

# WHEELS SUPER

n. 88 - MARZO 2004 - 4,65 €

## FZ6 & YZF-R1

### YAMAHA ATTACK!

#### ANTEPRIMA

HONDA CBF600  
YAMAHA XT 660X/R

#### SPECIALE

VOR SM-E 450

#### TESTA A TESTA

BUELL XB12S  
**vs**  
GHEZZI & BRIAN Furia  
HONDA Transalp  
**vs**  
SUZUKI V-Strom 650  
GILERA Nexus  
**vs**  
PIAGGIO X9 Evolution

NOVITÀ  
Arrivano  
le DUCATI  
SportClassic

DOSSIER  
Come nasce  
l'APRILIA  
Tuono

A MISANO CON LA NUOVA



SUZUKI GSX-R 600

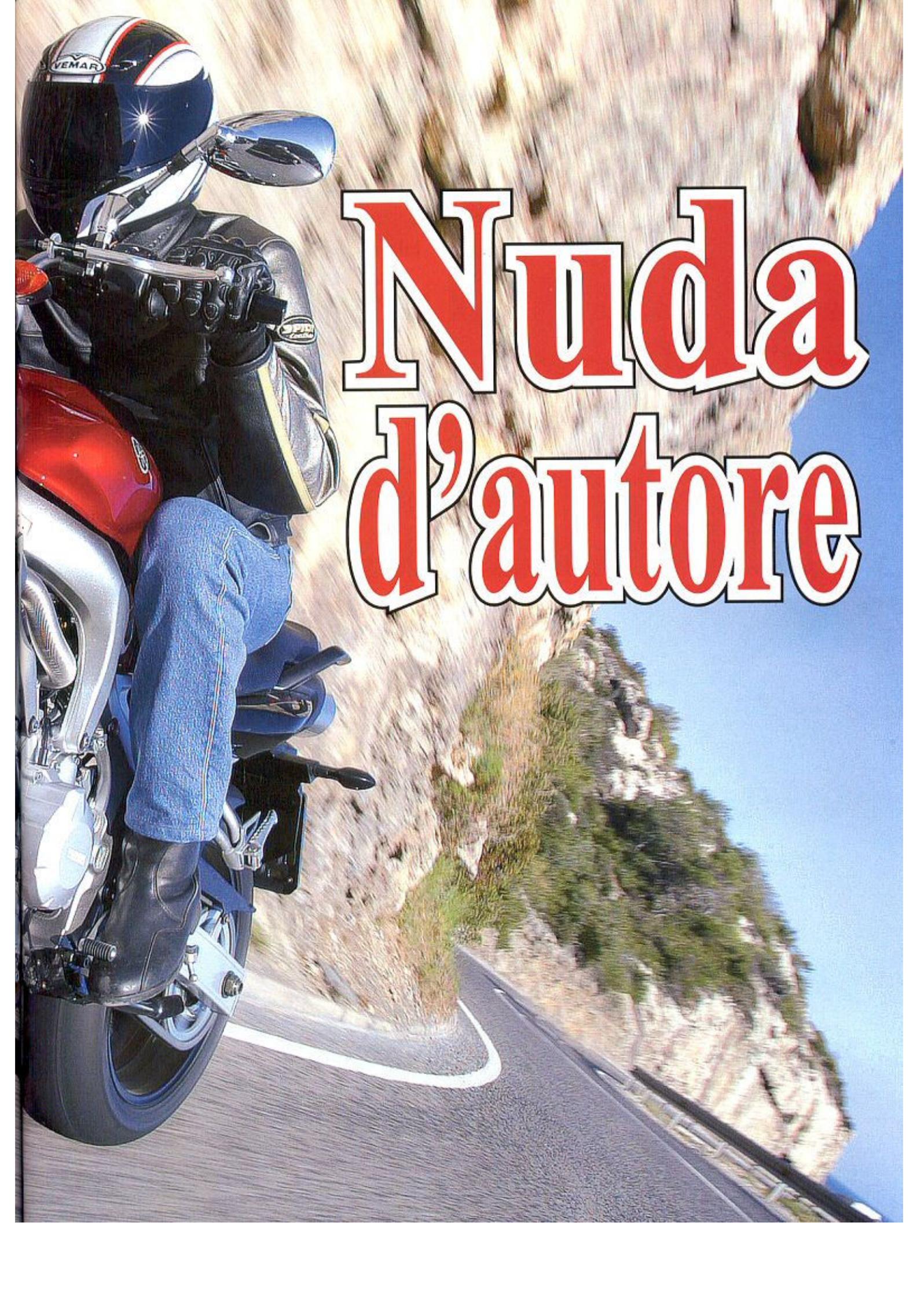
9 771129 501008

**Test** YAMAHA FZ6



**Le sue forme lasciano senza fiato. E il suo fisico formoso valorizza un cuore brillante, trapiantato dalla sportivissima R6. Stiamo parlando dell'accattivante FZ6, l'ultima naked della Yamaha, pronta a dar battaglia nel combattuto segmento delle medie**

*DI ANDREA PADOVANI - FOTO THOMAS MACCABELLI*

A person wearing a blue and white helmet with 'VEMAR' written on it, a silver jacket, and blue jeans is riding a red and silver motorcycle on a winding asphalt road. The background shows a rocky, hilly landscape under a clear blue sky. The motorcycle has a 'VEMAR' logo on the fuel tank and a 'VEMAR' logo on the helmet. The rider is wearing black gloves and black boots. The road has a white line on the edge. The overall scene is dynamic and suggests a sense of speed and adventure.

# Nuda d'autore



## YAMAHA FZ6

**PREZZO:** 7.590 Euro (c.i.m.)

**DISPONIBILITÀ:** febbraio

**COLORI:** lava red, midnight black, silver ice

[www.yamaha-motor.it](http://www.yamaha-motor.it)

**BARCELONA** - Il capoluogo della Catalogna è un inno alla vita. Un limbo dorato nel quale storia e buon gusto si fondono, coccolati da un clima mite anche nei mesi invernali. Barcellona, una città che sembra aver materializzato la sua anima nei colori delle Ramblas o del famoso mercato della Boqueria. Così, come nelle opere senza tempo di Gaudì, dalla maestosa Sagrada Família al fantastico parco Güell, senza dimenticare - per citare solo alcuni dei suoi capolavori - la ricercata casa Batlló.

Forme plastiche, armoniche, colorate. Linee morbide, raccordate, ispirate

alla natura: non è un caso che l'ultima proposta Yamaha in tema di naked di media cilindrata sia stata presentata in una cornice tanto creativa. L'FZ6 sembra disegnata da un allievo del grande architetto-artista, impernata com'è sulle rotondità della linea e sulla ricercatezza - quasi artistica, appunto - di alcuni suoi elementi estetico-funzionali.

Un mezzo, insomma, di sicuro impatto visivo, ideale per chi cerca un design alla moda e allo stesso tempo coinvolgente. Forma quindi, ma anche tanta sostanza che prelude a doti di guida tutte da scoprire. Il serbatoio è delicatamente appoggiato sopra un

sopraffino telaio a doppia trave diagonale in alluminio, tanto ricercato dal punto di vista estetico quanto esclusivo tecnicamente. Ma non finisce qui, visto che il propulsore, che si mostra qualche centimetro più in basso, è nientemeno che lo stesso della sportivissima R6, ovviamente adeguato alla nuova destinazione.

Un mix di sapori, quello che offre la Yamaha con la FZ6, capace di soddisfare i gusti più disparati e i palati più esigenti. Il prezzo? 7.590 Euro chiavi in mano. Se la volete affrettatevi, perché è già nelle Concessionarie Yamaha che vi aspetta.





## Design e allestimento

**DIRE CHE** è bella è forse un po' riduttivo. Poche altre proposte di simile estrazione vantano una linea tanto leziosa e ricercata. I pochi elementi di cui si compone sono stati amalgamati con rara maestria, e il risultato è un mezzo dal design elaborato ma tutt'altro che confuso o pacchiano.

Pochi componenti, quindi, ma tutti all'insegna dell'originalità: il bel gruppo ottico anteriore, innanzitutto, che a fatica nasconde la sua somiglianza con quello di un'altra famosa nuda; o, passando al retrotreno, il bel codone con il doppio terminale di scarico incastonato sotto il fanalino posteriore e l'ampia sella. Per non parlare del serbatoio che pare solo appoggiato al telaio. Già, il telaio: una vera opera d'arte, per le sue elaborate forme

innanzitutto, ma pure per la magnifica finitura. Qualità che ritroviamo in altri elementi, nelle (poche) plastiche, nelle verniciature e nella lavorazione superficiale del propulsore.

Tanti pregi, quindi, ma anche qualche ombra: a fianco di una componentistica di prim'ordine - i bei cerchi a cinque razze, le piastre di sterzo in lega leggera, le leve al manubrio dalla comoda sagomatura (quella di destra è pure regolabile) e i supporti delle pedane montate elasticamente - troviamo elementi dall'aspetto poco consoni alla qualità del veicolo.

Qualche esempio? Il forcellone che, pur essendo in alluminio, non appare particolarmente riuscito da un punto di vista estetico; i supporti delle pedane del passeggero realizzati in semplici tubi d'acciaio banalmente saldati al telaio posteriore; i comandi a peda-

le (soprattutto quello del freno posteriore) che mal si sposano con i già citati, bei supporti in lega leggera.

Ritornando al ponte di comando non passano inosservati i blocchetti elettrici, dal nuovo design, e la compatta (e completa) strumentazione digitale: quest'ultima è incentrata su un contagiri che incornicia un piccolo pannello multifunzione che riporta due indici per il livello carburante e la temperatura del liquido di raffreddamento, il tachimetro, i contachilometri e l'orologio. All'esterno della corona del contagiri non manca ovviamente la serie delle spie luminose.

Per finire il vano sottosella e l'antifurto: il primo, a causa dei silenziatori sistemati all'interno del codone, non è particolarmente capiente; per il secondo si è optato per un pratico sistema a chiave codificata.



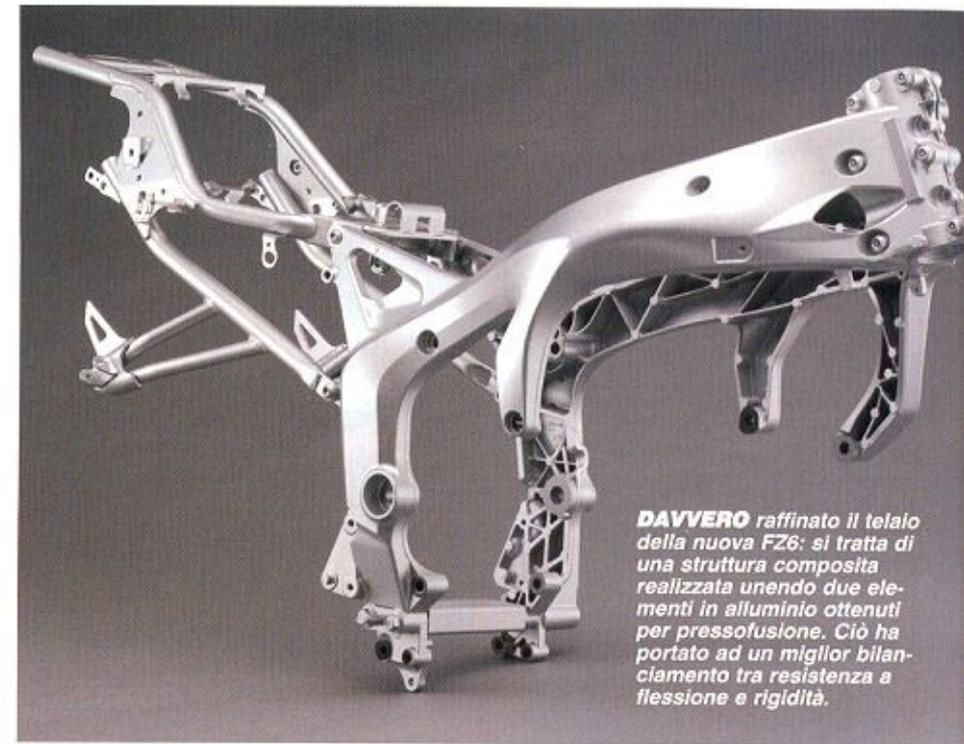
## La tecnica

**IL BELLO** della nuova FZ6 è che non nasconde segreti. Tutto è bene in vista, qualsiasi elemento è ornamentale e, allo stesso tempo, funzionale. A partire dal propulsore, il potente quattro cilindri in linea di 599,782 cm<sup>3</sup> che tuttora equipaggia la media sportiva di casa, la velocissima YZF-R6. Le caratteristiche sono quelle di tutte le unità sportive a elevate prestazioni: distribuzione bialbero a camme in testa, quattro valvole per cilindro, raffreddamento a liquido e alimentazione a iniezione elettronica.

Tutto uguale quindi? Non proprio, visto che gli interventi da parte dei tecnici giapponesi su questo quattro cilindri non sono stati certo superficiali. L'obiettivo era chiaro: migliorarne l'elasticità, rendere più piena l'erogazione soprattutto ai regimi intermedi, laddove si presuppone venga maggiormente sfruttato. Le modifiche hanno interessato soprattutto la distribuzione e l'alimentazione. Per quanto riguarda la prima vanno segnalati il differente profilo degli alberi a camme e le nuove molle delle valvole di aspirazione.

Relativamente all'alimentazione troviamo nuovi condotti che portano la miscela nelle camere di combustione e soprattutto iniettori di nuova concezione: ognuno sfrutta quattro piccoli diffusori orientati (due a due) verso punti differenti del condotto di aspirazione, al fine di ottenere proprio una migliore reattività e fluidità. Non manca naturalmente il catalizzatore allo scarico del tipo a "nido d'ape": nessun problema quindi coi limiti della normativa antinquinamento Euro2.

Ovviamente non tutto è stato sottoposto a modifica: i pistoni (forgiati) sono rimasti gli stessi della R6, così come la forma delle camere di combustione, l'albero motore, le valvole, l'alesaggio e la corsa del pistone. Anche la trasmissione è rimasta uguale, fatto salvo per la finale, accorciata per



**DAVVERO** raffinato il telaio della nuova FZ6: si tratta di una struttura composita realizzata unendo due elementi in alluminio ottenuti per pressofusione. Ciò ha portato ad un miglior bilanciamento tra resistenza a flessione e rigidità.

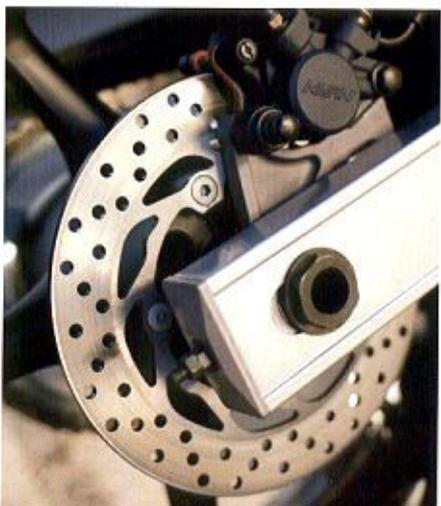
garantire maggiori doti di ripresa.

Il quattro cilindri è inserito in un telaio tanto bello quanto sofisticato: si tratta di una struttura ottenuta unendo due elementi in alluminio realizzati mediante un particolare processo di pressofusione - messo a punto dalla Yamaha - denominato *CF Die Cast*. I vantaggi di questa soluzione sono ravvisabili in un miglior bilanciamento tra resistenza alla torsione e rigidità, senza contare quelli relativi al contenimento del peso.

In alluminio è realizzato anche il lungo forcellone. In abbinamento a questo lavora un monoammortizzatore idraulico regolabile nel precarico, ma non è stato previsto un sistema di leveraggi che ne renda progressivo l'intervento. Tradizionale la sospensione anteriore: si tratta di una forcella tei-

draulica con canne di 43 mm Ø priva di sistema di regolazione.

Notevoli, infine, le scelte per freni e pneumatici: all'avantreno troviamo un doppio disco di 298 mm Ø e al retrotreno un disco singolo di 245 mm Ø. Le coperture adottate sono in linea con quelle delle medie sportive dell'ultima generazione: 120/70-17" e 180/55-17".



**RINNOVATO** completamente il sistema di alimentazione a iniezione elettronica: denominato "a gruppi" consta di iniettori a quattro ugelli orientati a due a due.

## Tecnica in sintesi

### FZ6

**MOTORE:** quadricilindrico in linea a quattro tempi raffreddato a liquido. Distribuzione bialbero a camme in testa con quattro valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 65,5x44,5 mm. Cilindrata 599,782 cm<sup>3</sup>. Rapporto di compressione 12,2:1. Alimentazione ad iniezione elettronica. Accensione elettronica digitale. Lubrificazione forzata a carter umido. Avviamento elettrico

**TRASMISSIONE:** primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio e cambio a sei marce

**TELAIO:** a doppio trave diagonale in alluminio. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica con canne di 43 mm Ø ed escursione di 130 mm. Sospensione posteriore a forcellone oscillante e monoammortizzatore idraulico con escursione di 130 mm. Freno anteriore a doppio disco di 298 mm Ø; posteriore a disco di 245 mm Ø. Pneumatico anteriore 120/70-ZR17, posteriore 180/55-ZR17

**DIMENSIONI E PESO:** interasse 1.440 mm, lunghezza 2.095 mm, larghezza 750 mm, altezza 1.215 mm, altezza sella 795 mm; peso a secco 186 kg. Capacità serbatoio carburante 19,4 litri di cui 3,6 di riserva

**PRESTAZIONI DICHIARATE:** potenza massima 72 kW (98 CV) a 12000 giri/'. Coppia massima 63,1 Nm (6,4 kgm) a 10000 giri/'



**IL QUATTRO** cilindri che spinge la Yamaha FZ6 è la stessa unità installata sulla velocissima R6, ovviamente modificata per il differente utilizzo: gli interventi maggiori sono stati sulla distribuzione e sul sistema di alimentazione. Qui sotto si può osservare la moto spogliata delle sovrastrutture: si notino il propulsore (vincolato al telaio in cinque punti) e l'andamento dell'impianto di scarico, con i due silenziatori alloggiati all'interno del codone.





## Analisi dinamica

**DA NON** crederci. Stavolta le moto per la presentazione ci attendevano addirittura fuori dall'aeroporto... Pensate: salire in aereo a Milano, con nebbia e una temperatura esterna prossima allo zero e scendere a Barcellona, 15 °C più in là, con una magnifico sole a riscaldare l'aria e una dozzina di FZ6 luccicanti ad attenderci.

Destinazione? La città di Sitges, modaiola località di villeggiatura sita a una quarantina di chilometri a sud-ovest del capoluogo catalano: tra noi e la meta... un numero incalcolabile di curve e controcure. Quale banco di prova migliore per testare l'agile naked di Iwata?

E la FZ6 ha subito fatto vedere di che pasta è fatta, mettendo in campo fin dai primi metri un feeling e una comunicativa notevoli. Merito anche della favorevole posizione di guida, tipica di una naked, con il busto piacevolmente eretto, le gambe correttamente raccolte - grazie a pedane né troppo avanzate, né troppo arretrate - e le braccia appena piegate in virtù del manubrio largo dalle estremità favorevolmente angolate. Sempre relativamente alla posizione di guida va segnalato lo spazio a disposizione per trovare la sistemazione migliore. Caratteristica che verrà incontro alle esigenze di chi non è dotato di una statura da fantino...

Insomma, fin dal primo approccio si rimane colpiti dalla FZ6. Impresione confermata dal comportamento nelle prime curve: della naked Yamaha convincono soprattutto l'estrema maneggevolezza e la grande velocità di inserimento in curva. Sarà per l'ampio manubrio, per il peso contenuto o per il buon bilanciamento globale (a detta della Casa la distribuzione dei pesi è 51% all'avantreno e 49% al retrotreno), sta di fatto che la fase di impostazione e la successiva discesa in piega sono realmente fulminee.

Tutto comunque rimane sempre sotto controllo, perfettamente gestibile, anche alle inclinazioni più accentuate: bisogna solo fare un minimo d'abitudine a una certa leggerezza di sterzo che farebbe pensare a una mancanza di rigidità dell'avantreno. Ma non è che una sensazione.

Meno piacevole è invece il comportamento delle sospensioni sulle asperità più accentuate e nei rapidi cambi di direzione quando il ritmo si fa sostenuto: in questi frangenti si desidererebbe un maggior freno idraulico in estensione tanto della forcella quanto del mono. Sulle malformazioni del fondo la sospensione posteriore tende, infatti, a "sparare" un po' troppo e nel mezzo delle esse la forcella si ridistende in maniera brusca imponendo un attimo di attesa prima di poter chiudere la traiettoria.



Sul lento si apprezzano pure le modifiche apportate al propulsore che, non va dimenticato, rimane una unità di chiara impostazione sportiva. Cosa significa questo? Che nonostante il lavoro svolto dai tecnici Yamaha rimane un quattro cilindri che ama girare alto, che dà il meglio quando la lancetta del contagiri oscilla tra gli 8500-9000 giri e i 14000 di inizio della zona rossa. Alcune precisazioni circa questa unità meritano comunque di essere fatte: ai regimi più contenuti – ovvero tra i 2000 e 6000 giri circa – la spinta non è affatto male, mentre la

grinta tende a calare una volta che si supera la soglia dei 6000 giri, limite oltre il quale il motore non reagisce più con la dovuta verve. Ma è un fenomeno passeggero: qualche migliaio di giri dopo, infatti, la musica cambia radicalmente...

Lasciata la costa per una meno esaltante autostrada, abbiamo avuto modo di saggiare la FZ6 anche su un percorso veloce. E manco a dirlo di problemi nemmeno l'ombra: stabile e precisa, si è dimostrata solida come una roccia. Ovviamente, in questo frangente, il problema maggiore è

l'assoluta mancanza di protezione aerodinamica. D'altronde, cosa ci si poteva aspettare di diverso da una naked?

La nuda di casa Yamaha si è rivelata a suo agio anche in città dove ha fatto valere il suo cambio preciso (anche se non morbidissimo) e la frizione morbida e modulabile.

E siamo all'impianto frenante sul quale il giudizio non può che essere estremamente positivo: la potenza è tanta e pure la modulabilità è parsa sempre elevata, tanto alle basse velocità quanto a quelle elevate. ●



### Gli accessori

**ADATTARE** la FZ6 alle proprie esigenze è davvero facile: basta approfittare degli accessori che la Yamaha mette a disposizione dei suoi clienti. La lista è lunga; per rendere la naked di Iwata ancor più aggressiva sono disponibili il piccolo cupolino, il puntale inferiore, i tamponi laterali, il parafrangente anteriore in carbonio e il guscio coprisella.

Se quello che cercate è, invece, la

tranquillità di un viaggio, allora non resta che installare il robusto portapacchi, relativo bauletto e le manopole riscaldate.

Avete la Yamaha nel cuore? Anche qui la casa dei tre diapason saprà soddisfarvi. A disposizione ci sono capi d'abbigliamento dedicati (si va dalle scarpe agli occhiali da sole) e una serie di accessori per accontentare anche i più scatenati.

