



Anno 4, Numero 3

Maggio 2006

Ecco i test effettuati da FazerItalia  
in collaborazione con "Motociclismo"



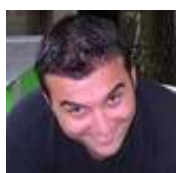


# Magazine

Anno 4, Numero 3

Maggio 2006

## Editoriale: Parecchia carne sul fuoco...



*Q u e s t o numero è talmente ricco che in copertina avremmo dovuto mettere di tutto e di più, in realtà abbiamo messo il richiamo alla ciliegina sulla torta, ovvero la prova delle FZ1 e FZ1 Fazer che Motociclismo (si la rivista avete capito bene) ci ha chiesto di fare in collaborazione con i loro tester contattandoci qualche tempo fa... Trovare l'accordo sul quando e sul dove è stato abbastanza semplice e rapido, come la scelta dei due fortunati tester di casa nostra: dovevano essere due smanettoni possessori della precedente versione della FazerONA, ed anche geograficamente "raggiungibili", quindi abbiamo deciso di affidare l'arduo compito a due "anziani" di FazerItalia, nonché smanettoni D.O.C., nonché possessori della ex-millona di IWATA, Giringiro e MarcoGerman. Affiancati dall'onnipresente MartePower si sono recati in quel di Genova ed hanno vestito i panni (o sarebbe più corretto*

*dire le tute) dei tester ufficiali. I loro racconti dei due differenti punti di vista sull'esperienza li troverete in fondo a questo numero.*

*Un altro racconto importante è quello che ci fa Lontano e riguarda il VII Memorial Spadino, il primo evento ufficiale dell'anno al quale o v v i a m e n t e ha partecipato anche parte del nostro gruppo.*

*Nella rubrica Leggi e dintorni stavolta si parla di sicurezza ma non perché siamo andati fuori tema, bensì perché è molto legata al rispetto delle leggi e delle norme stradali nonché al buon senso di ciascuno di noi, perciò occhio!!!*

*La puntata odierna di motomondiale story è sul grande Kenny Roberts (Senior), il marziano...*

*Siamo invece al secondo appuntamento con Fazer in rosa, grazie alla collaborazione della mitica zavorrina milanide Morghi, stiamo cercando di coinvolgere sempre più donne in questo mondo di maschiacci!!! Dulcis in fundo non potevano mancare nello spazio dedicato alle sane risate le rubriche di Ziotoposky e del buon Motorana....*

*Non dimenticate gli appuntamenti per i prossimi due mesi; il primo a brevissimo (5-7 maggio) sarà il Terre di Siena Ride, organizzato da Yamaha per il secondo anno. Saremo di stanza a Monteriggioni (SI), bellissimo paese collinare in una splendida cornice. Potete venire a trovarci ed a provare anche voi le nuovissime FZ1 Fazer e FZ1, oltre alle altre novità di casa Yamaha.*

*Rimaniamo poi in toscana per il primo FazerToscana (19-21 maggio) stavolta un raduno organizzato da noi di FazerItalia per passare in ottima compagnia questi primi giorni di caldo...*

*Infine un appuntamento che giunto alla sua terza edizione è diventato un MUST per tutti i FazerSiculi e per gli amanti delle cassate, il FazerSicilia Tour organizzato come sempre dagli amici siciliani!! Ok mi sembra che di carne sul fuoco ce ne sia parecchia, adesso accomodatevi e buon appetito!! ;-) A presto...*

**Enrico Ercoli  
(Fenice72)**

### Sommario:

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Editoriale              | 2   |
| Partire:                | 3-4 |
| VII Memorial Spadino    | 5   |
| Leggi e Dintorni        | 6   |
| Motomondiale Story      | 7-8 |
| Politically incorrect!! | 9   |
| Fazer in Rosa           | 10  |
| Sponsor                 | 11  |
| Fazerite!!              | 12  |
| Test: FZ1 e FZ1 Fazer   | 13  |

### Prossimi eventi:

**MAGGIO 5-7**  
Yamaha Terre di Siena Ride

**MAGGIO 19-21**  
FazerToscana con base a Poppi.

**GIUGNO 2-4**  
III FazerSiciliaTour





## PARTIRE...

### GITA IN CAMARGUE



**Meta: Sud Francia/Camargue**  
**Km: circa 1.100 andata/ritorno**  
**Passi: Monginevro**  
**Quota massima: 1700 metri**  
**Periodo: 22/25 aprile**

Destinazione: la terra dei Gitani. Camargue con base nella sua capitale, Saintes Maries de la Mire (<http://www.saintes-maries.camargue.fr/>).

La Camargue si trova nella parte sud della Francia, chiamata Provenza, a pochi chilometri da Marsiglia (che si trova ad est) e a pochi da Avignone (che si trova a nord). Meta turistica sempre più battuta grazie alle particolarità naturalistiche del suo territorio soprattutto nelle stagioni primavera ed autunno. In estate il clima è molto temperato dal mare ma all'interno del territorio le zanzare sono parecchie a causa delle molte acque stagnanti dove nidificano svariate specie di uccelli.

Da consigliare in moto ma anche in camper in quanto sono numerose le strutture ricettive per questi mezzi che consentono di godersi il mare a pochi metri di distanza.

La ricezione turistica è svariata e diffusa soprattutto in strutture di agriturismo in campagna; meno numerosi sono gli hotel presenti nelle piccole ma accoglienti cittadine.

Ritornando a Saintes Maries de la Mire, il paesino si presenta piacevole e affacciato sul mare; offre una sensazione di rilassatezza e di pace. Ovunque si respira sapore di cavalli gitani

(quelli bianchi famosi) e dei tori delle corride.

Qui la corrida non è però cruenta ma una piacevole corsa fra il toro e l'uomo dove quest'ultimo mette in gioco la propria abilità e velocità nel cercare di togliere le coccarde sulla testa del toro che ovviamente infastidito si difende e rincorre tutti. Il pubblico si diverte a vedere queste acrobazie umane.

Dicevamo, destinazione la Camargue nel ponte del 25 aprile. Dovendosi muovere "il mondo" in questo lungo ponte di aprile scegliamo una partenza a buon ora. Ore 6.00 e un itinerario alternativo alla trafficatissima costa ligure preferendole il Passo del Monginevro, passando prima da Torino e da Soux.

Il Monginevro è un bel passo con strada piacevole che affrontiamo

d i



mattina presto: fa fresco ma tutto sommato alla sua vetta, a circa 1700 metri, la temperatura è intorno ai 7 / 8 gradi e il sole del mattino inizia a riscaldare l'ambiente. La neve, ancora presente su alcuni prati, si vede che sta pian piano sciogliendosi definitivamente. La giornata promette bene: il cielo è di un blu affascinante.

Dal Monginevro la strada statale scende piacevolmente verso la valle francese e passando prima da Briancon e poi da Gap, riprendiamo l'autostrada per Aix-En-Provence e poi Arles. La



discesa è veloce e non presenta difficoltà particolari. Attenzione solo sulle strade statali ad alcuni radar della velocità e alcune auto della polizia che non so come mai fermano soprattutto italiani.

Arrivato ad Arles iniziamo a trovare un po' di traffico degli italiani che vanno in vacanza ma anche dei marsigliesi che si fanno il week end; qui lasciamo l'autostrada per fare gli ultimi 30 chilometri che ci porteranno nel cuore della Camargue.

Abbiamo scelto come base logistica l'Hotel Camille, sul lungo mare di Saintes Maries de la Mire in una comodissima posizione centrale. Hotel che consiglio, 49 euro la doppia al primo piano (senza colazione), 47 a piano terra (<http://www.hotel-camille.camargue.fr/>). Come sempre in Francia state attenti ai prezzi della prima colazione (un furto!) e scegliete il bar giusto per non farvi spennare.

Arrivati all'hotel guardo il contachilometri che segna 550 chilometri di cui 400 di autostrada e il resto di piacevoli statali attraversando l'alta Provenza. Siamo arrivati.

In Camargue per chi ha la passione della natura lo spasso è infinito.

Le oasi o riserve naturalistiche, che si compongono di centinaia di stagni, sono un pullulare di uccelli di tutti i tipi: aironi, garzette, fenicotteri, cicogne, falchi di palude, anatre, cavalieri d'Italia, etc.

Gli stagni creatisi nei secoli dalle diverse inondazioni del vicino fiume Rodano, hanno creato un ambiente molto particolare dove questi uccelli vivono e sono protetti e dove si fermano anche numerosi gli uccelli migratori che



## PARTIRE...

### GITA IN CAMARGUE

in questa zona trovano un rifugio e un riposo nel lungo tragitto dal sud al nord del mondo e viceversa. Ovviamente attenzione alle zanzare!

Ma queste oasi sono anche la patria dei famosi cavalli "camarguesi", i bianchi cavalli dei paesani che si vedono dappertutto, anche liberi e selvaggi. Dicono che sono talmente forti che gli zoccoli non hanno bisogno di essere ferrati !! Ovviamente abbiamo approfittato per fare un giro turistico nella riserva con questi cavalli: il mio cavallo si chiama Gringo e devo dire (per fortuna) della furia e impeto che richiama il nome non aveva proprio nulla ! L'esperienza comunque è stata piacevole e la consiglio: scegliete possibilmente gruppi piccoli.

In questa zona non poteva ovviamente mancare un assaggio "torero".

La zona ha la passione dei tori nel sangue e gli allevamenti sono ovunque. La passione per questi animali è ovunque e si percepisce in qualsiasi espressione. Le arene sono ovunque, le più conosciute sono a Saintes Maries de la Maire, ad Arles (qui è molto bella e storica visto che risale alla fine del I secolo, da visitare!) e nella vicina Nîmes. Da ricordare che anche la carne di toro al ristorante è una esperienza piacevole da fare.

Tornando alle arene, non perdetevi la "corsa camarguesa" che vi permette di vedere all'opera tori e uomini in uno scontro abbastanza leale in cui gli uomini cercano di prendere delle piccole coccarde dalla testa degli animali che reagiscono rincorrendo questi ultimi ovunque. Le acrobazie di questi ragazzi sono veramente tante per sfuggire a questi animali

particolarmente "incazzati" !! Date un'occhiata a questo sito se volete saperne di più:

[http://www.sunfrance.com/patrimoine/index.php3?id\\_gmenu=580&langue=it#](http://www.sunfrance.com/patrimoine/index.php3?id_gmenu=580&langue=it#).

Venendo adesso all'aspetto naturalistico, il consiglio è quello di visitare il Parco Ornitologico della Camargue a 4 km da Saintes Maries de la Maire che vi offre in uno scenario completamente libero e aperto, un concentrato di uccelli che sono visibili ad occhio nudo e in modo ancor più interessante con binocolo. L'oasi prevede diversi



percorsi attraverso i quali potete arrivare ad avvistare numerosi uccelli. In particolare modo potrete vedere centinaia di fenicotteri, aironi, garzette anche da molto vicino. Se siete interessati portatevi una piccola guida che vi possa aiutare negli avvistamenti in modo da rendere la visita ancora più interessante. Mi raccomando munitevi di scarpe comode e portatevi acqua da bere perché alcuni percorsi sono anche relativamente lunghi. La visita non dura meno di 2 / 3 ore. Sono numerose le altre oasi sparse nella Camargue: lo stagno di Vaccares è uno dei più famosi per la concentrazione di fenicotteri (10.000 coppie vivono in questa zona !), la spiaggia est di Saintes Maries de la Maire (accessibile solo a pagamento che funge anche da parcheggio



camper se vi interessa) e che delimita con una diga il mare aperto dagli stagni, oppure le saline di Badon oasi naturalistica ad accesso a numero limitato che vi permette in tutta tranquillità la visione degli animali da appositi capanni nascosti

Oltre a Saintes Maries de la Maire, vi consiglio anche di fare un salto nella vicina Aigue Mortes, cittadina cinta di mura e ricca di stradine e negozietti: località tipica per lo shopping o il giro serale dopo cena. Da qui potete anche fare un giro in battello che vi farà fare un percorso lungo il canale del piccolo Rodano in piena natura.

Le giornate sono passate piacevolmente il sole non è mai mancato: la temperatura primavera ha toccato anche i 26, 27 gradi tanto da farci stare piacevolmente in spiaggia ad abbronzarci mentre altri (pazzi ...) facevano già i primi bagni dell'anno. Ma non è sempre così piacevole; fate attenzione perché spesso in questa zona arriva il famoso vento di Mistral che non sempre è proprio piacevole, soprattutto per i motociclisti.

Il rientro è fissato con partenza dalla Camargue alle ore 17.30. Vista la numerosa presenza di italiani in vacanza, scegliamo anche per il ritorno il giro dal Monginevro e devo dire facciamo la scelta azzeccata. Rispetto ai numerosissimi chilometri di coda che sulla costa ligure si trovano sempre al rientro verso le grandi città, noi non troviamo praticamente nessuno lungo la nostra strada e a parte un po' di pioggia che non rallenta certo la nostra corsa, alle 23.30 arriviamo a Milano, soddisfatti della nostra gita.

**MAX FAVOTI**



## REPORT...

## VII Memorial SPADINO



L'atmosfera era irreale: centinaia di motociclisti stipati sotto un hangar nel piazzale del Traforo del Monte Bianco, con i caschi in aria a salutare Lucio "Spadino" per la settima volta, mentre fuori la neve scendeva copiosamente. Lo si diceva sempre di non preoccuparsi della meteo, perché Lucio ci avrebbe pensato e non avrebbe fatto piovere come negli altri anni; in effetti, al Monte Bianco sabato 1° Aprile non pioveva affatto... ma nevicava! Anche quest'anno Fazeritalia si è mossa per il primo appuntamento motociclistico dell'anno: il Memorial Spadino. Giunto alla settima edizione, l'incontro tributa la memoria di Pierluccio Tinazzi, detto "Spadino" (era alto e filiforme), addetto alla vigilanza del Traforo del Monte Bianco che, nei drammatici momenti del 24 marzo 1999, durante l'incendio che costò la vita a 39 persone, non esitò un momento ad inforcare la sua motocicletta ed entrare nel fumo del tunnel in fuoco e portar fuori numerose persone. Purtroppo, l'ultimo giro gli fu fatale e, quando 53 ore dopo l'incendio fu domato, venne ritrovato esanime insieme ad un camionista che stava cercando di salvare.

Fazeritalia si è data

appuntamento come gli altri anni a Romagnano Sesia alle 9.30, prevedendo il solito giro turistico nella Panoramica Zegna, quindi sosta pranzo e via a Morgex a compattarsi con il gruppo per la sfilata verso il traforo. Invece, appena arrivati nel punto di ritrovo, la pioggia cominciava a scendere, prima dolcemente, poi sempre più intensamente. Molti decidevano di rientrare direttamente a casa, fortunatamente il grosso del gruppo invece, infilandosi le tute antipioggia, decideva di andare comunque, evitando il giro turistico (sarebbe stato un suicidio) e rifugiandosi in un "teletrasporto" autostradale. In fondo, Lucio "Spadino" ha dato la vita nel fumo e nel fuoco per salvare una vita, nel nostro piccolo ci sembrava giusto rischiare un raffreddore nella pioggia in suo onore.

La sosta panino diventava invece una sosta ristorante, tanto il tempo guadagnato in autostrada lo permetteva (ma quattro "polli", fra cui chi scrive, si perdevano!) e poi tutti a compattarsi a Morgex con gli altri. Le condizioni meteo andavano peggiorandosi e la pioggia cadeva copiosamente; la partecipazione era evidentemente ridotta, ma il clima sempre festoso. Finalmente alle 15.00 il corteo partiva verso il traforo in un frastuono di claxon ed accelerate. La pioggia insistente diventava, man mano che si saliva, sempre più spessa, fino a diventare neve da Courmayeur in su. Neve che s'attaccava ai giubbotti, che in pochi secondi impediva di vedere oltre la visiera, ma che fortunatamente non attaccava in terra, consentendo al gruppo di raggiungere il

piazzale del traforo senza troppi rischi.

E poi, il clima da "Spadino" prendeva il sopravvento alle avverse condizioni meteo. Che importa la neve, che importa il freddo, cosa importano guanti e stivali bagnati: tutti lì al cospetto di Lucio, a ricordare un vero eroe, a mantenere vivo il ricordo nelle menti di giovani e vecchi motociclisti. E quest'anno, al Traforo, c'erano solo veri motociclisti, con la "M" maiuscola! Finita la cerimonia (viziata da una pessima acustica, ma tant'è), c'era chi rientrava direttamente a casa e chi invece restava sul posto. Anche quest'anno la macchina organizzativa Fazeritalia, aveva previsto cena e pernottamento per chi lo volesse, presso l'Hotel Bellevue di Saint-Nicolas (pochi chilometri a sud di Morgex), dove l'atmosfera di goliardica amicizia prendeva il posto al freddo e riscaldava l'ambiente ed i cuori (mentre i guanti s'asciugavano sui termosifoni). È sempre così in Fazeritalia: magari non ci si vede per settimane o mesi, ma quando ci si ritrova insieme è come ci si fosse visti la sera prima! La serata scorreva allegra, fra portate e bicchieri di vino e chiacchiere, caciara e risate, finché la stanchezza prendeva il sopravvento e, man mano, si rientrava tutti in camera alla spicciolata, a riposare per il viaggio del ritorno. Nel gruppo all'albergo c'erano toscani, veneti, emiliani, un amico dalla Svizzera ed il sottoscritto da Parigi.

Domenica mattina, dopo la colazione e le foto di rito, il gruppo si separava ed ognuno rientrava a casa, forte di un weekend di emozioni vere che solo lo Spadino può dare. Appuntamento per tutti al 2007 per l'ottavo Memorial!

**Lontano**







## Troppi "Signor Rossi" ma ci vuole rispetto delle regole!!

**MILANO** - Una strage, quasi 14 mila motociclisti e ciclomotoristi morti in Italia in incidenti stradali dal 1995 al 2004. Secondo i dati Istat, elaborati dall'Asaps, il nostro è il paese europeo con il maggior numero di vittime a bordo delle due ruote, davanti alla Francia, che ci segue quasi a ruota, Germania, Spagna e Regno Unito. Se la patente a punti ha dato i suoi primi buoni risultati sull'incidentalità stradale in generale, - dice Giordano Biserni, presidente dell'Asaps - non altrettanto si può dire per le due ruote: moto e ciclomotori. I numerosi incidenti di questi giorni lo dimostrano. Alcuni dati per tutti: negli ultimi 10 anni le vittime di questo segmento sono in costante crescita, nonostante l'avvento del casco anche per i ciclomotoristi adulti (1998) e l'adozione della patente a punti (2003). Niente da fare per l'auspicato miglioramento della situazione.

**NUMERI** - Ecco i dati e le percentuali rielaborati in un'inchiesta dell'Asaps in pubblicazione sul prossimo numero de *Il Centauro*. Dal 1995 al 2004 si sono contati fra i dueruotisti 13.429 morti e 786.985 feriti. Se nel 1994 si contavano 1.178 vittime nel 2004 si è toccata quota 1.552 (+ 31,7%). I feriti sono passati da 62.381 a 90.035 (+44,3%). In pratica il 27,6% dei morti sulle strade e il 28,4% dei feriti viaggiava sulle due ruote.

**PREOCCUPAZIONE** - L'Unione europea sulla base di questi dati preoccupanti - quella dei dueruotisti è l'unica categoria che non fa segnare diminuzioni nei numeri della sinistrosità - si sta ponendo seriamente il problema e cerca soluzioni. Nel 2004, ultimo anno con dati ufficiali disponibili, si sono contati - abbiamo visto - 1.552 morti e 90.035 feriti in incidenti che hanno coinvolto motociclisti e ciclomotoristi. In particolare fra questi ultimi i morti sono stati 409 e i feriti 42.634. Fra le vittime totali i conducenti ammontano a 1.339 (86%) di cui 1.280 maschi 95,6% e 59 femmine 4,4%. I trasportati sono stati 135 (8,7%), di cui 55 maschi (40,7%) e 23 femmine 59,3%. La differenza rispetto al totale è data da 78 pedoni rimasti vittime di incidenti con veicoli a 2 ruote.

**I MOTIVI** - «Si può tentare di capire il perché di questa tragica situazione - aggiunge Biserni -. Prima di tutto l'effetto dissuasivo della Patente a

punti sul mondo delle due ruote, arriva debole e poco efficace». I ciclomotoristi non perdono punti. Mentre, secondo l'Asaps, una significativa aliquota di motociclisti accetta il rischio e la sfida. Lo dicono tutti i possibili meccanismi che vengono adottati per sfuggire alle foto dell'autovelox (targhe inclinate in modo eccessivo, o con numeri e lettere taroccabili, fazzoletto che sventola sulla tar etc).

**CASCO** - Secondo il rapporto dell'Istat elaborato dall'Asaps, è preoccupante il fatto che, nonostante l'adozione del casco anche per i ciclomotoristi maggiorenni, risultato sicuramente efficace, la cifra della mortalità aumenti costantemente in questo segmento, spesso indomabile, sul versante del rispetto delle regole. C'è da dire però che di fronte a questa incontrollata espansione di morti e feriti negli ultimi 10 anni, assistiamo



contemporaneamente anche ad una notevole espansione del parco veicoli a due ruote specie fra i motocicli.

**PIU' MEZZI** - Secondo gli ultimi dati disponibili il parco veicolare italiano è aumentato tra il 1990 e il 2003 del 33% e tra il '90 e il 2004 i maggiori aumenti sono stati registrati nei motocicli (+82%), ciclomotori (+50%) (Fonte: Rapporto sull'Ambiente). Le auto sono aumentate invece del 24%. Il veicolo a due ruote è, e rimane, essenziale per garantire, insieme al piacere della guida di questi mezzi, una più agevole e possibile mobilità urbana. Su questo non si discute.

**DOMANDE** - C'è solo da porsi qualche domanda. Cresce nel parco

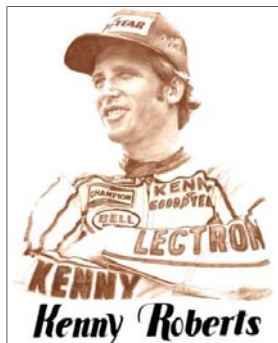
mezzi la cifra di due ruote ad alta potenza motoristica. I giovani si trovano la disponibilità di motocicli che in prima marcia raggiungono i 130 Km/h, vanno da 0 a 100 in 3 secondi, raggiungono velocità che vanno dai 270 ai 320 Km/h. Ed è di questi giorni la indiscrezione secondo cui sarebbe in arrivo una moto che tocca i 300 orari. «Alcuni pensano di essere perfetti emuli di Valentino, ma sono solo comuni signor Rossi - è la conclusione ne del presidente dell'Asaps -. Esiste una preparazione adeguata fra i patentati abilitati a guidare questi bolidi, intesa come capacità di guida pratica, ed esiste una sufficiente consapevolezza dei fattori di rischio? Le strutture stradali con i loro manufatti e sistemi protettivi, in particolare guard-rail, contribuiscono al contenimento delle conseguenze del sinistro o le aggravano proprio per i motociclisti? Anche l'atteggiamento di molti automobilisti catturati mentalmente da troppo elementi distrattivi, contribuisce ad elevare la soglia del rischio nei confronti dei due ruotisti, specie nei sorpassi e nelle immissioni».

**TRAGICI WEEKEND** - Alcuni dati di riflessione: nei soli week-end della primavera del 2005 sono morti circa 250 motociclisti. Con la punta di 105 nei fine settimana del mese di maggio. Il più tragico: il secondo con 27 vittime. Punte di 22 decessi anche in alcuni fine settimana del 2006. Cifre assurde di fronte alle quali, sovente, le autorità costituite (soprattutto quelle urbane) non riescono a prendere provvedimenti. Abbiamo visto sfrecciare a oltre 100 orari motociclisti nella centralissima via milanese Della Moscova. E di notte, sempre a Milano, la presenziale che va da Piazza Napoli a Piazzale Lodi (sulla quale è consentito il passaggio delle due ruote) è teatro di competizioni motociclistiche. Che si accentuano sulle autostrade, prima fra tutte la Milano-Genova. E' quindi necessario un recupero delle regole sul territorio stradale, urbano ed extraurbano per tutti i motociclisti, se non altro per salvaguardare il loro bene più prezioso: la vita.

**Nestore Morosini dal:**  
**Corriere della sera del 24 aprile**  
**2006 [www.corriere.it](http://www.corriere.it)**



## Il Marziano: Kenny Roberts



K e n n y  
R o b e r t s  
nasce a  
Modesto in  
California il  
31 dicembre  
1 9 5 1 .  
Cominciò a  
correre a 12  
anni ma  
c a d d e  
subito, si  
fece male  
a d u n

ginocchio tanto da svenire per il dolore ma non si diede per vinto e continuò. A 19 anni si dedicò alle gare di flat track dove vinse il National Novice Championship. L'anno dopo corse con la Yamaha America con la quale vinse 9 gare. Nel 1973 vinse il Campionato Ama che allora si correva metà in pista e metà su sterrato. Ma è il 1974 e al suo arrivo in Europa che suscitò scalpore: la sua prima gara da questa parte dell'Atlantico fu la 200 miglia di Imola, gara non valida per il mondiale ma che vedeva in pista il meglio del motociclismo europeo che, per i tempi, era da considerarsi mondiale. Ebbene, dopo aver lottato a lungo per la vittoria, arriverà secondo alle spalle di un certo Agostini... terminata la gara, non ebbe parole di elogio per il Numero Uno del motociclismo affermando che Ago non sapeva guidare le dirt track. Una presentazione un po' presuntuosa ma, nella prima gara del mondiale in sella ad una Yamaha 250 in una gara per nulla impegnativa come il Gp di Assen, l'università della moto, si permette di partire dalla pole e di condurre le danze in solitario per 5 giri. Poi cade, si rialza e arriva terzo facendo il giro più veloce. Come dire, un esordio con il botto! Nel frattempo arriva secondo nel campionato Ama che correrà anche l'anno seguente arrivando terzo. Altre gare nazionali, ma soprattutto varie "200 miglia", fanno decidere per l'approdo definitivo nel mondiale per il 1978.

Ritiratosi definitivamente Agostini, Kel Carruthers (ex iridato nel '69 in 250 con la Benelli) mette su un team Yamaha America e affida a Roberts la sfida alla Suzuki iridata di Barry Sheene che ha in Ceccotto, pilota ufficiale Yamaha, l'avversario sulla

carta più ostico. Sono ormai tre anni che le due tempi giapponesi hanno mandato in pensione le quattro tempi. Agostini vincerà il primo titolo delle "senza valvole" nel '75 proprio su una Yamaha che cederà poi per i due anni successivi il titolo alla Suzuki di Barry Sheene. Ma vediamo in dettaglio questo terzo esordio da protagonista e stavolta assoluto.

Si parte in Venezuela (casa di Ceccotto) ma i due alfieri Yamaha devono ritirarsi per guasti alle loro moto. Vince Sheene. Nel frattempo Roberts corre anche in 250 e 750 (classe che anticipa quella che diverrà in seguito il mondiale Superbike) e tanto per non farsi mancare nulla disputa anche il Transatlantic Trophy (serie di gare inglesi che vede sfidarsi i piloti locali contro gli americani). Sarà proprio in queste gare che, battendolo più volte, metterà in apprensione lo scanzonato e fino ad allora indiscusso Sheene. Nel frattempo si arriva alla seconda gara in Spagna dove, sempre per problemi



tecnici, Roberts deve accontentarsi del secondo posto dietro Hennen. Sheene e Ceccotto sono dietro. Terza gara (Salisburgo) e prima vittoria davanti a Ceccotto, messo dietro di 16 secondi, e Sheene a oltre mezzo minuto. In Francia succede una cosa d'altri tempi. Sheene è infuriato con la Michelin che secondo lui non tiene il passo delle Goodyear della Yamaha e in prova si fa montare le gomme americane! Ciò nonostante la pole va a Ceccotto ma la vittoria sarà di Roberts che, con il terzo posto dell'inglese, gli strappa il primato nel mondiale. Insomma questo Yankee esordisce nel mondiale della 500, fa quattro gare, ne vince la metà ed è

già in testa al mondiale. E per tre anni le cose non cambieranno. Alla quinta prova (Mugello) Kenny fa strike: pole, vittoria e giro veloce. In Olanda arrivo in volata con Ceccotto che la spunta su Roberts e su Sheene mentre sul difficile e pericoloso circuito di Spa, Kenny si accontenta di un secondo posto tenendosi dietro i suoi avversari diretti. A questo punto, con solo altre quattro gare da disputare, il mondiale sembra chiuso. Ma in Svezia l'americano cade in prova e correndo dolorante non va oltre il settimo posto. Vincendo, Sheene si porta a soli tre punti di distacco. Una settimana dopo si va ad Imatra e Kenny non ha tempo per rimettersi. Sheene in prova sente una strana vibrazione e chiede che gli vengano cambiati i cuscinetti dell'albero motore; i giapponesi, che capiscono solo le tabelle, dichiarano che il pezzo è ok in quanto non ha ancora raggiunto il chilometraggio di verifica. Pronti, via e dopo quattro giri la Suzuki di Sheene si ferma con un cuscinetto dell'albero grippato! Poco dopo anche Roberts si ritira. Passa un'altra settimana e si arriva, in pratica, all'epilogo. Silverstone, tutti montano gli slick ma all'orizzonte ci sono grossi nuvoloni neri. A metà gara arriva l'acqua ed è tanta. All'epoca le gare non si interrompevano e Sheene rientra ai box per il cambio gomme; ci metteranno oltre sette minuti! Roberts non vede il cartello dai box e resta in pista per altri due giri. Quando rientra i meccanici Yamaha gli metteranno le scolpite in soli 2 minuti e mezzo. In testa c'è un privato, tale

Manship, che è partito con le scolpite semplicemente perché non poteva permettersi le slick; erano tempi romantici ... Comunque Roberts all'ultimo giro riesce a superarlo e a mettere così un'ipoteca sul titolo. Con otto punti di vantaggio gli basterà un quarto posto nell'ultima prova (all'epoca i punteggi erano diversi) ma, seppur prudentemente (si correva sul vecchio Nurburing da 22 km e 160 curve), riuscirà ad arrivare terzo con buona pace di Sheene che giungerà solo quinto. Vincerà Virginio Ferrari e sarà proprio l'italiano a dar fastidio l'anno seguente al nuovo campione.

Come abbiamo visto erano altri tempi





## Il Marziano: Kenny Roberts

e, in concomitanza con la nuova era delle due tempi, sarà proprio Roberts a portare idee nuove nel motomondiale. Tanto per cominciare gira per i circuiti con un motorhome enorme nel quale vive. Altro che i vecchi Volkswagen dei nostri! Poi pretende ingaggi più alti perché, in definitiva dice, è lui che rischia. Ha tanto seguito nei suoi colleghi che minaccia addirittura di fare un campionato "parallelo" a quello della Fim. Inoltre si batte per la sicurezza dei circuiti. Poi, venendo dalle dirt track, guida in maniera anomala arrivando "addirittura" a mettere mezzo culo fuori dalla sella nelle curve, a spalancare il gas con la moto che si intraversa e mette sulle ginocchia dello scotch metallico che anticipa le attuali saponette. Inoltre parla molto con i tecnici e fa sì che un uomo Goodyear lo segua personalmente dando di fatto il via a quello che oggi chiamiamo "briefing". Insomma con Kenny si entra nell'era moderna!

Il 1978 sarà il riassunto di queste sue idee. Non partecipa alla prima gara per un infortunio che si è procurato durante l'inverno e Sheene ne approfitta vincendo la gara. Ma in Austria Roberts si rifà subito, vincendo, nonostante corra con un busto. Nel frattempo Ferrari, con la Suzuki ufficiale del team Gallina, ha raccolto due secondi posti. Altre tre vittorie per l'americano con il nostro alle sue spalle e un podio per entrambi e si arriva ad Assen dove Virginio finalmente vince anche per i problemi di Roberts con l'ammortizzatore posteriore che non lo manda oltre l'ottavo posto. E' questo un Gp storico. Per voi giovinastri cresciuti con Rossi e lo sport via satellite, sappiate che questo fu il primo Gp ad essere trasmesso in tv (e neanche in diretta); non è preistoria, ma solo la realtà di 18 anni fa! Il successivo Gp del Belgio viene annullato per le precarie condizioni dell'asfalto. Per meglio dire è proprio Roberts ad indire una protesta ufficiale creando il primo comitato piloti per la sicurezza. All'epoca il motto era ancora "benzina e cammina!" Tornando alla classifica, Virginio precede Kenny di 6 punti. Nelle due gare successive Roberts fa un quarto e un ottavo posto. Poco, ma al nostro va peggio: due ritiri per cause tecniche. Ora è Kenny davanti di 7 punti. Penultima gara a

Silverstone dove l'americano vince e Ferrari fa quarto. Il mondiale è praticamente chiuso. A Roberts basta un solo punto nell'ultima gara. A Le Mans Ferrari parte in tromba, poi fa un dritto, e nella foga del recupero cade, e malamente; per tutta la notte si temerà per la sua vita. Per fortuna poi recupererà in pieno ma la grande occasione ormai era passata. Nell'80 non c'è storia, 3 vittorie e 3 podi in un campionato di soli 8 Gp fanno conquistare a Roberts il terzo mondiale consecutivo. In pratica da quando è arrivato in 500 tre anni prima, ha vinto tre mondiali e 12 gare su 28 partecipazioni! Ora capite perché fu soprannominato "il marziano". Nei due anni seguenti il team Gallina fa della Suzuki un'arma formidabile e, affidata a Lucchinelli e a Uncini, porta a casa due mondiali che saranno gli ultimi per noi europei. Kenny è il primo pilota Usa a vincere un mondiale ma sarà seguito dai suoi connazionali che porteranno a casa ben 14 mondiali nella 500 e altri 2 nella 250. Se ci mettiamo anche i 6 titoli australiani bisognerà aspettare 18 anni prima di rivedere un europeo in cima al mondo (Criville 1999). In questo biennio Kenny porterà a casa comunque 4 vittorie e 5 podi. Nell'83 altre 5 vittorie e 2 secondi posti, portano Roberts a battersi fino all'ultima gara per il mondiale contro un suo giovane connazionale, Freddie Spencer. Nell'ultima memorabile gara di Imola, a Spencer basta il secondo posto e Roberts, scattato subito in testa, rallenta il pilota dell'Honda nella speranza che il suo compagno di squadra, l'acerbo Eddie Lawson, arrivi a dargli manforte. Capita l'antifona, Freddie passa in testa e costringe Roberts ad accelerare con il risultato di staccare Lawson. Alla fine Roberts vince la gara e Freddie, secondo, vince il mondiale. Sul podio Kenny manda palesemente a quel paese il suo compagno reo di non essere riuscito ad agguantare Spencer. Lawson si vendicherà vincendo 4 mondiali; uno in più del suo critico maestro. Roberts decide di ritirarsi dalle gare ma parteciperà, nell'84, alla 200 miglia di Houston e alla 200 miglia di Imola. Manco a dirlo Roberts le vince entrambe.

Nel 1990 mette su un Team Yamaha con il quale vince il mondiale 250 con Kocinsky e, per i tre anni seguenti, anche quello 500 con Wayne Rainey. Grazie al suo team, la Yamaha vince anche il titolo marche nel '90 e nel '91.

Dal '97 decide di costruire una moto sua, la Modenas che non otterrà grossi risultati se non quello di far esordire suo figlio Kenny junior che in seguito, nel 2000 su una Suzuki, vincerà l'ultimo titolo prima dell'era Valentino. Nel 2001 mette su la Proton kr con motore 5 cilindri progettato da John Barnard ma ha dovuto poi ripiegare su un altrettanto scarso Ktm. Da quest'anno dispone del 5 cilindri Honda e può contare sulle statistiche del suo pilota. Infatti Kenny junior, di ritorno all'ovile, è l'unico pilota oggi, oltre a Rossi, ad aver vinto un mondiale nella classe regina. Un po' poco ma almeno si risparmia lo stipendio! Se poi Kenny junior si stancasse di correre, c'è sempre pronto suo fratello Kurtis; in casa Roberts la moto è nel dna.



**Roberts ha corso 6 anni nel mondiale 500 disputando 55 gare e ottenendo:**

**3 titoli mondiali (consecutivi)**

**22 vittorie**

**17 podi**

**18 pole**

**24 giri veloci**

**ancora più eclatante in 250 dove ha disputato solo 5 gare andando sempre sul podio ottenendo:**

**2 vittorie**

**2 secondi**

**1 terzo (al suo esordio)**

**e ben 4 pole con anche 3 giri veloci in gara**

**M.P.**





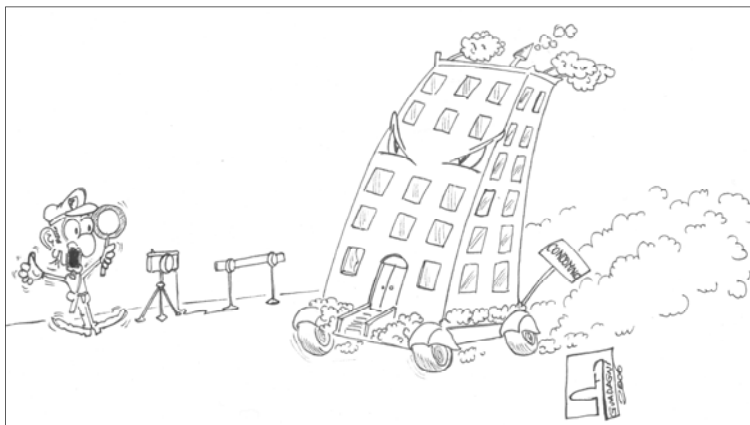
## Stati di allucinazione da velox...

Mai mosso lo giuro!!! Deve aver urlato così la sua innocenza, davanti ai rappresentanti della Polstrada di Savona, l'amministratore del condominio di Cassolnovo (Pavia,) quando gli è stata recapitata una contravvenzione di € 869,98 per eccesso di velocità. Nulla di strano si potrebbe dire.. chi di noi non giurerebbe di non essersi mai mosso se ci arrivasse una multa del genere? Alle strette provvederemmo a dire che alla guida c'era nostra nonna di novant'anni (od in casi particolari nostra suocera!!!) La cosa strana

qui è che la contravvenzione è stata elevata nei confronti del condominio intero, inteso come immobile, che non era in gita social-goliardica (nei condomini di solito ci si scanna per una macchia d'umidità sul soffitto, figuriamoci andare in gita insieme

ndr); insomma lo stabile sfrecciava, secondo gli agenti della Polstrada, a velocità smodata su qualche provinciale ed è stato pizzicato!!! Prima di tutto vanno considerati i risvolti psicopatologici della vicenda – ve li immaginate gli agenti – volante uno a comando passo crrrrrrrr – avanti volante uno crrrrr – ehm comando abbiamo appena fatto un velox ad un ehm palazzo... ammazza quanto correva!!!! Come ci dobbiamo comportare crrrrrr il regolamento non dice nulla a riguardo passo crrrrrrr – comando a volante uno crrrrrrr state calmi, non fate gesti inconsulti, personale specializzato vi raggiungerà quanto prima... non è successo

nulla.. tranquilli crrrrrrr.. Autorizzati da quanto rilevato dagli agenti è possibile fare alcune considerazioni sulla vicenda di questo condominio da corsa: la prima ipotizza un comportamento truffaldino ma nemmeno tanto.. vale a dire se gli immobili non fossero più tali, sarebbe possibile andare presso un qualsiasi Istituto di Credito, chiedere un mutuo fondiario ipotecando la casa e.. qui viene il bello.. non pagare una rata nemmeno a morire, investendo tutto il capitale in attività "ludiche" ed aspettando l'arrivo



dell'Ufficiale Giudiziario per il pignoramento che troverebbe solo erba su un bel terreno che nemmeno è nostro. Allo sguardo attonito e leggermente incarognito dell'aguzzino il contadino di turno risponderebbe con aria risentita: "Immobile.. quale immobile scusi? Ma vada a lavorare invece di fare scherzi a chi si fa un mazzo tanto tutti i giorni!!!" Qualche sommo giurista potrebbe obiettare che l'ipoteca segue l'immobile.. è vero ma prima bisogna vedere a che velocità lo fa e secondo bisogna vedere se lo trova!!! Altra considerazione riguarda le sorti del nostro bistrattato ed esangue PIL. Pensate a quante strade andrebbero allargate, a

quanti enormi parcheggi andrebbero costruiti e quante grandi opere andrebbero messe in cantiere per assicurare una corretta viabilità dei mausolei ambulanti Avremmo un PIL più alto di quello del Brunei e lavoro assicurato per nove generazioni!!! La terza ed ultima considerazione, anche perché l'effetto degli psicofarmaci che prendo va scemando, riguarda le vacanze.. vedo già interi condomini case e villette a spasso per l'Italia con inquilini felici che intonano cori del tipo "Tutti ar mareeeeeeeee tutti ar

mareeeeeeeee.." evitando inutili transumanze automobilistiche.. le donne finalmente potrebbero portarsi dietro le tanto agognate tonnellate di inutili bagagli, gli uomini non dovrebbero improvvisarsi ingegneri civili per fare assurdi calcoli sulle soglie critiche di carico e collasso di strutture tipo bagagliai e portapacchi, mentre bambini si tramortirebbero con la

playstation senza la via crucis del "mamma pipi, papà cacca, ho fame, sonno, ma quando arriviamo, sono stufo, mammaaaaaaaaaa mi tira i capelli!!!!"!!! Ma in fondo forse la vicenda ha una soluzione più semplice di quanto si creda.. il condominio in questione è intitolato a Davide Campari, fondatore della famosa azienda di liquori.. a voi lascio le considerazioni sulla vicenda il finale lo lascio a voi io intanto mi vado a prendere le mie pasticchine rosa.. al prossimo delirio.

**Alessandro Guadagni  
(ZIOTOPOSKY)**



# Fazer in Rosa

Anno 4 Numero 3

Maggio 2006

**“LA MOTO MI FA VOLARE VIA TUTTI I PENSIERI”**

Nel giorno del suo compleanno ha scritto “Io sono vecchia, la donna più vecchia del forum però mi piacciono le cose nuove e la moto ...”

In realtà ha sia l'aspetto che il cuore di una ragazzina e vederla insieme alle sue belle figlie, sembrano davvero tre sorelle.

Tra famiglia, amici, antiquariato, moto, sport, associazioni... non ha certo il tempo per annoiarsi.

La sua lingua materna è il Fiammingo, ma parla e scrive ben 7 lingue e ora sta imparando il pakistano.

Che invidia!!!

Il suo nickname Romannike non potrebbe essere più azzeccato, in fiammingo vuol dire “datti da fare subito!” e nonostante tutto questo è capace di presentarsi come “una donna non troppo complicata, a cui piace la moto, gli scherzi, la fantasia... e la sincerità”.

Insolito il modo in cui è entrata a far parte di Fazeritalia, curioso e del tutto casuale. Racconta che stava cercando un forum di filosofia e così è capitata sul

nostro di forum... “mi sono fermata lì e non ho più cercato altro...”

Le piace leggere molto e poi “guardare e cercare come sono i caratteri delle varie



persone attraverso il modo in cui scrivono. ...”

Tante persone del forum le scrivono su MSN e, nonostante la lontananza, è riuscita a creare un rapporto confidenziale, “specialmente con giovani ragazzi che si aprono con me e mi tengono in fiducia ed è quello che ammiro ...”

“La mia esperienza in moto è stata bellissima; mi è piaciuta dal primo momento ed ancora adesso perché mi fa volare via tutti i pensieri. Sarei anche capace di guidarla, ma mio marito è tanto fiero che

io sono seduta di dietro, così lascio a lui l'onore ...ma mi piacerebbe guidarla personalmente.”

Purtroppo la vita motociclistica in Belgio è più limitata rispetto l'Italia; poco sole, poche moto e tante biciclette. Ma lei non si perde d'animo. Un esempio? Durante uno dei suoi molteplici viaggi in giro per il mondo, lei e il marito si trovavano a fare i

turisti “fai da te” in Messico e hanno affittato la moto per girare, nonostante il pericolo dato dalla mancanza dell'assicurazione... “ma si rischia e per fortuna, come al solito, sono stata fortunata e tutto è andato magnificamente bene!!!”

Non è un caso che in calce alla sua firma sia scritto “vivi il presente, sono le uniche cose vere per sempre”. “Un grande kus da Nadia”.

**MORGHI**







# Gli Amici di FazerItalia

Anno 4, Numero 3

Maggio 2006

Questo spazio

è disponibile

per sponsorizzazioni.

Per info: **convenzioni@fazeritalia.it**  
**redazione@fazeritalia.it**



# FAZER

Maggio 2006

Anno 4, Numero 3

## Motolavaggio...

Dunque eccomi, in perenne ritardo, ma ci sono. In pratica sono un "fermone" anche con la tastiera.

Questa volta parliamo di un argomento caro a molti: il lavaggio delle nostre care. A molti suonerà strano che possa scrivere di lavaggio moto. Incubo di alcuni, delizia per altri, il lavaggio moto è effettivamente visto dai molti

primavera a causa del sale presente.

Un'altra tecnica, derivata dalla precedente, è il lavarla da fermo sul cavalletto. Però bisogna sperare in un temporale biblico. Costo dell'operazione: 1€ + 1 settimana di raffreddore. Specialisti del settore però concordano che il miglior metodo sia la famosa canna,

fase del risciacquo è assai delicata. E' fisicamente provato che il sapone ha una ironica tendenza a spostarsi nelle zone appena risciacquate. Quindi il buon motolavatore deve essere munito di self control in dosi elevate. Passati indenni anche da questa fase si può passare all'asciugatura, per mezzo di panni morbidi ed aria compressa per raggiungere delicatamente le zone più nascoste. Costo dell'operazione da 1 a 5 € (a seconda dei prodotti) + 2 mesi di ricovero se la donzella non gradisce.

Ultima tecnica che sta prendendo piede nel mercato fiorente della moto è il "motolavaggio": arrivi placido e tranquillo, la fai lavare e comodamente torni a casa. Costo dell'operazione: elevato, spropositato da 15 ai 20€

+ 1 ora di relax

Ora però mi chiedo una cosa: visto che conosco le tecniche... perché ho la mia motina sempre sporca?

**MOTORANA**

**Sito web, Mailing List, Chat, Forum e Tessera**

**Clicca su:**

**FAZER**  
ITALIA



come cosa fondamentale per il corretto girovagare per strada.

Una prima tecnica è quella del lavaggio idrodinamico, altresì detto "ammazza quanta acqua ho preso in moto".

Detto sistema può avere degli effetti validi e consigliabili a condizione che alle prime gocce tiriate fuori dal sottosella la tipica boccetta di detersivo piatti, la spugnetta, si dia una prima insaponata e poi via, a tutta manetta per il risciacquo. Il sistema non funziona su strade montane in

spugnetta ed olio di gomito. Messa la moto sul cavalletto si comincia a bagnare il tutto, se presente in zona anche una donzella in t-shirt bianca ogni tanto si può strafare e bagnare pure lei, si insapona per benino (evitabile l'insaponamento della donzella di cui sopra, soprattutto se non è la vostra fidanzata/moglie e se non siete in luogo appartato) con prodotti delle più svariate tipologie insistendo dove lo sporco è più resistente e con delicatezza dove invece le superfici sono più delicate. La





# TEST FZ1 E FAZER

Anno 4 Numero 3

Maggio 2006

La nostra prova esclusiva con MOTOCICLISMO



...Pronto? Oooh, ciao Bbelloo, come butta? Sì, tutto okkei, dimmi,...

Coomeee?? Ma non sarà mica uno scherzo se non vengo a Viareggio e ti buco le gomme, prima quella davanti e poi quella dietro!

Beh, suppergiù e' così che e' stata la telefonata con Marcogerman, viareggino docg. Praticamente mi stava chiamando perché la rivista Motociclismo aveva contattato il Sommo MartePower e stava cercando dei tester che avessero un bel po' di km sulle spalle fatti con la Ona. Volevano che noi provassimo le nuove FZ1 e FZ 1 Fazer per mettere a nudo pregi e difetti e confrontarle con la Fazerona vecchia, quella buona.

Che dire,...E' come sfondare una porta spalancata.

Ci dicono che il rendez-vous sarebbe stato in Toscana ma poi a causa del meteo e di altri problemi logistici ci diamo appuntamento a Genova Nervi (Chiama e rispondi...). Di tester se ne presenta uno solo, l'altro nel frattempo era a far fare le foto statiche una ventina di km più in là. Decidiamo di raggiungerlo.

Praticamente un trenino con il tester di Motociclismo, MartePower, Marcogerman e il sottoscritto.

Ci inerpichiamo su per una stradina non meglio definita e, dopo una ventina di km, arriviamo nel bel mezzo di una serie di colline con una strada che, anche per me che sto a una trentina di km da Consuma e Muraglione, poteva

essere scambiata per una pista. Niente guard-rail, asfalto a prova di scivolata, paesaggio particolarissimo. Non mi chiedete dove eravamo perché non ve lo so dire,...Ma era un posto magnifico!!

Ci presentiamo anche all'altro tester che nel frattempo continua a farsi fotografare dal fotografo giunto lì apposta. Ci facciamo fare anche noi una serie di scatti che ci vedono un po' sulle nostre One e un po' "abbarbicati" sulla FZ1 Fazer rossa che avevano in prova. Ce n'è una con noi tre sulla nuova moto che, poverella, era tutta schiacciata dal peso "non indifferente". Che bestie siamo stati!

Poi un po' di foto in movimento con il sottoscritto che guida il furgone (ma non dovevo provare le moto?) e il fotografo francobollato sul pianale coi portelloni aperti per scattare, si parte, si deve arrivare a Piacenza dove Motociclismo ci aveva riservato un Hotel.

Durante il trasferimento ci siamo scambiati le moto, e così ognuno si è potuto fare un'idea di che cosa aveva sotto il sedere. Ho avuto occasione di provare soltanto la FZ1 naked, quindi le mie impressioni saranno solo per quella.

Che dire,... Io l'ho subito etichettata come Barfunbike, ovvero la moto con cui ci si diverte ad andare al bar. Però serve anche

per andare per passi e, kittata per benino, puoi toglierti qualche soddisfazione.

Vi dico subito che, per quanto mi riguarda: la forcella non c'è proprio e il motore nemmeno...Ci sono invece il telaio e la sospensione posteriore.

La postura è più sportiva della vecchia Ona (e vorrei vedere, son due moto agli antipodi), ma sempre abbastanza equilibrata; il manubrio si impugna bene ed è regolarmente angolato. Non ho notato indolenzimenti da nessuna parte. La sella, a dispetto dell'immaginazione, è comoda e lascia spazio per muoversi.

Muovendosi la senti corta, con la ruota ante sotto il cavallo dei pantaloni e ben reattiva. In un tratto della Val Trebbia specialmente è stato uno spasso portarla, sembrava di avere un "monociclo" da quanto era svelta.

Però sentivo le sospensioni che non erano "armonizzate", col mono che stava dove doveva stare e la forcella che faceva ciò che le pareva, troppo cedevole e troppo sfrenata. Non so se era settata male cmq non mi è piaciuta. Al contrario del mono.

Bellissimo ed efficace il telaio che addirittura non faceva rimpiangere di avere quelle "ciofeche" di gomme che sono le Michelin Pilot Road.

Ma veniamo alle dolenti note,...Il motore. Inesistente fino ai 3500/4000rpm, comincia a bussare alla porta intorno ai 5000 e comincia a spingere mooolto bene dai 6000. Ma il sottoscritto si fa la Consuma con la vecchia Ona che non passa mai i 4500rpm,...E la spinta c'è,...Sempre.

No, non fa per me. Io voglio "fiato" a qualsiasi regime,...Se poi lo utilizzo o no, sono affari miei.

Come disse MartePower alla fine dei giochi: non è più una moto a 360°,...Al massimo a 300°.

Che cmq non è poco. Non vi pare?





# TEST FZ1 E FAZER

Anno 4 Numero 3

Maggio 2006

## La nostra prova esclusiva con MOTOCICLISMO

### Giringiro

Stanotte non ho dormito quasi niente, sono due settimane che aspetto questa mattina e quasi quasi non mi sembra vero che il momento sia finalmente arrivato. Alla fine ho deciso di indossare il completo in Gore-Tex al posto



dell'amata tuta in pelle: la temperatura e le previsioni meteo non mi hanno lasciato molta scelta. Sono le 11.30, è ora di andare: ho appuntamento alle 11.45 al primo autogrill dopo Viareggio con Alessio (Giringiro) ed Alessio "MartePower". La moto è pronta: pieno di benzina, gomme alla pressione giusta e borsa da serbatoio con il minimo indispensabile. Avvio il motore ..... via.....tornerò a casa domani pomeriggio sicuramente inebriato da questo We che non avrei mai pensato realizzabile fino a pochi giorni fa.

Il tempo è bello, una leggera brezza filtra dalla visiera leggermente socchiusa ed i sottoganti non sono di troppo.

Entro in autostrada e dopo poco prendo la deviazione per l'autogrill: i miei compagni d'avventura sono già dentro a mangiare qualcosa (io preventivamente avevo già messo qualcosa sotto i denti prima di partire). Ci salutiamo come solo noi motociclisti sappiamo fare (il solito discorso: anche se non ci vediamo per giorni, settimane, mesi è

sempre una festa ed è come se ci fossimo visti il giorno prima) e ripartiamo in direzione Genova.

L'appuntamento è fuori dal casello di Genova Nervi ma, dato che siamo per indole sempre orribilmente in anticipo, facciamo un'altra sosta mangereccia qualche decina di km prima della nostra uscita.

Alle 14.30 siamo sul luogo dell'appuntamento ed attendiamo fiduciosi Cristian che deve portarci dagli altri che sono impegnati a fare le foto dinamiche.

Cristian cavalca una FZ1 gialla e, per fortuna, anche lui veste un completo in Gore-Tex - Cordura come noi !!

Saliamo in moto e cominciamo a seguirlo; dopo qualche km dentro Genova cominciamo a salire una strada stretta e ripida. Ai lati grandi strapiombi che fanno passare la voglia di piegare più del dovuto ed un'asfalto alla vista gripposo ma sporco e con molti tratti di brecciolino. Io, subito dietro alla FZ1 non stacco lo sguardo dalla "regina" del We cercando di analizzare e capire come reagisce, cosa trasmette e soprattutto ..... come guida un Tester di Motociclismo.

Partecipare attivamente ad una prova di moto era sempre stato un mio sogno nel cassetto ma stavolta la realtà aveva superato la fantasia: provare non una ma bensì due moto con la principale rivista di moto italiana rappresentava il massimo. Se poi aggiungiamo che una delle moto in questione sarà al 99% la sostituta della mia FazerOna andiamo nell'iperspazio !!!

Tornando al racconto.....

La stradina ad un certo punto si immette in una strada che definire bella è riduttivo: visibilità ottima, asfalto ottimo, niente auto, niente velox, solo moto, moto, moto.

Facciamo qualche curva e ci fermiamo in uno spiazzo per aspettare Rudy (l'altro tester) che sta facendo qualche foto in una curva a poche decine di metri da noi con il fotografo arrampicato in cima ad una collina alta pochi metri.

Rudy cavalca una FZ1 Fazer rossa ed anche lui indossa un completo in Gore-Tex.

Finite le foto sia Rudy che il fotografo ci raggiungono e, dopo esserci presentati, ci spostiamo circa un km più avanti per fare altre foto. Alessio (il fotografo.....un'incubo questo nome ..... tutti che si chiamano ALESSIO !!!) mette la FZ1 Fazer sul cavalletto laterale (in posizione orizzontale rispetto al punto di ripresa della macchina fotografica) e, chiede a noi di mettere le nostre moto subito dietro la "star". Ecco così le nostre tre FSZ1000 in fila una accanto all'altra e con il muso che punta verso il fianco della FZ1 Fazer. Comincio a togliere la borsa da serbatoio ma vengo subito fermato: lasciatele così, si deve vedere che sono "vissute".

Il gruppo mi viene quando ci dice di montare in sella alle nostre moto. Partono raffiche di scatti e dall'emozione non riesco quasi a tenere gli occhi aperti. Si cambia posa: tutti e tre dietro alla FZ1 Fazer ed ancora decine di scatti. Sia io che i miei compagni di avventura abbiamo la classica espressione che va tra l'ebete ed il







# TEST FZ1 E FAZER

Anno 4 Numero 3

Maggio 2006

## La nostra prova esclusiva con MOTOCICLISMO

soddisfatto, mano tremante e risatina nervosa.

...ma non finisce qua: il fotografo adesso ci chiede cosa secondo noi sarebbe meglio fotografare per documentare cos'è cambiato dalla FZS 1000 (progettata nel 2001) alla nuova FZ1 ed FZ1 Fazer.

Partono scatti alle due "novità" ed alle nostre "belvette" su forche, forcelloni, strumentazioni, etc. esattamente come da noi proposto. Il tutto sotto gli occhi curiosi degli smanettoni locali !!!

A questo punto il team di Motociclismo ci concede una pausa di una mezz'oretta (durante la quale loro avrebbero fatto altre foto dinamiche) per svagarci su quella bella stradina.

Non ce lo facciamo dire due volte e partiamo alla scoperta di quella nuova strada. Il grip, nonostante la temperatura non troppo mite, è buono ed io comincio a rimpiangere le mie saponette....cosa che non ha fatto Girinigi. Il "pazzo" mette giù il ginocchio nonostante i pantaloni in cordura senza protezioni: risultato....un bel buco sui pantaloni ed una sbucciatura zona "esterno rotula".....non ci volevo credere !!!

Ci spariamo una mezz'ora di curve, un caffè e torniamo nella zona delle foto. Il fotografo chiede ad uno di noi di guidare il furgone mentre lui avrebbe fatto delle foto alle moto dal portellone posteriore: candidiamo ad onorem Girinigi che dopo un'iniziale problema di feeling con il furgone svolge egregiamente il suo compito.

Finisce il lavoro del fotografo e cominciamo ad organizzarci insieme ai tester per il trasferimento a Piacenza dove noi Fazeristi avremmo pernottato. Appariva evidente che tra Genova e Piacenza non si poteva non fare la Valtrebbia !!!

Ci incamminiamo con passo allegro ma non troppo verso Bobbio mentre la temperatura comincia a scendere così come il sole che

ormai stava per salutarci. Adesso era il nostro turno in sella alle nuove arrivate Yamaha e non nascondo che non vedevo l'ora di provarle entrambe.

Per prima ho cavalcato la FZ1 ma la strada era cosparsa dal sale reduce delle ultime nevicate e non si poteva azzardare più di tanto. Secondo passaggio in sella alla FZ1 Fazer (che ho preferito di gran lunga) prima di fermarsi a fare il pieno e restituire le moto ai tester che nel frattempo guidavano le nostre FZS1000.

Non esprimerò nessun giudizio in merito alle FZ1 ed FZ1 Fazer su questo post in quanto penso che



sia giusto aprirne uno "dedicato" solamente a questo argomento.

Alle 19.30 circa siamo all'Holiday Inn di Piacenza (gentilmente offerto dalla redazione di Motociclismo) e salutiamo i tester che ci hanno fatto compagnia durante questo pomeriggio ripromettendoci di sentirci in serata per fornire le nostre impressioni sulle due moto ed i confronti con il modello precedente.

Dopo aver preso "possesso" della camera cominciamo a pensare che non sarebbe stata una brutta idea mangiare qualcosa. Risaliamo nuovamente in sella alle nostre moto e ci dirigiamo al ristorante "La noce" consigliatoci dai tester.

Posto carino (distante pochi km dall'albergo) e cibo decisamente buono. Ci abbuffiamo come non mai aspettando la telefonata di

Cristian che arriva verso le 11.00 e si protrae per circa mezz'ora durante la quale parliamo di tutto quello che va, non va, sarebbe dovuto andare, prima andava ed ora non va più, etc.

Lasciamo il ristorante verso le 12.30 e ci dirigiamo con calma (era freddissimo) verso l'albergo.

Parcheggiamo le moto al coperto e ci fiondiamo in camera distrutti ma allo steso tempo eccitati per questa spettacolare giornata. Nessuno riusciva a star zitto e fra battute, commenti e risate arriviamo quasi alle 2.00 prima di crollare letteralmente in un sonno profondo.

Domenica mattina sveglia con calma, colazione e di nuovo in sella sulla via del ritorno.

Imbocchiamo l'autostrada: Piacenza, Parma, Fornovo, Cisa !!! Purtroppo la statale era in messa peggio della Valtrebbia: strada sporca, brecciolino, sale, etc ci impongono un ritmo molto lento.

Ci fermiamo per un panino.... e di nuovo in sella fino al passo e poi giù verso Pontremoli per riprendere l'autostrada.

Sosta all'autogrill Versilia per i saluti e gli ultimi commenti su questo "incredibile" week-end passato in un soffio ma ci lascerà tantissimi ricordi e tante storie da raccontare.

Risalgo in sella, pochi km e vedo l'uscita di Viareggio: come da previsione vengo preso da una fortissima sensazione di malinconia. Sapevo che sarebbe successo ma non la immaginavo così forte.

Sono a casa a scrivere queste righe e nella mia mente passano migliaia di immagini da mettere in ordine come un puzzle con cui riempire una parete intera.

Un altro regalo che mi ha fatto il mondo delle due ruote: Grazie FazerItalia !

**Marcogerman73**