

WHEELS

IL MENSILE DELLA PASSIONE MOTOCICLISTICA

n. 79 - 2003 - 4,65 € (Italy only)

IPERTEST

APRILIA Tuscany-Tibet Raid
APRILIA CapoNord Rally Raid
DUCATI Monster S4R
DUCATI Multistrada
PEUGEOT Jet Force 50/125
TRIUMPH Daytona 600
YAMAHA TZR 50/DT 50 Supermotard

TESTA A TESTA

YAMAHA FZS 600 Fazer
Vs **FZS 1000 Fazer**

300797
9 771129 501006



SFIDA A TRE: APRILIA Tuono - KAWASAKI Z 1000 - TRIUMPH Speed Triple

TESTA A TESTA YAMAHA FZS 600 Fazer Vs FZS 1000 Fazer

DOUBLE

Gemelle diverse. Fazer è sinonimo in casa Yamaha di moto dal cuore sportivo ma dall'aria mansueta, in un'apoteosi di diplomazia. Ma la bilancia pende sempre verso l'uno o l'altro piatto: basta scegliere tra la 600 e la 1000. E la differenza non è solo questione di cilindrata.

■ di KNEE SLIDER e del SuperWHEELS Team



FAZER

UNA VARIANTE del gioco degli scacchi vuole che il giocatore, anziché agire in silenzio in maniera univoca, comunichi all'avversario due mosse che è disposto a fare in alternativa. Sta a quest'ultimo scegliere - a questo punto - con che cosa avere a che fare. Insomma, intuire strategicamente dove possano portare due strade differenti originate da un unico punto di partenza, e poi scegliere verso

cosa propendere. Una mossa apparentemente innocua, che invece può nascondere insidie imprevedute; oppure una reazione aggressiva che dopo uno scambio furibondo di pezzi si traduce in un nulla di fatto, in una situazione tutto sommato ancora paritaria.

Proprio così sembra aver studiato la propria strategia la Yamaha, che la mossa Fazer, quella della miscela sport-tou-

ring in versione naked, la gioca su due fronti, con le due cilindrata di 600 e 1000 cm³.

Divisione dei compiti non così ovvia

IL TRUCCO sta nel fatto che forse non è poi così scontato che dalla "piccola" ci si possa aspettare una risposta mansueta e da quella di un litro, invece, solo una



indiscutibile e sfruttabilissima fonte di energia.

Il vero compromesso da scacchista di queste ormai ultracollaudate proposte Yamaha è quello di far emergere pure dalla versione di minore cilindrata verve in abbondanza e dalla sorella maggiore una propensione al viaggio non così intuitiva, visto che sotto batte nientemeno che lo stesso cuore a cinque valvole per cilindro della YZF-R1 "model year 2001" (quindi ancora con alimentazione tramite carburatori). Perché anche nella FZS 600 di orientato in senso aggressivo non c'è solo la linea, ricalcata su quella della "mille", ma molto di più. Dentro troneggia un motore dalle origini altrettanto sportive: è la robusta unità della Thundercat, la primogenita della cattivissima serie YZF, delegata a ruolo di sport-touring soltanto dopo la nascita delle estreme R. Con la premessa di 95 dignitosissimi CV (dichiarati dalla Casa), insomma, è forse fuori luogo lasciare che la "mille" la releghi in secondo piano, in una posizione quasi di comprimaria o da commuter di lusso, e sarebbe invece bene sfruttarne appieno tutte le potenzialità.

Di contro, in quest'ottica diventano concettualmente strepitosi i 143 CV della "mille" (sempre dichiarati), che possono finire per lasciare davvero un po' perplessi. Sono tanti per una ipersportiva pura, figuriamoci per una naked col manubrio rialzato e le pedane in posizione da passeggio. Il connubio di un motore dalle capacità stratosferiche e di un'im-

postazione, al contrario, tutt'altro che estrema non è sempre un capitale facile da gestire.

La Fazer 1000, comunque, lo sa fare, permettendo al suo pilota di sfruttare a piacere l'una o l'altra dote, la sportività o il comfort, personalizzando l'allestimento o – molto semplicemente – pacificandosi del cocktail azzeccato di emozione e razionalità. Perché a equilibrare il tutto è una sola qualità che primeggia: la capacità di controllo. Della mandria di cavalli che la spingono, di situazioni difficili, di reazioni d'emergenza. Con un'osservazione d'obbligo: la capacità di controllo forse l'ha più la moto che il motociclista...

Moneta sonante

A CONTI fatti, forse, la scelta è più economica: 7.690 Euro non saranno in assoluto una cifra modica, ma relativamente alla qualità di ciò che si porta a casa la Fazer 600 resta senza dubbio un affare. Il paragone non è improponibile: un megascooter dalle medesime attitudini turistiche ma in compenso ben lontano da qualsiasi altro tipo di velleità finisce per costare molto di più. Da questo punto di vista, allora, è più gravoso l'esborso per la Fazer 1000: 10.460 Euro sono più che giustificati dai contenuti tecnologici, ma restano comunque tanti. A maggior ragione, visto che per caratterizzarla in senso sportivo oppure turistico e sfruttarla a dovere nell'una o nell'altra direzione tocca attingere al catalogo accessori.



DESIGN E ALLESTIMENTO

LE FAZER avranno anche linee affilate che corteggiano da vicino quelle della serie R (da cui almeno la "mille" deriva direttamente per quanto riguarda il propulsore), ma restano comunque moto non orientate in maniera schietta dal punto di vista stilistico. Nessuna presa di posizione decisa che attiri i riflettori, insomma. Seppure con quel cupolino "arrabbiato" e quel serbatoio ridotto all'essenziale

(nell'ingombro più che nella capacità, visto che è di 21 litri quello della versione "mille" e di ben 22 quello della 600), la sobrietà regna sovrana. Con due sole concessioni: quella "magra" di un parabrezza aguzzo che si incunea aggressivo nel frontale della "piccola", dominato dalla tradizionale coppia di fanali a parabola multifocale, e quella più efficace, sulla versione di un litro, di un codone che punta ver-

so l'alto come su mezzi di ben più sportiva impostazione. Sulla 600, invece, quest'ultimo resta a schema squadrato e un po' antiquato.

Cercate le differenze

LA DIVERSA dose di aggressività tra le due si misura anche in termini cromatici: splendida la verniciatura color alluminio della versione di maggior cilindrata, che rimanda a quella del forcellone, delle guance del radiatore e, seppure con una sfumatura leggermente differente, anche a quella del bel telaio a doppia culla continua. Più composta la vista della 600, dominata dal colore nero non solo della meccanica, ma anche dello stesso telaio e dei cerchi.

Sono sobrie, ovviamente, anche le grafiche, che concorrono a conferire alle Fazer un'aria di compita concretezza, dove la funzionalità ha la meglio sui gingilli gratuiti. E questo spiega perché, per esempio, gli specchietti retrovisori siano efficaci anche se poco attraen-





ti, così aggettanti dalla sagoma delle moto. E spiega pure il fatto che nella dotazione di serie non manchino neppure ganci o cinghie in gomma per fissare eventuali bagagli sul posto del passeggero, il cavalletto centrale, un vano sottosella discretamente spazioso per contenere documenti e trousses degli attrezzi, e un apposito alloggiamento per il classico lucchettone a U.

Al passeggero della 600 è

dedicato un unico maniglione centrale a disposizione del secondo.

Nel caso della "mille",

invece, di-

versa – lo ricordiamo – nella sezione posteriore, è presente una coppia di comode maniglie d'appiglio: la porzione di sella dedicata al passeggero è pure posta a una quota maggiore rispetto alla posizione di seduta del pilota di quanto non sia invece sulla versione di minor cubatura.

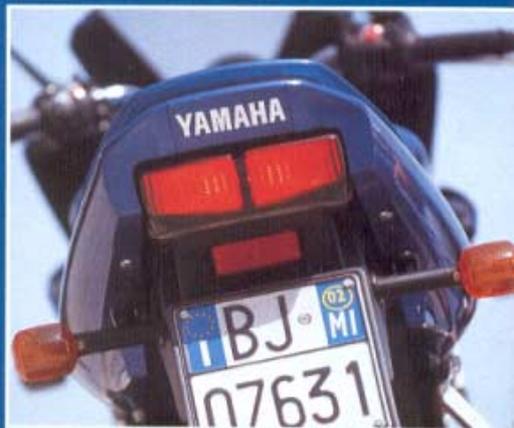
Optional le estremizzazioni

È PIÙ CHE mai personalizzabile, in senso sportivo o altrimenti turistico, la più eclettica delle due, la Fazer 1000:

gli accessori disponibili vanno, infatti, dal parabrezza maggiorato al puntale aerodinamico, dalle manopole riscaldate alle finiture carbon-look.



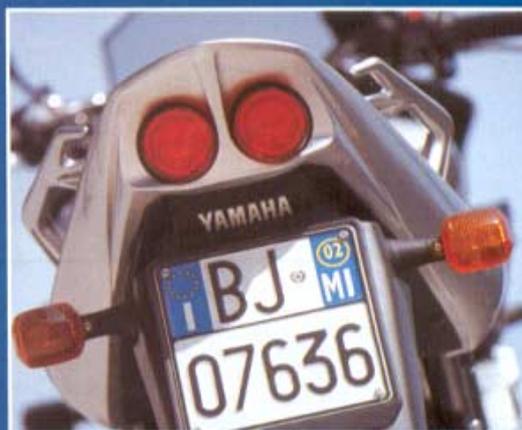
FZS 600 Fazer S



7.600,00 Euro



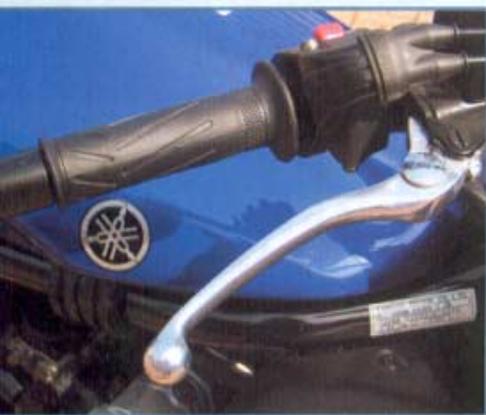
FZS 1000 Fazer



10.460,00 Euro



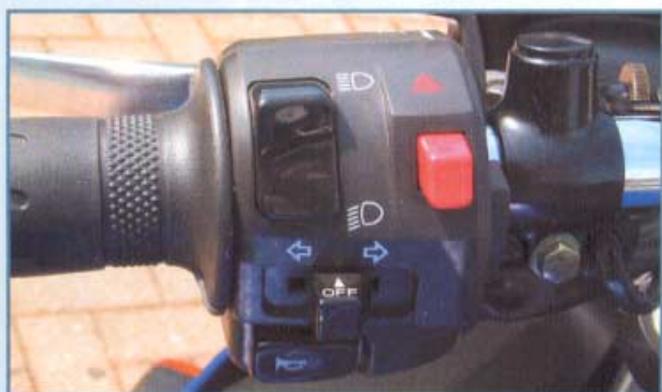
Fazer 600



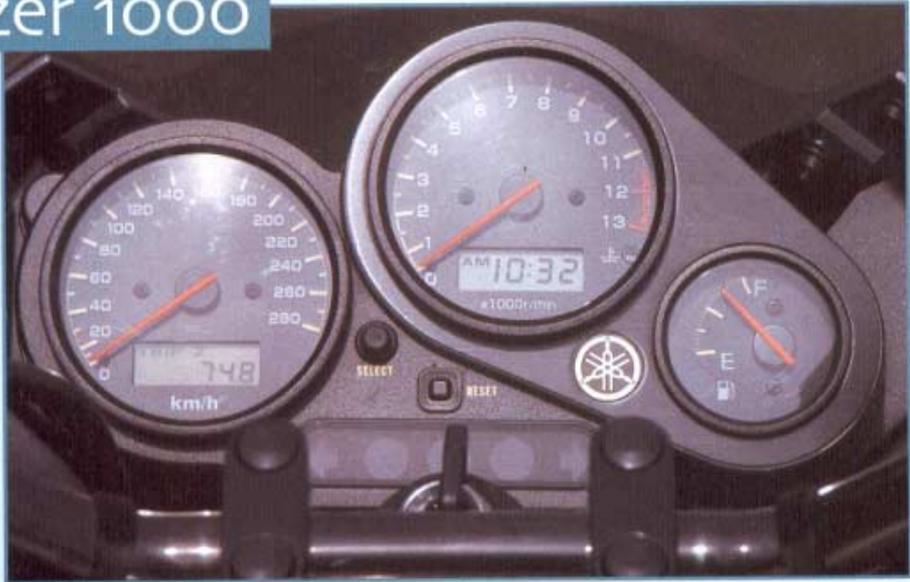
CARBON-LOOK per la trama del supporto della strumentazione, lega leggera per i supporti dei comandi a pedale e le piastre paratallone: insomma, l'occhio vuole la sua parte anche sulla "piccola" delle Fazer.

Di funzionale va segnalata la possibilità di regolazione della leva del freno su cinque posizioni nella distanza dalla manopola; questa soluzione non è invece prevista per la leva della frizione. Guarnizioni in gomma e piolini di sicurezza corredano invece i comandi a pedale.

Di buona fattura anche i blocchetti elettrici: su quello di sinistra va segnalata la presenza (insolita) del pulsante per il funzionamento contemporaneo dei quattro indicatori di direzione, il cosiddetto hazard.



Fazer 1000



LA STRUMENTAZIONE della Fazer 1000 è più in sintonia con lo standard di completezza delle moto turistiche piuttosto che con quello delle sportive da cui deriva motoristicamente. Tre sono gli "orologi" analogici che campeggiano al centro del ponte di comando: il tachimetro (con fondo scala a 280 km/h), il contagiri (con zona rossa a partire dagli 11500 giri/) e l'indicatore del livello del carburante. All'interno dei primi due sono inseriti pure due piccoli display digitali, dedicati rispettivamente ai contachilometri (il totale e due parziali) e all'orologio. I comandi sono pressoché identici a quelli della 600, fatta eccezione per i supporti delle pedane e per il pedale del freno, privo in questo caso di rivestimento in gomma. Differente pure la conformazione del bloccetto elettrico di destra.





2



3



4



1



1

RAFFREDDAMENTO a liquido per il quattro cilindri della Fazer 600. Nell'immagine si può osservare il radiatore con le due piastre di alluminio che lo ornano.

2

ASPORTANDO la sella si accede al capiente vano portaoggetti, in grado di ospitare qualcosa in più dei semplici documenti e della trousses degli attrezzi, e all'alloggiamento della batteria per la manutenzione.

3

SULLA sommità del codone campeggia l'elegante maniglia per il passeggero, in tinta con le sovrastrutture, solido appiglio per il secondo in caso di bisogno.

4

DI ESTRAZIONE sportiva l'impianto frenante installato all'avantreno della Fazer: si tratta di un doppio disco semiflottante di 298 mm Ø.



2



3



1



4



1

LE DIMENSIONI del radiatore che equipaggia la Fazer 1000 sono leggermente maggiori. Nell'immagine si possono osservare anche le canne della forcella e le relative protezioni.

2

CAMBIA la moto e diminuiscono le dimensioni del vano portaoggetti. Anche in questo caso sotto alla sella trovano posto la batteria e i cablaggi dell'impianto elettrico.

3

UNA DELLE differenze più appariscenti tra la 600 e la 1000 è relativa al codone. La versione di maggiore cubatura è dotata di due maniglie che sostituiscono il maniglione singolo.

4

L'IMPIANTO frenante installato sulla Fazer 1000 è simile a quello della sorella minore (298 mm Ø). Nell'immagine si noti anche il foderò della forcella provvisto di vite per la regolazione dell'idraulica.



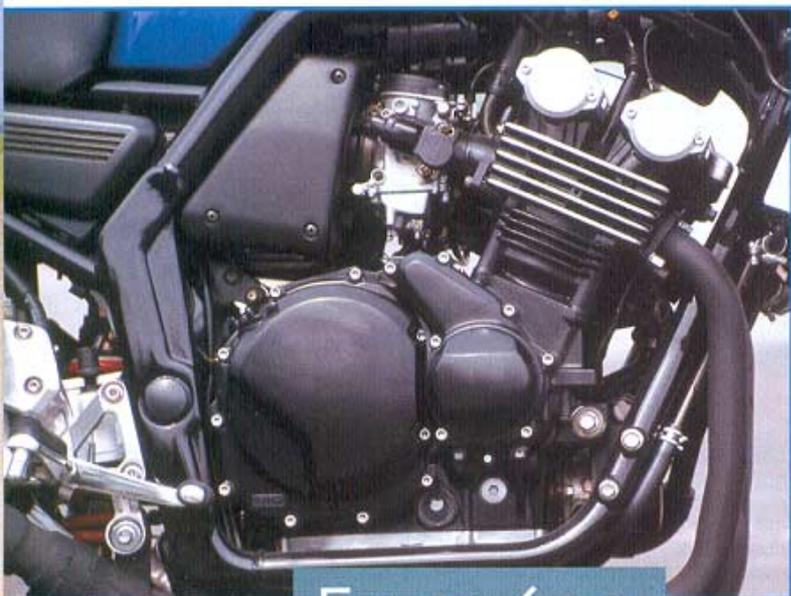
UN PO' DI TECNICA

POTREBBERO sembrare sorelle gemelle le due Fazer della nostra prova, fatta eccezione ovviamente per la cilindrata. E invece, sotto l'aspetto tecnico, le cose non stanno così. Certo, sono entrambe quadricilindriche bialbero plurivalvole e hanno entrambe un telaio a doppia culla continua, ma le differenze progettuali sono notevoli, tra l'una e l'altra. Tanto per cominciare, le geometrie delle ciclistiche, e non soltanto il peso e l'ingombro, cambiano in misura drastica. L'interasse passa dai 1.415 mm della 600 ai 1.450 mm della 1000, l'inclinazione del canotto di sterzo da 24° a 26° e l'avancorsa da 88 a 104 mm. Sono quo-

te che fanno pensare a obiettivi leggermente diversi, che privilegiano l'agilità per la "piccola" e la stabilità per la 1000. Il telaio di quest'ultima non solo ha un disegno differente ma dispone anche di un tubo della culla amovibile, cosa che agevola enormemente l'esecuzione di eventuali interventi meccanici.

I due motori hanno storie completamente diverse. Il 1000 è in pratica una versione "addolcita" di quello della R1, ovvero costituisce la più moderna versione dei ben noti "cinque valvole" della Casa dei Tre Diapason. Il 600 appare invece precedente, come disegno complessivo, e appartiene al massimo stadio

evolutivo dei quadricilindrici con catena di distribuzione collocata centralmente; deriva da quello (eccellente) della Thundercat del 1996 (che a sua volta traeva origine da quello della FZR 600 R del 1994). Un'unità motrice, quindi, robustissima e supercollaudata, oltre che in grado di offrire un'erogazione davvero eccellente. Si potrebbe a questo punto pensare che i due motori in oggetto presentino differenze sensibili in termini di parametri caratteristici, e invece, analizzando meglio le cose, si scopre che il rapporto corsa/alesaggio è analogo (0,80 per il 600 e 0,78 per il 1000) e che al regime di potenza massima la PME è



Fazer 600



Fazer 1000

LA TECNICA A CONFRONTO

SPECIFICA	FZS 600 FAZER S	FZS 1000 FAZER
Motore/ciclo	Quadricilindrico/4T	Quadricilindrico/4T
Alésaggioxcorsa (mm)	62,0x49,6	74x58
Cilindrata (cm ³)	598,985	997,797
Rapp. di compressione	12:1	11,4:1
Distribuzione	Bialbero/4V	Bialbero/5V
Diagramma	n.d.	n.d.
Potenza kW(CV)/giri/	69,9 (95)/11500	105,2 (143,1)/10000
Coppia Nm(kgm)/giri/	61,2 (6,2)/9500	105,9 (10,8)/5500
Alimentazione	Carburatori (Mikuni BSR33)	Carburatori (Mikuni BSR37)
Raffreddamento	A liquido	A liquido
Lubrificazione	A carter umido	A carter umido
Accensione	Elettronica digitale TCI	Elettronica transistorizzata
Frizione (comando)	Meccanico	Meccanico
Cambio	6 marce	6 marce
Rapporto Interno 1°	2,846	2,500
2°	1,947	1,842
3°	1,545	1,500
4°	1,333	1,333
5°	1,190	1,200
6°	1,074	1,115
Rapporto Trasmissione Primaria	1,708 (82/48)	1,581 (68/43)
Rapporto trasmissione finale	3,200 (48/15)	2,750 (44/16)
Avviamento	Elettrico	Elettrico
Telaio	Doppia culla	Doppia culla
Materiale	Acciaio	Acciaio
Avancorsa (mm)	88	104
Inclinazione canotto (°)	24	26
Sospensione anteriore (mm Ø)	Forcella (41)	Forcella (43)
Escursione (mm)	120	120
Sospensione posteriore	Monoamm.	Monoamm.
Escursione (mm)	120	120
Freno anteriore (mm Ø)	Doppio disco (298)	Doppio disco (298)
Freno posteriore (mm Ø)	Disco (245)	Disco (267)
Ruote (ant.-post.)	3,00"x17"-5,00"x17"	3,50"x17"-5,50"x17"
Pneumatici (ant.-post.)	110/70ZR17-160/60ZR17	120/70ZR17-180/55ZR17
Lunghezza (mm)	2.080	2.125
Altezza sella (mm)	790	820
Interasse (mm)	1.415	1.450
Peso a secco (kg)	192	208
Capacità serbatoio/riserva (litri)	22/3,6	21/4,0

molto simile e la velocità media del pistone quasi uguale.

Entrambe le moto sono alimentate a carburatori e dispongono di accensione elettronica digitale. Il motore della 600 ha però il blocco cilindri amovibile, mentre il "mille" lo ha incorporato nella fusione del semicarter superiore del basamento (il che risulta proficuo dal punto di vista dei costi e della rigidità strutturale, ma resta svantaggioso in caso di interventi meccanici a livello di pistoni e segmenti). Il blocco cilindri del motore di 600 cm³ ha una struttura closed-deck, mentre quello di un litro è del tipo open-deck. In entrambi i casi le canne sono integrali e dispongono di un riporto al nichel-carburo di silicio sulle pareti.

La potenza specifica del motore più piccolo, come era logico aspettarsi, e per le ragioni che abbiamo già avuto modo di spiegare non molto tempo fa sulle nostre pagine, risulta più elevata (158 CV/litro, contro i 143 del mille, secondo i dati dichiarati), pur essendo analoghe la velocità media del pistone e la PME. Nel quadricilindrico di maggiore cilindrata spicca l'adozione di pistoni stampati, più costosi ma dalle caratteristiche superiori, rispetto a quelli ottenuti per fusione. Per il resto, i due motori sono realizzati adottando soluzioni tecniche e schemi oramai largamente standardizzati. Si tratta quindi di unità con raffreddamento a liquido, con comando della distribuzione a catena, cuscinetti di banco e di biella a strisciamento e basamento che si "apre" secondo un piano orizzontale che taglia a metà i supporti di banco. Gli eccentrici agiscono in entrambi i casi su punterie a bichiere ma, mentre nel motore di 600 cm³ le valvole sono quattro per cilindro, in quello di cilindrata maggiore sono cinque (tre di aspirazione e due di scarico).

m.c.



PRESTAZIONI

NONOSTANTE

la differenza di cubatura fra le due Yamaha sia sostanziale, i rilevamenti prestazionali non sono poi così distanti; nota a favore, questa, per la Fazer 600 che, soprattutto per quanto riguarda i dati rilevati nelle prove di accelerazione, ha fatto registrare tempi molto prossimi a quelli della sorella di maggiore cilindrata. In particolare nelle accelerazioni da 0 a 400 metri, dove l'allungo del propulsore da 1000 cm³ non riesce ancora a imporsi significativamente sul 600, la differenza fra le due Fazer è minima.

RILEVAMENTO	FZS 600 FAZER S	FZS 1000 FAZER
VELOCITÀ MAX. (km/h)	222,718	262,724
ACCELERAZIONE (tempo/velocità d'uscita in km/h)		
0 - 400 m	11"517/188,128	10"706/212,334
0 - 1000 m	22"189/211,441	20"012/244,889
0 - 100 km/h	3"342	2"823
Spinta max. in 1 [^] (m/s)	8,064	10,801
Spinta max. in 6 [^] (m/s)	2,139	2,472
RIPRESA da 50 km/h in VI [^] (tempo/velocità d'uscita in km/h)		
0 - 400 m	13"916/159,552	12"551/175,339
0 - 1000 m	25"382/206,005	23"249/227,945

RESPONSO DEL BANCO PROVA

RILEVAMENTO	FZS 600 FAZER S	FZS 1000 FAZER
POT. MAX. KW(CV)/giri/	63,173 (85,916)/11100	93,744 (127,491)/9900
COPPIA MAX. NM(kgm)/giri/	58,983 (6,013)/9500	97,744 (9,935)/7500
P.M.E. MAX. (BAR)	12,615	12,513
POT. SP. KW/LITRO(CV/LITRO)	105,467 (145,435)	93,950 (127,773)
RAPP. P/P kg/kW(kg/CV)	3,264 (2,400)	2,318 (1,704)

ANALISI DINAMICA

STESSO nome. Stesso appeal. Sostanza ben diversa. Le due Fazer sono le due facce della stessa medaglia: da un lato una naked di media cilindrata, facile, leggera e poco impegnativa. Adatta - insomma - anche a chi non ha troppa esperienza con le due ruote. Dall'altro, una nuda con gli attributi, spinta da un propulsore che non sfigurerebbe nel confronto con le unità più spinte delle migliori sportive del momento.

Due modi di interpretare la filosofia naked,

ma in sella poche sono le differenze. Quella principale è relativa allo spazio disponibile: abbondante nella "mille", solo discreto nella "seicento". E dire che per il resto le due sorelle si assomigliano. Entrambe sono dotate di un manubrio rialzato, di pedane ben dislocate e di una sella morbida e confortevole.

Non c'è che dire: guidare le due Fazer significa riscoprire il piacere di una sistemazione comoda, poco affaticante. Il merito, oltre che all'azzeccata posizione di guida, va anche alla taratura morbida delle sospensioni, che assorbono senza difficoltà le malformazioni del fondo. Non eccelle, invece, la protezione aerodinamica: l'estensione solo modesta dei plexiglass installati sulle due Fazer non garantisce un valido riparo alle elevate velocità. Particolarmente critica, in questo senso, è la situazione sulla 1000 che grazie al suo potente propulsore è in grado di raggiungere velocità ragguardevoli in spazi davvero ridotti.

Due cuori ben diversi

STA PROPRIO qui, ovviamente, la differenza maggiore tra le due moto: nei due propulsori. Perché se quello più piccolo, pur essendo caratterizzato da una curva di coppia estremamente regolare, dà il massimo quando la lancetta del contagiri supera la soglia dei 7000 giri/ (fino all'intervento del limitatore), l'esagerato quattro cilindri di 1000 cm³ di cilindrata si impone grazie a una spinta davvero impressionante su tutto l'arco di erogazione. La valvola ExUp allo scarico, in abbinamento alla particolare messa a punto, sortisce un effetto sicuramente benefico. Basti pensare che con la





lancetta del contagiri si può scendere fin quasi alla soglia del minimo e quindi riprendere senza la minima incertezza. Se con la mille si può ridurre

di molto l'impiego del cambio approfittando dell'elasticità messa in campo dal quattro cilindri, ecco che altrettanto non si può fare con la "piccola".

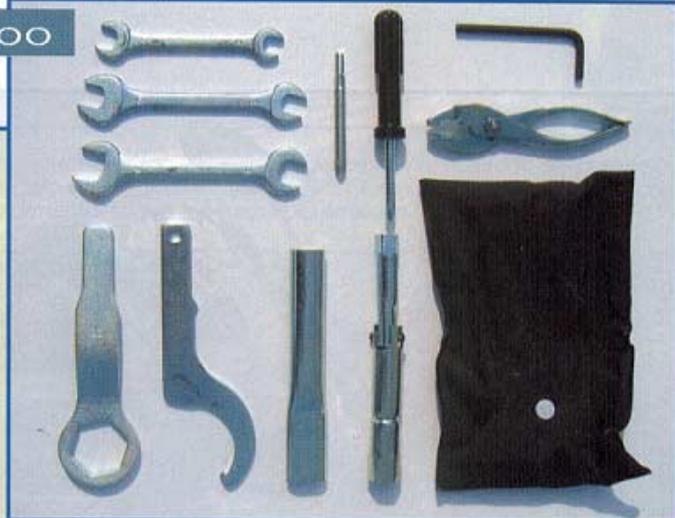
Meno lontane - stranamente - appaiono le ciclistiche. Entrambe le Fazer rivelano un comportamento dinamico bilanciato: scendono in piega in





Fazer 600

LE TROUSSE di attrezzi delle due Fazer sono ben fornite e pressoché identiche. I due astucci in materiale plastico contengono tre chiavi tradizionali, una chiave a brugola, una pinza, la chiave per le candele, che nel caso della 1000 è snodata, una chiave esagonale (due per la 600), una prolunga per aumentare il braccio di leva oltre al solito giravite a due punte. Inoltre entrambe le versioni dispongono della preziosa chiave a settori per la regolazione del precarico del monoammortizzatore, per chi vuole personalizzare l'assetto della moto in funzione di un uso più o meno sportivo. La qualità degli attrezzi, comunque, non è da riferimento.



Fazer 1000



maniera omogenea e coerente, e si assestano successivamente sulle loro morbide sospensioni. Morbide ma

perfettamente controllate nel loro funzionamento: perché tanto in frenata quanto in accelerazione si registrano





trasferimenti di carico solo modesti, che limitano gli scompensi d'assetto a tutto vantaggio dell'efficacia nella guida. È chiaro che la guida migliore non è quella di forza brutale: al contrario, le due quattro cilindri Yamaha preferiscono voltare in traiettorie rotonde e morbide. In questo caso, il margine per re-

cuperare eventuali errori o per apportare piccole correzioni rimane ampio.

La piccola è più maneggevole

LA 600 si prende la rivincita sulla sorella maggiore quando si analizzano le doti di agilità e maneggevolezza: in cit-

tà è lei a prevalere, mentre è indubbio che nei percorsi extraurbani sia la 1000 a emergere. E lo fa in virtù di una ciclistica leggermente più rigorosa e del solito motore capace di estrarre dalle curve con una prontezza da riferimento.

Simili sono gli impianti frenanti e simili sono le risposte che si ottengono



DUE MOTO d'impostazione turistica come le Yamaha Fazer 600 e 1000 si dimostrano abbastanza generose nei confronti del passeggero, riservandogli una porzione di sella del tutto onesta, con la 600 in leggero vantaggio rispetto alla 1000. Quest'ultima costringe il secondo a una posizione più obbligata, con la parte posteriore di sella maggiormente rialzata e pedane più arretrate.



in fase di frenata. I dischi anteriori di entrambe le moto non impressionano sicuramente per mordente: la risposta

non sembra essere pronta e serve qualche chilometro in più per rendersi conto che basta esercitare una trazio-

ne maggiore sulla leva per ottenere una verve maggiore. Così facendo la modulabilità non viene certo meno.





IL VERDETTO

NON SARANNO intriganti come le streetfighter, ma a entrambe le Fazer va riconosciuto il merito di centrare appieno la funzione di mangiachilometri divertenti.

Non ammaliano con fattezze da primedonne, ma non rischiano nemmeno di finire vittime dei capricci delle mode: è come se fossero senza tempo, nel look e nel carattere. È difficile infatti che ci si possa stufare in fretta di moto che nel cuore portano propulsori di tanta robustezza e soprattutto di tanta potenza. Oseremmo dire persino troppa, per mezzi che tutto sommato alla pista non sono dedicati. È per questo, forse, che la "piccola" dimostra più buon senso: non ha nulla di più di quanto non sappia gestire, regalando emozioni alla portata di tutti. Come alla portata di tutti è il suo prezzo, peraltro pienamente meritato.

Alla 1000 invece tocca il compito di far felici gli esigenti, e pure un po' indecisi, che tra una sportivissima e una turistica scelgono... un'ibrida. ●

CONSUMI km/l

RILEVAMENTO	FZS 600 FAZER S	FZS 1000 FAZER
AUTOSTRADA	16,045	16,742
EXTRAURBANO	16,612	17,555
AL LIMITE	9,174	8,256

SPAZIO DI ARRESTO

RILEVAMENTO	FZS 600 FAZER S	FZS 1000 FAZER
Da 60 km/h	13,08	13,87
Da 100 km/h	37,32	37,92
Da 140 km/h	74,01	73,94



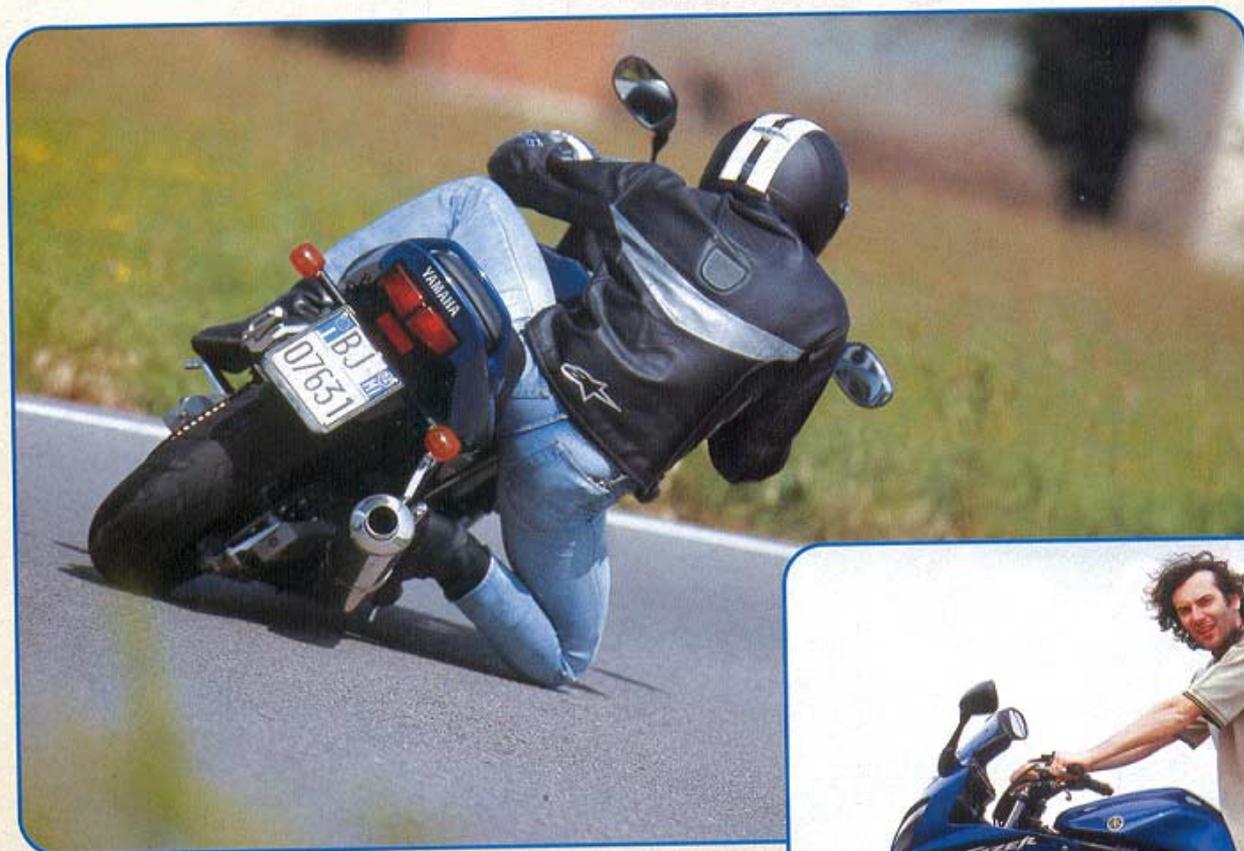
1



2

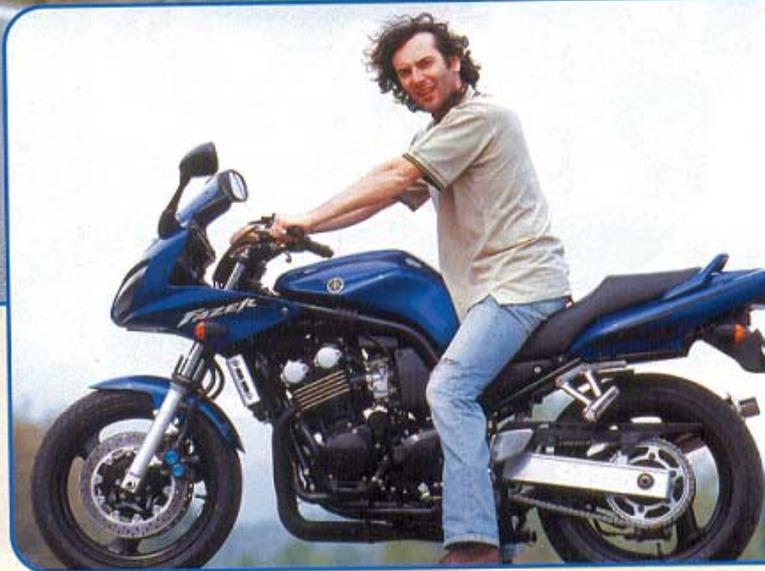


DIETRO LE QUINTE



IL GRAFICO Serra è uno che non ha peli sulla lingua... ma in compenso li ha su tutto il resto del corpo, per giunta fitti come edera rampicante. Nella foto sotto possiamo notare come la sua chioma si stia evolvendo in qualcosa di sempre più vicino alla importante criniera di Massimo Clarke.

ALCUNI danno il sangue per una giusta causa, altri danno il corpo e la loro incolumità. Il "ginocchino" che vedete nella foto sopra, che si appoggia al suolo, è del nostro tester tuttofare Giuseppe Carissimi. Naturalmente privo di ogni tipo di protezione, si è limato, sbucciandosi, non prima di aver oltrepassato il tessuto dei jeans... Morale: Pino, non pretenderei certo di farti rimborsare!!! Se sei matto, noi non possiamo certo farci carico delle tue braghe!





3

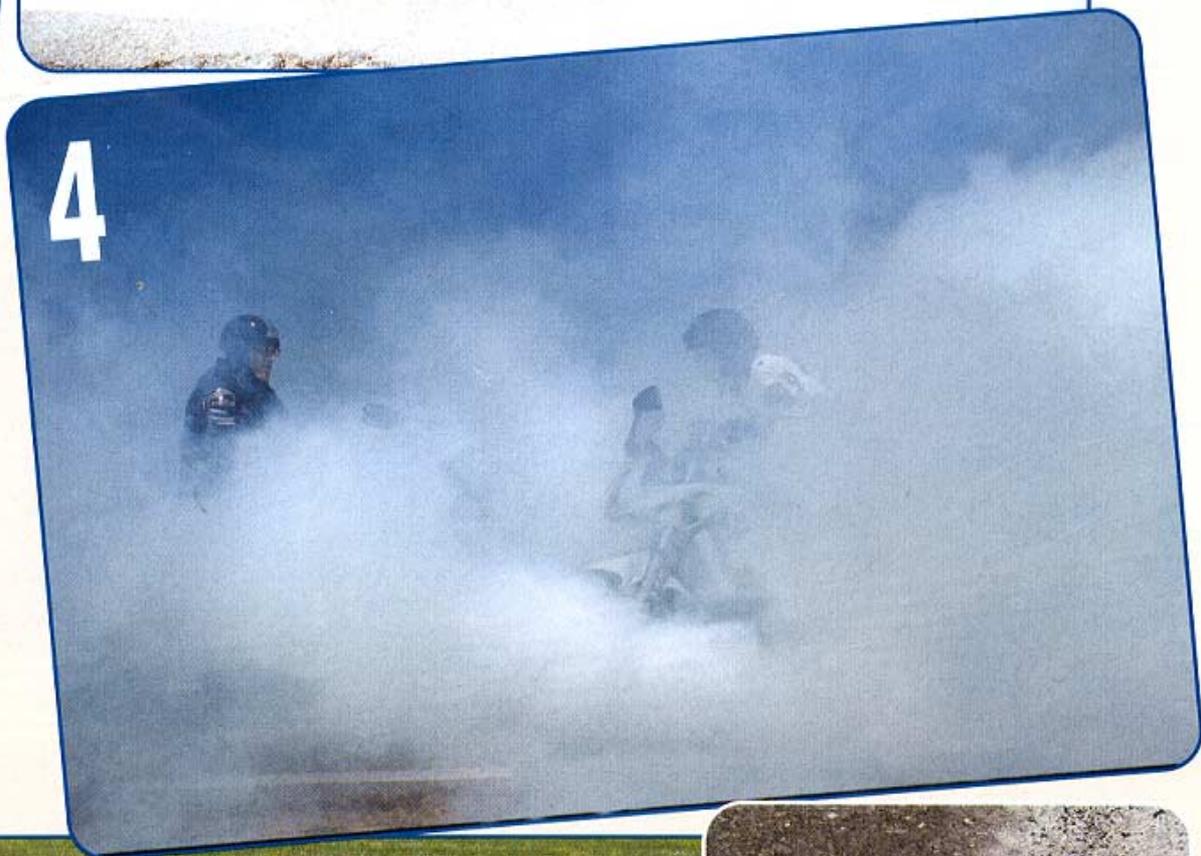


LA SEQUENZA parla chiaro... Per l'apertura del servizio del testa a testa delle due Fazer, le idee certo non ci mancavano: chi optava per una "penna", chi per un bagarre in pista tra le due Yamaha... ma poi l'illuminazione: un burn-out!

E così è andata:

I fotografi hanno dato il "ciak" alle foto-riprese, hanno iniziato a scattare a raffica, dimenticandosi però di stoppare i due funamboli (Carissimi e Passoli) una volta fatti gli scatti necessari. Morale? La coltre di fumo, a destra, ha avuto la meglio, e i due, ormai irrimediabilmente intossicati, hanno deciso autonomamente di togliere la mano dall'acceleratore... Con la conseguente affermazione: di Carissimi: "Mi è scesa la nebbia addosso!"

4



IL DANNO. Era inevitabile che la frizione dei pneumatici sull'asfalto producesse uno "scasso"... E poi non lamentiamoci delle strade italiane che sono impraticabili...