

Kawasaki

Ninja H2 SX SE



MOTO MUS

Kawasaki

Caracteristici

Sport Touring supraalimentat



Conceput inițial pentru a fi cel mai rapid sport tourer de pe autostradă, Ninja H2 SX oferă o experiență de pilotaj unică. Cu o accelerație de top și echiparea necesară pentru a parcurge distanțe lungi în confort, sport tourer supraalimentat de la Kawasaki îi va face pe motocicliști să zâmbească în căști în timp ce devorează kilometri.

Tehnologie de ultimă generație



Ninja H2 SX este primul model Kawasaki care integrează un FI-ECU cu capacități de solicitare a cuplului, un nou IMU care măsoară în șase puncte de libertate (DOF) și un ABS echipat cu un circuit de asistență cu putere de calcul ridicată, care permite controlul coordonat al șasiului. Echipat cu sistemele avansate de asistență pentru piloți Bosch și (pe modelul SE) cu tehnologia Skyhook de la Showa, Ninja H2 SX este cel mai avansat model Kawasaki de până acum.

Kawasaki

Caracteristicile de confort ale navei amiral



În ton cu un model emblematic, Ninja H2 SX dispune de instrumente de bord mari, color, precum și de o serie de funcții de confort de înaltă calitate, inclusiv KIPASS și TPMS.

KECS cu Skyhook (SE)



KECS, sistemul de suspensie electronică semi-activă Kawasaki, se adaptează în timp real la condițiile de drum și de rulare, oferind nivelul ideal de amortizare solicitat. Software-ul actualizat încorporează tehnologia Skyhook pentru a oferi o rulare și mai echilibrată, contribuind la creșterea confortului și al distracției.

Tehnologia Kawasaki Rider Support



Sistemele de management electronic extrem de sofisticate de la Kawasaki oferă asistență pilotului pentru a-i permite acestuia să experimenteze mai pe deplin modul în care Ninja H2 SX este distractiv și plăcut de controlat.

Kawasaki

Advanced Rider Assistance Systems (ARAS)



Sistemele ARAS pe bază de radar de la Bosch și-au făcut debutul în producția de serie a motocicletelor japoneze pe modelul Ninja H2 SX. Aceste caracteristici ale tehnologiei de senzori înconjurători contribuie la creșterea siguranței pilotului în timpul călătoriilor sau în trafic intens.

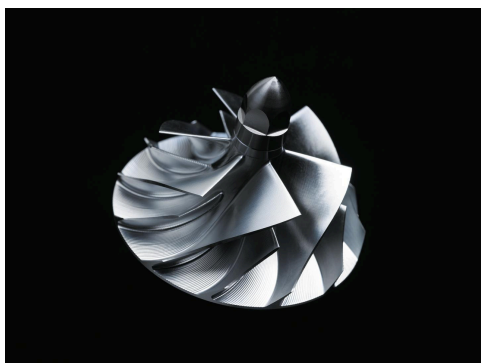
Etrieri Brembo Stylema Monobloc (SE)



Pe modelul SE, etrierile monobloc Brembo Stylema de înaltă specificație oferă un control îmbunătățit. Etrierii compacți și ușori reduc la minimum spațiul intern ocupat de fluid, permițând un răspuns mai direct. Etrierii Stylema se răcesc foarte rapid datorită unui design care favorizează fluxul de aer în jurul plăcuțelor de frână, a spațiului din jurul pistoanelor și a unei deschideri care permite aerului să iasă din puntea centrală.

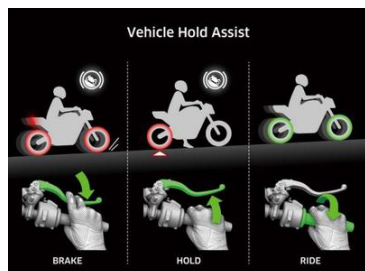
Kawasaki

Motor supraalimentat echilibrat



Conceput pentru a oferi atât putere, cât și eficiență a consumului de combustibil, motorul supraalimentat echilibrat oferă o putere maximă de 200 CP. Reglajul axat pe gama de turații joase și medii prioritizează capacitatea de utilizare zilnică în situații de rulare pe stradă în detrimentul performanțelor absolute și ajută la obținerea unei eficiențe a consumului de combustibil care o depășește pe cea a modelelor Ninja 1000SX și Versys 1000.

Vehicle Hold Assist (VHA- Asistență la menținerea vehiculului)



Activat atunci când pilotul a oprit și acționează ferm frâna (frânele), VHA activează frâna din spate pentru a permite pilotului să își relaxeze mâna/ piciorul de la frână.

Kawasaki SPIN



Noua aplicație de infotainment pentru smartphone-uri de la Kawasaki permite descărcarea și afișarea pe ecranul TFT al cockpitului a diverse aplicații de la terți.

Kawasaki

BSD (Blind-Spot Detection), detectarea unghiului mort

	Senzorul radar din spate monitorizează împrejurimile motocicletei și avertizează motociclistul de prezența unui vehicul care se apropie în unghiul mort al motociclistului.
---	--

ACC (Adaptive Cruise Control)

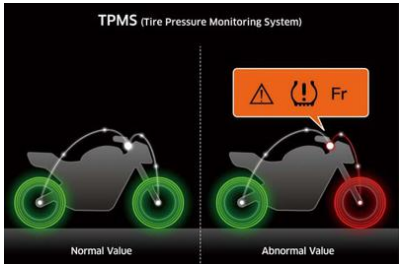
	O versiune mai avansată a Electronic Cruise Control, ACC menține viteza setată de pilot, dar ajustează viteza motocicletei pentru a menține o distanță de urmărire adecvată față de vehiculul din față.
---	--

FCW (Forward Collision Warning), Avertizor de coliziune frontală

	Atunci când sistemul determină că, dacă se continuă cu viteza curentă, se poate produce o coliziune cu vehiculul din față, acesta avertizează pilotul.
---	---

Kawasaki

Tyre Pressure Monitoring System (TPMS), Sistemul de monitorizare a presiunii în pneuri

	TPMS monitorizează continuu presiunea aerului din anvelope în timpul rulării, ceea ce sporește siguranța pilotului în timpul călătoriilor lungi.
---	---

Auto High Beam (AHB), fază lungă automatizată

	Utilizarea unui senzor cu cameră pentru a evalua intensitatea luminilor vehiculelor din față, a luminilor stradale etc. AHB activează sau dezactivează automat luminile de întâlnire ale motocicletei, după cum este nevoie. Pentru ca sistemul să funcționeze, întrerupătorul de reducere a intensității luminoase/de trecere trebuie să fie setat pe faza de fază lungă, motocicleta trebuie să circule cu peste 20 km/h și trebuie să fie întuneric. Atunci când sistemul a fost activat, pictograma afișată pe ecranul instrumentelor de bord va fi de culoare verde.
---	--

Kawasaki

Luminile de viraj cu LED-uri

	Luminile cu activare prin înclinare încorporate în carene ajută la iluminarea drumului în viraje.
---	--

Instrumentar de bord TFT color de 6.5"

	Instrumentarul TFT color de 6,5", de mari dimensiuni și ușor de citit, adaugă o notă de înaltă tehnologie cockpitului. În completarea modurilor multiple de afișare și a conectivității cu smartphone-urile, compatibilitatea cu Kawasaki SPIN oferă numeroase posibilități de infotainment.
---	---

Șei confortabile pentru două persoane

	Șaua din față cu design ergonomic asigură atât confort pentru orele lungi petrecute în șa, cât și adaptabilitate la schimbările de poziție pentru o călătorie mai sportivă. Atât șaua pilotului, cât și cea a pasagerului sunt mai late decât cele anterioare, iar formele, grosimea și densitatea revizuite contribuie la confortul pilotului și pasagerului.
---	---

Kawasaki

Protecția împotriva vântului și aerodinamica



Cu parbrizul său mare și carenat complet, Ninja H2 SX oferă o protecție substanțială împotriva vântului, contribuind la confortul pilotului în timpul călătoriilor lungi. Pe lângă faptul că contribuie la un stil sportiv, carenele cu forme aerodinamice reprezintă, de asemenea, un avantaj atunci când se circulă la viteze de autostradă.

KIPASS



Sistemul KIPASS (Kawasaki's Intelligent Proximity Activation Start System) cu cheie principală permite activarea de la distanță a comutatorului principal și a blocării direcției motocicletei.

Emergency Stop Signal (ESS)



În timpul unei frânări bruște, ESS face ca lumina de frână să lumineze intermitent, atrăgând atenția asupra decelerării rapide a motocicletei.

Kawasaki

Sistem Clean-Mount al cutiilor laterale



Fixarea și demontarea cutiilor laterale este simplă și convenabilă datorită sistemului de montare. Atunci când sunt montate, cutiile laterale se integrează perfect în partea din spate a motocicletei; atunci când sunt îndepărtate, designul curat asigură un aspect plăcut al părții din spate a motocicletei.

Kawasaki

Tehnologii

Motor supraalimentat



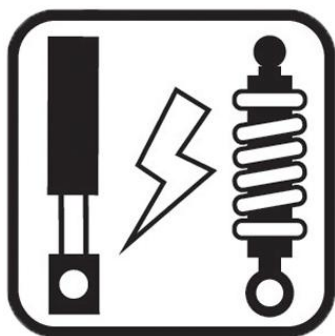
Bazându-se pe tehnologia deținută de grupul KHI, motorul supraalimentat Kawasaki oferă o putere mare a motorului, menținând în același timp un design compact. Cheia pentru obținerea acestei performanțe incredibile se află în compresorul motorului - o unitate specifică motocicletei, proiectată complet în cadrul companiei Kawasaki cu ajutorul tehnologiei de la Gas Turbine & Machinery Company, Aerospace Company și Corporate Technology Division.

Unul dintre cele mai mari beneficii ale proiectării interne a compresorului și ale adaptării designului acestuia la caracteristicile motorului a fost faptul că inginerii au reușit să obțină o funcționare de înaltă eficiență într-o gamă largă de condiții - ceea ce nu ar fi fost posibil prin simpla introducere sau încercarea de a adapta un compresor auto de pe piața aftermarket.

Importanța unei eficiențe ridicate la un compresor constă în faptul că, pe măsură ce aerul este comprimat, câștigul de căldură care afectează puterea este minim. Și, în timp ce multe compresoare sunt capabile să ofere o funcționare de înaltă eficiență într-o gamă foarte limitată de condiții, compresorul Kawasaki oferă o eficiență ridicată pe o gamă largă de rapoarte de presiune și debite - ceea ce înseamnă pe o gamă largă de viteze ale motorului și ale vehiculului. Această gamă largă de funcționare eficientă (similară cu a avea o bandă largă de putere) se traduce cu ușurință printr-o accelerație puternică. Eficiența ridicată a compresorului și câștigul minim de căldură au însemnat, de asemenea, că nu a fost necesar un intercooler, ceea ce a permis economisirea considerabilă a greutății și a spațiului și a permis designul compact al motorului.

Kawasaki

KECS - Kawasaki Electronic Control Suspension (suspensie cu control electronic)



Sistemul KECS se adaptează în timp real la condițiile de drum și de rulare, furnizând nivelul ideal de amortizare solicitat prin reglarea electronică a amortizării în funcție de viteza motocicletei și de viteza cursei suspensiei. Decelerarea este, de asemenea, luată în considerare, ceea ce permite sistemului să ajute la gestionarea tangajelor care pot apărea în timpul frânării.

Controlul prin intermediul unei electrovalve cu acționare directă permite un timp de răspuns extrem de rapid, ceea ce face ca KECS să fie ideal pentru aplicațiile de pilotaj sportiv, unde senzația naturală este crucială pentru a te simți în armonie cu motocicleta. Sensorii de cursă încorporați atât pe furcă, cât și pe amortizorul spate, oferă informații în timp real despre viteza de întindere și compresie. Datele de intrare de la bobinele senzorilor către ECU KECS sunt completate de informațiile furnizate de IMU (acelerație/decelerare) și de ECU FI (viteza vehiculului). ECU KECS direcționează apoi curentul către solenoizi pentru a regla amortizarea în funcție de situație.

Modurile selectabile permit piloților să aleagă setări de bază mai moi sau mai ferme.

ACC



ACC (Adaptive Cruise Control) menține viteza setată de pilot, dar ajustează viteza motocicletei pentru a menține o distanță de urmărire adecvată față de vehiculul din față. O versiune mai avansată a Electronic Cruise Control, ACC menține viteza setată de către pilot, dar reglează viteza vehiculului pentru a menține o distanță de urmărire adecvată față de vehiculul din față. Un senzor radar orientat în față folosește un radar cu unde milimetrice pentru a scana înainte pe banda de rulare a pilotului. Sistemul ține cont de apropierea vehiculului din față, de gradul de înclinare a drumului, de viteza roților față/spate și de setarea distanței selectată de pilot (aproape, mediu sau departe). Atunci când distanța față de vehiculul din față este considerată insuficientă, sistemul dispune de reducerea vitezei. Atunci când scăderea necesară a vitezei nu este mare, aceasta poate fi realizată cu ajutorul frânei motorului; când este necesară o decelerare mai puternică, sistemul activează și frânele. Odată ce devine

Kawasaki

disponibil mai mult spațiu, sistemul transmite ca viteza să fie mărită, iar accelerația este acționată pentru a reveni la viteza stabilită.

FCW



FCW (Forward Collision Warning - Avertizare de coliziune frontală) avertizează conducătorul auto atunci când sistemul stabilește că dacă se continuă cu viteza curentă se poate produce o coliziune cu vehiculul din față. Atunci când sistemul determină că menținerea vitezei curente poate duce la o coliziune cu vehiculul din față, acesta avertizează pilotul. Un senzor radar orientat în față monitorizează distanța și viteza vehiculului din față. Atunci când un vehicul se află în apropiere și există pericolul unei coliziuni în cazul în care se menține viteza curentă, sistemul avertizează pilotul cu ajutorul unei lumini LED

roșii intermitente deasupra panoului de instrumente. Un avertisment este afișat, de asemenea, pe ecranul TFT. Motocicliștii pot seta momentul alertei în funcție de preferințe: Early, Medium, Late.

BSD



BSD (Blind-Spot Detection) monitorizează împrejurimile motocicletei și alertează motociclistul în cazul în care un vehicul se apropie în unghiul mort al motociclistului. Cu ajutorul unui senzor radar orientat spre spate, BSD monitorizează împrejurimile motocicletei și avertizează motociclistul despre prezența unui vehicul care se apropie în unghiul mort al motociclistului. Senzorul radar orientat spre spate scanează în spate, pe benzile din stânga și din dreapta pilotului. Atunci când este detectat un vehicul care se apropie, se aprinde un LED

încorporat în oglinda retrovizoare. (Notă: BSD nu va alerta pilotul cu privire la vehiculele aflate direct în spatele motocicletei sau la vehiculele care se îndepărtează de motocicletă). În cazul în care riderul indică intenția de a schimba benzile de circulație prin activarea

Kawasaki

semnalizatorului de direcție în timp ce un vehicul este detectat în unghiul mort, LED-ul oglinzii va clipi.

IMU - unitate de măsurare inerțială



IMU reprezintă "Enhanced Chassis Orientation Awareness" (conștientizare îmbunătățită a orientării șasiului). Punctul forte al electronicii de ultimă generație Kawasaki a fost întotdeauna programarea extrem de sofisticată care, folosind un hardware minim, oferă ECU o imagine exactă în timp real a ceea ce face șasiul. Programul de modelare dinamică brevetat de Kawasaki folosește cu măiestrie formula magică a modelului de anvelope, deoarece examinează schimbările în mai mulți parametri, permițându-i să ia în considerare schimbarea condițiilor de drum

și a anvelopelor. Adăugarea unui IMU (unitate de măsurare inerțială) permite monitorizarea inerției de-a lungul a 6 DOF (grade de libertate). Se măsoară accelerația de-a lungul axelor longitudinală, transversală și verticală, plus variațiile de rulu și de tangaj. Rata de cădere este calculată de ECU. Acest feedback suplimentar contribuie la o imagine și mai clară în timp real a orientării șasiului, permițând un management și mai precis pentru controlul la limită. Odată cu adăugarea IMU și cu cea mai recentă evoluție a software-ului avansat de modelare Kawasaki, tehnologia Kawasaki de gestionare electronică a motorului și a șasiului trece la nivelul următor, trecând de la sistemele de tip reglaj și reacție la cele de tip feedback pentru a oferi niveluri și mai mari de emoție la pilotaj.

KCMF - Kawasaki Cornering Management Function



KCMF monitorizează parametrii motorului și ai șasiului pe tot parcursul virajului, de la intrare, prin apex și până la ieșirea din viraj, modulând forța de frânare și puterea motorului pentru a facilita o tranziție lină de la accelerare la frânare și înapoi și pentru a ajuta piloții să își urmeze linia dorită în viraj. KCMF supraveghează următoarele sisteme (acolo unde sunt disponibile): KTRC (inclusiv controlul tracțiunii, wheelie și sliding control), KIBS (inclusiv controlul tangajului), Kawasaki Engine Brake Control (controlul frânei motorului).

Kawasaki

KLCM



Conceput pentru a ajuta piloții prin optimizarea accelerației după o oprire, KLCM gestionează electronic puterea motorului pentru a preveni patinarea roților în timpul plecării. Piloții pot alege dintre trei moduri, fiecare oferind un nivel progresiv mai mare de intruziune. Fiecare mod permite riderului să plece de la o oprire cu accelerația ținută complet deschisă. Cu maneta de ambreiaj trasă și sistemul activat, turația motorului este limitată la o viteză determinată în timp ce pilotul ține accelerația deschisă. Odată ce pilotul eliberează maneta de ambreiaj pentru a cupla ambreiajul, turația motorului poate crește, dar puterea este reglată pentru a preveni patinarea roților și pentru a ajuta la menținerea roții din față pe sol. (În modul 1, cel mai puțin intruziv, roata din față se poate ridica puțin.) Sistemul se dezactivează automat la 150 km/h sau atunci când pilotul trece în treapta a treia de viteză.

KEBC



Frânarea de motor poate fi utilizată în mod avantajos pentru a ajuta o motocicletă să deccelereze, dar nu toți piloții preferă o frânare puternică a motorului. Cu KEBC, piloții au posibilitatea de a selecta nivelul de frânare a motorului pe care îl preferă. Atunci când KEBC este activat, efectul de frânare a motorului este redus, oferind mai puține interferențe atunci când se pilotează pe circuit.

Kawasaki

KIBS



Kawasaki a dezvoltat sistemul KIBS pentru a ține cont de caracteristicile particulare de manevrabilitate ale motocicletelor supersport, asigurând o frânare foarte eficientă cu o intruziune minimă în timpul rulării sportive dure. Este primul sistem de frânare de serie care face legătura între ECU (Electronic Control Unit) ABS și ECU a motorului. În plus față de viteza roților față și spate, KIBS monitorizează presiunea hidraulică a etrierului de frână față, poziția accelerației, turația motorului, acționarea ambreiajului și a poziției treptelor de viteză. Aceste informații diverse sunt analizate pentru a determina presiunea hidraulică ideală a frânei față. Printr-un control precis, pot fi evitate scăderile mari de presiune hidraulică observate la sistemele ABS standard. În plus, tendința modelelor supersport ca roata din spate să se ridice în cazul unei frânări puternice poate fi suprimată, iar controlabilitatea frânei din spate poate fi menținută la retrogradare treptelor de viteză.

KQS - Kawasaki Quick Shifter



Conceput pentru a ajuta piloții să își maximizeze accelerația pe circuit, permițând schimbarea treptelor de viteză fără ambreiaj, cu accelerația complet deschisă, KQS detectează faptul că maneta de schimbare a fost acționată și trimite un semnal către ECU pentru a întrerupe aprinderea, astfel încât următoarea treaptă de viteză să poată fi angrenată fără a fi nevoie să se folosească ambreiajul. La modelele care oferă retrogradări de treaptă de viteză fără ambreiaj, în timpul decelerării, sistemul controlează automat turația motorului, astfel încât următoarea treaptă inferioară poate fi selectată fără a acționa ambreiajul.

Kawasaki

Sistem de monitorizare a presiunii în pneuri



Menținerea presiunii corecte a pneurilor este foarte importantă, deoarece poate afecta în mare măsură comportamentul motocicletei, iar rularea cu o presiune scăzută a pneurilor, din cauza unei pene, a unei scăpări sau a altor cauze, crește riscul de spargere a pneurilor. Aerul din anvelope se pierde în mod natural în timp, așa că este, de asemenea, important să verificați regulat presiunea din anvelope. Sistemul de monitorizare a presiunii în pneuri măsoară continuu presiunea din pneuri (cu ajutorul unor senzori fixați pe supapele de aer ale

fiecărei roți) și afișează presiunea curentă pe panoul de instrumente al motocicletei în timpul rulării. Presiunea aerului din anvelope variază foarte mult pe măsură ce anvelopele se încălzesc, dar sistemul de monitorizare a presiunii în anvelope ia în considerare acest lucru și recalculează presiunea pentru 20% pentru a evita confuziile și avertismentele false. Atunci când presiunea aerului din anvelope este excesiv de scăzută, pe afișaj apare un semn de anvelopă, avertizând motociclistul. La modelul 1400GTR / Concours 14, presiunea recomandată atât pentru roțile din față, cât și pentru cele din spate este de 290 kPa (aproximativ 2,9 kgf/cm²). În cazul în care presiunea scade sub 220 kPa (aproximativ 2,2 kgf/cm²), apare marcajul de avertizare. Acest sistem nu numai că elimină complicațiile legate de verificarea manuală a presiunii în anvelope în timpul călătoriilor lungi, dar îl anunță rapid pe pilot despre orice pierdere bruscă de presiune cauzată, de exemplu, de o înțepătură a anvelopei.

Kawasaki

Luminile de viraj



Seturile de trei lumini cu LED încorporate în fiecare parte a carenei ajută la iluminarea drumului în viraje pe timpul nopții. Fiecare dintre cele trei lumini are o direcție fixă și se activează în funcție de unghiul de înclinare. Pe măsură ce motocicletă se înclină, luminile se aprind în ordine, creând o traiectorie luminată mai largă în direcția în care se îndreaptă motocicletă.

Clapete de accelerație electronice



Sistemul complet electronic de acționare a clapetei de accelerație Kawasaki permite ECU să controleze volumul de combustibil (prin intermediul injectoarelor de combustibil) și de aer (prin intermediul supapelor de accelerație) furnizat motorului. Injecția ideală a combustibilului și poziția ideală a supapelor de accelerație au ca rezultat un răspuns lin și natural al motorului și o performanță ideală a motorului. Sistemul contribuie, de asemenea, în mod semnificativ la reducerea emisiilor. Supapele de accelerație electronice permit, de asemenea, un control mai precis al sistemelor electronice de management al motorului, cum ar fi S-KTRC și KTRC, și permit implementarea unor sisteme electronice precum KLCM, Kawasaki Engine Brake Control și Electronic Cruise Control.

Kawasaki

Ambreiaj Assist & Slipper



Bazat pe experiența acumulată în curse, ambreiajul Assist & Slipper utilizează două tipuri de came (o came de asistență și o came de alunecare) pentru a acționa butucul de ambreiaj și placa de presiune împreună sau separat. În condiții normale de funcționare, camele de asistență funcționează ca un mecanism cu auto-servire, trăgând butucul de ambreiaj și placa de presiune împreună pentru a comprima plăcile de ambreiaj. Acest lucru permite reducerea sarcinii totale a arcelor de ambreiaj, rezultând într-o senzație mai ușoară a levierului de ambreiaj în timpul utilizării. În cazul unei frâne de motor puternice datorită schimbărilor rapide de trepte (sau o schimbare accidentală de treaptă), intervin camele de antiderapaj, forțând hub-ul și placa de presiune să se despartă. Acest lucru diminuează presiunea asupra discurilor de ambreiaj pentru a reduce cuplul invers și ajută la prevenirea blocării sau pierderii controlului roții din spate. Aceasta tehnologie dezvoltată pentru curse este deosebit de utilă pe circuit sau în timpul pilotajului sportiv.

VHA



Se activează atunci când pilotul se oprește și acționează ferm frâna (frânele), VHA activează frâna din spate pentru a permite pilotului să își relaxeze mâna/ piciorul de frână. În plus față de presiunea lichidului de frână, sistemul examinează gradul de înclinare a drumului, viteza roților față/spate, poziția accelerației și comutarea cricului lateral pentru a determina dacă au fost îndeplinite condițiile de funcționare. Când pilotul s-a oprit, VHA este inițiat după ce pilotul exercită o anumită presiune (la frâna față și/sau spate). Pompa ABS exercită presiune pentru a angaja frâna spate, iar pe panoul de bord este indicată o lumină/semnalizare pentru a anunța pilotul că poate relaxa mâna (și piciorul) de frână și că motocicleta va rămâne pe loc. Sistemul se dezactivează automat atunci când pilotul acționează accelerația pentru a accelera, când cricul lateral coboară sau la 10 minute după activare. Pilotul poate, de asemenea, să dezactiveze sistemul prin strângerea și eliberarea rapidă a manetei de frână (pentru mai puțin de 1 secundă).

Kawasaki

ESS



ESS (Semnalul de oprire de urgență) face ca lumina de frână să lumineze intermitent în timpul unei frânări bruște, pentru a atrage atenția asupra decelerării rapide a motocicletei. În timpul frânării bruște, ESS face ca lumina de frână să pâlpâie - un indiciu vizual pentru vehiculele care vă urmează, atrăgând atenția asupra decelerării rapide a motocicletei.

SPIN



Kawasaki SPIN este o aplicație de infotainment pentru smartphone care permite descărcarea și oglindirea pe ecranul TFT al cockpitului a diferitelor aplicații de la terți. Noua aplicație de infotainment pentru smartphone de la Kawasaki permite descărcarea și oglindirea diferitelor aplicații de la terți pe ecranul TFT al cockpitului. Printre funcțiile de bază disponibile în aplicație se numără telefonul, afișarea hărții, muzica, calendarul și contactele. În plus, piloții pot opta să descarce aplicații de la terți pe care să le adauge la biblioteca Kawasaki SPIN pentru a putea interacționa cu acestea pe ecranul TFT.

Kawasaki

KTRC (3 moduri)



KTRC (3 moduri) unește într-un singur sistem tehnologia de control al tracțiunii atât a KTRC (1 mod), care asigură o stabilitate sporită în situațiile cu suprafețe alunecoase prin prevenirea derapajului roților, cât și a S-KTRC, care ajută la menținerea unei tracțiuni optime în situații de pilotaj sportiv prin prezicerea raportului de derapaj al roților din spate în timpul accelerației. Selectorul ușor de manevrat de pe ghidon permite schimbarea instantanee a modului de control al tracțiunii prin selectarea unuia dintre cele trei moduri, chiar și în timpul deplasării. Modurile 1 și 2 mențin tracțiunea optimă în timpul virajelor, la fel ca S-KTRC. Concepute cu gândul la pilotajul sportiv, acestea permit o accelerare bruscă la ieșirea din viraje prin maximizarea tracțiunii roții spate. Modurile 1 și 2 diferă în ceea ce privește gradul în care intervin. Modul 1, setat pentru condiții de carosabil uscat și cu aderență bună, menține raportul de alunecare ideal pentru a asigura o tracțiune optimă. Modul 3 funcționează ca și modul 1 KTRC, reducând puterea pentru a permite recuperarea aderenței atunci când se detectează derapajul roții spate. Acest mod este ideal atunci când se circulă în condiții de carosabil alunecos sau pe ploaie. Permițând piloților să schimbe cu ușurință caracteristicile controlului tracțiunii, modul 3 KTRC este cel mai avansat sistem Kawasaki de management al motorului

ERGO-FIT



Poziția optimă este esențială pentru confortul și controlul pilotului. Cu toate acestea, poziția ideală variază de la un rider la altul, în funcție de dimensiunile fizice și de stilul de pilotaj al acestuia. ERGO-FIT este un sistem de interfață conceput pentru a permite piloților să își găsească poziția ideală de pilotaj. Diferite repere ale motocicletei (ghidonul, scărițele și șaua, etc.) pot fi ajustate printr-o combinație de piese interschimbabile și piese cu poziții reglabile. Acest lucru permite unui număr mare de motocicliști să-și găsească o poziție de conducere care oferă atât confort, cât și control. Simțindu-se unul cu motocicleta lor, vor putea experimenta cât de distractive și satisfăcătoare sunt motocicletele Kawasaki la pilotare. *Piesele reglabile și intervalul lor de ajustabilitate variază în funcție de model.

Kawasaki

Moduri de putere



Modelele echipate cu mai multe moduri de putere oferă piloților posibilitatea de a alege cu ușurință modul de livrare a puterii motorului pentru a se adapta la condițiile de rulare sau la preferințe. În plus față de modul Full Power, sunt oferite unul (Low) sau două (Middle, Low) moduri alternative în care puterea maximă este limitată și răspunsul accelerației este mai moderat.

Indicator de pilotaj economic



Utilizând un control electronic de înaltă precizie pentru managementul motorului, modelele Kawasaki pot atinge un nivel ridicat de eficiență a consumului de combustibil. Cu toate acestea, consumul de combustibil este influențat în mare măsură de utilizarea accelerației, de selecția treptelor de viteză și de alte elemente aflate sub controlul pilotului. Indicatorul de pilotaj economic este o funcție care indică atunci când condițiile actuale de pilotaj consumă o cantitate redusă de combustibil.

Sistemul monitorizează continuu consumul de combustibil, indiferent de viteza vehiculului, turația motorului, poziția accelerației și alte condiții de rulare. Atunci când consumul de combustibil este scăzut pentru o anumită viteză (adică eficiența consumului de combustibil este ridicată), pe ecranul LCD al panoului de instrumente apare simbolul "ECO". Pilotând astfel încât marcajul "ECO" să rămână afișat, consumul de combustibil poate fi redus. În timp ce viteza efectivă a vehiculului și turația motorului pot varia în funcție de model, acordarea atenției la condițiile care determină apariția simbolului "ECO" îi poate ajuta pe motocicliști să își îmbunătățească eficiența consumului de combustibil - o modalitate utilă de a crește autonomia de rulare. Mai mult, menținerea unui consum redus de combustibil ajută, de asemenea, la minimizarea impactului negativ asupra mediului.

Kawasaki

ABS



Acționarea bruscă și puternică a frânelor sau frânarea pe suprafețe cu aderență scăzută (suprafețe cu un coeficient scăzut de frecare) , cum ar fi asfaltul umed sau capacele de canal, pot duce la blocarea și alunecarea roților motocicletei. ABS a fost dezvoltat pentru a preveni astfel de incidente. Sistemele ABS Kawasaki sunt gestionate printr-un set de comenzi de înaltă precizie și înaltă fiabilitate, elaborate pe baza unor teste detaliate efectuate în diverse condiții de conducere. Prin asigurarea unei performanțe stabile la frânare, acestea oferă încredere pilotului, contribuind la o plăcere mai mare în timpul condusului. Și pentru a satisface cerințele speciale ale anumitor motocicliști, sunt disponibile și sisteme ABS specializate. De exemplu, KIBS (Sistem de Frânare Antiblocare Inteligent Kawasaki) este un sistem de frânare de înaltă precizie proiectat în mod specific pentru modelele supersport, permițând bucuria condusului sportiv pentru o gamă mai largă de motocicliști. Și prin conectarea frânelor față și spate, K-ACT (Tehnologia Avansată de Frânare Coactivă Kawasaki) ABS oferă încrederea de a te bucura de touring pe modele mai grele. Kawasaki lucrează în mod continuu la dezvoltarea altor sisteme avansate ABS.

KIPASS



Cu brelocul compact (imobilizator portabil) în buzunar, sistemul KIPASS permite deblocarea de la distanță a ghidonului și a contactului principal al motocicletei, pur și simplu prin apropierea de vehicul. Când cheia-breloc se află în apropierea motocicletei, semnalul emis de aceasta este recepționat și recunoscut de unitatea KIPASS integrată în vehicul. La fel ca în cazul cheilor cu imobilizator, fiecare breloc emite un semnal unic, ceea ce face ca sistemul să fie util și ca măsură de protecție împotriva furtului. Cheia-breloc este recunoscută chiar și atunci când se află într-un buzunar al gecii, astfel că nu este necesară scoaterea acesteia pentru a porni motocicleta. Carcasele laterale și capacul rezervorului de combustibil se deschid folosind cheia tip buton aflată în cilindrul de cheie. Deoarece cheia tip buton nu poate fi extrasă atunci când cheia-breloc este în afara razei de acțiune, orificiul pentru cheie nu rămâne vizibil, ceea ce contribuie la prevenirea accesului neautorizat. Acest sistem utilizează algoritmul de criptare „MISTY”, dezvoltat de MITSUBISHI ELECTRIC CORPORATION.