

Yamaha YZF-R3

PREGI ● Erogazione motore e ABS di serie

DIFETTI ● Cupolino poco protettivo

Prezzo 5.390 €

PROVA SUPER SPORTIVA

YAMAHA YZF-R3

Con la entry level YZF-R3, Yamaha completa la gamma della serie R. Una supersportiva facile e adatta anche a chi vuole iniziare a muovere i primi passi in pista, ma qui - e solo qui - le sospensioni sono un po' morbide.

Costa 5.390 euro

di Thomas Bressani
Foto Alessio Barbanti e
Sebas Romero





Prima del suo arrivo, se si voleva iniziare a muovere i primi passi in moto, dopo il classico cinquantino preso a quattordici anni, lo step necessario da fare era magari pregare che i genitori ci comprassero il tanto desiderato 125, la nave scuola che ti insegnava a prendere confidenza con il mondo delle moto sportive da strada. Ma se si voleva passare a qualche cosa di più "da grande" ci si trovava di fronte a delle vere e proprie superbike da 120 cv per le 600 o addirittura 200 cv per una vera 1000. Forse un salto un po' troppo grande da affrontare per un ragazzo, che metteva subito in ansia da prestazione. Senza contare le disposizioni in termini di limitazioni alla guida per i neopatentati. Ed ecco che oggi a porre rimedio a questo problema ci pensa Yamaha con la sua nuova YZF-R3, insieme

alle sue strette concorrenti KTM RC 390, Kawasaki Ninja 300 e Honda CBR 300. Tutte medie sportive adatte a un gruppo di neofiti motociclisti che vogliono si iniziare ad avere a che fare con un supersportiva derivata dal mondo delle corse, ma allo stesso tempo da poter utilizzare con tutta tranquillità e che inizi ad insegnargli a muovere i primi passi non solo in strada ma magari anche in pista. La Yamaha YZF-R3 va a inserirsi a gamba tesa tra la YZF-R125 e sua sorella maggiore YZF-R6, con richiami stilistici che la fanno assomigliare alla più grande della famiglia, la YZF-R1. Pensata per tutti quei ragazzi aspiranti motociclisti, ma che strizza l'occhio anche alle giovani ragazze con ancora la passione nel cuore per le due ruote supersportive, che sono in possesso della patente A2 e che non possono guidare moto superiori ai 35 kW (48 cavalli) di potenza. Il suo DNA è ben chiaro e lo si percepisce

al primo colpo d'occhio osservandola bene. Carena con doppio faro anteriore e presa d'aria centrale, linee sportive proiettate in avanti per accentuare ancora di più la sua voglia di sportività e un codino rialzato a punta, abbastanza comodo per trasportarci un passeggero. Una moto polivalente che permette di divertirsi su strada e tra i cordoli della pista, in tutta sicurezza, senza mai lasciarti prendere in contro piede. Per questo motivo è nato e si corre solamente in Francia per il momento, in Italia arriverà probabilmente nel 2016, un campionato R3 Cup e siamo pronti a scommettere che la versione da gara farà gola a molti.

Il motore

Il cuore pulsante della supersportiva Yamaha YZF-R3 è dotato di alcune delle tecnologie che possiamo ritrovare sulle sorelle maggiori R6 e

R1. E' un nuovo 4T bicilindrico fronte marcia da 321 cc, bialbero e 4 valvole per cilindro. Il bicilindrico della casa dei tre diapason è caratterizzato da un rapporto alesaggio e corsa di 68,0x44,1 mm e di un rapporto di compressione 11,2:1, questo gli permette di erogare una potenza di 30,9 kW (42 cv a 10.750 giri), con una coppia di 29,6 Nm (3 kgm a 9.000 giri). Grazie a queste caratteristiche del motore, i tecnici Yamaha hanno potuto realizzare una moto godibile tutti i giorni, permettendo al pilota di poterla guidare in modo fluido ai bassi regimi ma che all'occorrenza, a giri elevati, sa essere reattivo e pronto. Tutto questo è stato permesso grazie a un corpo farfallato downdraft e a un angolo più stretto delle valvole di aspirazione e di scarico. C'è tutta la tecnologia delle serie R di cilindrata superiore e lo si può notare grazie alla distribuzione diretta, come sulla sorella maggiore R1, all'adozione



di pistoni forgiati in alluminio, all'utilizzo delle bielle in acciaio al carburo e all'utilizzo di leggeri cilindri DiaSil che riducono il consumo di olio ottimizzando la dispersione del calore. L'erogazione del motore è molto equilibrata, soprattutto tra i bassi e gli alti regimi, grazie ad un albero motore fasato di 180 grad. Alle basse velocità, soprattutto nell'uso cittadino, l'erogazione risulta sempre molto gestibile. Questo grazie anche all'utilizzo di pulegge progressive adottate sul comando del gas e sul corpo farfallato, permettendo anche ai meno esperti nella guida di non trovarsi mai in difficoltà.

La ciclistica

Se il motore da 321 cc svolge un ruolo importante nella personalità della R3, ha pure una funzione portante per il telaio tubolare in acciaio dal carat-

teristico design a diamante. Le ridotte dimensioni della supersportiva garantiscono un peso di 169 kg con il pieno e permettono così una guida agile e reattiva, questo è permesso anche grazie all'inclinazione del canotto di sterzo di 25,5°, a un interasse corto di 1.380 mm, alla dimensione dei pneumatici di 17 pollici, a un'altezza della sella di 780 mm e - cosa molto importante - alla distribuzione dei pesi che si avvicina molto a un 50/50 tra avantreno e retrotreno. La YZF-R3 non ha soltanto l'animo da grande supersportiva ma anche l'aspetto, con il suo forcellone lungo ben 573 mm, come sulla YZF-R1. Un forcellone lungo, qui dal disegno asimmetrico, garantisce maggiore stabilità sul dritto e sulla ruota posteriore la potenza viene trasferita in maniera ottimale. Il reparto sospensioni è costituito dalla forcella con steli da 41 mm e escursione di 130 mm, il

tutto montato su una piastra superiore di sterzo in alluminio. Sul retrotreno troviamo invece una sospensione posteriore di tipo Monocross dall'escursione di 125 mm. I cerchi, d'aspetto racing tipico della serie R, sono caratterizzati dal disegno a 10 razze in alluminio: montano pneumatici Michelin Pilot Street da 110/70-17 all'anteriore e 140/70-17 al posteriore. Piccola sì, ma con un impianto frenate di tutto rispetto che garantisce frenate decise quando serve ma che non mette mai in crisi, grazie ad un disco flottante da 298 mm con pinze a due pistoncini all'anteriore e 220 mm con pinza a un pistoncino al posteriore. E l'ABS? Naturalmente è di serie. Ricchissima di informazioni e molto bella e ben leggibile la strumentazione, completa di contagiri analogico, tachimetro digitale, non manca l'indicatore di marcia, spia carburante, l'indicatore di temperatura del liquido di raffreddamento, indicazioni dei consumi, orologio e tripmaster. Tutto in R1 style.

Solo due le colorazioni disponibili, la classica Race Blu Yamaha e la più aggressiva Black, che a nostro parere potrebbe far gola ai più giovani. Il prezzo è di 5.390 euro e per averla bisognerà aspettare ancora pochi giorni, giusto la fine di aprile.

Su strada

Il test della nostra prova inizia lungo le strade cittadine nella provincia di Tarragona, Spagna, ed è qui che la supersportiva YZF-R3 si presenta a noi con l'aria da grande, e da una che non teme il confronto con le sue sorelle maggiori della serie R. Saliamo in sella e subito ci troviamo a nostro agio, l'impostazione di guida è comoda, l'altezza della sella permette anche ai meno alti di poter toccare a terra tranquillamente, i semi manubri rialzati e leggermente aperti garantiscono manovre anche da fermo in pochissimo spazio e a basse velocità, complice anche il grande angolo





di sterzata di 68° e il peso quasi impercettibile. Il triangolo di seduta sembra studiato ad hoc per noi e anche dopo alcune ore in sella non ci sentiamo per niente affaticati, anzi il piacere di guida è tale che ci fermeremmo soltanto per il pieno di benzina. Dopo un primo tratto cittadino iniziamo finalmente a mettere le ruote lungo un susseguirsi di curve, larghe e strette, che permettono alla nostra R3 di tirar fuori tutto l'animo racing racchiuso all'interno del bicilindrico frontemarcia. L'asfalto perfetto catalano è il terreno ideale per la nostra supersportiva e dopo aver preso confidenza anche con i pneumatici di primo equipaggiamento, i Michelin Pilot Street, rimaniamo sorpresi da come gli inserimenti in curva siano del tutto naturali, senza mai allargare la traiettoria e lasciando libero sfogo al puro divertimento. Scendere in curva risulta naturale ed istintivo, come se la R3 la guidassimo da sempre, merito

soprattutto del bilanciamento dei pesi che si fa sentire sin da subito. Gli innesti del cambio sono precisi e la frizione dolce, la rapportata delle prime marce è abbastanza corta, questo ci permette di poter viaggiare anche alle basse velocità a marce alte, senza dover utilizzare troppo spesso il cambio per ricorrere a un rapporto più basso in caso si voglia effettuare un sorpasso. Le vibrazioni sono impercettibili sia sulle pedane che sul manubrio, bisogna proprio essere super sensibili per sentirne la loro presenza. La R3 ci ricorda ben presto che per potersi divertire con lei bisogna farla girare oltre i 6.000 giri, range sopra al quale ci si inizia a divertire seriamente, con un motore che non strappa mai, sempre lineare su tutta la curva di erogazione e che non mette mai in crisi. Qui iniziamo a danzare lungo tutta una serie di bellissime curve, i cambi di direzione non ci sono mai stati così facili come in sella alla superspor-

tiva R3. La concentrazione si sposta maggiormente sulla guida lasciando che il motore, mai brusco e sempre pronto e fluido, passi quasi in secondo piano, ma sempre pronto quando si decide di spalancare e sempre in modo graduale. Iniziamo a spingere un po' e portiamo la YZF-R3 attorno agli 8.000 giri, tirando fuori tutto il carattere della serie R. Le sospensioni, dalla taratura morbida, reagiscono bene alle varie sconnessioni dell'asfalto, così come anche il freno anteriore che garantisce frenate decise quando serve ma che non mette in crisi e con un ABS mai invasivo. Unico difetto è la mancanza di un registro di regolazione per la leva del freno. Ottimo il lavoro del mono posteriore, anche negli avvallamenti, così come la sospensione posteriore. Dopo tutte queste curve, che fanno girare la testa, ma che ci hanno fatto godere fino a fondo l'agilità della





R3, ci lanciamo lungo un tratto di autostrada per raggiungere finalmente il tanto atteso circuito di Calafat. Inseriamo la sesta marcia, ma il busto semi dritto ci fa capire che il riparo dall'aria su spalle e collo, offerto dal piccolo cupolino, non è del tutto protettivo e quindi decidiamo di accucciarcì dietro al plexiglas per un riparo ottimale.

Se la cava bene anche in pista

Eccoci arrivati in pista, un tracciato corto ma tecnico, dove i troppi cavalli non servono ed è qui la supersportiva R3 entra in gioco, facendoci capire subito quale è il suo ruolo tra i cordoli, permettendoci di concentrarci maggiormente sulla guida piuttosto che sui cavalli da gestire. Gli pneumatici Michelin Pilot Street non sono di certo le calze più adatte per questo uso e sarebbe consigliato montare delle gomme ad hoc per l'uso in pista. Entrati sul rettilineo iniziamo a far girare alta la nostra YZF-R3, mantenendo sempre la lancetta del contagiri al di sopra degli 8.000, range sul quale la R3 acquista decisamente un buon carattere, con una linearità e scorrevole-

lezza che non mette mai in crisi il pilota. Se su strada l'impianto frenante ci ha soddisfatto pienamente, qui in pista rimaniamo piacevolmente sorpresi nel notare come non soffra le troppe sollecitazioni, con una frenata ben modulabile quando si va ad agire sulla leva del freno anteriore e con un ABS timido ma che si fa sentire quando è necessario. Forcella e mono svolgono bene il loro compito, senza mai risentire dei continui trasferimenti di carico e permettendo di chiudere bene le curve senza nessuna tendenza ad allargare le traiettorie ma consentendoci cambi di direzione molto rapidi. Una volta presa la giusta confidenza se si vuole iniziare a spingere sempre più forte, con un cambio che non sbaglia mai un inserimento di marcia, sarebbe opportuno usare una taratura delle sospensioni leggermente più rigida. Questo ci fa ricordare che siamo pur sempre in sella ad una supersportiva nata per un uso di tutti i giorni e per piloti ancora alle prime armi che vogliono muovere i primi passi in pista. Tiriamo dunque le somme e mettiamoci nei panni di chi questa moto la vorrebbe acquistare





dopo aver avuto sotto mano una sportiva 125. Abbiamo percorso tratti cittadini, una bella serie di curve su alcuni passi di montagna, per finire la nostra giornata tra i cordoli della pista di Calafat. Possiamo dunque dire che questa nuova Yamaha YZF-R3 potrà dare e far togliere molte soddisfazioni a chi ha già una minima esperienza in moto e anche a chi, magari, si avvicina per la prima volta ad una supersportiva. Una moto per tutti e tutte, che sa farsi apprezzare sin da subito per le sue doti ciclistiche ed estetiche nell'uso di tutti i giorni. Una compagna di giochi per chi vorrà iniziare a divertirsi in modo sicuro e non troppo impegnativo in pista. Piccola sì, ma solo nella cilindrata e con quella caratteristica R che ci fa ricordare da quale nobile famiglia deriva. 



ABBIGLIAMENTO

- Casco** X-lite
- Giubbotto** Dainese
- Guanti** Oj Atmosfere
Metropolitane - Alpinestars
- Jeans** Spidi
- Tuta** Dainese
- Stivali** Dainese

SCHEDA TECNICA

Yamaha YZF-R3 5.390 euro

- Cilindrata** 321 cc
- Tempi** 4
- Cilindri** 2
- Raffreddamento** a liquido
- Avviamento** elettrico
- Alimentazione** iniezione
- Frizione** multidisco
- Potenza** 42 cv - 31 kw - 10.750 rpm
- Coppia** 3 kgm - 30 nm - 9.000 rpm
- Emissioni** Euro 3
- Numero marce** 6
- Capacità serbatoio carburante** 14 lt
- ABS** Sì
- Pneumatico anteriore** 110/70-17M/C 54H
- Pneumatico posteriore** 140/70-17M/C 66H
- Peso in ordine di marcia** 169 Kg