

Kawasaki

Ninja ZX-4RR 40th Anniversary



Kawasaki

Caracteristici

Performanță de top a motorului în clasa sa



Kawasaki ridică performanța motorului de 400 cmc la un nou nivel, atingând o putere fără precedent de 57 kW (77 PS)*. Urletul motorului atunci când trece de 15.000 min-1 la turație se adaugă la entuziasmul pilotului. Natura rapidă a turației și răspunsul direct al accelerației sunt completate de un caracter flexibil care oferă un cuplu puternic la turații joase și medii pentru condusul în oraș, precum și o putere țipătoare la turații înalte, ideală pentru condusul sportiv sau pe circuit.

*Cifra omologată conform specificațiilor JPN, măsurată în condiții fixe. Specificațiile variază în funcție de piață. Cifra poate varia în funcție de mediu. S-ar putea să nu se aplice la fiecare unitate.

Kawasaki

Componente și caracteristici premium



Șasiu Supersport ultra-compact și agil



Kawasaki

Designul șasiului inspirat din World Superbike



Dimensiunile cheie ale șasiului (poziția centrului de greutate, poziția pivotului basculei spate, pozițiile axei motorului, unghiul de fugă etc.) au fost inspirate de modelul Kawasaki World Superbike Ninja ZX-10RR, aducând gândirea de proiectare a șasiului WorldSBK la clasa de 400 cmc.

Conectivitate smartphone



Tehnologia Bluetooth încorporată în panoul de instrumente permite conectarea la smartphone-uri prin intermediul aplicației pentru smartphone "RIDEOLGY THE APP", permițând piloților să acceseze funcțiile instrumentului pentru o experiență îmbunătățită.

Cadru de tip grindă cu zăbrele cu echilibru optimizat al rigidității



Proiectat cu ajutorul analizei avansate de rigiditate dinamică Kawasaki, acest cadru de tip grindă cu zăbrele realizat din oțel de înaltă rezistență oferă echilibrul necesar de rezistență și flexibilitate a șasiului pentru a obține manevrabilitatea agilă de tip supersport a modelului Ninja ZX-4R.

Kawasaki

KQS bidirecțional (SE/RR)



Permițând piloților să profite și mai mult de caracterul antrenant al motorului Ninja ZX-4R, quick shifter-ul permite schimbarea rapidă a treptelor de viteză în sus și în jos fără ambreiaj, pentru o accelerare fără probleme și o decelerare ușoară.

Suspensie de calitate superioară



Furca inversată de $\varnothing 37$ mm a modelului Ninja ZX-4R folosește componente interne SFF-BP pentru a oferi atât performanțe pe circuit, cât și utilizare zilnică, în timp ce suspensia spate Horizontal Back-link oferă un caracter progresiv. Oferind o reglabilitate sporită, furcile față ale lui Ninja ZX-4R SE și ZX-4RR includ pretensionarea reglabilă a arcului, iar Ninja ZX-4RR dispune de un amortizor spate Showa BFRC lite - același tip întâlnit pe Ninja ZX-10R.

Kawasaki

Admisia Ram Air



Completând admisia Ram Air poziționată central, ductul Ram Air lateral, proiectat cu ajutorul feedback-ului de la Ninja H2, direcționează aerul către cutia de filtrare a aerului și contribuie la performanțe remarcabile. Aspectul său agresiv și sunetul admitterii se adaugă la experiența incitantă a motoarelor cu patru cilindri în linie și identifică vizual motocicletă ca fiind unul dintre modelele Ninja ZX de la Kawasaki.

Iluminare integrală cu LED-uri



De la farurile duble până la stopurile spate inspirate de Ninja ZX-10R, toate sistemele de iluminare ale modelului Ninja ZX-4R sunt cu LED-uri.


Frâne frontale cu discuri duble



Cele două discuri de frână față $\varnothing 290$ mm și etrierele monobloc cu montare radială ale modelului ZX-4R asigură o putere de frânare sigură, oferind în același timp o senzație de frânare excelentă pentru a inspira încredere atât pe circuit, cât și pe stradă.

Kawasaki


Performanță cu turație ridicată

	<p>Cu o limită de turație de peste 15.000 min-1 care indică potențialul unui sunet de evacuare minunat, acest motor dispune de o tehnologie inspirată de curse care se regăsește și pe Ninja ZX-10R. Turațiile ridicate oferă un sunet de motor distinctiv și antrenant, caracteristic unui motor cu patru cilindri în linie Kawasaki de înaltă performanță.</p>
---	--

Instrumentație color TFT cu Mod Circuit


	<p>Instrumentarul de bord color TFT complet digital de 4,3" cu moduri de afișare selectabile (Normal, Circuit) afișează în mod clar cele mai relevante informații, fie pe stradă, fie pe circuit. Modul Circuit afișează mai vizibil poziția treptelor de viteză, timpii pe tur și turațiile peste 10.000 rpm.</p>
---	--

Roți de culoarea verde lime


	<p>Jantele vopsite în verde lime adaugă un aspect clasic.</p>
---	---

Kawasaki


Emblema celei de-a 40-a aniversări

 A close-up photograph of a blue fuel tank on a motorcycle. On the tank, there is a green and yellow shield-shaped emblem with the number '40' and the word 'ANNIVERSARY' written on it.	<p>În partea de sus a rezervorului de combustibil se află o emblema aniversară de 40 de ani, proiectată într-un stil asemănător cu un autocolant de campionat și care amintește de cursele din anii 1980.</p>
---	---

Rezervor de combustibil în trei culori

 A side-view photograph of a Kawasaki Ninja 40th Anniversary motorcycle. The fuel tank is painted in three colors: white, blue, and green. The 'Kawasaki' logo is visible on the side fairing.	<p>Modelele Ninja 40th Anniversary dispun de rezervoare de combustibil cu un design special în trei culori.</p>
---	---

Stilul pentru a 40-a aniversare, inspirat de modelul câștigător ZXR-7

 A full-body photograph of a Kawasaki Ninja 40th Anniversary motorcycle. The bike is shown in profile, featuring the same three-color (white, blue, green) paint scheme as the fuel tank. The 'Kawasaki' logo is visible on the side fairing.	<p>Pentru a reproduce cu acuratețe schema de culori originală a vremii, albastrul folosit a fost recreat pentru aceste modele.</p>
--	--

Kawasaki

Logo-ul Kawasaki lateral



Logo-ul "Kawasaki" de pe carenajul lateral este poziționat cu dimensiunea și echilibrul ideale pentru fiecare model.

Optimizarea layout-ului de culoare



La aplicarea schemei de trei culori pe aceste modele Ninja moderne, dispunerea și echilibrul culorilor au fost optimizate cu atenție pentru fiecare model.

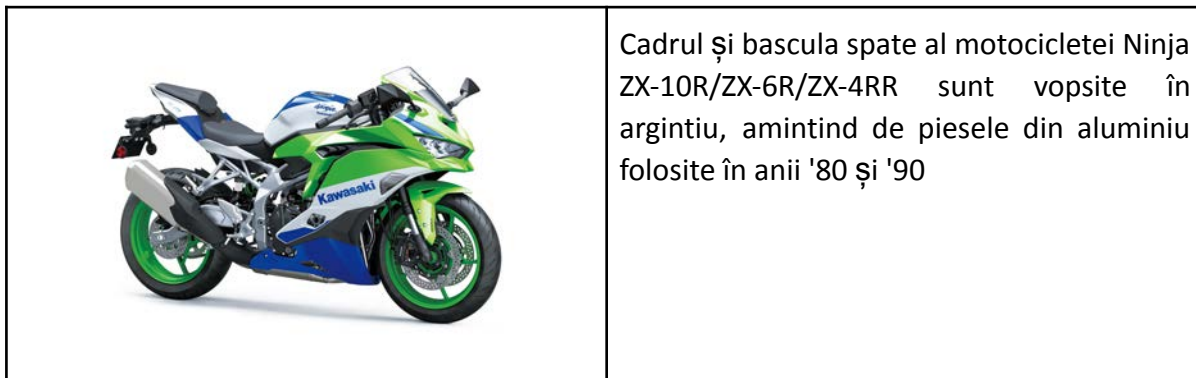
Fonturi din anii 80 și 90



Numerele referitoare la cilindree de pe carena spate au fost produse recent pe baza fontului utilizat în anii '80 și '90.

Kawasaki

Reminiscentă a pieselor folosite în anii '80 și '90



Tehnologii

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

Kawasaki

caracteristicile controlului tracțiunii, modul 3 KTRC este cel mai avansat sistem Kawasaki de management al motorului.

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.

Conectivitate smartphone



O tehnologie inteligentă permite motocicliștilor să se conecteze fără fir la motocicletă lor. Utilizând aplicația de smartphone RIDEOLGY THE APP, se pot accesa mai multe funcții ale instrumentelor, contribuind la o experiență îmbunătățită de motociclism. Informații despre vehicul (cum ar fi numărul de kilometri, indicatorul nivelului de combustibil, programul de întreținere, etc.) pot fi vizualizate pe smartphone. Jurnalul de călătorie (variază în funcție de model, dar poate include traseul GPS, poziția treptei de viteză, RPM și alte informații) pot fi vizualizate pe smartphone. Atunci când sunt conectate, notificările telefonice (apelurile, mesajele) sunt afișate pe bordul motocicletei. Motocicliștii pot face, de asemenea, modificări la setările afișajului instrumentelor de pe motocicletă (unități preferate, setarea ceasului și datei, etc.) prin intermediul smartphone-ului. Pe anumite modele, este posibil să se verifice și să se ajusteze setările vehiculului (cum ar fi Modul Rider, caracteristicile sistemelor electronice de asistență pentru pilot și setările de preîncărcare ale suspensiei) utilizând smartphone-ul.

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.

Suspensie spate: Back-link orizontal



În comparație cu suspensia spate tradițională Uni-Trak de la Kawasaki, care dispune de o unitate de amortizare pe verticală, în cazul suspensiei spate tip Horizontal Back-link, unitatea de amortizare este aproape orizontală. Dispunerea originală a suspensiei Kawasaki plasează unitatea de amortizare foarte aproape de centrul de greutate al motocicletei, contribuind în mare măsură la centralizarea masei. Și pentru că nu există niciun element de legătură sau un amortizor care să iasă sub bascula spate, acest lucru ne oferă spațiu disponibil pentru o pre-cameră de evacuare mai mare (o cameră de expansiune a gazelor de eșapament situată chiar în amonte de amortizor). Cu o pre-cameră mai mare, volumul evacuării finale poate fi redus, iar componentele grele ale evacuării pot fi plasate mai aproape de centrul motocicletei, contribuind și mai mult la centralizarea masei. Rezultatul este o manevrabilitate mult îmbunătățită. Un alt avantaj este faptul că amortizorul este plasat departe de căldura evacuării. Deoarece este mai dificil ca căldura de la sistemul de evacuare să afecteze în mod negativ presiunea uleiului și a gazului din suspensie, performanța

Kawasaki

suspensiei este mai constantă. Suspensia spate Back-link orizontală oferă numeroase beneficii suplimentare ca acesta.

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.

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)

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.