

DICEMBRE 2003 - Euro 4,00 (Italy only)

COME SI GUIDA UNA MOTO DA CROSS

INMOTO



TEST
KAWASAKI Z 750

SFIDA
DUCATI M 620
YAMAHA FZ6 FAZER

Nude eccitanti

PRIMI TEST SUZUKI V-STROM 650
DUCATI 749S, ST3, ST4S ABS

SUPERPROVE APRILIA TUONO 125
BMW R 1200 C MONTAUK
YAMAHA FJR 1300 ABS - GILERA NEXUS 500

SPECIALE LE NOVITA' DEL TOKYO MOTOR SHOW



lasfida

Ducati Monster 620 - **Yamaha** FZ6 Fazer



Inconfrontabili

**Filosofie opposte:
all'immortale Monster,
dalle indiscutibili qualità sportive,
si oppone la nuova Fazer
con la sua linea nuovissima
e il carattere turistico**

di **Aldo Ballerini**



Nude allo specchio

Una «sfida» Italia-Giappone dove è più facile trovare differenze che punti in comune. La Monster delle foto non ha il cupolino, ora di serie sulla 620

Il tema è lo stesso: interpretare la moto di media cilindrata, sportiva, per divertirsi e capace di adattarsi al turismo leggero. La Ducati e la Yamaha lo hanno svolto seguendo filosofie così lontane da realizzare due modelli che, radice a parte, ben poco hanno in comune.

L'italiana la conosciamo bene: è essenziale, originale e divertente da guidare. Vanta eccellenti doti ciclistiche ma è penalizzata nel comfort. Negli anni ha subito una notevole evoluzione, e l'attuale motore 620 ad iniezione è stato protagonista di un notevole passo avanti in tema di prestazioni, che tuttavia restano ancora lontane da quelle di un quattro cilindri seicento di pari cubatura, come quello della rivale Fazer, per l'appunto. Ma i numeri non sono tutto: la Monster, oltre alla già citata eccellenza ciclistica, offre un'erogazione pienissima in basso (quella che serve su strada), e poi è piacevole, alla moda e, non ultimo, piace alle ragazze. Non a caso compare sempre tra le prime due o tre moto alle quali si pensa quando si è deciso di intraprendere la carriera motociclistica.

La giapponese propone invece un'immagine più ricercata (che prende le distanze dalla prima «rustica» versione col telaio in acciaio), appare più ricca grazie al pregevole telaio in alluminio e ai ricami particolari di pregio, e fa bella mostra di sé il tecnologico quattro cilindri ad iniezione raffreddato a liquido. Quest'ultimo, lo stesso della velocissima R6, è stato ritoccato per rispondere alle esigenze della guida su strada. Per di più è dotata di un ben sagomato cupolino, che la avvantaggia sui lunghi tragitti.

Si tratta quindi di un confronto che dal punto di vista etico non potrà avere né vinti né vincitori. Li avrà, invece, dal punto di vista del pilota, che si scervellerà sull'argomento ormai trito e ritrito (ma ancora irrisolto): il calore dell'italiana tutto pepe avrà la meglio sull'asettica perfezione della giapponese? La 620 è disponibile nella versione standard (quella in prova, con tanto di cupolino che nelle foto però non c'è perché ancora non disponibile al momento del servizio) nei colori nero, giallo e rosso Ducati, e in quelle semplificate Dark e Dark SD (singolo disco anteriore, 5 marce); la Fazer è disponibile, per ora solo semicarenata, nei colori metallizzati argento, blu e blu notte. Il primo round, quello del prezzo, è a favore della Fazer, che costa 7.790 euro contro i 7.995 della Monster (entrambe Euro 2, entrambe chiavi in mano). La differenza non è sostanziale, e certo non sarà quella che orienterà l'acquisto, ma non si può negare che la giapponese appaia anche più ricca dell'italiana.

Foto Delta



fermo

Nudo classico contro la sportiva di classe

Se c'è una cosa che all'inossidabile Monster fa un baffo, quello è certamente il tempo. La linea, e su questo siamo d'accordo, è ormai vista e stravista, ma tutte le volte che si osserva una nuda Ducati non si può negare di esserne fortemente attratti. Sarà per il telaio a traliccio che evoca le mitiche rosse SBK, per il serbatoio muscoloso — e il rosso è proprio il suo colore — per il classicissimo bicilindrico raffreddato ad aria, difficile dirlo. Fatto sta che la naked bolognese è ben lungi dall'andare in pensione, ed è ancora capace di affrontare con sicurezza anche il confronto con una delle più nuove creature del design. La giapponese convince al primo sguardo per le linee slanciate e sportive e per le dimensioni da vera maxi: affiancando le due protagoniste di questa sfida, la compatta Ducati e la ben più abbondante Fazer, sembrerebbe che quest'ultima appartenga ad una categoria di ben superiore cubatura.

Quest'immagine ricca è esaltata dal serbatoio sinuosamente sagomato, dallo splendido codone che abbraccia i due terminali di scarico (soluzione dettata dalle ultime tendenze in tema di moto sportive) e nel quale è incastonato il gruppo ottico posteriore a rubino. Due utili maniglie in resina di sostegno per il passeggero, completano la linea sfuggente del retrotreno.

Altro elemento caratterizzante del design della Fazer è l'ampio cupolino protettivo, ben rifi-

nito, chiuso dalla parte interna così da non farlo apparire come un semplice guscio vuoto e completato dal gruppo ottico a doppio fanale dalla linea ispirata a quella delle sportivissime Yamaha della serie R. A completamento dell'immagine ricca e sportiva della Fazer, concorre lo splendido telaio in alluminio, progettato non solo per garantire le indispensabili doti di stabilità, ma anche per rappresentare un importante elemento estetico. Flessuoso, robusto e dalla superficie finemente rifinita, sostiene il propulsore a sbalzo, lasciando quest'ultimo,

proprio come dev'essere su una naked, bene in vista. Anche il quattro cilindri raffreddato a liquido fa la sua bella figura: compatto, ben disegnato sebbene sia nato per essere nascosto sotto la carena della R6 (salvo premeditazione), sfoggia tutta l'attualità della sua tecnologia.

Precisiamo: la Monster 620 viene venduta col cupolino di serie. Questo accessorio — come si evince dalle immagini a corredo di questo servizio — non è installato sul modello in prova perché non era al momento disponibile per le moto destinate alla stampa.

la scheda

MOTORE	bicilindrico a L, 4 tempi	quattro cilindri in linea, 4 tempi
RAFFREDDAMENTO	ad aria	a liquido
ALESAGGIO E CORSA	80 x 61,5 mm	65,5 x 44,5 mm
CILINDRATA	618 cm ³	600 cm ³
RAPP. DI COMPRESSIONE	10,5 : 1	12,2 : 1
DISTRIBUZIONE	desmodromica, 2 valvole per cilindro	doppio albero a camme, 4 valvole per cilindro
LUBRIFICAZIONE	carter umido	carter umido
ALIMENTAZIONE	iniezione elettronica Marelli, corpi forati di 45 mm Ø	iniezione elettronica, corpi forati di 36 mm Ø
ACCENSIONE	elettronica	elettronica
AVVIAMENTO	elettrico	elettrico
POTENZA MASSIMA	44,3 kW (60 CV) a 9500 giri/min.	72 kW (98 CV) a 12.000 giri/min.
COPIA MASSIMA	53,3 Nm (5,4 kgm) a 6750 giri/min.	63,1 Nm (6,4 kgm) a 10.000 giri/min.
TRASMISSIONE PRIMARIA	ingranaggi a denti dritti	ingranaggi
TRASMISSIONE FINALE	catena	catena
FRIZIONE	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio
CAMBIO	a 6 rapporti	a 6 rapporti
TELAIO	traliccio in acciaio	doppio trave in alluminio
SOSPENSIONE ANTERIORE	forcella a steli rovesciati di 43 mm Ø	forcella idraulica, steli di 43 mm Ø
ESCURSIONE	130 mm	130 mm
SOSPENSIONE POSTERIORE	progressiva, monoammortizzatore idraulico	monoammortizzatore idraulico regolabile
ESCURSIONE	148 mm	130 mm
FRENO ANTERIORE	doppio disco di 320 mm Ø, pinze a 4 pistoncini	doppio disco di 298 mm Ø, pinze a 4 pist.
FRENO POSTERIORE	disco di 245 mm Ø	disco di 245 mm Ø
PNEUMATICI	ant. 120/60-17"; post. 160/60-17"	ant. 120/70-ZR17"; post. 180/55-ZR17"
INTERASSE	1440 mm	1440 mm
LUNGHEZZA	2100 mm	2095 mm
ALTEZZA SELLA	770 mm	795 mm
CAPACITÀ SERBATOIO	15 litri	19 litri
PESO A SECCO	177 kg	187 kg
PREZZO	Euro 7.995,00 chiavi in mano	Euro 7.790 chiavi in mano
GARANZIA	integrale di 2 anni	integrale di 3 anni
EURO-1	omologata (anche Euro-2)	omologata (anche Euro-2)

Ducati Monster 620 Yamaha FZ6 Fazer



YAMAHA FZ6 Fazer

**Entrambe hanno
parenti illustri**

Il cupolino della Fazer a doppio fanale rivela una certa parentela con le sorelle della serie R. Più tondeggianti le linee (conosciute e apprezzate) della rossa M 620



DUCATI Monster 620







YAMAHA FZ6 Fazer



Si sono evolute e il prezzo non ne ha risentito troppo

La **Monster**, seppur immutabile nell'estetica, ha compiuto negli anni importanti passi in avanti in tema di rifiniture. La componentistica, da sempre fiore all'occhiello dell'italiana, è un segno tangibile di tale evoluzione: impossibile trascurare la forcella a steli rovesciati, i generosi dischi anteriori con le pinze Brembo Serie Oro a quattro pistoncini, i cerchi in lega a cinque razze e il monoammortizzatore Sachs regolabile nel precarico e nel freno idraulico in estensione.

Un giudizio di merito spetta anche ai comandi a pedale in lega leggera e al cruscotto dagli strumenti analogici. L'aspetto di quest'ultimo è tradizionale (scelta apprezzabile, la lettura è semplice e immediata) ma il funzionamento è elettronico: oltre a funzioni tecniche di utilità, quali l'orologio e il termometro dell'olio (ma il controllo della scorta di carburante è demandato alla semplice spia della riserva), è com-

preso l'utilissimo antifurto immobilizer. I comandi al manubrio sono funzionali ma non brillano in quanto a raffinatezza: i blocchetti elettrici sono di media qualità ma dall'estetica poco attraente e le leve non sono regolabili. Sui braccialetti sono installati specchi retrovisori di nuova fattura, più efficienti.

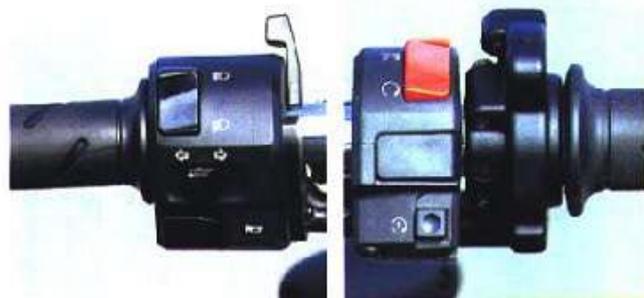
Le qualità estetiche della Fazer la sciano adito a ben poche critiche: la nuova media giapponese ha una linea molto piacevole e appare completata da un allestimento di pregio. La strumentazione è di tipo monoblocco LCD: grafica a due colori e retroilluminazione per migliorare la leggibilità. Il contagiri digitale a barre che corre ai limiti dello strumento incornicia l'ampio display della velocità istantanea che contiene pure un orologio e gli indicatori della temperatura del liquido di raffreddamento, dell'aria (esterna) e del livello del carburante. Non mancano neppure

le raffinatezze: quando si entra in riserva un contachilometri si azzerava e inizia a conteggiare la strada percorsa. Sulla completezza di questo sistema non si discute, ma si è ancora lontani dall'immediatezza del «vecchio» sistema analogico.

La Fazer appare quindi una moto perfetta, ma quando si scende nel dettaglio si identificano particolari che evidenziano una realizzazione economica. Il risparmio si nota nei comandi a pedale (in lamiera stampata) e nel rinvio dell'asta del cambio, nel tubo di supporto delle pedane del passeggero (che stona con la pregiata forma del telaio), nei rustici cavalletti d'acciaio, in qualche particolare di plastica di troppo. Si tratta di dettagli che potrebbero essere sgradevoli ma che tuttavia, risultano da non sottovalutare, hanno permesso di offrire una moto dall'eccezionale livello qualitativo a un prezzo appetibile.

Della qualità non stiamo a discutere

La componentistica della **Ducati** è, come sempre, di alta qualità. La sua strumentazione ha un aspetto tradizionale, quella della Fazer è più moderna e offre funzioni inedite

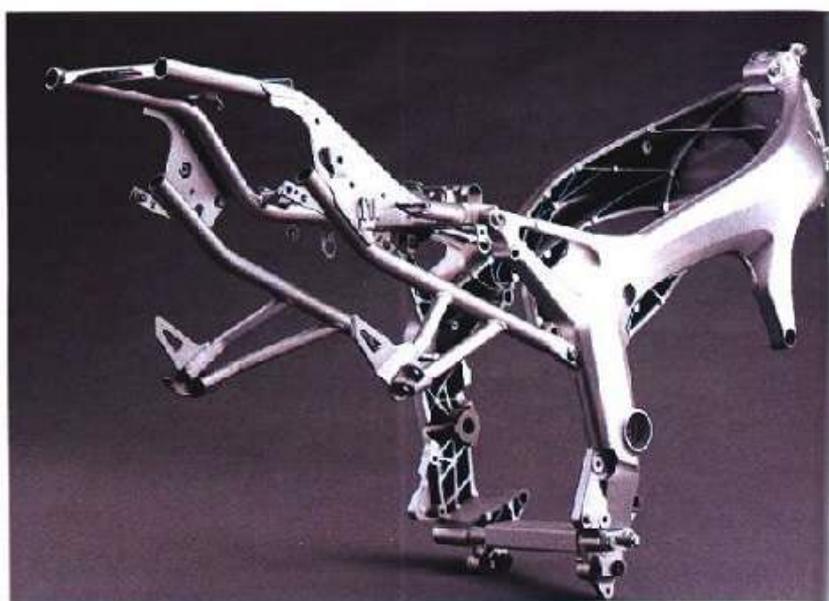
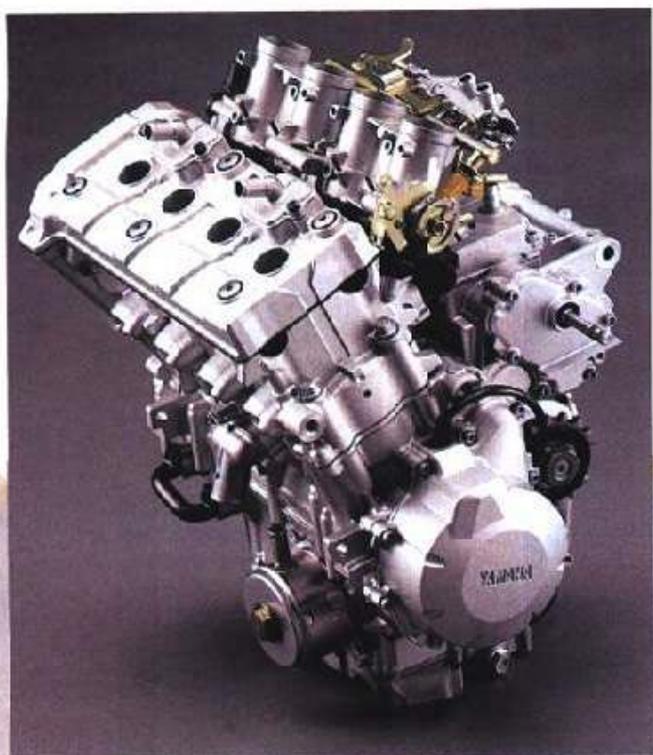


DUCATI Monster 620



Elementi che compongono l'insieme

Il quattro cilindri in linea della Fazer (sotto) è appeso al telaio in alluminio (a destra) in modo da limitare l'ingombro trasversale di questa nuda. Il leveraggio del cambio passa attraverso una sagomatura del trave principale del telaio



YAMAHA FZ6 Fazer



Caratteristiche peculiari di due motori antitetici

La Yamaha Fazer ha un nuovo telaio in alluminio con traverse principali che non abbracciano il motore ma lo sovrastano. Grazie a questa impostazione ciclistica è stato possibile contenere sensibilmente le dimensioni trasversali della moto, che utilizza un quattro cilindri in linea derivato da quello della R6. Inoltre, sfruttando particolari tecniche di pressofusione,

i tecnici della Yamaha hanno realizzato il telaio con forme ottimizzate, in modo che possa stringere il motore attorno ai suoi punti di fissaggio. È formato solo da due parti principali (una destra e una sinistra) saldate tra di loro nella zona del cannotto di sterzo e in quella del fulcro del forcellone. La FZ6, specialmente se osservata senza le poche sovrastrutture, è perciò estremamente compatta, grazie anche al particolare posizionamento degli alberi del cambio che permette di ottenere un limitato ingombro longitudinale. Seguendo la tendenza attuale nell'impostazione del-

tenuto con il catalizzatore e con l'immissione di aria fresca nel sistema di scarico coi due silenziatori collocati sotto la sella. Le prestazioni dichiarate sono notevoli: si parla di un picco di potenza di 72 kW (98 CV) a 12.000 giri/min e di un valore massimo della coppia di 63 Nm (6,4 kgm) a 10.000 giri/min.

Ben diversi sono invece i numeri relativi al bicilindrico della Monster, per il quale la Casa dichiara 44 kW (60 CV) a 9500 giri/min e 53 Nm (5,4 kgm) a 6750 giri/min. Come si può notare la Ducati, pur pagando uno scotto di ben 28 kW per quanto riguarda la potenza massima, gode di un enorme vantaggio in termini di erogazione: la coppia raggiunge il suo valore più elevato in vantaggio di 3250 giri/min rispetto alla Yamaha. Ciò non toglie che il piccolo Desmodue di Borgo Panigale necessita di un'intensiva cura rivitalizzante.

Questa unità è equipaggiata con

nuovi componenti, quali il cambio a sei rapporti e la frizione in bagno d'olio. Quest'ultima, denominata APTC, e progettata dalla ADLER (al reparto R&D Ducati bisogna riconoscere il merito di aver creduto in questa particolare e singolare soluzione, investendo diverse risorse per lo sviluppo) permette di limitare lo sforzo da applicare al comando. Nelle frizioni tradizionali tale sforzo è proporzionale al dimensionamento delle molle ad elica che agiscono sullo spingidisco comprimendo i dischi stessi; la dimensione degli elementi di attrito della frizione infatti non può essere au-

segue



la ciclistica, il forcellone della FZ6 è stato allungato di 70 mm rispetto quello utilizzato sulla precedente versione. La sospensione posteriore non possiede un cinematismo progressivo ma è completata da un monoammortizzatore con la taratura che ovvia a tale mancanza. Sull'avantreno è utilizzata una classica forcella con steli di 43 mm Ø.

Il propulsore è alimentato ad iniezione elettronica; i corpi farfallati ospitano iniettori con ugelli che generano uno spray carburante dalla forma studiata per migliorare la miscelazione aria/benzina. L'abbattimento delle emissioni inquinanti è ot-





mentata liberamente, a causa di evidenti limiti di spazio. Con la frizione APTC questo legame diretto carico-coppia non esiste più e dunque è possibile avere, pur potendo trasmettere una considerevole forza motrice, un azionamento morbido della leva. Il nuovo dispositivo utilizzato da Ducati è in grado anche di limitare la coppia inversa trasmessa dalla ruota posteriore al motore (trascinandolo in pericolosi fuorigiri o innescando saltellamenti) durante le staccate più violente.

Anche il sistema di avviamento è interessante: non è necessario mantenere premuto il pulsante fino a quando il motore si sia regolarmente avviato, poiché la centralina di controllo nell'istante in cui riceve il via da parte del pilota mantiene automaticamente attivato il motorino (anche

se viene rilasciato il pulsante), fino a quando il regime del propulsore non è prossimo a quello del minimo, che corrisponde allo stato di «motore avviato».

Nulla varia, sostanzialmente, in tema di ciclistica per la Monster 620 rispetto al modello precedente. Il suo interasse è di 1440 mm (identico a quello della Yamaha FZ6), mentre l'angolo di inclinazione dello sterzo è di 24° con 96 mm di avanzorsa; i cor-

rispondenti valori della Fazer sono più prudenti: valgono, rispettivamente, 25° e 97,5 mm. La forcella ha gli steli rovesciati di 43 mm Ø, e la sospensione posteriore lavora con un cinematisma progressivo. Il peso a secco della Ducati Monster 620 è di 177 kg, mentre per la Yamaha FZ6 tale valore, fondamentale per le nude che devono fare della leggerezza il loro punto di forza, è di 187 kg.

di Gianpaolo Riva

Soluzioni pensate per noi

Tra le particolarità più rimarchevoli della Monster sono da citare l'avviamento elettrico «intelligente» e la frizione di nuova progettazione, più morbida



Vantaggi e svantaggi di due forti e decise personalità

Il comfort non è mai stato un punto di forza delle Ducati. La Monster ha dalla sua il vantaggio di essere compatta, con la sella ad un'altezza limitata dal suolo, e leggera da manovrare. Così risulta facile per chi si avvicina per la prima volta alla moto (e comunque comoda anche per gli esperti); la partenza è facilitata dalle caratteristiche di erogazione e dalla nuova frizione che però, pur risultando ben più morbida della media Du-

cati (e notevolmente più soffice della precedente), non è facilmente modulabile, visto che ha un funzionamento poco omogeneo, innesta in pochi mm di corsa e quando la leva è quasi completamente rilasciata (questo è quanto si verifica sul modello in prova). In movimento la Monster ha l'agilità di una bicicletta e la precisione delle solide ciclistiche italiane: eccellenti sia per prendere confidenza con la moto che per correre. La sella è comoda e le pedane, alte e arretrate, garantiscono un comfort discreto, ma il manubrio, larghissimo e troppo basso, impone una posizione poco naturale, col busto coricato in avanti e le braccia aperte.

Sulla Fazer la situazione è ben diversa. La Yamaha è più «ingombrante» della Ducati, la sella è posizionata ad una quota più elevata e sollevando la moto dalla stampella laterale si avverte il peso superiore e il baricentro più alto. I piloti di piccola statura avranno quindi qualche difficoltà in più nelle manovre, ma potranno contare su un manubrio che si impugna in modo più naturale.

In movimento sono sempre il peso e le dimensioni a fare la differenza: in città la Ducati è ben più agile della Yamaha. Quest'ultima comunque, nella categoria delle naked (più o meno vestite) resta una moto facilissima da guidare: la frizione è facile da modulare (più della APTC della Monster), il cambio è preciso e il motore, sebbene non possa competere col bicilindrico italiano in quanto ad elasticità, ha una spinta ai bassi e medi regimi sufficiente per guidare in città senza inconvenienti. In autostrada la Yamaha è (ovviamente) avvantaggiata dalla semicarenna che, pur creando qualche turbolenza, sgrava il pilota dalla pressione dell'aria sul busto, e offre una posizione di guida naturale e confortevole. Un giudizio meno favorevole spetta invece alla capacità di assorbimento delle asperità: sullo sconnesso, e soprattutto sulle giunzioni del manto stradale, si avverte la taratura non particolarmente soffice delle sospensioni.

Tolte le due viti che reggono il copri-

sella (basta una moneta) la Monster si trasforma in una scomoda 1+1: la porzione posteriore di sella, piccola e spiovente, non offre un buon sostegno al passeggero, che ha a disposizione due maniglie di sostegno difficili da afferrare. Da questo punto di vista la Yamaha è più generosa: la sella meglio conformata garantisce una postura più rilassata e ci sono pure due comode maniglie di resina alle quali aggrapparsi.



YAMAHA FZ6 Fazer



DUCATI Monster 620



La fluida giapponese piace come la guizzante italiana?

Per affermare qual è la migliore tra due moto così differenti come la Monster e la Fazer occorrerebbe coinvolgere punti di vista personali che, ovviamente, porterebbero ad un verdetto non obiettivo. Meglio, allora, cercare di descriverle in dettaglio, lasciando al lettore l'identificare la moto che più si avvicina al proprio ideale.

La Monster ha l'anima racing nei cromosomi, ed è perfetta per divertirsi sul misto. La ciclistica è agilissima. L'avantreno punta alla tonda con estrema facilità, in modo rapidissimo e preciso, trasmettendo una piacevole sensazione di sicurezza. Facile da spiegare tanta efficienza ciclistica: ci sono il famoso telaio Ducati a traliccio, le sospensioni efficienti (che sebbene non siano eccessivamente sofisticate funzionano alla perfezione), i freni da race replica e, non ultime, le coperture ad hoc, le sportivissime Pirelli Dragon Evo. A completamento di questo perfetto puzzle c'è il propulsore che nonostante le prestazioni non esaltanti sa molto bene come farsi apprezzare: vanta un'erogazione pulita e robusta, ricca soprattutto ai medi, che permette di uscire rapidamente dalle curve con grande determinazione. Il (nuovo) cambio a sei marce non delude in quanto a precisione, a patto di accompagnare il comando in tutta la sua corsa, e il sistema antisaltellamento della frizione ammorbidisce anche le scalate eseguite con scarsa sensibilità.

La Fazer ha un carattere ben differente, sia dal punto di vista del propulsore che della ciclistica. Il quattro cilindri di estrazione racing ha un'erogazione non particolarmente regolare in basso: sotto i 3500 giri di strumento il tiro è proprio debole e inoltre si avverte un punto di piatta tra i 6000 e 7500 giri. Oltre questo regime, cioè dall'entrata in coppia in poi, non c'è nulla da dire: la spinta, travolgente fino ai 12.000 giri, nulla ha da invidiare a quella delle più brillanti race replica. Per ottenere il massimo, quindi, occorre lavorare bene col cambio — che, soprattutto a caldo, non ha un funzionamento molto fluido — e

mantenere il propulsore nell'intervallo di regime più favorevole: un'attività divertente in pista ma piuttosto impegnativa su strada.

Piacevole, sebbene sostanzialmente dissimile a quello della Monster, il carattere della ciclistica. La Fazer, fluidissima nelle reazioni, è così stabile e bilanciata da tracciare traiettorie precise senza richiedere la minima attenzione; aggiungendo a questa qualità una stabile da riferimento e la ben più confortevole posizione in sella, si può facilmente verificare come nel passeggio, e nell'uso turistico in generale, la giapponese sia una spanna sopra l'italiana, nella guida a solo così come, e soprattutto, in coppia. Le manca, però, quel

guizzo che stimola al divertimento, alla guida sportiva, sia per l'impostazione più tranquilla, sia per la limitata maneggevolezza: a confronto con la guizzante Monster, la Fazer risponde meno rapidamente ai comandi e scende in piega con minore entusiasmo. Oltre alle differenze tra le ciclistiche e le distribuzioni dei pesi, parte di questo comportamento è certamente dovuto alle coperture di primo equipaggiamento, le Dunlop Sportmax D 252, gomme da turismo poco adatte ad assecondare la guida sportiva su strada. La frenata, infine, è eccellente e l'impianto, sebbene il comando richieda uno sforzo più intenso rispetto a quello della Ducati, è potente e facilmente modulabile.

DONNA IN MOTO/Prova a femminile

Due «primi mezzi» dallo stile diverso

La Fazer è più comoda e adatta ai viaggi, la Monster tira fuori l'animo sportivo

Una, la Fazer, è filante, curata, spigolosa, elegante. L'altra, Monster, è aggressiva, tondeggiante, irruente. Due cilindrate pressoché uguali, due stili di vita diversi. Il nuovo motore della Fazer 600 invita a lunghe passeggiate su e giù per le colline, senza tirare il collo, senza esagerare con il gas. Il motore inizia a spingere solo dai 7000 giri in su, e non si sposa molto con il concetto della moto, che invece preferirebbe coppia rispetto all'allungo. Il motore della Monster, al contrario, spinge da subito ed è più divertente ai bassi regimi.

Anche la posizione in sella si adatta perfettamente ai due stili: eretta (ma non troppo) e comoda sulla giapponese e chinata in avanti con un largo manubrio sull'italiana, come a indicare che sulla Fazer

puoi guidare rilassato e spensierato, mentre sulla Monster la guida si trasforma automaticamente in qualche cosa di più sportivo e aggressivo. Entrambe sono comunque adatte anche agli spostamenti cittadini, l'italiana risulta più facile da gestire nelle manovre per via dell'altezza sella ridotta e del peso ben equilibrato, mentre la giapponese è più versatile in mezzo al traffico, merito anche della maggiore angolo di sterzata. Per un bel viaggio è senz'altro da preferire la Fazer, che è più protettiva e offre maggiore capacità di carico. L'estetica delle due è talmente diversa che fare un paragone sarebbe veramente audace. Le due moto sono comunque un ottimo «primo mezzo», dipende dallo spirito che abbiamo dentro.

di Marina Cina



YAMAHA FZ6 Fazer



Essenziali e curate

Eccellenti gli impianti frenanti su entrambe le ruote.
Tra gli accessori della Fazer c'è il puntale (sopra), mentre la Ducati è offerta con il cupolino di serie (assente sulla moto del servizio)

DUCATI Monster 620



i nostri rilevamenti

	Ducati Monster 620	Yamaha FZ6 Fazer
--	--------------------------	------------------------

velocità massima

Effettiva (km/h)	192,0	227,8
Inciante (gir./l')	203	238
velocità per marcia al regime di potenza massima		
in I	78,1	87,1
in II	115,3	127,9
in III	144,1	159,3
in IV	170,0	185,9
in V	192,1	208,3
in VI (*=calcolata)	208,1*	227,8*

peso

con 5 kg di carburante

Effettivo (kg)	185,4	199,0
Asse anteriore	88,2	100,2
Asse posteriore	97,2	98,8
Ripartizione ant/post	47,6/52,4	50,4/49,6

I rilevamenti sono effettuati all'interno dell'aeroporto di Cameri (NO). Si ringrazia l'Aeronautica Militare ed il Comandante Aeroporto per l'ospitalità. Condizioni meteo: temperatura 19-10°C; pressione 1010-1009 mb; umidità relativa 62-65%; velocità vento 0,6-0,8 m/s. Carburante: temp. 18-9°C, peso specifico 742-740 g/l

	Ducati Monster 620	Yamaha FZ6 Fazer
--	--------------------------	------------------------

accelerazione

Distanza (metri)	Tempo (secondi)	Velocità uscita (km/h)
0-400	12"8	165,2
0-1000	24"9	187,3
velocità		
Tempo (secondi)	Velocità uscita (km/h)	
0-50	1"8	11,8
0-100	4"4	85,8
0-150	9"7	255,4
0-200	-	13"2

consumo

percorrenza in km/l

Extraurbano	20,6	22,0
Economico	25,6	25,5
A 90 km/h	22,7	22,5
A 120 km/h	21,1	19,4

	Ducati Monster 620	Yamaha FZ6 Fazer
--	--------------------------	------------------------

ripresa

Da 50 km/h nel rapporto più lungo

Distanza (metri)	Tempo (secondi)	Velocità uscita (km/h)
0-400	15"0	142,5
0-1000	28"0	182,0
Velocità		
Tempo (secondi)	Velocità uscita (km/h)	
50-100	8"0	160,9
50-150	16"5	460,3
50-200	-	25"9

prova fonometrica

Cilindrata a 210 m	79,5 db (A)	76,5 db (A)
Scarico a 7 m*	85,0 db (A)	86,0 db (A)

* In accelerazione a 2/3 del regime massimo.

frenata

Velocità effettiva (km/h)	Spazio di arresto (metri)
60	13,2
100	37,4

diametro sterzata

A destra	6,9 m	5,4 m
A sinistra	6,9 m	5,3 m

vibrazioni

In m/s ²	media (picco)
Manubrio	6,7/83,3
Pecane	15,3/199,8
soglia fastidio	20/100

Assorbite in 3" su percorso vario a non più di 2/3 del regime massimo.

scarti tachimetro

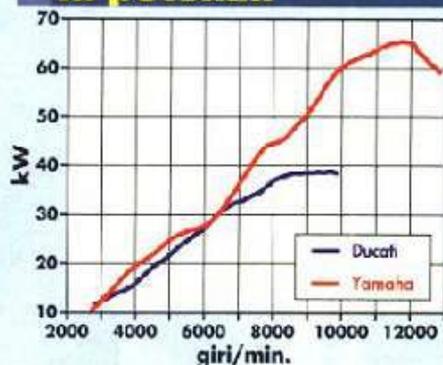
Velocità indicata (km/h)	Velocità effettiva
50	44,0
100	93,0
150	140,0
200	190,0

scarti contagiri

Giri al minuto indicati	Giri al minuto effettivi
3000	3065
6000	6050
9000	9085



la potenza



Potenza massima

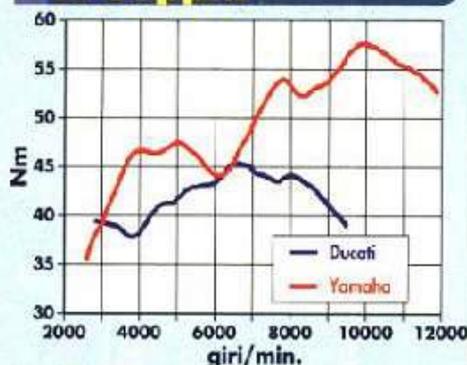
Ducati

alla ruota **39,03 kW** (53,03 CV) a 9650 giri/min.
Dichiarata: 44,3 kW a 9500 giri all'albero

Yamaha

alla ruota **65,64 kW** (89,19 CV) a 11.800 giri/min.
Dichiarata: 72 kW a 12.000 giri all'albero

la coppia



Coppia massima

Ducati

alla ruota **45,42 Nm** (4,63 kgm) a 6500 giri/min.
Dichiarata: 53,3 Nm a 5750 giri all'albero

Yamaha

alla ruota **57,68 Nm** (5,88 kgm) a 9950 giri/min.
Dichiarata: 63 Nm a 10.000 giri all'albero



Condizioni ambientali: Temp. 22-16°C - Pressione 1021-1008 mb - Umidità rel. 45-55%. Fattore di correzione CF95/1 - 1,035-1,008

destinazione d'uso

■ Città

Ducati			
Yamaha			

■ Extraurbano

Ducati			
Yamaha			

■ Fuoristrada

Ducati			
Yamaha			

■ Autostrada

Ducati			
Yamaha			

■ In coppia

Ducati			
Yamaha			

■ Pista

Ducati			
Yamaha			

la nostra pagella

■ linea

Immortale, e determinata e rimanere ancora attuale per altro tempo, la Monster si confronta per il look la nuovissima e impeccabile Fazer.

■ colorazioni

Le Ducati non si sbilanciano e riempiono i classici nero, giallo e rosso, ma neppure la Yamaha cerca nuove strade offrendo le classiche livree metallizzate.

■ rifiniture

Buon giudizio per la Ducati, che da questo punto di vista ha compiuto notevoli passi avanti, ma la Yamaha vanta particolari più ricercati.

■ strumentazione

Classico o digitale? Quistione di gusti. La linca del cruscotto Ducati è piacevole ma molto semplice; quello della Yamaha si apprezza per novità e completezza.

■ motore

Triabilità e carattere sono le qualità del bicilindrico, che si contrappongono all'irregolarità scarsa a medi ma ben più sostanziosa in alta del quattro.

■ cambio

Il nuovo sei marce Ducati ha un funzionamento regolare, ma non è rapidissimo; discreto quello della Yamaha, che esalta il sei marce.

■ frizione

La nuova APIC è eccellente, ma pecca in modulabilità. Valida, da ogni punto di vista, risulta invece quella della Yamaha.

■ trasmissione

Buona quella della Ducati, pronta ed elastica ma con qualche strappo ai bassi; quella della Yamaha è rumorosa e ha una risposta sciolta in chiud-apri.

■ accelerazione

Non c'è storia, in questa prova: la superiorità numerica del quattro cilindri Yamaha, che può essere sfruttato al meglio, è vincente.

■ ripresa

Il bicilindrico Ducati si difende bene sfruttando le corpose erogazioni ai medi; il nuovo quattro cilindri Yamaha va in vantaggio nell'allungo.

■ velocità

Buon risultato per la Ducati nella categoria dei bicilindrici. La Yamaha è veloce e migliora la prestazione del precedente modello.

■ consumo

Il bicilindrico Ducati conferma il suo ottimo rendimento, ma ottimi valori, soprattutto nell'extraurbano, sono stati rilevati anche per la Yamaha.

■ telaio

L'immortale telaio Ducati, straricco di dotazioni, si confronta con una nuovissima struttura in alluminio. Due eccezionali esempi di tecnica.

■ posizione di guida

La Ducati impone una postura angolare o scomoda; impeccabile, invece, l'accoglienza offerta dalla Fazer, per tutte le taglie.

■ protettività

Confronto impari: la Monster è una nuca (il piccolissimo cupolino non risolve la situazione); la Fazer ha una semicarera di discreta funzionalità.

■ vibrazioni

Buona la situazione del bicilindrico a L, che genera poche vibrazioni; quello del quattro cilindri si avverte su sella, manubrio e pedana.

■ frenata

Il doppio disco della Ducati, potente e morbida, è imbattibile; analoghe proprietà vanta quello della Yamaha, che richiede uno sforzo maggiore sulla leva.

■ sospensioni

Non hanno raffinate regolazioni ma lavorano bene; ottimo compromesso per la Ducati. Buon voto anche a quelle della Fazer, però più rigide sulle asperità.

■ guida

La grintosa ma sportiva Ducati si oppone alla brillante e turistica Yamaha. Pregi e difetti si bilanciano e la scelta è facile; basta sapere cosa si sta cercando.

■ stabilità

Incredibile come la nervosa e scattante Ducati possa garantire tanta sicurezza. Ma da questo punto di vista non c'è alcun problema neppure per la Yamaha.

■ prezzo

Si tratta di due moto di elevata qualità offerte ad un prezzo ragionevole. La differenza è limitata, ma alla Yamaha si deve riconoscere una maggiore coerenza.

■ garanzia

Due anni per la Ducati rappresentano una buona garanzia; la Yamaha, sicura della qualità del suo prodotto, estende la copertura addirittura a tre.

	Ducati Monster 620	Yamaha FZ6 Fazer
linea	8,5	9
colorazioni	8,5	8,5
refiniture	8,5	9
strumentazione	8	8,5
motore	8,5	8,5
cambio	8,5	8
frizione	8,5	9
trasmissione	8,5	8
accelerazione	8	9
ripresa	8,5	8,5
velocità	8	9
consumo	9	9
telaio	8,5	9
posizione di guida	8	9
protettività	7	8,5
vibrazioni	9	8
frenata	9	8,5
sospensioni	9	8,5
guida	9	9
stabilità	9	9
prezzo	8,5	9
garanzia	9	9,5