

LA BASE DI PARTENZA È UNA NAKED APPREZZATA PER LA SUA **GRINTA** MA NON CERTO ESASPERATA. DOPO LA **CURA** TONICA ENTRA IN **PISTA** A MOSTRARE I MUSCOLI, MA È ANCHE **PREZIOSA** DA VEDERE CON TANTI PARTICOLARI DI PRESTIGIO di **Franco Zenatello** – foto **Delta**



## UN GIOIELLO SUI CIRCUITI

Ha mantenuto fanali e indicatori di direzione, ma ora è molto più a suo agio tra i cordoli della pista: questa FZ1 è stata magistralmente modificata dalla Fabbris Moto di Verona. Tra i particolari di pregio (a sinistra) vanno segnalate la leva frizione Rizoma con Proguard, la pompa radiale Brembo, le pedane in Ergal FlyHammer e il serbatoio olio freno Rizoma

# SONO ANDATA IN PALESTRA

Tutto nasce da un'idea dei fratelli Michele e Marco Fabbris, titolari dell'omonima officina Fabbris Moto di Verona. Spinti da una passione irrefrenabile per le preparazioni, e da una spiccata attitudine nel trasformare motociclette, questa volta hanno scelto di "creare" l'evoluzione sportiva di un modello che di serie prevede una sola versione. L'intenzione era quella di far diventare "cattiva" e prestazionale una moto che in origine avesse un aspetto piuttosto mite. La scelta quindi è ricaduta sulla Yamaha FZ1, che secondo i preparatori è un'ottima base di partenza, poiché sotto un aspetto "bonario" nasconde un DNA da vera muscle bike.

La preparazione è frutto di un intenso lavoro di studio delle parti da adattare, poiché la maggior parte dei componenti, come cerchi, forcelle, dischi, ed altre parti, dedicate a questa moto in commercio non esi-

stono. Il lavoro è iniziato smontando le sovrastrutture estetiche, che hanno ricevuto una colorazione in stile americano con dei chiari riferimenti ai colori della Yamaha MotoGP. Successivamente l'attenzione si è spostata sulla parte ciclistica, che ha subito la maggior parte delle attenzioni dei preparatori. La forcella standard è stata rimpiazzata da una Ohlins R&T di 43 mm di diametro a steli rovesciati. A questa è stata allungata la corsa di circa 10 mm, per poterla adattare alla ciclistica della naked di Iwata. Anche l'ammortizzatore è stato sostituito: ora possiamo ammirare un Ohlins 46 DR, che è stato tarato specificamente per questa moto. I cerchi sono dei Marchesini forgiati in alluminio di 3.50" x 17" l'anteriore, e 6.00" x 17" il posteriore, anch'essi sono stati adattati tramite boccole ricavate dal pieno, per poterli montare sulla FZ1. L'impianto frenante è l'ennesima perla di una special ▶



“griffata” da capo a piedi. L'insieme, prevede una pompa radiale Brembo RCS, un tubo in treccia metallica della HEL, e dischi racing T-Drive di 310 mm Ø Brembo, che vengono morsi da pinze radiali monoblocco della medesima marca. Queste sono state adattate alla forcella tramite dei supporti realizzati appositamente al controllo numerico. Un avantreno del genere conferisce a questa FZ1 un aspetto solenne, che prelude una vigoria ciclistica da vera sportiva.

Sotto l'aspetto prestazionale, il preparatore ha scelto di affinare l'ottimo potenziale di serie, piuttosto che stravolgerlo con modifiche importanti, rimanendo così fedele al concetto di moto stradale. Dunque si è limitato all'adattamento, tramite un collettore

artigianale, di un silenziatore della Arata, che per questa moto non produce un modello specifico. Per ottimizzare la carburazione, e le prestazioni, è stata montata una centralina Z-FI dell'americana Bazzaz, che dà la possibilità di intervenire ampiamente sulla correzione dei parametri di controllo iniezione. Per completare l'opera, sono stati aggiunti particolari estetici degni di nota come: tappo rabbocco olio della Rizoma, manubrio Conical Rizoma con gli specifici riser, e portatarga rialzato Evotech. Inoltre, tamponi salvatelaio Evotech, tappo serbatoio a sgancio rapido e tubi siliconici, donano un elevato senso di prestigio all'insieme.

La Fabbris Moto non ha intenzione di limitarsi alla preparazione di que-

sta singola special, e ha nel cassetto il sogno di realizzare una serie di repliche.

### IN PISTA

#### TANTA AGILITÀ IN PIÙ E FINALMENTE SI PIEGA

**IN SELLA** si ha una sensazione nettamente differente dalla moto di serie. Il manubrio è leggermente più alto ma anche più vicino, e le pedane rialzate portano le gambe ad una posizione più raccolta. Questo ha inevitabilmente una ripercussione sulla posizione di guida, che risulta più sportiva ma allo stesso tempo comoda e non affaticante. Entrati in pista, questa FZ1 sorprende per l'elevata agilità, entra in curva in un baleno e



### Il costo della preparazione

(prezzi con IVA)

Cerchi Marchesini forgiati	2.506 €
Forcella Ohlins R&T 43 mm Ø	3.108 €
Monoammortizzatore Ohlins	756 €
Pinze Monoblocco Brembo M4	900 €
Dischi Brembo T-Drive 310mm	717 €
Tubi freno in treccia Heel	100 €
Pastiglie Brembo Z04	230 €
Pompa radiale Brembo RCS	354 €
Tappo olio Rizoma dal pieno	39 €
Manubrio Conical Rizoma	89 €
Leva frizione dal pieno snodata Rizoma	129 €
Riser dal pieno Rizoma	99 €
Proguard Rizoma	89 €
Tappo olio dal pieno Rizoma	38 €
Pedane in Ergal dal pieno FlyHammer	324 €
Tubi siliconici	189 €
Portatarga	60 €
Tappo serbatoio sgancio rapido	120 €
Tamponi salvatelaio Evotech	50 €
Terminale Arata titanio	600 €
Corona Ergal dal pieno	80 €
Verniciatura	600 €
Centralina Bazzaz Z-FI	480 €
<b>Totale</b>	<b>11.657 €</b>



con il minimo sforzo. Ha guadagnato molto in termini di maneggevolezza e in piega è decisamente un'altra moto. Ricordiamo la moto di serie, con cui difficilmente si riesce a girare serenamente in pista, a causa di un assetto piuttosto basso e “soft”, che fa strisciare sull'asfalto le pedane alla minima inclinazione. Con questa special (che è più alta) tutto si ridimensiona, si può curvare con velocità di percorrenza davvero notevoli e con angoli di piega di tutto rilievo. La fase di percorrenza, risulta così efficace e armoniosa, grazie a un ottimo trasferimento di carico tra anteriore e posteriore.

In accelerazione la sensazione di contatto tra ruota posteriore e asfalto è buona, e anche se non totale, garantisce comunque un appoggio sufficiente. All'inizio della prova, nelle “esse” abbiamo riscontrato un anteriore leggermente nervoso nel cambio di inclinazione. Rispondeva con eccessiva energia ai comandi impartiti, scomponendo leggermente l'assetto generale della moto. Dopo un briefing con il preparatore, ci siamo fatti sfilare di 5 mm le canne della forcella (alzando l'anteriore),



### CICLISTICA SUPER

Il serbatoio ha ora il tappo a sgancio rapido Lighttech (sotto), mentre la forcella è una eccellente Ohlins (a sinistra). Più sopra, è della Rizoma anche il tappo del serbatoio olio, mentre i cerchi sono Marchesini Racing, forgiati in alluminio. Il motore ha ricevuto una nuova centralina e un nuovo scarico



così facendo la moto risponde molto meglio al cambio di direzione, ora è più gestibile e trasmette una maggiore sensazione di stabilità. Il motore ha un'ottima erogazione, lineare e con un gran tiro ai bassi regimi. Già a 7.000 giri si dispone di una spinta notevole, che si prolunga senza incertezze sino a 11.000 giri. Con un

motore così non occorre insistere sull'acceleratore, va sfruttato nella zona centrale dell'erogazione. Tra 8.000 e 10.000 giri è davvero efficace. L'impianto frenante è superlativo, frena con una potenza disarmante, amplificata anche dal manubrio alto, che permette di avere ancora più forza per contrastare la frenata. ■