

Fast by Ferracci Europe si occupa da anni di materiale per l'ottimizzazione del rendimento del motore, distribuendo e mettendo a punto i prodotti Dynojet. Si occupano della distribuzione dei banchi prova, sempre Dynojet, e di parti speciali ed estetiche quali scarichi, cupolini, parafanghi, filtri aria, ecc... La moto che hanno presentato per questo speciale è una R6 del 2003, il primo modello a iniezione, studiata per poter essere sia la moto da tutti i giorni, sia la moto ideale per divertirsi in pista. Per questo motivo non ci sono stati cambiamenti radicali e le modifiche effettuate sono per la maggior parte reversibili. Tolle le carene racing, e rimesse le originali, si potrà godere degli effetti degli accessori montati anche durante i giri domenicali sulle strade, senza il terrore di rimanere a piedi forzatamente a causa dei controlli effettuati dalle forze dell'ordine. Ovviamente bisognerebbe anche sostituire lo scarico con un modello omologato e con dB killer (disponibile nel loro catalogo).

Sulla R6 Fast by Ferracci non sono stati fatti lavori di alleggerimento, ma si è cercato di mantenere la moto più possibile simile all'originale, questo per trasmettere ai clienti che le centraline aggiuntive e i moduli anticipo non sono utili solo sulle moto da gara, ma portano ottimi miglioramenti anche sulle moto di serie con o senza parti speciali montate.

Questa moto risulta infatti guidabile e godibile in qualsiasi frangente, anche se il suo ambiente naturale è sicuramente la pista.

Strada e pista tutti i giorni

YAMAHA R6 Fast by Ferracci ▶

Pochi lavori estremi e una cura maniacale dell'erogazione fanno di questa R6 una moto pronta ad andare dappertutto



Fast by Ferracci ha voluto esporre gran parte dei propri prodotti preparando questa quattro cilindri che ha subito modifiche sia estetiche che tecniche. Per quanto riguarda la tecnica il motore è stato preparato da Saccomani della Tecnobike, specializzato nella lavorazione di teste, condotti, camere di scoppio, ecc... La caratteristica principale, però è l'adozione di elettronica aggiuntiva che ha permesso al tecnico della Fast by Ferracci di ottenere una continuità di erogazione ottimizzata.

Questo è il lavoro della centralina Power Commander 3usb. Alcune voci affermano che montando una centralina di questo genere si possono ottenere esorbitanti aumenti di potenza, fatto smentito dal tecnico che ci ha presentato la moto: mediante una centralina aggiuntiva è possibile ottimizzare il rendimento generale della moto in relazione alle modifiche apportate e agli accessori montati. In pratica, la Power Commander permette di perfezionare la carburazione che spesso non è compatibile con le modifiche e gli accessori adottati. Lo stesso discorso vale per le moto originali che hanno carburazioni non ottimali per rientrare nelle norme antinquinamento, ma che non rispondono alle condizioni ideali per far rendere il motore al 100%. In collabora-



DA FERMO

I poteri quasi magici di una centralina e dei suoi controlli

zione con la Power Commander è stato installato anche il modulo variazione di anticipo, sempre finalizzato al migliore rendimento.

Un altro accessorio utile se si vuole lavorare in questa direzione è il Wide Band Commander, che rileva il rapporto aria/benzina in tempo reale mostrando i dati sul piccolo manometro nel cupolino e registrandoli per una consultazione su pc in un secondo tempo. In questo mo-

do è possibile effettuare delle modifiche mediante la mappatura sulla Power Commander anche senza disporre di un banco prova, situazione classica di gara. Sempre in abbinamento alla Power Commander, sulla R6 è stato installato il Quick Shifter, un meccanismo elettronico che permette di cambiare marcia senza l'uso della frizione e senza chiudere il gas. Il modello montato sulla R6 è quello sull'asta del rinvio del cambio.

CUORE ELETTRONICO

Qui a sinistra, il cuore elettronico della R6 Ferracci: il Power Commander gestisce la quantità di carburante da inviare agli iniettori e l'anticipo di accensione, mentre il Wide Band Commander permette di monitorare in tempo reale e/o su un computer, se la carburazione è ottimale durante l'utilizzo. Il Quick Shifter (sotto) permette di cambiare marcia senza l'uso della frizione e senza chiudere il gas



VETRO CROMATO

Il plexiglass è una chicca da regalo di compleanno, soprattutto nella versione Iridium Chromed della foto. Per fortuna esistono anche versioni meno appariscenti, fumè o iridescenti colorati



L'ASPETTO DEVE ESSERE RACING

Lo scarico (in alto) è un completo racing Sebring con terminale in titanio e collettori in acciaio, mentre la staffa che sostiene il silenziatore è prodotta dalla Febur. Il parafango sulla R6 non è fondamentale (qui sopra), ma se si usa la moto anche per strada lo diventa per via dello sporco che la gomma raccoglie e riversa sull'ammortizzatore e sul motore. L'importante è mantenere comunque un aspetto racing

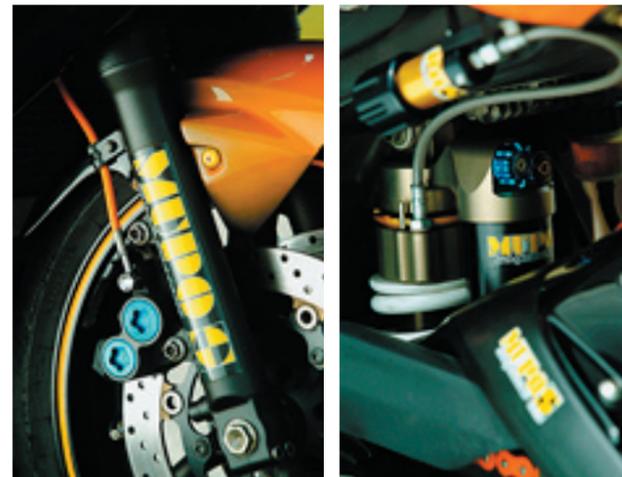


DADO FORTE

L'ammortizzatore di sterzo è regolabile e viene fissato al dado del canotto di sterzo e alle viti di fissaggio del serbatoio. Risulta facile da asportare e da posizionare

UNA BELLA TRECCIA ARANCIONE

I tubi freno sono in treccia di acciaio con raccordi in acciaio: tra i vari colori disponibili è stato scelto l'arancio per un ovvio senso estetico. La forcella è originale, ma sono stati sostituiti i componenti interni da Mupo. Il monoammortizzatore è un prodotto Mupo, con doppio controllo dei fluidi lenti e veloci per le compressioni, regolabile in estensione e interasse. La regolazione del precarico è idraulica



I PREZZI

Lavorazione testa nella fluidodinamica, termodinamica e gasdinamica effettuata da Tecnobike	1.560 euro
Centralina Power Commander 3usb	358 euro
Modulo variazione anticipo	327 euro
Frizione antisaltellamento	780 euro
Modifica dischi frizione Surfex	127 euro
Forcella originale con modifica Mupo - pistoni+molle +olio+lavorazione+scorrevolezza	483 euro
Monoammortizzatore Mupo con doppia regolazione idraulica compressione, estensione e interasse regolabile. Precarico idraulico	1.123 euro
Tubi freno Fast by Ferracci Coloflex in treccia di acciaio anteriore e posteriore	92 euro
Pastiglie freno Performance Friction	115 euro
Scarico completo Sebring acciaio, terminale in titanio	1.214 euro
Quick Shifter Dynojet (acceleratore di cambiata)	322 euro
Wide Band Commander Dynojet - acquisizione dati	636 euro
Parafango posteriore retinato Powerbronze	146 euro
Plexiglass Powerbronze Iridium Chromed	165 euro
Coperchi carter Woodcraft	439 euro
Pedane Style & Performance	360 euro
Trasmissione racing passo 520	240 euro
Protezione telaio in fibra di carbonio Febur	150 euro
Convogliatore aria in fibra di carbonio Febur	204 euro
Carena completa in vetroresina di Cruciatà (carena, codone, parafango anteriore)	525 euro
Verniciatura carena vetroresina	600 euro
Staffa supporto terminale Febur	55 euro
Filtro aria Air Power	94 euro
Ammortizzatore di sterzo	190 euro
Costo totale dell'elaborazione	10.234 euro

BANCO PROVA PORTATILE

Il manometro a destra della strumentazione indica in tempo reale il rapporto aria/benzina. È utile soprattutto nelle prove pratiche, quando non si ha a disposizione un banco prova, per ottimizzare la carburazione su tutto l'arco di utilizzo del motore



L'erogazione lineare che permette una bella guida fluida

LA GUIDA

Salendo sulla R6 di Fast by Ferracci non ci si aspettano grandi cose, l'aspetto estetico è ben curato, ma l'anima racing non viene estremizzata. Ecco che troviamo dunque i blocchetti elettrici al loro posto, così come il blocchetto di avviamento, il cavalletto, tutti sintomi di un uso pista/strada alternato. Abbiamo voluto provare quindi la quattro cilindri

giapponese sia nel tracciato misto di Balocco che nella pista Alfa Romeo e in entrambi i casi siamo rimasti positivamente impressionati dalla malleabilità di questa moto, nonostante la buona potenza ottenuta (lavorazione solo a livello di testata). Nella guida "stradale" le sospensioni risultano essere un po' rigide, ma essendo attualmente tarate da pista, non ci si può

certo aspettare un comfort da cruiser. Rimane comunque il fatto che copiano bene le asperità dell'asfalto senza creare problemi di stabilità.

Ovviamente il setting ideale si è fatto notare tra i cordoli della pista Alfa Romeo, dove la moto sta incollata al terreno anche in uscita di curva quando si apre il gas. L'impressione è che l'erogazione "controllata" possa migliorare di molto la trazione nei momenti critici, permettendo così una maggior facilità di guida. Da sottolineare, sia nell'uso stradale che "pistaio", la totale mancanza dell'effetto on/off tanto fastidioso quanto inefficace in percorrenza di curva. L'accelerazione non sembra essere da record, ma le impressioni vengono falsate



POTREBBE ANCHE DIMAGRIRE

Nonostante non sia stata alleggerita al limite, l'R6 si dimostra agile e maneggevole anche nei percorsi misti. Il lavoro della Power Commander si sente, soprattutto quando si deve parzializzare il gas, quando la moto è sempre pronta e senza sussulti

dalla linearità dell'erogazione: l'assenza di un estremo picco di potenza permette di spalancare il gas senza strane sorprese, e di salire rapidamente di giri senza rendersene conto. Resta il fatto che i rilevamenti sulla R6 Fast by Ferracci denotano una differenza di potenza di 16 CV effettivi in più rispetto al modello originale, mentre a livello di coppia l'aumento è di 5,5 Nm. In generale si può dire di questa R6 che è una moto molto equilibrata che si comporta molto bene in pista, anche se si forza un po' la mano, ma che è al contempo gestibile ed affabile da usare anche per andare a fare la spesa...

i rilevamenti

VELOCITÀ MASSIMA

263,6 km/h

ACCELERAZIONE

0-400 m **10"8** - km/h **215,9**

0-1000 m **19"8** - km/h **253,9**

0-100 km/h **3"4** - metri **47,6**

0-150 km/h **5"6** - metri **124,9**

0-200 km/h **9"2** - metri **304,0**

RIPRESA

Da 50 km/h nel rapporto più lungo

0-400 m **14"1** - km/h **160,8**

0-1000 m **24"9** - km/h **233,0**

50-100 km/h **7"1** - metri **145,7**

50-150 km/h **12"9** - metri **345,6**

50-200 km/h **19"2** - metri **654,9**

PESO

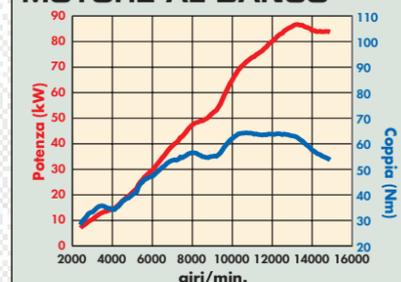
A secco

Effettivo **172,4** kg

Asse anteriore **89,0** kg (51,6%)

Asse posteriore **83,4** kg (48,4%)

MOTORE AL BANCO



POTENZA MASSIMA

86,70 kW (117,80 CV) a **13.200** giri/min.

COPIA MASSIMA

64,31 Nm (6,56 kgm) a **10.700** giri/min.

