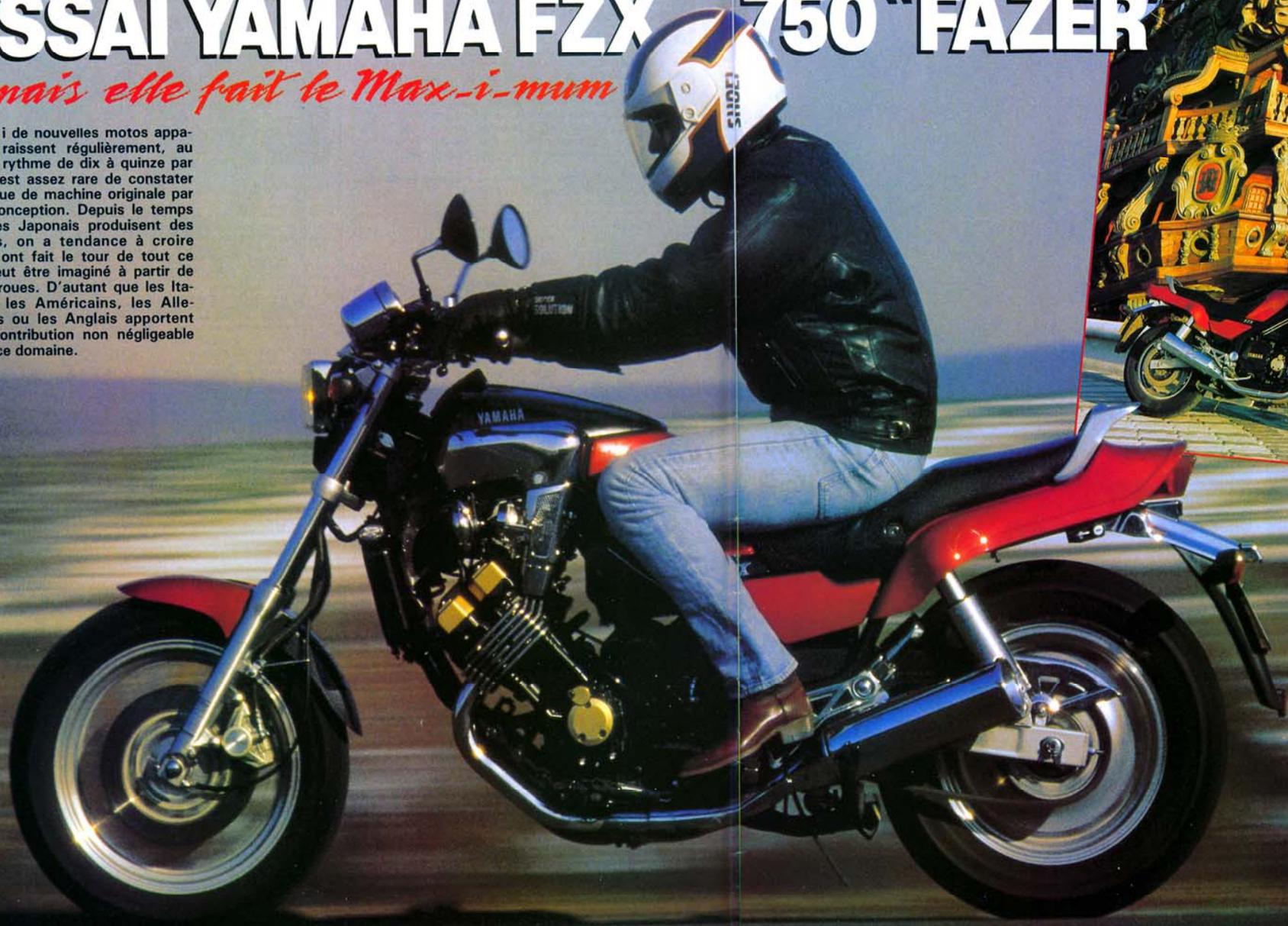
MINI V-MAX...

**Ce n'est pas du tout le même moteur que la V-Max, mais la parenté est évidente.
La FZX est aussi originale dans sa ligne et possède la même propension à la frime citadine.
Mais le charme opère-t-il toujours avec une cylindrée plus faible ?**

ESSAI YAMAHA FZX 750 "FAZER"

...mais elle fait le Max-i-mum

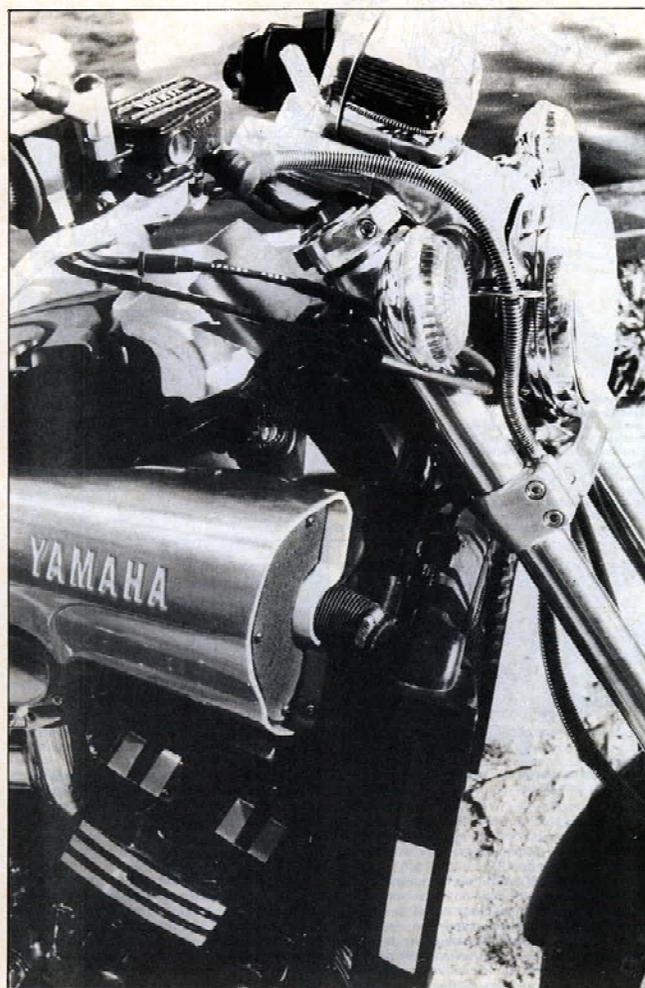
Si de nouvelles motos apparaissent régulièrement, au rythme de dix à quinze par an, il est assez rare de constater la venue de machine originale par leur conception. Depuis le temps que les Japonais produisent des motos, on a tendance à croire qu'ils ont fait le tour de tout ce qui peut être imaginé à partir de deux roues. D'autant que les Italiens, les Américains, les Allemands ou les Anglais apportent une contribution non négligeable dans ce domaine.



Ci-contre et page de droite : la similitude entre la FZX (à gauche) et la V-Max (à droite) est tout de même frappante. Les stylistes de chez Yamaha ont fait d'autant plus fort que les lignes se ressemblent sans être identiques. Le look de la V-Max avait fait l'unanimité, celui de la FZX est sur le même chemin, mais avec la finesse en plus grâce à son moteur plus léger et aérien que le gros 1 200 V4 de la V-Max.

Ci-dessous : la finition de la FZX est excellente. Du chrome partout et une peinture de bonne qualité. Contrairement à la V-Max le compteur n'est plus sur le dessus du réservoir mais a rejoint le compte-tours à sa place habituelle.

Page de droite : si la V-Max, ici en action, permet quelques fantaisies du genre travers à l'accélération, elle demande des gros bras et ne pardonne pas trop les erreurs dans ces conditions. Elle n'est pas, non plus, vraiment faite pour ça. En revanche la FZX est complètement dans son élément et raffole de ce genre de facétie.



Dans ce sens, la sortie de la V-Max fut un événement. Plus qu'un Custom, la V-Max s'apparente à un monstre luxueux. Le sommet de la firme servi par un énorme moulin dont la puissance impressionnante ne l'est souvent que pour la façade puisque la majeure partie de ses propriétaires ne l'exploite que très peu. L'important pour eux est que cette puissance colossale à l'origine, mais la masse imposante du moteur continu à faire illusion soit légendaire, et presque palpable du fait de l'agressivité de la ligne, car elle participe pour une grande part à la firme que dégage la V-Max.

Le problème réside dans le fait que cette puissance est considérablement amputée sur notre territoire (mais le coffre reste) et que, à cause d'une partie-cycle très particulière, elle n'est exploitable qu'en ligne droite entre deux feux rouges.

Mais son principal argument reste sa gueule si caractéristique et si réussie qui a fait son succès. Qu'ils soient dans le chaud-bise, bijoutiers, fourreurs, marchands de frites itinérants ou journalistes de renom, chacun se devait de posséder sa V-Max. A tel point que l'importateur a eu droit à des crises d'hystérie sur sa maquette en pure laine vierge et à des coups de téléphone menaçants de la part de personnages ayant le bras long quand il s'est rapidement trouvé en rupture de stock.

J'ai l'air de mépriser la V-Max parce qu'il y a un certain nombre de beaufs à la fortune arrogante qui l'ont achetée, mais ce n'est pas vrai. D'une part je connais des gens très bien qui roulent avec et d'autre part elle possède un charme évident auquel je ne suis pas insensible. Bref, il ne s'agit pas de faire le procès de la V-Max ou de sa clientèle et encore moins d'en refaire l'essai. Tout le bien que l'on pense de cette machine d'exception a déjà été écrit dans le M.R 2 751 du 15 mai 86.

Ce préambule est pourtant indispensable pour bien situer la FZX. Bien que les éléments qui la composent soient différents, sa ligne accrocheuse fait obligatoirement penser à la V-Max. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard puisque le constructeur la présente comme une mini V-Max. La grosse 1 200 inaugurerait un nouveau concept de moto, la FZX 780 n'en serait-elle qu'une émanation ?

Pas du tout. C'est là où la FZX, alias Fazer, fait fort. Il s'agit bel et bien d'un nouveau produit. Apparemment le but est le même : frime et accélérations de dragster, mais la FZX est beaucoup plus que ça. La cantonner au rôle de « petite sœur de la V-Max » que lui a assigné le constructeur serait une erreur. Commercialement cela s'explique par le fait que la FZX aimerait bien récupérer l'aura et le succès qu'à connus la V-Max, d'autant que le cahier des charges fut le même pour les deux machines ; mais au bout du compte, si l'esthétique de la FZX atteint le but recherché, l'ensemble de la machine va plus loin. Par son moteur et sa partie-cycle elle apporte un plus incontestable tout en négligeant les plates bandes de la V-Max. Ce qui est franchement une surprise pour une machine dont ce n'était pas l'objectif au départ.

« Genesis » : la panacée ?

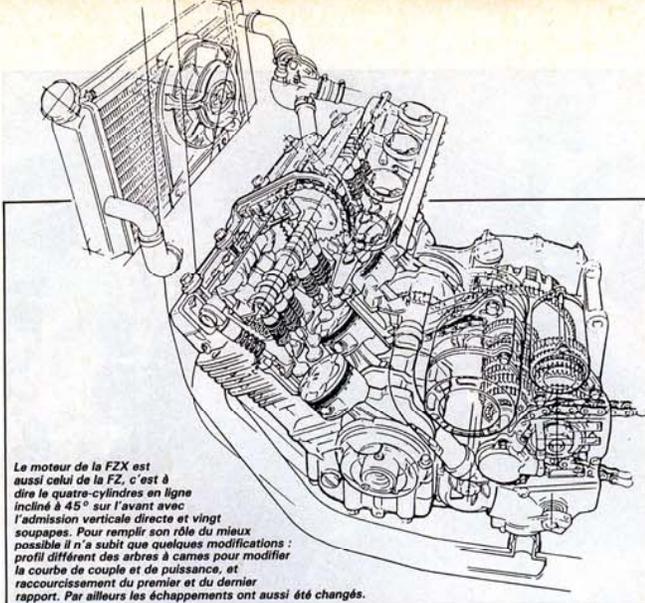
Les stylistes de chez Yamaha sont décidément très fers. Sans copier les lignes de la V-Max ils ont réussi à suggérer la filiation avec la grosse 1 200 tout en créant une esthétique originale et absolument superbe, ce qui ne gêne rien. Il est inutile de tartiner davantage sur la beauté des lignes de l'engin car vous êtes aussi aptes que moi à les apprécier d'après les photos et, de plus, il n'existe aucune objectivité possible dans ce domaine. Ce qui est sublime pour l'un peut être qualifié de gerbant par l'autre. A chacun son panard. Pourtant, dans le cas d'une machine comme la FZX, le pouvoir de séduction qu'inspirent les formes de la bête fait parti intégrante de ses qualités. Au journal, la FZX fait l'unanimité : elle plait beau-

coup, passionnément, à la folie. Aucune fausse note, particulièrement du côté des nanas qui apprécient sa finesse, sa classe et son originalité. Que les dragueurs en puissance se rassurent, ils attireront l'attention (mais pour la suite il faut être capable d'assurer sur le même ton !). Les réactions des passants et des automobilistes sont du même tonneau. Les têtes se tournent et les questions fusent. Cette machine a le don d'attirer la sympathie. Elle a su trouver le ton juste entre la frime et la classe. Ce qui est loin d'être évident. Serait-ce la modestie de sa cylindrée ? Mais elle est moins tapageuse que sa grande sœur. S'il m'est permis de donner un avis personnel (et je ne vois pas qui m'en empêcherait), je préfère ça. On n'a pas tous les jours envie de jouer les stars et de supporter les regards admiratifs ou envieux de ses contemporains. Car si la FZX se fait couvrir des yeux, elle ne provoque pas certaines réactions de rejet qu'engendre la V-Max. Surtout chez quelques motards puisqu'il m'est arrivé de me faire traiter d'emmanché par l'un d'eux simplement parce que je roulais à son guidon. Pour les purs et durs « roulent toujours » (celui qui m'a si aimablement apostrophé roulait en BMW) le propriétaire d'une V-Max ne peut être qu'un ersatz de motard, tout juste bon à frimer devant les drugstore. Heureusement tout le monde n'est pas aussi sectaire, mais la FZX semble éveiller ce ghetto. Sur un plan technique, revoyons brièvement comment est constituée la FZX.

L'âme de cette machine, c'est le moteur. Le fameux « Genesis ». Puisqu'on en parle, signalons que ce terme s'applique aux moteurs inclinés à 45° vers l'avant et donc avec l'admission verticale directe. Le fait que la culasse soit à cinq soupapes n'intervient pas. Cette précision est bonne à savoir car il existe des moteurs de Yam inclinés à 45° qui n'ont que quatre soupapes par cylindre. Achtung !

Dans le cas qui nous occupe, il y a bien cinq soupapes par cylindre. En fait il s'agit tout bonnement du moteur de la 750 FZ. Pour mieux convenir à l'esprit de la FZX, c'est à dire la balade, le « cruising » et les accélérations violentes, certaines modifications ont été apportées. La plus visible concerne les échappements, mais cela correspond aussi à un objectif esthétique. Pour avoir plus de couple et de puissance à bas régime, le profil des arbres à cames est arrondi. En revanche la puissance maxi est légèrement diminuée mais disponible plus tôt (87,6 ch à 9 500 tr/mn contre 100 ch à 10 500 tr/mn). Le couple maxi subit le même sort : 7,8 kg.m à 8 000 tr/mn contre 8 kg.m à 8 250 tr/mn pour la FZ. Cela peut paraître paradoxal de constater que la valeur du couple maxi a diminué alors que c'est précisément dans ce domaine que la FZX doit marquer des points. En fait, la valeur du couple est augmentée dans les bas régimes et les intermédiaires, ce qui est le but recherché. 8 000 tr/mn cela commence à faire parti des hauts régimes, surtout quand la puissance maxi se situe à 9 500 tr/mn. La raison est identique en ce qui concerne la puissance. Dans les bas et moyens régimes il y a en plus que sur la FZ, même si cette dernière en délivre plus aux abords de la zone rouge.

Enfin, derniers changements notables : certains rapports de boîte sont différents et la démultiplication finale a été allongée. En résumé la première et la sixième sont raccourcies sur la FZX. La première plus courte permet d'avoir des démarrages canon, légèrement plus qu'avec la FZ, et le petit tour qui peut résulter entre la première et la seconde est comblé par le surcroît de couple à moyens régimes. En ce qui concerne la sixième, elle est également raccourcie car le but de cette note n'est pas d'atteindre une vitesse de pointe élevée (que l'on ne peut pas tenir de toute façon à cause de la position de conduite et du manque de carénage) mais de rester dans les tours sur le rapport final. La transmission secondaire est nette-



Le moteur de la FZX est aussi celui de la FZ, c'est à dire la quatre-cylindres en ligne inclinée à 45° sur l'avant avec l'admission verticale directe et vingt soupapes. Pour remplir son rôle du mieux possible il n'a subi que quelques modifications : profil différent des arbres à cames pour modifier la courbe de couple et de puissance, et raccourcissement du premier et du dernier rapport. Par ailleurs les échappements ont aussi été changés.



Sous la selle on découvre la batterie et le maître cylindre du frein arrière.

ment allongée (17 x 39 au lieu de 16 x 43 sur la FZ) mais cela n'est fait que pour compenser la diminution du diamètre de la roue arrière puisque celui-ci passe de 18" sur la FZ à 15" sur la FZX (custom oblige). Voilà pour le moulin. Tout le reste est identique à ce que l'on trouve sur la FZ. J'allais oublier : le moteur est monté sur silent blocs afin d'atténuer les vibrations dont souffre un peu la FZ et le réglage des carburateurs est différent (évidemment). Dans un but uniquement décoratif le cache cubit ainsi que les couvercles de carter sont en magnésium et des ailettes de refroidissement ont été rajoutées.

En ce qui concerne la partie-cycle tout est inédit. On trouve donc une roue de 16" à l'avant et une roue de 15" à l'arrière. Les jantes sont en alliage et celle de derrière est constituée d'une flasque ajourée du plus bel effet. Le cadre ne diffère pas énormément de celui de la FZ si ce n'est que les tubes supérieurs passent entre les carburateurs et que le liquide de refroidissement circule dans le bécane gauche. Celui de droite est démontable afin de sortir le moteur. Comme sur la V-Max le réservoir d'essence n'est pas où on croit qu'il se trouve. Au dessus des carburateurs on trouve que le gros filtre à air et le faisceau électrique auquel est relié tout les voyants disposés en rang d'oignon sur le sommet du faux réservoir. Les treize malheureux petits litres d'essence sont, en fait, placés sous la selle. Ce système permet d'abaisser le centre de gravité et contribue à augmenter la maniabilité de la FZX. A propos de l'essence encore, comme sur la FZ, on retrouve un robinet électrique sur le guidon. Un bon point pour Yamaha car ce système est très pratique.

Continuons ce tour d'horizon en passant par la suspension arrière. Celle-ci est composée de deux

combinés oléopneumatiques. En plus de la pression d'air on peut régler l'amortissement sur cinq positions. Une fois de plus, cette option se justifie surtout pour une question esthétique. Terminons par le freinage qui est assuré par un double disque de 267 mm à l'avant et un simple disque du même diamètre à l'arrière. Les trois étriers sont à double pistons. Plus légère que la FZ, la FZX accuse 204 kg toute nue et 221 kg en ordre de marche. Grâce au moteur incliné sur l'avant et à la géométrie bien étudiée de la Fazer, ce poids est situé assez bas et se trouve réparti à 47,5 % sur l'avant et à 52,4 % sur l'arrière.

Ça s'annonce pas mal tout ça ! Belle gueule, moteur sympa que l'on connaît déjà, voilà une moto qu'elle a l'air bien. Il ne reste plus qu'à vérifier ce que cela donne au guidon.

« Funny bike »

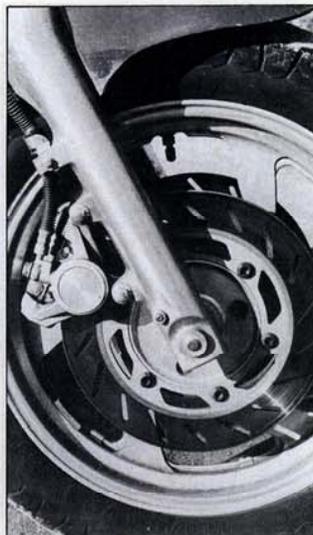
Bon, autant le dire tout de suite, la FZX bénéficie de ma part d'un préjugé favorable. A cause des raisons invoquées plus haut : sa ligne originale et agressive associée à quatre cylindres que j'ai déjà eu l'occasion d'apprécier sur la FZ ma laissait présager quelques bons moments passés en sa compagnie. Pourtant, son style marginal semblait en limiter ses possibilités. Un custom, aussi réussi soit-il, ne peut prétendre rivaliser en sensations avec les sportives rageuses qui font ma joie. Grave erreur ! Dès les premiers hectomètres parcourus la FZX fait oublier toutes les idées préconçues. Custom par la forme, elle a hérité du tempérament généreux que possède le quatre pattes « Genesis ». Cuneusement, si celui-ci se montre convaincant sans être totalement enthousiasmant sur la FZ, c'est à dire dans une partie-cycle de sportive, il prend une dimension nouvelle habillé en custom. Peut être est-ce le contraste qui joue en sa faveur, on est plutôt habitué à trouver le cylindre en V à cette fonction, ou peut être est-ce les modifications qu'il a subi pour jouer ce rôle de composition qui l'ont métamorphosé ? Toujours est-il que ce moulin est franchement génial. Il commence à pousser très bas dans les tours, comme annoncé au catalogue, pour continuer sur sa lancée jusqu'à la zone rouge. On sent un petit coup de pied à 5 000 tr/mn qui incite à continuer les montées en régime. A la moindre sollicitation de la poignée de gaz, la FZX se tend et bondit, accompagnée par une sonorité d'échappement qui participe au moins autant que les chevaux au plai-



Cette vue superbe permet d'apprécier le dessin du bouchon de réservoir et la batterie de voyants qui ornent le dessus du faux réservoir.

sir ressentit. Pourtant elle ne possède que 87,6 ch, dans ses écuries. Mais avec son poids relativement faible cela lui donne un rapport poids/puissance assez intéressant de 2,5 kg/ch qui est loin d'être ridicule et la place devant la V-Max (2,8 kg/ch).

Mais au delà des chiffres, se sont de plus en plus les sensations qui priment. Beaucoup de machines se tiennent maintenant de très près au point de vue potentiel et performances. Et ce dans toutes les catégories. Le plus important devient donc les impressions ressenties par le pilote. Même si intrinsèquement elles ne correspondent pas aux meilleures performances. La FZX, ou plutôt ses concepteurs, ont parfaitement compris et assimilés ce phénomène. A partir d'une puissance qui n'a rien de démoniaque ils ont su distiller un maximum de plaisir. C'est bien là l'essentiel. Un moteur bien plein, avec des montées en régime rigoureuses, que demander de mieux ? On est comblé, quelque soit le type de moto, encore plus quand il s'agit d'un custom sportif. Car c'est bien ainsi qu'il faut qualifier la FZX. A noter que les silents blocs font bien leur boulot car les vibrations sont quasi inexistantes. Pour être honnête il faut reconnaître que le nouvel étagement de boîte ne tranche pas radicalement avec celui de la FZ. Il faudrait disposer des deux machines pour en ressentir les effets, et encore ce n'est pas évident. Il n'y a rien à critiquer dans ce domaine. Chaque rapport est bien positionné et le moteur n'a aucune difficulté ou ne manifeste aucune hésitation à passer de l'un à l'autre. Comme vous pouvez le constater en regardant les chiffres de vitesse maxi, ils sont atteints en laissant l'aiguille du compte-tours assez loin de la zone rouge. Il ne faut pas en déduire pour autant que la démultiplication finale soit mal choisie car il est pratiquement irréalisable de tenir cette cadence longtemps. Ou alors vous avez le cou aussi musclé que celui de swartz et nigger. A sa vitesse de croisière, qui est de l'ordre de 150 km/h, le régime voisin de celui du couple maxi : l'idéal.



Le freinage est assuré à l'avant par un double disque de 267 mm de diamètre avec un étrier à deux pistons. Comme vous le constatez, il n'y a pas d'antiplongée sur la fourche.

En fait cette vitesse de croisière est conditionnée par la résistance du pilote à la force du vent, donc éminemment variable. L'absence de carénage et la position du buste ne facilitent pas les tentatives de record d'un tour de France par les autouroutes par exemple. Ce n'est d'ailleurs pas sa vocation. Mais au point de vue accélération (11"7 aux 400 mètres D.A., ce n'est pas mal du tout) et vitesse dans le contexte routier normal, où il est rare de dépasser le 160 km/h, elle se place parmi les bonnes sportives. Ce n'est pas surprenant si l'on considère d'où vient son moteur, ça l'est plus quand on la compare aux autres customs. Voilà déjà une des raisons qui la classe hors concours dans une catégorie qu'elle a créée. Un dernier mot sur la transmission pour signaler que le fonctionnement reste excellent, rapide, précis et silencieux, mis à part une certaine difficulté à trouver le point mort à l'arrêt. Quant à l'embrayage il est franc et massif mais peut-être un peu trop sec car il faut être attentif pour effectuer les changements de rapport en douceur.

Custom sportif = Superbike.

Par Superbike entendez : moto de Supermotard. Si le moteur est une réussite évidente ainsi reconstruée, il est indissociable de la partie-cycle qui le supporte. Pourtant j'ai traité les deux séparément, d'accord, mais on ne peut pas tout faire en même temps ! C'est à la lumière de ce chapitre que vous pourrez mieux comprendre la justesse du choix de ce moteur. Car certains ont pu être surpris des éloges attribués au quatre cylindres à 20 soupapes qui n'est pas une nouveauté et n'a pas suscité un enthousiasme aussi délirant à sa sortie. Quoique, il a toujours été admis que ce moulin était bourré de qualités bien que mal mis en valeur par la robe un peu trop timide de la première version de FZ. Tout est une question de contexte et de sensations comme je vous le signalais plus haut. Dans

le cas de la FZX, non seulement la partie-cycle qui lui sert d'écrin le met esthétiquement en valeur, mais c'est aussi le cas dynamiquement. Non, non, calmez-vous je vais essayer de ne plus refaire des phrases aussi alambiquées. Je m'explique plus clairement. Pour bien comprendre le phénomène, il faut que vous tentiez de vous imaginer au guidon de la FZX. Vous êtes assis confortablement, les jambes moyennement repliées (peut être un peu trop pour les plus d'un mètre quatre-vingt), les pieds légèrement en avant du buste qui est lui-même incliné juste ce qu'il faut pour que les mains viennent se poser sans effort sur le guidon. Les bras presque tendus, la position est remarquablement confortable et vous pouvez facilement poser les pieds par terre à l'arrêt. Vous êtes comme dans un fauteuil et la selle, presque au niveau du sommet du faux réservoir, vous donne l'impression d'être assis dessus. Rien à voir avec la position d'une super-sportive façon GSX-R ! et le charme réside précisément dans ce contraste. Quand ça se met à pousser, vous prenez directement plein la tête. Cela n'a rien de brutal ou de dangereux mais vous faites le plein de sensations. C'est d'autant plus agréable que la FZX sait se montrer extrêmement douce et docile si vous le désirez, à la base elle a aussi été conçue pour ça. Mais il faut admettre que pour celui qui a le tempérament un peu chaud il est difficile de résister à la tentation d'ouvrir. Pas forcément en grand, mais elle monte tellement vite jusqu'à 8 000 tr/mn que l'on a envie de recommencer sur le rapport supérieur jusqu'à ce qu'il n'y en ait plus (de rapport). Avec cette position de conduite avancée, les mains solidement accrochées au guidon large et bas, la similitude avec une 500 custom modifiée « Supermotard » est évidente. Lors des accélérations en sortie de courbe l'avant se délesté un peu et on est presque tenté de se déhancher vers l'extérieur et de sortir la jambe intérieure. Car sa géométrie composée d'un empaquetement et d'une chasse assez longue et d'un angle de chasse assez important combinée avec une roue de 16" devant et une roue de 15" derrière, rend la FZX particulièrement maniable et vive malgré tout, tout en assurant une bonne tenue de route à vitesse élevée. L'ensemble est très saisi. S'il lui arrive d'armer des petits guidonnages, jamais dangereux, ce n'est que parce que vous lui avez tiré fort trop sur le guidon en voulant vous accrocher aux accélérations, ou à cause de la prise au vent du corps du pilote. Pas du tout en raison d'un vice de conception. Au contraire, toujours pour un custom, la FZX démontre des qualités de sportive étonnantes également au niveau de sa partie-cycle. Vous voulez des preuves ? en voilà. Lors de la présentation de la gamme Yamaha sur le circuit Paul Ricard et les routes environnantes en décembre dernier, nous sommes partis, quelques confrères de la presse spécialisée qui ne sont pas des manches (E. Courly, P. Onili et E. Mauriac) et moi-même faire une petite promenade de santé du côté de Gémunos. Cela, évidemment, a vite dégénéré en baston furieux sur ces petites routes sinueuses qui ont du en voir bien d'autres. Devant moi, deux FZR 1000, derrière, le pauvre Courly qui se mettait en vrac dans tous les sens pour essayer de suivre avec la TZR 250. Les FZR qui, nous vous le confirmeront bientôt, représentent le nec plus ultra en matière de tenue de route (dommage que le moteur ne suive pas) ne se montraient pas supérieures à ma petite FZX. Aussi bien en entrée de courbe sur les freins qu'en vitesse de passage (pas à plus de 140 km/h, car au dessus il semble évident que les grosses seraient mieux) en stabilité aux accélérations ou au balancement dans des esses. Non seulement elle leur tenait la dragée haute mais je me suis pris un panard gigantesque. Quelques soient les circonstances on la contrôle parfaitement et on peut même la mettre en glisse pour le plaisir. Comme une machine de Supermo-





Pour un motif purement esthétique la suspension arrière est constituée de deux combinés oléopneumatiques du type De Carbon. Comme vous devez pouvoir la distinguer sur cette vue, la pré-contrainte du ressort est réglable sur cinq positions.

tard. Bref, conquis, je suis conquis ! Mais peut-être l'avez-vous déjà remarqué. Je ne cherche pas à le masquer car l'objectivité qui est indispensable à l'accomplissement de notre boulot ne doit pas signifier une neutralité frileuse exempte de toute passion. La passion est la raison d'être de la moto. Quand on trouve un engin qui est capable de la faire naître on se doit de la retranscrire. C'est bien le cas de la FZ750. Elle bénéficie également de l'attrait de la nouveauté puisqu'elle est une pionnière, mais honnêtement, la V-Max n'a pas su me séduire avec autant de vigueur. Mieux encore, je pense que la FZ750 lui est supérieure dans sa partie. Elle lui rend des points dans le domaine du souffle et du couple mais elle est génératrice de beaucoup plus d'émotions et infiniment plus agile, maniable, exploitable. Je vais sûrement faire grincer des dents mais tant pis. Les lettres d'insultes sont à

expédier à mon nom à l'adresse du journal. Le reste du tableau ne comporte pas de fausses notes mais rentre un peu dans le rang. C'est le cas du freinage qui est très bon mais pourrait être un peu trop fermes à l'arrière, ce qui, combiné avec une selle pas trop rembourrée ne lui confère pas un confort exceptionnel. Le véritable problème se situe au niveau de son autonomie. Bien qu'elle ne soit pas spécialement gourmande, 7 litres aux 100 km en moyenne, les

Consommations		
Mini :	6,2 l	Autonomie : 210 km
Moyenne :	7,05 l	Autonomie : 184 km
Maxi :	8 l	Autonomie : 162 km

Prix des pièces détachées

Prix hors taxes	
ACT	762,56
Vilebrequin	2 587,21
Culasse nue	NC
Piston complet	254,53
Jeu disques embrayage	364,96
Pot d'échappement	2 819,24
4 silencieux	
Radiateur d'huile	
Réservoir essence	2 237,01
Cadre nu	NC
Selle	789,75
1/2 guidon	
Guidon	277,71
Garde-boue AV	373,50
Roue AV nue	1 902,33
Fourche AV complète	3 761,60
Amortisseur AR	1 438,22
Maître cylindre AV	384,01
Jeu plaquettes AV	66,25
Optique AV	446,37
Clignotant AV complet	177,50
Bollier allumage électrique	1 657,44
Compteur	536,90
Compte-tours	886,75
Deux 1/2 carters moteur	NC
Carénage	NC
Spoiler	NC
Sélecteur	82,48
Levier frein	43,26

Performances

200 m D.A. : 7''62
400 m D.A. : 11''7

Maxi assis : 200 km/h
(compteur : 210 km/h) à 9 500 tr/mn
Maxi couché : 218 km/h
(compteur : 230 km/h)
à 10 400 tr/mn

Reprises en 6° : 60-90 : 3''74
60-110 : 6''08
60-130 : 9''17

13 ridicules litres d'essence du réservoir ne lui permettent de parcourir que 184 km avant de tomber en panne sèche. D'accord ce n'est pas le genre de moto prévue pour avaler des bornes d'autoroute non-stop, mais là c'est quand même un peu juste. Vous avouerez que les aspects négatifs sont plutôt limités.

Moto d'avenir ?

On peut le penser. Si on constate ce qui se passe avec les trails il se pourrait que la FZ750 préfigure un nouveau type de machine à succès (si je me laisse trop emporter par ma fougue dites-le moi). Ce qui assure la réussite des trails est leur polyvalence. Bien qu'ils aient une vocation basée sur le tout-terrain, il est notoire que plus de 80 % des utilisateurs n'ont jamais fait quitter le bitume à leurs pneus à crampons. Maniable en ville, très bonne routière confortable, économique à l'entretien (et à l'assurance) un trail peut tout faire, même se défoncer sur des chemins de terre ou sur des petites routes sinueuses ou une sportive aura bien du mal à le suivre.

Dans un autre genre la FZ750 est au moins aussi agaçante. Hyper à l'aise en ville, qui est son terrain de prédilection à cause de sa firme, de sa maniabilité et de la souplesse de son moteur, bonne routière grâce à sa tenue de route, sa position de conduite et son moteur, très bonne sportive toujours par son moteur et sa tenue de route, elle brille dans tous les compartiments du jeu, comme on dit à la télé. Pour être totalement aboutie il lui reste à se doter d'un meilleur confort et d'une



plus grande autonomie. Rien d'impossible. Quant à l'entretien il n'a aucune raison d'être plus cher que pour une autre moto et son prix d'achat (44 869 F TTC clés en mains) est plus bas de 1 000 F que celui de la FZ. Maintenant il ne reste plus qu'à attendre avec impatience la réplique des autres constructeurs. Si elle arrive, car rien ne filtre dans ce sens pour le moment. A priori cela me semblerait judicieux (et agréable) qu'il se lance sur ce marché, mais peut-être serais-je un des rares à avoir flashé sur ce type de moto. Cela me semble peu probable car si les machines hyper-exclusives gardent une clientèle fidèle mais limitée, la Honda VFR 750, en particulier, a prouvé par son succès que la polyvalence de haut niveau n'était pas un mauvais choix. Honda a poursuivi son idée avec la Transalp, nous allons bientôt savoir si le nouveau concept lancé par Yamaha aura autant de succès.

YAMAHA
FZ750
44 869 F
TTC clés en mains

Disponibilité : immédiate.
Garantie : 1 an pièces et M.O.,
kilométrage illimité.
Couleurs : noir et rouge uniquement.

Fiche technique

Moteur	
Type	4 cylindres 4 temps refroidissement liquide. Incliné à 45°
Distribution	5 soupapes par cylindre. DOHC.
Cylindrée	749 cm ³
Alésage x course	68 x 51,6 mm
Compression	11,2 : 1
Puissance maxi	87,6 ch à 9 500 tr/mn
Couple maxi	7,8 mkg à 8 000 tr/mn
Régime maxi	11 000 tr/mn
Alimentation	4 carburateurs Mikuni BOS 34
Lubrification	carter humide
Mise en route	Démarrateur électrique
Transmissions	
Transmission primaire	Rapport 91/48
Embrayage	Multidisque à bain d'huile. Commande hydraulique.
Boîte de vitesses	
1*	2,983 38,5 %
2*	2,188 51,4 %
3*	1,778 63,3 %
4*	1,500 75 %
5*	1,273 88,4 %
6*	1,125 100 %
Transmission secondaire	Par chaîne
Équipement électrique	
Batterie	12 V, 14 A
Allumage	T.C.I.
Eclairage	12 V 60 W/55 W
Partie-cycle	
Cadre	Double berceau en acier. Tube de section carré.
Direction	Sur roulements coniques
Chasse	Angle : 28,75° Chasse : 11,4 mm
Suspension AV	Fourche à assistance Pneumatique. Débattement : 140 mm Ø 38 mm
Suspension AR	Combinés oléopneumatiques. 5 positions de réglages de pré-contrainte Débattement : 75 mm
Frein AV	Double disque. Ø 267 mm ; étriers double pistons
Frein AR	Simple disque, Ø 267 mm ; étrier double pistons
Roues	en alliage. AV : 2,50 x 16 AR : 3,00 x 15
Pneus	Tubeless AV/AR AV : 110/90-16 AR : 140/90-15
Capacités	
Essence	13 l dont 3 l de réserve
Huile moteur	3,5 litres
Dimensions et poids	
Longueur	2 245 mm
Largeur	785 mm
Empattement	1 525 mm
Hauteur de selle	750 mm
Garde au sol	150 mm
Poids à sec	204 kg
Poids en ordre de marche	221 kg
Répartition des masses	105 kg AV : 47,5 116 kg AR : 52,4
Repport poids/puissance	2,5 kg/ch