

Kawasaki

Versys 1000 SE



MOTO MUS

Kawasaki

Caracteristici

Pilotaj sportiv și distractiv



Deoarece în lumea reală se circulă pe drumuri care adesea nu sunt deloc perfecte - imperfecțiunile drumului (denivelări, gropi) sunt departe de a fi rare, iar unele drumuri nici măcar nu sunt pavate (pietruite, etc.) - inginerii Kawasaki au ales suspensii cu cursă lungă pentru a permite piloților să abordeze virajele cu aplomb. Deși nu a fost concepută pentru utilizare off-road, capacitatea suspensiei cu cursă lungă de a face față condițiilor stradale mai puțin perfecte permite modelului Versys 1000 SE să rămână echilibrat acolo unde motocicletele cu setări mai rigide și mai sportive ar necesita să reducă accelerația. Jantele ușoare de 17" din față și din spate contribuie la o manevrabilitate rapidă și sportivă.

Kawasaki

KECS cu tehnologie Showa Skyhook

	<p>Versys 1000 SE beneficiază de o actualizare a suspensiei KECS (Kawasaki Electronic Control Suspension). Disponând pentru prima dată la Kawasaki de tehnologia Skyhook de la Showa, noua suspensie oferă o rulare mai lină pentru pilot și pasager, contribuind la creșterea confortului și plăcerii. Conceptul Skyhook presupune ideea unui cârlig care susține greutatea elastică a motocicletei și modulează forța de amortizare a suspensiei pentru a permite roților să urmărească gropile și denivelările întâlnite, menținând în același timp poziția verticală a motocicletei cu o perturbare minimă.</p>
---	---

KIBS (Kawasaki Intelligent anti-lock Brake System)

	<p>Sistemul Kawasaki de management al frânelor de înaltă precizie, de calitate supersport, este acum dotare standard pe Versys 1000. Acesta este același sistem de bază utilizat pe Ninja H2 și Ninja ZX-10R, cu programare și setări revizuite pentru a se adapta la parametrii de performanță de stradă și la suspensia cu cursă lungă a modelului Versys 1000.</p>
---	---

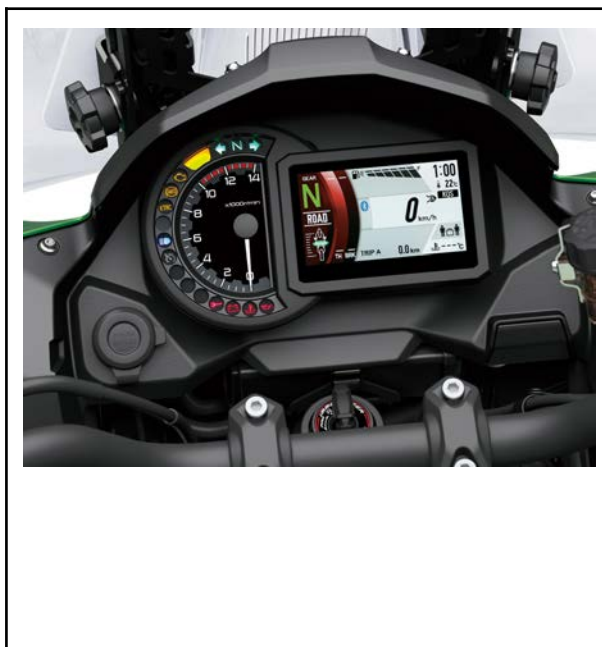
Kawasaki

KCMF (Kawasaki Cornering Management Function)



Utilizând cea mai recentă versiune a software-ului avansat de modelare Kawasaki și feedback-ul de la o unitate IMU (Inertial Measurement Unit) compactă Bosch, KCMF monitorizează parametrii motorului și ai șasiului pe tot parcursul virajului - de la intrarea în viraj, 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 urmărească linia de viraj.

Instrumentar de bord TFT Full Colour



Instrumentarul color TFT compact, complet digital, conferă cockpit-ului un aspect de înaltă tehnologie și de înaltă calitate. Afișajul color de înaltă calitate dispune de tehnologia TFT (tranzistor cu peliculă subțire), oferind un nivel ridicat de vizibilitate. Culoarea de fundal a ecranului poate fi selectată (alb sau negru), iar luminozitatea ecranului se reglează automat în funcție de lumina existentă. În plus față de ferestrele multifuncționale derulabile, există două moduri de afișare iar piloții pot alege modul în care doresc să le fie prezentate informațiile.

Kawasaki

Manșoane încălzite



Manșoanele încălzite oferă un confort sportiv în zilele reci, asigurând o căldură excelentă.

Faruri duble cu LED-uri



Fiecare dintre farurile cu LED este prevăzută cu fază scurtă și fază lungă, precum și cu o lampă de poziție. Foarte vizibile, noile faruri oferă o luminozitate semnificativ mărită pentru a ilumina drumul în timpul călătoriilor pe timp de noapte.

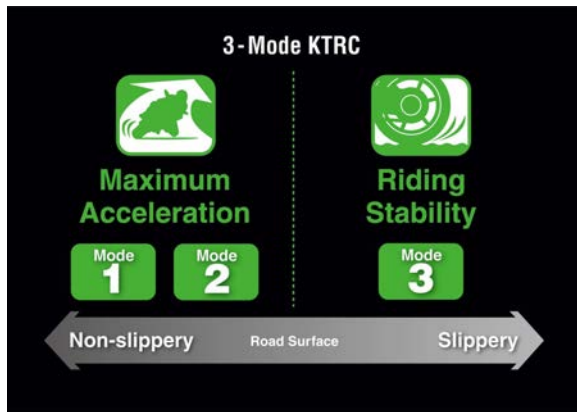
Moduri de pilotaj integrate



Modurile de pilotaj fac legătura între KTRC și Power Mode permit piloților să seteze eficient controlul tracțiunii și livrarea de putere pentru a se adapta la o anumită situație de pilotaj.

Kawasaki

KTRC (Kawasaki Traction Control)

 <p>3-Mode KTRC</p> <p>Maximum Acceleration Mode 1 Mode 2</p> <p>Riding Stability Mode 3</p> <p>Non-slippery Road Surface Slippery</p>	<p>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.</p>
---	--

Lumini de viraj cu LED-uri

	<p>Luminile încorporate în carene ajută la iluminarea drumului în virajele pe timp de noapte. 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.</p>
---	--

Kawasaki

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.

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.

Kawasaki

Două șei disponibile

	<p>Versys 1000 este echipată cu șaua Comfort Seat, care dispune de o căptușeală mai groasă din urethane pentru a oferi confortul necesar pentru a permite ore lungi în șa, oferind în același timp piloților mai înalți o îndoire relaxantă a genunchilor. De asemenea, ambele motociclete pot fi echipate cu accesoriul Low Seat (cu 20 mm mai joasă)</p>
---	--

Parbriz reglabil

	<p>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.</p>
---	--

Kawasaki

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.

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.

KQS (Kawasaki Quick Shifter)



Completând caracterul antrenant al motorului Versys 1000, schimbătorul rapid de viteze permite schimbarea bidirecțională a treptelor de viteză fără ambreiaj, pentru o accelerare fără probleme și o decelerare rapidă și ușoară.

Kawasaki

Clapete de accelerație electronice



Clapetele electronice de accelerație permit ECU să controleze volumul de combustibil (prin intermediul injectoarelor de combustibil) și de aer (prin intermediul clapetelor de accelerație) furnizat motorului. Injecția ideală a combustibilului și poziția ideală a clapetelor de accelerație au ca rezultat un răspuns lin și natural al motorului și o putere ideală a acestuia.

Conectivitate smartphone



Un chip Bluetooth încorporat în panoul de bord le permite piloților să se conecteze la motocicletă lor în mod wireless. Cu ajutorul aplicației pentru smartphone "RIDEOLOGY THE APP", pot fi accesate o serie de funcții ale instrumentului, contribuind la o experiență îmbunătățită de utilizare a motocicletei.

Kawasaki

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.

Sistem Clean-Mount al cutiilor laterale

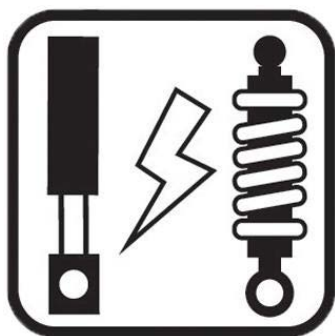


Fixarea și demontarea cutiilor laterale este simplă și convenabilă datorită sistemului de montare. Atunci când sunt montate, cutiile laterale se integrează perfect în partea din spate a motocicletei; atunci când sunt îndepărtate, designul curat asigură un aspect plăcut al părții din spate a motocicletei.

Kawasaki

Tehnologii

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 motocicletă. 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.

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

Kawasaki

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.

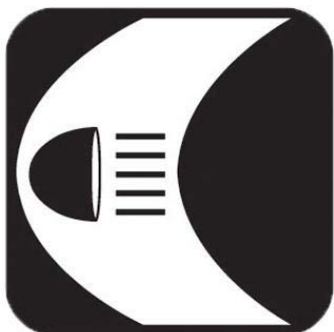
KTRC (3 moduri)



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 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

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.

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

Kawasaki

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.

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).

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

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.

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. Jurnalele de călătorie (variază în funcție de model, dar pot 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

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 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.

Kawasaki

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.

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

Kawasaki

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 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.