



SEXY POSTER

Una Bionda Sudata sulla CBR



Daytona 955i

SFIDA A 3 CILINDRI

Classe Inglese contro Fascino Italiano



Tornado 900

NUOVA FAZER FZ6

In Sella alla Streetfighter per Tutti

ANNO 5 - N° 11 - NOVEMBRE 2003 SPED. IN ABB. POST. 70% FILIALE DI MILANO - DISTRIBUZIONE PARRINI & C.

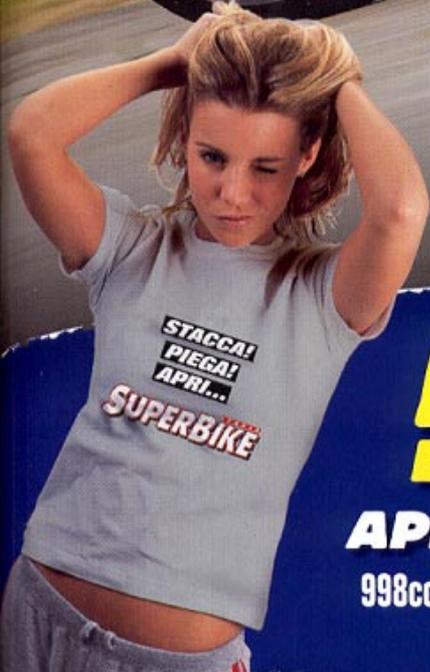
ITALIA SUPERBIKE



COMPARATIVA

CARENATE O SPOGLIATE?

- HONDA CBR600F vs HORNET600 •
- KAWASAKI ZX-9R vs Z1000 •
- DUCATI SS1000DS vs MONSTER1000S •



NERA D'ALTO BORDO

APRILIA RSV1000R NERA

998cc • 175kg • 141cv a 10.000giri • 35.000 Euro





Lo dico subito: ho sempre avuto un debole per la Yamaha Fazer 600. Quando è nata, nel 1997, ha fatto invecchiare in un attimo la Bandit 600 e si è dimostrata più versatile della Hornet 600, anche se le vendite non l'hanno premiata dappertutto. Il suo mix di ciclistica morbida e facile con il motore forte e cattivo della Thundercat – senza dimenticare i freni della R1 – l'hanno resa una moto fantastica. Ho comprato una delle prime (una ex-parco stampa) pagando di tasca mia, e ne ho avuta un'altra in prova di durata nel 2000.

Ma le cose cambiano. Ho avuto una Fazer 1000 nel 2001, una Hornet 900 l'anno scorso e una cattivissima CBR600RR

LA FAZER 600 È STATA UN GRANDE SUCCESSO, APPREZZATA ALLO STESSO MODO DA PASSISTI E TEPPISTI A BUDGET LIMITATO. È STATA PESANTEMENTE RIVISTA PER IL 2004, CON TANTE NUOVE CHICCHE DERIVATE DALLA SORELLINA R6. SIAMO ANDATI IN AUSTRIA PER VEDERE SE LA NUOVA FAZER SODDISFA COME LA VECCHIA...

COSE DA FAZER

TEST SU STRADA: YAMAHA FZ6 FAZER



quest'anno. Ma come capita con le vecchie fiamme, ogni volta che vedo una Fazer 600, i ricordi tornano.

La vecchia Fazer è stata pensionata, soprattutto a causa delle normative antinquinamento. Yamaha ha dovuto ripulirla usando iniezione e catalizzatore, ma è addirittura andata oltre, adottando un motore R6 rivisto, un nuovo telaio in alluminio, e soprattutto un'estetica completamente ridisegnata. E già che c'era ha prodotto anche una versione completamente nuda – che proveremo a breve.

Così, quando è arrivato l'invito alla presentazione stampa, ho rotto le palle a tutti finché non sono riuscito a farmici

mandare. Un bel giro sulla FZ6 Fazer (il nome ufficiale della versione carenata) sulle alpi austriache ad inizio autunno non mi sembrava una brutta prospettiva. Almeno finché non ho fatto conoscenza con la peggiore perturbazione mai incontrata durante un test di moto: due giorni di tuoni, fulmini, pioggia torrenziale e vento gelido. Mentre uscivamo dall'hotel il tetto di nuvole non prometteva niente di buono. Ma una volta in sella è andata già meglio: nonostante la linea non sia di quelle che fanno girare la testa – non è mai stata una caratteristica della Fazer – ci sono alcuni scorci splendidi e funzionali. Il nuovo cruscotto è compatto e pulito, simile a quello della Kawasaki ZX-636R,

con la zona rossa del contagiri a 14.000 che lascia presagire tanta cavalleria...

Non appena però sono arrivato su una strada abbastanza ampia ed ho spalancato il gas, sono rimasto un po' deluso. Mentre la vecchia Fazer non era male ai medi, il nuovo motore di derivazione R6 di questa FZ6 è abbastanza fiacco. Certo, una volta passati i 10.000 va come un missile, con una notevole spinta in alto. Ma l'erogazione ai bassi e medi non è niente di eccezionale, specie per chi si ricorda la vecchia moto. Nemmeno l'iniezione è esattamente impeccabile, con qualche esitazione ad ogni riapertura del gas, anche usando tutta la dolcezza possibile.

I ragazzi della Yamaha ci hanno però



COSE DA FAZER

TEST SU STRADA: YAMAHA FZ6 FAZER

► fatto notare come l'altitudine influisse pesantemente, e probabilmente hanno ragione. Non siamo mai scesi sotto i 1200 metri, e spesso invece siamo saliti sopra i 2000. A spanne, un motore aspirato a benzina perde il 5% della potenza ogni 500 metri, per cui la FZ6 aveva perso circa il 20% della sua "vera" potenza. La mancanza d'ossigeno nell'aria - rarefatta come sempre, in montagna, non deve aver fatto sconti nemmeno all'iniezione. Anche senza la pioggia torrenziale, il motore sarebbe quindi stato difficile da giudicare, anche se va detto che il ruggito proveniente dall'airbox, giusto sotto il serbatoio, è veramente eccitante. Comunque, per un giudizio definitivo sul motore sarà meglio aspettare di provare la Fazer in condizioni meno impossibili. Resta solo da capire per quale motivo ce l'abbiano fatta testare proprio da quelle parti...

Le condizioni meteo hanno reso difficile anche l'espressione di un giudizio sulla ciclistica. Le strade austriache sono lisce e ben tenute, ma non particolarmente abrasive. Aggiungete a tutto questo 150km di tornanti di montagna e avrete un'idea del nostro test: decisamente interessante. Le frenate in discesa - il più delle volte attraverso rivoli d'acqua - sembravano partite di roulette russa. Ogni confidenza

YAMAHA FZ6 FAZER LE NOVITÀ



► MOTORE

Il propulsore è una versione rivista dell'unità dell'R6 2003. Profilo delle camme, molle valvole e condotti di aspirazione sono le uniche differenze

► INIEZIONE ELETTRONICA

La FZ6 vanta un nuovo tipo di iniezione elettronica, definita passo-passo, che sfrutta due spruzzi dell'iniettore per ogni ciclo invece che uno solo. Lo scopo è migliorare la potenza in basso ampliando il range di operatività degli iniettori

► SCARICO

L'impianto rialzato ha un monosilenziatore sotto la sella con uscite sdoppiate. Il catalizzatore e l'iniezione d'aria allo scarico abbattano le emissioni nocive



► TELAIO

Il telaio in alluminio pressofuso è composto di due metà imbullonate insieme vicino al canotto con sei bulloni. Gli attacchi motore sono asimmetrici, con due asole sul lato sinistro e uno sul destro. Pesa 16,8kg contro i 21 del vecchio





➤ CRUSCOTTO

Il nuovo cruscotto ha un tachimetro LCD e il contagiri a barre. C'è anche l'impostazione per avere un contagiri numerico

➤ FRENI

Scelta controversa, quella di sostituire le pinze monoblocco dell'R1 con quelle attuali a doppio pistoncino. I ragazzi di Iwata dicono che le prestazioni sono le stesse ma il costo cala



FZ6: LA VERSIONE NUDA.

Yamaha ha fatto la scelta giusta, producendo una versione scarenata per seguire la moda. Non essendo ancora disponibile in vendita, alla presentazione non ce l'hanno fatta provare, ma solo vedere. In carne ed ossa è molto più bella della versione carenata, con particolari di pregio come il faro o il manubrio. Le altre differenze sono di entità minima, ma la posizione di guida e il maggior peso sull'avantreno dovrebbe migliorare le prestazioni sportive.

➤ GOMME

Le moto della presentazione montavano Dunlop D252. Le misure sono finalmente quelle classiche di una sportiva, 120 all'anteriore e 180 al posteriore contro 110 e 160 della vecchia

➤ FORCELLONE

Il forcellone è stato allungato per migliorare la trazione. Il mono è regolabile nel precarico

➤ ROBA VARIA

Il cavalletto centrale è di serie nella carenata, non sulla naked. La chiave ha un chip che attiva l'immobilizer. Lo scarico sottosella implica poco spazio nel vano. La plastica è impregnata, non verniciata, per facilitare le riparazioni in caso di graffi e segni. Il serbatoio è in alluminio

➤ FORCELLA

Non regolabile, da 43mm. Simile a quella del Fazer 1000



con la leva del freno si pagava con lamenti e perdite d'aderenza delle gomme Dunlop, non tanto per colpa delle gomme quanto per le condizioni impossibili.

Appena prima di pranzo la pioggia ci ha fatto un po' respirare, e abbiamo potuto goderci qualche chilometro di guida sportiva. Avendo la possibilità di divertirmi un po', ho cercato di spremere il più possibile la moto - tirando mi sono subito accorto dei problemi di motore cui ho fatto cenno, e ho potuto mettere alla prova anche i freni. La vecchia Fazer aveva una frenata accecante, e il passaggio alla configurazione attuale con due pistoncini è un po' un passo indietro. Il responsabile del progetto, Yutaka Kubo, sostiene che le pinze attuali sono altrettanto valide e meno costose delle vecchie monoblocco, ma alla prova pratica mancano sia di mordente che di potenza, nonostante facciano decorosamente il loro lavoro se

sollecitate a dovere.

Ma non è solo un problema di prestazioni: le pinze flottanti sono più soggette all'usura, perdendo efficacia con il passare del tempo e aumentando la necessità di manutenzione. Immagino che il nuovo telaio pressofuso, l'iniezione e il motore R6 abbiano obbligato a qualche taglio nel budget, ma forse non erano i freni il punto da toccare. Se le asole sulla forcella permetteranno il montaggio delle vecchie pinze, scommetto che in molti cercheranno le unità pre-2004...

Al momento della pausa pranzo, la pioggia aveva ricominciato a cadere peggio di prima. Abbandonata la speranza

di poter fare foto decenti, volevo solo tornare in albergo al più presto possibile per togliermi la tuta di pelle ormai fradicia.

Guidare sotto la pioggia può essere bellissimo, se siete nello stato d'animo giusto. La difficoltà del restare in piedi, modulando freni e acceleratore, è molto stimolante, e sulla via del ritorno ho iniziato a divertirmi, e a godermi la Fazer. La posizione di guida è comoda, e permette facili spostamenti del peso sulla sella per garantire sempre la miglior aderenza. La forcella non regolabile è morbida ma non fiacca, e abbastanza comunicativa in merito all'aderenza delle gomme. ☺



Le Dunlop facevano del loro meglio, ma solo una rain avrebbe potuto avere un minimo d'aderenza in quelle condizioni: la ruota posteriore pattinava fino ai 120 in terza. Abbastanza ironico che l'unico momento di terrore che ho avuto sia stato in città quando una macchina ha frenato di colpo per svoltare davanti a me, e mi sono trovato senza lo spazio e l'aderenza per fermarmi in tempo. La botta ai dieci all'ora ha prodotto una crepa sul paraurti della Volkswagen, mentre la FZ6 se l'è cavata con solo qualche graffio.

Quindi, nonostante una giornata da 200 km in sella alla Fazer, i problemi di condizioni meteo e l'altitudine ci hanno impedito di capire bene come vada. Se il motore è davvero superiore del 20% al vecchio potrei convincermi, anche se in Yamaha dovrebbero



TEMPI INTERESSANTI

Non che sia colpa della Yamaha, ma la presentazione della Fazer non è stata proprio un successo. Problema principale, la pioggia, come forse avrete intuito. Quelli del posto ci hanno detto che era il primo giorno di pioggia da marzo, e la strada per l'Italia era completamente bloccata da fango e frane. La nuda non era ancora entrata in produzione, quindi abbiamo guidato solo la versione carenata, e l'altitudine ha privato la moto di buona parte della sua potenza. Per darvi un'idea delle condizioni, dopo mezz'ora dall'inizio del test il decano dei giornalisti di moto Alan Cathcart aveva già messo sotto un cane pastore austriaco davanti ai suoi attoniti padroni. E prima che finisse la giornata, sono riuscito a tirare una testata alla Volkswagen di una povera signora austriaca che mi ha inchiodato davanti. Lati positivi: l'Austria è bellissima, e i PR Yamaha sono stati gentilissimi, soprattutto per averci pagato da bere fino a notte fonda...



Specifiche

Yamaha
FZ6 Fazer

Prezzo Euro 7.790

Motore

Tipologia	4cil in linea, 16V
Cilindrata	600cc
Ales. x corsa	65,5x44,5mm
Compressione	12,2:1
Alimentazione	Iniezione elettronica
Cambio	Sei rapporti
Potenza max	98cv a 12000 giri
Coppia max	6,4 kgm a 10000 giri

Ciclistica

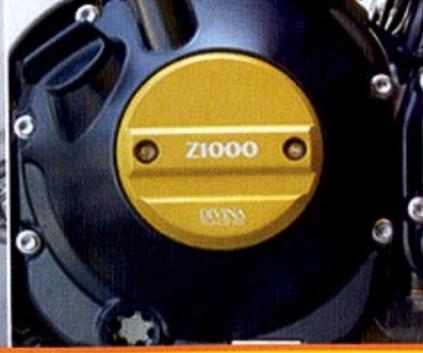
Telaio	Doppio trave in alluminio
Sospensioni	Ant: Forcella telescopica Post: Monoammortizzatore
Freni	Ant: Doppio disco da 298mm Post: Disco da 245mm
Cerchi/Gomme	Ant: 120/70 ZR17, Dunlop D252 Post: 180/55, ZR17 Dunlop D252
Avancorsa	97,5mm
Interasse	1.440mm
Serbatoio	19,4 litri
Peso	187kg
Distribuita da:	Belgarda : 039 609661

tornare ad offrire i vecchi freni, almeno come optional. La versione carenata è più classica della vecchia, ma per chi vuole ci sarà la versione naked, più grintosa e adatta ai numeri da teppisti.

Avremo entrambe le versioni presto per una prova più approfondita, e speriamo di poterci fare un'idea sulla validità del nuovo modello. Tanto per capire se sarà in grado di farci dimenticare il vecchio. 

DIVINA
RACING.

accessori per farti ammirare !



Distributore esclusivo: MV Trading - Tel. 039 92 79 295 - www.mvtrading.it