

Kawasaki

Kawasaki Versys 1000



MOTO MUS

Kawasaki

Caracteristici

Instrumentar de bord high end



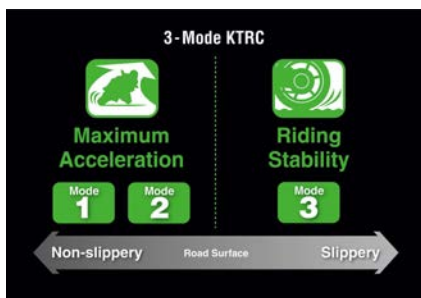
Designul de înaltă tehnologie conferă cockpitului de pe Versys 1000 un aspect de înaltă clasă. Tahometrul de tip analogic este completat de un ecran LCD complet digital.

Etrieri de frână față cu montare radială



Discurile față cu formă de petale de \varnothing 310 mm sunt acum prinse de etriere monobloc cu montare radială foarte rigide, completate de un cilindru principal de frână față cu pompă radială, care contribuie la o senzație superbă și la o putere de frânare formidabilă.

KTRC (Kawasaki Traction Control)



Sunt disponibile 3 moduri ce acoperă o gamă variată de condiții de rulare, oferind fie performanțe îmbunătățite de pilotaj sportiv, fie siguranța de a negocia cu încredere suprafețele alunecoase în anumite condiții.

Kawasaki

Parbriz reglabil



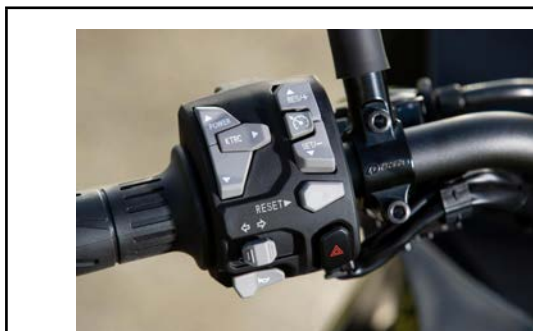
Parbrizul reglabil fără trepte poate fi adaptat la preferințele pilotului, contribuind la o călătorie confortabilă pe autostradă. Înălțimea parbrizului poate fi acum reglată cu ușurință de pe șaua pilotului.

Sursă de alimentare la îndemână



Situată convenabil în cockpit, o priză de curent continuu este acum o dotare standard. Priza este completată de o pre-cablare pregătită. Este disponibilă o putere totală de 40 W.

Control electronic al vitezei de rulare



Sistemul de control al vitezei de rulare Kawasaki permite menținerea unei viteze dorite prin simpla apăsare a unui buton. Odată activat, pilotul nu mai trebuie să acționeze constant accelerația. Acest lucru reduce stresul asupra mâinii drepte atunci când se parcurg distanțe lungi, permițând o croazieră relaxată și contribuind la un nivel ridicat de confort de pilotaj.

Kawasaki

Sistem Clean-Mount al cutiilor laterale



Fixarea și demontarea cutiilor laterale este simplă și convenabilă datorită sistemului de montare.

Sistem de iluminat cu LED-uri



De la noile faruri duble și indicatoarele de direcție compacte cu LED până la noul stop cu LED și la becul cu LED pentru plăcuța de înmatriculare, Versys 1000 oferă un pachet de iluminare complet cu LED.

Motorul captivant cu patru cilindri în linie



Motorul cu patru cilindri în linie de 1.043 cm³, reglat pentru a fi flexibil, oferă un răspuns superb la accelerație, un cuplu puternic la toate turațiile și un sunet seducător la admisie.

Kawasaki

Tehnologii

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 ruliu 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.

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

Kawasaki

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

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.

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.

Kawasaki

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.

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).

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

Kawasaki

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

Control electronic al vitezei de rulare



Sistemul electronic de control al vitezei de rulare permite menținerea unei viteze dorite (turația motorului) prin simpla apăsare a unui buton. Odată activată, pilotul nu mai trebuie să acționeze constant accelerația. Acest lucru reduce stresul asupra mâinii drepte atunci când se parcurg distanțe lungi, permițând o rulare relaxată și contribuie la un nivel ridicat de confort de pilotaj.

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.

Kawasaki

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 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

Kawasaki

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.