

ATTUALITÀ: UNA SIGARETTA INQUINA PIÙ DI UNO SCOOTER

MOTOCICLISMO

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

LE ULTIME GRANDI NOVITÀ PER IL 2004
da **Tokyo**
e **Parigi**



Prove e Test

Gilera Nexus 500 i.e. -
Ducati ST3 e 749S -
Hyosung Comet GT 250 -
Kawasaki Z750 -
Triumph Daytona 600 -
Yamaha FZ6 Fazer 600 -
A confronto
Piaggio Vespa GT 125 e PX 125 -

Fuoristrada

Beta 50 RR Alu

MotoGP

Valentino Rossi...
e sono cinque!

Superbike

come cambierà
il mondiale nel 2004

Speedbox

l'altra faccia
della Multistrada

Turismo

Centopassi, Parco del Cilento
e Basilicata

Ducati SportClassic si rinnova il mito del "pompon"



Prova
Prova YAMAHA FZ6 FAZER

Oggetto del desiderio



Si propone con spirito innovativo in un settore vivace come quello delle naked di media cilindrata: il motore regala prestazioni da sportiva, il comfort è molto elevato e il passeggero è meno sacrificato del previsto. La doppia opzione tra la versione carenata (protagonista di questa prova) e la naked (disponibile a inizio 2004) rende ancor più appetibile la nuova Fazer, probabilmente il nuovo riferimento della categoria.

Anche se sono migliorabili alcune finiture e la maneggevolezza, l'inossidabile Honda Hornet 600 ha trovato pane per i suoi denti...

IDENTIKIT

Cilindrata: **599 cc**

Potenza massima: **90,66 CV*** (66,66 kW*)

Accelerazione 0-400 m: **11,489 sec***

Velocità massima: **224,6 km/h***

Peso a vuoto: **194,8 kg***

Prezzo chiavi in mano: **7.790 euro**

*Dati rilevati strumentalmente

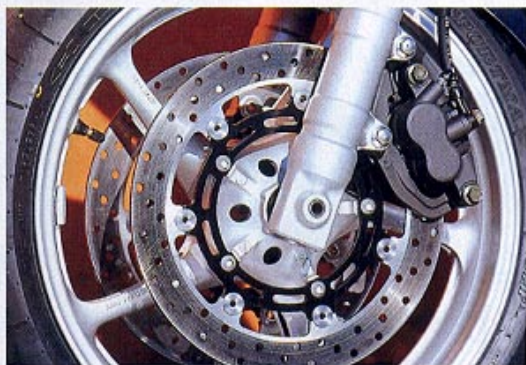
Prova

YAMAHA FZ6 FAZER

140



"Du gust is megl che uan"... Ovvero, reinterpretando una celebre pubblicità, poter scegliere tra due versioni è meglio! Così come per la nuova Yamaha FZ6 che, oscurata per anni dal successo della Hornet, ora si presenta sul mercato completamente rinnovata, e nella doppia configurazione – semicarenata e naked – per replicare in Italia il successo già ottenuto all'estero. C'è da scommetterci, perché sembra proprio che alla Yamaha abbiano ascoltato in particolar modo le richieste del pubblico italiano. Il telaio a doppia culla non piace? Bene, ecco una modernissima struttura in alluminio pressofuso, piacevole nel disegno, che farebbe la sua figura su qualunque maxisportiva. Stesso discorso per il motore: basta con il datato 4 cilindri della Thundercat, ora ce n'è uno nuovo nuovo, gentile concessione della supersport R6 e appena rivisto nell'erogazione per migliorare la resa ai medi regimi. E che dire dell'estetica? La FZ6, la versione naked che fa il verso alla Brutale, piace ancora di più (sarà disponibile nel 2004), ma anche la Fazer ha colpito nel segno. Cupolino simile al precedente ma ancora più affilato, serbatoio muscoloso e codone mozzafiato con lo scarico sottosella. Bella, niente da dire. Anzi, talmente bella nel complesso, da chiedersi il perché di un forcellone così "povero", oppure perché penalizzare il collettore di scarico con brutte



Il doppio disco anteriore è da 298 mm con pinze a 4 pistoncini. La forcella ha steli da 43 mm e l'interasse delle piastre di sterzo aumenta di 20 mm fino a 210 mm per adattarsi ai nuovi foderi e alla gomma anteriore più larga. Creando spazio attorno alle piastre di sterzo è stato ottenuto un angolo di sterzata (70°) che favorisce le manovre in città.



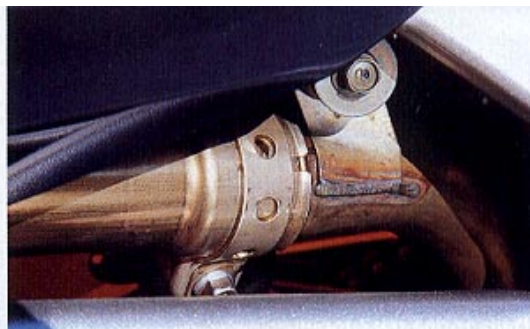
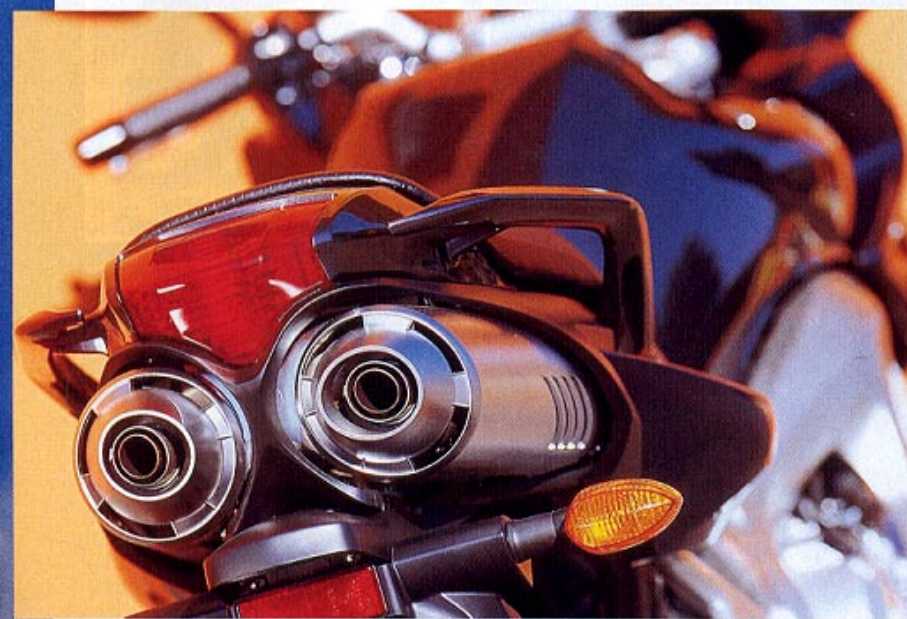
I comandi al manubrio, a dispetto di alcuni dettagli un po' "poveri", sono invece nuovi, molto ergonomici e ben realizzati. Il pannello della strumentazione monoblocco ha una grafica a due colori ed è retroilluminato: il contagiri ha il fondo bianco; il tachimetro il fondo blu. Le spie sono molto piccole e, soprattutto con luce sfavorevole, non ben leggibili. Come abbiamo registrato su alcuni modelli della Kawasaki (la prima a introdurre strumentazioni così compatte), alcune indicazioni non sono così immediate, come ad esempio la temperatura dell'acqua o i giri del motore. A fianco, una situazione classica per la Fazer: a passo turistico, su una strada tortuosa, immersa nel verde della campagna. Niente di meglio per una moto che sa coniugare bene il piacere di guida e il turismo. A sinistra, il nuovo parabrezza, più ampio, offre massima protezione aerodinamica e, nella versione optional, è più alto di 90 mm.



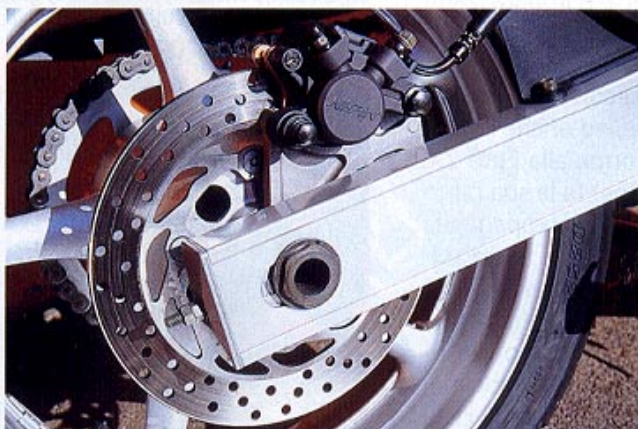
saldature o fascette in bella vista. Anche certe plastiche, a guardarle bene, non sono il massimo ma... forse pretendiamo troppo, e poi la risposta ce la dà il listino Yamaha: a 7.790 euro, molto meno di un TMax, il rapporto qualità/prezzo della Fazer 600 è davvero invidiabile. Inoltre il meglio deve ancora venire. La Fazer 600 ci ha sempre soddisfatto dal punto di vista dinamico prevalendo spesso, seppur di misura, sulle concorrenti per la sua maggior versatilità. E' sempre stata la moto totale per eccellenza, quella buona per tutti i giorni pur senza eccellere in nessun frangente. La FZ6 Fazer, ve lo anticipiamo, riesce ad andare oltre. Esprime quel pizzico di personalità che le mancava non solo attraverso il look indovinato, ma soprattutto per il carattere del suo pepato 4 cilindri a iniezione elettronica. Ma andiamo con ordine. Intanto sulla Fazer si sta davvero comodi. La posizione in sella è perfetta per una sport/tourer. Pedane e sella poco più alte che in precedenza (praticamente inalterata l'angolazione delle ginocchia), serbatoio ben scavato ad accogliere le gambe, manubrio largo e leggermente spiovente esattamente là dove lo vorresti, da raggiungere con le braccia poco distese e senza carico per i polsi. Un'occhiata alla modernissima strumentazione (avremmo preferito spie più grosse, ma è davvero completa), e poi via nel traffico. In città e nel misto stretto la FZ6 Fazer è godibilissima e assolutamente divertente da condurre. Il peso è sceso a 194,8 kg (-12 kg), e la media di Iwata sguscia tra le auto con facilità, in virtù di un angolo di sterzo che la Yamaha dichiara di ben 70 gradi. Non stentiamo a crederlo. L'ampia leva offerta dal

L'ottima stabilità
sul veloce e il buon
rendimento delle
sospensioni regalano
grande soddisfazione
alla guida. Al punto che
si vorrebbero gomme più
"performanti" rispetto
alle Dunlop D252 di primo
equipaggiamento.





L'escursione del "mono" posteriore (130 mm) è cresciuta di ben 10 mm. La fascetta del collettore di scarico (in alto) nella zona sottosella è decisamente antiestetica. Sotto la sella, morbida e confortevole, la paratia anticalore del doppio scarico limita la capacità di carico.



Il grande disco posteriore (245 mm) è molto potente ma, se non si ha buona dimestichezza con il pedale del freno posteriore, è facile innescare indesiderati saltellamenti. La gomma posteriore di primo equipaggiamento Dunlop D252, montata su cerchio da 5,5", cresce nelle dimensioni (180/55-17). A lato si nota la scarsa cura realizzativa del forcellone, soprattutto se confrontato allo splendido telaio.

Prova

YAMAHA FZ6 FAZER

In primo piano, il nuovo modello. A scalare, una Fazer del 2001 (blu) e una del '99 (argento). Dalla forma dei cupolini si nota che la Yamaha ha abbandonato sempre più le forme quadrate.



in salita, anche viaggiando in coppia. Dopo, l'erogazione si appiattisce in attesa di una nuova e veemente fuga verso la zona rossa del contagiri attorno ai 9.000 giri. Si tratta di un motore "infinito", ed è sorprendente visto che parliamo di un 4 cilindri di soli 600 cc. E' capace di regalare soddisfazioni sia viaggiando con un filo di gas, sia soprattutto stuzzicando la sua anima supersport oltre i 10.000 giri. Le prestazioni pure sono di primo livello: 90,66 CV a 12.000 giri alla ruota rilevati dal nostro banco per una velocità massima di 224,6 km/h (82,2 CV e 215,8 km/h per il modello precedente). Ancora meglio i dati di accelerazione e ripresa, rispettivamente 11,48 e 13,94 secondi sui 400 metri, valori notevolissimi rispetto alle concorrenti dirette e imbarazzanti anche per la VFR 800 V-Tec, giusto per citare un punto di riferimento tra le sport-tourer, ferma a 11,722 e 13,951 secondi. Insomma, di motore ce n'è da vendere, ed anche il nuovo scarico 4 in 2 in 1 (conforme alla Euro 2 e con catalizzatore a nido d'ape) fa la sua parte egregiamente. Ai bassi regimi accompagna la Fazer con un sibilo sommesso, ma basta solleticare il comando del gas per avvertire un cambio di tonalità, più bassa e gutturale, che ti mette di buon umore. A tanto motore risponde una ciclistica sana e ben bilanciata. Non è un fulmine la FZ6 Fazer. Le quote cicli-



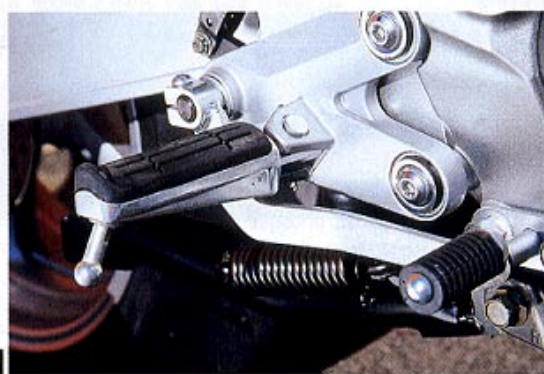
Seguendo la sua indole turistica, la nuova Fazer vanta numerosi accessori a listino. I rispettivi prezzi (ancora indicativi) sono espressi in euro IVA inclusa: c'è un puntale argento (325) che abbraccia i collettori di scarico; poi un cupolino alto (150) che, coi suoi 90 mm in più di altezza, è l'ideale per lunghi viaggi; troviamo anche tamponi anticaduta (180) giusto perché non si sa mai... e a chiudere un baule da 44 litri (190) e un portapacchi (250) molto comodi anche per la città.



Le pedane di pilota e passeggero sono buone nella realizzazione e sufficientemente distanti dalla sella da garantire ottimo comfort di marcia a entrambi. Le vibrazioni nella norma e la corretta posizione in sella concorrono a mantenere elevato il comfort: nessun formicolio a mani e piedi; e nessun indolenzimento precoce agli arti inferiori. Sotto, una percorrenza di curva, situazione in cui la Fazer sa offrire saldo appoggio e sincerità di risposta dell'avantreno. Solamente in uscita di curva, se si vuole iniziare a spingere forte, il posteriore scappa via abbastanza facilmente. Sotto tutti gli altri frangenti la guida è distesa e rilassata grazie alla dolcezza del cambio e alla sincerità dell'impianto frenante.

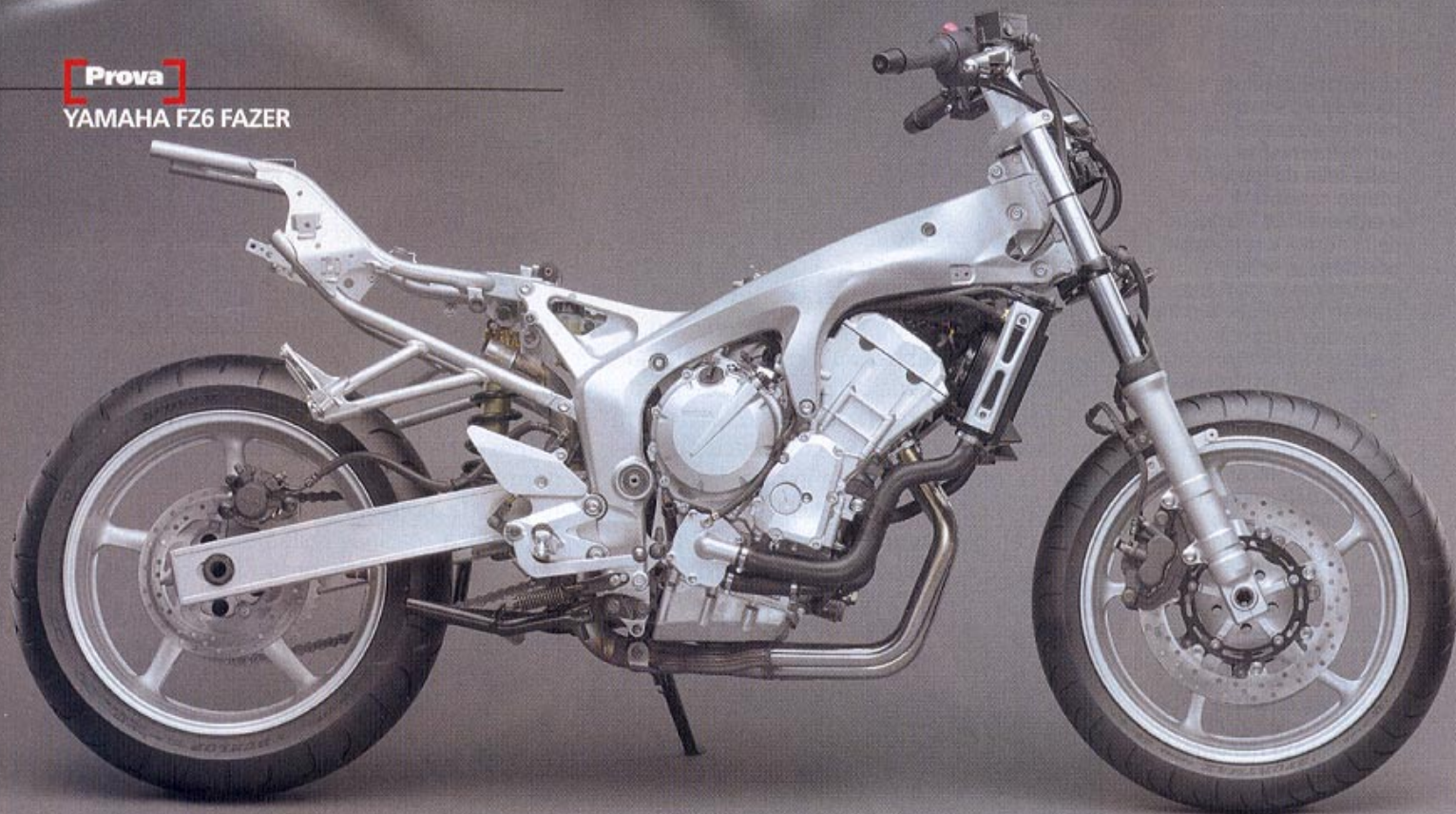
stiche denunciano l'inclinazione del canotto passata da 24 a 25°, ed anche l'interasse è cresciuto fino a 1.440 mm. Lo sterzo, da leggero alle basse velocità, si carica progressivamente con il salire del ritmo rendendo la media Yamaha fluida e precisa, ma non agile e reattiva come alcune rivali. Scende in piega prontamente ma in maniera controllata, facile da gestire, e solo nei rapidi cambi di direzione la si vorrebbe un po' più svelta. In compenso, mantiene la corda con disinvoltura, senza accennare al sottosterzo, e il feeling con l'avantreno è totale, così preciso e coerente da infondere fiducia in ogni frangente. In parte dipende anche dalle nuove misure scelte per gli pneumatici, più larghi che in precedenza e omologati allo standard corren-

te, 120/70-17 per l'anteriore e 180/55-17 al posteriore. A fronte di una minor maneggevolezza la sicurezza in appoggio ne ha guadagnato, e nel misto veloce la Fazer 600 viaggia davvero su due binari. L'impegno psicofisico è alquanto ridotto, ci si stanca poco insomma, anche perché la protezione aerodinamica è più che discreta e consente buone medie anche in autostrada. Il largo cupolino devia con efficacia l'aria dal busto e dalle spalle (contribuiscono anche gli specchi retrovisori), e volendo c'è un plexiglass più alto per diminuire la pressione anche sul casco. Vibrazioni nella norma. O meglio, sono sufficientemente contenute da non dare fastidio anche a chi è abituato a macinar chilometri. I 19 litri del serbatoio, a questo proposito, consentono



Prova

YAMAHA FZ6 FAZER



un'autonomia di quasi 300 km perché i consumi sono buoni, 16-17 km/l circa su strade extraurbane a confermare una spiccata propensione per i viaggi a medio-lungo raggio. L'eventuale passeggero vi seguirà volentieri vista l'ampia porzione di sella che gli è dedicata, forse solo un po' troppo rialzata, e le



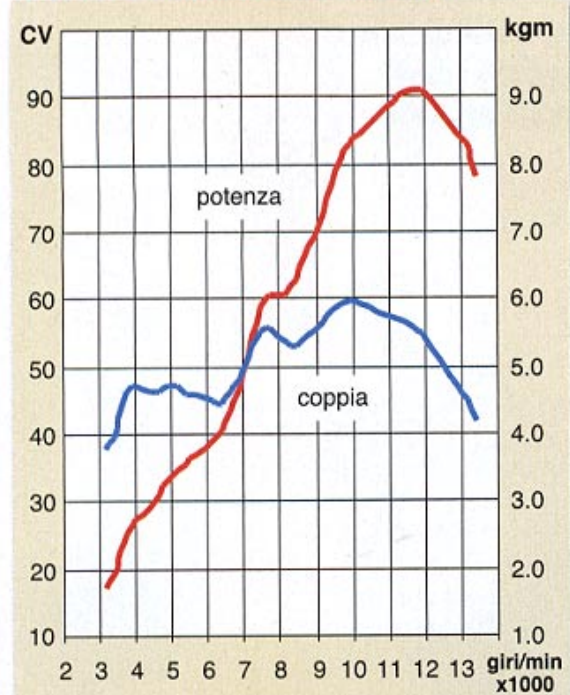
pratiche maniglie in materiale composito. Nessun problema da segnalare? Davvero pochi... Nella condotta sportiva, ad esempio, emergono dei limiti dettati più dalle turistiche Dunlop D252 di primo equipaggiamento che dalla ciclistica. Il grip non è eccelso, specialmente alle basse temperature, ed esagerando con il polso destro non è raro incappare in qualche perdita d'aderenza del posteriore. Le sospensioni, invece, nonostante non siano regolabili nell'idraulica, sono un compromesso indovinato tra precisione e comfort. La forcella da 43 mm è piaciuta a tutti, solida e ben controllata nell'idraulica, ed anche il mono posteriore, pur privo di leveraggi progressivi, non ha sfigurato. Stesso discorso per l'impianto frenante. Temevamo una perdita di prestazioni per il passaggio dalle pinze monoblocco a un impianto più "anonimo", e invece è stato l'opposto. La Fazer 600 mantiene una frenata da riferimento, assolutamente potente e addirittura più gestibile che in passato grazie, lo ipotizziamo, a pastiglie di diverso tipo. Supportati ottimamente dalla forcella, si può staccare decisi affidandosi al doppio disco anteriore, mentre è fin troppo esuberante il freno posteriore che, se "pelato" appena più del necessario, può indurre al bloccaggio della ruota. Se non si ha buona sensibilità, ciò si traduce in fastidiosi saltellamenti del retrotreno nelle frenate più energiche. Di certo non sono questi piccoli difetti che impediscono alla Fazer di candidarsi a nuovo riferimento della categoria.

Il motore è lo stesso della supersportiva YZF-R6 ad eccezione degli alberi a camme, delle molle valvola e dei condotti di aspirazione. I corpi farfallati sono da 36 mm e ospitano un iniettore a 4 getti. L'air-box è da 6,3 litri. La Fazer è la prima moto Yamaha che monta lo scarico alto 4-2-1. Grazie al catalizzatore a nido d'ape è conforme alla Euro 2. Per la categoria, è di grande pregio il telaio a doppio trave in alluminio al quale il motore è vincolato in cinque punti. Anche se la Yamaha dichiara 7 kg in meno rispetto al precedente modello, la nostra bilancia evidenzia un miglioramento di addirittura 12 kg. La moto è anche molto più bilanciata nella distribuzione dei pesi tra asse anteriore e asse posteriore. Il forcellone (590 mm) è 70 mm più lungo del precedente.

Prove strumentali: Centro Prove e Servizi, Pista Pirelli di Vizzola Ticino.
Testo: Marco De Marchi.
Fotografie: Gianluca Bucci.
Collaudatori: Federico Aliverti, Marco de Marchi.
Abbigliamento utilizzato: casco Driver, giacca Spidi, guanti Dainese, stivali Vendramini.

LA PROVA IN SINTESI - YAMAHA FZ6 FAZER 600

I risultati al banco dinamometrico



La nuova Yamaha Fazer evidenzia una curva di coppia abbastanza regolare a eccezione di due marcate flessioni attorno a 6.000 e 8.000 giri. Ai bassi regimi è buono il rendimento nel range compreso tra 3.000 e 5.000 giri. Ma è da 8.500 giri che il quadrilindrico dà il meglio di sé: fino a 12.000 l'ascesa del motore è impressionante per potenza e regolarità. Non a caso la Fazer è la prima naked di media cilindrata a varcare la soglia dei 90 CV alla ruota. Le doti di allungo non sono da meno: a 13.000 giri abbiamo ancora circa 84 CV.

Rilevamento	Potenza	Coppia
	CV-giri	kgm-giri
Alla ruota	90,66-12.000	5,92-10.000
All'albero	99,37-12.000	6,49-10.000
Potenza specifica all'albero: CV/litro		165,68
Velocità media del pistone al regime potenza max: m/s		17,80
Pressione media effettiva all'albero a regime di coppia max: kg/cm ²		13,59
Regime minimo frenata possibile a tutta apertura del gas: giri		2.250
Rapporto peso/potenza alla ruota: kg/CV		2,15

Pregi

Stabilità elevata
Posizione di guida
Frenata potente
Prestazioni motore ottime
Protezione aerodinamica
Visibilità specchi retrovisori
Cambio morbido e preciso

Difetti

Stacco frizione brusco
Poca modulabilità freno post.

Inconvenienti registrati

Nessuno

Velocità, peso e consumi

Velocità massima:
224,6 km/h a 11.900 giri

Indicata:
242,0 km/h a 12.600 giri

Peso senza carburante:
194,8 kg
(98,0 ant, 96,8 post)

Consumo urbano:
14,9 km/litro

Consumo extraurbano:
16,5 km/litro

Consumo a 130 km/h:
15,4 km/litro

Consumo massimo:
9,3 km/litro

Accelerazione

Spazio metri	Tempo secondi	Velocità km/h
100	5,008	131,1
200	7,455	161,7
300	9,555	180,4
400	11,489	192,5

La vecchia Fazer era già la migliore della categoria in accelerazione e la nuova fa nettamente meglio: 4 decimi in meno grazie all'incremento di potenza e alla bontà della trasmissione.

Ripresa in 6° da 50 km/h

Spazio metri	Tempo secondi	Velocità km/h
100	5,181	91,3
200	8,614	117,6
300	11,459	136,1
400	13,949	153,4

Il miglioramento in questo caso è minore, ma conferma comunque la media di Iwata come primatista della categoria anche nella prova di ripresa dal rapporto superiore.

Scarto al tachimetro

Indica	50	90	130	150 km/h
Effettivo	46,7	86,4	122,9	141,3 km/h

Dati tecnici dichiarati

Motore: a 4 tempi, 4 cilindri in linea frontemarcia, alesaggio per corsa 65,5x44,5 mm, cilindrata 599 cc, rapporto di compressione 12,2:1, distribuzione a doppio albero a camme in testa con comando a catena laterale, 4 valvole per cilindro, lubrificazione a carter umido con pompa trocoidale, capacità coppa 3,5 litri, raffreddamento a liquido, potenza max 98 CV (72 kW) a 12.000 giri, coppia max 6,4 kgm (63,1 Nm) a 10.000 giri. **Alimentazione:** a iniezione elettronica tipo PGM-FI, diametro dei corpi farfallati 36 mm; capacità serbatoio carburante 19 litri compresa la riserva. **Accensione:** elettronica digitale; candele NGK CR9EK. **Impianto elettrico:** batteria 12V-10Ah. **Frizione:** a dischi multipli in bagno d'olio con comando a cavo. **Cambio:** a 6 marce. Valore rapporti: 2,846 in prima, 1,947 in seconda, 1,556 in terza, 1,333 in quarta, 1,190 in quinta, 1,083. **Trasmissione:** primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,955; finale a catena, rapporto 2,875. **Telaio:** doppio trave discendente in alluminio; inclinazione canotto di sterzo 25°, avancorsa 97,5° mm. **Sospensioni:** anteriore forcella con steli da 43 mm non regolabile, escursione ruota 130 mm; posteriore forcellone oscillante con leveraggi progressivi e monoammortizzatore idraulico regolabile nel precarico della molla, escursione ruota 130 mm. **Ruote:** cerchi in lega leggera, anteriore 3,50x17", posteriore 5,50x17"; pneumatici, anteriore 120/70-17, posteriore 180/55-17. **Freni:** anteriore a doppio disco da 298 mm con pinze flottanti a due pistoncini; posteriore a disco da 245 mm con pinza a pistoncino singolo. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.095, larghezza 750, altezza 1.215, interasse 1.440, altezza sella 795, peso a vuoto 187 kg. **Prestazioni:** velocità max nd.

Manutenzione

Tagliando: programmato ogni 10.000 km. **Lubrificazione:** olio raccomandato multigrado SAE 20W-50; controllo ogni 1.000 km, sostituzione ogni 10.000 km. **Pneumatici:** pressione di gonfiaggio, ant 2,3 bar, post 2,5 bar.

Dati anagrafici

Costruttore: Yamaha Motor Company Ltd, 2500 Shogai Iwata Shi-Shizuoka Ke, Giappone. **Importatore:** Belgarda Spa, via Tinelli 67/69, 20050 Gerno di Lesmo (MI), tel 039-60961, fax 039-6066012; www.yamaha-motor.it. **Gamma colori:** argento, blu. **Garanzia:** 2 anni chilometraggio illimitato. **Inizio vendite:** ottobre 2003. **Prezzo:** 7.790 euro chiavi in mano.

A confronto con le concorrenti

Modello	Cilin. N. Cil.	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Vel. max km/h	Acceleraz. sec	Ripresa sec	Peso kg	Prezzo c.i.m (euro)
Ducati Monster 800S i.e.	803 2	70,37-8.000	6,78-6.500	204,3	12,472	13,375	180,6	9.500
Honda Hornet S	599 4	85,36-11.500	5,99-9.750	233,9	12,005	14,444	188,2	7.770
Suzuki SV 650 S	645 2	68,14-8.750	5,99-7.250	212,0	12,493	14,354	184,6	7.406
Yamaha Fazer 600 2003	599 4	80,77-11.000	5,74-9.500	221,3	11,868	14,275	203,6	-
Yamaha FZ6 Fazer	599 4	90,66-12.000	5,92-10.000	224,6	11,489	13,949	194,8	7.790

Per le prove utilizziamo banchi dinamometrici Borghi & Saveri FE 600 - SD e FA 50/30, banco Dynojet, catene Regina. Prove strumentali: Pista Pirelli di Vizzola Ticino, strumentazione portatile Datron DLSX V3.43.