

# MOTOCICLISMO

OTTOBRE 2003 - ANNO 90 - €4,20 in Italia

**Gilera e Aprilia stupiscono con la moto automatica e con un innovativo bicilindrico di 450 cc**



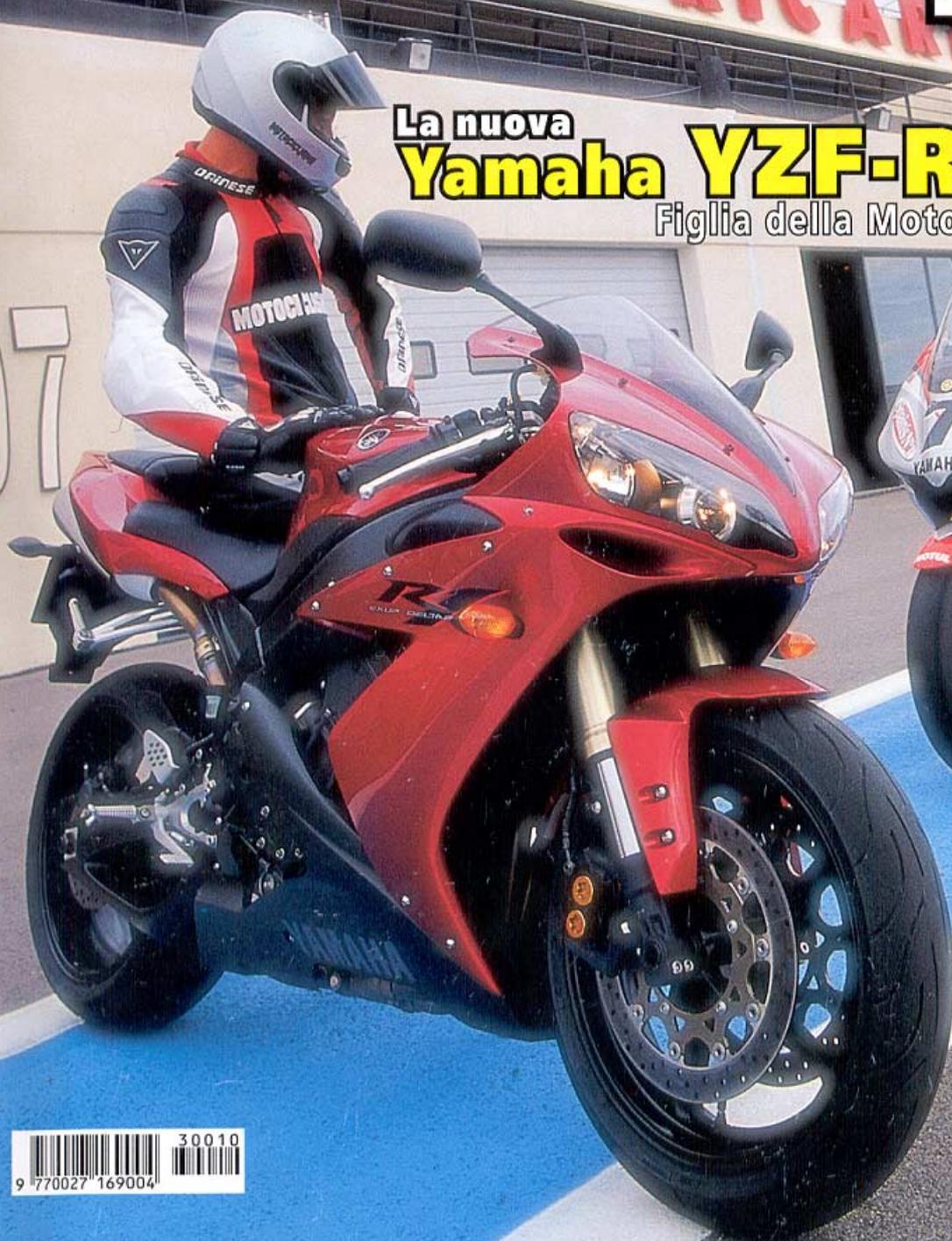
Gilera 850 automatica



Aprilia 45.V2

**SALONE**  
**Milano**  
**GRANDISSIME NOVITÀ**  
**2004**

La nuova  
**Yamaha YZF-R1**  
Figlia della MotoGP



## TEST e PROVE

Aprilia RSV 1000 R -  
Ducati Monster S4R -  
Harley-Davidson -  
Sportster Roadster 1200  
Suzuki SV650 -  
Yamaha FZ6 Fazer -

## Attualità

Parla Jeffrey Bleustein,  
il presidente Harley-Davidson

## Speedbox

Comparativa scarichi racing  
Honda CBR600RR



9 770027 169004

30010

# Occhi

da Fazer



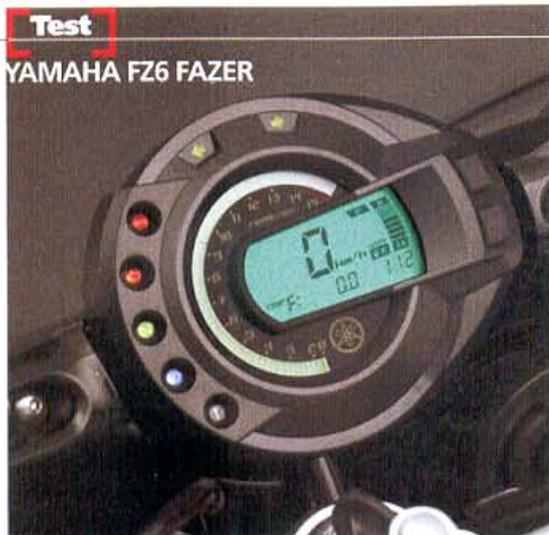


**Cura ricostituente per la Fazer: doppia versione, telaio in alluminio e motore della R6 rinvigorito a metà regime. In attesa della nuda totale, ecco come va la versione semicarenata, una media con cui si fa tutto: casa-ufficio-casa, week-end e vacanze estive**

di Roberto Ungaro,  
foto Gigi Soldano

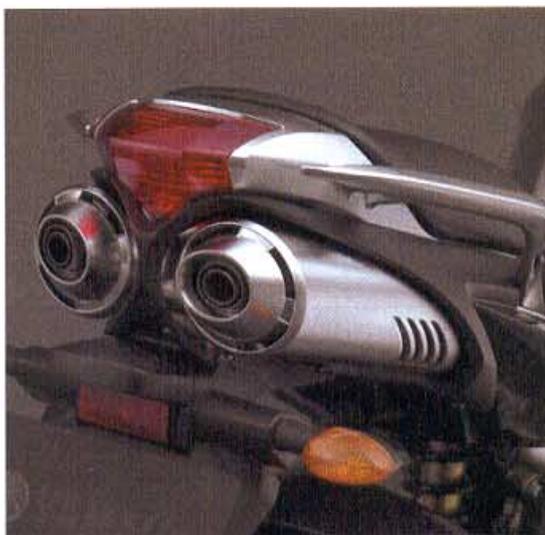
**C**osa va adesso? Un faro spiovente, come quello della MV Brutale. E poi? Un serbatoio mosso, voluminoso dove non imbarazza alla guida, ma snello al centro. Anche i fianchi stretti piacciono molto, per non parlare degli scarichi alti... Se non ce li hai sei out, vecchio di dieci anni... Date una forma a tutte queste considerazioni ed... eccovi davanti alla nuova Fazer. Un concentrato di quello che oggi piace, di quello che oggi si vende, ovvero la risposta Yamaha al fenomeno Honda Hornet 600. La Fazer è proposta in due versioni con cupolino e senza, non ha più il telaio in acciaio ma in alluminio e pressofuso (stessa tecnologia della R6), il motore della supersport R6 addolcito nell'erogazione, la forcella della Fazer 1000, ruote

più importanti e tanto, tanto appeal estetico in più rispetto al passato. Sulla carta funziona tutto e, di fronte alla moto, della vecchia non rimane neanche il ricordo. Bravi. Specie al marketing che, in questo caso, deve aver fatto la voce grossa col design interno di Iwata. La nuova Fazer non è un restyling, ma un progetto completamente nuovo. Le finiture sono alterne: allo splendido telaio si contrappongono un forcellone un po' misero, l'ammortizzatore privo di leveraggi, una strumentazione circolare molto raccolta e innovativa ma realizzata con una plastica cheap (povera, da scooter), oltretutto dotata di spie molto piccole (quelle delle frecce) e quindi poco visibili col sole. La nuda ha una marcia in più, nel senso che ha sicuramente più carisma per via di quel manubrio



La strumentazione ha una forma inusuale, circolare. La lettura è immediata, ma riporta un po' al mondo scooteristico. Le spie delle frecce, inoltre, sono veramente piccole e poco luminose col sole. La forcella esternamente è la stessa della Fazer 1000, quindi di 43 mm e più grossa di quella precedente da 41 mm, ma è priva di regolazioni. Più larghi i canali dei cerchi, che consentono di montare una gommatura più importante.

Le pinze non sono più in monoblocco come sulla Fazer precedente, ma di fattura normale e flottanti. I dischi anteriori hanno diametro importante: 298 mm. I silenziatori hanno un guscio esterno in materiale plastico. Comodissime le maniglie posteriori, ampie e solide. Sono in nylon, hanno il pregio di non essere fredde d'inverno e calde d'estate. Un tocco di modernità.



da cross (ebbene sì, un Magura a sezione variabile...), per via della strumentazione montata non al centro (buffa da vedere) e per quel cupolino che sta proprio bene (impresa difficile per una naked). Insomma, la nuda ha più verve, sembra più una special e non una moto di grande serie, tutta logica e razionalità. Gioiranno gli italiani, vi sapremo dire cosa sceglieranno gli stranieri che, al contrario di noi, avevano apprezzato molto la vecchia Fazer. In ogni caso oggi si può scegliere, prima invece no. O così, o pò. Il prezzo? 7.990 euro chiavi in mano nel caso della FZ6 Fazer (la nuda si chiamerà solo FZ6), poco meno per la "svestita", ma per quest'ultima, cari lettori, bisogna aspettare la prossima primavera. Vediamo allora, nella cornice del Tirolo austriaco, come si è comportata questa versione semicarenata.

### Una piccola tourer

Busto eretto, manubrio non troppo vicino che mantiene le braccia semidistese, cupolino efficace anche se un po' lontano e specchi importanti, solidi e ampi: la Fazer è una piccola tourer. Gli ingombri sono minuti e quindi viene voglia di usarla in città, tutti i giorni, ma l'ergonomia è rilassante e promette lunghi tragitti. La strumen-

tazione è piccola, raccolta in un specie di piccolo disco volante di plastica: è strana, anche se immediata, ma non fa certo pensare al mondo del turismo. Di serie c'è il cavalletto centrale e quello laterale: bene, visto il target. La sella è abbastanza rigida, distante il giusto da terra e le pedane sono là dove te le aspetti. Il passeggero si ritrova più alto di chi guida ma meno, molto meno che su una sportiva o su di una nuda di ultima generazione e dispone di due grosse maniglie in nylon che sono un pacchia per appigliarsi. Le ginocchia, invece, rimangono un po' piegate per fare tappe di oltre 200 km (il serbatoio di 19 litri promette lunghe distanze). Il rumore della Fazer è quello tipico di una 4 cilindri, silenzioso e pacato, ma tra i 4 e i 6.000 giri c'è un piacevole sound gutturale e coinvolgente. E in quella fascia di regime hanno lavorato molto bene i tecnici giapponesi, perché questo 4 cilindri è molto più pieno rispetto alla sorella R6, ma anche al confronto di un qualsiasi frazionato di "soli" 600 cc. Quindi, ricapitolando, fino a 3.000 giri non c'è molto, poi da 4.000 a 6.000 c'è un piacevole picco di forza, oltre esita un attimo e poi allungo deciso fino a 14.000 giri. Buon carattere, dunque, che consente di andare via lisci come l'olio con un filo di gas non

Il faro posteriore ricorda un po' la TDM, ma anche la BMW R 1150 R Rockster. Insomma, non siamo di fronte a una novità assoluta, ma l'effetto è piacevole. E, soprattutto, si gira pagina con la Fazer precedente. L'anteriore ricorda molto la R1, ormai assunta a icona per il family feeling della gamma Yamaha. In tutti i tre colori disponibili, c'è l'accoppiamento col nero.

## Figlia di un Dio maggiore, chiamato marketing

100.000 pezzi venduti dal '98 ad oggi in tutta Europa. Niente male. Eppure da noi la Fazer non è mai andata. O perlomeno, non è mai stata venduta come all'estero dove, con una borsa sul serbatoio, è la moto "totale". Da noi c'è la Hornet 600, 10.878 pezzi nel 2002 e prima moto venduta, con cui è difficile combattere (Fazer ha venduto, nello

stesso anno, 2.081 pezzi). Ecco allora la risposta Yamaha che sembra mirata giusta-giusta per il nostro mercato: due versioni anziché solo una -semicarenata e nuda-, un davanti molto "Brutalesco" nel caso della naked, un serbatoio mosso e piacevole come quello della Bulldog, un telaio pressofuso bello come un'opera d'arte, fianchi stretti e, perché no, due scarichi alti che vanno per la maggiore. Insomma, per dirla schietta, sembra che il marketing

giapponese abbia fatto visita proprio in Italia per decidere la nuova Fazer. Un po' come se un lettore, armato di magia computeresca, prendesse la parte più caratteristica di ogni moto da lui amata per creare un mix ideale. La moto sognata o, ancora, la moto che non c'è. Il risultato? Una moto piacevole, forse non del tutto personale e innovativa, ma comunque una svolta rispetto al passato e una proposta per il momento che stiamo vivendo. E' la dura

legge di mercato, la voce decisa del marketing che, forse, oggi conta più di ogni reparto. Siamo contrari? No, anche perché ormai questa prassi vale un po' per tutte le Case, ma non si può certo dire che la Fazer sia l'opera di un genio isolato che dice qualcosa di nuovo nelle due ruote. Comunque, alla fine, sarà sempre il mercato a comandare con le sue preferenze. Sicuramente, però, la Hornet non sarà più così lontana.



si hanno pretese pistaiole per strada. Il cambio è rapido e abbastanza preciso nonostante un leveraggio parecchio lungo. La frizione a cavo è onesta, non eccelle come gli ultimi impianti idraulici, ma svolge bene il suo compito. La protezione all'aria è molto buona: un velo di spinta lo si percepisce appena sopra la testa per una taglia media, mentre a coprire anche tutte le spalle ci pensano i due grossi specchi. In curva la Fazer corre solida, più rigida di prima: pesa poco al primo tatto ed è una vera tourer. E' naturale: non è "bicicletta", ma nemmeno un pulman. Si fa guidare con facilità senza impensierire e senza far venir voglia di compiere chissacosa. Buona la frenata, pronta all'anteriore e ben gestibile al posteriore. L'assetto è più sul rigido che sul morbido: non pensiate che la Fazer sia una poltrona mollacciona e dondolosa. Se dovessimo inquadrala si avvicinerebbe più a un assetto sportourer che turistico puro, ovviamente senza il supporto delle regolazioni e di un'idraulica sofisticata. Non siamo di fronte, per capirci, alla forcella della Hornet prima versione..., ma neanche agli assetti granitici a cui ci hanno abituato le nude di ultima generazione che in realtà sono delle race-replica svestite. Tutto a posto, insomma? Diciamo di sì se volete una moto tuttodfare, una compagna quotidiana per andare in ufficio o all'università, pronta da caricare per il week-end

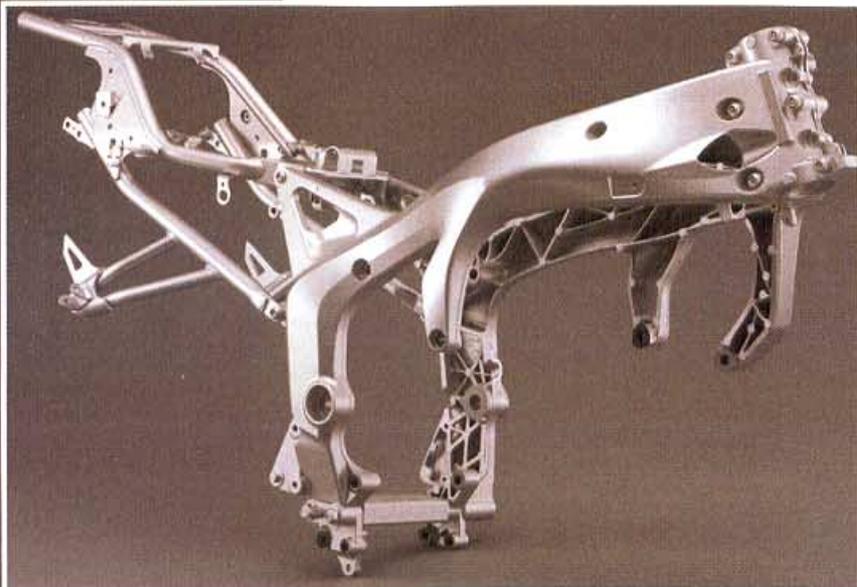
o per le vacanze estive. Il prezzo, visti i contenuti, non è male e se badate alla sostanza siamo sicuri che la Fazer sarà capace di attrarvi.

### Nuova vita

I tecnici giapponesi hanno girato pagina per questa nuova Fazer. Della vecchia, che pesa 7 kg in più, non è rimasto praticamente nulla. Il telaio, prima d'acciaio, ora è in alluminio ed è realizzato in pressofusione come sulla ultima R6, un procedimento costoso che si può introdurre quando si parla di parecchie unità, ma molto più semplice dal punto di vista costruttivo e di assemblaggio. L'intera struttura è composta da due gusci privi di saldature uniti fra loro nelle zone del canotto e del pivot (mediante viti). Il forcellone è rimasto a bracci semplici in estruso, di dimensioni abbastanza contenute. Per limitare l'effetto tiro-catena è stato allungato rispetto a prima di ben 70 mm (ora misura 590 mm), grazie anche al basamento motore che, mediante frizione ruotata verso l'alto, ha ingombri decisamente più contenuti rispetto al blocco della vecchia Fazer. Una curiosità: gli attacchi motore al telaio sono asimmetrici: tre a sinistra e due a destra. Ora il 4 cilindri, rispetto a prima, è stato arretrato di 10 mm e alzato di 5. Anche la posizione di guida cambia: la sella del pilota è stata avanzata di 8 mm e dista dalle pedane 18 mm in più. Il telaietto posteriore in acciaio integra, nella parte finale, una piastra di sostegno

Sotto nel riquadro, il gruppo dei corpi farfallati da 36 mm di diametro con i collettori d'aspirazione dallo sviluppo praticamente verticale. In basso, la Fazer è completamente diversa nello sviluppo di telaio e motore tanto da farne una moto radicalmente nuova rispetto alla precedente. L'interasse aumenta a 1.440 mm, l'inclinazione del canotto di sterzo è di 25°.





Sopra, il telaio in lega leggera è tutto di pressofusione, una tecnica già usata per la R6 e non presenta saldature. È unito all'altezza del canotto di sterzo con delle viti. È un sistema già utilizzato in passato anche per la Honda NSR 125.

Il motore deriva direttamente da quello della R6 e rispetto a quello della precedente Fazer ha 3 CV e 0,2 kgm di coppia in più. Lo scarico è catalizzato e c'è un sistema di aria secondaria per rientrare nella normativa Euro 2.

e di separazione termica dai silenziatori alti. La forcella cresce da 41 a 43 mm di diametro e ora è la stessa che monta la Fazer 1.000. Anche l'interasse della piastra di sterzo è cresciuto, per poter montare cerchi con canali più larghi (3,50 anteriore e 5,50 posteriore). Al posteriore non c'è progressione per l'ammortizzatore. La ripartizione dei pesi è 51% sull'asse anteriore e 49% su quello posteriore. Discorso motore: è lo stesso della R6 con diagramma di distribuzione ed elettronica rivisti per dare più corpo a metà regime. Cambia anche l'aspirazione, l'iniezione e ovviamente lo scarico (4-2-1). Il guscio esterno dei silenziatori è in materiale plastico, così come in una speciale resina di nylon sono le due grosse maniglie posteriori. Per meglio bilanciare i pesi la batteria è stata spostata sull'anteriore della moto, in zona adiacente al canotto di sterzo. Per quanto riguarda l'impianto freni ci sono due grossi dischi anteriori da 298 mm non più assistiti da pinze in monoblocco

a due pistoni ma più semplici e flottanti. Ridisegnati anche i blocchetti elettrici, la strumentazione circolare è posizionata al centro e non decentrata come sulla nuda. Di serie c'è l'antifurto immobilizer. I colori disponibili sono tre: grigio e due tonalità di blu metallizzato. La cosa strana è che, nel caso di quest'ultimi due, serbatoio e carena sono di tinte diverse e non si sposano proprio alla perfezione. Lunga la lista di optional, tra cui un plexiglas rialzato per il cupolino (+ 90 mm), e un bauletto posteriore.

## Dati tecnici dichiarati

**Motore:** a 4 tempi, quattro cilindri in linea fronte marcia e raffreddati a liquido, alesaggio per corsa 66,5x44,5 mm, cilindrata totale 600 cc, rapporto di compressione 12,2:1, distribuzione bialbero con quattro valvole per cilindro, lubrificazione a carter umido, alimentazione con iniezione elettronica con corpi farfallati da 36 mm di diametro, capacità serbatoio carburante 19 litri (3,5 litri di riserva). **Trasmissione** primaria a ingranaggi a denti diritti, rapporto 1,955, finale a catena, rapporto 2,875, cambio a 6 marce, valore rapporti interni: 2,846 in prima, 1,947 in seconda, 1,556 in terza, 1,333 in quarta, 1,190 in quinta, 1,083 in sesta. **Frizione** a dischi multipli in bagno d'olio con comando a cavo. **Potenza max** 98 CV (72 KW) a 12.000 giri, coppia max 6,4 kgm (63,1 Nm) a 10.000 giri.

**Ciclistica:** telaio in lega leggera ottenuto per pressofusione, inclinazione canotto di sterzo 25°, avancorsa 97,5 mm. **Sospensioni:** forcella teleidraulica con steli da 43 mm di diametro ed escursione 130 mm, posteriore forcellone oscillante in lega leggera e monoammortizzatore regolabile nel precarico molla, escursione ruota posteriore 130 mm. **Freni:** anteriore doppio disco da 298 mm di diametro con pinze flottanti a doppio pistoncino; posteriore disco singolo da 245 mm e pinza a singolo pistoncino. **Cerchi** in lega leggera da 3,50-17 ant e 5,50-17 post, pneumatici da 120/70ZR17 ant e 180/55ZR17 post.

**Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza massima 2.095, interasse 1.440, larghezza massima 750, altezza massima 1.215, altezza sella 795, altezza minima da terra 130, peso a vuoto 187 kg.

**Gamma colori:** grigio metallizzato, blu scuro metallizzato e blu-viola metallizzato.

**Inizio vendite:** ottobre 2003

**Garanzia:** 2 anni con chilometraggio illimitato.

**Costruttore:** Yamaha Motor Ltd, 2500 Shingai, Iwata, Shizuoka, 438-8501 Japan, [www.yamaha-motor.co.jp](http://www.yamaha-motor.co.jp)

**Importatore:** Belgarda, via Tinelli 67/69, 20050 Gerno di Lesmo (MI), tel 039/60961, [www.yamaha-motor.it](http://www.yamaha-motor.it)

**Prezzo.** 7.990 euro chiavi in mano.

