

# BAANBREKER



Rond het bekende viercilinderblok van de FZ750 ontwikkelde Yamaha een totaal nieuwe motorfiets, de FZX750. Een machine die erg moeilijk is onder te brengen in een van de bestaande categorieën. Hij valt duidelijk uit de toon met z'n gewaagde, moderne styling. Vandaar dat de motorwereld in eerste instantie ook wat vreemd tegen de FZX aankeek. „Wat moet je ermee?” zullen veel motorrijders hebben gedacht. MOTO 73 testte de FZX en probeert die vraag te beantwoorden.







De FZX is ook prima geschikt om een sprintje te trekken. Het achterwiel is zonder problemen aan het spinnen te krijgen en tijden in de „elf“ zijn volgens onze sprint-specialist zeker mogelijk. Hij vertrekt dan ook als een speer.



Met de FZX750 kun je akelig hard de hoek om

**S**toplicht-sprinter, custom-bike, halve chopper, fashion-bike en power-cruiser. Al deze aanduidingen kreeg de FZX naar het hoofd geslingerd. Iedereen zit er blijkbaar een beetje mee, want wat is het nou? Wij Nederlanders staan er toch al om bekend dat we alles zo graag in hokjes stoppen. Als dat dan opeens niet zo makkelijk blijkt te gaan, wordt het al snel aangeduid met: „een vreemd ding“. Zelfs op de redactie waren dergelijke geluiden hoorbaar. Die mening verandert echter op slag zodra je gaat rijden met de FZX750. Dan blijkt het plotseling een verrassend fijne motorfiets te zijn.

## Minder vermogen

De FZX750 wordt gemotoriseerd door het bekende FZ750-motorblok. Dat werd wel iets aangepast, waarbij vooral het geringere vermogen in het oog springt. Daarvoor werd er niet echt veel veranderd aan de bekende viercilinder met vijf kleppen per cilinder. Inwendig maten zoals boring en slag (respektievelijk 68 en 51,6 mm) en kompressieverhouding (11,2 op 1) zijn niet veranderd. Het vermogen daalde naar 94 pk door een andere karburateur-setting (de doorlaat bleef hetzelfde, maar de afstelling werd anders) en een ander uitlaatsysteem. Het maximum vermogen wordt nu ook afgegeven bij een lager toerental. De FZX zit bij 9500 tpm aan z'n maximum, terwijl de 107 pk van de gewone FZ er uit komen bij 10.500 toeren. Opvallend is dat het maximum koppel wél ongeveer gelijk is gebleven. Dat ligt op 78 Nm bij 8000 toeren. Daaruit blijkt dat de motoren van de FZ en de FZX in principe gewoon gelijk zijn, maar dat de FZX-motor niet zover doorgaat in toeren. Het maximum toerental ligt wel op hetzelfde ni-

vo, maar boven de 10.000 toeren is het gebeurd met de FZX. De meervoudige natte platenkoppeling bleef onveranderd. Wel anders werden enkele overbrengingsverhoudingen in de zesversnellingsbak. De eindoverbrenging (met een O-ring-ketting) werd iets langer gemaakt, om de motor een rustiger karakter te geven. Om die langere overbrenging te compenseren zijn de eerste en de zesde versnelling weer iets korter uitgevoerd. Dat was nodig omdat je anders problemen zou kunnen krijgen met het wegrijden door een te lange een, terwijl de motor in de zesde versnelling niet op toeren zou kunnen komen.

De overige veranderingen aan het motorblok betreffen het uiterlijk. Om het blok wat te verfraaien, zitten er nu bijvoorbeeld - goud geanodiseerde - magnesium klepdeksel en krukasdeksels op. Terwille van het uiterlijk werd de cilinderkop ook voorzien van enkele forse koelribben, die alleen maar een optische functie hebben. De aparte bouw van de Genesis-viercilinder, met de cilinders onder 45° naar voren, werd door de ontwerpers goed gebruikt. Het lijkt net of de hele motor is gebouwd rond de cilinderkop, de valstroomkarburateurs en de (nep-) luchtinlaten. Het is duidelijk dat de ontwerpers van deze motorfiets wat dat betreft van de nood een deugd hebben gemaakt, want het ziet er erg fraai uit.

De motor loopt als een zonnetje. Dat zal waarschijnlijk niemand verbazen, want het normale bekende FZ-blok loopt ook erg mooi en waarom zou deze het minder doen? Bij een koude motor moet je even gebruik maken van de choke, die niet op het stuur, maar op de karburateurs, boven de cilinderkop, zit. De choke is makkelijk te bereiken en te bedienen.

Eenmaal op temperatuur hangt de motor erg goed aan het gas en draait makkelijk hoog in toeren, zonder dat hij trilt. Het blok loopt ook mooi soepel, zonder haperen. Gezien de cijfers denk je in eerste instantie misschien dat je te maken hebt met een tamme motor, maar dat blijkt nogal mee te vallen. De motor is dan wel iets terug-getuned, in de praktijk merk je daar weinig van. Per slot van rekening is 94 pk ook een leuke waarde, dat ontdek je ook als je ermee rijdt. De FZX is namelijk erg snel. Je kunt als een raket vertrekken bij een stoplicht. Voor je gevoel (en misschien ook wel in werkelijkheid) zweeft het voorwiel steeds een eindje boven het wegdek. Je merkt niet dat je te maken hebt met een „tamme“ versie, want je hebt steeds vermogen voldoende voor handen. De FZX wil maar al te graag snel vooruit en een klein draai aan het gashendel is voldoende om hem de vrije teugels te geven.

Toch is en blijft de twintigklepper een toonbeeld van souplesse. In zes kun je zonder problemen vanaf bijna stationair doortrekken tot over de 10.000 toeren, zonder dat de motor ook maar één keer hapert. Omdat je normaal zit op de FZX, moet je je bij het voluit accelereren goed vasthouden aan het stuur, want je hebt het gevoel dat deze Yamaha, die als een turbine draait, er gewoon vandoor wil. Het blok past perfect bij het stoere, brute uiterlijk van de fiets.

Koppeling en versnellingsbak doen hun werk erg goed. De koppeling laat zich licht en precies bedienen en doorstaat het geweld van stevig accelereren goed. De versnellingsbak is in één woord perfect. Yamaha heeft de laatste tijd al bij meer modellen laten zien, dat zij de techniek van een goed en licht schakelen-

de bak prima onder de knie heeft, maar de FZX mag daarin toch wel weer als een nieuw hoogtepunt worden gezien. Er valt werkelijk niets op aan te merken en hij schakelt gewoon zoals het hoort, zowel met als zonder koppeling: licht, trefzeker, makkelijk en met korte schakelwegen. De versnellingsbakverhoudingen sluiten goed bij elkaar aan. De kortere zesde versnelling blijkt goed op te wegen tegen de langere eindoverbrenging, want de motor loopt ook in zes nog goed door. De topsnelheid ligt rond de 220 km/uur, maar is sterk afhankelijk van de grootte en de kleiding van de rijder. Omdat de FZX niet is voorzien van een kuip of stroomlijn, speel je als bestuurder weer een grote rol bij de topsnelheid. Die geringe bescherming maakt overigens ook dat je jezelf goed moet vasthouden als je echt hard wilt rijden. Bij snelheden boven de 200 ga je er automatisch platter op liggen, want anders is het niet te houden in de armen.

Ten opzichte van de gewone FZ is de FZX een stuk minder gestroomlijnd. Dat is waarschijnlijk ook de reden van het iets hogere brandstofverbruik. De FZX verbruikte tijdens de test 1 liter op 14,9 kilometer tegenover 1 op 15,5, die we voor de FZ registreerden. Overigens is de FZX wel een konstante verbruiker, want het verbruik varieerde van 14,5 tot 15,5.

## Trillingsdemper

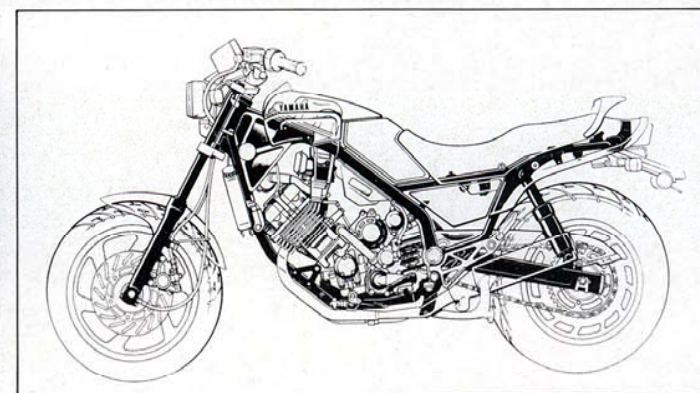
Het motorblok is met tussenkomst van rubber trillingsdempers in het stalen dubbele-wiegframe gemonteerd. De bovenste framebuizen, die van de achtervorklagering naar het balhoofd lopen, lopen tussen de karburateurs door. Het frame omsluit het blok aan alle kanten vrij nauw. Bij



De toerenteller had best iets groter mogen zijn, om de afleesbaarheid te verbeteren. De controlelampjes en temperatuurmeter zitten in een apart controle-paneel op de dummy-tank



De achtervering wordt verzorgd door twee normale schokbrekers, waarvan de veren in een bus zitten. Er is een haaks ventiel in het schijfwiel gemonteerd, zodat de band makkelijk is op te pompen



In deze tekening is de opbouw van het frame goed te zien. Het luchtfilter ligt net achter het balhoofd, de werkelijke tank zit achter de karburateurs

grotere werkzaamheden, zoals demontage van de motor, kan de rechter-framebuis eruit worden gehaald. De linker-framebuis is vast en heeft als bijzonderheid dat er tevens koelvloeistof doorheen wordt getransporteerd. Om de lelijke dikke waterslang van de radiator naar de waterpomp (in de buurt van het voortandwiel) te vermijden, wordt het koelwater door de framebuis zelf gepompt. Een mooie „schone“ oplossing. De opbouw van het blok met de valstroomkarburateurs maakt dat de ruimte achter het balhoofd wordt ingenomen door de luchtfilterkast. Het bovenstuk van de tank is dan ook gewoon nep. Het is een kap over het luchtfilterhuis. De werkelijke tank (met een inhoud van 13 liter) ligt achter de karburateurs en loopt door tot boven de versnellingsbak. Een automatische benzinepomp zorgt voor de brandstoftoevoer naar de gasfabrieken. Er is een controlelampje aan boord om aan te geven wanneer je moet gaan tanken. Dat gaat branden zodra je ongeveer 10 liter brandstof hebt verbruikt. Praktisch op hetzelfde moment moet je ook overschakelen op reserve. Dat doe je door een klein schakelaartje onder de startknop in de stand „res“ te zetten.

De voorvork staat onder een hoek van 61,25° in het frame, wat bijdraagt tot een naloop van 116 mm. Normale waarden dus. De voorvork is van het lucht-ondersteunde type en kan naar eigen believen harder of zachter worden ingesteld. Achter vinden we een normale swing-arm met twee mooie gas-hydraulische schokbrekers. Deze schokbrekers zijn voorzien van normale schroeven (vijfvoudig instelbaar), die echter in mooie bussen zijn gehuisvest, zodat het uiterlijk erg fraai is. De FZX750 staat op gegoten aluminium schijfwielen

(voor 16 inch, achter 15 inch). Deze wielen zijn ontwikkeld in de windtunnel om de zijwind-gevoeligheid minimaal te maken. Zowel in het voor- als het achterwiel zijn er daarom gaten in gemaakt, zodat de wind er geen vat op heeft. Overigens wegen de wielen net zoveel als normale gietwielen. De wielen zijn getooid met Pirelli Phantom+1 tubeless banden. De FZX750 laat zich erg makkelijk sturen. Door de goede zitpositie en het brede opstaande stuur heb je de motor lekker onder controle. De wegligging is goed, al merk je vooral in de bochten dat de motor op kleine wielen staat.

De motor wil dan stevig in de hand gehouden worden en moet echt gestuurd worden. Het lijkt in eerste instantie of de motor wat topzwaar is, maar na enige gewenning blijkt dat wel mee te vallen. Als je eenmaal doorhebt hoe de FZX gestuurd moet worden, kun je er akelig hard de hoek mee om. Het is dan een echte gooi- en smijfti, waarmee je regelmatig met de voetsteunen over het asfalt kunt schrapen. De motor heeft ook duidelijk iets van een super-bike in zich, wat er bij het hard rijden goed uitkomt.

De vering voldoet goed, maar vereist wel de nodige aandacht. Met het verstellen van de vering, merk je ook duidelijk dat er wat verandert. Het duurt meestal wel even, voordat je de juiste combinatie hebt gevonden. Tijdens de test gedroeg de FZX zich de eerste tijd wat onzeker. Bij het hard een bocht insturen, moest je de motor steeds in de juiste lijn houden, anders liep hij er soms uit. Ook de wegligging was niet optimaal. Dat probleem bleek hoofdzakelijk te wijten aan de vering, want een verandering aan voor- en achtervering deed wonderen. Na enig zoeken stuurde de FZX erg makkelijk en goed. Wij hadden de voorvork toen tot 0,5 bar

opgepompt en de achtervering in stand vier staan. De Pirelli-banden gaven, zoals te verwachten was, geen reden tot klagen. Dat deden ook de remmen niet. De dubbele schijfrem in het voorwiel remt goed en is lekker doseerbaar. De achterrem (met een geventileerde schijf) remt op een droge weg erg goed, maar pakt op een nat wegdek soms wat al te fors aan, zodat je moet oppassen voor een blokkerend achterwiel.

## Komfortabel

De zitpositie op de FZX750 is comfortabel. Het brede - normale - stuur licht erg fijn in de hand en zit op de juiste plaats. Als rijder zit je een beetje in een kuil, net achter de tank. Daardoor zit je lekker vast op de FZX. De buddy is niet erg dik uitgevoerd, maar zit desondanks goed, terwijl je ook geen last hebt van doorzitten. Achterop is het comfort een stuk minder, want het laatste gedeelte van de buddy is wel erg dun uitgevoerd. Ook de duo-voetsteunen zitten erg hoog. Dat laatste geldt trouwens ook voor de rijdersvoetsteunen. Je moet je benen hoog optrekken om de voeten op de steunen te zetten. Je wordt daardoor in een sportieve zitpositie gedwongen. Persoonlijk vind ik dat niet zo erg, want de FZX nodigt helemaal uit tot sportief rijden en de motor wil graag stevig aangepakt worden. De uitlaten lopen erg dicht onder de voetsteunen door. Daardoor moet je steeds oppassen dat je niet met je hak op de hete uitlaat rust. Yamaha verzagde de FZX wel van een soort „hak-beschermer“, maar deze is tamelijk klein uitgevoerd, zodat je nog (te) makkelijk met je schoen of laars aan de uitlaat raakt. Vanaf de buddy heb je de FZX prima onder controle. De hendels

en schakelaars aan het stuur laten zich goed bedienen. Op het stuur staan twee klokken, een grote kilometerteller en een kleinere toerenteller. De klokken geven goed en rustig aan, al zou de toerenteller voor de afleesbaarheid wel iets groter mogen zijn. Tussen de klokken zit het kontaktslot dat, vreemd genoeg, niet is uitgerust met een geïntegreerd stuurslot. Achter het balhoofd, op de nep-tank, zit een klein controlepaneel, met daarin een koelwater-temperatuurmeter en een vijftal controlelampjes. De lampjes en de meter zijn duidelijk, maar zitten niet echt in het gezichtsveld, zodat je er steeds bewust naar moet kijken.

Voor de nachtelijke ritjes zorgt een rechthoekige koplamp voor het nodige licht in de duisternis. Ondanks dat er geen H4-lamp in zit, geeft de koplamp veel licht. De spreiding van de lamp is, mede door de vorm van het glas, erg goed. Het achterlicht (met twee lampjes) is netjes weggevoerd in de beplating van de buddy.

Onder de buddy vinden we het boordgereedschap dat er verzorgd uitziet. Ook de zekeringen (platte stekker) zitten onder de buddy. Om de Yamaha weg te zetten, kun je gebruik maken van een middenbok en een jiffystand. Het opboksen van de motor vraagt nogal wat kracht. De jiffy is daarentegen erg makkelijk (vanaf de motor) te bedienen. De jiffy is elektrisch beveiligd tegen het uit laten staan.

## Konklusie

Met de FZX750 zet Yamaha een baanbrekende motor neer, waarmee een nieuwe, frisse kijk op het motorrijden wordt gegeven. De motor ziet er erg mooi, maar

Lees verder op pag. 55



Vervolg van pag. 29



Om de zijwind-gevoeligheid binnen de perken te houden, werd het schijfwiel voor voorzien van grote gaten. De dubbele schijfrem kan het geweld goed aan

ook erg modern uit en dat spreekt zeker voor de nodige durf van Yamaha. Het motorpubliek staat nu eenmaal bekend als een enigszins behoudend publiek en het is dus nog maar de vraag of de FZX wat dat betreft zal aanslaan.

Toch verdient deze nieuwe, net geen 16.000 gulden kostende, Yamaha alle aandacht. Het is een gigantisch goede motorfiets. De motor loopt en schakelt perfect en ook het rijwielgedeelte mag er zijn. De hele motorfiets is ook multi-funktioneel. Je kunt er erg veel kanten mee op, het is maar wat je wilt. Een eindje toeren? Het soepele blok gehoorzaamt gewillig en door de comfortabele zitpositie kun je het lang volhouden op de FZX. De show stelen? Dat zul je zeker met de FZX en hij is dan ook prima geschikt om op een mooie zomerse dag (als die dit jaar tenminste nog komt) over een boulevard te flaneren. Niet voor niets lijkt de winnende motorfiets in de Fun-bike-ontwerpwedstrijd (MOTO 73 nr 12) veel op de FZX750! Hard rijden? Ook daarin zal de FZX je niet teleurstellen. De motor heeft ook duidelijk iets van een superbike in zich en je kunt er dan ook akelig hard mee gaan.

Maar hoe je de FZX ook wilt gebruiken, het blijft een lekkere motorfiets. Gewoon een moderne basis-motorfiets, waar je alle kanten mee op kunt en die wat dat betreft zeker waar voor z'n geld zal bieden. Als ik even vooruitloop op de jaarlijkse Motorfiets van het Jaar-verkiezing, die MOTO 73 aan het eind van het jaar voor de tiende keer zal organiseren, dan zal de FZX750 van Yamaha op mijn persoonlijke lijstje waarschijnlijk hoog, erg hoog, genoteerd worden.

Eric Bultink

## ONDERDELENPRIJZEN

inkluisief BTW (afgerond op hele gulden)	
achterkettingwiel	96
voorkettingwiel	128
uitlaatbocht	220
uitlaatdemper	1093
set (4) remblokken voor	296
set (2) remblokken achter	148
binnenvorkpoot	300
gietwiel voor	1109
gietwiel achter	1173
koplamp-eenheid	180
richtingaanwijzer	68
spiegel	58
koppelinggreep	48
remgreep	23
voetsteun	136
zuiger compleet	142
drijfstaangset	204
krukas compleet	1494
cilinder	877
cilinderkop	2588
inlaatklep	23
uitlaatklep	48
nokkenas	421
nokkenasketting	128
oliefilter	10
luchtfilter	80

## MEETGEGEVENEN

### Tellerafwijking

teller	echt
40	38
60	57
80	72
100	90
120	108
140	125

Acceleratie	
60-100 (III)	3,0
80-120 (IV)	5,6

Topsnelheid  
220 km/uur

brandstofverbruik tijdens de test  
1 op 14,9 (6,71 liter op 100 km)  
(normaal/loodvrij)  
aktieradius 193 km



## TECHNISCHE GEGEVENS

**Motor:** vloeistofgekoelde viercilinder viertakt lijnmotor met twee bovenliggende nokkenassen en vijf kleppen per cilinder, nokkenasaandrijving via ketting; boring maal slag 68 x 51,6 mm; cilinderinhoud 749 cc; kompressieverhouding 11,2 op 1; wetsump-smeersysteem; vier Mikuni BDS34 konstant-vakuum valstroomkarburateurs; 4-in-2-uitlaatsysteem.

**Transmissie:** primaire overbrenging d.m.v. tandwielen,  $i = 1,896 : 1$ ; meervoudige natte platenkoppeling, hydraulisch bediend; klauwengeschatelde zesversnellingsbak, interne verhoudingen 2,923-, 2,188-, 1,778-, 1,500-, 1,273-, 1,125 : 1; sekundaire overbrenging d.m.v. 530 O-ring-ketting,  $i = 2,294 : 1$  (39/17).

**Rijwielgedeelte:** dubbel wiegframe, opgebouwd uit rechthoekige stalen profielbuis; hydraulisch gedempte telescoopvoorvork met luchthulpvering,  $\varnothing$  vorkpoten 38 mm, veerweg 140 mm; achtervering met stalen swing-arm en twee gasgevulde hydraulische schokbrekers met inwendige schroefveren, veervoorspanning in vijf standen instelbaar, veerweg 97 mm; remmen (voor)hydraulisch bediende dubbele schijfrem met opposed-piston-remklauwen,  $\varnothing$  remschijven 267 mm, (achter) hydraulisch bediende schijfrem met opposed-piston-remklauw en geventileerde remschijf,  $\varnothing$  remschijf 267 mm; lichtmetalen gegoten schijfwieken; banden (voor) Pirelli Phantom MT28 110/90V16, (achter) Pirelli Phantom MT28 140/90V15 (tubeless).

**Elektrische installatie:** Elektronische TCI (Transistor Controlled Ignition)ontsteking; boordspanning 12V; accu 12V 14 Ah; 210 watt wisselstroomdynamo achter de cilinders, aangedreven via ketting; elektrische starter; elektrische benzine-voorziening, schakelaar reserve-voorraad benzine op rechter stuurhelft; vijf Minifuse zekeringen, twee reserve-zekeringen; koplamp 60/55 watt; achterlicht 21/5 watt.

**Uitrustig:** dashboard met kilometerteller en toerenteller; controlepaneel in de tank met temperatuurmeter en controlelampjes voor vrijstand, groot licht, oliedruk, benzinevoorraad en richtingaanwijzer; op het stuur gemonteerde spiegels; afsluitbare verzonken tankdop; automatische benzinetoevoer; chokeknop op de karburateurs; elektrisch beveiligde jiffystand; éénsleutelsysteem; op balhoofd gemonteerd stuurslot; 15-delig gereedschapssset met o.a.: 4 steeksleutels, 3 inbussleutels, tang, schroevendraaier, bougiesleutel en wielmoersleutel; handleiding in Engels, Frans en Duits.

**Maten en gewichten:** wielbasis 1525 mm; balhoofdshoek 61,25°; na-loop 116 mm; lengte 2245 mm; breedte 785 mm; hoogte 1110 mm; zithoogte 750 mm; grondspeling 150 mm; droog gewicht 204 kg; gewicht rijklaar 221 kg; tankinhoud 13 liter, waarvan 3 liter reserve; olie-voorraad 3,5 liter.

**Prestaties:** (fabrieksopgave) max. vermogen 69,14 kW (94 pk) bij 9500 tpm; max. koppel 76 Nm (7,8 kgm) bij 8000 tpm.

**Prijs:** f 15.999,- (Bfr 296.000).

**Importeur:** Yamaha Motor Nederland b.v., Amsterdamseweg 17-19, 1422 AC Uithoorn (02975-77611). Voor België: D'leteren Sport, Parc Industriel, 1440 Braine-le-Chateau (02/3669933).

**Vaste kosten per jaar:** wegenbelasting f 192,-; verzekering (KNMV-tarieven) WA f 375,- (f 113,- bij 70% no-claim), all-risk met f 100,- eigen risico f 3095,- (f 929,- bij 70% no-claim).

