

OTTOBRE 2003 - Euro **4,00** (Italy only)

ESCLUSIVO: I TEST DELLE SBK DUCATI E SUZUKI

INMOTO

**Boom
di
novità**

al Salone di Milano



Nuova Aprilia RSV 1000 R: ecco la versione più spinta

Magia... Nera

PROVE MV F4 Brutale S - Moto Guzzi V11 Sport Ballabio/Suzuki SV 1000
BMW R 1100 S BoxerCup - 50: MBK X-Limit e X-Power, Gilera RCR e SMT
TEST ANTEPRIMA BMW R 1200 C Montauk - Yamaha FZ6 Fazer





Sportiva nel cuore

Con il motore della YZF R6 la nuova media Yamaha si preannuncia davvero divertente. Oltre alla FZ6 Fazer semicarenata (nella foto grande e nella pagina a fianco, in blu) c'è anche la versione nuda (in rosso nella pagina a fianco) che perde il nome Fazer e si chiama solo FZ6

La formula del divertimento

Ampiamente rivisitata la Fazer 600, che acquista la grinta del motore R6 e una linea più moderna. Una media agile offerta a un prezzo allettante

di **Franco Rossi**

La formula del divertimento in ambito motociclistico è appannaggio delle medie cilindrato: moto agili e facili da guidare, dotate di buone prestazioni e di un prezzo non troppo elevato. Un mix di sicuro successo e una bella garanzia per quanti vogliono avvicinarsi per la prima volta e senza grossi traumi alle due ruote motorizzate, oppure per chi, stanco della «solita» sportiva scomoda e costosissima, vuole qualcosa di più tranquillo. In quest'ottica la Yamaha dopo avere proposto la Fazer 1000 per gli appassionati più esperti, intende replicare andando a rinnovare (profondamente) anche la più piccola delle Fazer. Parliamo della collaudata FZS 600 col telaio tubolare in acciaio e il motore derivato da quel-

lo della Thundercat, che è stata completamente rivista e sarà presto disponibile, con un telaio in alluminio e il motore della ipersportiva R6, in due versioni, nuda e con semicarenatura.

Quest'ultima è già stata presentata: bella, grintosa e magnificamente dotata, la nuova Fazer dà un taglio netto col passato mirando a stabilire i nuovi punti di riferimento per la categoria in termini di versatilità d'uso. Tutto questo sfatando la nomea di moto «povera» a livello estetico e nella sostanza, considerando la dotazione tecnica di cui dispone.

La principale arma della nuova Fazer 600 è certamente la versatilità che si sposa alla perfezione con il concetto



di sportiva, restando accessibile nella sostanza e nel prezzo. A riguardo la FZ6 Fazer sarà commercializzata in tre colorazioni: grigio chiaro e due differenti tonalità blu metallizzate, a partire dal prossimo ottobre al prezzo di 7.790 Euro chiavi in mano. Una cifra allettante, considerando l'elevata qualità dell'equipaggiamento, nella quale sono compresi i tre anni di garanzia con formula YES, mentre fra gli optional figurano il cupolino maggiorato, il puntale aerodinamico e il top case da 44 litri.

foto **Delta-Courtet**

Tanti interventi per diventare minimalista



Del vecchio modello non è rimasta proprio alcuna traccia: il design nitido, minimalista ed essenziale della FZ6 Fazer è un gran bel passo in avanti rispetto alle classiche forme della precedente versione. Certo, a livello estetico le si può rimproverare l'organizzazione del codice vicino a quello della maggior parte delle proposte attuali, ma nel complesso la piccola naked di Iwata mostra ugualmente una propria personalità legata alle gibbosità del serbatoio, quasi appoggiato sulle direttrici dello splendido telaio in lega leggera, con il compatto motore quadrilindrico ben in vista. L'adozione della semicarenatura, decisamente profilata e ben raccordata al serbatoio, sembra non appesantire troppo la linea generale ugualmente gradevole sebbene un tantino scontata.

Alta la qualità delle finiture e dell'equipaggiamento: basti pensare alla realizzazione dello splendido telaio pressofuso (mediante il nuovo procedimento CF Die-Cast Technology) in soli due pezzi e senza alcuna saldatura, oppure all'adozione del serbatoio definito da uno specifico programma CAD, composto da una lega di carbonio/titanio, e dei sottilissimi indicatori di direzione.

Questi sono solo alcuni dei numerosi particolari (ai quali possiamo aggiungere l'ottima integrazione dei due terminali di scarico sotto al codino e delle maniglie di supporto per il passeggero) di grande pregio, alla stregua della compattissima strumentazione interamente a cristalli liquidi. Un unico, piccolo strumento in cui sono racchiusi il tachimetro/contachilometri (con ben due contatori parziali), il contagiri, l'orologio e gli indicatori del livello carburante, della temperatura ambiente e del circuito di raffreddamento nonché la visualizzazione dei chilometri percorsi dall'entrata in riserva. Rispetto alla naked la FZ6 Fazer ha in più, oltre alla stampella laterale, il pratico cavalletto centrale ma anche specchi retrovisori meglio profilati ed integrati nella struttura del cupolino provvisto di due generosi gruppi ottici.

La massiccia mole di interventi che ha

caratterizzato l'odierna FZ6 Fazer ha permesso di risparmiare ben 7 kg di peso rispetto alla precedente versione. Sono variate anche le misure caratteristiche (l'inclinazione del canotto di sterzo è aumentata di 1°, l'avancorsa maggiorata di 9 mm) incluso l'interasse ora di 1440 mm grazie all'impiego del lungo forcellone visti i 590 mm complessivi. In tema di sospensioni all'avantreno c'è la robusta forcella convenzionale, la stessa impiegata per la Fazer 1000, con gli steli di 43 mm di diametro mentre posteriormente è stata abbandonata l'articolazione progressiva per il monoammortizzatore regolabile in grado di assicurare gli stessi 130 mm di escursione della sospensione anteriore. Sui leggerissimi e sportivissimi cerchi a cinque razze in lega leggera sono installati i freni di generoso diametro (298 mm all'avantreno e 245 mm posteriormente) - nonché pneumatici nelle classiche misure di 120/70 ZR 17" e 180/55 ZR 17".

In un simile contesto si inserisce perfettamente il compattissimo propulsore quadrilindrico in linea a sedici valvole di 600 cm³ addolcito, rispetto all'unità della YZF R6, per quanto concerne le caratteristiche di potenza. In pratica i tecnici Yamaha oltre a riposizionarlo all'interno della nuova struttura (arretrandolo di 10 mm e innalzandolo di 5 mm) hanno lavorato sulla fasatura degli alberi a

camme, sulla conformazione delle teste, dei pistoni forgiati, sui collettori di aspirazione semi-verticali ma soprattutto in funzione del nuovo sistema di iniezione del carburante incentrato sulla presenza dei doppi corpi farfallati di 36 mm Ø. In pratica due distinti gruppi, ognuno dotato di due diffusori, collegati al nuovo air-box di 6,3 litri e alla sofisticata centralina elettronica da 32 Bit.

Non mancano, poi, il riporto ceramico diretto sulle pareti dei cilindri e il raffinato impianto di scarico rialzato provvisto del catalizzatore a nido d'ape che, assieme alle altre migliorie, consente all'odierna FZ6 Fazer di superare tranquillamente i parametri fissati dalla normativa anti-inquinamento Euro-2.

la scheda

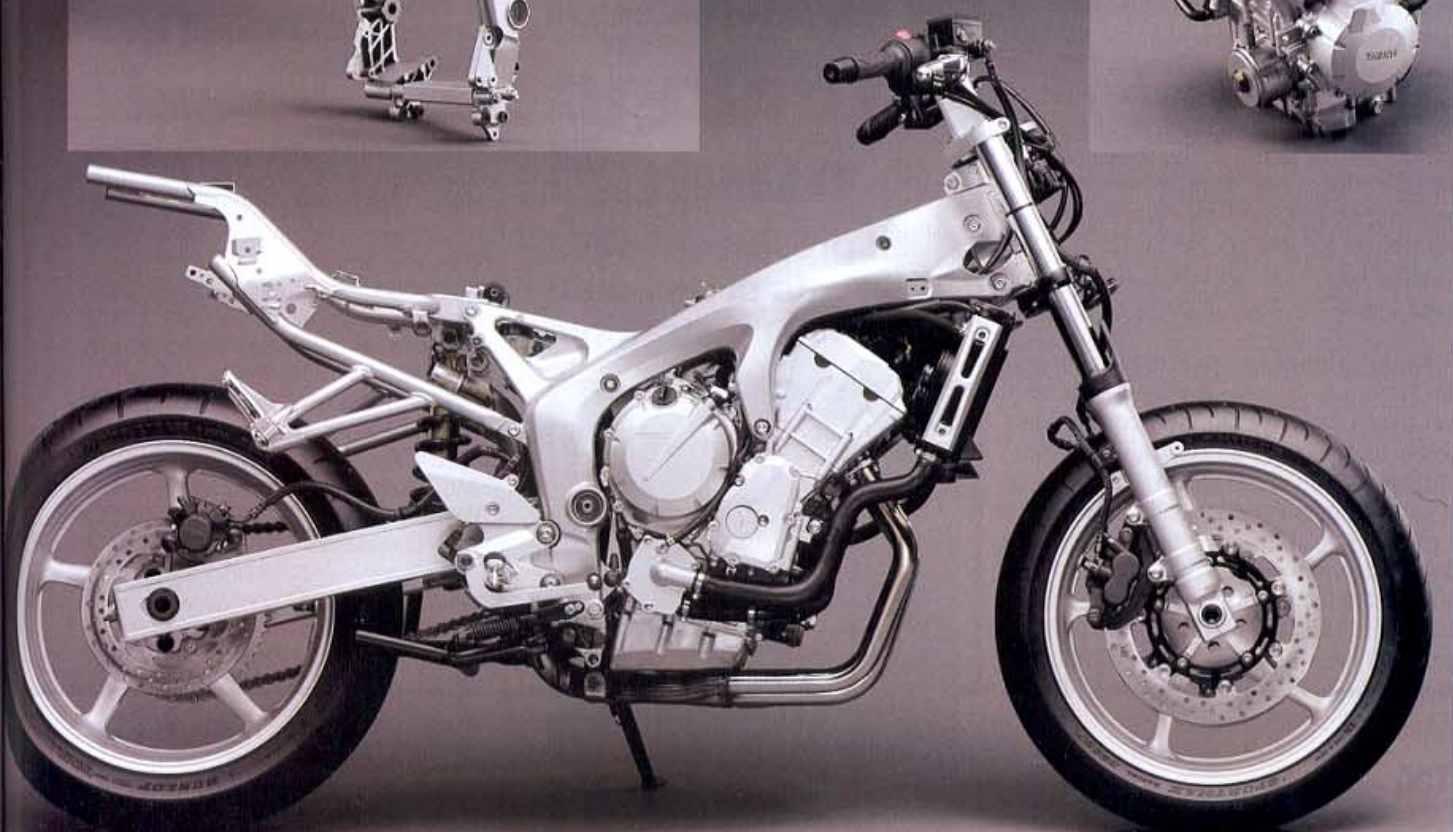
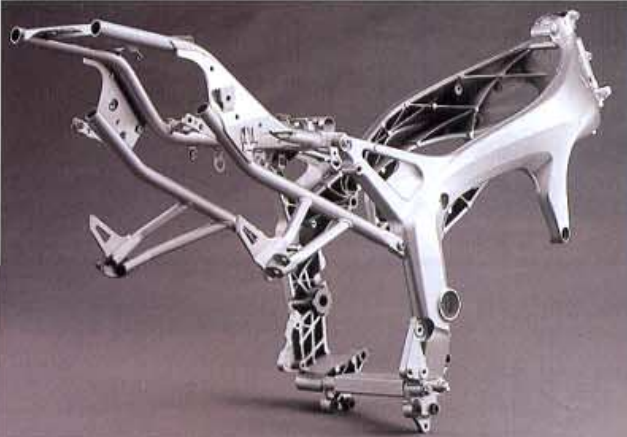
MOTORE	quattro cilindri in linea, 4 tempi
RAFFREDDAMENTO	a liquido
ALESAGGIO E CORSA	65,5 x 44,5 mm
CILINDRATA	600 cm ³
RAPP. DI COMPRESSIONE	12,2 : 1
DISTRIBUZIONE	doppio albero a camme, 4 valvole per cilindro
LUBRIFICAZIONE	carter umido
ALIMENTAZIONE	iniezione elettronica, corpi farfallati di 36 mm Ø
ACCENSIONE	elettronica
AVVIAMENTO	elettrico
POTENZA MASSIMA	72 kW (98 CV) a 12.000 giri/min.
COPPIA MASSIMA	63,1 Nm (6,4 kgm) a 10.000 giri/min.
TRASMISSIONE PRIMARIA	ingranaggi
TRASMISSIONE FINALE	catena
FRIZIONE	multidisco in bagno d'olio
CAMBIO	a 6 rapporti
TELAIO	doppio trave in alluminio
SOSPENSIONE ANTERIORE	forcella teleidraulica, steli di 43 mm Ø
ESCURSIONE	130 mm
SOSPENSIONE POSTERIORE	monoammortizzatore idraulico regolabile
ESCURSIONE	130 mm
FRENO ANTERIORE	doppio disco di 298 mm Ø, pinze a 4 pist.
FRENO POSTERIORE	disco di 245 mm Ø
PNEUMATICI	ant. 120/70-ZR17"; post. 180/55-ZR17"
INTERASSE	1440 mm
LUNGHEZZA	2095 mm
ALTEZZA SELLA	795 mm
CAPACITÀ SERBATOIO	19 litri
PESO A SECCO	187 kg
PREZZO	Euro 7.790 chiavi in mano
GARANZIA	integrale di 3 anni
EURO-1	omologata (anche Euro-2)

Yamaha FZ6 Fazer



Lunga leggerezza

Il quadricilindrico in linea ad iniezione (a destra) è ospitato in un telaio a doppio trave in alluminio che sostituisce quello in tubi di acciaio della scorsa versione. La strumentazione è interamente digitale (oltre alle spie luminose)



Ama viaggiare a gas aperto e non delude affatto in città

Compatta, bene impostata e strutturata per accogliere una vasta tipologia di piloti, l'odierna FZ6 Fazer non delude le aspettative pratiche. La sella, non troppo alta da terra ed adeguatamente scavata, si innesta perfettamente al serbatoio consentendo alle ginocchia una solida presa, mentre le pedane possono risultare un tantino rialzate ed avanzate per i conducenti di statura più alta. Non ci sono controindicazioni per il busto, solo moderatamente proteso in avanti, con le braccia e le mani correttamente disposte nell'impugnare il comodo manubrio. Il cupolino è strutturato per offrire un'adeguata protezione aerodinamica, ed è apprezzabile il contenuto raggio di sterzata, mentre in tema di comfort non pesa più di tanto la taratura «tenace» delle sospensioni. Certo il mono, sulle asperità più accentuate, può dare luogo a qualche colpo un po' troppo secco.

La Fazer è ben strutturata per muoversi sia sui percorsi cittadini con un filo di gas che su quelli medio-lenti, grazie al peso contenuto. In questo primo approccio non ci ha dato l'impressione di una grande maneggevolezza, ma la solidità della ciclistica offre tanta sicurezza quando si inizia a spingere sui percorsi più veloci. In ogni condizione l'avantreno rimane sempre bene collegato al suolo e solido nelle mani del pilota, progressivo nello scendere in piega ed esente da qualsiasi sollecitazione sul veloce. In pratica non «chiude» nemmeno nelle svolte più secche e contribuisce a mantenere rigorosamente la traiettoria, senza allargare più di tanto, in velocità e nei repentini cambi di direzione.

Sulle splendide strade panoramiche del Tirolo nei dintorni di Seefeld, abbiamo avuto modo di scoprire, complici le basse temperature ambientali e la non perfetta pulizia di certi tratti d'asfalto, la spiccata sensibilità delle coperture Dunlop Sportmax D 252 di serie. Pur offrendo una discreta qualità dell'appoggio ad accentuate inclinazioni, non sempre riescono a soddisfare sino in fondo le esigenze di questa pepata media cilindrata dall'anima sportiva. Forzando con l'ac-

celeratore possono così verificarsi perdite di aderenza, mentre si rimane soddisfatti dal buon rendimento dell'impianto frenante caratterizzato dalla discreta prontezza, dalla buona progressione di intervento e potenza messe in luce dalla coppia di dischi anteriori.

Del lavoro svolto sul motore si ha sentore non appena in movimento dove basta un filo di gas, anche con inserita la sesta, per viaggiare con grande regolarità e senza nessuna incertezza. Lo sportivissimo quadricilindrico in linea a sedici valvole non accusa incertezze o ammanchi nell'erogazione pur, per forza di cose, non rivelandosi estremamente rapido nel riprendere sottocoppia fra i 4000 e i 6000 giri. Oltre questa soglia la tonalità di scarico inizia a farsi più corposa e grintosa tant'è che si avverte distintamente l'eccitante spinta che dai 10.000-11.000 giri porta rapidamente la barra LCD del contagiri ai 14.000 giri all'intervento del limitatore. Forse, per una moto di questo tipo, si potevano sacrificare quei

1000-2000 giri in alto per conferire una maggiore prontezza nell'erogazione ai medi, la «fascia» che in genere si utilizza di più e che comunque non avrebbe inciso più di tanto sulle caratteristiche di potenza massima. La frizione a coman-



do meccanico lavora perfettamente offrendo la necessaria modulabilità, richiedendo un limitato sforzo per il disinnesto così come si rimane soddisfatti della funzionalità e della precisione messe in luce dal cambio, caratterizzato dalla corretta spaziatura dei rapporti.

YOSHIHIKO TAKAHASHI

Dialogo e numeri

Il presidente della Belgarda ci racconta le sue strategie



In occasione della presentazione dinamica della FZ6 Fazer, abbiamo potuto contare sulla presenza di un «accompagnatore» davvero particolare: il neopresidente della Belgarda Yoshihiko Takahashi. Classe 1956, nato a Sapporo, ininterrottamente alla Yamaha dal 1979, affabile e disponibilissimo al dialogo, è stato, dal 1990 a tutto il 1994, il primo dei manager giapponesi ad entrare in Belgarda (per questo parla con buona disinvoltura la nostra lingua...) nel settore commerciale. Rientrato in patria ha proseguito la carriera come responsabile dei mercati sudamericani e in Brasile per poi approdare, dallo scorso mese di aprile, ancora in Italia questa volta come presidente.

Mr. Takahashi è un profondo conoscitore del nostro mercato; con lui abbiamo fatto un bilancio della stagione in corso.

«Tutto sommato non si tratta di un'annata disastrosa, anzi per Belgarda si dovrebbe chiudere con interessanti numeri di vendita, di poco inferiori, complessiva-



Ti porto dappertutto

La leggerezza della Fazer le permette un comportamento disinvolto sia sui percorsi veloci che su quelli più guidati. Il motore ama girare in alto ma non è molto corposo ai medio-bassi

mente, agli 80.000 pezzi. Il settore moto ha tenuto bene rispetto alla leggera flessione fatta registrare dal segmento degli scooter».

— Che indirizzo intende dare alla filiale italiana di Yamaha nell'immediato futuro?

«Ritengo sia importante instaurare un dialogo sempre più serrato e intenso con i nostri concessionari sia a livello tecnico (per meglio gestire l'assistenza dei clienti e del settore ricambi) ma soprattutto per sensibilizzarli in quella che ritengo una massima priorità: ascoltare, assistere e dialogare quanto più possibile con i nostri attuali clienti come pure incentivare, promuovere attività che possano in un qualche modo portare nuovi utenti a scoprire i prodotti Yamaha. In questo noi stessi, come Belgarda, ci impegneremo in manifestazioni e nel promuovere iniziative volte ad avvicinare, a stabilire uno stretto contatto con i nostri attuali e potenziali clienti».

— Attualmente quali modelli vengono prodotti negli stabilimenti di Gerno di Lesmo e quali novità ci possiamo aspettare a breve termine?

«In Belgarda vengono prodotte la Bulldog e la XT 660, ma per Yamaha il 2004 sarà un anno molto importante, con tanti nuovi prodotti. Complessivamente più di 10 nuovi modelli, incluso un interessantissimo prototipo realizzato da noi...»

— Da un po' di tempo nel vostro listino, ma anche in quello dei vostri principali concorrenti, mancano modelli di cilindrata medio-piccola (250-400 cm³): non ritiene potrebbero essere interessanti per i neofiti, o per le motocicliste?

«La Yamaha, come qualsiasi altro costruttore giapponese, ha una gamma molto forte di veicoli piccoli e medi che però sono riservati al mercato interno anche perché in questi ultimi anni la richiesta in Europa e in Italia si è un po' affievolita. Se ci dovesse essere di nuovo interesse Yamaha sarà pronta».

— Veniamo a questa nuovissima e importantissima 600 che Yamaha ha forse aspettato un po' troppo a presentare lasciando libero campo alla concorrenza. Ad esempio alla Honda Hornet 600...

«La nostra "vecchia" Fazer ha mostrato di reggere bene il peso degli anni, ma era venuto il momento di voltare pagina, così lo abbiamo fatto in modo radicale e profondo premiando chi ci ha saputo aspettare con ben due versioni: la FZ6 Fazer, già disponibile, e la naked FZ6 che arriverà ai primi del 2004 e di cui abbiamo intenzione di importarne un grande quantitativo. Si tratta di prodotti che per la raffinatezza e la grande qualità tecnica hanno richiesto intensi collaudi e una messa a punto meticolosa. Tanto tempo che, assieme alle priorità e agli impegni già programmati dalla Casa madre, hanno portato ad allungare la data della presentazione. Dateci però atto dello sforzo compiuto per contenere il prezzo!»