

Kawasaki

Z H2 SE



MOTO MUS

Kawasaki

Caracteristici

Motor supraalimentat echilibrat



Livrarea gestionabilă a puterii la toate turațiile a fost urmărită cu atenție pentru a obține o unitate de putere care vă permite să experimentați puterea ridicată de 200 CP. Atunci când cilindrul este mărit pentru a obține mai multă putere, acest lucru are ca rezultat, de obicei, creșterea dimensiunilor și a greutateii, ceea ce diminuează meritul oricărei puteri obținute. Z H2 elimină această problemă prin utilizarea unui motor supraalimentat. Motorul supraalimentat DOHC cu 16 supape și 998 cm³, cu patru cilindri în linie și echilibrați, generează o putere maximă ridicată de 147 kW (200 CP), fiind în același timp ușor și compact. Acesta produce o accelerație intensă, cum nu poate oferi un motor aspirat natural.

Kawasaki

KQS (Kawasaki Quick Shifter)



La turații ale motorului (rpm) de peste 2.500 min-1, KQS permite schimbarea bidirecțională a treptelor de viteză fără ambreiaj. Completând motorul puternic și transmisia dog-ring, schimbătorul rapid este o caracteristică convenabilă care poate fi utilizată nu numai pentru pilotajul sportiv, ci și pentru pilotajul în oraș și pentru touring. Acesta permite schimbări rapide de trepte de viteză în sus și-n jos, facilitând accelerarea și decelerarea lină. În timpul accelerării, sistemul detectează faptul că maneta de schimbare a fost acționată și trimite un semnal către ECU pentru a întrerupe aprinderea, astfel încât inelele să poată angrena fără probleme următoarea treaptă de viteză fără a fi nevoie să folosească ambreiajul. În timpul decelerării, sistemul KQS controlează automat turația motorului, permițându-vă să reduceți treptele de viteză fără a acționa ambreiajul. Sistemul utilizează un senzor de tip contactless, ceea ce contribuie la fiabilitatea sa ridicată.

Kawasaki

Etrieri Brembo Stylema



Pachetul de frâne față Brembo cu specificații superioare de pe Z H2 SE include etriere monobloc Stylema și un cilindru principal față Brembo, care oferă performanțe de frână mai puternice și un control mai bun.

Ambreiaj Assist & Slipper



Camele de asistență reduc sarcina arcului de ambreiaj pentru o acționare mai ușoară a manetei de ambreiaj, ceea ce ajută la reducerea oboselii pilotului în situații de condus în oraș, cum ar fi traficul de tip bară la bară sau ambuteiajele. Ambreiajul cu alunecare eliberează presiunea de la cuplul invers și ajută la prevenirea blocării sau pierderii controlului roții din spate.

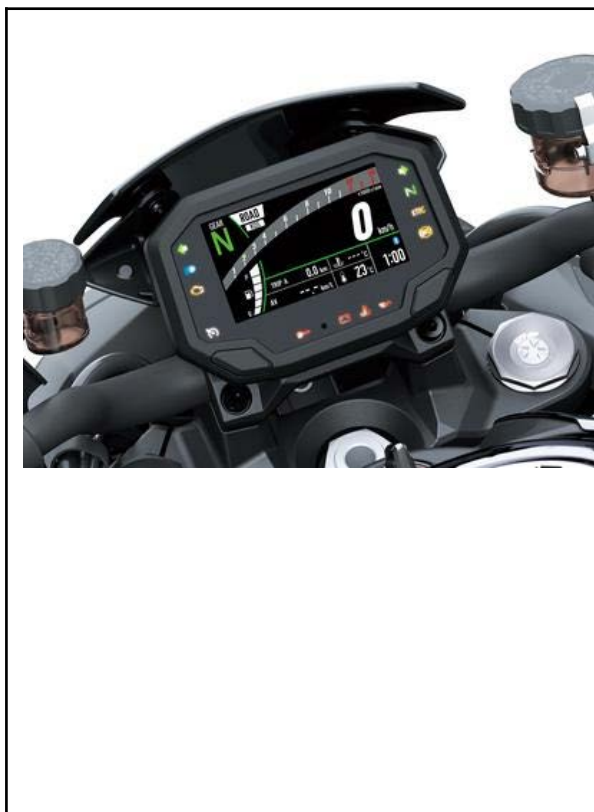
Kawasaki

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. Funcționarea sistemului electronic de control al vitezei de croazieră este în mod convenabil poziționată pe partea stânga a ghidonului.

Ecran TFT LCD color



Panoul de bord afișează în mod cuprinzător diverse informații pe ecranul TFT LCD color. De asemenea, acesta dispune de funcții care vă pot ajuta să gestionați starea de funcționare zilnică a motocicletei și calendarul pentru călătoriile pe distanțe lungi. Funcțiile de afișare includ un vitezometru digital, indicator de poziție a treptelor de viteză, indicator de schimbare a treptelor de viteză, odometru, două odometre intermediare, indicator de combustibil, autonomie rămasă, consum curent/mediu de combustibil, temperatură exterioară, temperatură lichid de răcire, ceas, indicator de pilotare economică, indicator IMU, indicator KIBS, presiune de supraalimentare și temperatură de supraalimentare.

Kawasaki

Sistem iluminare complet LED



Toate luminile - inclusiv farurile, stopurile, precum și semnalizatoarele de direcție și lumina plăcuței de înmatriculare - sunt echipate cu becuri LED. Consumul redus de energie și durabilitatea ridicată îmbunătățesc mentenabilitatea, oferind în același timp o intensitate luminoasă și o iluminare ridicată. Culoarea vie a luminii contribuie la o vizibilitate excelentă din mediul înconjurător, contribuind semnificativ la o siguranță crescută pe timp de noapte. Farul montat pe cadru influențează, de asemenea, stilul din jurul părții frontale și creează un aspect inovator, diferit de modelele naked anterioare.

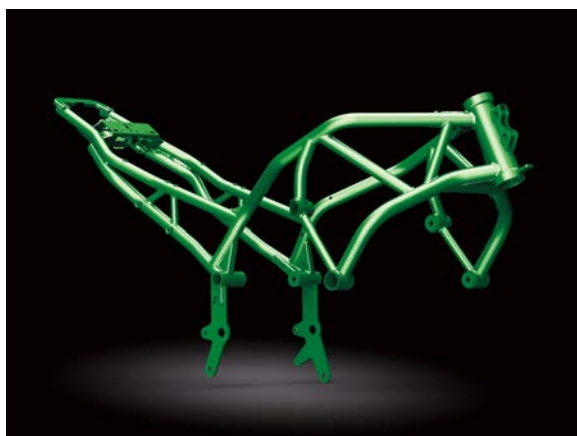
Comutatoare de tip Fat-Type pentru ghidon



Montate pe ghidonul robust și suplu de tip "fat-type", comutatoarele de pe ghidon permit piloților să efectueze modificări ale setărilor și afișajului fără a elibera manșoanele. Comutatorul din stânga de pe ghidon este utilizat pentru a acționa controlul electronic al vitezei de croazieră, pentru a efectua modificări ale afișajului contorului și pentru a actualiza setările, în timp ce comutatorul din dreapta de pe ghidon este utilizat pentru a accesa meniurile de setări ale mașinii.

Kawasaki

Cadru tip grindă cu zăbrele



Capabil să valorifice întreaga putere a motorului supraalimentat, cadrul special conceput al modelului Z H2 oferă o combinație de stabilitate la viteze mari și manevrabilitate ușoară, care facilitează controlul atunci când se pilotează în oraș sau pe drumuri virajate - caracteristici aparent contrare. Cadrul compact, o bază ideală pentru forma unui model naked, are un echilibru de nivel înalt între rigiditate și flexibilitate, permițând abordarea unei game largi de situații de pilotaj.

Concept de design: SUGOMI & Minimalist



Stilul modelului Z H2 SE, nava amiral a seriei Z, a fost modelat în conformitate cu conceptul de design SUGOMI & Minimalist. Forma sa dinamică ghemuită, care amintește de un prădător gata să atace, și priza de aer Ram Air asimetrică din partea stângă sunt elemente ale designului său SUGOMI, de o intensitate feroce și extrem de caracteristic. Cadrul său compact este produsul unei filosofii de design minimalist, cu toate părțile funcționale prezentate simplu, fără înflorituri, și făcute cât mai mici posibil. Dimpotrivă, afișarea proeminentă a noului cadru din grilaj de oțel și a plăcii sale de pivot din aluminiu nu face decât să sublinieze importanța lor - atât din punct de vedere funcțional, cât și ca elemente de stil. În cele din urmă, atunci când discutăm despre stilul modelului Z H2

Kawasaki

	<p>SE, nu trebuie uitată semnificația emblemei Kawasaki River Mark afișată pe carenajul farurilor. Utilizarea acesteia, o onoare permisă doar pentru motoarele supraalimentate, confirmă că Z H2 SE este un model emblematic.</p>
--	---

Conectivitate smartphone

	<p>Acest model este echipat cu o funcție de conectivitate pentru smartphone, care permite conectarea prin Bluetooth. Deoarece sistemul poate fi accesat prin intermediul tehnologiei Bluetooth, nu mai este nevoie de conectarea cablurilor, ceea ce înseamnă că confortul este îmbunătățit în mod semnificativ. Pe lângă verificarea informațiilor despre motocicletă și înregistrarea și descărcarea jurnalelor, setările, cum ar fi Riding Mode, pot fi pregătite de la distanță. Un cip Bluetooth încorporat în instrumentarul de bord le permite piloților să se conecteze la motocicletă lor fără fir. Cu ajutorul aplicației pentru smartphone "RIDELOGY THE APP", pot fi accesate o serie de funcții ale instrumentului, contribuind la o experiență îmbunătățită de motociclism.</p>
--	---

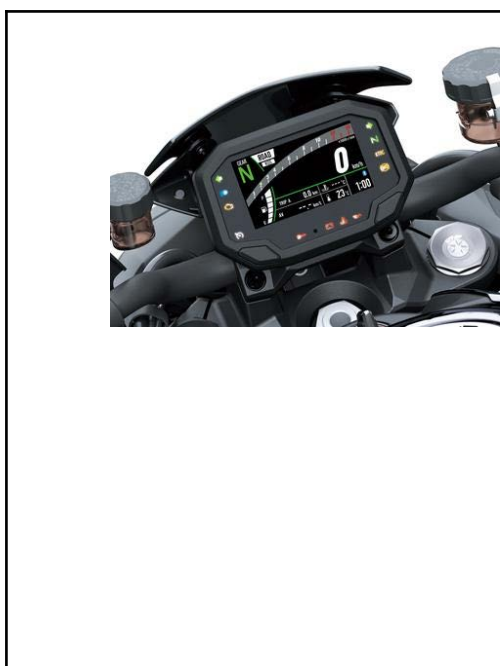
Kawasaki

KECS cu tehnologie Showa Skyhook



ECS, sistemul de suspensie electronică semi-activă Kawasaki, se adaptează în timp real la condițiile de drum și de rulare, oferind cantitatea ideală de amortizare solicitată. Combinând componente mecanice de nivel înalt cu cea mai recentă tehnologie de control electronic, KECS oferă atât suplețea necesară pentru a oferi confort de pilotaj într-o gamă largă de situații de pilotaj, cât și o amortizare fermă pentru a facilita pilotajul sportiv. Anvelopele se simt bine așezate, oferind încredere în viraje. În modul Rain Mode, tehnologia Skyhook EERA (Electronically Equipped Ride Adjustment) de la Showa oferă o pilotaj și mai echilibrat.

Sisteme electronice avansate care sprijină controlul motocicletelor



Pachetul electronic avansat al modelului Z H2 include numeroase sisteme electronice de control, cum ar fi KTRC, KCMF și KIBS, precum și un IMU care furnizează feedback privind orientarea șasiului către KIBS și KTRC. Aceste sisteme de asistență a pilotului oferă liniștea necesară pentru a face față puterii motorului supraalimentat, oferind în același timp o gamă largă de informații. În plus, controlul electronic al vitezei de croazieră și KQS sporesc și mai mult confortul de pilotaj. În plus, posibilitatea de a alege între trei moduri de putere și modurile de pilotaj integrate care fac legătura între KTRC și modul de putere

Kawasaki

	sunt extrem de ușor de utilizat, permițând piloților să se concentreze asupra pilotajului lor.
--	--

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

Kawasaki

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 greutatei și a spațiului și a permis designul compact al motorului.

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.

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

Kawasaki

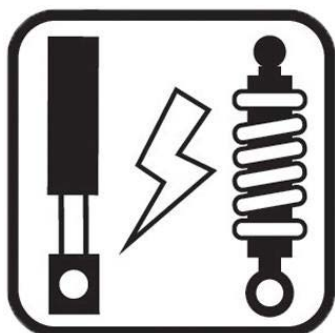
întreținere, etc.) pot fi vizualizate pe smartphone. Jurnalul de călătorie (variază în funcție de model, dar pot include traseul GPS, poziția treptei de viteză, RPM și alte informații) pot fi vizualizate pe smartphone. Atunci când sunt conectate, notificările telefonice (apelurile, mesajele) sunt afișate 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.

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.

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

Kawasaki

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.

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.

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

Kawasaki

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.

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.

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

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.

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.

Moduri de putere



Modelele echipate cu mai multe moduri de putere oferă motocicliștilor 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.

Control electronic al vitezei de rulare (Electronic Cruise Control)



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 croazieră relaxată și contribuind la un nivel ridicat de confort de pilotaj.

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



Aționarea 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,

Kawasaki

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.