

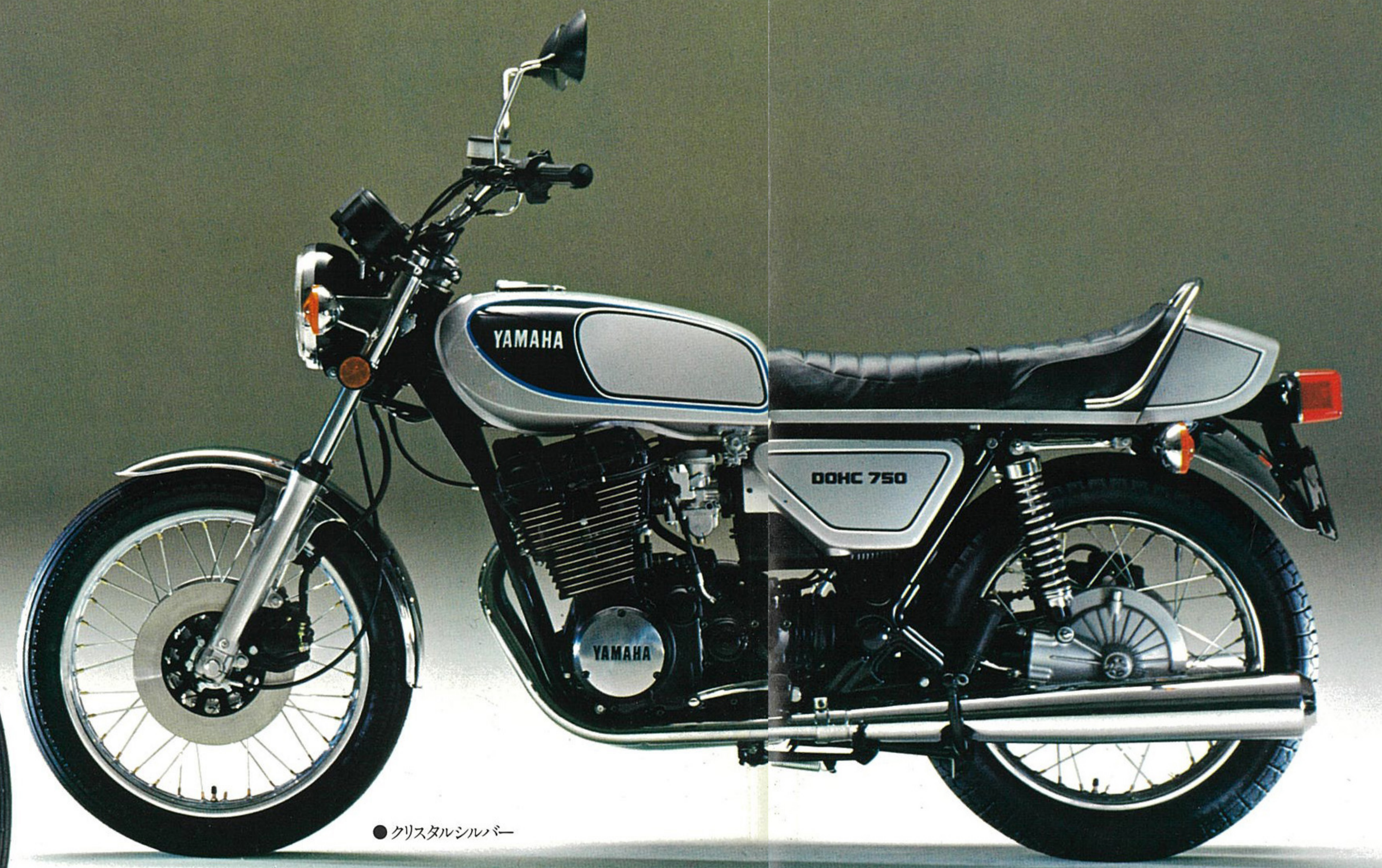
NEW YAMAHA

GX750





●マキシマルーン



●クリスタルシルバー

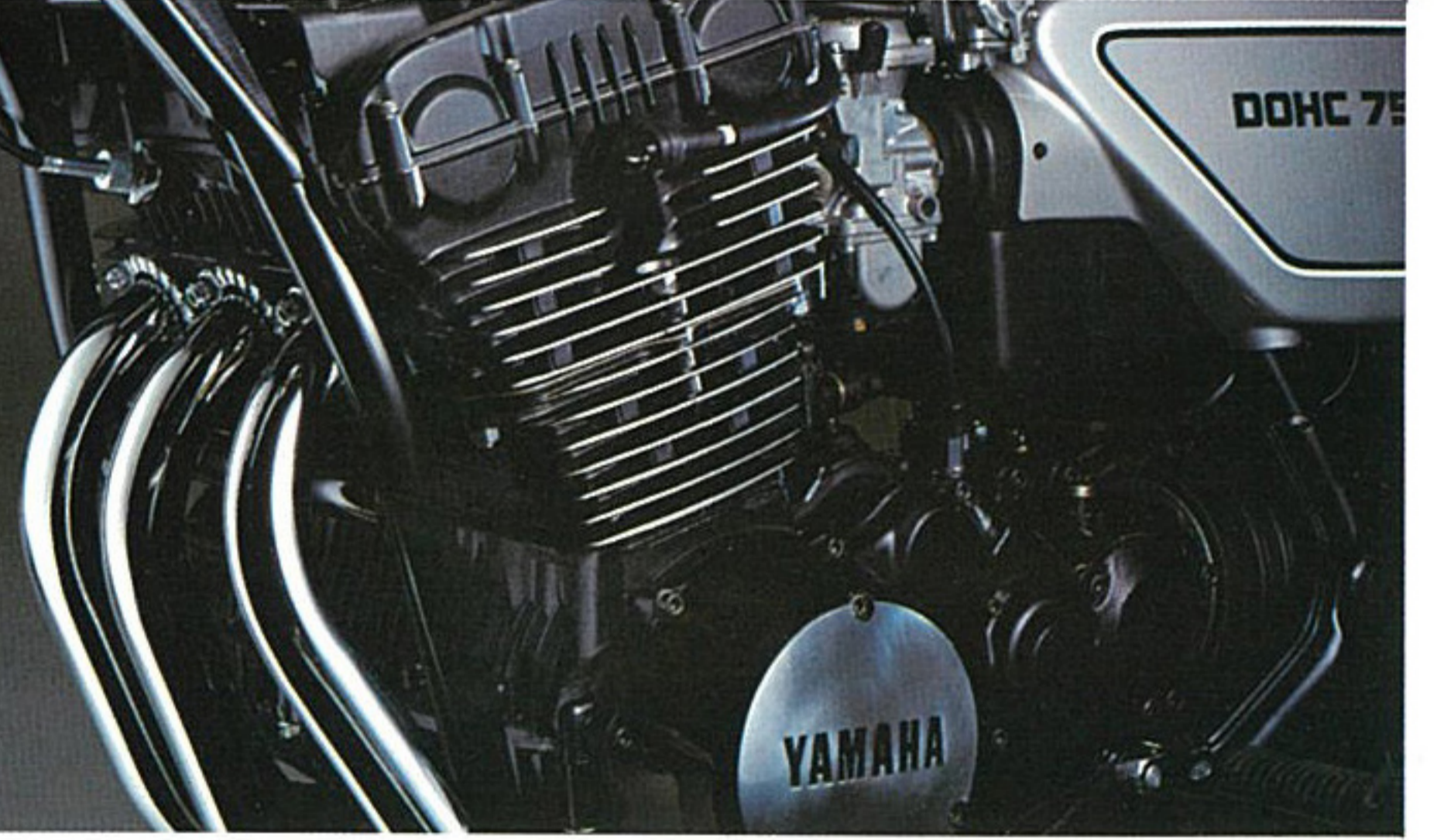
よりパワフルさを増した
4サイクルDOHC 3気筒エンジン

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。DOHC 3気筒は最高出力67ps/8000rpm、最大トルク6.4kg-m/6500rpmの圧倒的なパワーを発生。滑らかなスタートから、力強い中速での伸び、フラットなトルクと鋭い吹き上がり。ビッグスポーツならではの迫力ある手応えが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。2球型燃焼室、V字型のバルブ配置など、燃焼効率にすぐれ、高速までのスムーズな回転が得られるDOHCのハイメカニズムです。一体式の120°クランクシャフトは、ブレンパリング支持で耐久性も十分。

潤滑は強制圧送ウェットサンプ方式。クランクシャフトへ、トランスミッションへ、シリンダーヘッドへと強制的に給油され、苛酷な条件下での信頼性を高めています。オイルフィルターは、整備性を配慮した、外部から着脱可能な形式を採用。キャブレターは軽量化をはかるためアルミニウム製を新採用。ベンチュリー径を大きくし性能をアップするとともに、2段チョークを採用し、始動時と暖気運転時の混合比を切り替えることにより、効率のよい混合比が得られます。点火方式も先進的なメカニズム、フルトランジスタ点火を新採用。接点がないため、メンテナンスの必要がなく、いつまでも強く正確な点火を行います。

排気対策としては、クラン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。吸気効率の向上、騒音の低減のために容量を増したエアクリナーや、ハイボチュ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十分に、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々は、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だ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



ジンにトルクに合わせ、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ギヤ比設定です。クラッチはビッグとしてほつに軽く、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ともに、快いライディングが味わえます。

信頼の走行感覚
シャフトドライブ機構

GX750を特徴づけるメカニズムのひとつが、シャフトドライブ機構です。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、静粛な走行ぶりがきわ立っています。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いわれていたトルクリアクションをみごとに解消。すぐれた直進性とバランスのよい走行ぶりを見せてくれます。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、本格的ビッグマシンにふさわしいメカニズムです。

バランスのよい
ダブルレールドフレーム

品質の良い高張力鋼管を使用したダブルレールド型のフレームは、強力なエンジンのトルクに耐える剛性と粘りを持っています。



路面からの衝撃やエンジンの振動を吸収するとともに、コーナーでのすぐれた操縦性、安定した走りに大きな役割を果たすフレームです。

豊かな経験から生まれた
最適なサスペンション設定

GX750を特徴づけるメカニズムのひとつが、フロントは175mmと長いストローク長を持つセラリ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します。リヤサスペンションはアウトワーコイルスプリングとオイルダンパーを組み合わせた5段切り換え式。乗り心地がよく、よりやわらかい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を持っています。

3into2の
新設計マフラー

3つのシリンダーからとり出されたエキゾーストパイプは左に1本、右に2本と分割され、左右2本のマフラーとなった後方に伸びています。3気筒それぞれの排気脈動とマッチしたマフラー設計で、エンジン出力を向上させるとともに、低く、耳にこちよいエキゾーストノートを響かせます。また、3into2長距離ツーリングを安心して楽しめる17㏩の角を確保。バランスのとれたスタイリングが

重厚なインプレッションを与えます。
前後輪ともに
高性能ディスクブレーキを装備

高性能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メカニズムです。フロントはホイール左右に267mm大径ディスクを配したダブルセリ式ディスク。もちろん、前後ともに効き味のよい油圧作動式で、制動力のバランスもみごとです。また、安全性を考慮して、オイル



ラインはすべてフレキシブルチューブを使用。

万の際にも折損のおそれありません。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製。安全への配慮も行き届いています。

大容量フルエールタンクと
はね上げ式リアフェンダー

長距離ツーリングを安心して楽しめる17㏩のマフラーにより、左右とも十分なバンク角を確保。バランスのとれたスタイリングが

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。タイヤ交換などは、マフラーやシャフトドライブ機構、ディスクブレーキにもかかわらず、ディスク式。もちろん、前後ともに効き味のよい油圧作動式で、制動力のバランスもみごとです。また、安全性を考慮して、オイル

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。

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ビーム切換えスイッチ、フラッシュスイッチ、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。タイヤ交換などは、マフラーやシャフトドライブ機構、ディスクブレーキにもかかわらず、ディスク式。もちろん、前後ともに効き味のよい油圧作動式で、制動力のバランスもみごとです。また、安全性を考慮して、オイル

安全を綿密に考えた
スイッチ類と電装品

4輪車なみの高出力ACジェネレーター、スベア付多系統ヒューズに加え、新たにICレギュレーターを採用し、電装品は充実。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ビーム切換えスイッチ、フラッシュスイッチ、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。タイヤ交換などは、マフラーやシャフトドライブ機構、ディスクブレーキにもかかわらず、ディスク式。もちろん、前後ともに効き味のよい油圧作動式で、制動力のバランスもみごとです。また、安全性を考慮して、オイル

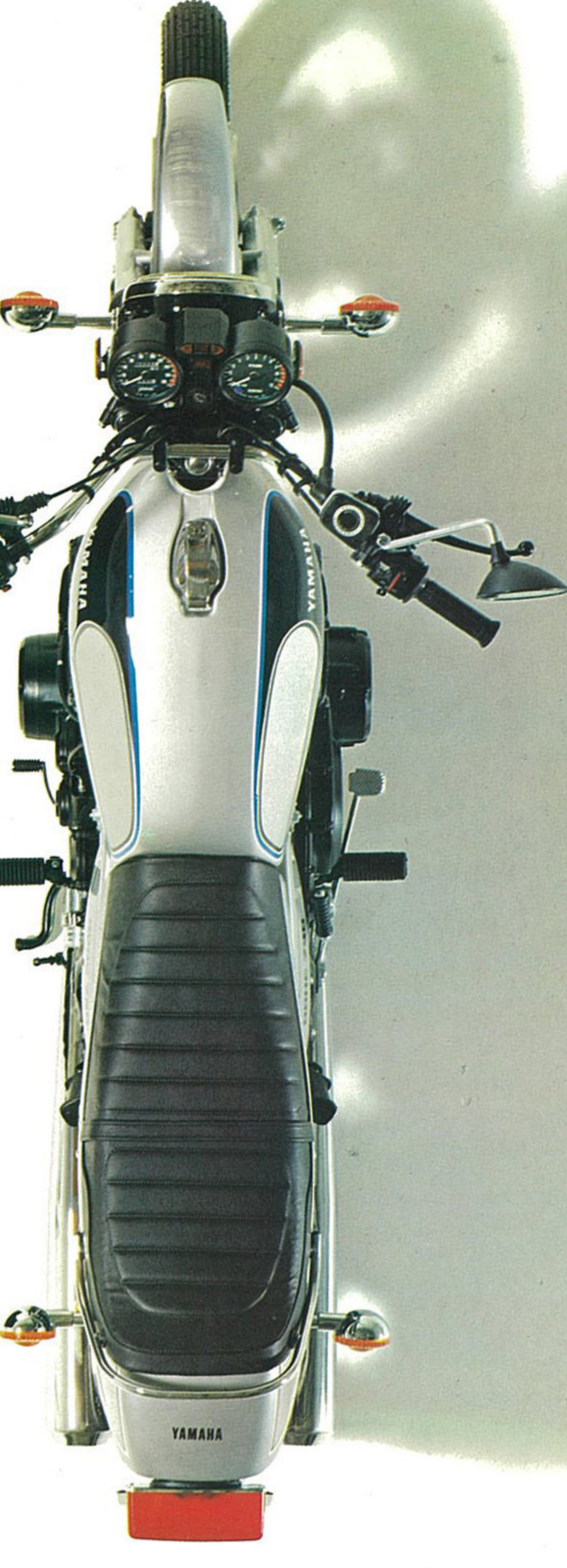
視認性にすぐれた
ランプ・メーター類

ヘッドライトは60/55Wのハロゲン電球を新採用。強力な光量を持つランプで、遠方まで明るく見とおすことが出来ます。また、リザーブライティング方式により、万一ロービームが断線してもハイビームが自動的に点灯し、夜間走行の安全を守ります。ストップランプも27W×2の大型。しかもテールランプは全面がフレクターがわりとなる半透過2球式。安全への配慮は十分です。まさに、ビッグスポーツの頂点ならではの充実ぶり。見やすい45°の傾斜角を持つスピードメーター、タコメーターは、夜間走行時にも美しく、読み取りやすい透過光式の文字盤。タコメーター内にあるハイビームインジケータランプ・センサーに配置されたフラッシュパーバロットランプ、速度警告灯、ニュートラルランプ、オイル警告灯も見やすく、ひと目で確認できます。

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ビーム切換えスイッチ、フラッシュスイッチ、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。タイヤ交換などは、マフラーやシャフトドライブ機構、ディスクブレーキにもかかわらず、ディスク式。もちろん、前後ともに効き味のよい油圧作動式で、制動力のバランスもみごとです。また、安全性を考慮して、オイル

ヘッドライトは60/55Wのハロゲン電球を新採用。

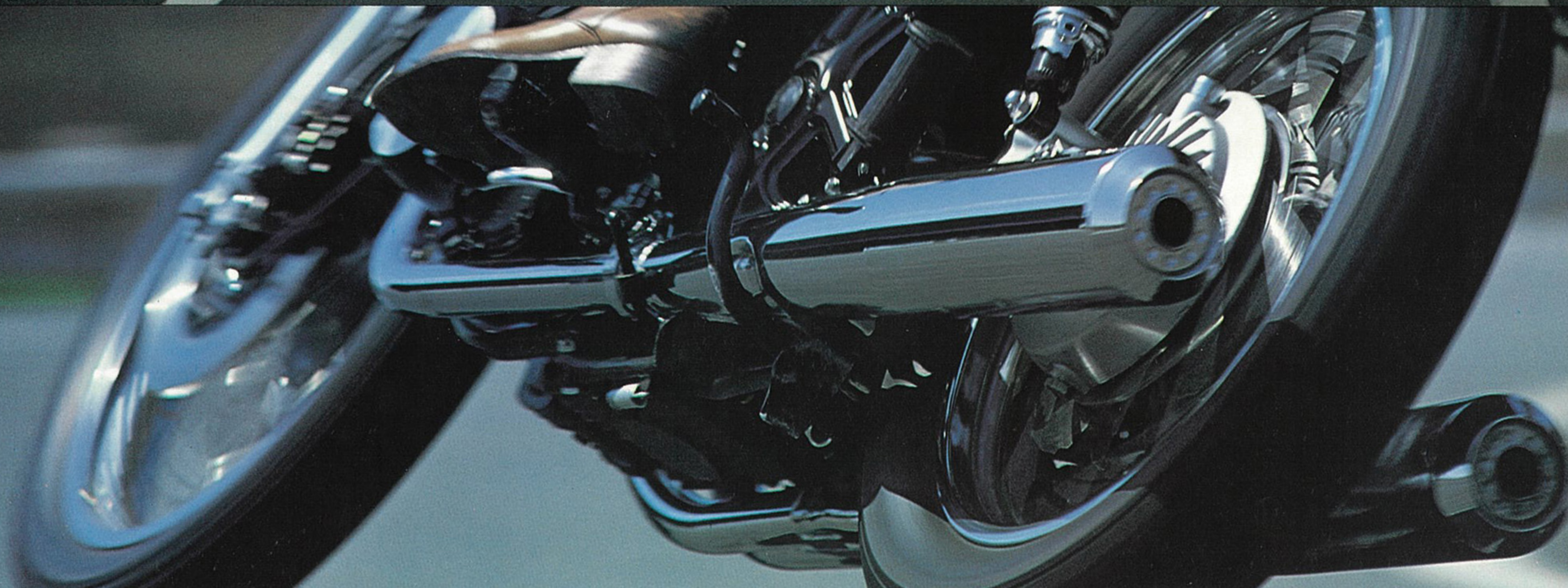
ヘッドライトは60/55Wのハロゲン電球を新採用。強力な光量を持つランプで、遠方まで明るく見とおすことが出来ます。また、リザーブライティング方式により、万一ロービームが断線してもハイビームが自動的に点灯し、夜間走行の安全を守ります。ストップランプも27W×2の大型。しかもテールランプは全面がフレクターがわりとなる半透過2球式。安全への配慮は十分です。まさに、ビッグスポーツの頂点ならではの充実ぶり。見やすい45°の傾斜角を持つスピードメーター、タコメーターは、夜間走行時にも美しく、読み取りやすい透過光式の文字盤。タコメーター内にあるハイビームインジケータランプ・センサーに配置されたフラッシュパーバロットランプ、速度警告灯、ニュートラルランプ、オイル警告灯も見やすく、ひと目で確認できます。

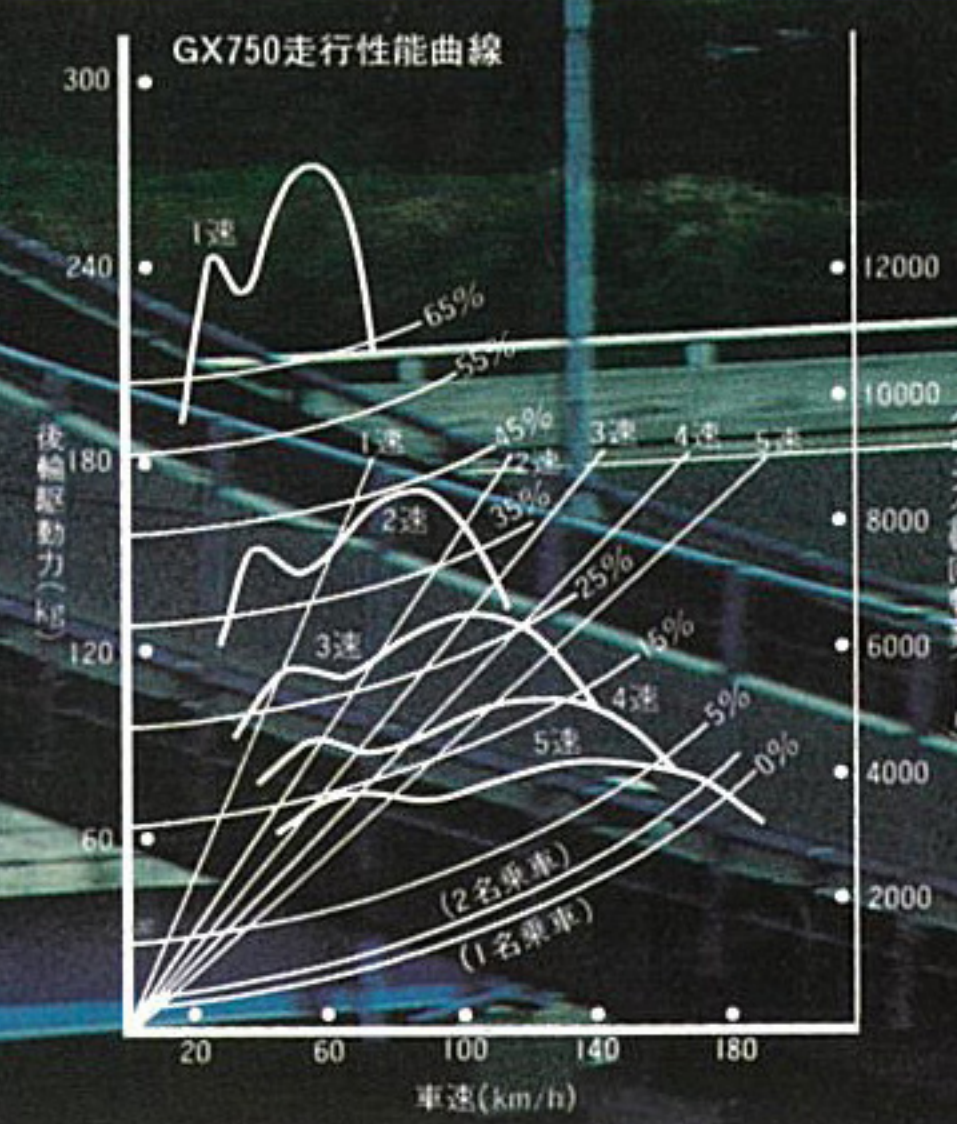
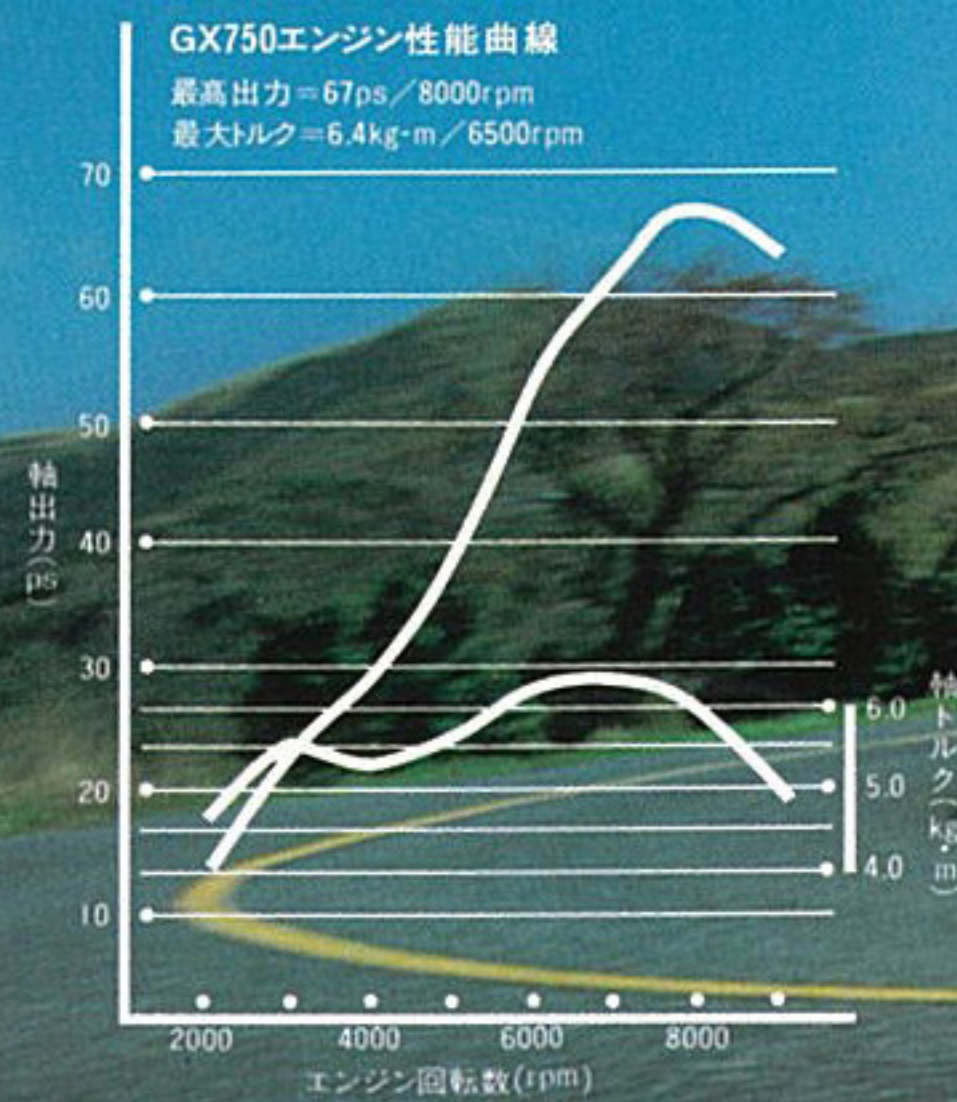


つねに新たなモーターサイクルの世界を開くヤマハが、その豊かな実績を生かし技術の粋を結集したビッグスポーツ。それがGX750。DOHC 3気筒のパワーユニット、シャフトドライブのメカニズムを、スリムなボディにバランスよくまとめ上げています。3into2の新設計マフラーから響くマイルドなエキゾーストノートが、大出力67psのパフォーマンスが、モーターサイクルの真価を味わわせてくれます。GX750は、ヤマハのモーターサイクル哲学の集大成。かつてなく高い次元で、モーターサイクリストの心情に応えます。



DOHC 3気筒、シャフトドライブ、そして、充実したパワー、3into2の新マフラー……。走ることの価値を知る人にヤマハがおくるハイパフォーマンスマシン、GX750。

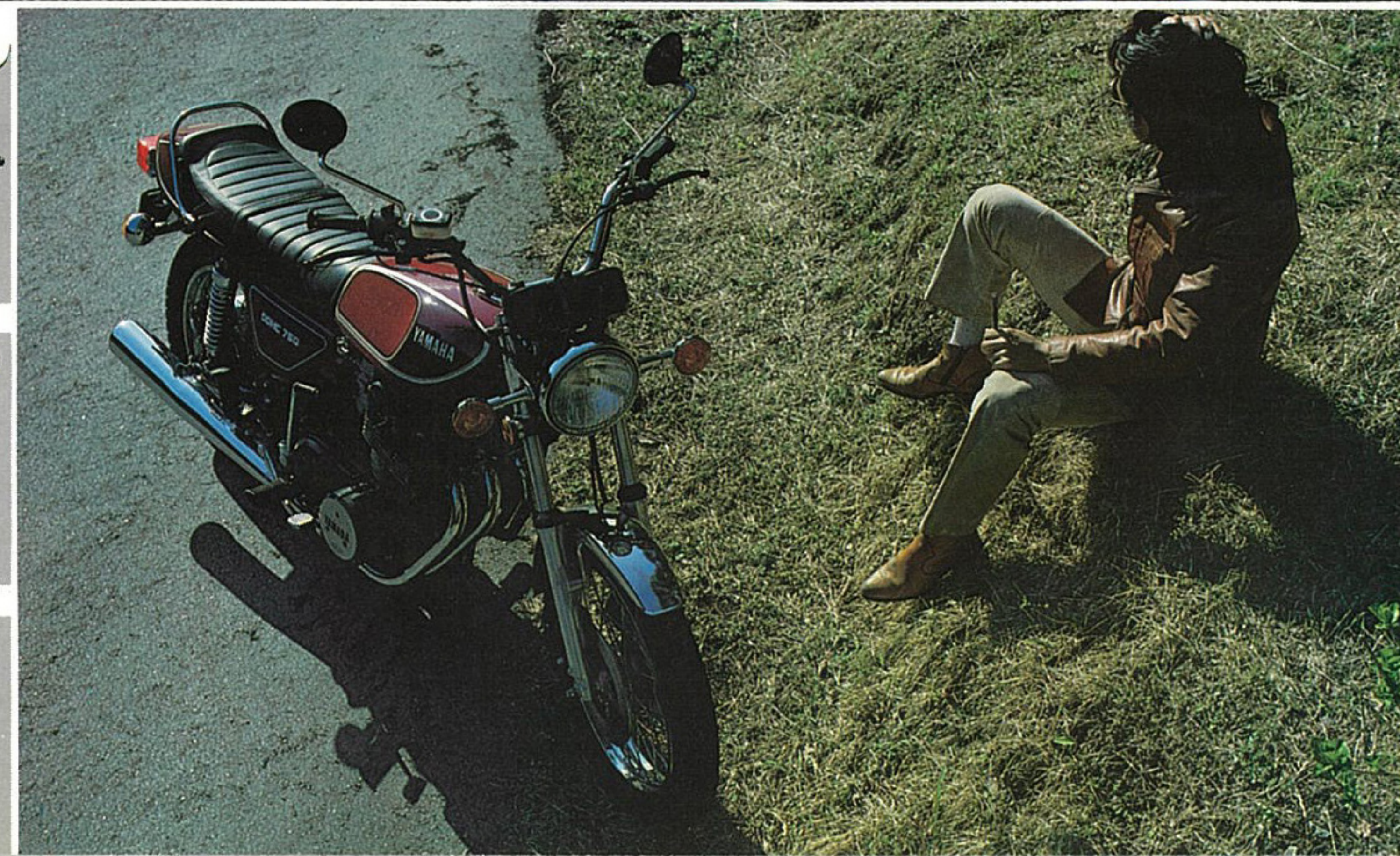




GX750 仕様諸元

全長/全巾/全高	2155mm/830mm/1155mm
軸間距離/乾燥重量	1465mm/232kg
シート高/最低地上高	810mm/140mm
燃費(定地走行テスト値)	33km/ℓ (60km/h)
登坂能力	26°
最小回転半径	2500mm
制動停止距離	15m/(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	9.5
最高出力	67ps/8000rpm
最大トルク	6.4kg-m/6500rpm
始動方式	セル・キック併用式
点火方式	トランジスタ
燃料タンク容量	17ℓ
エンジンオイル容量	3.5ℓ
潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ
バッテリー容量/型式	12V-14AH/YBI4L
1次減速機構/減速比	ハイボチェーン/1.666(45/27)
2次減速機構/減速比	シャフトドライブ/3.582(35/30、19/18、32/11)
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	26°30' / 109mm
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。



手続きかんたん 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。

支払いくら

ヤマハ 5からクレジット

YAMAHA
 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

●ヘルメットをかぶりましょう ●定期点検をうけましょう