

Kawasaki da urlo
 Il silenziatore Miwv Suono (personalizzato con il logo Motociclismo serigrafato) è stato abbinato ad un collettore speciale per l'eliminazione del catalizzatore: 167,83 CV a 12.250 giri (500 in più dell'originale) e un urlo che ha richiamato, ad ogni accelerazione, un capannello di curiosi intorno allo stand. Al di là dei valori massimi massima, è notevole l'incremento sia della coppia sia della potenza ai regimi intermedi, cioè tra i 4.000 e gli 8.000 giri. Incremento che arriva, in certi punti, a circa 7 CV e 1 kgm.

A tutto gas!

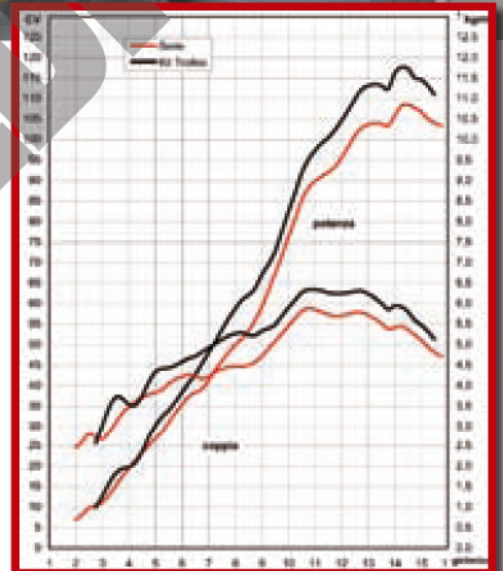


Più di 50 moto dei lettori e degli iscritti al *Club Amici di Motociclismo*, ma anche due special tirate al limitatore sul banco dinamometrico del nostro *Centro Prove*

Assai intensa l'attività del nostro *Centro Prove* durante tutta la settimana dell'EICMA: oltre 50 lettori e soci del *Club Amici di Motociclismo* hanno avuto l'opportunità di verificare sul nostro banco prova l'effettiva potenza e coppia della propria moto. Per loro è stato sufficiente iscriversi tramite il nostro sito internet alcuni giorni prima

e poi presentarsi ai cancelli del Salone con la moto. Oltre agli esemplari dei lettori di *Motociclismo*, c'erano anche due modelli particolari. Il primo è una Kawasaki ZX-10R munita di terminale Miwv Suono: quasi 168 CV a 12.250 giri e un urlo che ha richiamato, ad ogni accelerazione, un capannello di curiosi intorno allo stand. L'altra special era una Yamaha YZF-R6 con kit per il trofeo da oltre 117 CV alla ruota.

Yamaha trofeo
 La Yamaha YZF-R6 era allestita con kit trofeo: centralina, filtro aria e scarico completo LeoVince. Impressionante la differenza con il modello di serie: la curva di erogazione è sempre abbondantemente superiore all'originale a partire dai 4.250 giri, con un picco di 117,28 CV a 14.500 giri.



Verifica freni con Dekra

Presso lo stand del nostro *Centro Prove* nell'area esterna, erano presenti anche gli specialisti Dekra (uno degli enti di omologazione più importanti al mondo) per un controllo gratuito del liquido dei freni. La prova consisteva nel verificare il punto di ebollizione del fluido. Un DOT 4 nuovo, ad esempio, bolle a 260°: con il passare del tempo la soglia di ebollizione si abbassa, per questo il liquido va sostituito periodicamente (ogni due anni il DOT 4; ogni anno il DOT 5, che ha una soglia di ebollizione superiore, ma è anche maggiormente igroscopico ovvero assorbe l'umidità dell'aria, quindi si "contamina" più alla svelta). Il mancato controllo e sostituzione del liquido dei freni può portare a conseguenze molto pericolose: gli spazi di frenata si allungano e si può arrivare al fondo corsa della leva senza alcuna decelerazione.