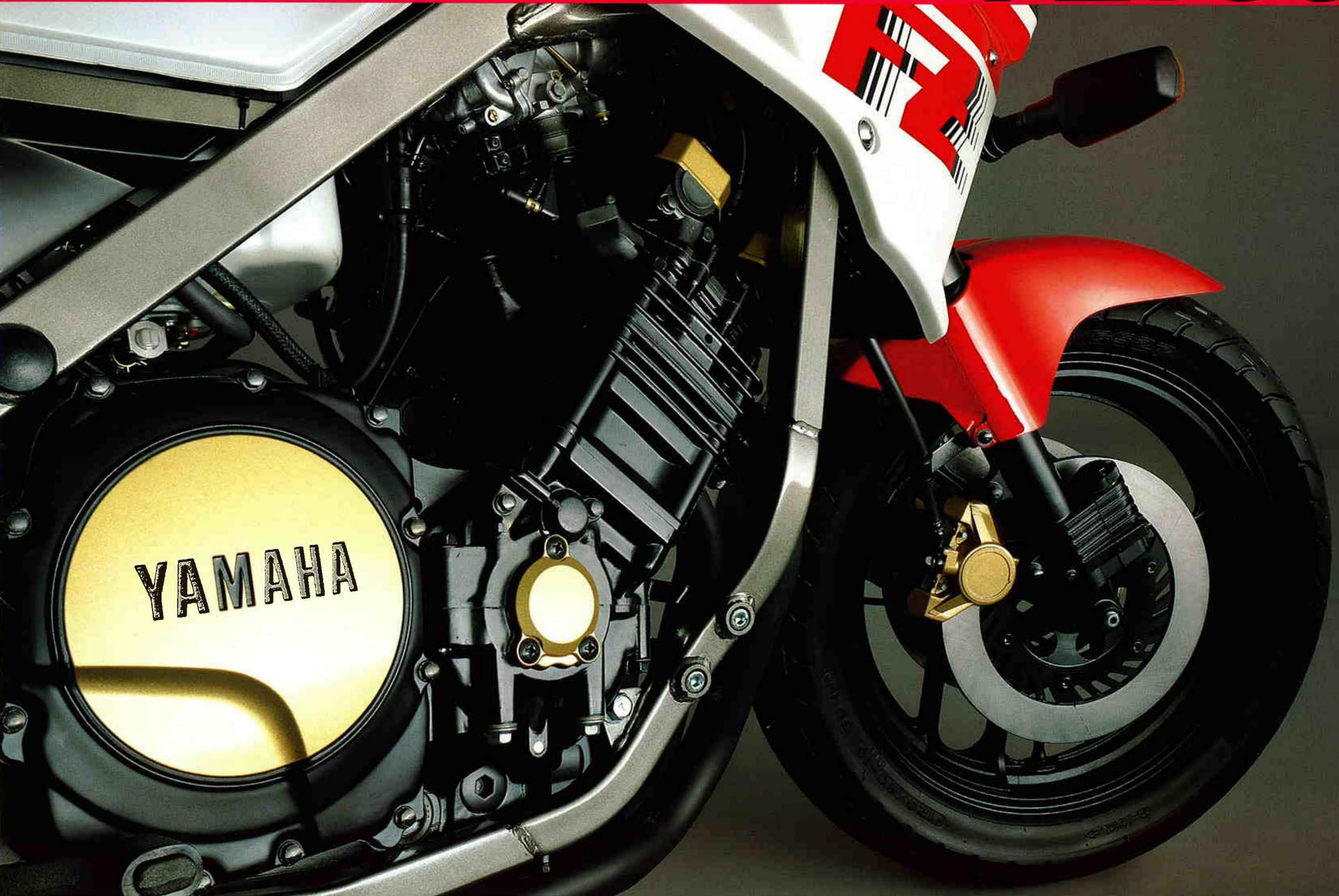


YAMAHA

4サイクルスポーツ

5 VALVE PERFORMANCE

FZ750



ライダーよ、これがジェネシスだ。



いまモーターサイクルが、大きな変貌を遂げようとしている。私たちはまさに、その瞬間に立ち会っているに違いない。FZ750。この一台は、ジェネシスという思想のもとに生まれた。モーターサイクルに求められる“高性能”というものを一から模索し、その解答をマシンに形づくるためのコンセプトが、ジェネシス。そして遂に、一台のマシンがベールを脱いだ。ライダーよ、これがジェネシスだ。FZ750。このマシンを操るとき、あのこみあげてくる充足感は、たとえようがない。大きく前傾した4ストローク水冷インライン・フォアのパワーユニットは、5バルブ・DOHCを搭載。その最高出力もさることながら、図太いトルク、圧倒的パワーフィーリングこそが、ライダーの魂を揺さぶる。さらに均等な前後重量配分と低重心化、重量マスの集中化

が、操縦性、走行安定性を比類なき高みへ導いた。また、あのラテラルフレームの血を引く高剛性角型ワイドフレーム、大径39φのバリアブルダンパー装備フロントサスペンション、アルミ角型リアアームとプログラム・リンク式モノクロスサスペンション、専用開発の扁平ラジアルタイヤなどのメカニズムも、ジェネシスという思想に基づいて有機的なシャシーを構成。走りの高バランスを実現し、真の人車一体感を生む。そして、レーサーレプリカー辺倒との訣別を告げるかのようなフォルム。異形2灯のハロゲンヘッドランプは、まるでモーターサイクルの未来を照らすかのような。FZ750。ジェネシスの思想をその全身に漲らせて、新登場。この思想なくしては生まれなかった、走ることの満足感を、心ゆくまで味わってもらいたい。



SENSATION

究極ではない。
新しい一歩だ。

——マシンに対して、何のストレスも感じない。ただ走ることにのみ全神経を集中できる。まるでマシンが消え失せて、自分の五体と五感だけで走っているようだ——とは、私たちのテストライダーのなかでも、最も過激なテストばかり担当している男の言葉である。普段とんでもない速度でマシンの挙動を探っているライダーにして、マシンの存在を感じさせないと言わしめるところに、ジェネシスという思想の狙いが如実に示されている。ジェネシス。それはモーターサイクルに求められる高性能の何たるかを追求し、その解答をマシンという形に具現化するための思想である。そしてその解答とは、“ライダーに与える走ることの満足感”であった。月並みな言葉だと思われるかもしれない。しかし、本当にそうだろうか。果たしてあなたは、満足してモーターサイクルとつき合っているのだろうか。たとえばレーシー全盛の昨今だが、サーキットとオープンロードとは、求められる走りの資質が少し異なるはずである。もちろん、レーシーなマシンを操る楽しさを否定するわけではない。が、スポーツバイクを操るあの快感を、パフォーマンスだけで実現できるとは、私達には思えなかったのだ。

GENESIS

ジェネシスという思想は、モーターサイクルは人間が乗り、走ることを楽しむためにある、という認識からスタートした。決してパフォーマンスを求めて生まれた思想ではない。もちろんパフォーマンスにおいても、またその持てるポテンシャルにおいても、従来のものを圧倒的に凌駕するのだが、ジェネシスはスペック至上主義に至る思想とは方向を異にするのである。使いこなせる、使って楽しい高性能とても言おうか。4ストローク水冷インライン4のエンジンも、独創の5バルブ・DOHC機構も、ジェネシスの思想をマシンに形づくるうえで必要とされたからこそ、開発された。フレームや足まわりから、小さなビスの一本に至るまでをジェネシスの目的のために統合し、有機的な構成を目指して開発したのである。いままでのマシン造りがコンポーネントの組み合わせであったとしたら、ジェネシスは走りを楽しむためにすべてのパーツをインテグレートする、と考え

てほしい。そしてFZ750。この一台はその結果生まれたマシンなのである。思いどおりに、マシンを操る。とても難しいことだが、それを成し得た時の快感は何にも増して大きいものだ。ジェネシスは、操る快感イコールスパルタンであ

って同じことができるようになるのである。ライダーがマシンの介在を感じないほどに、走ることに集中できる。マシンはライダーの意志に応じて、ライダーの必要とするパワーを、トルクを、操縦性・走行安定性や旋回性を、そして制動性能を発揮する。それはライダーとマシンはライオンとコミュニケーションを考えると最も理想的な姿であろう。そんなマシン・マシン・コミュニケーションを実現するのがジェネシスの思想。そしてその思想を具現化して生まれた“高性能”モーターサイクルが、



この写真はプロフェッショナルライダーのサーキット走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。

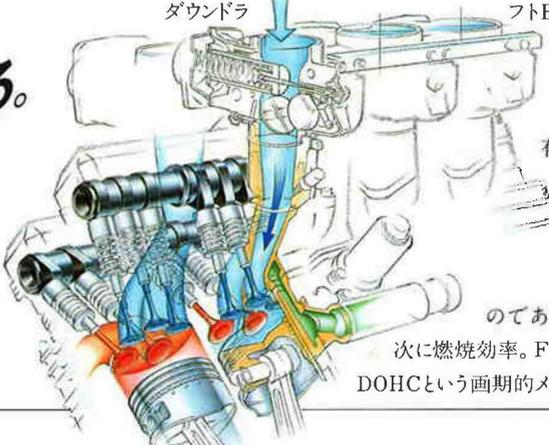
FZ750なのである。FZ750。このマシンは、少なからず腕に覚えのあるライダーにこそ乗って頂きたい。きっと、モーターサイクルを操ることの楽しさを再認識されるに違いない。それにしてもFZ750の乗り味を、

どう語ればいいのか。いや、それはマシンに跨ったときの、あなたの感性に委ねよう。もしもあえてひとこと言わせて頂くとするならば、このマシンは、目的地に着いてしまうのが残念でたまらなくなるマシンだ、とでもしておこうか。

POWERFUL

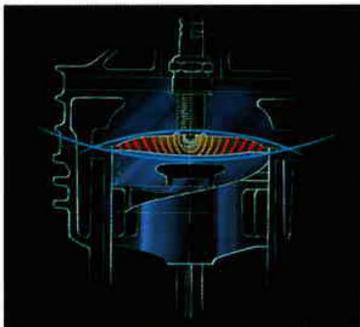
前傾45度+5バルブ。
だが体感値は数値を超える。

FZ750のパワーユニットをひとこと言うなら、高効率という言葉に集約される。吸気効率、燃焼効率、排気効率、機械効率など、つまりガソリンの持つエネルギーをいかに効率良く後輪に伝えるかを、私たちは徹底的に追求した。まずそのエンジンの前傾によって可能となった、ストレートな吸気ラインにご注目頂きたい。しかもインターポートはポート内に出っ張っていたバルブガイドを排除し、バルブもステム下部を細く加工したウェストバルブを採用するなど、吸気抵抗の低減策を徹底的に施した。さらに吸気効率に優れたダウンドラフトBSキャブレターはFZ750のために新設計された34φの大径。加えて5バルブ機構によって一本増えた吸気バルブは、有効吸気を大幅に拡大。7.2ℓという大容量エアクリナーや100mmのロングエアホーンなどとあいまって抜群の吸気効率を達成したのである。



次に燃焼効率。FZ750に採用された5バルブ・DOHCという画期的メカニズムは、燃焼室形状追求

の結果生まれたのである。理想の燃焼室は球状に近く、バルブをなるべく鋭角に配置でき、プラグまわりの容積が大きく、かつ全体にコンパクトでなければならない。ヤマハでは古くから燃焼室を研究。凸レンズ状のものが理想的であることを突きとめてはいた。ただ従来の動弁系ではその



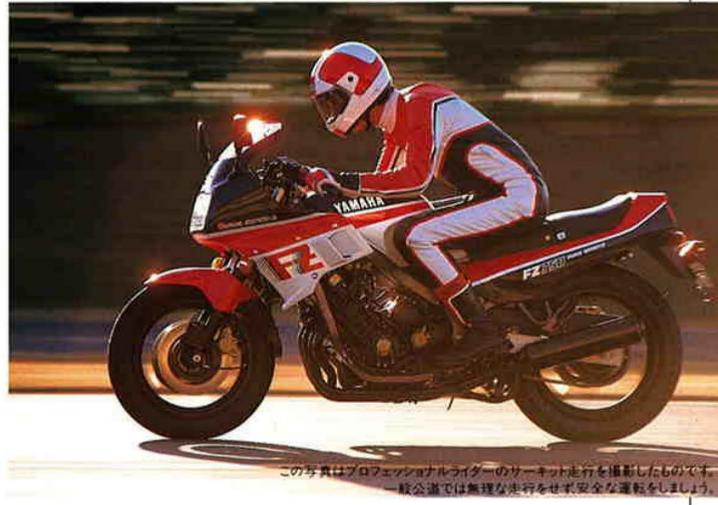
実現は難しい。そこで私たちは多バルブを開発。そして5バルブがベストとの結論を得たのである。図を参照してもらいたい。FZ750は5バルブによってクラス最高11.2という圧縮比と同時に、ほぼ球状の燃焼室上面および凹型ピストンヘッドを実現。従来では望めなかったほど高い燃焼効率を得て、77ps/9,500r.p.m.の最高出力とともにクラス最大7.0kg-m/6,500r.p.m.という強大なトルクを獲得したのである。さて、世界で初めて市販化に成功した5バルブ。その貢献はもちろん燃焼効率にとどまらない。クロームモリブデン鋼のカムシャフトによるバルブ駆動は、インナーパット式直押しリフターという、カムシャフトがバルブをダイレクトに駆



動する方式を採用。高回転時においても正確なバルブ作動を約束した。さらにバルブ一本あたりの慣性質量の低減は、エンジンの高回転化はもちろん、バルブスプリングのシングル化、バルブリフターおよびパットの軽量化、そして他の関連パーツのシェイプアップを促した。それはバルブ駆動に複雑なメカニズムを排除したことも手伝って、一気筒あたり5つのバルブを配するという画期的メカニズムでありながら、従来の4バルブよりむしろシンプルな構造を実現しているのである。一方、前傾45度のエンジンは、エキゾーストパイプの曲がりやを少なくするとともにそのクロスレイアウトを実現。1-4、2-3シリンダーを接続したことによって排

気脈動効果による排気効率の向上と、フラットなトルク特性を達成。また多段膨張反転式のマフラー内部にはベルマウス管を採用し、消音効果を維持しつつ排圧を低く抑え、排気促進に大きく寄与するものとした。機械効率の追求では、最も大きな課題低減。私たちは徹底的な対策を施し、この比類なき吹け上がりを実現した。そしてエンジンの軽量・スリム・コンパクト化。FZ750のエンジンをたとえば400ccのそれと比べて頂きたい。決して大きくはないはずだ。強制ファン付背面ジェネレーターの採用や点火バルブサーをクランク軸端に直付けするなどして、415mmというV4レイアウトにも比肩するエンジン幅を実現。重量も69kgと従来より約10kgも軽量となるほどのシェイプアップを図ったのである。もちろん、効率追求以外で見逃せないフィーチャーも数多い。ここでは主なものをご紹介しよう。まず水冷システム。アルミダブルコアの大型ラジエターは、全開時90ℓ/mの送水量を誇る高性能ウォーターポンプとあいま

て、過酷な状況にも安定したエンジン冷却を約束する。またクラッチは油圧式を採用。軽い操作とメンテナンスフリーの実現。そして、ジェネシスのパワーユニットたるべき調教が施されている。もちろんその調教が、このエンジンのすべてのパーツにおよぶのは言うまでもないが。

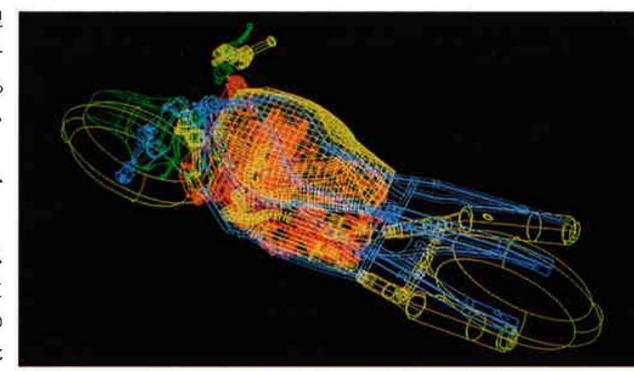


この写真はプロフェッショナルライダーのサーキット走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず安全な運転をしましょう。

TASTEFUL

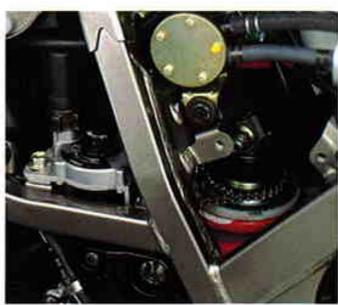
このマシンは、
なんて動物的なのだろう。

FZ750。その構成は、まるで生き物のように緻密で合理的だ。たとえばエンジンはFZ750の場合、シャシーの一部といった次元を超えて、マシンの操安性に寄与しているのである。この前傾エンジンはまず、それ自体の前に傾いた重量バランスによって、車体の前後荷重配分のイーブン化をもたらした。さらに従来ならキャブレターやエアクリナーがあった部分に燃料タンクを配置でき、ニーグリップしやすい車体を実現したうえで低重心化に貢献。そのタンク形状は燃料の減少が重心位置の前後移動を招かない。また前傾エンジンは全高が低いためフレームのヘッドパイプ部を低く設計でき、低い位置にマ



ウントできるスリムなエンジンとあわせて重心位置を下げ、前面投影面積を減らし、それによって51度という静的バンク角を確保している、といった具合である。次にシャシー本体に目を移してみよう。まずフレームはあのFJ1100ラテラルフレームの血も濃い高張力鋼管角形ワイドタイプ・ダブルクレードルフレーム。コンピューター解析を多用して設計されたそれは、軽量・高剛性かつ絶妙なバランスを得た。フロントフォークは高剛性39φの大径。もちろんアルミ製のスタビライザーも装備し、FZ750の直進安定性に一役買っている。フロントサスは左右連結セミエ

ア式を採用。ヤマハ独自のバリアブルダンパーは、内圧依存型4段階調整可能のフォーク別体式を兼ねた。リヤにはアルミ角型断面のスイングアームを採用したリンク式モノロスサスペンション。車体の低重心化と重量マスの集中化に大きく貢献加えて作動性の向上を図り、スイングアームピボットおよびリンク機構の各軸にはニードルローラーベアリングを採用した。さらにリヤサスには、スプリングイニシャルとダンパー減衰力とを同時に調節できるリモートコントロール式プログラム機構をも設けるという、きめの細かい配慮も施した。一般走行では快適に、そしてここぞという右手のひと捻りにぐっと踏んばる鍛え抜かれた足まわりは、FZ750の自慢のひとつである。しかし、ジェネシスの思想を実現する走りのために、私たちはさらに多くのチューン、セッ

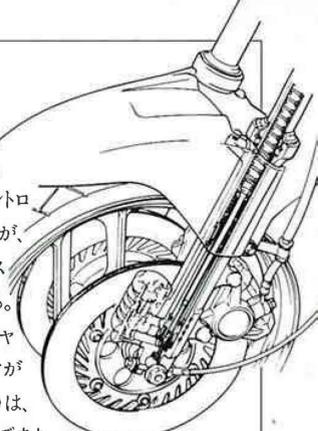


ティングを足まわりに施した。たとえばシャシーとしてのジオメトリーとアライメント。FZ750はフロントフォークとフレームの剛性を高くすることによって直進性を得、16インチフロントホイールの採用とキャスター角を立てることによってコーナリング性能を得た。つまり直進安定性と旋回性を高次元で両立したのである。ここで留意してほしいのは、決してアライメントの工夫だけでその両立を成したのではない、ということだ。高剛性の骨格、そして他に類を見ないほどの低重心・重量マスの集中設計があったからこそ、従来はそのバランスを得るしかなかった直進安定性と旋回性を、真にあわせもつことができた。ストップイングパワーのためには、わがFJ1100のそれよりもさらにサイズを大一・ベンチレーテッドデ



この写真はプロフェッショナルライダーのサーキット走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。

使用にも音をあげない安定性は無論だが、そのコントロールビリティとブレーキフィーリングの心地良さこそが、FZ750のブレーキシステムの身上なのである。さて、忘れてならないシャシー構成部品にタイヤがある。通常に走るかぎりは、路面との唯一の接点であり、パワーを伝えることも、スピードを殺すことも、そしてコーナリングフォースを生むことさえも、ライダーはタイヤに頼っているのだ。そういう意味ではパワーユニットよりも重要なこのパーツ、決しておざなりにはできない。そこでFZ750には、この一台のために専用開発されたラジアルタイヤを装着した。フロント120/80R-16、リヤ130/80R-18。ラジアルタイヤの持つ抜群のコーナリング性能、ウェットグリップの良さ、耐摩耗性、そしてなにより専用設計ならではの相性の良さ、走りの素晴らしさに、ご期待頂きたい。



RELIABLE

ライダーの意志は、
決して裏切られはしない。

ジェネシスという思想は、「モーターサイクルは人間が操る」という事実を基点に出発した。だからFZ750は、跨るライダーの感性を大切に、ライディングポジションからスイッチ類のひとつに至るまでを、徹底的に造り込んだ。華美さはない。しかし、不足を感じるものも何ひとつないはずだ。さてその成果は、あなたにご理解頂けるであろうか。

FZシリーズの旗艦たる750として、まずそのフォルムに注目してほしい。エアロダイナミクスを極限まで追求しつつも、レーシー指向とは明らかに一線を画している。それでいて挑みかけるかのように低くかまえた姿は、持てるポテンシャルを見る人に強く印象づけずにはおかないであろう。次に、そのコンパクトかつフレキシビリティに富むライディングポジション。居住性を無視するわけでもなければ、



スポーツ心を損いもしない。もちろん中途半端な印象も決してない。それはまさに“ジェネシス”の思想を感じる部分だと言えよう。従来シート下にあったエアクリナーと幅広いキャブレターがエンジン真上に移動したことによって生まれた、スリムなニーグリップ。きつとあなたも、ニーグリップかくあるべし、という想いを強くされるだろう。またスリムなシートは、790mmのシート高やそのシート形状とあいまって、抜群の足つき性をももたらした。ニーグリップ部分には、大容量21ℓの燃料タンクが収まり、重量マスの集中化や低重心化に貢献している。燃料はそこから電磁式燃料ポンプにて、ダウンドラフトBSキャブレターへ圧送されるわけだ。またタンクキャップには、突起のないエアブレンタイプが採用された。

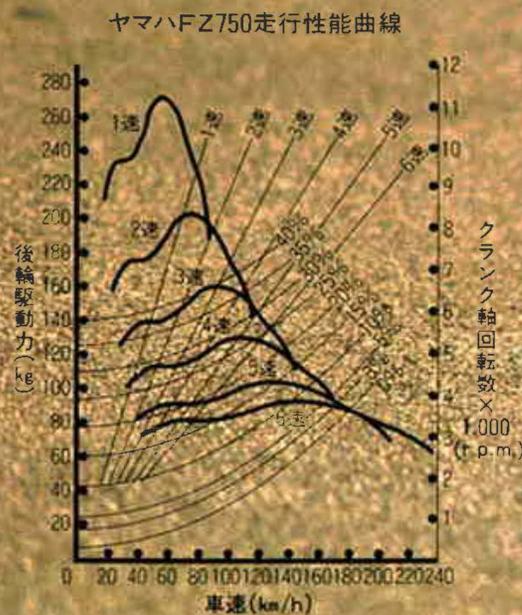
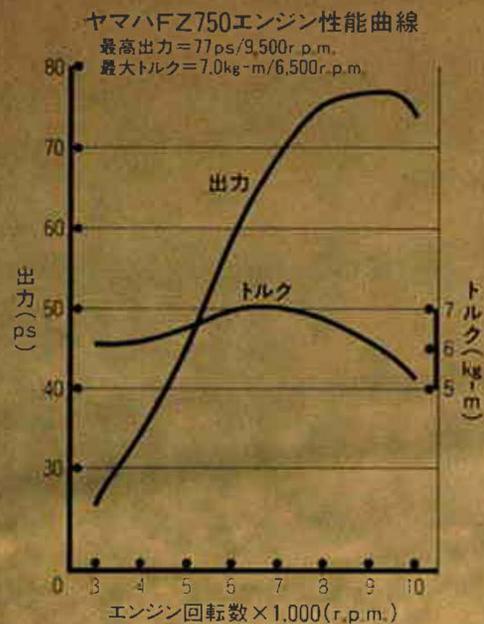
フレームマウントのフェアリングは、整備性を考慮した4ピース構造。そしてスラントノーズともいうべきその前面にはフェアリングと面一化された異形2灯式ハロゲンヘッドランプが収まり、35/35Wという大光量で路面を照らし出すのである。そして、あなたの仕事場に心が揺さぶられるタコメーターを中央に配し、スピードメーター、水温計・燃料計が並ぶ3連メーター。電磁燃料ポン



ポンプの装備にもなっており、採用された電磁式燃料リザーブ切り換えスイッチは、チョークノブとともにフェアリングのインナーパネル上という、走行中操作しやすい位置に設けた。電磁燃料ポンプの音が聞こえる。さあ、あとはスタータボタンを押すだけ



となった。さて、スクリーンの向こうに、あなたは何が見えるだろうか。それはきっと、ジェネシスという思想が拓くモーターサイクルの未来に違いない、と私たちは思うのだ。



この写真はプロフェッショナルライダーのサーキット走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。

FZ750 ●標準現金価格 ¥798,000
 (北海道および沖縄を除く)
 ●カラーリング/シルキーホワイト

新しいバイクの乗り方です。簡単な手続きとわずかな頭金があれば最長20回までの分割払でお好みのバイクがすぐ手に入るし、日々の支払い方法もお好み次第。幾通りのコースから自由選べる便利さです。

手続きかんたん
支払いらくらく
ヤマハらくらくクレジット

ヤマハライディングスクール (YRS)に参加しませんか。●安全運転の基本や、正しいライディングテクニックを身につけるために、YRSで学んでみませんか。●全3コース。基礎的な技術を確かなものにするオンロードコース、中・高速走行のトレーニングを主体とするサーキットランコース、オフ走行の技術を培うオフロードコースがあります。●国際A級ライダーやヤマハ安全運転推進本部インストラクターが実践的なテクニックや安全の心を楽しく指導します。●お申込み、お問合せは、YRSのマークのあるお近くのヤマハスポーツ店へ。

FZ750仕様諸元		制動停止距離	14.0m (50km/h)	点火方式	トランジスタ	変速機形式	リターン式6段
機種コード	JFM	エンジン種類	4サイクル・水冷・5バルブ・DOHC	燃料タンク容量	21ℓ	変速比	2.923/2.187/1.777/1.500/1.272/1.125
全長/全巾/全高	2,225mm/755mm/1,165mm	気筒数配列/総排気量	並列4気筒/749cc	エンジンオイル容量	3.5ℓ	フレーム形式	鋼管ダブルクレードル
軸間距離	1,485mm	内径×行程	68.0mm×51.6mm	潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ	キャスト/トール	25°30'/94mm
シート高/最低地上高	790mm/155mm	圧縮比	11.2:1	バッテリー容量/型式	12V 14Ah(10hr)/YB14L	タイヤサイズ・前/後	120-80R16-60H/130-80R18-66H
乾燥重量	209kg	最高出力	77ps/9,500rpm	1次減速機構/減速比	ギヤ/1.895(91/48)	制動装置・前	油圧式ダブルディスクブレーキ
燃費・定地走行テスト値	42.0km/ℓ (60km/h)	最大トルク	7.0kg-m/6,500rpm	2次減速機構/減速比	チェーン/2.588(44/17)	制動装置・後	油圧式ディスクブレーキ
最小回転半径	3.2m	始動方式	セル式	クラッチ形式	湿式多板		

●燃費は定められた試験条件のもとの値です。従って走行時の気象・道路・車両・整備などの諸条件によって異なります。●本仕様は予告なく変更することがあります。●仕様変更などにより、写真や内容が一部実車と異なる場合があります。●ボディカラーは印刷のため、実物と異なって見える場合があります。

HAVE A NICE RIDE! ナイスライディングをよろしく。 ■ヘルメットを正しくかぶりましょう。 ■点検・整備を忘れずに。 ■安全のため改造はやめましょう。安全速度で走りましょう。無理な追い越しはやめましょう。カーブではスピードをひかえめに。よく見る、よく見られることに努めましょう。早朝・夕暮れは早めにヘッドライトの点灯を。ヤマハライディングスクールで、正しいライディングテクニックをマスターしましょう。

ヤマハ発動機株式会社
 〒438 静岡県静岡市新興2500
 TEL:05383(2)1111
YAMAHA
 8503-50D10-011268