



**FZ6 FAZER
VS YZF-R6**



**TECNICA:
SOSPENSIONI E TELAI**



ANNO 6 - N° 1 - GENNAIO 2004 SPED. IN ABB. POST. 70% FILIALE DI MILANO - DISTRIBUZIONE PARRINI & C.

SUPERBIKE

ITALIA



GENNAIO 2004

EURO 4,50

(Edizione con allegato Calendario SuperBike 2004)

COMPARATIVA BICILINDRICHE

V-TWINS DERAPATE DI COPPIA

HONDA VTR SP-2 vs DUCATI 999 vs APRILIA RSV1000R



DUCATI ST3 VIAGGIARE A MANETTA

992cc • 214kg • 102cv a 8.750giri • 93Nm a 7.250giri



Al ritorno dalla presentazione alla stampa, tenutasi in Austria un paio di mesi fa, il nostro Alan era tornato più bagnato di una pesce. In un test così breve e in simili condizioni ambientali, le nostre valutazioni erano state necessariamente parziali, quindi abbiamo aspettato i primi esemplari disponibili sul mercato per fare un test più approfondito, anche se trovare un giorno asciutto, in pieno novembre, è stato a dir poco difficoltoso.

Alla nuova Fazer, però, non volevamo rendere la vita troppo facile. Non ci vuole un genio per concludere che un nuovo modello sarà inevitabilmente migliore di quello vecchio

(nonostante le lodi sperticate di Alan per la vecchia Fazer), abbiamo quindi deciso di farla competere con una R6, che ha generosamente donato il suo propulsore alla nuova Yamaha. Nonostante sia una moto "economica", non volevamo farci mancare qualche sorrisetto, una volta in pista. È così che, dopo aver raschiato via dalle visiere il ghiaccio e la condensa accumulati in qualche centinaio di km di strade statali, abbiamo approfittato della gentilezza di un organizzatore di giornate in pista, per imbucarci in un paio di turni in circuito.

Prima di entrare nel vivo della sfida però, è necessaria qualche riga introduttiva. Questo è il primo aggiornamento di un certo rilievo

della Yamaha Fazer, moto che, sin dalla sua presentazione nel 1998, si è fatta conoscere come una tuttofare dalle qualità pressoché insuperabili. La marca dei tre diapason ha davvero suonato la nota perfetta quando ha accoppiato ad un telaio economico ma efficiente il motore della Thudercat – appena depotenziato – e l'impianto frenante della R1, riuscendo anche a farla costare poco. A sentirla così non sembra una gran realizzazione, eppure ha funzionato benissimo, diventando una scelta quasi obbligata per neofiti, pendolari e motociclisti che badano al sodo. Fateci caso, tutti i proprietari di Fazer sono uomini – e donne – se non proprio entusiasti, quantomeno

LA VECCHIA FAZER 600 ERA UNA GRAN MOTO. FACILE, DIVERTENTE ED ECONOMICA: DIFFICILE FARE MEGLIO. LA NUOVA YAMAHA FAZER FZ6 DOVRÀ FATICARE PER ESSERNE ALL'ALTEZZA, E PER RENDERLE LA VITA UN PO' PIÙ DURA LE ABBIAMO MESSO ALLE CALCAGNA UNA R6

Tester: Simon Foto: C. Brown

GEMELLE DIVE

Per questa inutile foto i vostri umili tester hanno rimediato 5 giorni a letto con l'influenza. Quando si dice dedizione totale al lavoro...

soddisfatti.

Ciononostante, chi guida una R6 sarà sempre un pochino più sorridente del Fazerista. L'ultimo aggiornamento del 2003 ne ha confermato il vorace appetito per i regimi di rotazione più alti, unito ad un reparto sospensioni a punto e ad una ciclistica precisa, anche se occasionalmente un pochino ballerina. È una moto che, ad ogni uscita, vi stimola la mente, il corpo e lo spirito, sia che vi concentrate sul paesaggio, sia sulla guida. Tuttavia il 2003 è stato un anno duro, perché, quando si è arrivati alla conta dei voti, quasi tutti i giudici hanno eletto, come regine dei pesi medi, la Kawasaki ZX-636R o la

Honda CBR600RR. Ma questo non deve aver scoraggiato i fan Yamaha, visto che le cifre di vendita dell'R6, anche quest'anno in Italia sono state ben più che lusinghiere.

La nuova Fazer è nata soprattutto perché la vecchia non superava più i controlli sulle normative antinquinamento. I suoi carburatori non riuscivano a bruciare abbastanza efficacemente la benzina, quindi i burocrati di Bruxelles hanno detto "non". Probabilmente sarebbe bastato montare una rampa di iniettori, ma alla Yamaha non hanno resistito alla tentazione di trapiantarci sopra l'intero motore della R6. Certo, qualche aggiustamento è stato inevitabile: gli alberi a camme, le molle

delle valvole e le testate, sono specifici per questo modello. L'impianto di iniezione è diverso da quello dell'R6, con un maggiore tiro ai bassi grazie ai doppi iniettori nei corpi farfallati da 36mm. Il sistema di accensione è completamente nuovo, ma la modifica più evidente è senz'altro il nuovo doppio scarico sottosella, tanto in voga sui nuovi modelli Yamaha. Non che il resto della moto sia stato lasciato inalterato, come testimoniano il nuovo telaio pressofuso in due metà, le sospensioni derivate da quelle della Fazer 1000, il forcellone allungato, ed i freni con pinze a due pistoncini. Se questa non è una moto completamente nuova...

YAMAHA FZ6 FAZER VS YZF-R6

MOTORI E PRESTAZIONI

Ameno di non fare esattamente quello che non bisogna fare, cioè tirare il collo a motore freddo alla povera e indifesa Fazer, le sue prestazioni vi lasceranno con un po' di amaro in bocca. Anzi, è molto probabile che dobbiate controllare che il motorino d'avviamento abbia fatto il suo lavoro, perché al minimo la FZ6 è silenziosa come un sottomarino in acque nemiche. Partendo forte da fermo, il nuovo contagiri circolare vi dice che il motore sta salendo di giri abbastanza velocemente, ma il tachimetro sembra non essere tanto d'accordo. Ciononostante, l'erogazione della potenza è molto amichevole, con solo un accenno degli strappi evidenziati durante la presentazione di

due mesi fa. Ce ne si accorge solo quando si sta svincolando nel traffico, mentre il fenomeno si attenua quasi del tutto una volta raggiunte velocità maggiori. Anzi, a meno che non si parta da fermo, è possibile lasciare inserita la sesta e sgusciare via tra gli automobilisti irritati.

A quest'ora vi sarete convinti che la nuova Fazer sia un animaletto docile docile, ma, se provocato, il cagnaccio sa tirare fuori i denti. Se riuscite a trattenervi dall'istinto di salire subito di marcia, scoprirete

che la moto agli alti cambia faccia e torna una divoratrice di giri proprio come la sua sorellina carenata. Nel rapporto più alto, tutto questo si traduce in una velocità di

punta di più di 240Km/h indicati - rilevati dopo estenuanti sessioni di prova su un'autostrada privata chiusa al traffico... che però stranamente era stata riaperta al pubblico in occasione dei nostri test segreti... Per andare svelti, sulle strade ad una corsia di marcia, la Fazer deve essere tenuta in questo stato (alta di giri, non a 240!), quindi, se non siete sopra i 10.000, dovreste scalare una marcia prima di sorpassare.

Su strada, entrare in questo ordine di idee da smanettone non è proprio immediato; molto più facile invece farlo in pista. Qui si può finalmente lasciare riposare la leva del cambio e assaporare le più alte vette dell'erogazione. Anche durante i lunghi rettilinei la Fazer si è trovata a suo agio, confermando che si può togliere il motore alle R6, ma non si può togliere la R6 dal suo motore. >



RSE

GEMELLE DIVERSE

YAMAHA FZ6 FAZER vs YAMAHA YZF-R6

► Nell'uso quotidiano l'R6 denuncia una ovvia minore versatilità, rispetto alla nuda. Se la Fazer, ai bassi regimi, è un po' anonima, allora l'R6 è la Donna Invisibile. Non c'è niente da fare, non è proprio pensata per girare ai bassi, ma basta salire un po' per ritrovare il carattere del missile che tanto amiamo. A partire dalla già notevole quota di 9.000 giri, regime di rotazione e velocità vanno di pari passo e, anche se passati i 12.500 giri la potenza non cresce più, si riesce a tenere dentro la stessa marcia, risparmiando tempo prezioso sulla vittoriosa via del traguardo. O qualcosa del genere. Le curve di potenza di entrambe le moto non sono certo esempi di linearità, ma i numeri giusti ci sono tutti, e confermano che la Fazer è a soli 11cv, e 4Nm di coppia, dalla R6. Il fatto che poi le due Yamaha producano la potenza massima quasi allo stesso regime di rotazione, è indice del fatto che probabilmente sulla Fazer si poteva lavorare un po' di più sulle camme e sull'iniezione, per addolcire il carattere della moto e dare al motore una curva di coppia ancor più regolare.

YAMAHA FZ6 FAZER VS YZF-R6 GUIDA E CICLISTICA

Lo sforzo fatto per infilare la Fazer nel furgone ha evidenziato subito le differenze con la sorella supersportiva. È fisicamente e visivamente abbastanza grossa e alta, quasi come una TDM: forse stavolta la Yamaha – a differenza di quanto fanno di solito le case

giapponesi – ha pensato anche ai problemi di abitabilità dei più alti. Una volta in moto, però, la Fazer rimanda le sensazioni di sempre, ed acquista fluidità man mano che se ne fa conoscenza.

La Yamaha ha preferito non andare troppo per il sottile, ed ha optato per delle sospensioni praticamente non regolabili (c'è solo il

precarico al posteriore). Tutto ciò si sente non appena si apre il gas con un po' di cattiveria o si mette alla prova il nuovo, più economico, impianto frenante. Le sospensioni si allungano e poi si accorciano a seconda dell'apertura del gas, ma a dire il vero questo è lo stesso comportamento di tutte le altre concorrenti della sua categoria.

Nel traffico cittadino la Fazer viene un po' penalizzata dalla larghezza del manubrio e degli specchi retrovisori e, alla fine, l'R6 è più rapida nello sgusciare via, in virtù della sua minore larghezza. Sulla Fazer si viaggia più rilassati,

"Secondo me, se ci arrivi con quest'angolazione a 130Km/h, il backflip ti dovrebbe riuscire. Prima, però, mi metterei il casco"





Luce a terra? Con la Fazer, in pista, più giù di così non si va

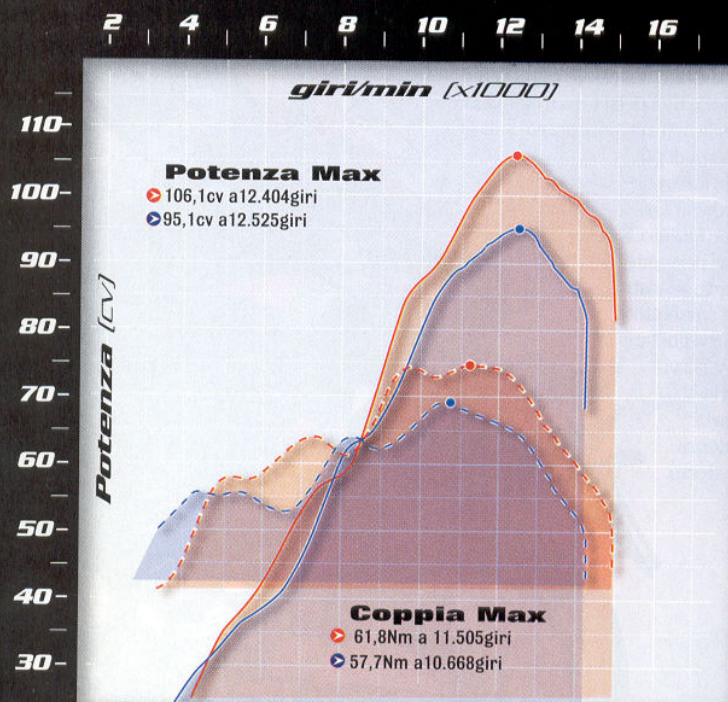
bisogna solo scegliere bene i tempi.

Con l'aumentare del passo, la Fazer ricorda fedelmente il modello precedente. A causa della sua discreta altezza complessiva, la moto scende in piega abbastanza velocemente, a dispetto della sua geometria di sterzo abbastanza conservatrice. La Fazer dà il meglio di sé su asfalti levigati. Ovviamente, dove la strada diventa più tortuosa, e magari anche sconnessa, le sospensioni soffrono un po' di più, ma prima metterle in difficoltà bisogna davvero andare a passo di carica.

Le gomme Bridgestone BT020 si sposano bene con la ciclistica della FZ6, e la Yamaha ha pensato bene di dotare la Fazer con una gomma posteriore di maggiore larghezza, ampliando notevolmente le possibilità di scelta in termini di coperture più performanti. Su strada ➤

✶ R6 vs ✶ Fazer

Comparativa Banco Prova



YAMAHA FZ6 FAZER vs YAMAHA YZF-R6

la luce a terra si è dimostrata sufficiente ad assecondare le voglie di piega dello smanettone medio e le prime grattate d'asfalto insistite sono arrivate solo in pista, dove a dire il vero abbiamo lasciato in terra gran parte delle pedane. Qui in realtà viene a galla la differente natura delle due moto: l'R6 è una macchina perfetta per le pieghe in circuito, la Fazer per quelle, molto meno estreme, che si fanno su strada. La cosa buffa è che questo ci ha spronato a riflettere sulle ripetute lamentele fatte dai piloti della MotoGP. Nel loro mondo le gomme sono un fattore limitante, quindi cercano di squadrare la curva, in modo da stare alla massima piega per il minor tempo possibile. Una volta rialzata la moto, sfruttano la parte centrale della gomma per avere la massima aderenza in apertura di gas. Sulla Fazer, in pista, i sintomi sono gli stessi, solo che stavolta le responsabili sono le pedane. Quindi, il trucco sta nel cercare di imitare questi semidei della manetta: impostare la curva all'ultimo momento, grattare in terra il meno possibile e poi riaprire il gas non appena rialzata la moto. Sicuramente vedremo centinaia di Fazeristi discutere animatamente con Rossi e compagnia bella sui pregi e difetti della loro guida...

L'impianto frenante della Fazer è stato oggetto di molto discutere, ma nonostante la sua aria economica e poco all'altezza del precedente Sumitomo, fa il suo lavoro senza troppi problemi. Per svolgere l'ordinaria amministrazione va benissimo, mentre in circuito richiede solo un po' di impegno in più rispetto ad un impianto da supersportiva.

Non c'è da stupirsi che la R6, in pista, sia molto migliore della Fazer, ma solo al prezzo di un impegno totale da parte del pilota. La risposta delle sospensioni, migliorata rispetto al modello precedente, e la geometria di sterzo abbastanza svelta, facilitano la guida disinvolta (così tanto da facilitare le cadute, vero Simon? - Ndr). Questo è uno dei casi in cui conta l'abilità del pilota, non della moto, quindi in pista la R6 passa in testa, nonostante sulla Fazer ci si diverta di più.

Su strada, le differenze si avvertono lo stesso, ma da un abisso si passa ad un semplice fossato. Il bello dell'R6 è che vi permette di mettere da parte la vostra personalità di smanettoni perenni e di farvi gustare qualsiasi scenario vi si proponga. Ha perso gran parte della sua tendenza a scuotere lo sterzo

Specifiche

Prezzo

Yamaha
FZ6 Fazer

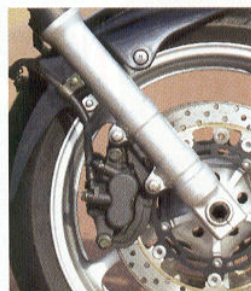
7.790 euro

Motore

Tipologia	4. cil. in linea, r. liq., 16v, DOHC
Cilindrata	600cc
Ales. e Corsa	65,5 x 44,5mm
Compressione	12,2:1
Alimentazione	Iniezione Elettronica
Cambio	6 rapporti
Pot. Max	95,1cv a 12.525 giri (alla ruota)
Coppia Max	57,75Nm a 10.668 giri (alla ruota)

Ciclistica

Telaio	Doppio trave pressofuso
Sospensioni	Ant.: forcella telescopica da 43mm Post.: monoammortizzatore, precarico regol.
Freni	Ant.: 2 dischi da 298mm, pinze Nissin a 2 pistoncini Post.: disco da 245mm, pinza a 1 pistoncino
Ruote/Gomme	Ant.: 120/70ZR17 Bridgestone BT020 Post.: 180/55ZR17 Bridgestone BT020
Cann./Avanc.	25°/97.5mm
Interasse	1.440mm
Cap. Serbatoio	19.4 litri
Peso	187kg
Distribuita da	Belgarda: 039 609661



Per poco più di 7.500 euro non aspettatevi marchi Öhlins o simili. Le sospensioni della Fazer offrono solo una regolazione al posteriore, ma vanno bene per il tipo di lavoro che devono fare, così come il nuovo impianto frenante, che aveva ricevuto diverse critiche in occasione della sua presentazione



Il nuovo forcellone, più lungo, migliora la stabilità della Fazer, ma è brutto - soprattutto se paragonato al bellissimo lavoro fatto con gli scarichi. Ciononostante, riesce a tenere a bada senza problemi i 95cv erogati dal propulsore. Notare il nuovo cerchio, più largo, per montare pneumatici più sportivi



La Yamaha si serve dallo stesso fornitore di strumentazione della Kawasaki (ZX-6R, Z1000), ma l'importante è che funzioni. Cioè, calma. 299Km/h indicati, qui ci vogliono fregare! Il contachilometri parziale, stanti le leggendarie doti di stradista della Fazer, dovrebbe farvi raggiungere le 4 cifre in poco tempo

Queste cose, su una R6, non si possono fare. Per fortuna



Ora si che ci siamo. Anche se la R6 non monta quelle pinze radiali che vanno tanto di moda, le prestazioni di quelle di serie sono più che sufficienti. Similmente, le sospensioni vanno bene così come sono, e una volta entrati in confidenza starà a voi trarne il massimo beneficio



Una vera e propria opera d'arte in metallo, che però imbriglia alla perfezione i 106cv alla ruota della R6. Tutto grazie alle nuove tecniche di pressofusione della Yamaha, che realizzano pezzi belli e funzionali. La vernice nera, inoltre, facilita le riparazioni, cosa molto utile quando c'è Simon in sella



Ci manca solo il cronometro, per il resto c'è tutto. Se la lancetta del contagiri è sprofondata nella zona rossa, non state usando il motore al massimo del suo potenziale. Meglio cambiare tra i 12 ed i 13.000 giri, tranne che nel rapporto più lungo – sennò vuol dire che state volando...

sulle sconnessioni più accentuate, ma un ammortizzatore di sterzo resta sempre un buon investimento. La frenata è eccellente, e completa ottimamente un pacchetto che è molto vicino al vertice della categoria.

Se si parla di coprire distanze maggiori, allora la Fazer si rifà sotto. Le pedane ed il

Specifiche

Yamaha
YZF R6

Prezzo	10.170 euro
Motore	
Tipologia	4. cil. in linea, r. liq., 16v, DOHC
Cilindrata	600cc
Ales. e Corsa	65,5 x 44,5mm
Compressione	12,4:1
Alimentazione	I.E. con pistoncini a depressione, corpi farfallati da 38mm
Cambio	6 rapporti
Pot. Max	106,1cv a 12.404 giri (alla ruota)
Coppia Max	61,82Nm a 11.505 giri (alla ruota)

Ciclistica

Telaio	Doppio trave in alluminio
Sospensioni	Ant.: Forcella a steli dritti da 43mm compl. regol. Post.: Mono completamente regolabile
Freni	Ant.: 2 dischi da 298mm, pinze Sumitomo a 4 pistoncini Post.: disco da 220mm, pinza a 2 pistoncini
Ruote/Gomme	Ant.: 120/60ZR17 Dunlop D208 Post.: 180/55ZR17 Dunlop D208
Cann./Avanc.	24°/86mm
Interasse	1.380mm
Cap. Serbatoio	17 litri
Peso	162kg
Distribuita da	Belgarda: 039 609661

La Fazer è la moto perfetta per fare i deficienti, come dimostra qui un perfetto deficiente

manubrio relativamente bassi sono molto comodi, anche se la sella potrebbe beneficiare di una maggiore imbottitura, soprattutto in vista di giornate intere in sella (anche la capienza del serbatoio permette una buona autonomia). La R6, d'altro canto, non è che sia scomoda, ma non è un posto dove uno vorrebbe viverci, e i passeggeri sono trattati anche peggio. Se non si lamentano, probabilmente è perché sono già

scivolati dalla sella, molto liscia.

Linea

La vecchia Fazer non è che fosse proprio una top-model e nonostante la Yamaha si sia particolarmente sforzata sul fronte dell'estetica, non è che la nuova sia una di quelle moto che fanno girare la gente per strada. Non sta scritto da nessuna parte che una moto polivalente debba essere per forza poco aggressiva nel look, tuttavia la categoria ne è piena e la Fazer non esce molto dal coro (anche se la versione senza carena, prevista per febbraio, sembra molto più sexy, cattiva e malandrina).

Il restyling 2003 della R6 si è concentrato su una rinfrescata generale, più che su una rivoluzione vera e propria e noi ne siamo più che contenti. La livrea nera e argento le dona alla grande, fornendole un perfetto mix tra classe ed aggressività. Io la comprerei così. *SM*



YAMAHA FZ6 FAZER VS YZF-R6 IL VERDETTO FINALE

La nuova Fazer è una buona moto, ma non è un miracolo. Forse nessuna delle moto "totali" lo deve essere. Adottando il propulsore dell'R6, la Fazer soddisfa quelli che cercano il passo elastico, con una spruzzatina di cattiveria agli alti regimi. Che sia voluto o meno, il motore della Yamaha soddisfa le aspirazioni sia di chi deve macinare sempre le solite strade tutti i giorni, sia di quelli che ogni tanto cercano il brivido dei 12.000 giri. Sfortunatamente, nel mezzo non c'è nulla che possa impensierire le rivali, anche se, rispetto alla R6, si difende bene, con in più una flessibilità d'utilizzo molto maggiore. Le caratteristiche di guida però sono un capitolo

a parte e, anche se in sella ci si diverte senza risparmio, le manca un po' di luce a terra prima di poter competere con le colleghe sportive. Se invece non state cercando di mettere il tempo sul giro, la Fazer si merita una medaglia d'oro solo per il tentativo di essere una vera moto globale. L'R6, d'altro canto, non ha bisogno di scuse, ed esce vittoriosa senza neanche affannarsi più di tanto.

Con 7.790 euro la Fazer vi garantisce un po' di tutto, e probabilmente va più che bene. La praticità non sarà la dote più eccitante di questo mondo, ma chi ha bisogno di eccitazione, nella lotta per arrivare primi al lavoro?