

numero **34**
26 agosto / 1 settembre 2003 - Settimanale - 2,50 Euro (Italy only)

MOTO SPRINT

Anteprima Salone di Milano
Le novità **2004**

Ninja Estrema

Con la nuova ZX-10R
la Kawasaki all'attacco
delle maxi sportive



Sete Gibernau
**Felice
di piacervi**



Anno XXVIII - Fascicolo 1243 Sped. in abb. post.
45% art.2 comma 20/b legge 662/96 Ric. 80



Yamaha XT 660 R



Yamaha FZS FAZER 600



Kawasaki Z750

su strada
Anteprima novità 2004

Yamaha

FZS Fazer 600

■ **Rivoluzionata nella meccanica e nella ciclistica. Adesso ha il motore della R6 e il telaio in alluminio pressofuso**





FRA GLI optional che saranno subito disponibili, il puntale aerodinamico (sopra a destra). Belli sia il terminale di scarico sdoppiato posizionato sotto il codino (sopra a sinistra) che la strumentazione LCD circolare.

LA FAZER 600, senza dubbio la migliore media stradale degli ultimi anni, ha strarvenduto in tutti i mercati europei tranne quello italiano. Un "mistero" che poteva avere una sola spiegazione: probabilmente non piaceva come certe concorrenti (prima fra tutte le Honda Hornet), e non poteva sfoggiare una dotazione tecnica appariscente, pur essendo, come detto prima e come più volte scritto nelle nostre prove, efficacissima e godibilissima.

Memori di questo, e desiderosi di confermarla in tutta Europa ai vertici della categoria, gli ingegneri e i designer Yamaha si sono dati un gran daffare per migliorarla ulteriormente. Anzi, a giudicare dalle immagini che vedete qui, l'hanno praticamente



►► scheda tecnica

Motore

Quattro cilindri in linea, quattro tempi, raffreddato a liquido. Distribuzione DOHC a quattro valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 65,5 x 44,5 mm. Cilindrata 600 cm³. Rapporto di compressione 12,2:1. Alimentazione ad iniezione elettronica con corpi farfallati di 36 mm Ø. Lubrificazione forzata a carter umido. Accensione elettronica. Avviamento elettrico.

Trasmissione

Primaria ad ingranaggi, finale a catena. Cambio a sei rapporti. Frizione multidisco in bagno d'olio.

Ciclistica

Telaio in alluminio pressofuso. Sospensioni: anteriore forcella idraulica con steli di 43 mm Ø. Posteriore forcellone oscillante con monoammortizzatore a gas con sistema di azionamento progressivo, regolabile nel precarico molla. Freni: anteriore a doppio disco di 298 mm Ø con pinza a due pistoncini; posteriore a disco singolo di 245 mm Ø con pinza a singolo pistoncino. Pneumatici: anteriore 120/70-ZR 17", post. 180/55-ZR 17".

Dimensione e peso

Interasse 1.440 mm, lunghezza 2.095 mm, larghezza 750 mm, altezza 1.215 mm, altezza sella 795 mm, luce a terra 130 mm, capacità serbatoio 19 litri, peso a secco 187 kg.

Prestazioni dichiarate

Potenza massima 72 kW (98 CV) a 12.000 giri/min, coppia massima 63,1 Nm (6,4 kgm) a 10.000 giri/min.

stravolta. Via il motore di derivazione Thunder Cat, dentro il quattro cilindri della R6. Via il telaio in tubi di acciaio, largo ad un modernissimo pressofuso in alluminio. Addio allo stile vagamente retrò, spazio libero alle ispirazioni sportive per le sovrastrutture (nel caso della versione semicarenata) e nessuna vergogna di rifarsi alla nuda più bella che esista (la MV Brutale) per la versione "naked".

Sì, la FZS Fazer è davvero un'altra moto.

Il motore, come dicevamo, deriva strettamente da quello della R6. Una struttura a quattro cilindri in linea raffreddata a liquido con distribuzione a sedici valvole, compatta e moderna, qui addolcita con l'uso di un sistema di alimentazione a iniezione più votato all'uso quotidiano e di diversi alberi a camme (che mantengono gli stessi profili dell'attuale Fazer). L'iniezione sfrutta due doppi corpi farfallati. Ognuno di questi ha due diffusori di 36 mm Ø. A gestire iniezione e accensione ci pensa una potente centralina CPU con processore a 32 bit. Per rispettare la normativa antinquinamento Euro-2 lo scarico quattro in due in uno (con i terminali alloggiati nel codino) è stato dotato di un catalizzatore a nidi d'ape e di un sistema di immissione di aria fresca a valle del condotto di scarico.

Se il motore di derivazione sportiva migliorerà sicuramente le prestazioni della Fazer in accelerazione e in generale nella brillantezza di risposta ai comandi del gas, a rendere ancora più piacevole ed efficace la guida ci penserà il nuovo telaio in alluminio pressofuso (anche questa tecnica costruttiva è stata introdotta con l'ultima R6). Ciò si-

gnifica che tutto il telaio è composto di due soli parti, lato destro e lato sinistro, uniti con unica saldatura.

Il motore, fissato con attacchi rigidi in cinque punti, è parte integrante della ciclistica. L'uso di tutti questi componenti di moderna concezione ha permesso di ridurre di ben 7 kg il peso totale della Fazer in versione semicarenata (per la nuda non viene ancora dichiarato il peso a secco).

L'interasse più lungo di 23 mm, l'inclinazione del canotto di sterzo aumentata di un grado, l'avancorsa allungata di 9 mm, il motore spostato all'indietro di 10 mm e alzato di 5 mm, il forcellone di ben 590 mm di lunghezza (siamo sui valori delle più moderne supersportive), la forcella con steli di 43 mm Ø e con interasse delle piastre aumentato di 20 mm nonché la ripartizione dei pesi al 51% sull'anteriore e 49% sul posteriore, disegnano una Fazer sicuramente tutta nuova anche nelle caratteristiche dinamiche. ■





NEL MOTORE della R6 è stato montato un nuovo impianto di alimentazione con due corpi farfallati sdoppiati (a sinistra) e sono stati adottati alberi a camme con fasatura meno spinta. La versione nuda, che si chiama semplicemente FZS 600, si ispira chiaramente, almeno nel disegno del faro, alla MV Brutale.

