



La Media Perfetta?

Discussa, amata e odiata, apprezzata e criticata: la FZ6 Fazer è un prodotto valido? Proviamo a dare una risposta in queste pagine - senza pretendere di essere i detentori della Verità - muovendo dall'esperienza di chi la moto l'ha usata tutti i giorni e in tutte le condizioni, non disprezzando mai il confronto con gli altri e l'approfondimento delle problematiche tecniche.

Ho comprato la FZ6 Fazer, di colore Blue Stone, da C.A.M. a Milano. Il venditore è stato da subito chiarissimo su prezzi e tempi di consegna; non è mai venuto meno alla parola data, è stato più che scrupoloso nel seguirmi prima, durante e soprattutto dopo la vendita, offrendomi sempre un certo margine di trattabilità sui prezzi di tagliandi e parti di ricambio. È però il caso di spendere una parola anche su un altro concessionario Yamaha - Bonera di Cinisello Balsamo - che si è correttamente rifiutato di prendere l'ordine sulla moto non potendo offrire garanzie sui tempi di consegna. Complimenti! Tornando alla moto e a C.A.M., la consegna è avvenuta nei tempi previsti e l'istruzione sul funzionamento è stata puntuale. Anche in officina ho trovato cortesia e disponibilità. Due soli appunti: reticenza a fornire informazioni sull'antifurto "Psico by B" (ottenute poi solo su mia pressante richiesta) e poca inclinazione dell'officina a riconoscere alcuni difetti della moto.

Come si presenta

La FZ6 Fazer è una moto com-



pletivamente ben fatta: le plastiche non sono di eccellente qualità, ma non sono mai sgradevoli né alla vista né al tatto. Qualche bullone in vista e qualche plastica di troppo (soprattutto la mezza carena) a tutto vantaggio però della semplicità nella manutenzione e del costo dei ricambi. Le vernici sono di ottima qualità e anche i loghi Yamaha sono trattati per resistere all'usura (fanno eccezione le scritte sui fianchetti). Quanto al cablaggio, tutto sembra essere ispirato a criteri razionali. Ottime le pedane del guidatore, dotate di meccanismo a molla e di rivestimento gommato, un po' meno curate quelle del passeggero, più fragili e soprattutto prive di rivestimento.

Il telaio è di eccelsa fattura, in alluminio pressofuso con punti di fissaggio motore asimmetrici.

Quanto ai fari, ottima la resa della luce dell'anabbagliante destro. Il faro sinistro è solo abbagliante, ma con una semplice modifica elettrica è possibile accendere entrambi gli "occhi" della Fazer.

La strumentazione è uno degli aspetti più discussi della FZ6 (Fazer e non). Il design, di chiara ispirazione Kawasaki, racchiude tutte le informazioni in un tondo digitale. I dati visualizzati dal display, in qualunque condizione di luce, sono ben visibili, così come gradevole è la retroilluminazione azzurra. Discorso differente per la leggibilità dei dati: il contagiri a Led è sicuramente meno comunicativo rispetto all'equivalente analogico; c'è però la possibilità di leggere contemporaneamente (e con un maggiore livello di precisione) il numero dei giri al posto del contagiri. Nessun problema invece per l'indicazione della velocità: il carattere è grande e la lettura immediata.

L'adozione di strumentazione interamente digitale ha però i suoi vantaggi nelle funzioni disponibili: oltre al contagiri totale, ci sono due parziali più un terzo

contachilometri che si attiva quando entra la riserva di carburante. Questo contagiri si azzerava automaticamente dopo il rifornimento. L'ultima tacca dell'indicatore del livello del carburante funge da "spia" iniziando a lampeggiare quando si entra in riserva. Purtroppo l'attendibilità di questo indicatore è relativa: un po' come per le batterie dei cellulari, la prima tacca dura di più di quelle successive... L'altro indicatore a Led informa sulla temperatura dell'acqua; inoltre, finché la moto è fredda la prima tacca del contagiri lampeggia, a indicare che il minimo della moto è artificialmente elevato e diverso il rapporto aria/benzina che l'iniettore programma. Da ultimo, c'è la possibilità di leggere la temperatura dell'aria aspirata.

Quanto alle spie, sono tutte incastonate un po' troppo a fondo nella plastica, pur offrendo un'elevata luminosità. Due spie per le frecce in alto; quella dell'olio, dell'iniezione, del folle, delle luci abbaglianti e dell'immobilizer a sinistra. Manca, preme sottolinearlo, la spia del cavalletto laterale abbassato.

Sui comandi, come nelle migliori tradizioni delle Case giapponesi, nulla da rilevare: ogni cosa al suo posto al manubrio, incluso il pulsante dell'Hazard - un po' piccolo a dire il vero. La leva della frizione non è regolabile, a differenza di quella del freno, e l'azionamento è a cavo e non idraulico. La frizione non è dura da azionare e non dà mai problemi, nemmeno in condizioni di uso stressanti (come nel traffico); tuttavia risulta meno modulabile rispetto a quella di altre moto di pari cilindrata. I pedali di freno e cambio, entrambi rivestiti con gomma, sono un po' alti e leggermente fuori asse rispetto alla pedana.

Una curiosità: alcune FZ6 Fazer presentano il manubrio leggermente storto; la ragione, probabilmente, va ricercata nello stam-



La Media Perfetta?

po imperfetto dei riser. Va comunque detto che il difetto è di lieve entità e non crea problemi di nessun genere.

La FZ6 Fazer monta di serie sia il cavalletto centrale sia quello laterale. Entrambi sono robusti e i meccanismi a molla funzionano bene; in particolare, il cavalletto laterale ha una molla che non si aziona solo sollevando la moto, ma solo se sollecitata. Quanto agli azionamenti, il centrale offre una leva estremamente favorevole, mentre il cavalletto laterale non ha una staffetta che ne semplificherebbe la presa da seduti (bisogna trovare la sporgenza della base).

Il tappo del serbatoio, imbullonato, ha la comoda copertura del foro chiave. Molto comodo l'anello di riferimento che indica il pieno di serbatoio.

A scelta dell'acquirente possono essere richieste gomme Dunlop o Battlax, entrambe "di serie". Si consiglia comunque di fare la scelta all'atto della prenotazione della moto (sembra che in alcuni casi i concessionari si siano rifiutati di sostituire le gomme dopo). Personalmente, ho scelto le Battlax, a causa dello scarso feeling avvertito con le Dunlop nei test che avevo fatto a novembre. Le Battlax BT020 rappresentano, probabilmente, il giusto compromesso per chi usa la moto tutti i giorni e non ha budget per sostituire i pneumatici ogni cinquemila chilometri. La gomma non è rapidissima nell'andare in temperatura, ma non si comporta mai in maniera legnosa.

Un'ultima parola va spesa sugli scarichi. Il sistema catalizzatore fornisce azione sia ossidante sia riducente, grazie rispettivamente ai tubi termici e al box con struttura a nido d'ape. Quest'ultimo è situato nel tratto verticale ascendente dello scarico, subito dopo la riunione dei collettori. Questa soluzione presenta due vantaggi: innanzitutto rende semplice la

sostituzione della struttura con un semplice tubo per utilizzo in pista; in secondo luogo, a differenza delle moto che incorporano il catalizzatore nel terminale, allontana la principale fonte di calore dal guidatore. Alla prova dei fatti, anche dopo un uso intenso la sella non scotta e il terminale può essere addirittura toccato a mani nude. Solo dopo qualche minuto di sosta a moto spenta, la forza della termodinamica si fa sentire e il calore accumulato nei tubi risale fino agli scarichi. In altre parole, se l'utilizzo della moto è discontinuo, con soste brevi (dieci minuti), pilota e passeggero sentiranno il calore; diversamente no.

Come va

Il motore è pastoso, docile e grintoso. Tante qualità insieme. Stupisce come, nonostante valori di coppia non eccessivamente elevati, la moto riprenda corposamente in sesta già dai 70 km/h. Il tiro è lungo e costante e accusa solo un paio di flessioni intorno ai seimila e agli ottomila giri indicati dal Led. Eccessivo, tuttavia, parlare di "vuoti" e "buchi" di erogazione. I problemi, semmai, sono in basso. Il motore, nato per fornire prestazioni sportive e girare a regimi alti, non ha saputo "convertirsi" a sufficienza per andare incontro ad alcune situazioni tipiche dell'utilizzo urbano: se la modulabilità e la dolcezza dell'erogazione sono da primato, ai bassissimi regimi (sotto i 2500 giri) in fase di rilascio il propulsore borbotta e la trasmissione genera saltellamenti. Interpellati sull'anomalia, i meccanici non hanno saputo far altro che imputare la cosa alle "caratteristiche del motore".

L'iniezione elettronica fa il suo lavoro egregiamente: effetto on/off quasi assente, accensione immediata indipendentemente dalle temperature, gestione ottimale del rapporto aria/benzina.

Il sistema di frenata della FZ6

Fazer, per quanto riguarda l'anteriore, non annovera più tra i suoi componenti le pinze monoblocco dell'illustre progenitrice, pur mantenendo la coppia di dischi da 298 mm. Un passo indietro rispetto alla vecchia Fazer? La risposta è sì, se il discorso è prettamente tecnologico; la carenza, tuttavia, non è grave, se si guarda all'efficacia del sistema. La frenata si dimostra quasi sempre all'altezza della situazione, dischi e pastiglie non accusano problemi di affaticamento e l'azionamento è sempre estremamente modulabile, oltre che comodo grazie alla leva regolabile su cinque posizioni. L'unico appunto che si può muovere alla frenata è una certa carenza di grinta e rapidità di risposta, aggravata dall'eccessiva cedevolezza della forcella nella prima parte della corsa, che ritarda notevolmente l'efficacia della frenata. Quanto al posteriore, il disco da 245 mm con pinza a un pistoncino è troppo irruente nella configurazione fornita dalla Casa. Un suggerimento è quello di modificare (come ho fatto sulla mia) l'incidenza dell'angolo della leva del pedale, ottenendo da una parte una posizione del pedale più comoda, dall'altra un azionamento più semplice da gestire e meno incline al blocco.

Il cambio della nuova Fazer è senz'altro migliorato rispetto a quello della FZS600, ma lascia ancora perplessi. La corsa della leva è corta e l'innesto delle marce estremamente dolce, soprattutto quando si cambia al giusto regime. In scalata, però, soprat-





La Media Perfetta?

tutto a motore caldo, è impossibile non incappare in una cambiata un po' troppo rumorosa, in particolare tra marce basse. Inoltre, il passaggio dal folle alla prima non è scevro da impurità: soprattutto a seguito di rapide scalate, è facile essere costretti a giocare con la frizione per recuperare la prima marcia. È facilissimo, invece, trovare il folle.

Passando al reparto sospensioni, va detto subito che la forcella è il vero punto debole della FZ6 Fazer. Oltre a non offrire alcuna possibilità di regolazione, la forcella non brilla in fatto di componentistica: alcune parti dell'idraulica hanno troppo gioco e dall'anteriore, soprattutto in fase di compressione rapida (dossi ecc.), provengono rumori poco gradevoli, accentuati in caso di basse temperature (colpa forse dell'eccessiva viscosità dell'olio). I meccanici ritengono "normale" la cosa; è in corso, su iniziativa di alcuni possessori, una verifica (ispezione) di Yamaha Motor Italia. A parte questo "dettaglio", la forcella ha una taratura estremamente turistica, senza eccellere né deludere l'utente medio.

Quanto al posteriore, il precarico è regolabile in sette posizioni. Quella di default è abbastanza dura.

Il comfort

Sulla Fazer si viaggia comodi: la sella stretta, ma non morbida, permette di stringere bene tra le gambe il corpo della moto e contribuisce ad aumentare la padronanza del mezzo. Le braccia sono distese, il busto eretto (quasi come su una on-off) e l'angolo delle ginocchia naturale. Anche al passeggero è riservato un buon trattamento: le ampie maniglie a lato della sella sono un supporto comodissimo, il tessuto della sella è antiscivolo e frena il bacino sia in frenata sia in accelerazione. La

posizione è un po' alta sul guidatore, ma in compenso le pedane passeggero sono ben distanziate e non costringono a posizioni innaturali.

La FZ6 Fazer offre una protezione aerodinamica significativa. Per una persona come me alta 175 cm il plexiglass devia il flusso interamente dal torace, lasciando esposte le spalle (solo in parte protette dagli specchietti), il collo e la testa. Con il plexiglass maggiorato Yamaha (+9 cm a doppia curvatura) e le cose cambiano sensibilmente: tutto il busto, il collo e le spalle sono riparate, mentre il casco resta esposto. La doppia curvatura purtroppo non impedisce il crearsi di turbolenze, massime intorno ai 110-130 km/h. Paradossalmente, il plexi maggiorato rende di più ad andature basse (tra 60 e 90 km/h) e oltre le velocità codice. Va anche detto che con il plexiglass normale è possibile "accucciarsi" sul serbatoio evitando totalmente il flusso d'aria; con il plexiglass maggiorato si può ottenere lo stesso risultato senza arrivare a sdraiarsi sul serbatoio.

Servizi postvendita

Il service Yamaha è veramente straordinario: se adeguatamente comunicato, sarà senz'altro uno dei fattori chiave che potrebbero indurre a pre-

ferire la FZ6 Fazer rispetto ad altre moto.

Innanzitutto la garanzia Yes: un'assicurazione che funge da copertura di garanzia per le parti strutturali della moto per il terzo anno dall'acquisto. Non si tratta di un vero e proprio terzo anno di garanzia (anche e soprattutto a causa del ridotto massimale coperto...); tuttavia, permette di rivendere meglio la moto e dà sicurezza psicologica.

C'è poi l'assicurazione furto e in-

condio. Installando un antifurto "Psico by B", che costa circa 240 euro incluso montaggio, si ha diritto ad accedere a un'assicurazione furto e incendio che costa appena 24 euro ogni mille euro assicurati. In altre parole, assicurando la moto per 7.500 euro (il valore di acquisto scontato più qualche optional) si pagano 180 euro di assicurazione furto e incendio per un anno. E le condizioni di scoperti e franchigie non sono peggiori di quelle offerte a prezzi ben maggiori sul mercato.

Da ultimo, l'assistenza stradale per tre anni: qualsiasi cosa capiti, dall'incidente alla foratura, in meno di un'ora un carro attrezzi interverrà gratuitamente trainando la moto all'officina Yamaha più vicina. Pagando circa 70 centesimi per ogni chilometro aggiuntivo è anche possibile richiedere che la moto sia portata all'officina della Concessionaria di fiducia. Ho testato questo servizio e il mio livello di soddisfazione è stato massimo.

Un'ultima parola sulle parti di ricambio: alcune sono estremamente economiche: la carena, per esempio, è composta di più parti: non è dunque necessario sostituirla tutta in caso di piccoli graffi o rotture. Il costo delle parti della semicarena va da 30 a circa 90 euro, anche se sommandole tutte la cifra supera i 300 euro... Anche il costo del coperchio sinistro del motore con relativa guarnizione non supera i 90 euro. Altre parti sono invece incredibilmente care: una freccia anteriore costa ben 67 euro!

Gli accessori sono di ottima fattura, ma hanno un prezzo quasi sempre proibitivo: ben pochi sceglieranno baule e portapacchi Yamaha... Anche i tamponi paramotore (oltre 170 euro) e il parabrezza maggiorato (146) hanno un prezzo eccessivo. Per fortuna non è impossibile ottenere sconti sostanziosi (10%-20%).

Franco Cannà

