

TEST YAMAHA FZX 750

Showbink met inhoud

Motorfietsen kunnen onderverdeeld worden in diverse categoriën. We kennen uitgesproken sportmotoren, echte toerfietsen, choppers of woon-werk machines. Sommige motoren echter kunnen niet in één bepaald vakje gedruwd worden, hebben van alle soorten wel wat. Een heel duidelijk voorbeeld van deze laatste categorie is wel de Yamaha 750 FZX, het testonderwerp van deze week. De eerste indruk die deze 'Cruiser' – de Amerikaanse aanduiding voor dit soort machines, die zich helaas niet goed laat omzetten in het Nederlands maar wel zeer treffend is – achterlaat is die van een echte show motor. Opvallend gestyleerd, veel chroom, fraai spuitwerk. Daar achter schuilt echter een hele echte motorfiets.

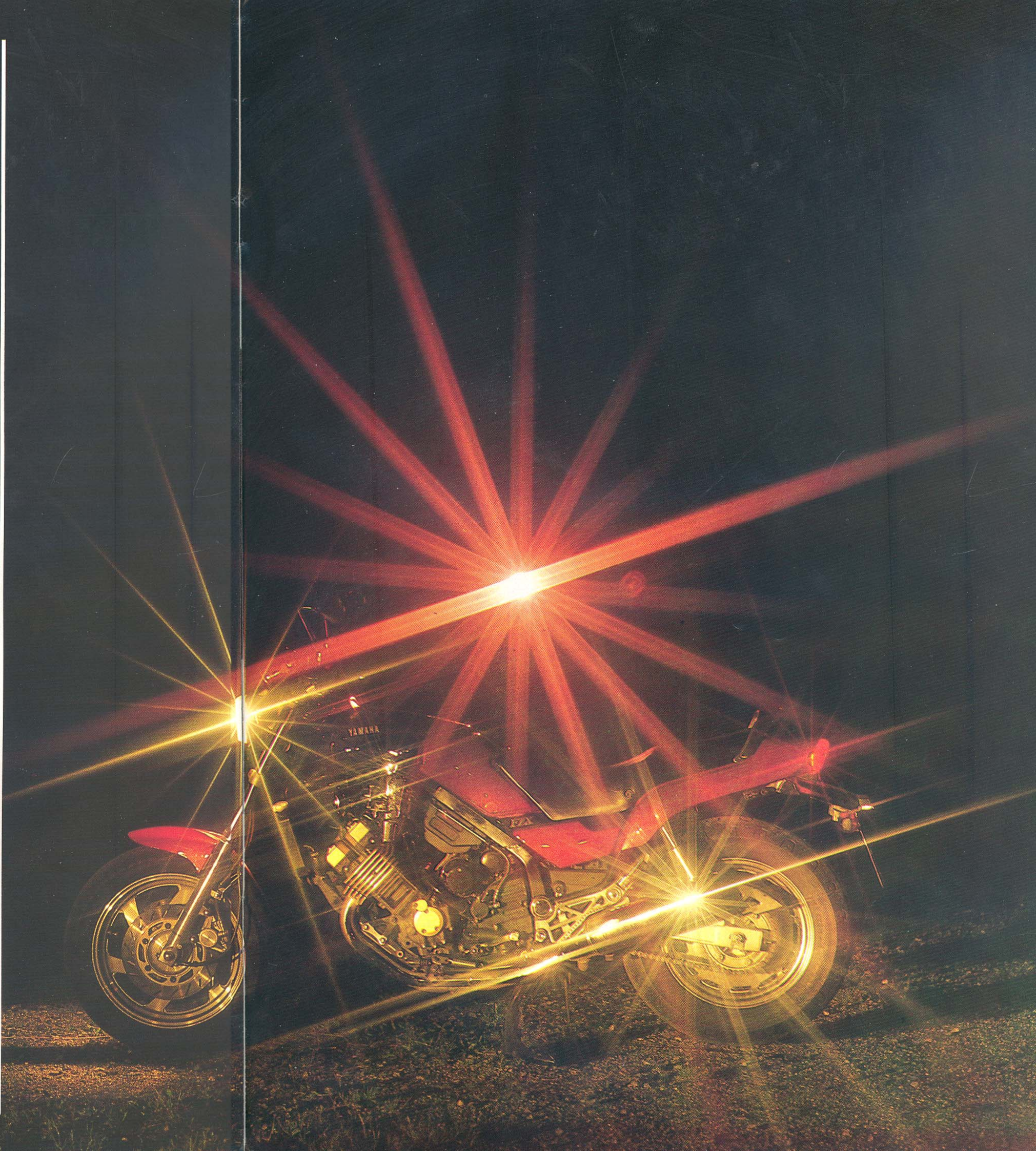
door: CO WICHARD fotografie: MEPPELINK/ HESSING

Een 'cruiser' kan gezien worden als een kruising tussen een Custom en een pure gebruiksmotor. Een fraai uiterlijk en zeer ontspannen zithouding gaan gepaard aan een vrij behoudend, goed handelbaar rijwielgedeelte voorzien van een krachtig motorblok dat uitstekende prestaties mogelijk maakt. De eerste Yamaha cruiser was de superpotente V-Max, en dat is meteen ook de enige machine waar de FZX – uiterlijk – mee vergeleken kan worden. Laag, kleine wielen, simpele uitvoering (geen kuip of wat dan ook, traditioneel frame met stereodamping achter) maar wel in een flitsende uitvoering. Het hele rijwielgedeelte is een totaal nieuwe constructie. Een uit stalen, vierkante pijp opgebouwd dubbel gesloten wiegframe, waarin een variant van het bekende 750 cc viercilinder twintigklepper blok is gehangen. Het blok ligt in 'rubbers', afwijkend van de sportversies van de twintigklepper. Om het blok gemakkelijker te kunnen uitbouwen is de rechter framepijp demontabel gemaakt. De andere, linker pijp, is vast, heeft echter een belangrijke neventaak. Hij dient als 'waterpijp', verzorgt de verbinding tussen radiator en blok, aparte leidingen kunnen daardoor vervallen. De achtervering wordt verzorgd door een swing-arm in combinatie met stereodem-

ping. De veerelementen lijken op luchtdempers, zijn echter van het gewone De Carbon type (olie/gas), maar wel omgeleerd gemonteerd en met een beschermhuls rond de veren. De veren kunnen vijfvoudig worden voorgespannen. Vóór zit een traditionele telescoopvork, zonder stelmogelijkheden. Voor en achter zijn zogenaamde schijfwielen gemonteerd (vóór voorzien van een 16 inch band, achter zelfs een 15 inch exemplaar), de schijven zijn van gaten voorzien (voor zelfs zodanig dat ze er als spaakwielen uitzien) om zijdelingse invloed van de wind te elimineren.

De belangrijkste framematen (wielbasis, balhoofdhoek) komen overeen met de sportversies. Dank zij de sterk naar voren hellende cilinders van het Genesis-blok en de mede daardoor mogelijk geworden lage plaatsing van de benzinetank – half onder het zadel, wat lijkt op de tank is een dummy waaronder het grote luchtfilter zit – bedraagt de gewichtsverdeling de ideale 50/50%.

Door het ontbreken van allerlei beplating is het smalle vier in lijn blok nu mooi zichtbaar. Omdat het nu zo fraai open en bloot ligt – een genot voor techniek liefhebbers – werd er wat aandacht besteed aan dat uiterlijk. Fake-koelribben op de kop en gouden accenten



den geproduceerd, maar dank zij de elastische ophanging van het blok merk je daar zo goed als niets meer van. Wegrijden is met een dergelijk blok een peuleschil. Zet hem maar in zijn één, geef een half streepje gas, laat de goed doseerbare hydraulische koppeling iets slippen en je glijdt weg.

Bij 4000 tpm kan je desgewenst al naar twee, drie en zo voort, tot je rustig met 90 km/h in zes langs 's Heren wegen glijdt. Alleen aan het schakelen moest ik even wennen. Niet aan de bak zelf, die is goed, wel aan het wat te ver naar binnen geplaatste schakelpedaal.

Wie dat wil kan het echter ook heel anders doen: blok in één, gas er op, koppeling fors laten slippen en als een soort Ben Johnson uit de startblokken schieten. Doortrekken tot 'rood', snel en flitsend naar twee, drie enzovoort, tot je ver boven de 200 in zes eindigt. Het blok doet dat alles met het grootste gemak, de hele motorfiets ontpopt zich als een alleskunner. Ook het frame, hoewel de eerste indruk anders is.

De motor lijkt wat lang, wat te veel op een custom geënt, met name als je langzaam tussen het verkeer door manoeuvreert. Ben je gewend dan kan je echter heel best door de bochten, merk je dat dit toch echt familie is van die supersportieve FZ-lijn, en voor je het weet kras je links en rechts door de snelle bochten. Inderdaad, kras, want hier merk je duidelijk dat de FZX laag gebouwd is, wat niet altijd even goed harmonieert met het forse platleggen waar hij toe in staat is.

Kom je op de grote weg dan is de FZX wat minder indrukwekkend. De rechte-lijnsstabiliteit is niet helemaal om over naar huis te schrijven, bovendien blijken vering en demping aan de harde kant. Met name de voorvork bonkt af en toe fors over hobbels, kan het allemaal niet zo goed verwerken, met klapperen in het stuur als gevolg. Daardoor ga je weer



De bedieningsknoppen zijn groot en goed geplaatst. Onder de startknop de schakelaar voor de benzinekraan.

wat harder in het stuur knijpen, je stuurt niet meer lekker soepeltjes, en dat werkt weer tegennatuurlijk met slingeren als gevolg. Bovendien heeft het sturen op hoge snelheid te lijden onder het ontbreken van enige bescherming en de opgerichte rijkhouding. Je hangt echt als een aap aan zijn stok, ook dat maakt het weer noodzakelijk het stuur vast te omklem-

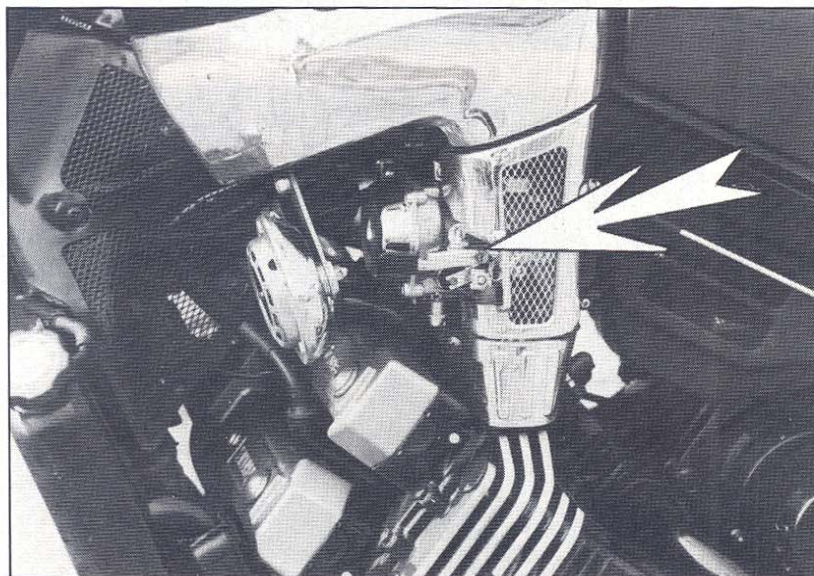
men met de nare gevolgen van dien.

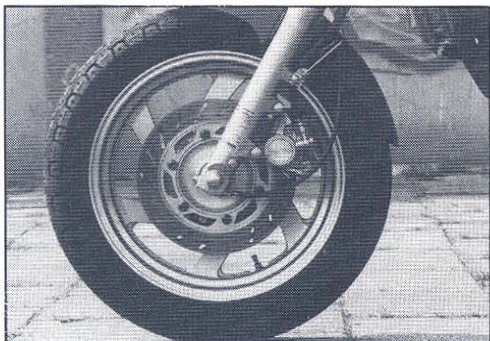
De remmen zijn prima. Prima doseerbaar en vertragend. Achter is de geventileerde schijf iets minder. De dosering laat als gebruikelijk wat te wensen over, de vertraging is goed.

Goed uitgerust

In uitrusting is de FZX een echte Yamaha. Dat betekent dat alles er op en er aan zit en dat het bedieningsgemak groot is. De knoppen zijn groot en goed geplaatst, de richtingaanwijzer wordt automatisch uitgeschakeld, twee klokken geven rustig hun informatie over snelheid en toerental. De opstelling van de tellers is goed, een beetje gewild is het feit dat de toerenteller (evenals de km-teller met witte cijferplaat en verchroomd huis) kleiner is dan die snelheidsmeter. Tussen de tellers zit het contactslot, dat in ons geval (en waarschijnlijk de andere hier geleverde machines) niet is gekoppeld aan het stuurslot. De benzinemeter en alle controlelampjes zijn in een 'balk' op de tank afleesbaar. Niet direct in het blikveld, wel duidelijk afleesbaar ondanks het 'zwarte' glas over al die 'instrumenten'. Een lampje geeft aan als de 13 liter tank aan zijn reservevoorraad van dik 3 liter begint. Er kan daarna nog overgeschakeld worden op een reservestand van de »

Op de carburateurs is de hefboom voor de choke gemonteerd.





Rechts: De temperatuurmeter en de controlelampjes zitten enigszins buiten het blikveld op de tank. Links: De voorremmen zijn uitstekend, de vork is wat te hard.

kraan. Op het stuur zit een schakelaar die naar 'res' geschoven moet worden.

De spiegels op het stuur zijn goed, geven een mooi beeld en trillen weinig. De verlichting is voldoende, zonder echter op te vallen door grote opbrengst. Aanbrengen van een tanktas is moeilijk, lukt het toch dan ligt hij op de controlelampjes wat ook niet echt handig is. Eventueel kan een tasje achterop gebonden worden, een machine voor het vervoeren van veel bagage is het echter niet. Er is plaats voor een duopassagier(e), kleine passagiers zitten redelijk goed maar hard, lange rijders krijgen last van de wat te hoog geplaatste steunen.

Prestaties

In FZX-uitvoering wordt de 749 cc zware vierpitter opgegeven voor een maximum vermogen van 69,14 kW of 94 pk bij 9500 tpm en een maximum koppel van 76,52 Nm of 7,8 kgm bij 8000 tpm. Goed voor een topsnelheid van ver over de 200 km/h (op de wat overdrijvende snelheidsmeter dik 225 km/h) waarbij het leven echter al lang niet leuk meer is. De acceleratie is voor een dergelijke machine indrukwekkend, wat met name geldt voor de inhaalacceleratie, het plotseling versnellen in één versnelling enkel en

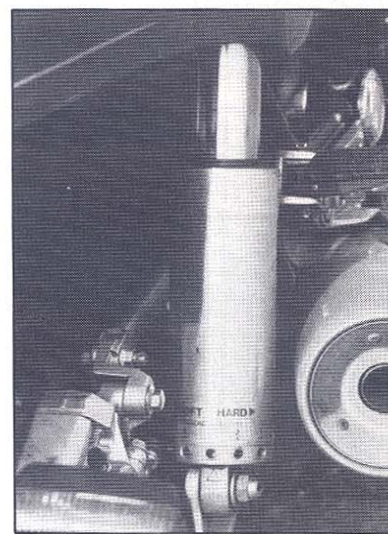
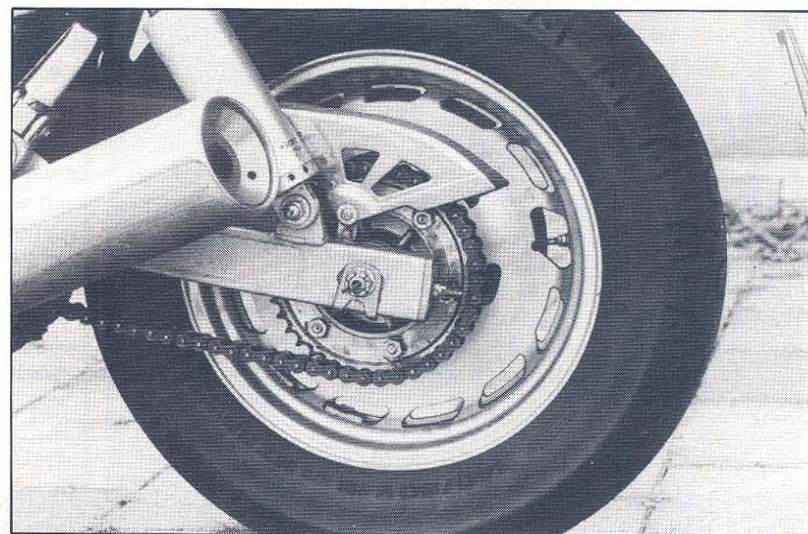
Uiteraard is de twintigklepper vloeistofgekoeld. Slangen ontbreken, het frame dient als waterleiding. Rechts: De 750 cc twintigklepper bereikt in de FZX dank zij het zeer soepele karakter een topvorm.

alleen door het wijd opendraaien van het gashendel. Zeer sterk punt van ook deze twintigklepper is wel het benzineverbruik. Snel doorrijdend werd er 1:16,3 verstookt, rustig rijdend 1:20,6, gemiddeld reden wij 1:18,7. In combinatie met de kleine 13 liter tank geeft dat toch nog een redelijke actieradius, van 170 tot 230 kilometer. Olie behoefde er tijdens de ruim 3500 km lange testperiode niet bijgevuld te worden.

Conclusie

De Yamaha FZX is een letterlijk en figuurlijk, schitterend uitgevoerde motorfiets, een blikvanger van formaat, een

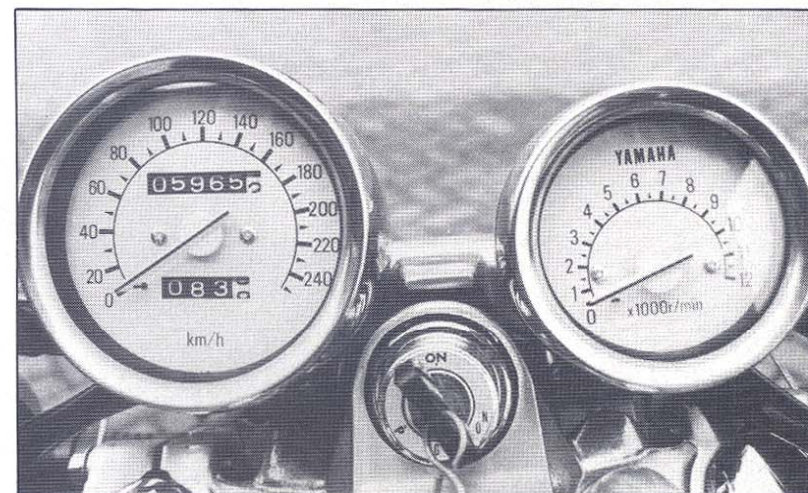
Achter is een klein schijfwiel gemonteerd. De bandenmaat 140/90 x 15 bleek moeilijk verkrijgbaar.



De veerelementen achter lijken op luchtdempers, zijn dat echter niet, over de veer is een huls gemonteerd.

echte showmachine. Achter het glitterjasje gaat echter wel degelijk een heel echte motorfiets schuil, waarvan het sterke punt vooral op de buitenweg ligt, waar hij over onverwachte stuuereigenschappen blijkt te beschikken. Het blok is een juweel, je kan er rustig mee flaneren en er als een jekko mee te keer gaan. Waar ik wel een beetje mee zit is het onduidelijke karakter. Ondanks de goede stuuereigenschappen is hij niet sportief, wil je hard rijden dan waai je er finaal

Duidelijke klokken geven informatie over snelheid en toerental. Het contactslot heeft geen functie als stuurslot.



van af, bagage kan je niet meenemen dus als motor voor woon/werkverkeer of weekenduitstapjes is hij ook al niet geschikt. Het lijkt mij vooral een motor om op een zonnige dag lekker mee rond te rijden, een echte motor om er bij te hebben eigenlijk, en dan vind ik de prijs van f 15.999,- toch wel aan de hoge kant. Voor de techniek die je krijgt is die prijs echter niet echt hoog en voor wie vooral een motor zoekt om mee op te vallen is het zelfs een goedkope motor.

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR: vloeistofgekoelde viercilinder viertakt met twee door ketting aangedreven bovenliggende nokkenassen en vijf kleppen per cilinder.

boring x slag	68x51,5 mm
cilinderinhoud	749 cc
compressieverhouding	1:11,2
carburatie	Mikuni BDS 34,4 x
smeersysteem	semi wet sump
ontsteking	elektronisch (transistor)

TRANSMISSIE: primaire transmissie d.m.v. tandwielen, eenvoudige natte platen koppeling, zes versnellingsbak, secundaire transmissie d.m.v. O-ringen ketting.

overbrengingsverhoudingen:	
primaire	1:1.896
versnellingsbak	1:2.923/2.188/1.778/1.500/1.273/1.125
secundaire	1:2.294

RIJWIELGEDEELTE: uit vierkante stalen pijp opgebouwd dubbel gesloten wiegframe (demontabele rechter pijp) met swing-arm en stereo-damping achter en hydraulisch gedempte telescoopvork voor.

lengte totaal	2245 mm
breedte totaal	785 mm
hoogte totaal	1110 mm
zithoogte	750 mm
wielbasis	1525 mm
balhoofdhoek	61°25'
naloop	116 mm
grondspeling	150 mm
veerweg voor	140 mm
veerweg achter	97 mm
bandenmaat voor	110/90x16
bandenmaat achter	140/90x15
remsysteem voor	2 schijven, ø 267 mm
remsysteem achter	1 geventileerde schijf, ø 267 mm
inhoud benzinetank	13 liter (ongev. 3 l res.)
gewicht droog/rijklaar	204/221 kg

ELEKTRISCH SYSTEEM

dynamo	12V, wisselstroom
accu	12V/14 Ah
koplamp	12V/55-60 W (H4)
achterlicht/remlicht	12V/5-21 W
richtingaanwijzers	12V/23 W (4x)

PRESTATIES

opgegeven max. vermogen	69,14 kW(94 pk)/9500 tpm
opgegeven max. koppel	76,52 Nm (7,8 kgm)/8000 tpm
topsnelheid	210-215 km/h
benzineverbruik rustig	1:20,6
benzineverbruik snel	1:16,3
benzineverbruik gemiddeld	1:18,7
actieradius	170-230 km

LEVERBAAR KLEUREN

rood/zwart/chroom f 15.999,—

VERZEKERINGSTARIEVEN

(KNMV)

WA	f 365,— (f 113,—)
AR (f 100,— eigen risico)	f 3095,— (f 929,—)
AR (f 1000,— eigen risico)	f 2295,— (f 689,—)

Tarieven tussen haakjes gelden bij maximale (70%) no claim korting.

IMPORTEUR

Yamaha Motor Nederland
Amsterdamseweg 17
Uithoorn
02975-77611

