



ヤマハが語るFZXの開発コンセプトは『高性能と快適性を兼ね備えたハイテクな「ニューパフォーマンス・クルーザー」であるという。つまり、野性を主張したV-MAXスタイルリングを採りながらも、その性格はあくまでもハイ・パフォーマンスであり、その証がFZ750と共通のパワーユニットの5バルブ・DOHC4気筒であり、ジェネシス(GENESIS)の設計思想に基づいた「走る、曲がる、止まる」の基本機能を高次元でバランスさせている。

それではFZ750とは異なる「X」は、なにを示すのだろうか。それは、ハイパフォーマンス・クルーザーとしての快適性、扱い易さを追求した結果による、ほんの僅かだがパワーピークを抑え、中速域を重視した、吸

排気系のセッティングにあるといえる。勿論、スタイルリングはFZXの主張する個性である。V-MAXと同じく、スタイルリングの決定をUSヤマハに於いて行なったと言うそれは、ダミーのエアインテークが象徴するホットなドラッグスター・イメージを強烈に主張するが、前傾パワーユニットとダウンドラフト・キャブとのマッチングは絶妙であり、迫力こそあれ全く厭味を感じさせないのはヤマハならではの処理と言えるだろう。

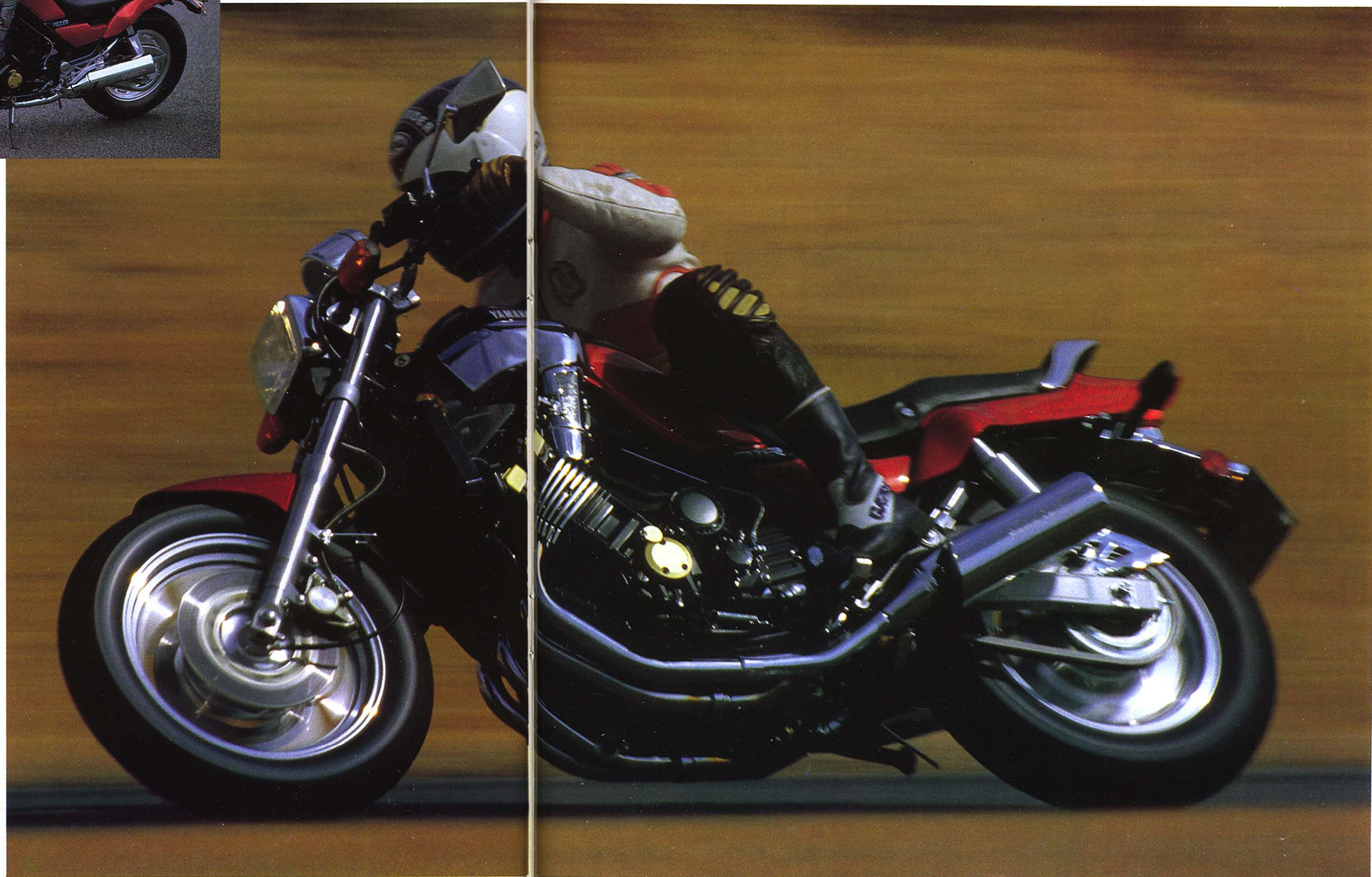
■強烈な加速フィール

ヤマハ袋井テストコースにスタンバイされた5台のFZXは残念と言うべきか日本仕様ではなく、96ps/9500rpmの北米・カナダ仕様。日本国内への登場は6月迄のお待

強烈個性!ふつうのモト宣言

'85東京モーターショーのYAMAHAコーナーはTZRが独占していたといってもいい、そんな中でキラリと光る存在を示していたのがFZXであつたろう。その姿は余りにも強烈な個性を表現するV-MAXをイメージしたものであつただけに、FZ750のV-MAX版であり、またその走りもドラッグスターのそれであろうと想像されていた。しかし、我々の前に登場した輸出仕様FZXの走りには、モトの原点を感じさせる強烈なインパクトがあつた。

Photo: 原 富治雄





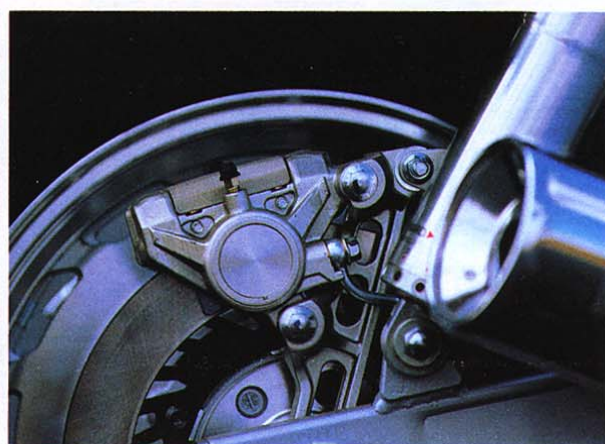
◀V-Maxのイメージを主張するキャブへのエアインテークだがFZXではダミーとなっている。



↓FZXの迫力を感じさせるアングル。45度前傾のインライン4がメカの美しさを主張している。



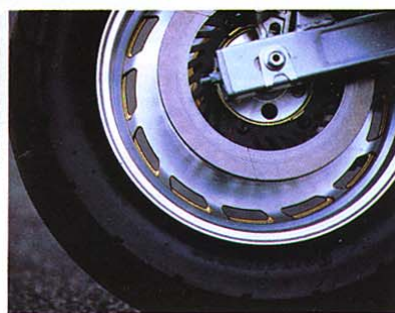
↑シート高は750mmと低く、ハンドル位置との関連からリラックスしたポジションを約束してくれる。しかも、ハードな走りにも対応したフィット感は忘れていた感覚。



↑リアのサスペンションはコンベンショナルな2本ショックとしているが、ユニットには質感をアピールする、テレスコピック風、ガス・スプリング併用を装備。



↑ホイールはキャストのディスク・タイプを採用しFZXの顔としている。

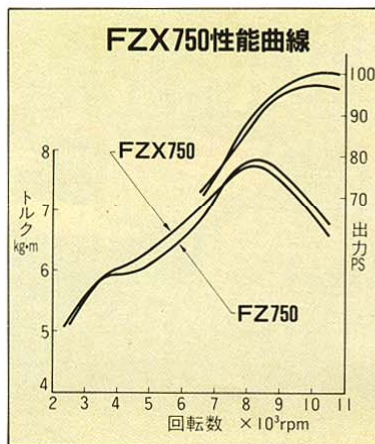


↑コンセプトは「ふつうのモト」、しかし、迫力のV-Maxスタイルリングに秘めたパフォーマンスは並ではなかった。
↑シンプルなメーターと、タンク上のインジケーター配列は秀逸。



たせだと言う。
歯切れの良いエキゾーストノットは、心なしかFZ以上のパワーを期待させる。
ライディングポジションはヤマハが言う「ふつうのモーターサイクル」という意味が十分に理解出来るリラックスしたもの、750mmと低いシート高、それにマッチしたほぼフラットなハンドルバー、幅も795mmと狭く180cmと大柄なテストドライバーなら平均的な日本人の体型でジャストフィットするところだろう。ただ小柄なライダーでは、ややハンドル位置が高く遠く感じるかもしれない。レバー操作系も気持ちいいかな、ということころ、北米仕様の為なのだろうか。

●ヤマハFZX750(カナダ仕様)主要諸元
■寸法mm重量kg:全長2205 全幅765 全高1110 軸距1530 最低地上高160 シート高750 乾座車重200
■エンジン:水冷4サイクルDOHC5バルブ並列4気筒 排気量749cc ポア・ストローク68.0×51.6mm 圧縮比11.2 最高出力96ps/5500rpm 最大トルク7.6kgm/8000rpm 潤滑方式ウェットサンプ 始動方式セル 気化器BDS34 点火方式トランジスタ
■変速機:6段リターン 変速比②2.846 ③2.188 ④1.778 ⑤1.500 ⑥1.273 ⑦1.083 1次減速比1.895 2次減速比2.687
■車体関係:ダブルクレードル・フレーム サスペンションテレスコピック(前)スイングアーム プレーキッドディスク Rディスク タイプサイズF110/90 V16 R140/90 V15 キャスター28°45' トレール118mm 燃料タンク容量13.0ℓ



象を与える。
日本国内仕様となる時は、タイヤもHグレードとなり、サスセッティングも荷重設定が変更されるであろうから、乗り心地側に移行するものと思われる。
ハンドリングには特別な癖もなく安定側のセッティングとされているが、ポジションから来るものかどうしてもハンドルに不要な力を加えてしまい、切り返しなどはマシンの振れとなってしまいうる。ただ、中速での応答性の良すぎるエンジン特性もそれを助長しているようだが。
FZXのコンセプトは決して新しくはない、むしろ、モーターサイクルの原点に立ち帰ったと考えるべきなのだろう。ふつうのモトが欲しかった。そんなユーザーの為に、多くを決定づける要因となるプライスにヤマハとしての大きな決断を期待したい。
(本誌・小野里 誠)

■スパルタンな乗り味
北米仕様、また、袋井セッティングと言うことも影響するの、サス・セッティングはかなりハード指向。特にリアのテレスコピック・タイプのサスは、100mmとホイールトラベルも少なめで作動性には問題がないものの決して乗り心地がいいとは言えない。
鋼管の角パイプ(バックボーン部のみ)と丸パイプをドッキングしたNEWフレームも、鋼管のスイングアームも、全体にハードな印象を与える。

やや下りの袋井のストレートでは、メーター読みで230km/hをマーク、ホールド感の不足するシート形状とこんな走りでは前過ぎるステップ位置から、どうしてもハンドルを持つ腕に力がかもってしまふ。路面のうねり程度の外乱でもマシンの振れとなってしまうのだが、ニーグリップを固め、腕の力をちょっと抜けばピタリと収まるスタビリティの高さを見せてくれる。
実際にFZXの加速は強烈である。ヤマハの社内データでは0→400m加速こそピークパワーの差も加わって、0.02秒ほどFZXに譲る所だが0→200mでは逆に0.03秒上回る750最速のデータを誇っている。因みに、最高速も230km/hをマークするというのだからFZXの性格が理解出来るだろう。しかもノン・カウルで味わうこのパフォーマンスである。
強烈な加速フィールは、クラッチミットと同時に開始される。忘れていたふつうのモトのポジション、テスト自身も前傾ポジションに慣らされてしまっている為なのだろうか、思わずハンドルにしがみついていた。

メーター系は実にシンプル、速度計とそれよりもやや小径の回転計のみがハンドルポスト上にセッティングされ、インジケーター類はフューエルタンク(正確にはエアクリ・カバー)上面にセンス良く配列されている。外観イメージは、ドラッグスターのワイルドさを持ちながら、そのポジションはKAWASAKIのエリミネーター系とは異なり、走りに主眼を置いているのはFZXの主張するところであろう。
同時に開始される。忘れていたふつうのモトのポジション、テスト自身も前傾ポジションに慣らされてしまっている為なのだろうか、思わずハンドルにしがみついていた。