

Yamaha MT-09 Tracer

**PREGI** ● Rapporto prezzo-dotazione

**DIFETTI** ● Sistema di regolazione parabrezza

**Prezzo** 9.590 €



PROVA SU STRADA

# L'EREDE DELLA TDM È ARRIVATA

Con la Yamaha MT-09 Tracer versatilità e divertimento vanno di pari passo. Una moto completa, comoda e dalle prestazioni entusiasmanti, a un prezzo interessante: 9.590 euro con ABS e controllo di trazione. E' scomoda la regolazione del cupolino

**di Francesco Paolillo**

Foto A. Barbanti – Henny Stern  
Francesc Montero – Jonathan Godin



**S**i può considerare l'erede della TDM che tanto successo ebbe negli anni novanta, cambia il nome, acquista un cilindro, ma concettualmente è molto simile. A differenza delle versioni precedenti, che erano modelli a sé stanti, e non derivavano quindi da moto esistenti, la MT-09 Tracer è parte di un progetto che nasce con la nuda MT-09, con cui condivide la piattaforma, cioè ciclistica e propulsore, e ben il 70% delle componenti. Il successo di vendite della MT-09 che ha raggiunto il ragguardevole traguardo di 12.000 moto consegnate, delle quali 1.800 in Italia, 2.200 in Germania e 3.700 in Francia, fa ben sperare a Yamaha anche per questa versione Touring. Un modello che si posiziona all'interno della gamma Yamaha, tra

le enduro stradali (Super Tènèrè) e le naked sportive o semi-caredate (FZ1), coniugando alla perfezione versatilità e divertimento di guida. Rispetto alla naked MT-09, che ha nel minimalismo una delle sue caratteristiche peculiari, la Tracer vuole essere più versatile e maggiormente votata al turismo, anche in coppia. Senza apparire goffa e voluminosa, la tricilindrica giapponese è dotata di una carenatura anteriore rastremata e sfuggente, con un cupolino regolabile (su tre posizioni differenti senza l'uso di attrezzi), che sulla carta garantisce una discreta protezione aerodinamica. I gruppi ottici sfruttano la tecnologia LED sia per le spigolose luci diurne anteriori sia per quelle posteriori, mentre la destinazione turistica della Tracer viene messa in risalto dalla possibilità di personalizzazione della posizione di guida, grazie alla sella regolabile in altezza,





su due differenti posizioni (845/860 mm), e al manubrio regolabile in senso longitudinale, attraverso supporti che possono essere ruotati. Non mancano inoltre la presa di corrente a 12V e il cavalletto centrale, insostituibile quando si deve fare manutenzione alla catena di trasmissione, ma anche quando si carica di tutto punto la moto. Eccellente a quanto dichiara la casa costruttrice, l'autonomia di viaggio, che si attesta poco al di sopra dei 300 km, grazie al serbatoio da 18 litri, e quindi 4 in più rispetto alla versione naked.

### Accessori

La connotazione turistica della Tracer è sottolineata dalla possibilità di montare un set di borse, un supporto per il navigatore e un kit di manopole riscaldate, mentre l'aspetto ludico si può enfatizzare montando uno scarico Akrapovic, e

magari le leve dei comandi al manubrio ricavate dal pieno o le protezioni motore. I colori disponibili sono tre: Matt Grey; Race Blu; Lava Red. Motore e ciclistica La MT-09 Tracer condivide il motore con la MT-09, quindi ritroviamo il tre cilindri da 847 cc, che eroga 115 cv (84,6 kW) a 10.000 giri, con una corposa coppia di 8,5 kgm (87,5 Nm) a 8.500 giri, che adesso vengono tenuti a bada da un controllo di trazione TCS (Traction Control System), disinscrivibile all'occorrenza, mentre il sistema anti bloccaggio ABS è di serie. Confermata la possibilità di scegliere fra tre mappe motore differenti, come sulla versione naked, grazie al D-Mode di serie, che consente di impostare la mappa Standard, oppure la più "reattiva" A, o la conservativa B. Il motore a tre cilindri è alloggiato in un telaio a diamante con piastre pressofuse in alluminio, che si differenzia da quello della versione naked, solo per il telaio reggi sella,

più lungo e robusto, e quindi adatto a sopportare carichi maggiori. Le sospensioni sono le stesse della MT-09, ma la taratura è specifica per la Tracer, e in ogni caso è possibile intervenire sul precarico e l'estensione della forcella, così come sul precarico del mono, che purtroppo manca di un pomello per svolgere tale operazione, e quindi è necessario adoperare una chiave adeguata. Nulla cambia anche nell'impianto frenante, che prevede una coppia di dischi da 298 mm davanti e un singolo da 245 mm posteriore, con pinze rispettivamente a quattro e due pistoncini, il tutto tenuto sotto controllo dall'ABS.

### On the road

Trovare la posizione di guida ideale sulla Tracer è certamente facile, in questo aiuta la possibilità di alzare e abbassare la sella a

piacimento (845/860 mm), operazione tutt'altro che complicata e che si riesce a fare senza l'ausilio di attrezzi. Più complicato il sistema di regolazione del cupolino, che obbliga a posizionarsi davanti alla moto per raggiungere le due rotelle di sgancio in maniera appropriata, se invece si vuole compiere la manovra mentre si sta seduti in sella, per prima cosa è necessario togliersi i guanti, ed è poi consigliabile disarticolarsi i polsi! A differenza delle rotelle per la regolazione del cupolino, il resto dei comandi è facilmente raggiungibile e anche con i guanti invernali non ci sono problemi a selezionare i menù sul display. La strumentazione è presa in prestito dalla Super Tènèrè, e si distingue per la buona leggibilità e la completezza d'informazioni, più che per il design. Nel display di sinistra sono visualizzati il contagiri e il tachimetro, oltre al livello





carburante, in quello di destra invece si posso scorrere (con l'utilizzo di un comodo tasto sul blocchetto sinistro) le informazioni riguardanti il consumo medio e istantaneo, temperatura aria e liquido, orologio e durata del viaggio. Le temperature rigide che caratterizzano le prime ore del mattino in questa zona dell'Andalusia, ci avrebbero fatto apprezzare le manopole riscaldate optional, ma i paramani deviano sufficientemente l'aria dalle mani, discreto anche il lavoro del rastremato plexiglass, che protegge dal vento solo il busto, lasciando le spalle e il casco, esposti (anche nella posizione più alta). Quello che impressiona della Tracer è la confidenza che regala sin da subito, sarà il peso contenuto, dichiarato in 210 kg in ordine di marcia con il pieno (190 a secco), o i comandi dalla modulabilità eccellente, che esaltano il comportamento del tre

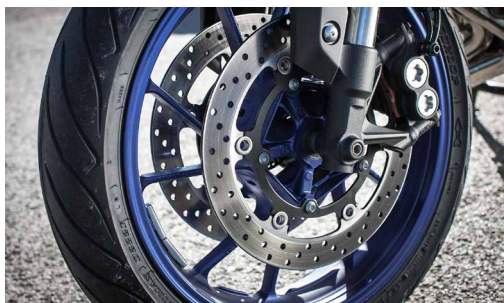
cilindri, la Tracer va via che è un piacere. Siete in modalità total relax? No problem, metti la sesta e vai, sono infatti consentite le piene aperture di gas anche da regimi poco superiori a quelli del minimo, 1.100/1.200 giri. Se invece volete godere dell'aspetto ludico della tre cilindri di Iwata, non ci sono indugi da parte sia del motore che spinge in modo corposo fino a 7.000 giri, e in maniera aggressiva dai 7 ai 10.000, sia dalla ciclistica che si lascia strapazzare per benino senza mostrare il fianco a critiche particolari. Il posizionamento della Tracer al centro della gamma Yamaha, esattamente tra le grosse enduro stradali e le sportive naked e semi carenate, emerge chilometro dopo chilometro. Comoda macina chilometri, si trasforma in tempo zero in fun bike, senza il carattere a volte bizzoso della MT-09, da cui si differenzia anche per la scomparsa totale



del fastidioso effetto on/off nel chiudi-apri del comando del gas. Il motore tre cilindri, ampiamente lodato sulla MT-09 è ancora più gustoso e piacevole su questa Tracer, le mappature sviluppate specificatamente per questa moto hanno sortito un effetto positivo. Poco meno aggressivo e arrabbiato, il motore della Tracer si dimostra incredibilmente fluido e lineare nell'erogazione della coppia, con capacità di ripresa notevole, e perfettamente in sintonia con il comportamento stradale della Tracer, che sa essere stabile e precisa sul veloce, tanto quanto riesce ad essere agile e reattiva nello stretto. L'appoggio è sempre sicuro, anche quando il grip dell'asfalto mette in difficoltà le pur ottime Dunlop D222 di primo equipaggiamento, nelle misure 120/70 e 180/55 montate su cerchi da 17 pollici. In tali situazioni non si può che lodare l'ottimo controllo di







trazione, che si distingue per la linearità di funzionamento quando contrasta le perdite di aderenza in uscita di curva.

### Conclusioni

I numeri per riscuotere un bel successo, la MT-09 Tracer li ha tutti. Numeri legati alle prestazioni, ma anche al prezzo, sicuramente interessante vista anche la dotazione tecnica. Pronta a soddisfare chi pur cercando la versatilità di utilizzo, non vuole per forza sedersi su una moto ingombrante e sovrappeso, e che all'occorrenza sappia anche regalare emozioni di guida quasi da naked sportiva. **M**



SCHEDA TECNICA

**Yamaha MT-09 Tracer 9.590 euro**

**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 3  
**Cilindrata:** 847 cc  
**Disposizione cilindri:** in linea, trasversale  
**Raffreddamento:** a liquido  
**Avviamento:** E  
**Potenza:** 115 cv (84.6 kW) / 10000 giri  
**Coppia:** 8.9 kgm (87.5 Nm) / 8500 giri  
**Marce:** 6, cambio meccanico  
**Freni:** DD/D  
**Misure freni:** 298/245 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 17" / 17"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Lunghezza:** 2160 mm  
**Larghezza:** 950 mm  
**Altezza sella:** 1645 mm  
**Capacità serbatoio:** 18 l  
**Segmento:** Naked

ABBIGLIAMENTO

**Casco** Caberg Modus  
**Giacca** Dainese Carve Master Gore-Tex  
**Guanti** Dainese Full Metal RS  
**Stivali** Dainese Nighthawk C2 Gore-Tex