

YAMAHA YZF-R1 2012

PREGI ● Funzionalità TCS DIFETTI ● Calore sottosella PREZZO € 12.592



PROVA SUPERSPORTIVA

## Big Bang sotto controllo!

di Francesco Paolillo | La Yamaha YZF-R1 2012 riceve un leggero lifting estetico ma soprattutto un controllo di trazione per sfruttare al meglio il suo 4 cilindri a scoppi irregolari. Ora in pista ci si gode alla grande tutta la cavalleria. Costa 17.190 euro



**P**er il 2012 la Yamaha YZF-R1 passa sotto i ferri del chirurgo estetico che sapientemente le dona uno sguardo ancora più cattivo, grazie a due luci di posizione a led ai lati dei fari (ora più distanti tra loro) e a un musetto più pronunciato. Per il resto dal punto di vista estetico cambia poco o nulla, se non la piastra di sterzo (ora anche più leggera) e una rivisitazione dei terminali di scarico, che per il solo mercato italiano sono Akrapovic in titanio. Le colorazioni disponibili sono tre, Yamaha blue, Competition White e il nuovo Matt Grey, a un prezzo di 17.190 € f.c. Da novembre sarà anche disponibile la versione in serie limitata WGP 50th Anniversary, con i colori storici e la marmitta Akrapovic in titanio, a un prezzo di 17.690 € sempre f.c.

#### Motore sotto controllo

Motore e ciclistica rimangono invariati, solo la molla del monoammortizzatore passa da 159,5 mm a 161 mm, con una rigidità che dai

98,1 Nm precedenti, scende ai 93,2 Nm attuali. La vera novità è di natura elettronica, e riguarda il traction control, finalmente disponibile anche sulla superbike di Iwata, e una differente mappatura della centralina che ha portato a un miglioramento dell'erogazione ai bassi e medi regimi. Il TCS della R1 si interfaccia direttamente con l'YCCCT (Yamaha Chip Controlled Throttle - controllo elettronico dell'acceleratore), il sistema che tramite un motorino passo passo controlla l'apertura dei corpi farfallati (la chiusura è assicurata da un sistema meccanico) grazie al quale conosce in tempo reale i parametri riguardanti modalità e apertura del gas, oltre che il rapporto inserito e la velocità. Di suo, il TCS, ci mette due ruote foniche magnetiche con relativi sensori, montate sulle ruote, che segnalano la differenza di velocità di rotazione. Il TCS ha 6 differenti livelli di intervento, selezionabili (a gas completamente chiuso anche se in movimento) tramite un comando posizionato sul blocchetto sinistro, mentre per disattivare completamente il TCS



si deve per forza essere fermi. Il quattro cilindri di 998 cc ha misure superquadre, 78,0 x 52,2 mm (alesaggio record per un 4 cilindri Yamaha), ed è dotato di un albero motore a "croce" che permette di utilizzare una sequenza di accensione 270°- 90° - 180°- 90°.

### Ergonomia. Sportiva senza sacrificio

La posizione di guida è perfettamente identica al modello 2011, semi manubri belli larghi e pedane (dal disegno inedito) alte il giusto, mettono a proprio agio il pilota. I primi turni in pista li faremo con delle gomme semi-pistaiole, le Michelin Pilot Power Pure (pressione a caldo 2.5 anteriore, 2.7 posteriore), che come dicono gli uomini Yamaha, ci metteranno nelle condizioni ideali per saggiare il TCS. Parto con il traction control su "6", quello che sulla carta dovrebbe impedire sin dal nascere qualsiasi perdita di aderenza e la mappatura Standard (la B è buona per il bagnato e la A per la guida "spettacolo"). E così è. Sotto la spinta poderosa del 4 cilindri Yamaha, il 190 posteriore fatica non poco a tenere a bada i 182 Cv erogati dal quattro cilindri di Iwata a 12.500 giri (la coppia massima è di 115,5 Nm a 10.000 giri), ed ecco che l'elettronica prende il sopravvento, e segnalando con il lampeggio di una spia sul cruscotto, riporta nei ranghi il pneumatico posteriore. La parte tortuosa del tracciato mette in evidenza una buona rapidità di inserimento, aiutata anche dal profilo del pneumatico anteriore, che però tende a scomporre l'assetto quando si rilascia la leva del freno nella parte iniziale della curva. In pratica, in fase di staccata la carcassa tende a flettere eccessivamente, e continuando a frenare anche nella fase iniziale di inserimento una volta che si scarica



**“ La vera novità è di natura elettronica, e riguarda il traction control, finalmente disponibile anche sulla superbike di Iwata ”**



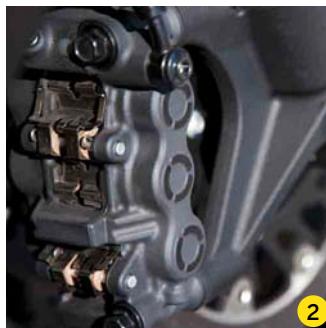
l'avantreno, rilasciando la leva del freno il pneumatico riprende "forma" troppo repentinamente, innescando degli ondeggiamenti fastidiosi che possono portare anche a un moderato sottosterzo. Chiusura di gas, un colpetto al pulsante di selezione sul blocchetto sinistro, e scendo a livello "5". Cambia poco, ma qualcosa cambia, in uscita di curva a gas spalancato la R1 pattina quel tanto da non mettere in apprensione il pilota, ma senza trasmettere la sensazione di "non fare strada". Il taglio di erogazione avviene in base alla situazione







1



2



3

anche se solitamente la sequenza di intervento prevede la parzializzazione dei corpi farfallati, quindi una variazione dell'anticipo di accensione, per poi tagliare direttamente l'alimentazione quando si è andati davvero oltre. Presaci la mano scendo con il TCS a livello "4", e qui le cose cambiano decisamente. I sovrasterzi quando si spalanca il gas senza ritegno, iniziano ad essere consistenti, e la scarsa propensione pistaiola delle Power Pure emerge in maniera decisa. Un breve assaggio dei livelli "2" e "1" mi porta a tornare sui miei passi, prima di combinare un guaio!

### La frenata

I trasferimenti di carico in staccata sono mitigati in parte dal nuovo assetto del posteriore, che risulta leggermente più alto, e soprattutto dall'intervento poco aggressivo del freno anteriore, che deve essere "strizzato" per benino prima di ottenere una decelerazione consistente. Questa sua modalità di intervento permette un trasferimento di carico meno repentino, con un vantaggio per il posteriore della moto che rimane più composto. Tra i difetti anneri dalla versione precedente avevo segnalato l'eccessivo calore del sottosella, e purtroppo nulla è cambiato, e l'indisponibilità dell'ABS che ancora non è possibile montare. Un passo avanti invece per la disponibilità del Traction Control e per la guidabilità in generale, che mi è parsa migliorata, ma in questo hanno avuto un ruolo fondamentale i pneumatici, come potete leggere qui di seguito.

1 Il TCS della R1 si interfaccia direttamente con l'YCCT (Yamaha Chip Controlled Throttle - controllo elettronico dell'acceleratore).

2 Intervento poco aggressivo del freno anteriore.

3 Eccessivo calore del sottosella, e purtroppo nulla è cambiato.

### Cambio scarpe

Il tempo di pranzare e subito dopo troviamo le nostre R1 gommate fresche. Sotto le termocoperte si intravedono però delle gomme molto più adatte alla situazione odierna. Rimaniamo in territorio Michelin, ma al posto delle Power Pure troviamo delle più prestanti Power One 2CT (pressione a caldo 2.3 / 2.1). Il comportamento in pista della Yamaha R1 cambia diametralmente, ed in meglio. Il grip offerto dalle Power One 2CT permette di spingersi fino ai livelli più bassi del TCS senza rischiare di giocare a Shanghai con le ossa. L'intervento è meno "palpabile", e solo in pochi punti della pista notiamo con la coda dell'occhio la spia del traction che ammicca dal cruscotto, mentre sotto le terga l'intervento è davvero impercettibile. Avendo provato recentemente la versione priva del TCS, posso affermare che un aiuto elettronico (con la funzionalità di quello Yamaha) psicologicamente, ma anche alla prova dei fatti, aiuta non poco. Il poter agire sul gas senza troppi preamboli, ma soprattutto poter sfruttare fino in fondo gli oltre 180 CV del 4 cilindri a scoppi irregolari, derapando quel tanto che basta a fare andare la moto più forte... è davvero gasante! Questo TCS, senza raggiungere la sofisticazione di quelli montati sulla BMW S1000 RR, ma soprattutto quello della Aprilia RSV4 APRC, funziona davvero bene con una logica di funzionamento paragonabile a quella del sistema montato sulla Kawasaki ZX-10R, e permette alla YZF-R1 2012 un incremento prestazionale alla portata di tutti. Non si deve essere più dei piloti per avvicinare i limiti di questa superbike, l'importante è fidarsi dell'elettronica! ■

### Sempre spettacolare...

Io ho avuto la versione 2005 e 2007, e mi sono sempre trovato più che bene, rapida nelle curve, ottima nei trasferimenti di carico, solo il motore mi risultava un po' fiacco sotto, rispetto al Gixxer...

Comunque anche in questa versione non credo deluda mai le attese, tra le jappo è quella che preferisco, poi in questa livrea è stupenda!

**Corra81** - 14/10/2011

Leggi e partecipa ai commenti »



YAMAHA  
**YZF R1**  
€ 17.190

SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 4
Cilindrata: 998 cc
Disposizione cilindri: paralleli
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 182 cv (133 kW) / 12500 giri
Coppia: 11.8 kgm / 10000 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni (ant./post.): 310-220 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 206 kg
Lunghezza: 2070 mm
Larghezza: 715 mm
Altezza: 835 mm
Capacità serbatoio: 18 l
Segmento: Super Sportive



## Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

**M**oto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente **cliccando qui** e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

**MOTO.IT** | Guida la Passione | Numero 33 | 05 Ottobre 2011 | 69 Pagine

**Ducati Streetfighter 848**  
da Pag. 2 a Pag. 13

**NEWS:** N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi?" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199 | All'Interno | Norme europee più dure per la sicurezza | MX: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrutinio

### Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano  
P. Iva 11921100159

### Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

### Capo Redattore

Andrea Perfetti

### Redazione

Maurizio Tanca  
Cristina Bacchetti  
Marco Berti  
Francesco Paolillo  
Aimone dal Pozzo

### Grafica

Thomas Bressani

### Collaboratori

Nico Cereghini  
Massimo Clarke  
Giovanni Zamagni  
Carlo Baldi  
Massimo Zanzani  
Lorenzo Boldrini

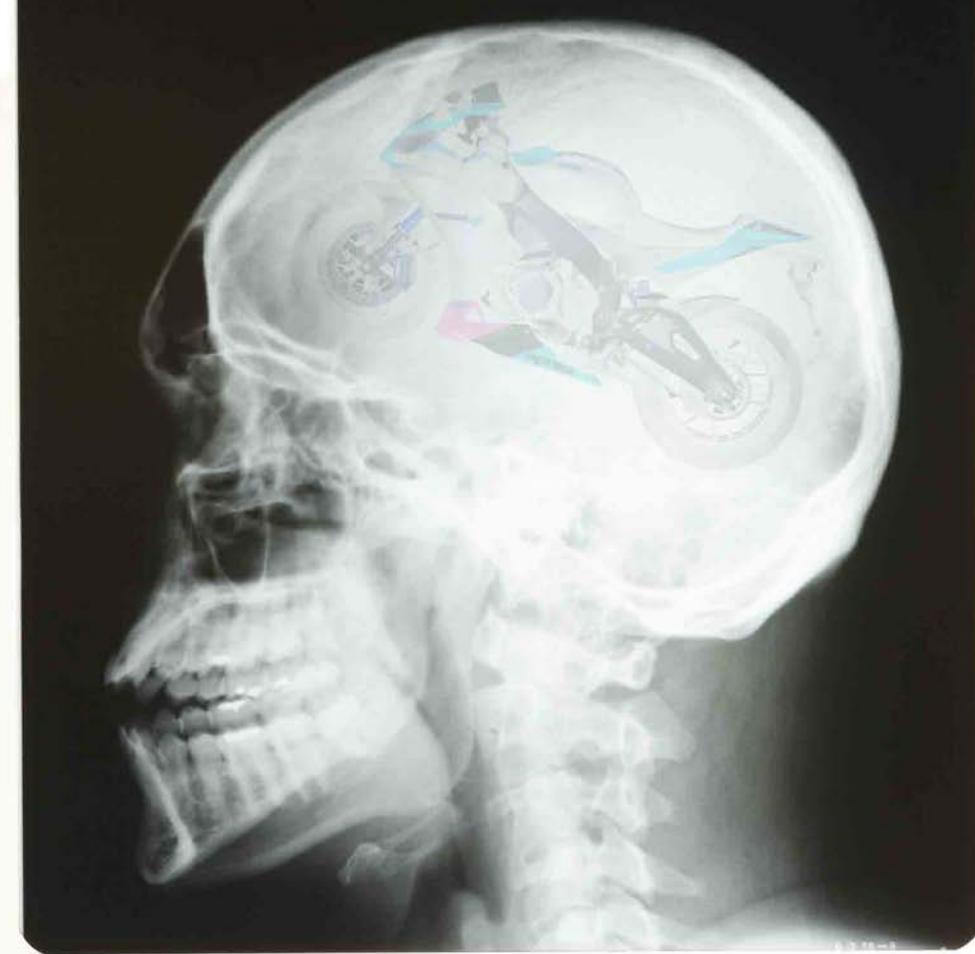
### COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

### Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano  
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003  
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.  
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



**Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.**

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.