



## MODELLINFORMATION 2011

MODELL  
NAMN

**Ninja ZX-10R**

## INDEX

<b>ÖVERSIKT</b>	<b>P.3</b>
<b>VIKTIGA EGENSKAPER</b>	<b>P.4</b>
<b>NY MOTOR</b>	<b>P.4</b>
<b>NY RAM</b>	<b>P.9</b>
<b>NY FJÄDRING</b>	<b>P.12</b>
<b>ÖVRIGA PRESTANDAEGENSKAPER</b>	<b>P.15</b>
<b>BANBRYTANDE TEKNIK HJÄLPER FÖRARE ATT UTFORSKA GRÄNSERNA</b>	<b>P.19</b>
<b>AGGRESSIV OCH ELEGANT DESIGN</b>	<b>P.23</b>
<b>FLER EGENSKAPER</b>	<b>P.27</b>
<b>FÄRGE(R)</b>	<b>P.28</b>
<b>SPECIFICATIONS</b>	<b>P.29</b>

# UTFORSKA GRÄNSERNA



Ninja ZX-10R-modeller har alltid ansetts ha den bästa prestandan för bannracing. För att behålla sin konkurrenskraft har varje ny modell haft en högre effekt och en bättre kontroll. Den senaste modellen är inget undantag. Med en ny motor, nytt chassi och ny fjädring representerar Kawasakis senaste flaggskepp i 1000 cc-klassen den första kompletta omkonstruktionen sedan introduktionen av Ninja ZX-10R, och den erbjuder ett stort steg framåt i grundprestanda.

Den nya Ninja ZX-10R som är laddad med banbrytande teknik har konstruerats för att ett större antal förare ska få uppleva känslan av att köra en superbike nära gränsen. Nya funktioner som Kawasakis nya traction control av racingtyp (S-KTRC) och ABS (KIBS) på supersportnivå finns där för att föraren ska få hjälp att utforska gränserna.

### NY MOTOR

Den helt nya motorn som är konstruerad för både maximal effekt och hanterbarhet har en uteffekt på 147.1 kW (200.1 PS), ökad trottelnkontroll och en motorkaraktär som ger längre tid med full gas.

#### Motor

- \* Den nya motorn ger en linjär kraft ända upp till toppeffekt. Det har lagts stor vikt på att garantera den bästa motorhanterbarheten i hela kurvan: släppa på gasen vid ingången i kurvan, gasa på igen mitt i kurvan och med gaspådrag ut ur kurvan. Toppvridmomentet har flyttats till ett högre varvtalsområde för att eliminera vridmomentets toppar och dalar som gjorde det svårt för föraren att gasa med självförtroende. Att hålla vridmomentet i mellanregistret, på en nivå som inte är högre än nödvändigt, gör det enklare att börja gasa igen.
- \* Den nya motorn har en helt ny utformning på vevaxeln/växellådsaxeln: kraftöverföringens ingående axel ligger nu ovanför de andra två. Dessutom är vevaxeln placerad ca 10 grader högre i förhållande till den utgående axeln. Den nya konstruktionen bidrar till en högre tyngdpunkt och mer centraliserad massa vilket ger ännu lättare hantering.
- \* Cylindrarna har bearbetats med en attrapptopp på plats vilket ger en bättre borring och cylinderform. På grund av den ökade precisionen kan kolringar med lägre spänning användas, vilket ger lägre mekaniska förluster.
- \* Den nya motorn har också förskjutna cylinderaxlar: relativt vevaxeln är cylindrarnas mitt 2 mm mot motorns avgassida. Detta leder till ett minskat sidotryck på kolven vid maximalt förbränningstryck (minskning av den mekaniska förlusten) och lägre kolbelastning (gör det möjligt att använda lättare kolvar).
- \* Större insugsventiler (30 mm >> 31 mm) och bredare insugsportar (polerade som på ZX1000F) har kompletterats med 24,5 mm avgasventiler och helt omarbetade avgasportar. Den nya konstruktionen bidrar till effektivare ventilation, reducerad motorbromseffekt, mer linjär kraftöverföring och ökad kontroll av spjällöppning.



- \* Höglyftande kammar ger ökat ventillyft och omarbetad ventilöverlappstid.  
IN: 9,7 mm >> 10,3 mm  
AVG: 8,5 mm >> 9,1 mm
- \* Det bidrar också till en perfekt motorbromsning, vilket ger ökat bakhjulsgrepp samt bättre stabilitet och ökad kontroll vid ingången i kurvan. Ändringarna gör det också enklare att hålla hög hastighet i kurvorna (även pga. ändringar i chassit), och ökar, tillsammans med motorns generella egenskaper, möjligheten att kontrollera chassit med trotteln.
- \* Större diameter på insugsventilerna (26,5 mm >> 29 mm) används för att passa höglyftande kammar.
- \* Nya lättviktskolvar har kortare mantlar (20 mm >> 16,5 mm). Tunnare oljeringar (1,5 mm >> 1,2 mm) ger en djupare fördjupning som passar höglyftande kammar.
- \* Kamaxlarna gjorda av chromoly (tidigare gjutjärn) bidrar till viktbesparing. Kamaxlarna får en omarbetad nitreringsbehandling och kamaxeldelarna poleras så att hållbarheten blir tillräcklig för att hantera kraftigare ventilfjädrar som behövs tillsammans med högeffektskamaxlar och vid ökad hastighet.
- \* Vevstakarna har anpassats efter den högre toppeffekten med starkare kolvstänger och storändar.
- \* Vevaxlar gjorda av hårdare material har kraftigare lagertappar och lagerytor. Drevens kuggar har gjorts mer slitstarka.
- \* Nya sticktändspolar med högre sekundärspolström. Den förbättrade förbränningsverkan leder till bättre prestanda och köregenskaper.
- \* En enkel sekundär balansaxel hjälper till att minska motorvibrationerna. Användningen av den gör att flera vibrationsdämpande delar kan förenklas, vilket bidrar till lägre vikt. (Särskilt kan handtagsvikterna minskas för bättre styrrespons.)
- \* Ny motor-ECU väger bara 242 g (tidigare 305 g) och är så pass liten att den kan monteras i ett spår som är inbyggt i luftboxens kåpa. Medan själva ECU:n medför viktbesparing, bidrar ett kortare kablage avsevärt till både viktbesparing och masscentralisering. Slutligen ger ett ökat antal ECU-kontaktstift (68 >> 78) en högre funktionalitet.
- \* Ett kompakt nytt batteri är både mindre och lättare, väger mindre än hälften av det föregående batteriet (4 130 g >> 2 040 g). ABS-modeller (ZX1000K) kräver ett något större batteri, men även vid 3 080 g fås väsentliga viktminskningar.
- \* Ny lätt bränslepump bidrar till viktbesparingarna.

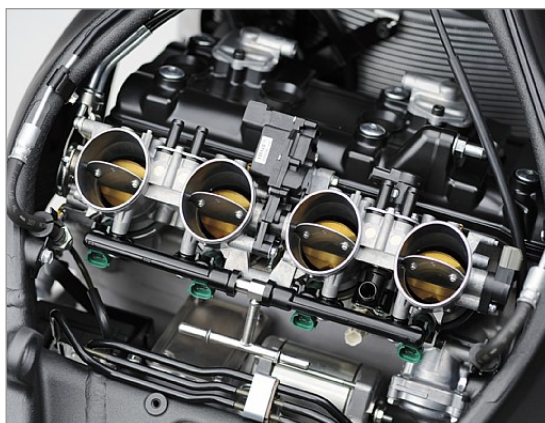
## Ram Air/luftflöde/dubbel insprutning

## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Ram Air-intaget är placerat närmre cykelns främre del (där luftrycket är högre) och bidrar till effektivare fyllning av luftboxen.



- \* Ny luftbox har ett högre tak så att luft kan komma in genom insugskanalerna uppifrån och ventilationen blir effektivare. Luftboxvolymen har också ökat (8 liter >> 9 liter) och ett nytt luftfilter ger större effektiv yta (upp ca 48 %). Bägge bidrar ytterligare till en effektiv ventilation.
- \* Ovala inloppstrattar bidrar till ett effektivare flöde.
- \* Spjällhusen har större huvudspjäll på  $\varnothing 47$  mm (tidigare  $\varnothing 43$  mm) för högre effekt och förbättrad trotteltreglering. Ovala sekundärspjäll är också i motsvarande grad större.

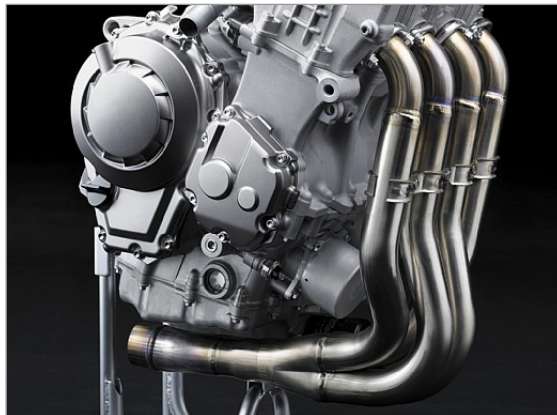


- \* En ISC-ventil (Idle Speed Control) på gasspjällhuset justerar automatiskt tomgångshastigheten för stabilare prestanda. Utöver att hjälpa till att uppfylla kraven för utsläpp bidrar den här enheten till enklare start och förbättrade köregenskaper från stillastående.
- \* Sekundära insprutare bidrar till toppeffekten och effektkaraktistiken i de övre varvtalsområdena. Medan de undre insprutarna arbetar hela tiden, bestämmer gaspådraget och motorns varvtal om den insprutare som sitter uppströms ska användas eller inte.

## Avgassystem

## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Nya avgasrör gjorda av värmebeständig titanlegering har nästan samma längd och diameter som motsvarigheterna som används vid tävlingskörning. (Denna funktion gör det lättare för förare att öka avgasprestandan (vid körning på bana) utan att behöva byta hela avgassystemet.)



- \* Huvudsamlingsrören (delarna 4-2 och 2-1) är hydroformade, vilket resulterar i en enkel och lätt konstruktion.
- \* En förkammare med större volym (gjord av rostfritt stål) innehåller två katalysatorer och en avgasanordning som sitter på förkammarens utgång. Med förkammaren minskar avgasbullret och prestandan blir hög. Den bidrar också mycket till masscentraliseringen.



- \* Mindre ljuddämpare (också gjord av rostfritt stål) är konstruerad som ett rakt rör, och bidrar till masscentralisering och ökad prestanda. Tack vare den större förkammaren slutar ljuddämparen före bakaxeln, vilket bidrar till den nya maskinens kompakta intryck.



## Kassettväxellåda

- \* Kassettväxellådan i racingstil gör det möjligt att ändra utväxlingsförhållandena så att de passar banförhållandena. Med den reviderade motorutformningen sitter "kassetten" placerad så högt att motoroljan inte behöver tappas ur.
- \* Med finavstämmd primärväxel och slutväxel minimeras rörelsen över bakhjulet (nigning/lyft) vid acceleration/inbromsning. Den kompaktare bakvagnen erbjuder större valfrihet med fjädringsinställningarna.

Primärt utväxlingsförhållande: 1,611 (87/54) >> 1,681 (79/47)

## VIKTIGA EGENSKAPER

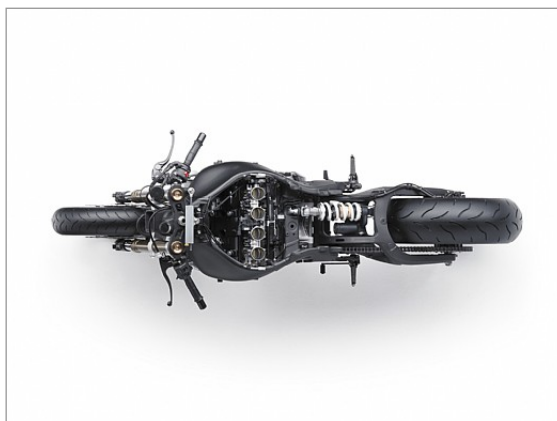
\* Slutväxelförhållande: 2,412 (41/17) >> 2,294 (39/17)

\* Tätare steg mellan 4:an, 5:an och 6:an kompletterar banprestandan på Ninja ZX-10R.



## NY RAM

Chassit med en helt ny ram bestående av två balkar i aluminium är en total omkonstruktion för att erhålla bättre hantering, bättre manöverbarhet och signifikanta viktbesparingar.



**Ram med två balkar i aluminium**

## VIKTIGA EGENSKAPER

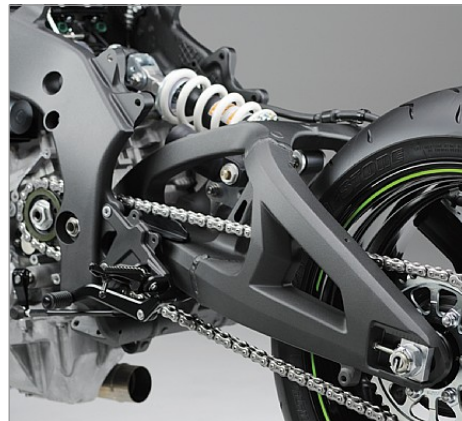
- \* Den nya ramen med två balkar i aluminium skapar en rakare linje från huvudröret till svingarmsleden. Det ger den ett linjärare uppträdande, vilket ger en bättre kontroll. Ramens vridning konstruerades för att ligga så nära huvudrören som möjligt, vilket ytterligare förbättrar förarens hantering.



- \* Ramen erbjuder även en förbättrad kurvtagningsstabilitet med en hög återkopplingskänsla.
- \* Den nya helgjutna ramen består av enbart sju delar. Det gav konstruktörerna en stor handlingsfrihet i designen. Väggtjockleken kunde minimeras samtidigt som styrka och styvhet bibehölls.
- \* Färre delar innebär färre svetsar, vilket bidrar till att utseendet ger en känsla av hög kvalitet och med mindre spridningar i produktionen.
- \* Motorupphängningar (för de övre motorfästena) är förenade med ramens huvudrör, vilket bidrar till viktbesparingar.

## Svingarm i aluminium

- \* På samma sätt som ramen är svingarmen en helgjuten konstruktion (tre delar). Svingarmens styvhetsbalans konstruerades för att komplettera ramen.



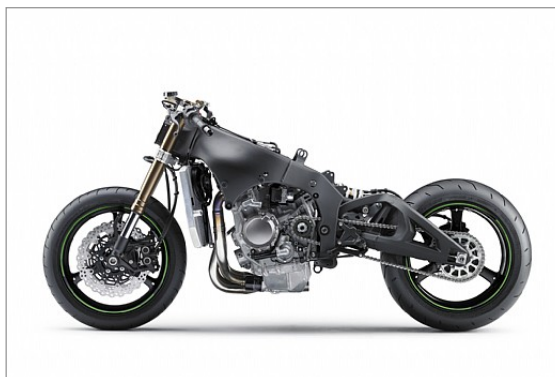
- \* En komplex design bidrar till utseendet och intrycket av hög kvalitet.



## Chassits geometri

- \* Tyngdpunkten ligger 4 mm lägre än på ZX1000F, och genom att förflytta motoraxlar till positionstunga komponenter närmare tyngdpunkten (vevaxeln ligger 28 mm högre; ingående axel i växellådan ligger 107 mm högre) bidrar det till den förbättrade hanteringen av Ninja ZX-10R.
- \* Svingarmens längd balanserades med uteffekten och ledpunkten för att erhålla den bästa drivkraften framåt. En längre svingarm rör sig mindre med hjulets rörelse, och mjukar upp reaktionen från gaspådrag, medan en kortare svingarm trycker ner hjulet kraftigare mot underlaget och rör sig även mer, vilket är lättare att känna. Med ett mjukare motorsvar var det möjligt att använda en kortare svingarm.
- \* En brantare gaffellutning och ett kortare försprång bidrar till en snärtigare hantering.

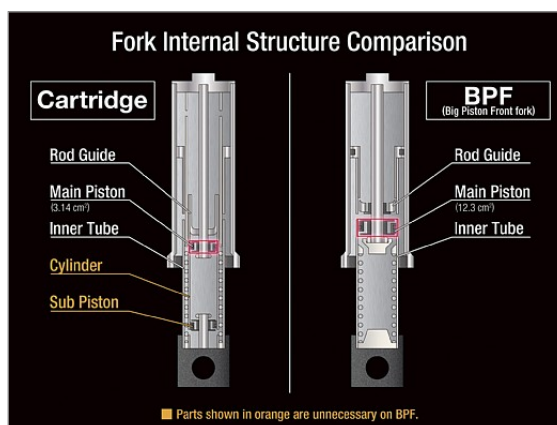
	Gaffellutning	Försprång
2010	25,5°	110 mm
2011	25°	107 mm
- \* Den reviderade geometrin bidrar även till en bättre känsla från framhjulet. Med större vikt över framhjulet är det lättare att belasta det vid inbromsning. Även kurvstabiliteten är förbättrad, speciellt vid utgången från apex ur kurvorna, där det finns en tendens till stegring.
- \* Genom att modifiera eller ta bort avgassystemets förkammare (endast för körning på bana) kan 2 kedjelänkar avlägsnas. Det ger förare möjlighet till att anpassa chassigeometrin (korta hjulbasen med 16 mm) för att passa bättre vid bankörning.



## NY FJÄDRING

### BPF (Big Piston-framgaffel)

- \* Den nya BPF med  $\varnothing 43$  mm innerrör är en av de stora bidragande faktorerna till den förbättrade stabiliteten vid inbromsning som nya Ninja ZX-10R har. I jämförelse med en cartridge-gaffel av samma storlek har BPF en huvudkolv som är nästan dubbelt så stor ( $\varnothing 39,6$  mm mot  $\varnothing 20$  mm på ZX1000F); med olja inuti BPF som verkar på en yta som är nästan fyra gånger så stor. Den större ytan gör att dämptrycket kan reduceras samtidigt som dämpkraften bibehålls. Genom att minska dämptrycket kan rörelsen ske mycket mjukare, vilket är särskilt märkbart vid fjädringsrörelsens början. Det resulterar i en bättre kontroll när gaffeln börjar komprimeras och med en mycket lugn attitydförändring när vikten rör sig framåt under inbromsningen. Detta ger då en bättre chassistabilitet vid ingången i kurvan.
- \* Eftersom BPF eliminerar många av de interna komponenter som används i en gaffel av cartridge-typ, förenklas konstruktionen vilket leder till en lättare framgaffel.



## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Justeringen av kompression och återfjädring sker lätt vid respektive gaffelbens övre gavel. Förspänningsjusteringen görs vid den undre.

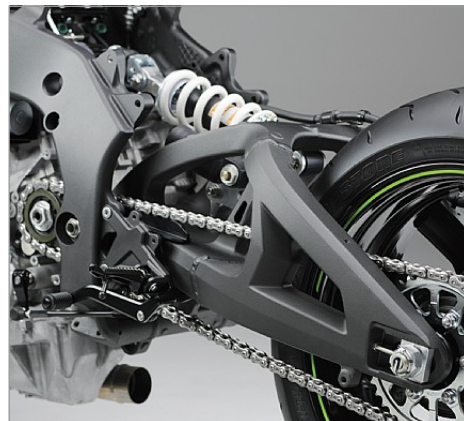


## Horisontell back-link bakfjädring

- \* Ny bakfjädring placerar stötdämparen och länkaget ovanför svingarmen.



- \* Den nya bakfjädringen erbjuder en mängd fördelar, inklusive en bättre väghållning (särskilt i den sista tredjedelen av slaglängden), mjukare fjädringsrörelse från början till halvvägs fjädringsrörelse (även om inställningen är hård), ökad stabilitet och feedback vid kurvtagning samt är en bidragande orsak till masscentraliseringen.
- \* Den horisontella Back-link bakfjädringen lämnar mer plats för Uni-Trak fjädringens nedre länkage, vilket i sin tur möjliggör användning av en kortare ljudämpare vilket bidrar till masscentraliseringen.



## VIKTIGA EGENSKAPER

\* Dessutom möjliggör detta att stötdämparens övre led (monterad på ramens övre tvärbalk) kan flyttas längre ifrån svingarmsleden. Området mellan den övre tvärbalken och svingarmsleden var tidigare mycket styvt, och det ökade avståndet mellan de två gör det möjligt att sprida ut denna styvhet, vilket bidrar till den ökade styvheten och förbättrade chassibalansen.



\* Den fullt justerbara stötdämparen har nu en extern behållare och dubbel (hög och låg hastighet) kompressionsdämpning, vilket möjliggör den fininställning som krävs för körning på bana.



\* Mellan BPF och den horisontella Back-link bakfjädringen är sättningskontrollen på nya Ninja ZX-10R utmärkt.

\* Minimal värmeeffekt från motor/avgasrör innebär stabil dämpningsprestanda.

## ÖVRIGA PRESTANDAEGENSKAPER

### Helt omarbetat motorchassipaket

- \* Den nya motorlayouten, motorns position i ramen, ram med två balkar, horisontell Back-link bakfjädring och en större förkammare med en mindre ljuddämpare bildar ett helt reviderat motorchassipaket.
- \* Den förbättrade flexkaraktären och en mer centraliserad vikt innebär bättre kontrollmöjligheter i alla situationer.

### Reducerad vikt

- \* I jämförelse med sin föregångare väger nya Ninja ZX-10R mycket mindre.
 

	2010	2011
Tjänstevikt (exkl. förare)	208 kg	198 kg (modell utan ABS)
- \* Den största bidragande faktorn är den nya ramen. Den gjutna konstruktionen gjorde det möjligt att optimera väggjockleken och ramen tillverkades av färre delar.
- \* Övriga chassikomponenter som den nya BPF, kokillgjutna hjul och ett bromsok bak med mindre kolv bidrar också. Så även ett lättare kablage som möjliggjorts genom att ECU flyttats.

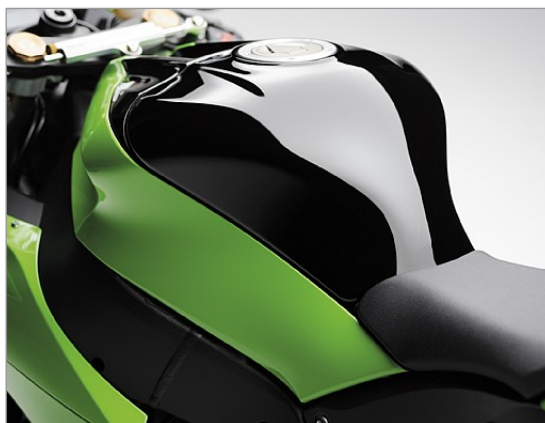
### Ergonomi

- \* En fint avstämd förartriangel med en sadelhöjd som sänkts 17 mm och fotpinnar som flyttats 5 mm nedåt och 2 mm framåt. Styrets position är oförändrad, men med en mindre nedåtvinkel. Den reviderade positionen gör det möjligt att köra både på bana och på gatan. Ökat självförtroende möjliggör en mer aggressiv körning.
- \* Den lägre sadelhöjden bidrar till att det är lättare att nå ner till marken.



## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Ny bränsletank ger en ännu bättre ergonomisk anpassning efter förarens armar och lår vid kurvtagning.



- \* Justerbara fotpinnar som kan sänkas ytterligare 15 mm för en skönare körställning vid körning på allmän väg.



## Lättviktshjul

- \* Nya kokillgjutna hjul med tre ekrar. De lättare hjulen ger en lägre ofjädrad vikt, vilket sparar 330 g (fram) och 490 g (bak).

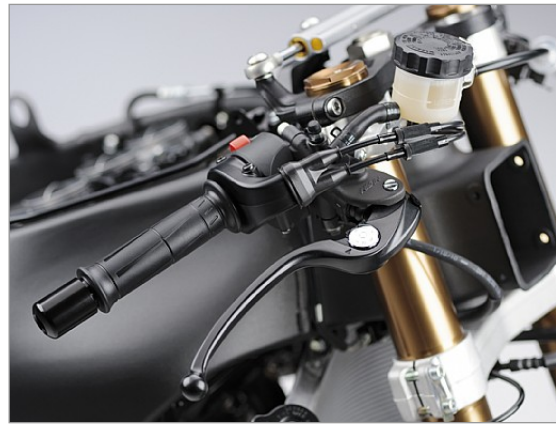


## Bromsar



## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Frambromsens huvudcylinder med radialpump och radialmonterade Tokico-bromsok med dubbla belägg erhåller en formidabel bromsprestanda, superbt ingrepp med stora anpassningsmöjligheter av den progressiva känslan under inbromsningen.



- \*  $\varnothing 310$  mm bladformade skivor är 5,5 mm tjocka för effektiv värmeavledning. Eftersom de nya bromsarna påverkas mindre av värme blir bromskänslan mer konsistent och mer svarsvillig när man använder bromsarna mycket och länge – som t.ex. vid tävling eller träning.



- \* Skivfäste i aluminium reducerar den ofjädrade vikten och har 10 infästningspunkter som håller skivan i ett stabilt läge samtidigt som den bidrar till en god värmeavledning för stabil bromsprestanda.
- \* Bak bromsar en  $\varnothing 210$  mm-skiva greppad av ett 1-kolvsok. Kolvdiametern är  $\varnothing 30$  mm.



## Returmotståndsbegränsare

- \* Lätt justerbar returmotståndsbegränsad koppling möjliggör mjuka nerväxlingar. Denna mycket uppskattade funktion är en av de största bidragen till bakhjulets stabilitet under hård inbromsning.

## Öhlins styrdämpare



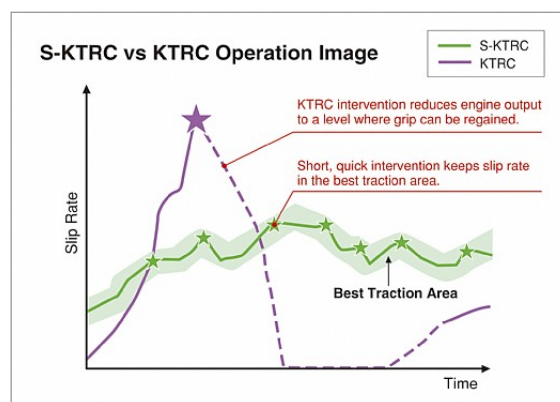
- \* Justerbar Öhlins styrdämpare med dubbla rör sitter monterad som standard. Det andra röret, som fungerar som oljebhållare, och den inre utformningen ger stabila dämpningsprestanda också under tävlingsförhållanden. Denna dämpare av tävlingskvalitet har utvecklats i samarbete med Öhlins speciellt för Ninja ZX-10R.

## BANBRYTANDE TEKNIK HJÄLPER FÖRARE ATT UTFORSKA GRÄNSERNA

Ett antal nya högteknologiska funktioner underlättar förarkontrollen och hjälper förare att uppleva spänningen i att köra en motorstark superbike på gränsen. S-KTRC (Sport-Kawasaki TRaction Control), Kawasakis förutsägande traction control av racingtyp hjälper förare att driva körningen till sin spets med maximal acceleration. KIBS (Kawasaki Intelligent anti-lock Brake System), Kawasakis supersport-ABS med hög precision använder hög kontrollprecision för att ge extra bromssäkerhet i nödsituationer med minimal störning vid tuff sportig körning. Val av effektläge ger förare möjlighet att ställa in uteffekten efter förhållandena.

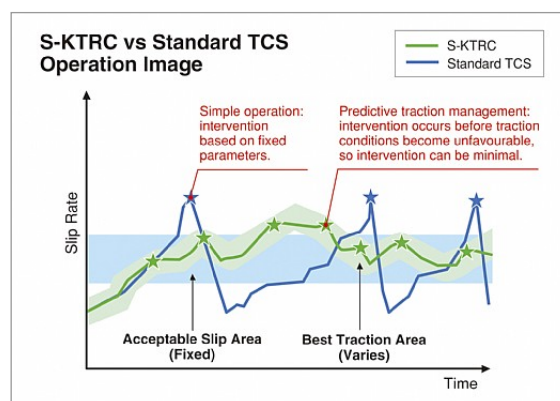
### Förutsägande traction control av racingtyp:

- \* Mycket avancerat system som är baserat på MotoGP-racingteknik. Till skillnad från KTRC-systemet som används på 1400GTR ABS (Concours 14 ABS i Nordamerika) och som konstruerades för att föraren skulle känna sig säkrare vid körning på slirigt underlag har S-KTRC konstruerats för att maximera framåtrörelsen som gör det möjligt att köra så nära släpp det går.



- \* Den snabbaste accelerationen kräver ett visst mått av slirning, så för att optimera greppet tillåter S-KTRC verkligen slirning. Idealisk slirning varierar efter förhållandena. Systemet tar in ett antal parametrar för att få en korrekt realtidsbild av vad som håller på att ske: hastighet på fram- och bakhjul (slirning),  $\Delta$ motorvarvtal,  $\Delta$ trottelläge,  $\Delta$ slirning,  $\Delta$ acceleration etc.

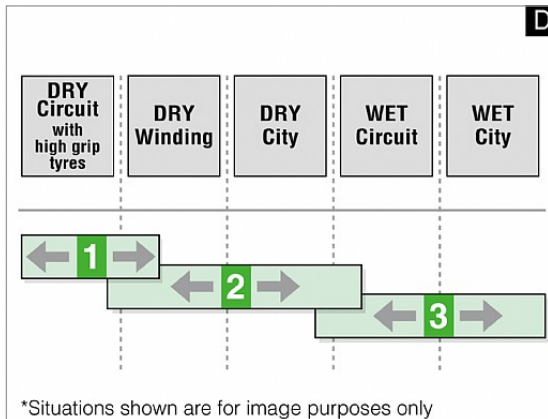
- \* Med komplex analys kan systemet förutsäga när greppet håller på att släppa. Genom att agera innan slirningen överskrider intervallet för optimalt grepp kan effektminskningarna minimeras, vilket leder till ett ultramjukt agerande.



- \* Systemet har också möjligheten att skilja mellan vridmoment wheelies, som är slät, och plötsligt wheelies, som kan vara farligt. Vridmoment wheelies är tillåtna så länge godkända accelerationen bibehålls. Plötsliga wheelies utlöser ingripande av systemet.

## VIKTIGA EGENSKAPER

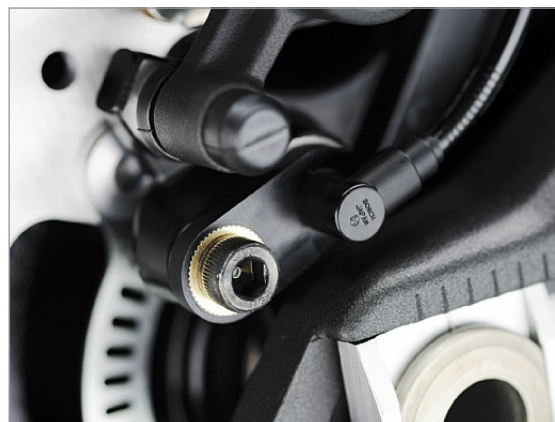
- \* S-KTRC bekräftar förhållandena var femte millisekund och styr tändningen vilket ger en extremt snabb respons.
- \* Det finns tre lägen som föraren kan ställa in efter preferens (och skicklighet). Varje inställning kan hantera en mängd olika körförhållanden. Naturligtvis kan systemet även stängas av utan att man behöver vara rädd för att motorcykeln inte längre går att kontrollera.



- \* S-KTRC använder sig av minimalt med hårdvara, men det har ett komplext program. Till skillnad från motorns ECU förlitar sig systemet enbart på givarna i fram- och bakhjul – vilket innebär minimalt med extra vikt.
- \* En nivåmätare på LCD-skärmen informerar föraren när systemet är aktivt.

## Supersport-ABS med hög precision: KIBS (Kawasaki Intelligent anti-lock Brake System) (endast ZX1000K)

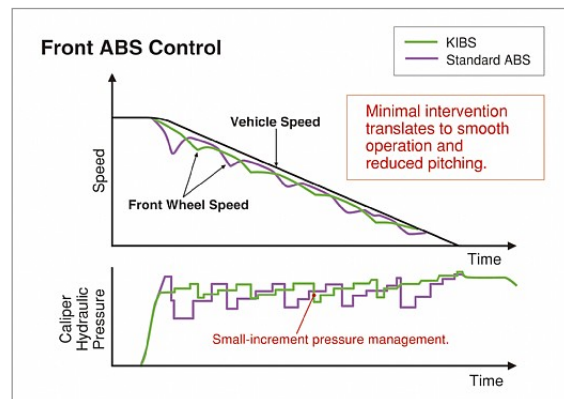
- \* KIBS är ett multiavkännande system som använder insignaler från en mängd källor. Utöver hjulhastighetsgivare på fram- och bakhjul (standard för alla ABS-system) känner KIBS också av bromsokets hydraultryck samt olika uppgifter från motorns ECU (gasspjällsläge, motorvarvtal, kopplingsingrepp och växelläge). Det är det första massproducerade motorcykelsystemet som använder sig av kommunikation mellan motorns ECU och ABS-systemets ECU.



## VIKTIGA EGENSKAPER



- \* Denna bromstrycks kontroll med hög precision gör det möjligt för systemet att använda reducerad bromsprestanda på grund av för högt tryckfall, vilket behåller handtagskänslan när KIBS är aktiv och säkerställer att ABS-pulsarna känns mjuka (och inte ryckiga).
- \* Bromstrycks kontroll med hög precision ger även en del andra fördelar vid sportkörning:
  1. Undertryckning av bakhjulslyft
  2. Minimal motreaktion vid aktivering
  3. Hänsyn tagen till returmoment
- \* Supersport-modeller snärtar mer än de flesta motorcyklar, så det finns en större risk för att bakhjulet lyfter under hård inbromsning. Genom att övervaka bromstrycket i frambromsen kan KIBS reglera tryckhöjningar, vilket minskar risken för att bakhjulet lyfter. Detta kan inträffa i två situationer: 1) KIBS förhindrar att trycket stiger för snabbt, vilket därigenom motverkar bakhjulslyft innan förhållandena kräver att ABS kopplas in, och 2) efter det att ABS har minskat trycket för att förhindra hjullåsning, kommer KIBS-trycket inte att återgå för snabbt, vilket förhindrar en plötslig tryckhöjning som kan ge upphov till att bakhjulet lyfter. Genom att undertrycka denna tendens kommer bromsstabiliteten att förbättras.
- \* Precis kontroll av frambromsokets tryck ger även KIBS möjlighet att minimera motreaktionen vid aktivering. Trycket ökar i små portioner och slirning minimeras, vilket resulterar i en mycket mjuk känsla. Detta medför naturligtvis en minimal störning för föraren under sportkörning.
- \* Genom att räkna med motreaktionen kan KIBS möjliggöra en bättre bromskontroll under nerväxlingar. KIBS-parametrarna innefattar gasspjällsläge, kopplingsingrepp och växelläge, vilket ger systemet möjlighet att bedöma motreaktionen vid nerväxling eller när gasen släpps vid höga varvtal. Bakhjulssläpp på grund av motorbroms aktiverar ofta ABS på standardsystem, men genom att förhindra onödig ABS-aktivering under dessa förhållanden gör KIBS så att bromskontrollen på bakhjulet kan upprätthållas.

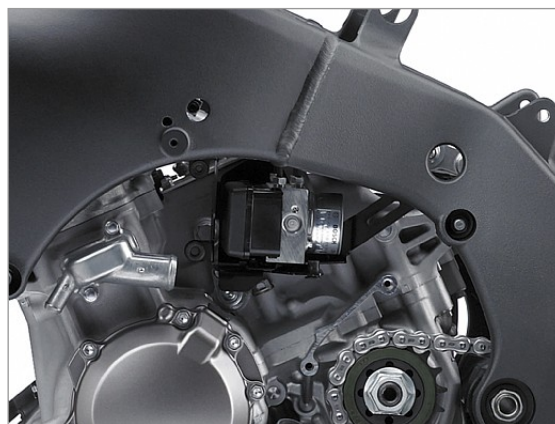


## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* KIBS består av världens minsta och lättaste ABS-enhet. BOSCH-enheten konstruerades specifikt för användningar på motorcyklar, och ses nu för första gången på en massproducerad maskin.

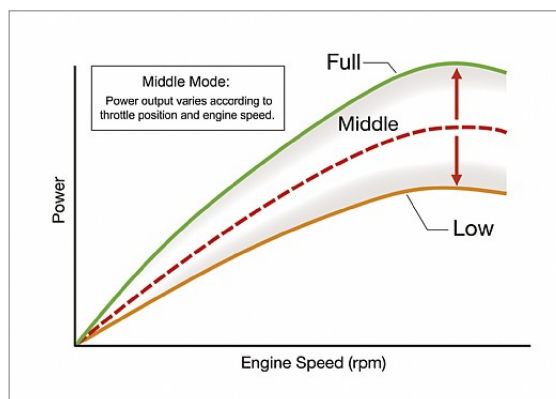


- \* ABS-enheten är cirka 45 % mindre (i volym) och 800 g lättare än nuvarande enheter. Systemet väger bara 3 kg mer i jämförelse med en modell utan ABS – varav 1 kg på grund av ett större batteri.
- \* Enheten sitter placerad nära motorcykelns tyngdpunkt, bakom den vänstra cylindern på motorn.



## Val av effektläge med variabelt mellanläge

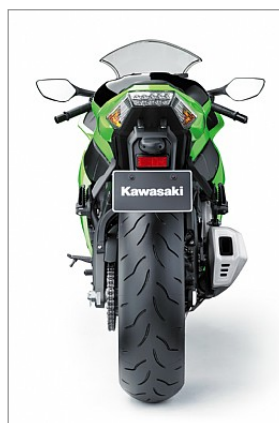
- \* Utöver fulleffektläget har Ninja ZX-10R två ytterligare lägen (mellan och låg), som gör att förare kan välja uteffekt efter önskemål och förhållanden.
  - Full Full effekt
  - Mellan Variabel beroende på gaspådrag
  - Låg Effektbegränsad (cirka 60 % av fulleffekt)



- \* I mellanläge varierar prestandan efter gasspjällets läge och motorns varvtal. Vid mindre än 50 % gaspådrag är effekten i stort sätt densamma som i det låga läget. Genom att öppna gasspjället mer än 50 % kan föraren få tillgång till en prestanda som ligger mellan effektkurvorna låg och full.

## AGGRESSIV OCH ELEGANT DESIGN

De mjuka formerna på nya Ninja ZX-10R ger en vink om aggression med en nypa elegans – ett intryck som inte är helt olikt en svart panter: graciös, muskulär och dödlig på samma gång. Sedd från sidan bildar den sänkta främre kåpan och den centraliserade vikten ett koncentrerat och kompakt paket. En passning med hög kvalitet och med en superb känsla för detaljer säkerställer att Kawasakis senaste supersportflaggskepp ger ett imponerande intryck – oavsett om motorcykeln betraktas på avstånd eller i detalj.



### Kåpor

- \* Helt reviderade kåpor använder runda former snarare än kantiga ytor. Färgade och svarta delar samverkar för att bilda ett vasst och aggressivt intryck.
- \* Stora öppningar i kåporna bidrar till kylningen av motorn.



## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Smal inbyggd strålkastare gör att främre kåpan kan göras kortare, vilket bidrar till den vassa och aggressiva stilen.



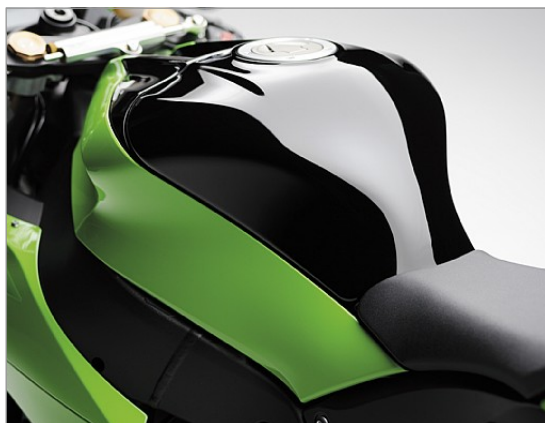
- \* LED-typslampa (3-lampor) som positionslampa placerad på Ram Air-intaget syns tydligt och bidrar till den aggressiva bilden.



- \* Kåpmonterade speglar med integrerade blinkers av LED-typ (2-lampor) (för första gången på den japanska massproducerade modellen). Blinkerslamporna är anslutna via kontakter som gör att backspeglarna lätt kan demonteras vid körning på bana.



- \* Tanken har även den en rundad form. Tankvolymen är 17 liter.





## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Kompakt kåpa bak kulminerar i ett elegant bakljus med LED (9-lampor).
- \* Europeiska modeller har blinkers bak som sitter inbyggda i den bakre kåpan. Nordamerikanska modeller har kompakta blinkers monterade på den bakre stänkskärmen.



- \* Bakre stänkskärm med rörstag kan lätt demonteras inför körning på bana.



- \* Innerskärmen bak har även en styrning för bromsslängen till bakbromsen, vilket bidrar till det rena utseendet bak på motorcykeln.



## Instrument

## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Den centrala delen på den nya instrumentpanelen är den tydliga bakgrundsbelysta varvräknaren – för första gången i massproduktion.



- \* Varvräknaren är även utrustad med en växellindikering: Lamporna blinkar när inställt varvtal har uppnåtts. Föraren kan ställa in växlingsindikeringen efter eget önskemål.
- \* Flerfunktionsdisplayen har två visningslägen: standard- och tävlingsläge. Genom att växla till tävlingsläge ändras visningen enligt följande:  
Huvuddisplay: Hastighet => Växelläge  
Höger sida: Klocka => Hastighet  
Ändra flerlägesdisplayen på vänster sida till Varvtidtagare för att växla till tävlingsläge.
- \* Ytterligare funktioner innefattar: vägmätare, dubbla trippmätare, genomsnittlig bränsleförbrukning, momentan bränsleförbrukning, effektläge (x3), S-KTRC (x4), S-KTRC-nivåindikering, indikering för låg bränslenivå, indikator för ekonomisk körning (se nedan), vattentemperatur samt många indikeringslampor.
- \* Economical Riding Indicator (indikator för ekonomisk körning) visas på LCD-skärmen för att indikera gynnsam bränsleförbrukning. Genom att observera tillstånd som resulterar i att indikeringen visas, kan föraren få hjälp att maximera bränsleeffektiviteten. Denna praktiska funktion är alltid aktiv, men för att den ska vara effektiv måste föraren köra på ett bra sätt: mindre än 6 000 varv/min, mindre än 30 % gaspådrag, under 160 km/h.
- \* En ljussensor som finns inbyggd i instrumentpanelen ställer in ljusstyrkan på LED och LCD automatiskt.

	Dag	Skymning	Natt
LED:	100 %	20 %	8 %
LCD:	100 %	100 %	40 %

LED-ljusstyrkan kan också ställas in manuellt på 100 %, 75 % eller 50 %.

## **FLER EGENSKAPER**

## FÄRGE(R)

### Lime Green/Ebony (grön/svart)



### Ebony/Flat Ebony (svart/matt svart)



## SPECIFICATIONS

<b>MOTOR</b>	
Motor, typ / antal cylindrar	Vätskekyld, 4-takts, rak fyrcylindrig
Cylindervolym cm <sup>3</sup>	998 cm <sup>3</sup>
Borring x slag	76.0 x 55.0 mm
Kompressionsförhållande	13.0:1
Ventilsystem	DOHC, 16 valves
Bränslesystem	Bränsleinsprutning: $\varnothing$ 47 mm x 4 (Keihin) med ovala sekundärspjäll, dubbelinsprutning
Tändsystem	Digital
Startsystem	Elektrisk
Smörjning	Tvångssmord, våtsump med oljekylare
<b>KRAFTÖVERFÖRING</b>	
Kraftöverföring	6-växlad, retur
Slutväxel	Sluten kedja
Primärväxel	1.681 (79/47)
Växlar: 1:an	2.600 (39/15)
Växlar: 2:an	2.053 (39/19)
Växlar: 3:an	1.737 (33/19)
Växlar: 4:an	1.571 (33/21)
Växlar: 5:an	1.444 (26/18)
Växlar: 6:an	1.348 (31/23)
Slutväxel	2.294 (39/17)
Koppling	Våt, flerskivig, manuell
<b>RAM</b>	
Ram	Två balkar, gjuten aluminium
Fjädringsväg fram	120 mm
Fjädringsväg bak	140 mm
Däck fram	120/70ZR17M/C (58W)
Däck bak	190/55ZR17M/C (75W)
Gaffellutning/försprång	25° / 107 mm
Styrutslag, vänster/höger	27° / 27°

## SPECIFICATIONS

<b>FJÄDRING</b>	
Fjädring fram	43 mm inverterad gaffel med returdämpning och kompressionsdämpning, justerbar fjäderförspänning och top-out fjädrar
Fjädring bak	Horisontellt liggande länkage med piggyback stötdämpare Kompressionsdämpning: Steglös, dubbla områden (hög/låg hastighet) Returdämpning: Steglös Fjäderförspänning: Fullt justerbar
<b>BROMSAR</b>	
Bromsar, fram	Dubbla halvflytande 310 mm bladformiga bromsskivor, 10-bultad aluminium centrering Bromsok: Dubbla radiellt monterade 4-kolvsok (aluminium)
Bromsar, bak	Enkel 220 mm vågformad bromsskiva Bromsok: Single-bore pin-slide, aluminiumkolv
<b>MÅTT</b>	
Dimensioner (L x B x H)	2.075 x 715 x 1.115 mm
Axelavstånd	1,425 mm
Markfrigång	135 mm
Sitthöjd	813 mm
Tjänstevikt	198 kg / 201 kg (ABS)
Bränsletank	17 litres
<b>PRESTANDA</b>	
Effekt kW	147.1kW {200.1PS} / 13,000 rpm
Maxeffekt med Ram Air	154.4kW {209.9PS}/ 13,000 rpm
Vridmoment Nm	112 N•m {11.4kgf•m} / 11,500 rpm

De ovan angivna specifikationerna har uppmätts på serietillverkade modeller under normala driftsförhållanden. Vår avsikt är endast att ge en korrekt beskrivning av fordonet och dess prestanda, men avvikelser kan förekomma varför det är inte säkert att dessa specifikationer gäller samtliga de fordon som saluföres. Kawasaki Heavy Industries, Ltd. reserverar sig för ändringar i specifikationerna utan föregående avisering. Angivna specifikationer och avbildad utrustning kan variera beroende på marknad. Även tillgängliga färger kan variera beroende på marknad.