

È FONDAMENTALE CAPIRE
LE DINAMICHE DI QUESTA
NINJA PER SFRUTTARLA
AL MEGLIO. GLI PNEUMATICI
SLICK VALORIZZANO LA STABILITÀ
DELL'ANTERIORE IN INSERIMENTO E
FORNISCONO IL GIUSTO GRIP
IN TRAZIONE

» POTENZA @ RUOTA: **N.D.**
» COPPIA @ RUOTA: **N.D.**
» COSTO INTERVENTO: **CIRCA 16.000,00 €**

Ninja Re-Loaded

Grazie alla passione del suo proprietario la meno apprezzata tra le Ninja si trasforma e diventa una moto capace di catturare la giusta attenzione. Scarico laterale, grafiche riviste e interventi di meccanica e ciclistica per una moto stradale dai connotati marcatamente racing

Testo Gordon Casteller // casteller@specialmag.it Foto Angelo Travaglini // www.angelotravaglini.it Tester Gordon Casteller

In questi ultimi anni la Kawasaki si è distinta sul mercato per la capacità di proporre a pochi anni di distanza modelli di ZX-10R sempre diversi.

Dalla stupefacente, rivoluzionaria e cattiva versione del 2004 si è arrivati alla versione 2008, molto più compatta e soprattutto caratterizzata da linee più taglienti; una moto dal carattere forte, da sempre segno distintivo dei prodotti Kawasaki. A cavallo di queste due Ninja ne troviamo una terza, la versione del 2006. La scelta di sviluppare questa moto ha destato non poche perplessità tra gli

appassionati e sicuramente ha fatto arrabbiare i possessori del modello precedente per la repentina scelta di proporre un prodotto nuovo. Molti si aspettavano un restyling, mentre la Casa presentò una moto nuova, con un telaio rivisto che la rendeva meno difficile rispetto al modello precedente. L'estetica profondamente modificata ne appesantiva però le linee, soprattutto nella zona posteriore, dove la scelta di utilizzare i doppi scarichi alti implicava misure più generose. In pratica si ottenne una moto sicuramente più gestibile ma

che non riuscì a riscuotere consensi. Tra coloro che comunque hanno visto nella ZX-10R '06 la moto su cui puntare troviamo Fabio Vercellesi, un appassionato che ha fatto della sua Ninja una ragione di vita. Complice una caduta, per la quale non ha alcuna colpa, ha approfittato per modificarla in diversi aspetti, migliorandola in maniera consistente. Un intervento profondo e in alcuni casi radicale, che ha trasformato una moto poco apprezzata in una creazione che non passa più inosservata.



LA TECNICA DELLA MOTO

CHIAVE DI LETTURA

UNA SFIDA CON SE STESSI PER VALORIZZARE UNA MOTO SOTTOVALUTATA. POSSIAMO DIRE CHE LO SCOPO È STATO RAGGIUNTO AL MEGLIO!

Il preparatore AVM di Andrea Valdatta

Andrea Valdatta si caratterizza per un'esperienza pluriennale nel mondo dei motori e delle competizioni grazie a partecipazioni come responsabile tecnico nei trofei Motoestate, Ninja Trophy, Ducati Challenge, Trofeo Dunlop, Europeo e Mondiale Endurance. In queste ultime due categorie le moto da lui preparate vantano un 2° posto nella Europeo 1000 STK del 2008 e un 2° posto in SBK e 600 STK nel 2009. Nel Mondiale Endurance opera con il Team No Limits 44. Grazie inoltre ai diversi anni di "gavetta" presso la Steve Motors, Andrea quest'anno ha deciso di intraprendere da solo la sua carriera avviando un'attività in proprio. Specializzato in meccanica e assetti, si presenta al pubblico nel migliore dei modi proponendo questa ZX-10R.

Sede legale Via C. Battisti, 113 - Pieve Porto Morone (PV) • Tel.: 333/9283930 • E-mail: andrea.avm@mail.it

Il proprietario Fabio Vercellesi

Come mai la scelta della ZX-10R del 2006?

"Perché era brutta... ma avevo già in testa un'idea di come rifarla! Scherzi a parte mi aveva ingolosito il prezzo che spuntavo dal concessionario e poi le recensioni in termini di guida e motore non la criticavano. La linea era ingombrante, ma cercavo comunque una moto dalle dimensioni generose. La chiamo il "Bisonite" e questo nome dice tutto sulla sua stazza".

Come hai focalizzato l'intervento?

"Innanzitutto lo scarico laterale ha fatto il 60% del lavoro visto che ne cambia totalmente la linea. A seguire mi sono concentrato sull'estetica e la ciclistica, con una rivisitazione elettronica del motore, poiché la cavalleria abbonda ma volevo poterla gestire con un'erogazione più lineare".

• Nickname: Vercio • Età: 30 anni • Professione: impiegato • Hobby: moto

Fabio Vercellesi vuole ringraziare Savio della Saviofficina di Lodi (www.saviofficina.it) per la messa a punto al banco della moto

Modifiche a 360° per questa ZX-10R, tutte orientate a renderla più gestibile, bella e ancor più performante. Si attinge a piene mani dal mondo delle competizioni per creare una moto stradale dagli stretti legami con la pista



AIR-BOX DA SBK

Oltre all'impianto frenante anche un altro componente proviene dalle corse: l'air-box in carbonio con coni filtro e condotti della EVO arriva direttamente dalla PSG-1 Corse. Il team, che fino allo scorso anno è stato ufficiale Kawasaki nella SBK, aveva fatto sviluppare per le loro moto della componentistica specifica, tra cui questi elementi ad alte prestazioni realizzati con molta cura. Prezzo: n.d.



BLOCCHETTO COMANDI

Il bloccetto posizionato sul semimanubrio sinistro è stato sviluppato direttamente da Fabio: su una piastra in carbonio sono stati inseriti i comandi per indicatori di direzione, luci, avviamento e clacson, cui si aggiunge il tasto per cambiare senza frizione. Inoltre il bloccetto della massa è stato riposizionato in questa zona per lasciare maggior spazio alla pompa freno. Prezzo: n.d.

Stradale ma con grafiche racing

La presenza di indicatori di direzione e fari ci fa capire che, nonostante la grafica da corsa tipica della pista, la moto è utilizzata anche per le gite fuori porta. La scelta di mantenere i fari si ricollega anche alla passione per le gare

di Endurance del nostro lettore, alle quali partecipa attivamente come meccanico nel team CTBK, la costola sportiva del motoclub impegnata nel Campionato Europeo Endurance. La Ninja di Fabio Vercellesi si caratterizza per la cura dei dettagli, dove abbonda il carbonio, soprattutto



SILENZIATORE LESTO RACING

La Lesto Racing è una nuova realtà nell'ambito degli impianti di scarico. Fa il suo esordio su Moto Special proponendo un terminale dedicato a questa versione della ZX-10R. Si apprezzano molto la cura dei dettagli e la linea stretta e affusolata. È dotato di dB-killer estraibile e il materiale del fodero è in Poppy. Prezzo: 500,00 €

MOTO STANDARD



Kawasaki ZX-10R 2006

- Potenza dichiarata all'albero: **175 CV a 11.700 giri/min**
- Coppia dichiarata all'albero: **115 Nm a 9.500 giri/min**
- Peso a secco dichiarato: **170 kg**
- Potenza specifica: **175,35 CV/l**
- Cilindrata: **998 cc**
- Motore: **4 cilindri in linea a 4 tempi**

GRAFICHE MOTOCARROZZERIA

Realizzate a Codogno (LO) con colori del CTBK Group. Infatti per gli iscritti al motoclub è possibile far riverniciare la propria moto seguendo la stessa interpretazione grafica. Un segno distintivo per i soci più affezionati. Prezzo: 280,00 €

e sul codone monoposto troviamo una sella in neoprene, ben rifinita e realizzata artigianalmente dallo stesso proprietario.

Interventi ciclistici pro pista

Per valorizzare le caratteristiche dinamiche di serie, valide su strada ma

nelle zone più delicate da proteggere in caso di caduta, come telaio, forcellone e motore, ma non manca l'arricchimento anche dell'estetica con elementi dedicati, come le paratie poste sotto i semimanubri e il parafango posteriore con paracatena integrato. Per il resto ci si è affidati alla vetroresina

APPROFONDIMENTO



➤ STARLANE XENON-S

È dotato di un corpo antiurto in alluminio anodizzato e di nuovi LED ultraluminosi. Tale soluzione annulla totalmente il ritardo nell'indicazione del regime tipico degli schermi LCD. È universale e si installa con un kit di connessione che consente il collegamento direttamente al cablaggio originale. **Prezzo: 1.044,00 €**



➤ AMMORTIZZATORE DI STERZO GPR

Il V4 è stato progettato specificatamente per moto stradali sportive e da gara ed è stato sviluppato nell'ambito del Mondiale SBK. La grossa manopola si ruota su 20 posizioni per scegliere il grado di durezza dell'ammortizzatore e permette di effettuare le regolazioni con i guanti indossati, anche in movimento. **Prezzo: 690,00 €**

PEDANE SCM RACING

Il mod. Superbike è testato in competizioni Superstock, Supersport ed Endurance. È realizzato in Ergal T6, ha la regolazione con eccentrico su pedale brevettata e offre oltre 64 regolazioni possibili. È predisposto per il cambio normale e rovesciato e le viti in acciaio sono ad alto carico di rottura. **Prezzo: 347,00 €**

IMPIANTO FRENANTE ANT. BREMBO

Sui Brembo si è ormai scritto e detto tutto e la qualità e le prestazioni di questi componenti sono indiscutibili. Questa Ninja è equipaggiata con dei dischi a pista bassa e con delle pinze top di gamma nella categoria delle biblocco. Le pastiglie sono le collaudate Z04 e la pompa anteriore è una radiale in misura 19x20. **Prezzo: 4.220,00 €**

LA PREPARAZIONE

ESTETICA	
➤ Carena vtr stradale	500,00 €
➤ Modifica parafango ant.	n.d.
➤ Grafica by Motocarrozzeria	280,00 €
➤ Plexiglas Double Bubble Fabbri	70,00 €
➤ Portatarga avional Melotti	99,00 €
➤ Monoposto vtr Febur	100,00 €
➤ Prot. telaio Carboniomania	130,00 €
➤ Prot. forcellone carb. Febur	120,00 €
➤ Prot. motore carb. Febur	180,00 €
➤ Cop. interno carena carb. Preti	115,00 €
➤ Parafango post. con copricatena carbonio Preti	95,00 €
➤ Protezioni forcella EffeEffe	80,00 €
➤ Tappo serbatoio SCM Racing	109,00 €
➤ Paratelaio Valter Moto	50,00 €
➤ Nottolini cavalletto Valter Moto	n.d.

CICLISTICA	
➤ Monoammortizzatore Öhlins	980,00 €
➤ Cartuccia forcella Bitubo modificata	1.201,00 €
➤ Amm. di sterzo GPR V4	690,00 €
➤ Piastre di sterzo S&P	540,00 €
➤ Leva freno snod. Ergal SCM R.	119,00 €
➤ Comando friz. Ergal SCM Rac.	198,00 €
➤ Semim. Fly Hammer scomp.	180,00 €
➤ Pedane SBK Ergal SCM Rac.	347,00 €
➤ Sostit. cusc. di sterzo con conici	90,00 €
➤ Pinze freno ant. Brembo	2.954,00 €
➤ Dischi ant. Brembo pista bassa	768,00 €
➤ Pastiglie freno Brembo Z04	268,00 €
➤ Pompa freno ant. radiale Brembo 19x20	230,00 €

MECCANICA	
➤ Strum. Starlane Xenon-S	1.044,00 €
➤ Ricalibr. velocità Speedo Healer	100,00 €
➤ Centralina Dynojet PC III USB	395,00 €
➤ Modulo iniezione Dynojet	359,00 €
➤ Air-box in carbonio con coni filtro e condotti by PSG-1	n.d.
➤ Scarico laterale Lesto Racing	500,00 €
➤ Tubi freno aero Goudridge	180,00 €
➤ Gas rapido e cavi SCM Racing	200,00 €
➤ Blocch. elettrico artig. carbonio	n.d.
➤ Modifica vaschetta radiatore	n.d.
➤ Rimozione termostato	n.d.
➤ Pulsante per interruzione corrente per cambiata rapida	n.d.
➤ Kit trasmissione 520 con rapporti modificati	303,00 €

PREZZO (IVA INCL. E MANODOPERA ESCL.)
circa 16.000,00 €

- INTERVENTI A TUTTO CAMPO MIRATI E RAGIONATI
- I FRENI SONO IL VALORE AGGIUNTO
- AMMORTIZZATORE DI STERZO INVASIVO ANCHE SE TUTTO APERTO IN IDRAULICA



➤ **ESTETICA** 29/30
Colorazione azzeccata e grande cura per i dettagli

➤ **CICLISTICA** 27/30
Equilibrata, con un mix Bitubo/Öhlins inedito ma efficace

➤ **MOTORE** 27/30
Interventi di affinamento che ottimizzano la potenza a disposizione

➤ **TECNICA VOTO FINALE** 102/110
Valorizzata una moto che nella versione di serie non ha entusiasmato il pubblico

limitate in pista, l'intervento sviluppato è un classico. Nelle piastre di sterzo della Style and Performance sono alloggiati due foderi, i cui interni sono stati rivisti per migliorare il passaggio dell'olio, mentre al posteriore troviamo un monoammortizzatore Öhlins completamente regolabile ad alte

prestazioni. L'ammortizzatore di sterzo rotativo GPR si distingue per la facilità di regolazione anche a guanti indossati e in movimento, ma anche tutto aperto esercita una resistenza; è probabile che ci sia qualche inconveniente ma non siamo in grado di esprimere un parere in tal senso. La frenata è a tutti gli effetti

da corsa e affidata totalmente a componenti Brembo, con dischi pista bassa da 320 mm e pinze biblocco al top, corredate da pompa radiale 19x20 e pastiglie dedicate. Le pedane SCM Racing in Ergal sono ultraregolabili e permettono a chiunque di trovare la posizione ottimale.

Motore brioso con alcune rifiniture

Rispetto al modello del 2004 la versione successiva della ZX-10R mantiene invariati i suoi 175 CV, ma prevede modifiche a iniezione e aspirazione e un impianto di scarico Euro3. Quest'ultimo, sdoppiato e posizionato sotto il codone



non ha mai entusiasmato i motociclisti se non in configurazione da corsa. Della stessa opinione è anche il nostro lettore, che come prima modifica ha fatto creare uno scarico laterale dalla Lesto Racing, una nuova azienda lodigiana specializzata in silenziatori. Parlando invece di aspirazione, la Ninja è dotata di un prezioso elemento proveniente direttamente dal Mondiale SBK. L'air-box in carbonio con cornetti modificati e filtro è stato acquistato direttamente dalla PSG-1 Corse. Gli interventi di elettronica, con centralina aggiuntiva e modulo d'anticipo, sono stati sviluppati per ottimizzare l'erogazione e colmare un

leggero buco ai bassi. Cambiata anche la rapportatura, con passo 520, un dente in meno al pignone e due in più alla corona. In funzione di questa modifica è stato montato anche un ricalibratore di velocità che annulla lo scarto del contachilometri digitale delle moto giapponesi, ancor più elevato quando si cambiano i rapporti finali. Inoltre questo accessorio permette di eliminare le limitazioni di velocità in 6ª marcia su alcuni modelli di Honda e Kawasaki. Particolare la scelta di utilizzare un bottone sul blocchetto sinistro che taglia corrente per inserire la marcia, una specie di cambio elettronico ad azionamento manuale.



in pista

Alto gradimento

Con le tante modifiche apportate la Ninja perde il carattere scorbutico e diventa molto più gestibile e facile. Tanta potenza e ciclistica equilibrata, ma il peso in configurazione stradale si fa ancora sentire



La ZX-10R di serie del 2006 ci era piaciuta per il fatto che era più guidabile rispetto alla precedente versione, senza lesinare potenza e prestazioni, caratterizzata però da una rapportatura lunga e da freni che oltre una certa soglia d'intervento

mostravano alcuni limiti. In sella alla Ninja di Fabio ci rendiamo conto che gli interventi effettuati sono andati nella direzione giusta. Ci troviamo così a guidare una moto con un avantreno stabile e preciso, ma con alcuni limiti imposti dall'ammortizzatore di sterzo, che

a nostro avviso ha qualche inconveniente nella configurazione tutto aperto. Proviamo la moto anche senza l'ausilio di questo elemento e ci abituiamo a qualche sbacchettamento in accelerazione. La regolazione




PERCORRENZA
Stabile e lineare, in piega trasmette grande fiducia

“ I fari e la grafica ricordano le gare di Endurance, ma anche in termini dinamici la ZX-10R dimostra di avere le carte in regola ”



della ciclistica è comunque equilibrata e permette di capire bene le dinamiche della moto, aiutate parecchio dagli pneumatici slick che garantiscono sempre un grip ottimale. Questa Ninja fa sentire il suo peso nei cambi di direzione, dove ci si deve aiutare fisicamente per ottenere degli spostamenti repentini. Un problema comunque risolvibile alzando le quote della moto. Per il resto la stabilità in inserimento, percorrenza e uscita trasmette la giusta fiducia nella guida. L'erogazione pulita, grazie agli

interventi elettronici e alla rapportatura accorciata, esalta le prestazioni del motore in accelerazione e allungo, ma un leggero on-off all'apertura e chiusura del gas infastidisce quando si comincia a ruotare la manopola in uscita di curva. Dei freni si può dire solamente che le prestazioni sono talmente elevate che in pochi sono capaci di sfruttarle veramente; ciononostante la modulabilità e pastosità di risposta del comando permette di usarli anche per andare a prendere un caffè! 



“L'esuberanza del motore della Ninja del 2006 è ulteriormente aumentata, ma la profonda rivisitazione della ciclistica permette di gestirla al meglio”



FRENATA

L'impianto Brembo Racing offre grande modulabilità e potenza anche nelle situazioni più difficili



Circuito "Daniel Bonara"

CIRCUITO FRANCIACORTA

Un motore esuberante ma facilmente gestibile grazie a interventi ad hoc sulla ciclistica

- Web: www.autodromodiffranciacorta.it
- Località: Bargnana -25030 Castrezzato (BS) ➤ Call center: 030/7040677
- Lunghezza: 2.519,28 m ➤ Larghezza: 12,00 m costanti
- Lunghezza rettilineo partenza/arrivo: 519,08 m
- Numero di curve: 13 (8 dx - 5 sx)

"NELL'ACCELERAZIONE A MOTO PIEGATA IN USCITA DAL RAMPINO IL GRANDE GRIP DELLO SLICK DUNLOP PERMETTE DI RUOTARE LA MANOPOLA DEL GAS CON DECISIONE E SENZA SORPRESE. SI RALLENTA LEGGERMENTE PER INSERIRSI NEL DESTRA PRENDENDO COME RIFERIMENTO IL CORDOLO ESTERNO, VICINO AL QUALE SI STACCA PER INSERIRSI NEL SUCCESSIVO DESTRA BEN PIÙ LENTO"

"QUESTA STACCATA CON ASFALTO SCONNESSO E IN LEGGERA DISCESA NON PREOCCUPA, GRAZIE ALLE PRESTAZIONI ESAGERATE DEI FRENI BREMBO. CI INSERIAMO NELLA TRAIETTORIA IDEALE RESTANDO DISTANTI DAL CORDOLO PER POI CHIUDERE LA LINEA IN MODO DA USCIRE STRETTI E POTER APRIRE QUANTO PRIMA IL GAS DOPO IL CAMBIO DI DIREZIONE CHE IMMETTE SUL SINISTRA E PORTA AL RETTILINEO. SFRUTTIAMO TUTTO LO SPAZIO, CORDOLI COMPRESI E RIPARTIAMO PER UN ALTRO GIRO"



"L'ESUBERANZA DEL MOTORE PORTA RAPIDAMENTE ALLA PRIMA STACCATA, CON LA SENSAZIONE CHE FINO ALLA QUARTA MARCIA LA MOTO VIAGGI CON L'ANTERIORE A QUALCHE CENTIMETRO DA TERRA. SI PUNTA IL CORDOLO INTERNO PER LA TRAIETTORIA IDEALE, INFASTIDITI PERÒ DALLE SCONNESSIONI IN INSERIMENTO, COPIATE COMUNQUE AL MEGLIO DALLE SOSPENSIONI"

"PER AFFRONTARE AL MEGLIO LE DUE VARIANTI BISOGNA ESSERE SVELTI NEL TRASFERIMENTO DI CARICO DURANTE IL CAMBIO DI DIREZIONE. SPINTA SULLA PEDANA ESTERNA E UN PO' DI FORZA SUL MANUBRIO PER VELOCIZZARE LA MANOVRA"

- CICLISTICA
- EROGAZIONE
- IL PESO DELLA CONFIGURAZIONE STRADALE E LE CARATTERISTICHE DINAMICHE RICHIEDONO UNA GUIDA FISICA

➤ **INSERIMENTO** 29/30
Facile e rapido

➤ **PERCORRENZA** 30/30
Lineare e precisa

➤ **USCITA DI CURVA** 29/30
Potenza e coppia in abbondanza

➤ **ON BOARD VOTO FINALE** 108/110
Prestazioni e gran confidenza