

YAMAHA FAZER 8 ABS

PREGI ● Guida piacevole

DIFETTI ● Ammortizzatore non regolabile

PREZZO € 9.190

PROVA SPORT TOURER

Piacevolmente eclettica

di Maurizio Tanca | Brillante discendente dalla potente FZ1 1000, la Fazer “piccola” piace per il suo motore dolce ma all’occorrenza grintoso, e per le sue potenzialità da sport tourer. Molto valido l’Abs dell’ultima generazione

Scorrendo la classifica delle prime 100 moto vendute nei primi dieci mesi di quest'anno, si nota che la Yamaha di maggior successo è la FZ8, che figura 14esima con 1.158 esemplari immatricolati. Ma se a questi sommiamo i 519 della sorella semicarenata Fazer 8 (comunque piazzata a quota 41), si nota che con 1.677 immatricolazioni la bella 800 di Iwata sarebbe la terza moto più venduta in Italia, incastonata tra la sempreverde Honda Hornet e la BMW R1200R. Certo, la FZ8 naked piace di più in quanto tale: non a caso appartiene a un segmento un segmento di mercato che rimane decisamente trainante, visto che con 25.647 moto vendute a tutto ottobre su un totale di 79.048 copre quasi un terzo dell'intero venduto moto. Insomma, è evidente che il gradimento verso queste belle Yamaha, uniche quadri cilindriche in questa classe di cilindrata, non manchi. E probabilmente sarà aumentato dopo l'avvento dell'Abs, disponibile dalla scorsa primavera su tutta la gamma delle plurifrazionate di Iwata, supersportive escluse. Quindi anche per le XJ600 Diversion e Diversion F, che montano il medesimo impianto, e la famiglia FZ1/Fazer/FazerGT da un litro di cilindrata. Queste ultime però ne montano una versione leggermente differente, che già dal 2008 equipaggia la FJR1300 e la stessa V-Max, ma



che però era già disponibile anche per le 1000. Ovunque tranne che in Italia, però, vista l'accoglienza fredda del mercato nostrano in merito a questo importante dispositivo di sicurezza che dal 2017, com'è noto, dovrebbe diventare obbligatorio anche su moto e scooter, come lo è da tempo sulle auto. Ricordiamo che già nel 1936 Robert Bosch depositò un brevetto riguardante l'Abs, del quale nel 1950 si iniziò l'applicazione sui primi caccia a reazione, mentre nel '78 Mercedes Benz ne montò uno elettronico per la prima volta su una vettura di serie. Entro la fine di quest'anno, in ogni caso, in Yamaha Motor Italia prevedono di aver venduto perlomeno il 10% di quadricilindriche con l'Abs. Che la Casa di Iwata, non scordiamolo, introdusse già nel '91 sulla FJ1200A (sulle orme di BMW, che aveva esordito quattro anni prima), e due anni dopo sull'avveniristica GTS1000. Ma fu anche la prima a montarlo su uno scooter, il Majesty TX 250, nel 1998. E che oggi troviamo sul 45% delle moto e sul 75% degli scooter coi tre diapason, proposto peraltro a prezzi concorrenziali in assoluto: ovvero 500 euro, che scendono a 400 euro nel caso degli scooter X-Max 125 e 250. Prima di parlare specificamente della Fazer8, dunque, vediamo com'è fatto l'Abs Yamaha dell'ultima generazione.

L'Abs secondo Yamaha

Il dispositivo è stato realizzato da Yamaha in collaborazione con l'azienda statunitense Advics: l'azienda di Lebanon (Ohio) è specialista a livello mondiale nel settore auto motive, in particolare per quanto riguarda gli impianti frenanti, e ha realizzato centraline - di derivazione automobilistica - ed unità idrauliche. Per esplicita scelta di Yamaha, il sistema non è disinseribile né, come ci è stato assicurato, lo sarà mai.



“ Il motore è un **bel pezzo di meccanica**, con una erogazione pulita fin dai bassissimi regimi, tant'è che **riesce a riprendere** in sesta marcia dal minimo (1.000 giri circa indicati) **senza alcuna incertezza** ”



Il dispositivo in questione è un sistema lineare bidirezionale dotato di due valvole a solenoide elettroniche, che governano le variazioni di pressione nel circuito idraulico in modo molto più preciso rispetto alle tradizionali a depressione. Il dispositivo è simile a quello montato sulla Super Ténéré, sulla quale però il cablaggio ha due fili in più perché gestisce un impianto frenante ad azione combinata. Da notare che le ruote foniche utilizzate sono magnetiche (a 44 poli sulle FZ1, il doppio sulle altre) e inviano ai sensori impulsi che vengono analizzati - rispettivamente ogni 6 e 8 millisecondi - dalla centralina che lavora a 32 bit; quest'ultima è quindi in grado di correggere la frenata ben 15 volte al secondo, anziché 3 come negli impianti di generazione precedenti: con tale velocità di reazione, viene praticamente eliminato l'effetto sussultorio avvertibile su leva e pedale, rendendo l'intervento del dispositivo poco o nulla avvertibile, specialmente all'avantreno. Elaborando i segnali dei sensori viene ovviamente calcolata la velocità di rotazione delle due ruote, e di conseguenza la velocità di decelerazione del mezzo: quando quest'ultima scende sotto un determinato valore, la centralina è programmata per rilevare immediatamente lo slittamento ed il bloccaggio, governando di conseguenza i sistemi relativi idraulici. I quali riducono la pressione sui freni fin

quando si scende sotto al livello di bloccaggio, per poi ripristinare - e logicamente mantenere - i valori prestabiliti. Da notare che questo ABS non agisce in base alla perdita di aderenza di una o di entrambe le ruote, ma capta la differenza di velocità tra una ruota e l'altra in fase di frenata per arrivare a calcolare il coefficiente percentuale di slittamento, in base al quale regolare di conseguenza la sua azione. In definitiva, finché non si frena, la velocità del veicolo è rilevata sulla ruota anteriore; frenando, il sistema percepisce subito la differenza di velocità tra le due ruote, e inizia a lavorare di conseguenza in base al coefficiente di slittamento.



Naturalmente si può tranquillamente gestire la frenata in modo che sia più pronta, rallentando in spazi più brevi (classico effetto panico, per usare un esempio al limite) e magari con la moto che si muove un po', oppure più diluita e progressiva, gestendo a piacimento leva e pedale senza che la moto si scomponga. L'impianto delle FZ1, in definitiva, è leggermente meno reattivo rispetto alla

versione di quest'anno, ed è anche tarato in modo più sportivo; inoltre monta pastiglie più aggressive, visto che si tratta di moto da 150 cavalli, quindi più adatte a utenti esperti. Quanto alle Diversion, moto dall'eccellente equilibrio generale, grazie all'ottimo lavoro del nuovo Abs si confermano a maggior ragione un'ottima scelta specialmente per motociclisti alle prime armi, grazie alla loro facilità e versatilità d'uso.

Detto ciò...

Veniamo alla protagonista della nostra prova. La Yamaha Fazer 8 Abs, ad oggi disponibile con livrea bianca, nera o blu metallizzata, è in listino a 9.190 euro franco concessionario, quindi 500 euro più della FZ8 Abs. Tali prezzi sono confermati per i modelli 2012, sui quali l'aumento dell'Iva al 21% non ha quindi influito negativamente, anzi: sono dotati di serie del puntale inferiore nero opaco, che tra l'altro maschera parzialmente la centralina di controllo dell'Abs, piazzata verticalmente davanti al pedale del freno. Rimangono disponibili il kit Sport, che al prezzo di 340 euro, montaggio escluso, comprende frecce a led, porta targa snodabile in alluminio e puntale inferiore verniciato, e il kit Touring riservato alla Fazer8, composto da portapacchi, bauletto in tinta da 46 litri e parabrezza maggiorato, in listino a 326,40 euro. Ormai immancabile, tra gli accessori aftermarket, c'è pure l'appetitoso silenziatore Akrapovic omologato, che costa 629 euro. Molto accattivanti anche le nuove livree 2012: bianca, nera e in un bellissimo grigio opaco, tutte e tre con fianchi carena in nero opaco.

Fazer8: lo stile....

Al primo colpo d'occhio, è la foggia del silenziatore di serie che permette di distinguere le Yamaha Fazer8 dall'omonima sorella maggiore FZ1: un silenziatore effettivamente piuttosto goffo, tutto nero opaco, che francamente fa venir subito voglia di sostituirlo con l'Akrapovic opzionale. Va tuttavia sottolineato che sui modelli 2012 il terminale non è più tutto nero, ma ha le calotte in acciaio satinato, che ne alleggeriscono parecchio l'estetica. Le due moto (al pari delle rispettive versioni nude) condividono quasi completamente la ciclistica, mentre le rispettive carrozzerie in effetti sono solo simili, avendo in comune solamente retrovisori, comandi al manubrio e cruscotto. Quest'ultimo, retroilluminato in rosso, è composto dal contagiri analogico (a sfondo bianco) e dal display digitale, che indica la velocità, l'orario, la temperatura del motore, l'indicatore del carburante a barrette, il chilometraggio totale e due parziali, con anche l'indicazione dei chilometri percorsi in riserva. In definitiva, la Fazer8 mantiene l'aspetto elegantemente

sportivo (o sportivamente elegante, giudicate voi) della sorella maggiore, vestendo però una semicarena dai fianchi più ampi e a superfici sdoppiate, per deviare meglio i flussi aerodinamici dalle gambe del pilota, eliminando nel contempo vortici fastidiosi. Pure il codino è stato rimodellato, e dotato di maniglioni per il passeggero neri dal look slanciato; idem per il design delle selle. I serbatoi stessi sono molto simili, tuttavia per quello della 800 vengono dichiarati 17 litri, anziché 18 come per la 1000. Quanto ai manubri, le 800 ne montano uno classico in tubo sagomato, anziché lo "scopino" montato sui pronunciati raiser delle sorelle maggiori. Altri dettagli che differenziano le "4 cilindri" Yamaha 800 e 1000, sono i rispettivi radiatori, i colori dei foderi della forcella – anodizzati oro sulla prima e neri sulla seconda – e le ruote coloro bronzo, anziché nere, solo sulla Fazer8 bianca.

... la ciclistica....

Tutti e quattro i modelli della famiglia Yamaha FZ condividono dunque la medesima parte ciclistica. La quale si basa su un rigidissimo insieme telaio/forcellone posteriore pressofusi in alluminio, con forcella a steli rovesciati da 43 mm – priva di regolazioni, sulle due 800 - ed escursione di 130 mm, e sospensione posteriore progressiva Monocross

(denominazione esclusiva di Yamaha da quasi una quarantina d'anni, al pari di "Deltabox") con ammortizzatore regolabile solo in precarico ed escursione della ruota identica all'anteriore. Invariate le quote caratteristiche: canotto inclinato di 25°, avancorsa di 109 mm e interasse di 1.460. Le differenze tra i modelli riguardano il diametro dei dischi freno, comunque asserviti da pinze anteriori a 4 pistoncini e posteriori a 2 pistoncini opposti: le FZ 800 montano infatti dischi anteriori da 310 mm anziché 320, e un disco posteriore da 267 mm anziché 245. Da notare che le ruote foniche dell'Abs sono celate all'interno dei mozzi, e che il raddrizzatore di corrente, per lasciare

spazio sotto la sella all'unità di controllo, è stato poco elegantemente sistemato davanti al pedale del freno. Quanto alle gomme, tutte e quattro le FZ montano una 120/70x17"; però le posteriori delle 800 sono da 180/55 anziché 190/50. La Fazer8 l'abbiamo provata sia con gli pneumatici di serie – i collaudatissimi Bridgestone BT-021 – che con i recenti Michelin Pilot Road 3. Concludiamo con i pesi: la Fazer8 Abs è accreditata di 220 kg in ordine di marcia (solo 4 kg più della FZ8, e 5 kg meno della FZ1 Fazer, sempre parlando delle versioni con Abs); all'esame bilancia, l'esemplare della nostra prova, pesato con il portapacchi del kit Touring, il terminale Akrapovic ed il serbatoio pieno, ha segnato 225 kg.

...e il motore

Dati alla mano, il "quattro cilindri" in linea a 16 valvole da 799 cc condivide con il 998 di derivazione R1 delle FZ più grosse le rapportature interne (primaria e cambio) e il valore della corsa (53,6 mm), mentre l'alesaggio è stato ridotto da 77 a 68 mm. Naturalmente l'800 monta anche corpi sfarfallati più piccoli, da 35 mm anziché 45. Quanto a prestazioni, Yamaha dichiara 106 cv (78,1 kW) a 10.000 giri, con un valore massimo di coppia di 8,4 kgm (82 Nm) a 8.000. Giusto per valutare le differenze col motore da un litro, quest'ultimo è accreditato di 150 cv (110,3 kW) a 11.000 giri e 10,8 kgm (106 Nm) anch'esso a quota 8.000. Al banco prova,



abbiamo rilevato rispettivamente 90 netti cv (67,6 kW) a 9.500 giri e 7,4 kgm (72,7 Nm) a 6.500 giri alla ruota. Come potrete rilevare dal relativo video, la curva di erogazione della potenza è abbastanza lineare, anche se quella "seghettatura" nella fase iniziale potrebbe farlo pensare. Così come quella sorta di deflessione, nella sezione che va più o meno dai 3.700 ai 6.000 giri, in realtà è una fase precedente ad un aumento di giri piuttosto repentino, che porta ad un piacevole allungo fino ad oltre 10.000 giri effettivi, mentre l'avvento del limitatore (che la lancetta del contagiri indica in prossimità dei 12.000) in realtà avviene quasi un migliaio di giri prima. Nel normale uso su strada, in ogni caso, la salita di regime del motore si rivela più "pulita" rispetto a quanto ci dice il banco: tant'è che il gustoso pluricilindrico Yamaha riesce tranquillamente a marciare al minimo in sesta marcia a riprendere da gas chiuso fin da 1.000 giri in sesta, salendo di regime con una buona progressione fino quando, superati i 7.000 giri indicati, non arriva il ben noto "calcio nel sedere" che spinge rapidamente e con una piacevolissima grinta il contagiri oltre la soglia della zona rossa. Analizzando i parametri che tracciano la curva di coppia, a 1.500 giri effettivi abbiamo già quasi 4 kgm (39 Nm), che a 3.500 superano i 6 (61,2 Nm), valore che mediamente rimane invariato fino a 5.500 giri; da qui inizia la spinta che porta al valore di picco massimo, che più o meno si mantiene oltre i 7 kgm fin quasi a quota 9.000, dove la curva inizia a calare. In sostanza, questo motore consente senz'altro di tenere ritmi da passeggiata spigliata su un bel misto di montagna senza dover tirare troppo le marce (e quindi

consumando meno), ma anche divertenti allunghi col contagiri in zona rossa, quando magari "scatta l'embolo" e si decide di pigiare virtualmente il pulsante "sport" che un po' tutti noi abbiamo nella testa. In effetti, con questa moto non è difficile superare tranquillamente i 230 indicati... Nel corso della nostra prova, durata poco più di 2.000 km, abbiamo verificato consumi variabili dai 15 a 18 km/litro: valori che si riferiscono ad un uso normale in città e fuori, autostrada compresa, cercando di non eccedere in nessun senso, ma senz'altro escludendo l'opzione "economy run".

La Fazer8 in azione

In sella a questa piacevole Yamaha si sta abbastanza comodi, col busto leggermente in avanti, le braccia non tese e i polsi ben poco sollecitati. Ben messe anche le gambe, grazie al corretto posizionamento ben studiato delle pedane; buona anche la postura del passeggero, a patto che non sia molto alto: il sellino non è faraonico, ma nemmeno uno strapuntino esasperato, ha una buona consistenza e nella parte anteriore ha una gibbosità che aiuta a non scivolare in avanti. Particolare, quest'ultimo, che avrei gradito anche davanti, dove la sella è ospitale ma leggermente "in discesa": anche se il rivestimento non è scivoloso, e volendo si riesce a sedere un po' più indietro, prima o poi ci si





1



2



3

1 Il cruscotto è retroilluminato in rosso, è composto dal contagiri analogico (a sfondo bianco) e dal display digitale.

2 Il puntale inferiore nero opaco, maschera parzialmente la centralina di controllo dell'Abs.

3 Codino rimodellato, dotato di maniglioni neri dal look slanciato.

ritrova a ridosso del serbatoio, discretamente ma non fastidiosamente largo. La protezione dall'aria è buona per viaggiare in autostrada tranquillamente a velocità codice, con l'aria che scivola attorno al casco e alle spalle dei due occupanti senza creare grossi fastidi. Perlomeno finché non si superano i 130 di crociera (140 circa indicati dal tachimetro, col contagiri sui 6.500, in sesta), limite oltre il quale chi sta dietro - seduto qualche centimetro più in alto - inizia per primo ad accusare il vento della corsa. Tutto quanto detto si riferisce a pilota e passeggera alti rispettivamente 176 e 170 cm. Buona moto anche per trasferte medio lunghe dunque, questa Fazer8, che tra l'altro non affligge con vibrazioni definibili noiose: fino a 4.000 giri (sui 90 orari indicati, sempre in sesta) si viaggia come sul velluto, poi qual cosina si avverte in accelerazione e rilascio, in particolare sulle pedane. Il motore è un bel pezzo di meccanica, con una erogazione pulita fin dai bassissimi regimi, tant'è che riesce a riprendere in sesta marcia dal minimo (1.000 giri circa indicati) senza alcuna incertezza. Ne traffico metropolitano la Yamaha 800 se la cava bene, senza impacci e con facilità, grazie anche all'angolo di sterzata favorevole e alla sua frizione morbida. Il cambio stesso è praticamente senza ombre nella guida in ambienti dove c'è da divertirsi a guidare,



tuttavia in mezzo al traffico gli innesti delle prime due marce alla lunga possono diventare duri e rumorosi. Parlando di guida, provando assieme FZ8 e Fazer 8 durante un test multiplo nel sud della Sardegna (dove ho provato l'Abs anche sulle FZ1 e sulle XJ600) ho avvertito abbastanza la differenza di peso sull'avantreno tra le due moto, specie quando si danza tra le curve: logico che la naked sia più agile e reattiva, dunque un po' più divertente quando l'obiettivo è godersi un bel misto stretto di montagna, dove la semicarenata è più inerziale. Ma chi sceglie quest'ultima, logicamente, lo fa perché vuole anche viaggiare più comodamente, e certamente non si lamenterà di un difetto che tale non è. Tra l'altro, in Sardegna montavamo le Bridgestone BT-021 di serie, gomme non recentissime ma ancora valide per chi vuole anche far strada. Poco tempo dopo, però, la Fazer8 l'abbiamo ritrovata anche durante la presentazione alla stampa delle Michelin Pilot Road 3, e successivamente l'abbiamo tenuta per effettuare questa prova più approfondita. Anche perché avevo apprezzato molto quelle Michelin, che giovano parecchio alla Fazer8 rendendone l'avantreno più agile e preciso, ma sempre con un appoggio assolutamente rassicurante e, soprattutto, un gran bel grip, anche frenando sul bagnato: è davvero un bel guidare, quando si è in perfetta sintonia con le gomme, e anche la frenata stessa naturalmente ne giova. L'impianto delle Yamaha 800 in effetti è molto ben calibrato, tant'è che la leva sul manubrio trasferisce alla perfezione ai dischi anteriori le volontà del pilota; e anche quello che non vorrebbe fare, tipo attaccarsi ai freni a causa di un ostacolo improvviso, con questo efficacissimo Abs diventa una formalità sbrigata in automatico: insomma, il suo lavoro è davvero ineccepibile, tanto che non solo guidando tranquillamente, ma anche dandoci un po' dentro con le staccate, è difficile percepirne l'azione. Le decelerazioni sono potenti e progressive, tanto

da soddisfare senz'altro anche gli amanti degli "stoppies", tanto per fare un esempio, e la moto molto difficilmente arriva a scomporsi. Anche il freno posteriore è molto ben gestibile, fermo restando che in questo caso l'anti-blocco è ovviamente più presente quando si guida velocemente e forzando la frenata davanti, in particolare in discesa e senza passeggero a bordo. Guida facile e divertente, quindi, grazie anche a uno chassis solidissimo e a sospensioni valide in particolare sullo sconnesso, dove il comfort di marcia è soddisfacente anche in coppia. Ma se ho trovato ben calibrata la taratura della forcella, quando si inizia ad andare di buon passo sul misto salta fuori presto il tallone d'Achille del mono posteriore, che si rivela poco frenato in estensione: direi che questa, alla fine dei conti, è l'unica critica oggettiva che mi sento di muovere a questa moto che trovo senz'altro molto interessante. **M**



YAMAHA
Fazer 8
€ 9.190

SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 4
Cilindrata: 779 cc
Disposizione cilindri: paralleli
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 106,2 cv / 10000 giri
Coppia: 8,4 kgm (82 Nm) / 8000 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 310-267 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 215 kg
Lunghezza: 2140 mm
Larghezza: 770 mm
Altezza: 815 mm
Capacità serbatoio: 17 l
Segmento: Turismo

Iscrizione a Moto.it Magazine

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

Moto.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 \(PDF\) »](#)

Numero 33
05 Ottobre 2011
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa torna alla vittoria
Rossi che occasione!
Le pagelle del GP

SBK Francia
Checa vince le due gare ed è campione del mondo | Melandri e Laverty in BMW

Mercato
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

Ducati Streetfighter 848
da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA
World Superbike Champion 2011

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

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.