



## PABLITO **KAWASAKI Z1000**

■ MESE: 5° ■ COSE FATTE: Montato scarico SC-Project (finalmente) e gomme Continental Road Attack 2



**“Devo fare i complimenti ai progettisti Kawasaki: il quadruplo terminale di serie era posizionato così bene da nascondere il proprio peso.”**



Con tre scarichi in meno, di sicuro la Zeta ora è molto più snella. Lo stesso non si può dire di Pablito

### CONTATTI

■ **Kawasaki Motors Europe**  
848/580102

www.kawasaki.it

■ **IRC**  
**Italian Racing Components**  
010/8938654

www.irccomponents.com

■ **Rizoma**

0331/242020

www.rizoma.com

■ **Officina La Nuova Freccia**

02/48601771

www.lanuovafreccia.it

■ **Z-Italia**

www.z-italia.com

■ **Third light stop**

0376/689714

www.thirdlightstop.com

■ **LLS**

030/7255176

www.lls.it

■ **SC-PROJECT**

327/0874436

www.sc-project.com

■ **Dunlop**

www.dunlop.it

■ **Continental**

www.conti-online.com

■ **DM Meccanica**

www.memjet.it

059/672223

Il grosso lavoraccio di queste settimane – a dire il vero svolto in gran parte dal buon Luca Carughi dell’officina La Nuova Freccia... – è stato rimontare sulla nuova Z1000 grigia tutti gli accessori tolti da quella marrone, rispedita in Giappone il mese scorso in seguito al richiamo di cui abbiamo parlato. Nell’elenco era compreso anche un treno di Dunlop SportSmart nuove di pacca, che però... sono partite insieme alla moto!

Considerando la difficoltà di farcele rispedita direttamente dalla Kawasaki Japan, alla fine ho pensato di optare per qualcosa di già disponibile: un paio di Continental Road Attack 2, che mi erano state lasciate in dote dopo il press test in pista di due mesi fa.

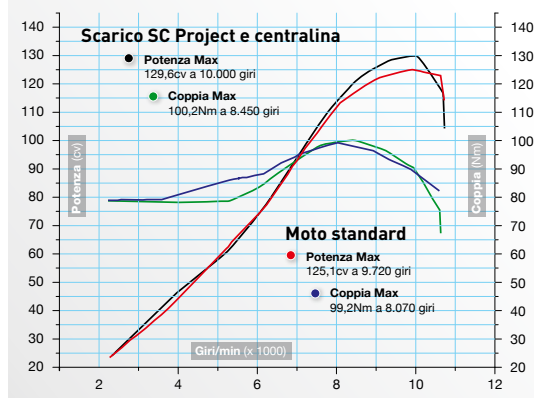
Cominciamo quindi dalle gomme. Ora che ci ho fatto un migliaio di chilometri su strada devo dire che le Continental hanno confermato tutte le impressioni positive

della presentazione. Oltre a vantare la furba caratteristica di uscire di fabbrica già “rodato” – nel senso che anche da nuove sono prive di quella simpatica cera che adora farvi finire a terra alla prima curva... – sono rapidissime a scaldarsi, veloci e allo stesso tempo graduali nella discesa in piega, precise nel mantenere le traiettorie, e hanno tanto, tanto grip. Per mettere in crisi di aderenza il posteriore, pure con la coppia della Zeta, occorre darci dentro col gas a ritmi che solo un folle potrebbe tenere per strada. Io ovviamente l’ho fatto solo per potervi offrire un responso più attendibile sul funzionamento delle gomme... Fatto sta che anche quando si esagera, le Road Attack 2 avvertono chiaramente se non è il caso di spingere oltre: iniziano a scivolare in maniera tanto graduale da farvi venire voglia di farle derappare volontariamente. Ok per strada forse non

è il caso. L’unico piccolo difetto che ho riscontrato riguarda la scarsa rigidità della carcassa anteriore. Se da un lato questa caratteristica fa sì che le Road Attack 2 trasmettano subito un gran feeling, il rovescio della medaglia è che mal digeriscono certe imperfezioni della strada, in particolare quelle longitudinali, tipo quei lunghi rattoppi dell’asfalto che derivano da qualche operazione di scavo. Niente di particolarmente grave, ma in un paio di occasioni l’anteriore mi ha dato l’idea di faticare a tenere bene la linea e il grip ottimale nel passaggio sui bordi del rattoppo.

### Trombone in piena forma

L’altra novità di questo mese è che finalmente mi sono fatto installare lo scarico 4 in 1 completo della SC-Project, che a causa del cambio di moto era rimasto a prendere polvere su uno



Banco prova by: La Nuova Freccia - www.lanuovafreccia.it

scaffale. Il montaggio non è stato semplicissimo – tra terminale quadruplo, catalizzatore, collettori originali, ecc., è stato necessario smontare mezza moto e darci dentro con le cattive maniere... – quindi se non siete più che esperti in materia o non avete l'attrezzatura giusta, vi consiglio di affidarvi a un buon meccanico. I risultati, però, mi hanno fatto subito capire che ne è valsa la pena. Per l'estetica potete giudicare da soli – di sicuro la Zeta, con un solo terminale invece di quattro, sembra immensamente



Moto nuova, scarico nuovo, gomme nuove. Fortunato, eh...

più snella – mentre il sound ne ha guadagnato un ruggito decisamente più rabbioso, anche con il DB Killer inserito. Quest'ultimo, per evitare problemi con le forze dell'ordine, l'ho rimosso solo per il giorno della prova al banco, ma vi assicuro che l'esperienza per i miei timpani è stata tanto piacevole che difficilmente resisterò alla tentazione di replicarla...

Venendo ai miglioramenti più concreti, il completo 4 in 1 della SC-Project pesa ben il 60% in meno dell'originale, ma in questo caso devo fare i complimenti ai progettisti Kawasaki, perché grazie all'ottima distribuzione dei pesi della Z1000, non ho notato un'eclatante miglioramento in termini di maneggevolezza. Evidentemente, il quadruplo terminale di serie era posizionato così bene (e così in basso) da nascondere il proprio peso. Per quanto riguarda le prestazioni, montare un 4 in 1 completo significa che spariscono catalizzatore e valvola allo scarico, permettendo al motore di "respirare" meglio, con un guadagno sia di potenza massima che di erogazione. In fase di montaggio ci siamo però accorti che in questa configurazione il motore girava decisamente troppo magro, e per risolvere il problema i ragazzi di SC-Project mi hanno procurato in tempo

## ROBA HI-TECH

# TRACTION CONTROL IRC

Un launch control con sensore laser. Wow!

Il fatto che la Z1000 originaria sia finita in Giappone mi ha creato un po' di problemi. Uno di questi è che non sono ancora riuscito a rimontare sul nuovo esemplare la centralina Traction Control della IRC che avevo originariamente sulla moto vecchia. Come scritto a suo tempo, i ragazzi della IRC mi avevano promesso dei succulenti aggiornamenti che puntualmente sono arrivati, sotto forma di una centralina nuova e di un sensore laser per la funzione di launch control e anti-impennata.

In teoria tutto quel che avrei dovuto fare



sarebbe stato staccare la centralina "vecchia", sostituirla con la versione aggiornata, montare il sensore laser e collegarlo alla centralina. Peccato però che tutto il lavoro fatto sulla vecchia moto – soprattutto i cablaggi – sia da rifare daccapo sulla nuova, e quando ai primi di agosto ho chiesto al buon Luca Carughi – famoso per i suoi miracoli meccanici sulle nostre moto – se avesse un po' di tempo da dedicarmi... mi ha giustamente mandato a quel paese, visto che aveva già le valigie in mano per le vacanze!

Tutto rimandato a inizio settembre, quindi, anche se devo dire che la storia del sensore laser mi intriga parecchio. Da quanto mi è stato detto, dovrebbe essere in grado di limitare l'altezza di un'impennata in base a un valore predefinito, deciso in fase di montaggio. Praticamente il sogno di tutti quelli che desiderano imparare l'arte del monoruota, ma se la fanno sotto per paura di ribaltarsi. Il prossimo mese vi dirò come – e se – funziona.

zero una centralina aggiuntiva Memjet by DM Meccanica, studiata appositamente per modificare la carburazione delle moto ad iniezione senza dover montare complicate centraline programmabili. Alla fine il banco prova ha dato come responso un guadagno di quasi 5cv e 1Nm di coppia. Non male in assoluto, ma quello che conta è che la curva di erogazione della Z1000 è

migliorata a tutti i regimi, con solo qualche piccolo sacrificio ai bassi che non ha comunque peggiorato la guida della Kawa, anzi. La spinta si è fatta leggermente più dolce nelle riaperture del gas sottocoppia, rendendo la risposta del motore un po' meno cattiva e... facendo sì che le impennate in prima marcia ora siano ancora più facili. Eh sì, come se prima non lo fossero abbastanza! **SEI**