

# Kawasaki

## Z900RS SE

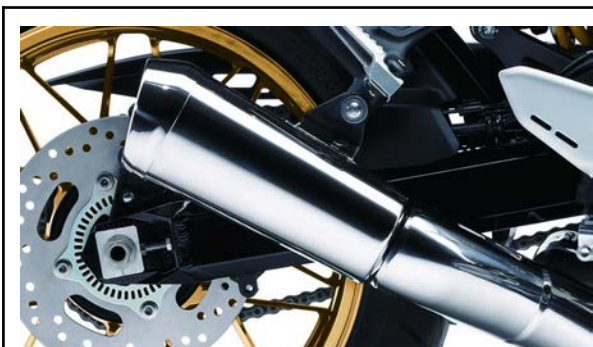


**MOTO MUS**

# Kawasaki

## Caracteristici

### Prima evacuare a cărei sunet este personalizată de Kawasaki



În timp ce motoarele Kawasaki cu patru cilindri în linie sunt renumite din punct de vedere istoric pentru eșapamentul lor cu sunet extraordinar, aceasta este prima dată când Kawasaki a efectuat cercetări de sunet pentru a crea o notă de eșapament ideală pentru un model. Concepută pentru a stârni reacția pilotului, reglarea sunetului s-a concentrat pe zgomotul inițial al motorului, pe mersul la ralanti și pe rularea la viteze mici, unde pilotul este cel mai în măsură să se bucure cel mai bine de zgomotul profund al eșapamentului.

### Pompă radială



Cilindrul principal de frână față cu pompă radială contribuie, de asemenea, la controlul și senzația superbă oferite de etriere. Pentru o mai mare siguranță la frânare, ABS-ul este o dotare standard pe Z900RS SE.

# Kawasaki

## Motor cu patru cilindri în linie, puternic și liniar



La fel ca Z1, Z900RS dispune de 4 cilindri în linie de 948 cmc - o configurație de motor care oferă în mod natural un echilibru excelent între putere și manevrabilitate. Setările s-au concentrat pe gama joasă și medie. Turațiile cresc într-o manieră cumpătată, dar foarte hotărâtă, oferind pilotului un sentiment de conectare între accelerație și roata spate.

## Frâne Brembo



Pachetul de frâne față cu componente Brembo (discuri, etriere, plăcuțe) oferă o putere de frânare mai mare și contribuie la un control și mai precis și la o mai mare ușurință în utilizare.

## Ambreiaj Assist & Slipper



Tehnologia de ambreiaj inspirată de curse oferă atât o senzație mult mai ușoară la maneta de comandă, cât și o funcție de limitare a cuplului spate care ajută la prevenirea saltului roții spate la retrogradarea treptelor de viteză.

# Kawasaki

## KTRC (Kawasaki Traction Control)



Contribuind la protecția pilotului, modelul Z900RS SE este echipat cu tehnologia avansată Kawasaki de asistență pentru pilot. KTRC dispune de două moduri care acoperă o gamă largă de condiții de pilotaj, oferind fie performanțe sporite de pilotaj sportiv, fie senzația de siguranță pentru a negocia cu încredere suprafețele alunecoase. Motocicliștii pot alege, de asemenea, să dezactiveze sistemul.

## Suspensie Öhlins



Completând furca inversată cu diametru mare, suspensia spate Öhlins oferă atât un confort sportiv, cât și o senzație mai așezată pe asfalt.

# Kawasaki

## Tehnologie

### KTRC (3 moduri, 9 niveluri)



KTRC cu 9 niveluri combină cele mai bune elemente ale sistemelor anterioare de control al tracțiunii de la Kawasaki. Piloții pot alege dintre trei moduri, fiecare oferind un nivel progresiv mai mare de intruziune. În cadrul fiecărui mod există trei niveluri selectabile de către pilot, adăugând mai multă sau mai puțină intruziune (preferințele pilotului pentru fiecare mod sunt programabile pentru o selecție ușoară în mișcare de pe mânerul din stânga), pentru un total de nouă setări posibile. Motocicliștii pot alege, de asemenea, să oprească sistemul.

Noul sistem KTRC combină logica și controlul sistemelor anterioare de control al tracțiunii Kawasaki (S-KTRC, KTRC cu 1 mod) în fiecare mod. Funcționarea primară este similară cu S-KTRC, care prioritizează accelerația maximă folosind intervenția de tip predictiv. Dar, dacă se detectează o viteză excesivă a roții spate în timpul funcționării în orice mod, puterea motorului este redusă la un nivel la care se poate recâștiga aderența, ceea ce oferă siguranță pilotului, facilitând o conducere lină pe suprafețe alunecoase.

În funcție de model, este inclus și un mod Rain. Acesta poate fi activat și dezactivat independent de KTRC. Activarea Rain Mode setează KTRC la modul 3+ și limitează, de asemenea, puterea, cuplul și răspunsul. Similar cu o setare Low Power (Putere redusă), puterea maximă a motorului este redusă, iar 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 și de alte elemente aflate sub controlul pilotului. Indicatorul de pilotaj economic este o funcție care indică atunci când condițiile



# Kawasaki

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.

# 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.

## 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.

# Kawasaki

## Clapete duble de accelerație



Motocicletele sport de ultimă generație folosesc adesea corpuri de accelerație cu diametru mare pentru a dezvolta niveluri ridicate de putere. Însă, în cazul unor clapete de accelerație cu diametru mare, atunci când pilotul deschide brusc accelerația, răspunsul necontrolat al cuplului motor poate fi puternic. Tehnologia cu două clapete de accelerație a fost concepută pentru a tempera răspunsul motorului, contribuind în același timp la creșterea performanței. La modelele cu clapete de accelerație duble, există două clapete de accelerație pentru

fiecare cilindru: pe lângă clapetele principale, care sunt legate fizic de maneta de accelerație și controlate de rider, un al doilea set de clapete, deschise și închise de ECU, reglează cu precizie debitul aerului de admisie pentru a asigura un răspuns natural și liniar. Cum aerul care trece prin corpurile de accelerație devine mai lin, eficiența combustiei este îmbunătățită, iar puterea este mai mare.

## 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 unitatea de amortizare este plasată 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,



# Kawasaki

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