

Kawasaki

Ninja ZX-6R 2024



MOTO MUS

Kawasaki

Caracteristici

Designul armonios și fluid al modelului Ninja ZX



Stilul complet nou este inspirat de Ninja ZX-10R, întruchipând în același timp imaginea supersport ideală. Noile carene frontale și laterale creează un design care curge lin de la capăt la altul. Noile faruri compacte și o capotă frontală cu straturi complicate îi conferă noului Ninja ZX-6R o nouă " imagine", în timp ce carcasa motorului și sistemul de evacuare a gazelor de eșapament înnegrite contribuie la imaginea supersport, iar semnalizatoarele de direcție cu LED-uri completează un pachet de iluminare complet cu LED-uri.

Instrumentar de bord color TFT de 4,3" cu conectivitate pentru smartphone-uri



Noul instrumentar de bord TFT color complet digital de 4,3" conferă cockpitului un aspect high-tech și de înaltă calitate. Pe lângă conectivitatea cu smartphone-ul, noul instrumentar oferă și o serie de funcții de măsurare indisponibile pe modelul anterior.

Kawasaki

Performanță optimizată pentru o conducere exaltantă de stradă



Cu motorul și șasiul de competiție și performanțele șasiului optimizate pentru stradă, Ninja ZX-6R oferă o experiență de pilotaj antrenantă într-o gamă largă de situații de pilotaj. În timp ce originea sa îi conferă un potențial ridicat de distracție pe circuit, accentul pus pe condusul pe stradă îl face supersportul în clasa 600cc de ales pentru o zi de plimbare în canioane sau pe drumuri de munte.

Moduri de pilotaj integrate



Patru moduri de pilotaj integrate (Sport, Road, Rain sau Rider (manual)) simplifică selectarea unui nivel de control al tracțiunii și a unui mod de putere care să se potrivească condițiilor actuale de rulare.

Kawasaki

Avantajul 636: răcit cu lichid, 4 timpi, patru cilindri în linie, cu răcire cu lichid, 636 cm³



Avantajul oferit de cilindrul mai mare cu 37 cmc a modelului Ninja ZX-6R este semnificativ pentru plăcerea de a conduce în lumea reală. O performanță mai mare pe toată plaja de turații este binevenită atunci când se practică pilotajul sportiv, atât pe drumurile secundare, cât și pe circuit. Dar cuplul mai puternic la turații joase și medii, în comparație cu modelele supersport "obișnuite" de dimensiuni medii, oferă, de asemenea, o utilitate mai mare în situațiile de pilotaj de zi cu zi pe stradă, cum ar fi rularea în traficul urban cu opriri și plecări sau accelerarea pentru a depăși un alt vehicul pe autostradă. Actualizările pentru 2024 includ modificări legate de emisii.

Discuri de frână mari, etriere monobloc



Etrierii monobloc cu montare radială, foarte rigizi, oferă o senzație fermă la maneta de frână pentru un control superb. Discurile mari de frână de \varnothing 310 mm cu pompă radială completează pachetul de frâne față, asigurând o frânare puternică cu o senzație excelentă. O frână pe disc de \varnothing 220 mm și un etrier ușor încetinesc roata din spate. Noile discuri rotunde, cu un stil asemănător cu cele de la Ninja ZX-10R, contribuie la imaginea puternică a familiei Ninja ZX.

Kawasaki

Tehnologie avansată



Controlul tracțiunii, managementul frânelor supersport, modurile de putere selectabile și quick shifter-ul sunt acum completate de un instrumentar TFT color, cu o serie de caracteristici noi, inclusiv conectivitatea cu smartphone-urile și modurile de pilotaj integrate.

Parbriz sportiv



Parbrizul scurt contribuie la imaginea de supersport a modelului Ninja ZX-6R. La fel ca la Ninja ZX-10R, carena față susține părțile laterale ale parbrizului. Orificiile din parbriz ușurează acumularea de presiune în spatele ecranului pentru a ajuta la reducerea bufeurilor atunci când se circulă la viteze ridicate.

Kawasaki

Înfățișarea Ninja distinctivă



Noile faruri hibride compacte cu proiector/reflector sunt un element cheie al noii înfățișări a lui Ninja ZX-6R. Tehnologia LED monofocală este completată de reflectoare adâncite care fac ca părțile neiluminate ale farurilor să pară întunecate, creând o expresie feroce. Designul complex al carenei frontale în straturi este completat de intrările în stil winglet și de spoilerile unghiulare ale bărbiei pentru a forma o imagine extrem de distinctivă.

Caroseria 3D interconectată



La fel ca și designul carenei spate, carenele frontale și laterale folosesc straturi întrepătrunse pentru a crea un efect 3D, straturile multiple adăugând un design de înaltă clasă. Designul sinuos și fluid al caroseriei atrage privirea de la cap la coadă și face trimitere la performanțele supersport ale modelului Ninja ZX-6R, axat pe stradă.

Kawasaki

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 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

Kawasaki

controlează automat turația motorului, astfel încât următoarea treaptă inferioară poate fi selectată fără a acționa ambreiajul.

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.

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

Kawasaki

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.

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.

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

Kawasaki

frânări puternice poate fi suprimată, iar controlabilitatea frânei din spate poate fi menținută la retrogradare treptelor de viteză.

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.

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

Kawasaki

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.