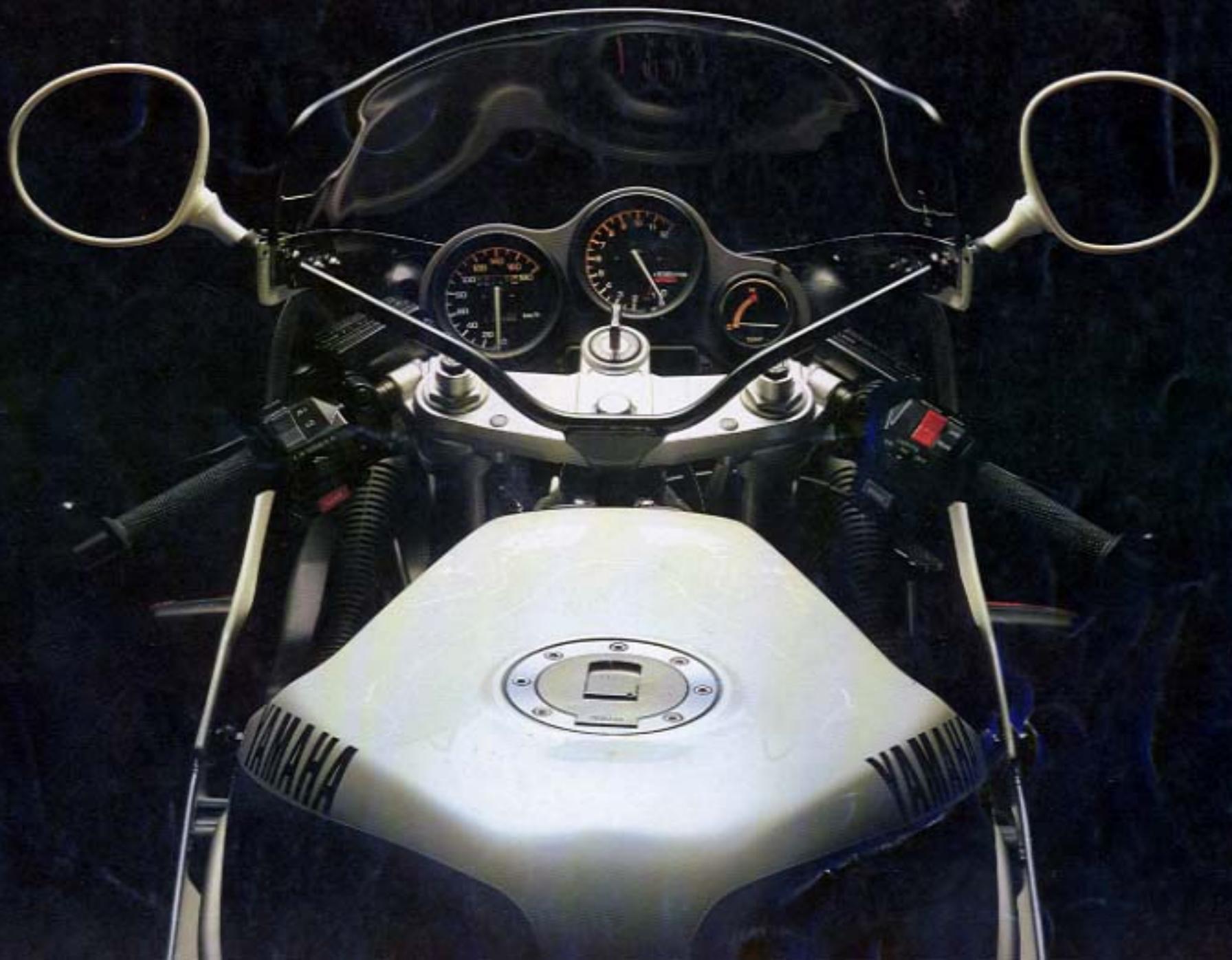


**YAMAHA**

4サイクルスポーツ

5 VALVE PERFORMANCE

**FZR750**



# 時代を震わせる。

今、1台のマシンがモーターサイクルシーンへと送り込まれる。様々なマシンがそれぞれの方法で求めてきた、モーターサイクルとしての解答。ヤマハ4ストロークマシンコンセプト「ジェネシス」そのやむことのない進化の過程に、ひとつの頂点として生まれたFZR750。ヤマハワークスレーサーYZF750の血を色濃く受け継ぎ、ジェネシスコンセプトが実現する先進のパフォーマンス。ライダーに圧倒的な満足感をあたえるライディングフィール。その進化は、一線を越えたなどという次元のものではない。この1台が実現する喜びは、全てにおいて未知のものに違いない。このマシンが、モーターサイクルの新たな時代を切り拓く。FZR750。今日からの原点となる。



GENESIS FOR THE BEST  
**FZR750**



この写真はプロフェッショナルライダーのサポート走行を撮影したものです。一般道では無理な走行をせず、安全な運転をお願いします。

# POWER UNIT & FRAME

モーターサイクルの基本構成に、ジェネシスという思想が持ち込まれたとき、明らかにひとつの時代の変革がなされた。そして今また、そのさらなる進化が成し遂げられた。アルミ・デルタボックスフレームに搭載された前傾45°水冷4ストローク5バルブDOHCインライン4エンジン、750ccというビッグマシンをして、ここまで華麗に舞わせることを可能ならしめるもの、ジェネシス。このマシンを所有することの喜びの第1は、まずこの基本構成の革命にある。

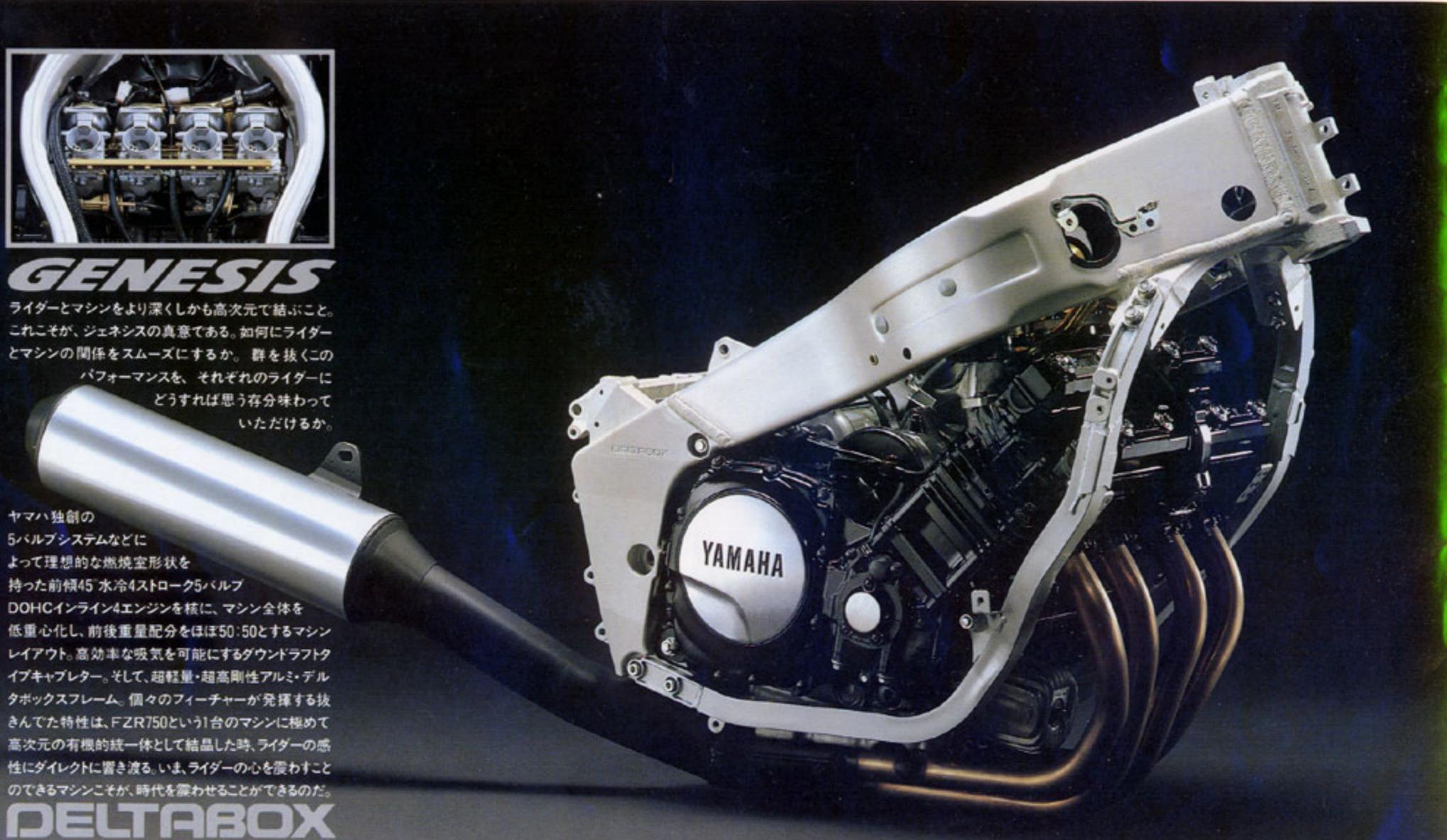


## GENESIS

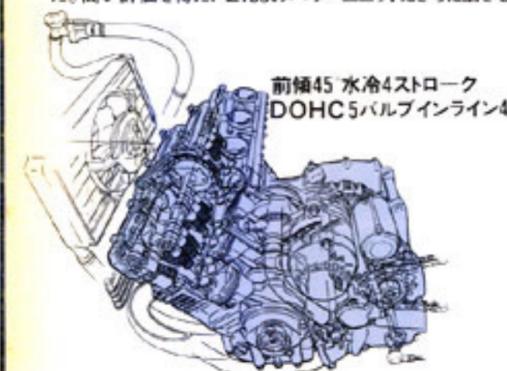
ライダーとマシンをより深くしかも高次元で結ぶこと。これこそが、ジェネシスの真意である。如何にライダーとマシンの関係をスムーズにするか。群を抜くこのパフォーマンスを、それぞれのライダーにどうすれば思う存分味わっていただけるか。

ヤマハ独自の5バルブシステムなどによって理想的な燃焼室形状を持った前傾45°水冷4ストローク5バルブDOHCインライン4エンジンを核に、マシン全体を低重心化し、前後重量配分をほぼ50:50とするマシンレイアウト。高効率な吸気を可能にするダウンドラフトタイプキャブレター。そして、超軽量・超高剛性アルミ・デルタボックスフレーム。個々のフィーチャーが発揮する抜きたての特性は、FZR750という1台のマシンに極めて高次元の有機的統一として結晶した時、ライダーの感性にダイレクトに響き渡る。いま、ライダーの心を震わすことのできるマシンこそが、時代を震わせることができるのだ。

## DELTA BOX

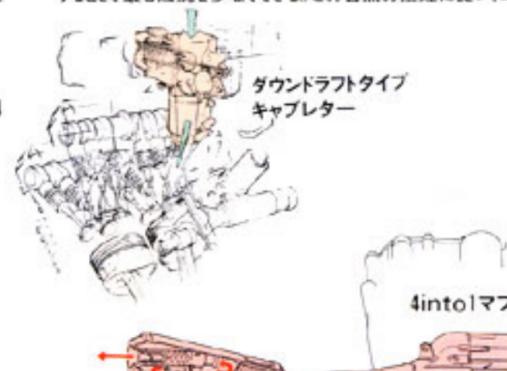


頂点にふさわしいハイパフォーマンス。前傾45°水冷4ストロークDOHC5バルブインライン4エンジン。FZRシリーズの頂点に立つFZR750。そのパフォーマンスの核にあるのが、このパワーユニット。45°前傾させたそのレイアウトによって生み出される数々のメリットは、計り知れない。優れたコントロールビリティに貢献する、マシン全体の低重心化。ニュートラルなハンドリングを実現するほぼ50:50の前後重量配分など。しかし、このパワーユニット単体にも目を向けて欲しい。最高出力77ps/9,500rpm最大トルク7.1kg・m/7,000rpmの確かなパフォーマンスもヤマハ4ストロークマシンコンセプト「ジェネシス」の生み出したメリットのひとつなのだ。高い評価を得たFZR750のパワーユニットにさらに磨きを



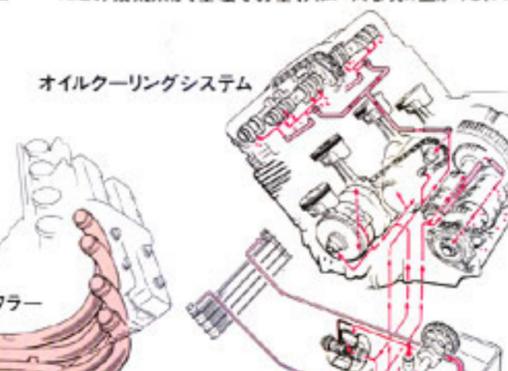
高効率を誇る排気系に採用 4into1マフラー。ジェネシスコンセプトに基づいたパワーユニットが、高効率を手にしたのは吸気系だけではない。排気系にも当然大きな恩恵がもたらされている。排気系においてそのハイパフォーマンスを象徴するのは、4into1マフラー。シリンダーが大きく前傾することによって、エキゾーストパイプの取り回しが非常に楽に行なえ、各気筒からのパイプを全く滑らかなカーブで集合部へと導くことによって、排気駆動を確実に伝えてより効果的に排気効率の向上に寄与させることが可能となっている。全域で、最高の点火時期を維持。デジタルイグナイター点火システム。点火方式も、一新された。FZRシリーズに採用されたのは、

かけたFZR750。ヤマハ独自の5バルブ・システム。これを駆動するカムシャフトの見直しによる吸排気タイミングの変更。ピストン、ピストンピン、ピストンリング、コンロッドの軽量化など。これらから紹介する様々なフィーチャーと一体となって発揮される、このパワーユニットの飛び抜けたハイパワー、クイックレスポンス、そして低回転域から高回転域まで切目のないトルク特性には、さぞ驚かれることだろう。ストレート吸気が実現する秀でた吸気効率。ダウンドラフトタイプキャブレター。ジェネシスが生んだ大きなメリットのひとつ、それがこのダウンドラフトタイプキャブレターである。物は上から下へ真直に落下すると、最も抵抗を少なくできる。この自然の摂理に従い、エ



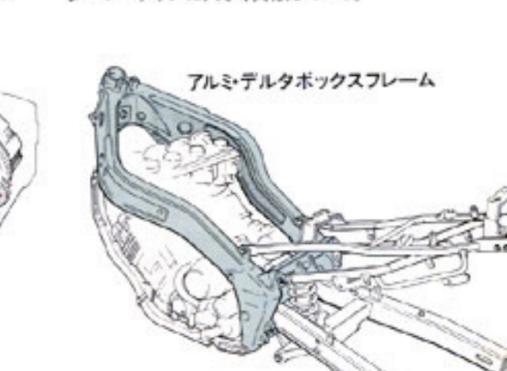
マイクロコンピューター制御によるデジタルイグナイター点火システム。全域にわたってエンジン回転数に応じた適切な点火時期を維持し、ビッグパワーを誇るFZR750に求められるスロットルワークに対しても見事に対応している。エンジン潤滑の効率向上。オイルクーリングシステム。新たに採用されたシステムのひとつが、このオイルクーリ

アクリナーから燃焼室をストレートに結んだこの吸気系の優秀性は、既にFZR750、FZR400、FZR250などを通じてご存知の通り。この吸気系の入口には、前傾45°のパワーユニットレイアウトが可能にしたエンジン上方という位置に、大容量エアクリナーが置かれる。スペースの余裕からくる大容量、エンジンの熱影響を受け難い位置からくる低温で高密度、これらを守るこのエアクリナーからの吸気は、すぐ下にあるキャブレターを通り3つの吸気バルブの待つシリンダーヘッドへと流れる。この通路にキャブレター内部の抵抗の低減に威力を発揮するスムーズボアタイプの4連装大口径BDS34キャブレターを配置している。通路の抵抗を可能な限り低減させたこの吸気系が、全域での全くスムーズな吹け上がり、スロ

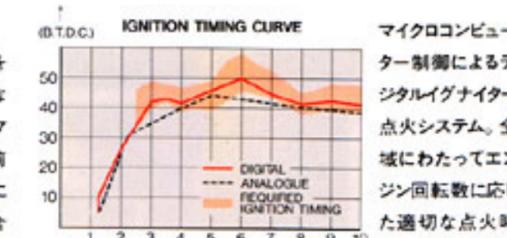


グシステムである。750ccという大排気量のエンジンに対応して、より一層高い効率でのエンジン潤滑を行なうべく採用されたシステム。トロコイドオイルポンプは、このクーリングシステムにおいてもオイルクーラーへのオイルの圧送役を引受けている。シリンダーヘッドの下前方に設置されたオイルクーラーで外気によって冷却されたオイルは、オイルパンに戻り再びエンジンの潤滑にあたる。このシステムは、エンジンの潤滑をさらに高効率とするだけでなく、オイルの劣化防止にも大いに貢献している。超軽量・超高剛性。アルミ・デルタボックスフレーム。ワークスレーサーYZF750の名を出すまでもなく、TZR250、

ットルワークへのクイックなレスポンスを実現している。吸気充填効率の一層の向上。F.A.I.(フレッシュ・エア・インテーク)システム。FZR250に次いでFZR750にも採用された吸気の充填効率を向上させるニューシステム。それがF.A.I.(フレッシュ・エア・インテーク)システムである。ワークスレーサーYZF750に採用されたのと同様な方式が、ここではとられている。フルフェアリングの前面および両サイドにエアインテークを設けて、そこから冷たい外気を取り入れ、ダクトを通してエアクリナー吸気付近に送り、一層の吸気充填効率の向上を実現するというシステム。このシステムの採用が全体的なパワーアップに大きく貢献している。



FZR400等で、既にそのパフォーマンスの高さには定評ある、アルミ・デルタボックスフレームがFZR750にも採用されている。ジェネシスコンセプトが創り出したコンパクトにしてハイパフォーマンスな極めて高次元のパワーユニットを抱くそのフレームもまた同様でなければならない。ジェネシスの思想はフレームにも反映されるのである。ステアリングヘッドからリアボット部にストレートに結ばれ、デルタ型を構成するボックス型断面アルミフレーム。アルミの軽量性を最大限に活かしながら、超高剛性を実現したこのフレームは、全くライダーの意志に忠実なコントロールビリティを提供する。シャープなしかも安定したハンドリングをして、ライダーはまさに思いのままにFZR750の走りを楽しむことだろう。



デジタルイグナイター点火システム。点火方式も、一新された。FZRシリーズに採用されたのは、

# EQUIPMENTS

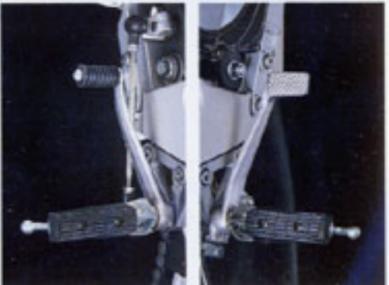
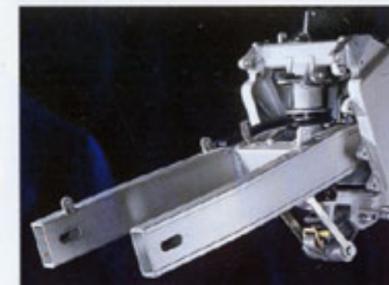
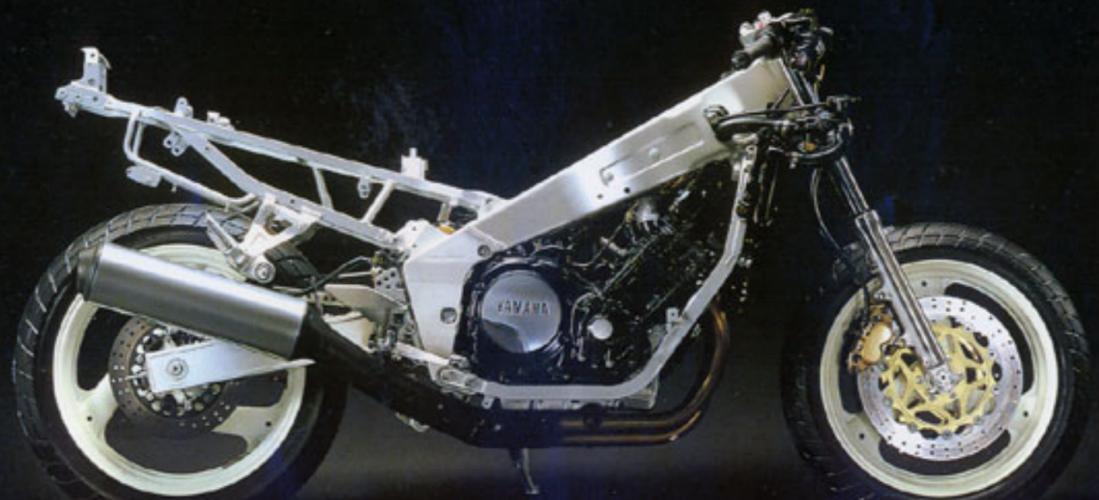
## このマシンは真のライダーにふさわしい。

ライダーの資質に直接語りかけてくる。

そのパフォーマンスが、ありのままにライダーへと伝わってくる。

そのとき、初めてライダーはこのマシンの本当の素晴らしさを知ることとなる。

FZR750。このマシンはライディングの喜びを知るライダーたちへの大いなる祝福である。



## FZR750.

このマシンのあまりにも高次元のパフォーマンスが、なぜライダーとこんなにも緊密に結びあえるのか。

ライダーは、思いのままという言葉の意味をこのマシンによって知ることだろう。

群を抜くパワーユニットが生み出すパフォーマンスを、ライダーに的確に伝えるイクイップメントの数々にこそ、FZR750誕生の真意がこめられている。

スプリングイニシャル・ダンピングアジャスター装備。

高剛性フロントフォーク。

ジェネシスの頂点としてのポテンシャルの高さは、サスペンションシステムにも現れている。サスペンションに求められる基本的な特性としての、十分な剛性・ショックの吸収力・減衰力、そして良好な作動性の全てを実現するのが、このフロントフォークだ。まず41mm大径インナーチューブが高い剛性を確保。そのスプリングのイニシャル荷重と、オイルダンパーの減衰力を調整できるアジャスターシステムを装備して、走行条件やライダーの好みに対してきめ細かなセッティングを可能とした。

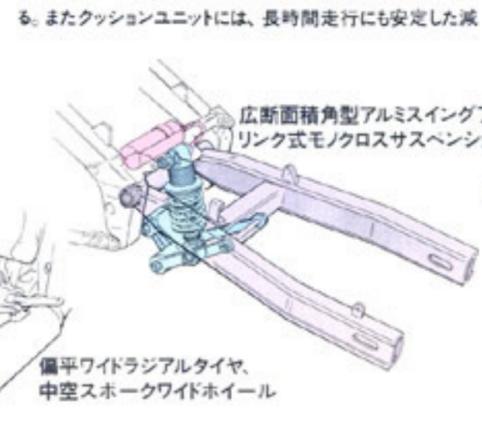


偏平ワイドラジアルタイヤ、  
軽量中空スポークワイドホイール。

ワークスレーサーYZF750からフィードバックされたアルミ軽合金製軽量中空スポーク。フロント:3.50×17 リヤ:4.50×18という、そのワイドなプロフィールが偏平ラジアルタイヤのポテンシャルに充分に対応する。フロント:120/70R-17 58H、リヤ:160/60R-18 70Hのハイグレードにして低偏平比を誇るワイドラジアルが、まさに思いのままにラインをトレースしていく。750ccというビッグパワーにふさわしい、確実なグリップと操縦安定性を実現すると同時に、まるで踊るようなライディングをライダーに味あわせてくれる。このタイヤとホイールのコンビネーションは、まさにハイパフォーマンスを心になじませてくれる。

かつてない高次元のコントロールビリティ。

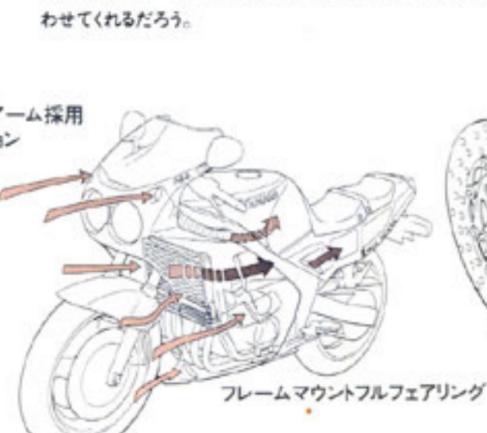
広断面積角型アルミスイングアーム採用、スプリングイニシャル・ダンピングアジャスター装備。リンク式モノクロスサスペンション。リヤには、優れた路面追随性を誇るリンク式モノクロスサスペンションを配した。ホイールのストローク位置に応じて減衰力が漸増するライジングレート特性を備えて、後輪に常に最適なストローク量を与える。その特性をさらに向上させるべく、ばね下荷重を軽減しながら高剛性をも実現する、アルミスイングアームを採用した。これまでにない広断面積角型アルミスイングアームによって、極めて高い操縦安定性を発揮する。またクッションユニットには、長時間走行にも安定した減



圧倒的な存在感と群を抜く空力特性。  
フレームマウントフルフェアリング。

それはまるで耐久レーサーのフェアリングにも似たウインドプロテクション効果を得ている。ライダーに対するウインドプロテクションを最優先として設計されながら、しかし砲弾型ミラー等に見られる空気流に対する配慮は、そのスポーティな走行性をさらに向上させる優れた空力特性。圧倒的なビッグマシンとしての存在感を主張しながらも、ジェネシスコンセプトが可能とするスリムなボディデザインによって快適な居住性を確保して、ライダーに大きな満足感を与えている。ジェネシスの頂点たることを主張するフィーチャーの数々。既にFZRシリーズのひとつのアイデンティティともなっている、デュアルハロゲンヘッドランプ(45/45W)。750ccのパワ

衰力を発揮する高圧窒素ガス封入式ド・カルボンタイプを採用している。このクッションシステムでは、別体としたリザーブタンクにガス封入室とオイル室を設けて、ハードな走行状況においても安定したダンパー効果を得ている。また、リヤにおいてもスプリングのイニシャル荷重と、オイルダンパーの減衰力を調整できるアジャスターシステムを装備。そのきめ細かな調整によってこのマシンのライディングは全くライダーの思いのままとなるだろう。デルタボックスフレームとこのサスペンションシステムが創り出すコントロールビリティの優秀さはライダーにひとつ次元を超えたライディングを味あわせてくれるだろう。



ーとトルクを確実に伝達する、メンテナンスフリーの油圧クラッチ。アルミ製セパレートハンドル、フォークスタビライザー、フットレスト、ブラケット…。フエルトンク内部は、前部にエアクリナーを配し、後方にタンク本体を置くことによりガソリン残量による車体重心位置の変動を最小限に抑えている。シンプルにレイアウトされたレーサータイプ3連メーター等。どこをとりあげて見ても、まさに頂点の輝きを持つマシン。それが、このFZR750というマシンなのだ。

対抗ピストン4ポットキャリバー装備。

フロントフローティングダブルディスクブレーキ。

リヤディスクブレーキ。

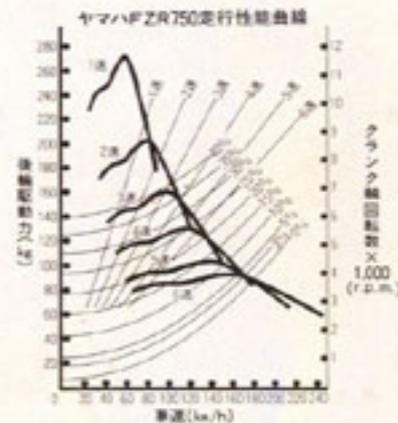
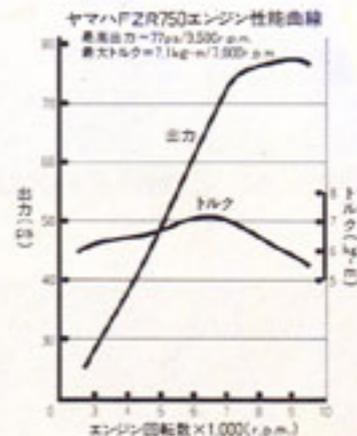
あのワークスレーサーYZF750と全く同様のブレーキングシステムを採用。フローティングマウントされた320mmと極めて大径のダブルディスクプレートに、4ポットキャリバーを装備したフロントブレーキ。750ccのビッグパワーに対応して十分なストップパワーを発揮するのは当然のこと。そのブレーキングフィールやコントロールビリティにこそ特筆すべきものがある。リヤディスクブレーキとのコンビネーションによって、安定感に満ちたブレーキング特性を示している。





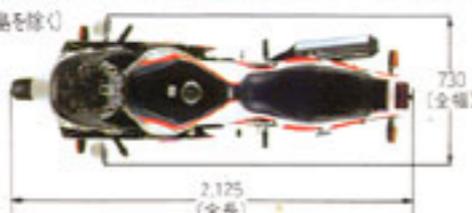
この4点の写真は、プロフェッショナルライダーのサーキット走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。

FZR750仕様概要	
機種コード	ZLM
全長/全幅/全高	2,125mm/730mm/1,215mm
軸間距離	1,470mm
シート高/最低地上高	775mm/145mm
乾体重	203kg
燃費・定地走行テスト値	42.0km/l (50km/h)
最小回転半径	3.4m
制動停止距離	14.0m (50km/h)
エンジン種類	4サイクル・水冷・DOHC・5バルブ
気筒数配列/総排気量	並列4気筒/749cc
内径×行程	68.0mm×51.6mm
圧縮比	11.2:1
最高出力	77ps/9,500rpm
最大トルク	7.1kg-m/7,200rpm
始動方式	セル式
点火方式	トランジスタ
燃料タンク容量	20L
エンジンオイル容量	3.6L
潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ
バッテリー容量/型式	12V14Ah(10hr)/YB14L
1次減速機構/減速比	ギヤ1.835(91/48)
2次減速機構/減速比	チェーン2.470(42/17)
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	リターン式5速
変速比	2.903/2.187/1.777/ 1.500/1.272/1.125
フレーム形式	ダブルグレード
キャスト/トレール	25°20'59"
タイヤサイズ・前/後	120/70R-17 58H 150/50R-17 58H
制動装置・前	油圧ダブルディスク
制動装置・後	油圧シングルディスク



●燃費は定められた試験条件のもとでの値です。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。

**FZR750** 標準現金価格 ¥849,000 (北海道、沖縄および一部離島を除く)  
●シルキーホワイト/ファインレッド  
●シルキーホワイト/ダイナスティブル



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

新しいバイクの買い方です。現金なし。簡単な手続きでお好みのバイクが、あなたのものに。お支払いは、3回から最高36回までの分割払い（月々のお支払いは、1,300円から）、あるいはボーナス一括払い、ボーナス2回払いなど、ご希望にあわせて融通の利くコースから自由に選べる便利です。ヤマハらくらくクレジットの詳細は近くのヤマハ販売店までおたずねください。

**ON-ROAD YRS**  
INFORMATION SHOP  
出します。お問合せ、お申込みは、このマークのヤマハスポーツ店へ。  
ヤマハライディングスクール(YRS)サーキットランに参加しませんか。

**Y.E.S.S.**  
●Y.E.S.S.(イエス)とは、YAMAHA EARTHLY SPORTS STAFFの種、モーターサイクルがプレゼントしてくれる限りなく大きな遊びの世界を、もっと積極的に楽しもうと生まれた新しいクラブです。●特典いろいろ。入会のお申込み、お問合せは、Y.E.S.S.のステッカーのあるYRS加盟店へどうぞ。  
バイクライフを大きく広げるY.E.S.S.に、参加しませんか。

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。●騒音防止のため不必要なからぶかしはつしみます。

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め、よく見ると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、後方に改造した車両での公道走行はできません。YRS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。

**YAMAHA**  
ヤマハ発動機株式会社  
〒436 静岡県静岡市駿河区2500  
8700-500/35-011057