

# IBRIDO VERDE

Se ad una naked 750 si installa parte della ciclistica di una maxisportiva mille, si crea una moto dalla guidabilità eccezionale. Se a questa si aggiungono freni maggiorati, dettagli curati e grafiche racing, otterrete la ZX-750 R della SC-Project

Testo Gordon Casteller > [casteller@specialmag.it](mailto:casteller@specialmag.it)

Foto Simone Galbiati > [www.simonegalbiati.com](http://www.simonegalbiati.com) e Alessandro Cecchi > [www.motorshock.com](http://www.motorshock.com)

**OL**tre che in medicina, i trapianti sono una pratica consolidata nelle moto, soprattutto in ambito Café Racer. Tuttavia c'è anche chi si cimenta in tal senso mettendo mano su moto più recenti e meno modificabili. Solitamente è la ciclistica il punto dove si può forzare la mano, ottenendo spesso soluzioni vantaggiose. Ci basti ricordare la Cagiva Raptor (vedi Special n. 28 pag. 118), sulla quale installando il forcellone della Aprilia RSV Mille del 2002, si arrivava ad un cambiamento radicale nella guida in termini più che positivi. Questa volta però si gioca in casa ed i ragazzi della SC-Project, azienda impegnata nella realizzazione di impianti di scarico aftermarket, nonché partner del Team Pramac MotoGP, hanno deciso di mixare una fiammante Kawasaki Z750 del 2010 con alcuni componenti della ZX-10R 2008, facendo diventare una Ninja anche la naked giapponese.

## ASSETTO E FRENI DA MAGGIORATA

La "cannibalizzazione" della Ninja ha visto il prelievo degli steli da 43 mm e del monoammortizzatore. Mentre al posteriore della Z750 l'innesto è stato impegnativo ma non troppo, all'anteriore si è invece dovuti intervenire radicalmente, con piastre di sterzo dedicate.



## KAWASAKI Z750 2010 by SC-Project (MI)

CHIAVE DI LETTURA Un mix tra Kawasaki ha generato una moto dalla guidabilità eccezionale, che appaga in pista e su strada

### IL PREPARATORE

#### SC-PROJECT ADVANCED GROUP S.R.L.

La SC-Project progetta, sviluppa e realizza impianti di scarico ad alte prestazioni, omologati CE per uso su strada o destinati all'uso racing in circuito, e componenti di altissima qualità per moto sportive. SC-Project è fornitore tecnico ufficiale del Team Pramac Racing impegnato con Ducati nella MotoGP.

- 20010 Marcallo con Casone (MI)
- Cell.: 327/0874436
- Fax: 02/36544888
- [www.sc-project.com](http://www.sc-project.com)
- [info@sc-project.com](mailto:info@sc-project.com)

### PRO TECNICI

- FORCELLA E FRENI
- GRAFICA

### CONTRO TECNICI

- MOTORE IN RODAGGIO

### PAGELLA TECNICA

#### ESTETICA

30/30

La mano di Bary Design si vede

#### CICLISTICA

29/30

Un trapianto riuscito

#### MOTORE

27/30

Erogazione fluida ma legata dal rodaggio

#### VOTO FINALE

105/110

Un gran bell'ibrido

#### SCARICO

**1** Il terminale SC-Project Oval Short è dotato di fondello in fibra di carbonio e raccordo in titanio, omologato con dB-killer e catalizzatore estraibili. Inoltre vanta una doppia omologazione, emissioni sonore e inquinanti, rispettando così la restrittiva normativa Euro3

#### PEDANE REGOLABILI

**2** Sempre di fattura SC-Project, queste pedane regolabili sono caratterizzate dalle regolazioni multiple e dall'avionale aeronautico, il materiale da cui sono ricavate dal pieno

#### GRAFICHE

**3** Liberamente ispirate alla SBK ufficiale Kawasaki, sono realizzate da Bary Design, da anni creatore delle livree di team e piloti dei Mondiali cross e velocità. Ci basta citare Troy Bayliss, Max Biaggi e Tony Cairoli...

#### PARAFANGO ANTERIORE

**4** Molto ben realizzata la colorazione del parafango anteriore in carbonio, dove il verde Kawasaki si armonizza perfettamente con la trama del carbonio lasciato a vista sulla punta, lungo gli steli della forcella e nella zona posteriore

Dischi Braking Wave da 320 mm al posto di quelli da 300...  
Una frenata da Superbike per una naked di media cilindrata

Alla base degli steli troviamo così anche i piedini della Ninja, sui quali alloggiato delle pinze radiali monoblocco ad alte prestazioni, azionate da una pinza da 19 sempre radiale. La chicca dell'impianto risiede però nei dischi, dove in sostituzione dei 300 mm di serie, non sono stati utilizzati quelli da 310 della ZX-10R, bensì sono stati scelti dei Braking Wave da 320. Una frenata da Superbike su una naked media...

#### GRAFICHE RACING E SOUND PISTAIOLO

La scelta d'ispirarsi ai colori del Team Green può sembrare banale, ma il fascino del Verde Kawasaki è paragonabile al Rosso Ferrari: non

stanca mai. La Z750 della SC-Project vanta una livrea aggressiva ma sobria, senza fronzoli, incentrata sull'essenzialità. I dettagli curati valorizzano l'insieme, nonostante non si sia attento a troppi elementi aftermarket per modificare l'estetica. Pedane arretrate, portatarga e qualche elemento accessorio, come puntale, parafango anteriore, monoposto e sella in alcantara/cristal nero, sono più che sufficienti per valorizzare la moto. In termini meccanici non si è cercata la performance ma l'ottimizzazione, tramite un terminale SC-Project omologato in carbonio con dB-killer estraibile, filtro aria BMC e centralina aggiuntiva Memjet.



Kawasaki Z750 2010

#### MOTO STD

- Potenza dichiarata all'albero: **106 CV a 10.500 giri/min**
- Coppia dichiarata all'albero: **78 Nm a 8.300 giri/min**
- Peso dichiarato: **226 kg**
- Potenza specifica: **141,71 CV/l**
- Cilindrata: **748 cc**
- Motore: **4 cilindri in linea a 4 tempi**



#### > SELLA

Realizzata in alcantara misto a cristal nero, è prodotta dalla Race Seats e vanta una gran cura nella realizzazione

#### > IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE

Piedini forcella della ZX-10R e pinze Brembo monoblocco M4, azionate da una pompa Brembo 19 RCS. Dischi Braking Wave da 320 mm

#### SCHEDA INTERVENTO Prezzo (IVA inclusa) circa 5.900 €

**ESTETICA** • Grafica Kawasaki SBK by Bary Design **1.200,00 €** • Pedane regolabili in avional SC-Project **380,00 €** • Portatarga regolabile in avional SC-Project **90,00 €** • Riser SC-Project **120,00 €** • Sella alcantara/cristal nero Race Seats **120,00 €** • Puntale Z1000 Style **230,00 €** • Parafango ant. in carbonio **180,00 €** • Monoposto Kawasaki **N.D.** **CICLISTICA** • Forcella Kayaba da 43 mm derivazione Kawasaki ZX-10R 2008 con piastre dedicate **oltre 1.000,00 €** • Monoammortizzatore Kawasaki ZX-10R 2008 **400,00 €** • Pneumatici Pirelli Supercorsa SC2 **N.D.** • Pinze Brembo monoblocco M4 **750,00 €** • Dischi Braking Wave da 320 mm **450,00 €** • Pompa radiale Brembo RCS 19 **250,00 €** **MECCANICA** • Terminale SC-Project Oval Short omologato con dB-killer e catalizzatore estraibili (versione con doppia omologazione, emissioni acustiche e ambientali) **420,00 €** • Raccordo in titanio **60,00 €** • Filtro aria BMC **75,00 €** • Centralina elettronica Memjet **168,00 €**



in pista

## Un anteriore granitico

Fa un certo effetto guidare una Z750 e trovarsi a che fare con un avantreno da supersportiva. Siamo stati ben felici di poterne apprezzare le performance

> Il motore in rodaggio non ci ha permesso di "tirare il collo" alla naked Kawasaki, ma in compenso abbiamo potuto lo stesso apprezzarne le doti dinamiche e la frenata, quest'ultima sovradimensionata ma proprio per questo dispensatrice di staccate al limite. Nella guida si sente la differenza delle quote ciclistiche, con la sensazione di essere caricati sull'anteriore, e tutto sommato tra i cordoli la

cosa non dispiace e permette di entrare ancor più decisi in curva ed essere svelti nelle varianti. Qualche problemone invece arriva dalla sella, bella da vedere ma un po' scivolosa, alla quale bisogna fare l'abitudine. L'handling è comunque buono ed anche in uscita di curva l'erogazione fluida facilita l'apertura del gas, anche se il motore ancora un po' "legato" dal rodaggio, non offre lo spunto che ci si aspetta. ■

#### PRO ON BOARD

- FEELING DELL'ANTERIORE
- IMPIANTO FRENANTE

#### CONTRO ON BOARD

- SELLA SCIVOLOSA

#### PAGELLA ON BOARD

#### INSERIMENTO

30/30

L'anteriore della ZX-10R fa la differenza

#### PERCORRENZA

29/30

La forcella della Ninja traccia alla perfezione le traiettorie

#### FRENATA

30/30

Sovradimensionata ma efficace

#### VOTO FINALE

109/110

Una naked "dopata" ed appagante

**Special thanks** Grazie all'Autodromo di Franciacorta e allo staff di Primaguida ([www.primaguida.eu](http://www.primaguida.eu)) per l'ospitalità durante il test