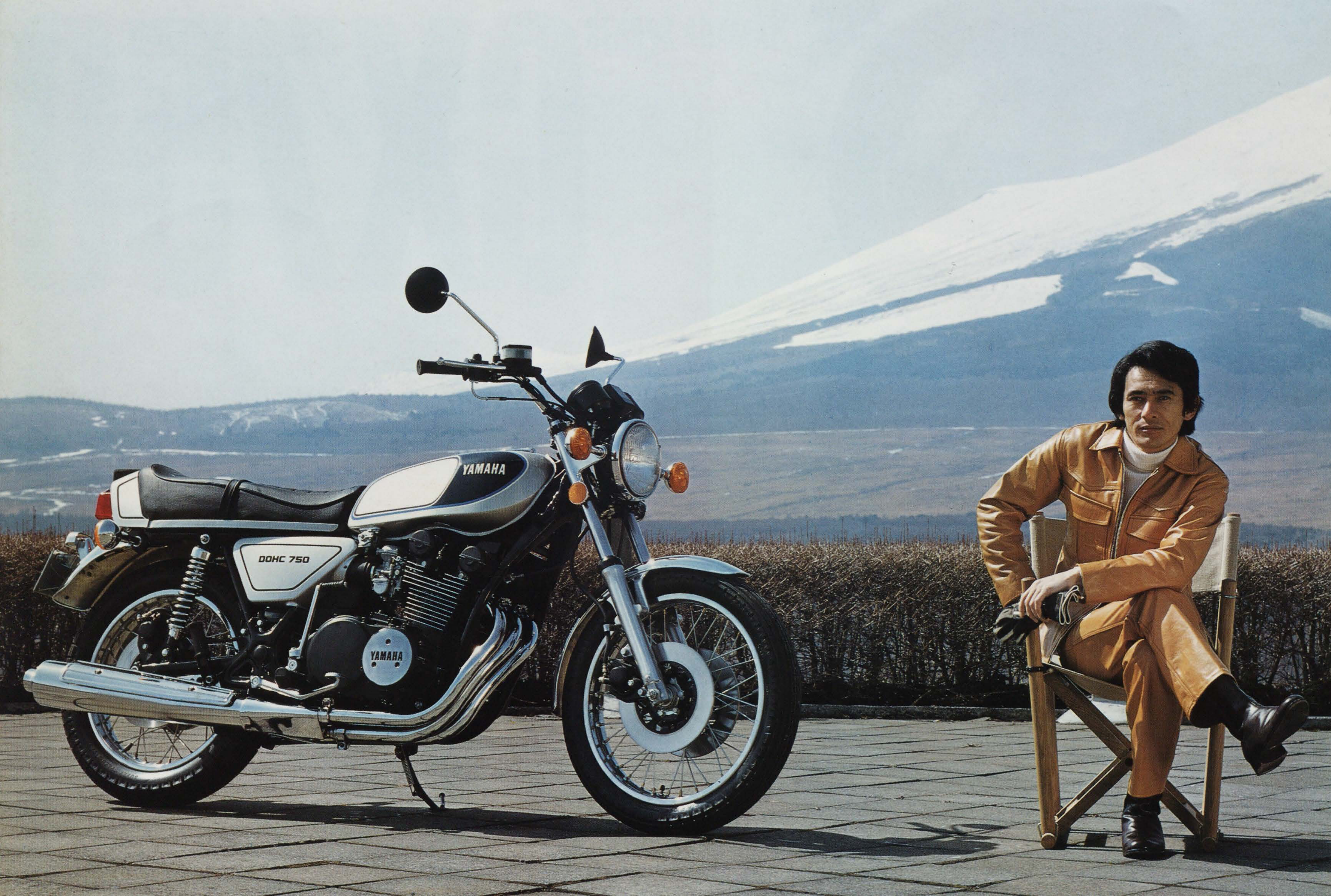


YAMAHA SPORTS

GX750



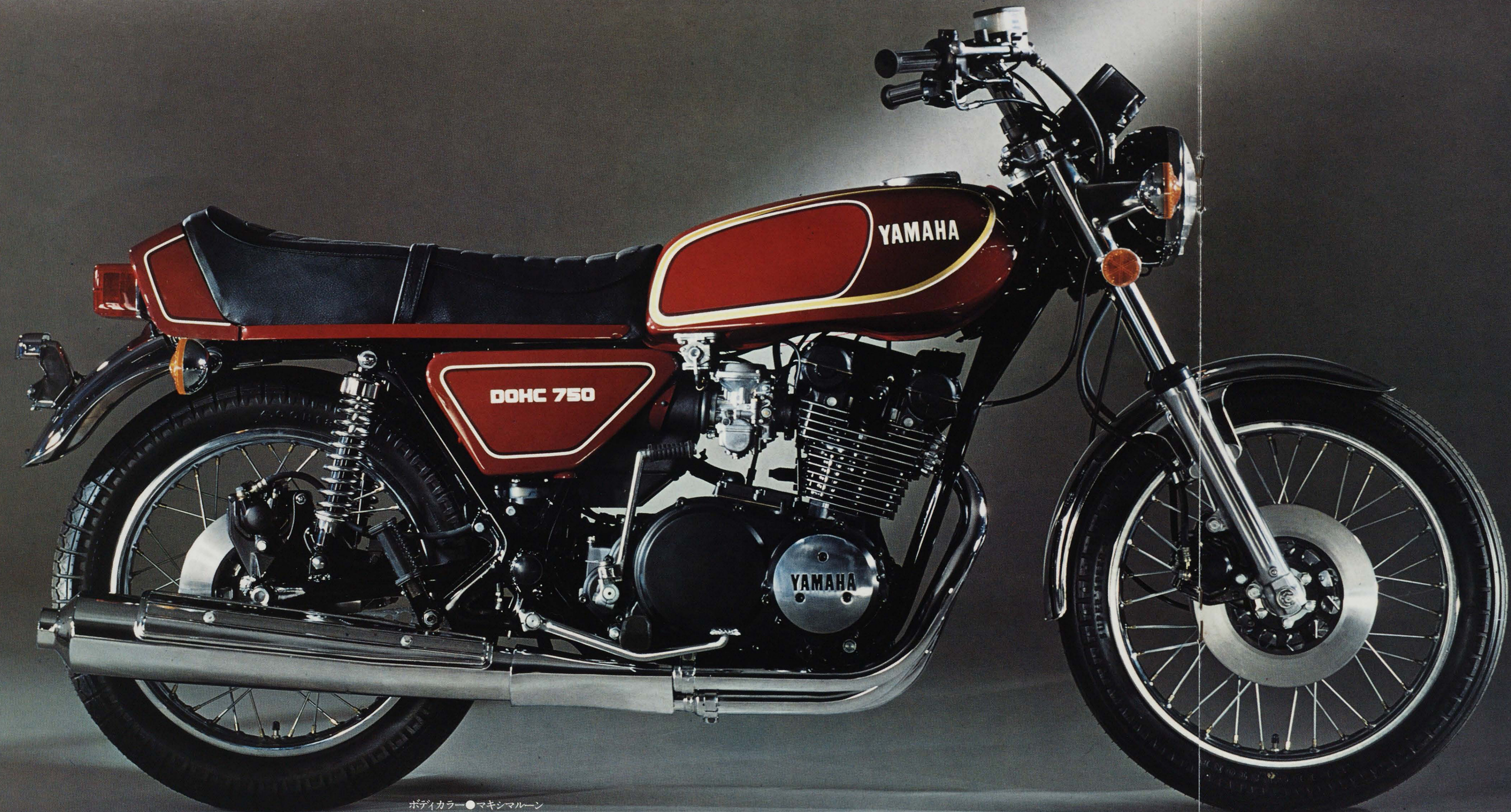
深く心に余韻を残す3気筒の響き。精緻を極めたDOHCエンジン、シャフトドライブのメカニズムは、ヤマハクラフトマンシップの結晶。そして同時に、モーターサイクリストのスポーツ精神の表現。かけがえのない、走ることの喜びをよりおおらかに、誇り高く謳い上げる、ヤマハGX750の誕生。ビッグスポーツの時代に、いま、新たな夜明けを告げる画期的なマシンです。



DOHC、3気筒、シャフトドライブの響きが
心の奥底を揺さぶってくれる。
これは、走ることの価値を知る人のマシン。
行動に美学を持つ人にこそ、ふさわしい。

モーターサイクルに乗る人、乗りたいと願っている人のすべてが、モーターサイクルの最高峰として高く評価し、憧れるもの—それが750ccビッグスポーツ。モーターサイクルのエッセンスがいっぱい詰まっている。よりすばらしい未知の領域がある。体験したものだけが知る、奥深い魅力がそこにはあります。その世界を知らない人に、「なぜ750に乗るのか」と尋ねられたら、かつてエベレストを征服したヒラリー卿のように「そこにモーターサイクルがあるから」と答えるしかありません。持つことの誇りと同時に、乗ることの深い喜びを感じさせるのが750ccの世界です。GX750は、ヤマハのモーターサイクルづくりの長い経験を基礎にして生まれたより豊かなビッグスポーツ。モーターサイクリストたちの心情を理解し、マシンを通じての、豊かな心のひろがり願って、ヤマハが総力を注ぎました。走行性に、耐久性に、安全性に、高い信頼度を誇ります。よりヒューマンなスポーツとしてのモーターサイクル。その世界を十分に味わっていただけるマシンです。ひとつひとつのメカニズムが、乗る人の心を知っているかのように、あなたに走ることの楽しさ、すばらしさを、あますことなく伝えます。





ボディカラー●マキシマルーン

ときには静かに、ときには力強く。 この緻密さが、そして大胆さが あらゆる走行パターンを克服する。

心をふるわせる力強さ。

4サイクルDOHC3気筒エンジン。

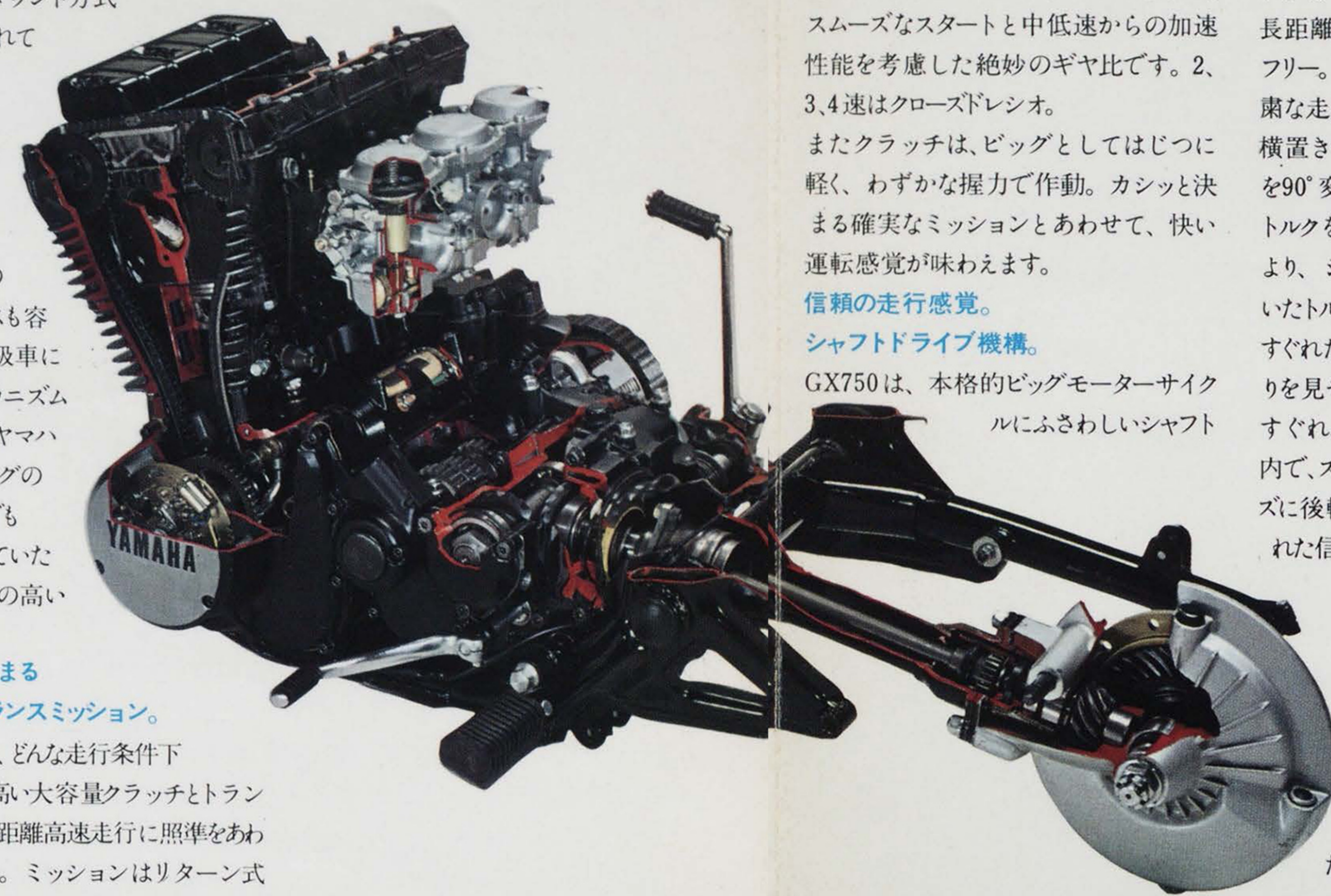
GX750の心臓部は、誇り高いマシンの性格を象徴するように、独特のメカニズムを持っています。荒々しいまでの力強さを秘めたDOHC3気筒。滑らかなスタートから、圧倒的な中速での伸び、フラットなトルクと鋭い吹き上がり。モーターサイクルらしさを失わない逞しい手応えが、GX750の特徴です。2本のオーバーヘッドカムシャフトが、ロッカーアームを介さず、ダイレクトに吸排気弁を開閉。半球型の燃焼室、V字型のバルブ配置で、効率よく、高速までスムーズな回転が得られるDOHCのハイメカニズムで、一体式の120°クラックシャフトは、ブレンベ

潤滑は強制圧送ウェットサンプ方式。

潤滑は強制圧送ウェットサンプ方式で、クラックシャフトへ、ミッションへ、シリンダーヘッドへと強制的に給油されます。外部から着脱可能なオイルフィルターは整備性を考えたもの。キャブレターは34mm径のSU型を3連装。各気筒にそれぞれ安定した混合気を供給します。点火は、3個のイグニッションコイルで力強く正確な火花を発生させる3ポイント式、120°の配列です。排気対策としては、クラックケース内のブローバイガスを燃焼室に戻すブローバイガス還元装置を装備。騒音の低減、耐久性、整備性の向上のためには、大容量の二段反転式エアクリナーや、ハイポチェーンによる一次減速方式、大型ダンパー、

エンジン2点マウント方式
などが採用されています。
また、
シリンダーヘッド上のクリアランスも充分で、エンジンのメンテナンスも容易です。最高級車にふさわしいメカニズムの数かずは、ヤマハエンジニアリングの結晶。いつまでも安心して乗っていたける信頼性の高いエンジンです。
小気味よく決まるクラッチとトランスミッション。

耐久性にすぐれ、どんな走行条件下でも信頼性の高い大容量クラッチとトランスミッション。長距離高速走行に照準を合わせた設計です。ミッションはリターン式



5段変速。エンジンのトルクにあわせ、スムーズなスタートと中低速からの加速性能を考慮した絶妙のギヤ比です。2、3、4速はクローズドレシオ。またクラッチは、ビッグとしてはじつに軽く、わずかな握力で作動。カシッと決まる確実なミッションとあわせて、快い運転感覚が味わえます。
信頼の走行感覚。

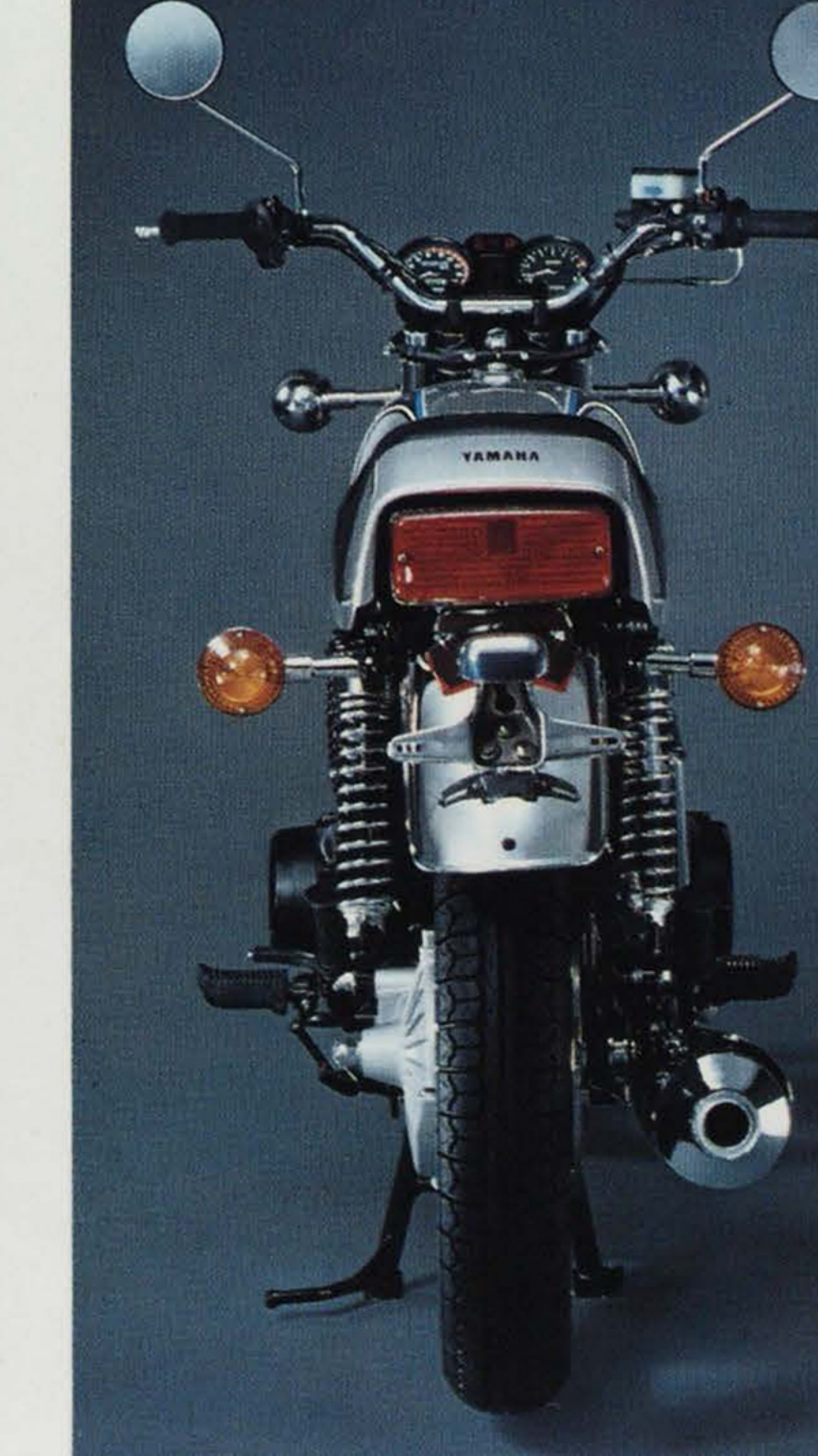
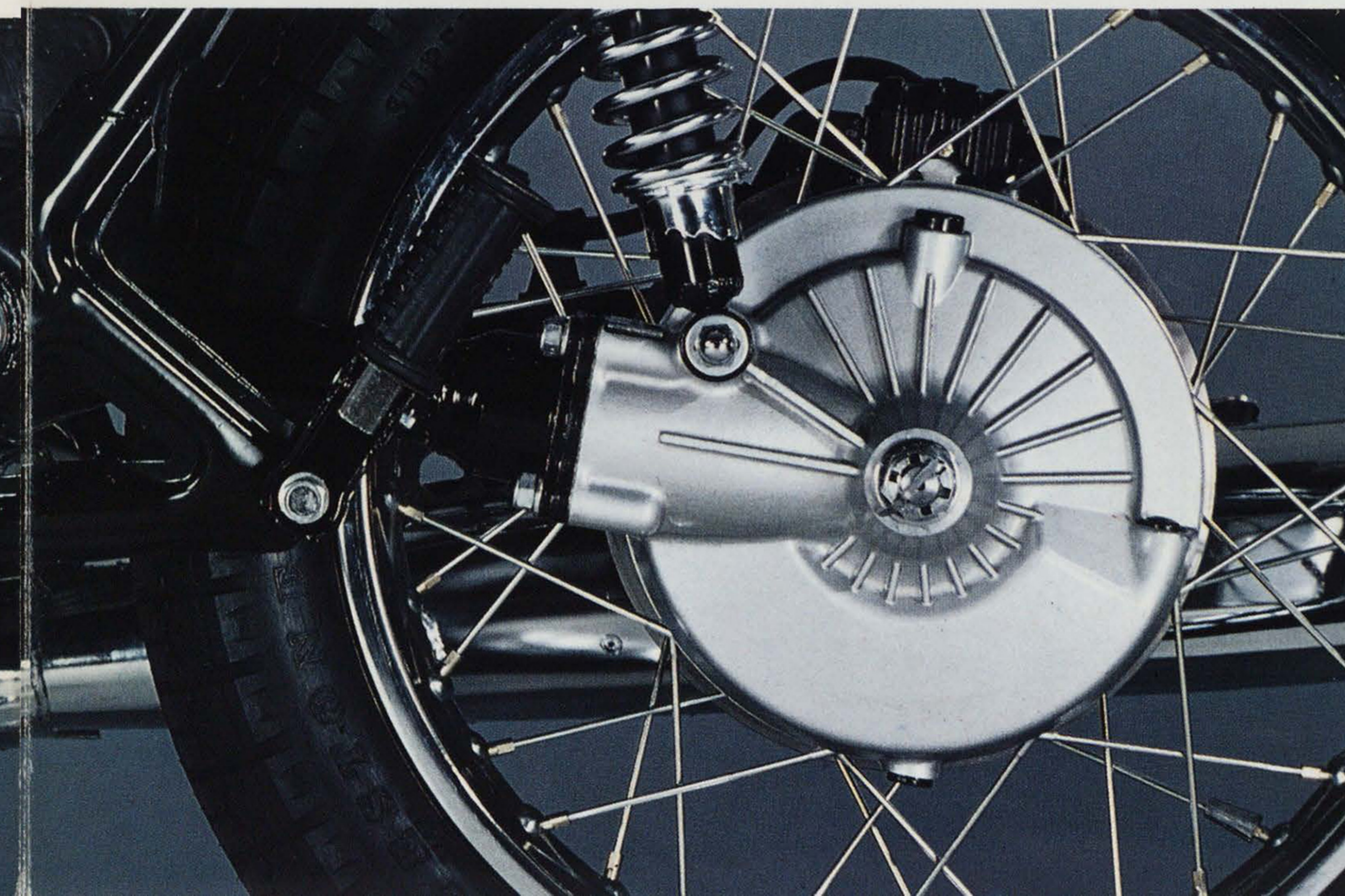
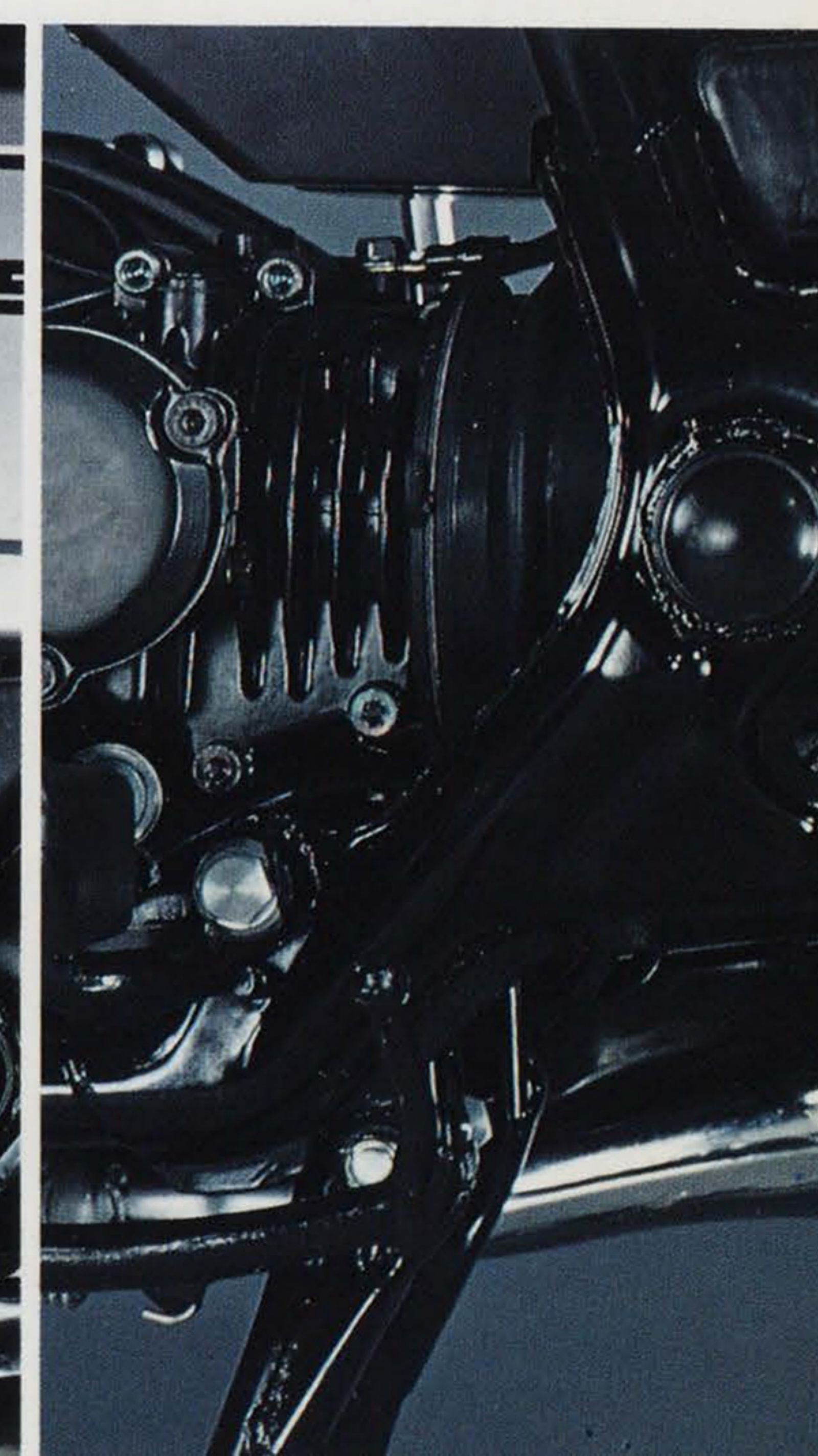
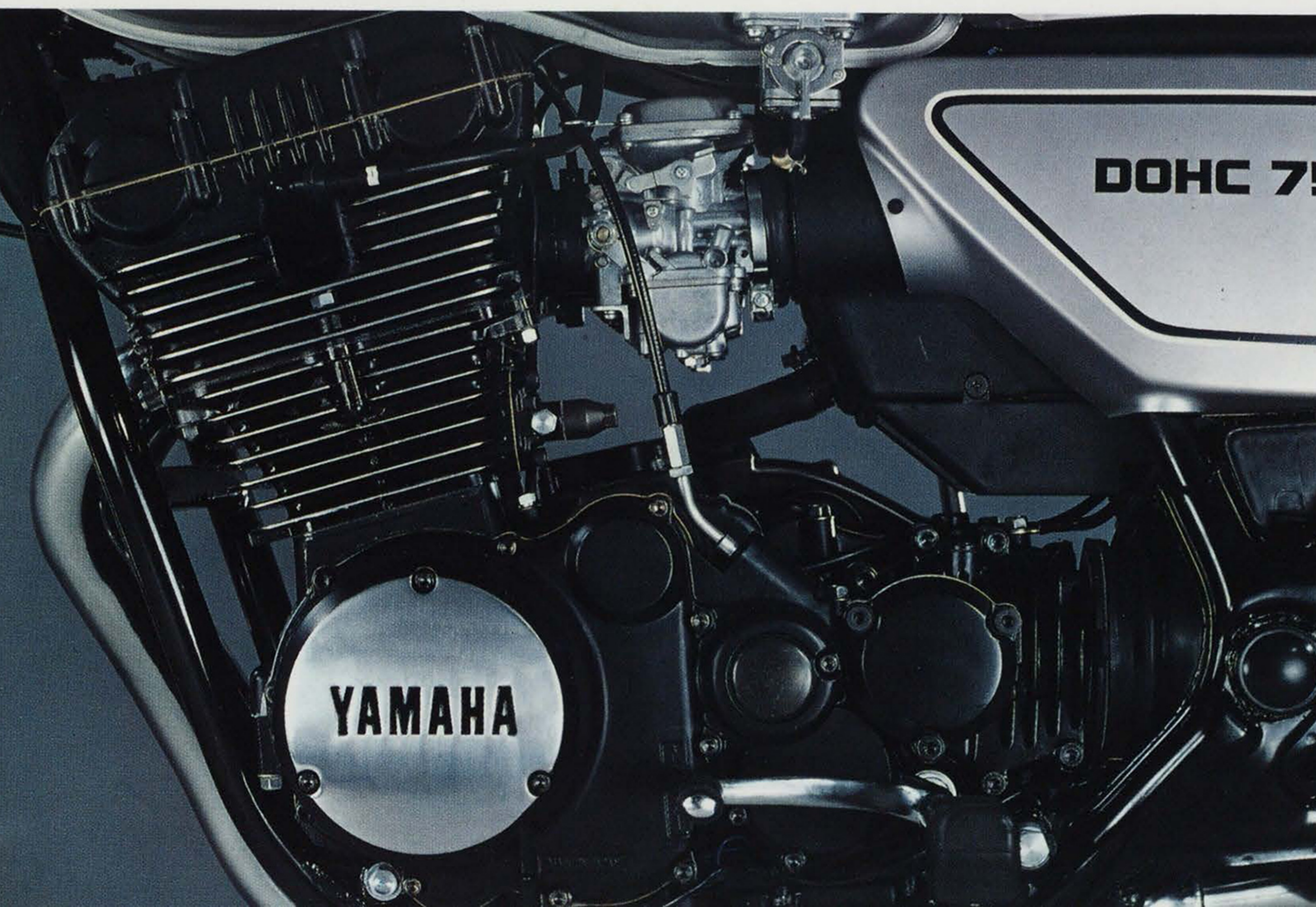
シャフトドライブ機構。

GX750は、本格的ビッグモーターサイクルにふさわしいシャフト

ドライブ機構を採用。長距離、長期間にわたりメンテナンスフリー。発進、加速時のスムーズさ、静粛な走行ぶりがこのシステムの特長です。横置きエンジンからギヤを介して回転を90°変え、剛性の高いシャフトで後輪にトルクを伝えます。このエンジン配置により、シャフトドライブ車の欠点とされていたトルクリアクションをなごみに解消。すぐれた直進性とバランスのよい走行ぶりをを見せてくれます。そして放熱効果にすぐれ、かつ軽量のアルミハウジング内で、スパイラルベベルギヤによりスムーズに後輪を駆動。高度な技術で完成された信頼性の高い機構です。また、整備性のよさを考えて、シャフトドライブにもかわらず、後輪のとりはずしが容易な設計がとられています。

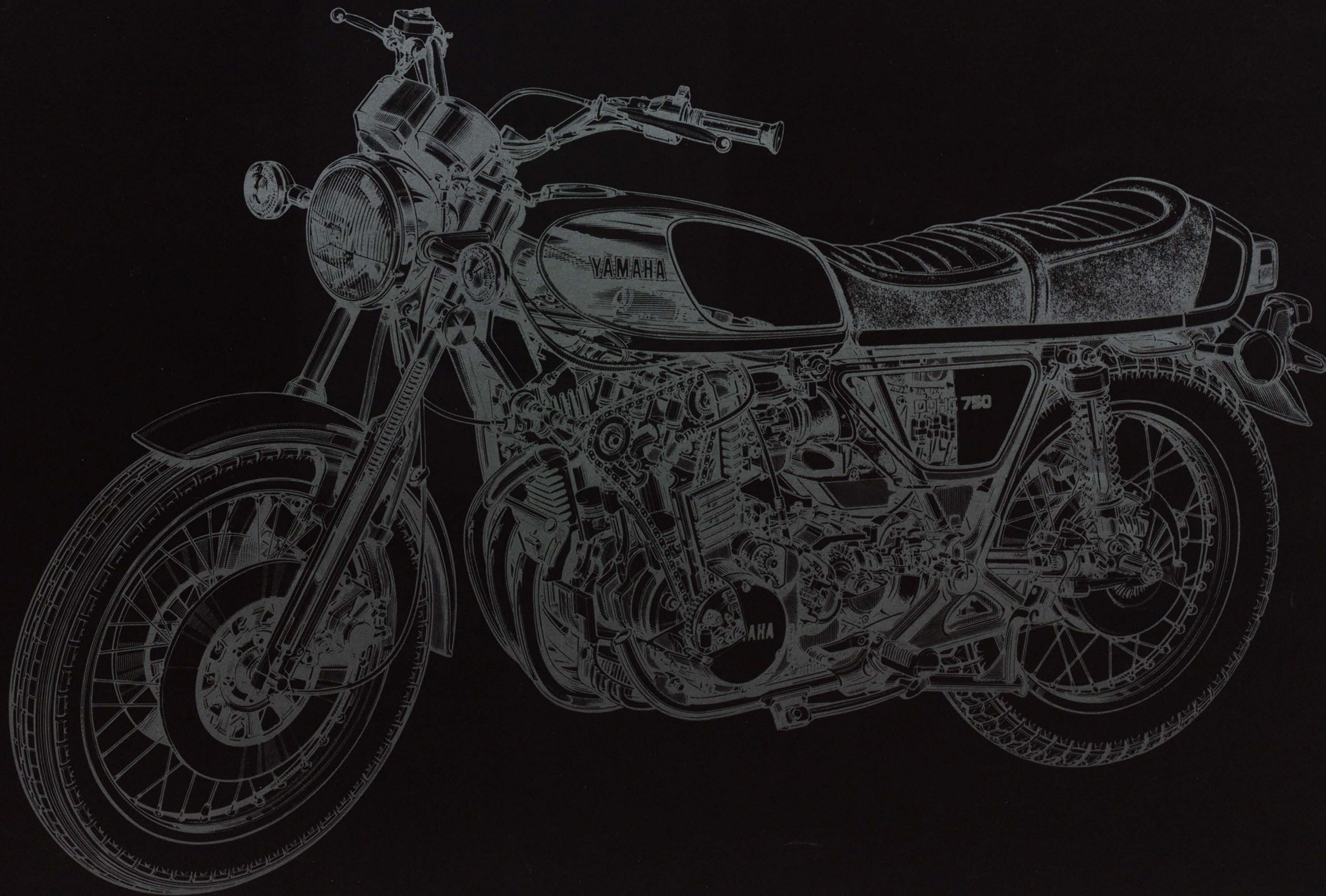
絶妙のバランスを示すダブルクレードルフレーム。
品質のよい高張力鋼管を使用したダブルクレードル型のフレームは、

強力なエンジンのトルクに耐える剛性の高さを持っています。コーナリング時の操縦性のよさはまさに抜群。路面からの衝撃やエンジンの振動を吸収するとともに、耐久性にもすぐれている安定したメカニズムです。ヤマハの最高級マシンにふさわしい信頼のフレームといえるでしょう。
豊かな経験から生まれた最適のサスペンション設定。
フロントは175mmと長いストローク長を持つセリアーニ式サスペンション。路面への追従性がよく、小さな凸凹をソフトに吸収し、長距離走行の疲労を低減。アウトチューブは、耐久性にすぐれ、しかも摺動性のよいDUメタルを組み込んでいます。リヤサスペンションはアウターコイルスプリングとオイルダンパーを組み込んだ5段切換式。乗り心地にすぐれた衝撃吸収力を示します。もちろん、前後のサスペンションとも、走行性能は実証済みのシステム。路面に吸いつくようなグリップのよさ、大パワーに耐える信頼性の高さは充分です。



ボディカラー●クリスタルシルバー

Mechanical illustration GX750 4-cycle 3-cylinder DOHC Shaft drive.....



鍛えぬかれ、磨きぬかれて—— 安全への、確かさへの配慮が、 ヤマハイズムを如実に物語る。

3 into 1の 集合マフラー。

3つのシリンダーから美しいカーブを描いてとり出されたエキゾーストパイプは、ライダーの足もとで一本のマフラーとなり、後方に伸びています。3気筒それぞれの、排気脈動のバランスをうまくとって、エンジンの性能を引き出すとともに、耳にこごちよい、低いエキゾーストノートをつくり出しています。静かに、力強く走る大容量クロームメッキマフラーは、スタイリング上からも美しいアクセント。タンデムライダーの足を保護するマフラープロテクター付です。

前後輪ともに 高性能ディスクブレーキを装備。

新設計のディスクブレーキを前後に採用。アルミ製キャリパーと角型パッドを使用した安定性のよい

新型です。フロントはホイール左右に258mm大径ディスクを配したダブルディスク式。キャリパーをフロントフォーク後方に置き、ハンドル操作をより容易にしています。リヤも新設計ディスクブレーキを装備。もちろん、前後とも効き味

のよい油圧作動式です。また、安全性、耐久性を考慮して、オイルラインはすべてフレキシブルチューブを使用。万一の際にも、折損のおそれをなくしました。マスターシリンダー・リザーブタンクは、オイル量をひと目でチェックできる半透明プラスチックと、安全性を高めています。

大容量フューエルタンクと はね上げ式リヤフェンダー。

長距離ツーリングをより安心なものにする17ℓ入りの大型タンク。タンクキャップは埋込み後方ヒンジ式です。また、エンジン停止時には自動的にガソリン供給をストップさせる負圧コックを採用。エンジンの負圧でガソリン

コックを開閉するため、駐車時にコックを閉める手間を省いています。リヤフェンダーは、はね上げ式の構造を採用。タイヤ交換なども、マフラー

やシャフトドライブ機構、ディスクブレーキ等にもかわらず、じつに容易です。

ベストポジションをつくる ハンドルとシートの設定。

連続高速走行に対応して、やや小さめのハンドルと、腰のあるシートを設計。豪華なソフトキルティングのシートは、後方をやや高くし、タンデムライディングに適応するとともに、加速時にもライダーのヒップをしっかり支えます。もちろん長時間の走行でも疲れないくくりです。ステアリング軸は耐久性のよいテーパーローラーベアリングを採用。安全な新設計ダブルミラー、

手にしっくりなじむグリップなど、行き届いた設計です。

安全をきめ細かく考えた スイッチ類と電装部品。

4輪車なみの高出力2V・290WのACジェネレーター、スベア付多系統ヒューズと、電装部品は充実。

ロングツーリングを安全に、快適にするため、すべてに大きなゆとりを求めました。操作への配慮もきめ細かく、扱いやすいスイッチ類を採用。左手部分にヘッドライト切換えスイッチ、フラッシャースイッチ、パッシングスイッチ、ホーンボタン。右手側にエンジンキルスイッチ、ヘッドライトスイッチ、スターターボタン。いずれもコンパクトに、指先の軽い

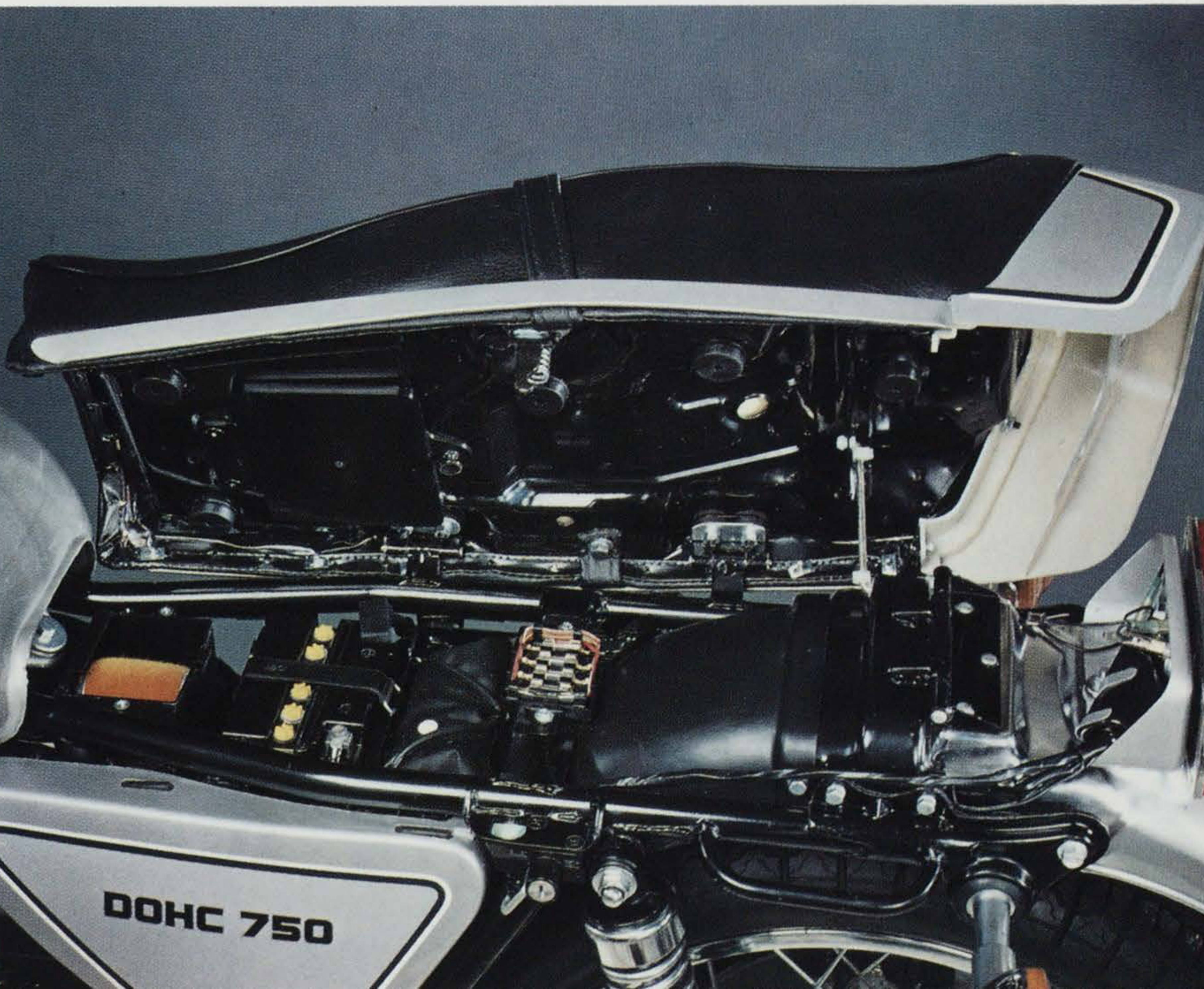
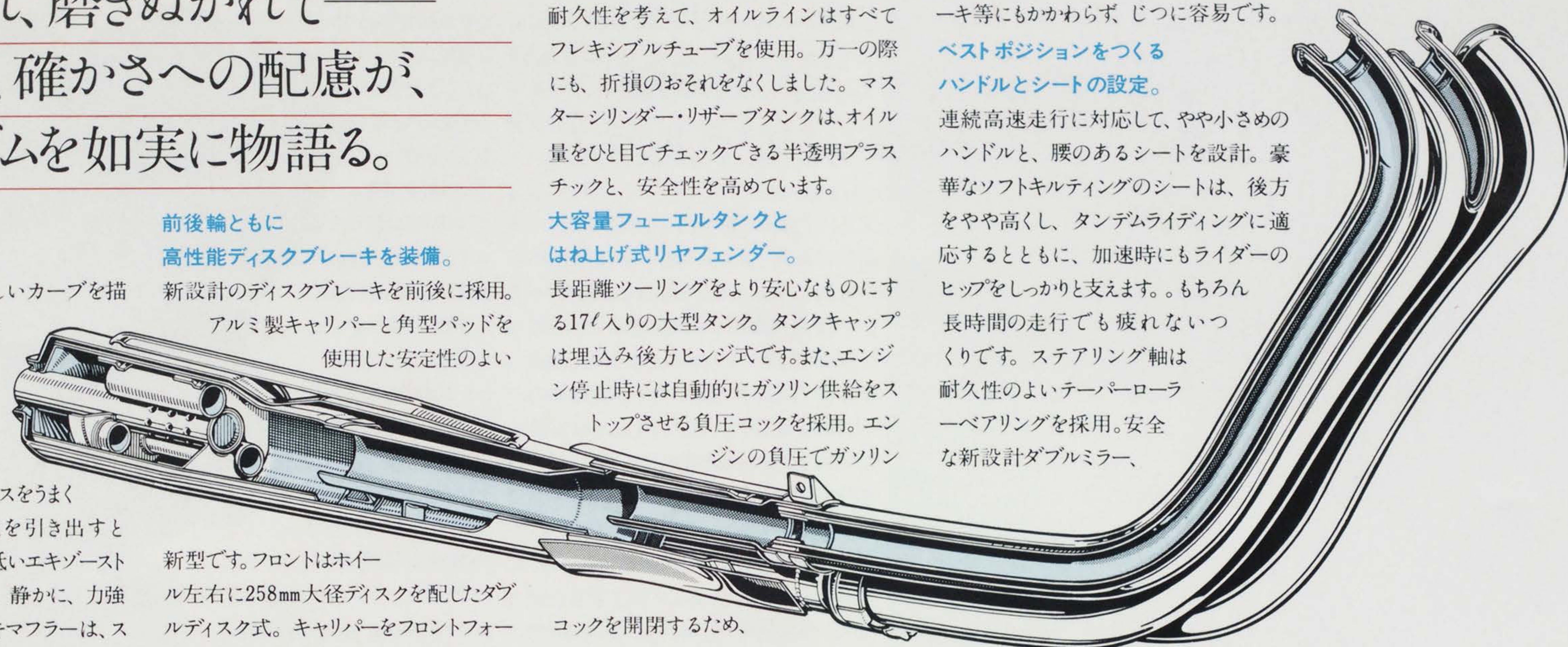
動きて操作できる設計です。

視認性にすぐれた ランプ、メーター類。

ヘッドライトは170mm径のオールガラスシールドビーム。50Wと明るく、ハイビームが断線した場合ロービームが自動的に点灯するリザーブライティング方式を備えて

います。ストップランプも27Wの大型。しかもテールランプは全面カリフレクターがわりとなる半透過2球式。安全への配慮は充分です。フラッシャーランプ(リヤ)は、

万一の転倒の際、脱落して破損を防ぐゴムマウント方式を採用。さらに独立したライセンスランプ、高速用ホーンなど、ビッグスポーツの頂点ならではの充実ぶりです。また、見やすい45°の傾斜角を持つメーターは、美しい透過光式の文字盤。フラッシャーパイロットランプ、ニュートラルランプ。オイルプレッシャーランプも、ひと目で確認できる配置です。



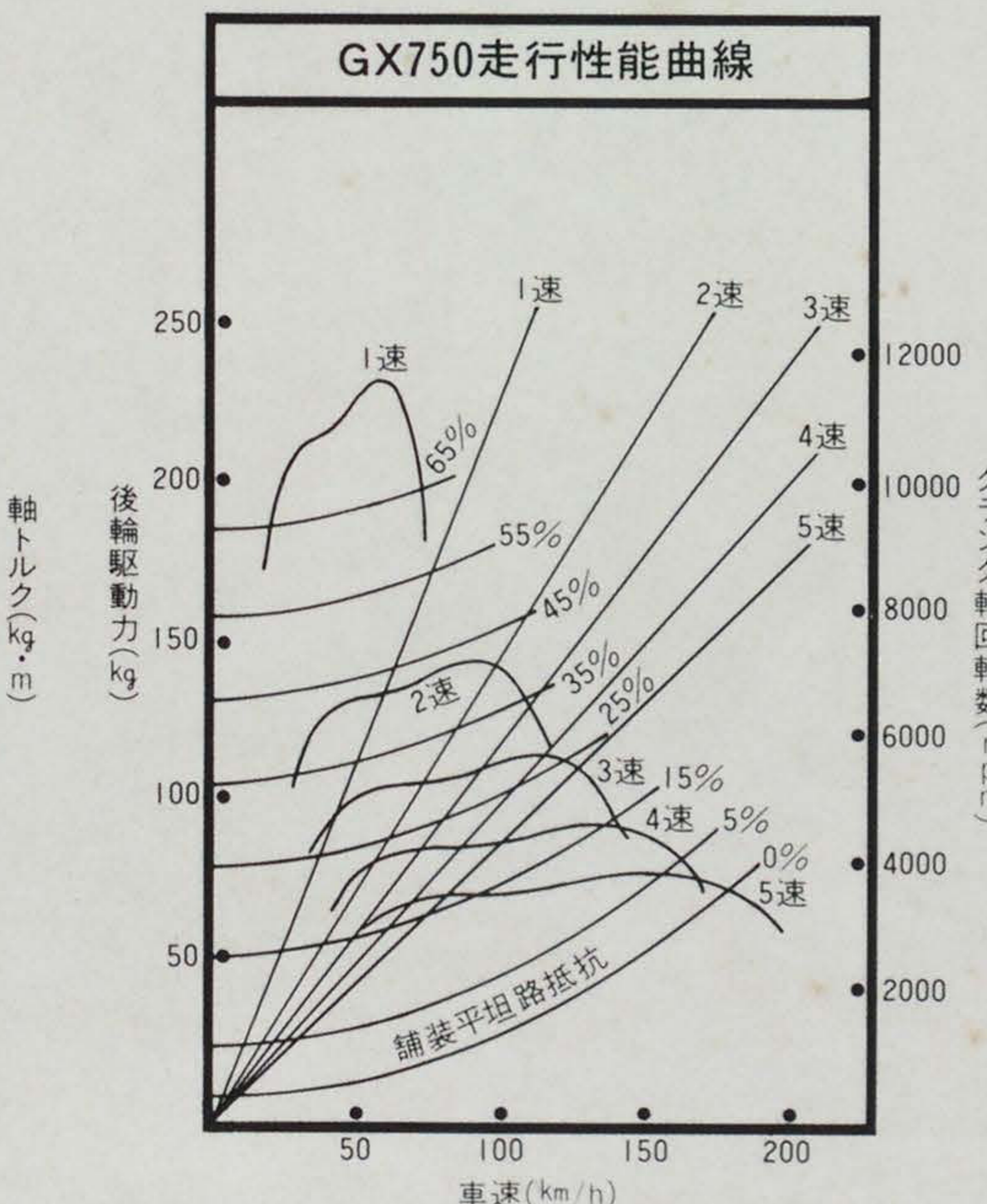
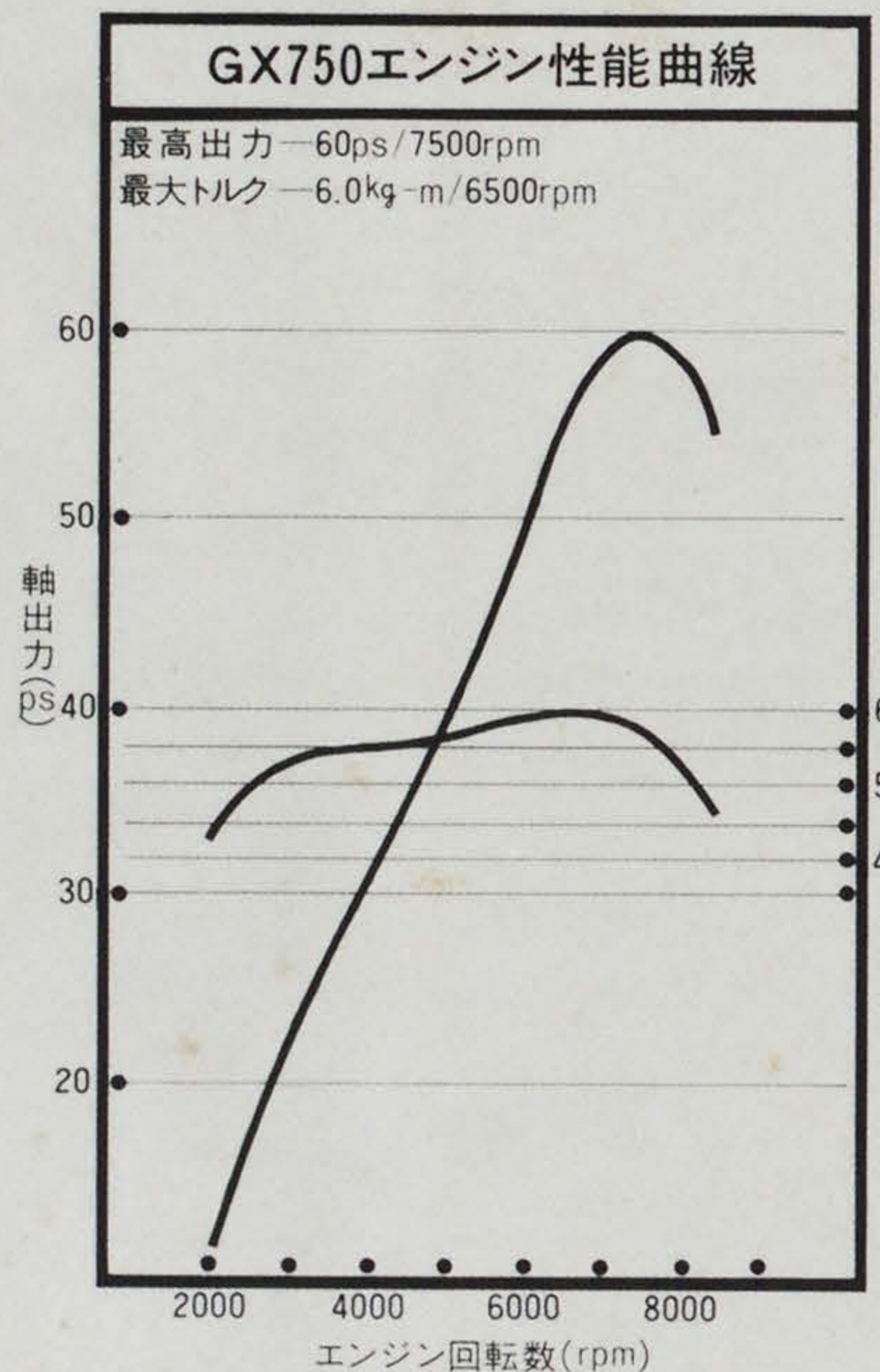


全長/全巾/全高	2180mm/835mm/1150mm
軸間距離/乾燥重量	1465mm/229kg
シート高/最低地上高	810mm/145mm
燃費(定地走行テスト値)	32km/ℓ(60km/h)
登坂能力	26°
最小回転半径	2500mm
制動停止距離	14m/(50km/h)
エンジン種類	4サイクル・空冷・ガソリン DOHC
気筒数配列/総排気量	並列3気筒・前傾/747cc
内径×行程	68mm×68.6mm
圧縮比	8.5
最高出力	60ps/7500rpm
最大トルク	6.0kg-m/6500rpm
始動方式	セル・キック併用式
点火方式	バッテリー
燃料タンク容量	17ℓ
エンジンオイル容量	3.5ℓ
潤滑方式	強制圧送ウエットサンプ
バッテリー容量/型式	12V-14AH/YBI4L
1次減速機構/減速比	ハイパーチェーン/1.667(45/27)
2次減速機構/減速比	シャフトドライブ/3.262(34/32, 32/11, 19/18)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式5段
変速比	2.461/1.588/1.300/1.095/0.956
フレーム形式	高張力鋼管ダブルクレードル
キャスト/トレール	27°/110mm
タイヤサイズ・前/後	3.25H-19-4PR/4.00H-18-4PR
制動装置・前/後	油圧ディスクブレーキ

●本仕様は予告なく変更することがあります。●走行後のマフラーに触れないよう注意しましょう。

GX750の走行フィーリングは、エンジン性能が示すように、力強く逞しいの一語に尽きます。低速からフラットなトルクはスムーズな立ち上り、身体をグンと引っ張る加速をあらわしています。もちろん高回転域での伸びは目をみはるほど。心に響くパワフルさです。しかし、操縦のしやすい、乗り心地のよさは、ジェントルとさえ言えるほど。選ばれた人たちのためのグランドツーリングマシンとして洗練された走行性能を示します。これはヤマハが自信を持って完成したマシン。心ゆくまでビッグスポーツの真価を満喫していただけるモーターサイクルです。

- ボディカラー
- マキシマルーン
- クリスタルシルバー



手続きかんたん
支払いらくらく
ヤマハ 5くらぶクレジット

新しいバイクの買い方です。簡単な手続きとわずかな頭金(25%)があれば最長20回までの分割払いでお好みのバイクがすぐ手に入るしくみ。月々の支払い方法もお好み次第、幾通りものコースから自由選べる便利さです。



ヤマハ発動機株式会社 438静岡県磐田市新貝2500 TEL 05383(2)1111 支店:札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・高松・福岡

マナーを守って さわやかバイク ヘルメットをかぶろう 定期点検をうけよう