



MODELLINFORMATION 2012

MODELL
NAMN

Versys 1000

ÖVERSIKT	-----	P.3
VIKTIGA EGENSKAPER	-----	P.4
CHASSI ENLIGT "ALLA VÄGAR, NÄR SOM HELST"	-----	P.4
RAK FYRA MED KÄNSLA	-----	P.11
KÖR LÄNGE. KÖR LÅNGT.	-----	P.14
AVANCERADE ELEKTRONISKA KÖRHJÄLPMEDEL	-----	P.19
FLER EGENSKAPER	-----	P.22
FÄRGER	-----	P.23
SPECIFICATIONS	-----	P.24



NU KAN ÄVEN MC I TUSENKUBIKSKLASSEN ANVÄNDAS VID ALLA TILLFÄLLEN

Skapad som den efterlängtrade storebror till Kawasakis Versys är Versys 1000 utvecklad för att ge den största körglädjen i de flesta körsituationer. Oavsett om du kör ensam eller med passagerare, runt hörnet eller jorden runt, är dess unika kombination av en mycket stark rak fyrcylindrig motor och ett rappt chassi med dynamisk fjädring något som får förarna att le i sina hjälmar. Med Versys 1000, utökar Kawasaki sitt löfte om att den kan användas vid alla tillfällen.

CHASSI ENLIGT ”ALLA VÄGAR, NÄR SOM HELST”

När Versys 1000 utvecklades valdes chassibalans och fjädringsinställningar som väsentliga punkter för att maximera körglädjen för gatkörning. Med sin superba kontroll och återkoppling är Versys 1000 en modell som erbjuder stor förarbelåtenhet i olika trafiksituationer och som passar en mängd olika körstilar. Och eftersom verklighetens körning sker på gator som ofta är mindre smidig än körning på banan - ojämnheter i vägbanan (gupp, gropar) är långt ifrån sällsynta, och vissa gator är inte ens asfalterade (kullersten, etc) - valde Kawasakis ingenjörer en lång fjädringsväg för att förare ska kunna ta snäva kurvor med trygghet. Även om Versys 1000 inte är avsedd för terrängkörning, ger lång fjädringsväg den förmågan att klara av sämre vägunderlag på ett bra sätt, där cyklar med styvare, sportigare inställningar skulle behöva lätta på gasen. Den nästan zen-liknande friden kompletteras av en avslappnad, upprätt körställning som erbjuder en hög nivå av kontroll samt en bra sikt framåt. Ett smidigt aluminiumchassi och sportiga 17-tumshjul gör det möjligt för sportkörning när föraren känner för det.



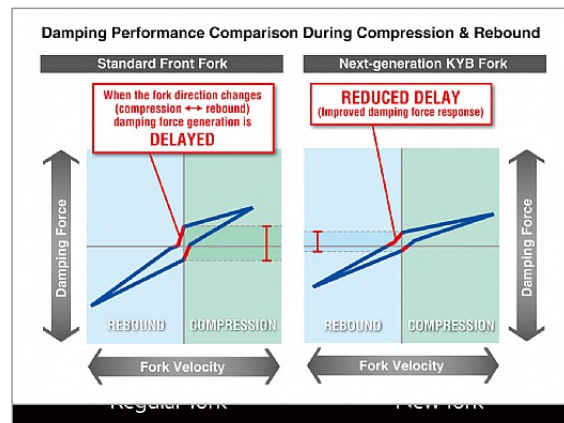
Nästa generations KYB 43 mm inverterad gaffel

- * Genom att fixera cylindern inne i gaffelns innerrör kan en större cylinderdiameter användas: 25 mm (jämfört med 20 mm på en konventionell gaffel). Den större kolven bidrar till en mycket sammansatt fjädring.



VIKTIGA EGENSKAPER

- * Eftersom cylindern inte behöver vara lika styv (att fixera cylinderhuvudet ökar styvheten), så kan dess väggar göras tunnare (1,0 mm jämfört med 2,0 mm), vilket resulterar i en lättare gaffel (205 g lättare).



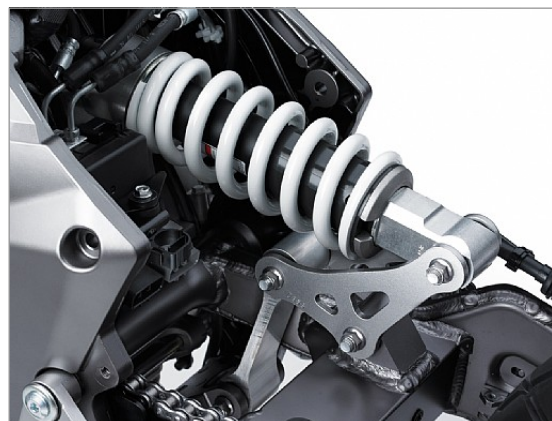
- * Långt slag på 150 mm bidrar till gaffelns utmärkta stötupptagning och väghållningsförmåga.
- * Gaffeln är justerbar för återfjädringsdämpning (endast höger sida) och förspänning.



- * Gaffelns yttre rör varierar beroende på modellfärg: de är guldfärgade på GRY-modellen och silverfärgade på WHT-modellen.
- * En inställning av castervinkeln på 27° bidrar till en bra balans mellan höghastighetsstabilitet och en neutral hanteringskaraktäristik som möjliggör sportig gatkörning.

Horisontell back-link-bakfjädring

- * Bakfjädringen placerar stötdämparen och länkaget ovanför svingarmen.



VIKTIGA EGENSKAPER

- * Detta arrangemang lämnar plats som annars skulle upptas av det undre länkaget på en konventionell Uni-Trak-fjädring. Detta möjliggör en större förkammare, som i sin tur gör det möjligt att använda en kortare ljuddämpare, vilket bidrar till viktcentraliseringen.



- * Fjädringen är placerad tillräckligt långt från avgassystemet för att funktionen inte ska påverkas av värmen.
- * Den långslagiga bakfjädringen har en slaglängd på 150 mm.
- * Stötdämparen av hög kvalitet består av en rörlig kolv som separerar gas och olja för en stabil prestanda på hög nivå.
- * En separat placerad justerare innebär att ändringar för att passa körning med passagerare eller bagage kan göras för hand både snabbt och enkelt. Den bakre stötdämparen är också justerbar för återfjädringsdämpning.



Avslappnad, upprätt körställning

- * Ett brett styre ger en bättre kontroll, speciellt vid manövrering i låga farter. Placerad för att erbjuda ett naturligt grepp gör att förarens armbågar kan hållas lite böjda när man sitter i en avslappnad, upprätt körställning.



VIKTIGA EGENSKAPER

- * Sadelns smala utformning och knägreppen på tanken ger stor rörelsefrihet och gör att föraren kan ändra körställning om så önskas. Tjock sadel ger bättre komfort och bidrar till sitthöjden som placerar föraren i ett läge där det är enkelt att manövrera cykeln. Formen på sadeln ger även stöd för föraren vid acceleration.



- * Fotpinnarna sitter lägre och längre fram (jämfört med Z1000), vilket bidrar till den rymliga körställningen.

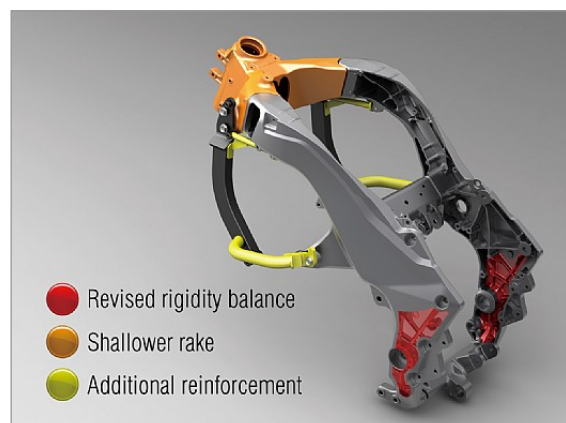
- * Tillsammans bidrar dessa punkter till en mycket naturlig och avspänd körställning som är konstruerad att ge föraren kontroll över motorcykeln. Den upprätta körställningen passar många olika körstilar, breddar spektrat av körglädje och erbjuder god komfort, vilket är en stor fördel vid touring. Denna kombination av komfort och kontroll är en av de saker som gör Versys 1000 så trevlig att köra.



- * I kombination med den långslagiga fjädringen, den upprätta körställningen och den högre sittpositionen får du en god överblick över vägen framför – speciellt fördelaktigt vid körning i tät trafik eller på vindlande vägar i bergen.

Ram med dubbla rör i aluminium

- * Ram med dubbla rör i aluminium där rambalkarna går över motorn vilket ger en smal konstruktion som är lätt att gripa om med knäna.



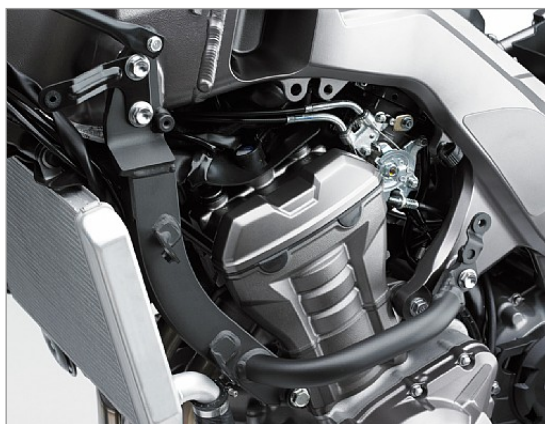
- * Ramen som har låg vikt och hög styvhet utnyttjar motorn som ett bärande element. Ramen bidrar till hanteringen, och erbjuder en fast, förankrad känsla med god stabilitet och en lätt och kvick kurvtagningsförmåga.

VIKTIGA EGENSKAPER

- * Ramen är en aluminiumkonstruktion i 5 delar, bestående av styrspindeln, vänster och höger huvudram, och två tvärstycken. De två huvudramkomponenterna har öppna C-formade tvärsnitt och är gjutna för att säkerställa en slät yta.



- * Förstärkningsrör förenar motorfästena vilket ger en ökad styvhet för att passa ramkonfigurationen med lång fjädring.



- * Så många svetsar som möjligt har eliminerats, vilket bidrar till utseendet.
- * Det finns 4 motorfästen på ramen. Alla motorfästen är stela förutom övre fästet på vevhuset, vilket är av gummi. Detta, och det faktum att motorn används som ett bärande element, är vad som gör att motorcykeln får sådana excellenta hanteringssegenskaper.
- * Känslan från motorn överförs mer direkt till föraren.
- * Bakramen i stål av trelis-typ är vad som krävs för att Versys 1000 ska klara den höga lastkapaciteten.



Sportiga 17-tumshjul med multi-purpose däck

VIKTIGA EGENSKAPER

- * Lätta 6-ekrade fälgar på 17 tum – perfekt för sportig gatkörning.



- * Fälgfärgen varierar med modellfärgen: på GRY-modellerna är fälgarna magnesiumfärgade och på WHT-modellerna är de svarta.
- * Pirelli Scorpion Trail däck är anpassade till chassit och erbjuder en utmärkt stabilitet i motorvägsfart och ett bra grepp på olika väg- och gatunderlag.



Trippla bladformade bromsskivor med ABS enligt senaste specifikation

- * 300 mm bladformade bromsskivor fram med motstående 4-kolvsok ger en utmärkt bromseffekt med bra grepp och känsla.



VIKTIGA EGENSKAPER

- * Bak bromsas en 250 mm bladformad bromsskiva av ett enkolvsok.



- * ABS är standard på samtliga modeller av Versys 1000.
- * ABS-enheten är samma ultrakompakta och lätta BOSCH-enhet som används på 2011 Ninja ZX-10R – världens minsta och lättaste ABS-enhet. Enheten med hög specifikation ger en ABS-kontroll med hög precision.



- * På samma sätt som för Ninja ZX-10R, kommer hydraultrycket på frambromsen att övervakas för att hjälpa till att kontrollera bakhjulslyftet.
- * Trogen den avsedda förarmiljön är ABS-inställningarna framtagna för att underlätta kontrollerad inbromsning i olika gatkörningssituationer.

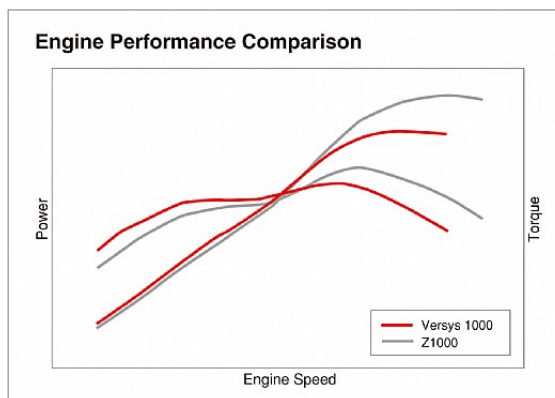
RAK FYRA MED KÄNSLA

För att maximera rolighetsfaktorn på Versys 1000 ville Kawasaki erbjuda den mest fantastiska motorn som de hade. Motorn behövde leverera mer än bara prestandasiffror. Den motor som valdes var en 1 043 cm³ rak fyra, trimmad för flexibilitet. Superbt trottelsvar, kraftigt vrid vid alla varvtal (speciellt i låg- och mellanregistret), samt ett härligt insugningsljud som får varje vridning på gasen att få föraren att uppleva en känsla som lätt kan bli beroendeframkallande.



Nervkittlande motor

- * Vätskekyld med dubbla överliggande kamaxlar, 16-ventils 1 043 cm³ fyrcylindrig radmotor med en borring och slaglängd på 77,0 x 56,0 mm och som levererar ett kraftigt moment i låg- och mellanregistret med en mjuk effektkurva. I jämförelse med Z1000 levererar motorn bättre i låg- och mellanregistret med en något reducerad topp effekt. Både topp effekt och moment inträffar vid lägre varvtal än på Z1000.



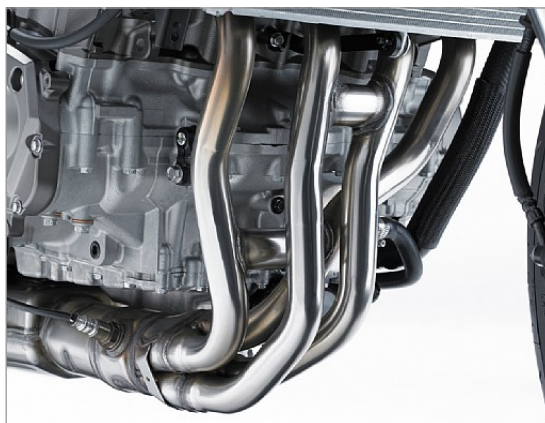
- * Ett antal väsentliga skillnader från Z1000-motorn bidrar till att erhålla den lägre fokuserade motorprestandan:
 - Kompressionsförhållandet är 10.3:1 (ner från 11.8:1) på grund av ett nytt förbränningsrum.
 - Kamprofilerna för insug och avgas har kortare öppningstider och ett mindre lyft. (Ventiler och fjädrar är även unika på Versys 1000.)
- * Fallspjällhus låter insugningsluften att gå kortaste vägen till motorn, vilket bidrar till högre prestanda. Medan fallspjällhus ofta använder korta insugningskanaler för att maximera högvarvsprestanda, är Versys 1000:s längre för att erbjuda de bästa effektegenskaperna för gatkörning.
- * Spjälldiametern är $\varnothing 38$ mm, vald för respons i låg-/mellanregistret.

VIKTIGA EGENSKAPER

- * Ovals sekundärspjäll används för att leverera ett extremt mjukt svar. De ovals sekundärspjällen bidrar till att hålla motorn smal – viktigt eftersom fallspjällhusen är placerade mellan förarens knän.
- * Ett fantastiskt insugningsljud bidrar till motorkänslan och lockar förare till att vrida på gasen bara för att få höra det sensationella ljudet under acceleration.
- * Goda högvarvsegenskaper innebär att effekten inte plötsligt faller vid höga varvtal.
- * Effektkurvan är relativt linjär tack vare inställningarna på FI, svaret är både snabbt och silkesmjukt. Båda egenskaperna ger kontroll (speciellt vid manövrer på låga varvtal eller start i backe) och bidrar till sportkörningspotentialen.
- * Flexibel motoregenskap innebär att Versys 1000 kommer att vara lika trevlig att glida omkring på låga varvtal som att köra mer aggressivt i låg- och mellanregistret.
- * En sekundär balansaxel, driven av ett kugghjul på vevaxelns 6e bana, eliminerar för stora vibrationer. Naturligtvis önskade man en viss mängd motorvibrationer som en del av cykelns karaktär (vibrationer bidrar till känslan av acceleration, ökar linjärt med varvtalet), så vibrationerna eliminerades inte helt.

Avgassystem

- * Stora ovalformade anslutningsrör förenar grenrören 1-4 och 2-3, vilket bidrar till bättre prestanda vid alla varvtal. (Det minskade avgasmotståndet resulterar i ett perfekt avgasflöde.)



- * En förkammare placerad under motorn bidrar till en mer centraliserad vikt genom att en ljuddämpare med mindre volym kan användas.
- * En ljuddämpare på ena sidan ger lägre vikt än med två ljuddämpare.



- * 3-vägskatalysatorer i avgaskollektorn och förkammare säkerställer att de strikta avgaskraven uppfylls.

Utväxling

- * Utväxlingarna valdes för att passa för många olika körsituationer, inklusive sportkörning, motorvägskörning samt körning fullt lastad med passagerare och bagage.
- * I jämförelse med Z1000, känns 1:a och 2:a växeln kortare (den lägre utväxlingen gör att det är lättare att starta med full last), medan 3:e till 6:e växeln är längre (utväxlingar valda för att möjliggöra sportkörning såväl som en avslappnad motorvägskörning).

KÖR LÄNGE. KÖR LÅNGT.

Utöver den glädje som upplevs att köra det smidiga chassit och den starka motorn, erbjuder Versys 1000 bekvämligheten och lastkapaciteten för att tillåta förare och köra långt och länge. En mycket bekväm sadel och ett gott vindskydd bidrar till den avslappnade körställningen, vilket gör det lätt att tillbringa en längre tid i sadeln. Passagerarkomforten är också superb så att åkarna kan dela glädjen. En hög lastkapacitet och pakethållare gör att förare kan vara borta mer än en dag i taget. Och en stor bränsletank och en god bränsleekonomi gör att det går att köra långt mellan tankningarna.



Förar- och passagerarkomfort

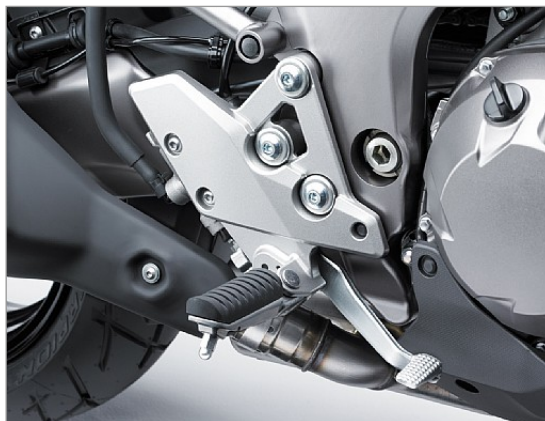
* Tjockt stoppad sadel (nästan dubbelt så tjock som sadeln på Z1000) ger komfort för att köra hundratals mil i sadeln.



- * Den bakre sadeln har ännu tjockare stoppning och är troligtvis Kawasakis mest komfortabla passagerarsits.
- * Sadelns material är noga utvalt och stor omsorg har lagts ner för att säkerställa en bra passning. Den främre sadeln använder olika material från sidorna och bakåt. En tvåtonsdesign används på WHT-modellerna.

VIKTIGA EGENSKAPER

- * Rymlig körställning kompletteras med fotpinnar (ihåliga) som är gummiöverdragna. Fotpinnarnas fästen är också gummiupphängda för att ytterligare dämpa vibrationer.



- * Ergonomiska passagerarhandtag är bekväma för passageraren att greppa om.



- * Mjuka kopplingsfjädrar reducerar kraften som behöver användas på handtaget, vilket minskar belastningen på föraren.

Vindskydd

- * Justerbart vindskydd som steglöst kan ställas in 30 mm. Höjden kan ställas in utan verktyg (med hjälp av två vred framför skyddet) för att passa förarens önskemål.



VIKTIGA EGENSKAPER

- * Funktionella kåpor och övriga delar utformade för att ge ökat vindsydd. Tillsammans med vindsyddet sitter stora framkåpor och sidokåpor för att skydda förarens ben så att förarkomforten ökas ytterligare.



Hög lastkapacitet

- * Robust bakram av stålör möjliggör en nyttolast på 220 kg – tillräckligt för att bära två passagerare och bagage.



- * Som standard sitter en ultralätt pakethållare i plast (för max. 6 kg) placerad bak.



- * En toppbox (med fäste) kan monteras (tillbehör). Toppboxen kan lastas med 3 kg.
- * Utöver toppbox finns speciellt framtagna stora GIVI-väskor tillgängliga som tillbehör. Varje väska rymmer en hjälm och kan ta upp till 5 kg. Toppboxen och väskor kan användas samtidigt.

VIKTIGA EGENSKAPER

- * Bakljus och bakre körriktningssvisare sitter placerade så att de syns bra även när toppbox och väskor används.



- * Stort förvaringsutrymme under sadeln rymmer ett kompakt regnställ eller andra småsaker. Verktygssatsen sitter fäst under sadeln.



Eluttag

- * En generator med hög kapacitet genererar tillräckligt med ström för att försörja ett 45 W eluttag. Eluttaget kan användas för att strömförsörja små elektriska enheter.

Stor bränsletank

- * 21,5 liters bränsletank bidrar till touringpotentialen för Versys 1000. Med rätt varvtal och växel räcker tanken (beräknat) 400 km.



- * En ny typ av bränslenivågivare sitter inuti tanken och gör att det går att få en mycket noggrann bedömning av återstående körsträcka. Genom att det visas ett medelvärde spelar backar och dalar ingen roll.

Hög bränsleeffektivitet

VIKTIGA EGENSKAPER

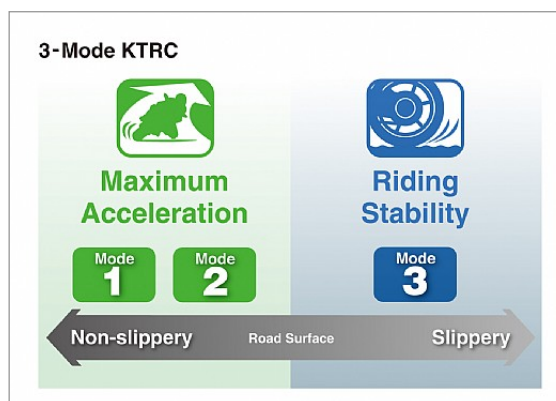
- * Avancerad ECU-programmering bidrar till den höga bränsleeffektivitet som Versys 1000 har. En väl avvägd balans mellan bränslemängd och tändtidpunkt när varvtalet är konstant förbättrar bränsleförbrukningen utan att körbarheten påverkas.

AVANCERADE ELEKTRONISKA KÖRHJÄLPMEDEL

Versys 1000 är utrustad med ett antal system som är framtagna för att underlätta för föraren. KTRC (samma traction control-system som sitter på vår supersport flaggskepp, 2012 Ninja ZX-14R) och effektläge kan båda ställas in för att passa förarens önskemål och förhållanden.

3-läges KTRC (Kawasaki Traction Control)

Med samma system som erbjuds till flaggskeppet 2012 Ninja ZX-14R, kombinerar KTRC-systemet på Versys 1000 de bästa sakerna från Kawasakis två traction control-system, S-KTRC och KTRC. Tre lägen täcker många olika körförhållanden, och erbjuder antingen en förhöjd sportkörprestanda eller tryggheten att köra på slirigt underlag.

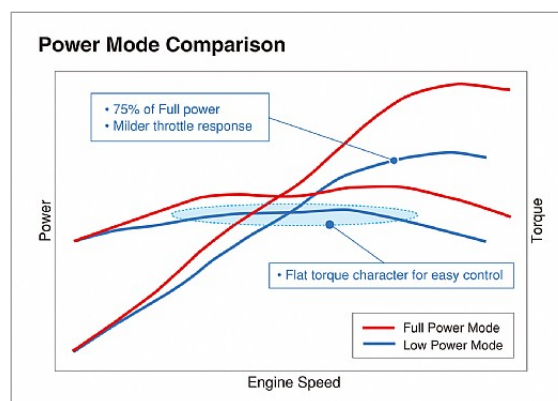


- * Föraren kan välja mellan tre lägen. Lägena 1 och 2 prioriterar maximal acceleration (på samma sätt som för S-KTRC-systemet på 2011 Ninja ZX 10R). Läge 3 är liknande som på KTRC-systemet som fanns på 2010 1400GTR ABS (Concours 14 ABS), för att föraren skulle känna sig säkrare vid körning på slirigt underlag. Föraren kan även välja att stänga av systemet.
- * Jämfört med de tre lägena som erbjöds på S-KTRC för Ninja ZX-10R (som utvecklades för att göra det möjligt för föraren att experimentera med olika kombinationer på inställningarna medan de går in i olika delar av banan på en tävlingsbana), är effekterna på lägena 1, 2 och 3 mycket lättare att urskilja och täcker ett mycket större område av körförhållandena.
- * I lägena 1 och 2 möjliggör en mycket sofistikerad programmering en viss slirning – en viss slirning krävs för att maximera accelerationen. Idealisk slirning varierar efter förhållandena. Systemet tar in ett antal parametrar för att få en korrekt realtidsbild av vad som håller på att ske: framhjulets och bakhjulets hastighet (slirning) och olika parametrar från motor, maskin och förarens manövrer läses in.
- * 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.
- * Tillstånden bekräftas var femte millisekund och styrningen av tändtidpunkt medger en mycket snabb reaktion.

- * I läge 3 används samma logik och kontroll som i lägena 1 och 2 vid normal drift. Men när för stor bakhjulsslirning känns av kommer läge 3 att växla till trevägskontroll – och styra tändtidpunkt, bränsletillförsel och luftflöde (via sekundärspjäll) – och motorns uteffekt reduceras till en nivå där bakhjulet får tillbaka sitt grepp. Det är styrningen av sekundärspjällen som ger den mjuka regleringen. Denna finjustering resulterar i en mycket naturlig känsla: ingreppet är mjukt, växlingen till/från är mjuk, och stabiliteten upprätthålls under längre drift. (Medan den KTRC som finns på 1400GTR medvetet fördröjde ingreppet så att föraren hann känna av att bakhjulet slirar, sker inkopplingen i läge 3 helt utan fördröjning.)
- * I läge 3 gör KTRC det möjligt för föraren att klara både korta hala fläckar (såsom järnvägsspår eller brunnslock) och längre sträckor dålig väg (t.ex. våt asfalt, kullersten, grus) utan problem. Hjulspinn begränsas också vid start på halt underlag.
- * Systemet kan även känna skillnaden mellan momentstegringar, som är mjuka, och plötsliga stegringar, som kan vara farliga. I lägena 1 och 2 tillåts momentstegringar så länge som en acceptabel acceleration upprätthålls. Plötsliga stegringar kommer att trigga systemet så att det kopplar in. I läge 3 förhindras alla stegringar.
- * Systemet 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 (ingen i fallet med ABS-modeller som redan har hjulhastighetsgivare).
- * Som standard är KTRC alltid i TILL-läget när motorn startas. (Läget kommer att vara detsamma som när motorn stängdes av, eller i läge 1 och systemet hade stängts av.) Föraren måste medvetet stänga av systemet (med hjälp av till/från-knappen på vänster handtag).

Val av effektläge (Power)

- * Ett val mellan full effekt (F) eller låg effekt (L) gör det möjligt för förare att ställa in uteffekten efter önskemål och förhållande. Läget låg effekt (L) begränsar effekten till cirka 75% av full effekt (F) och använder ett mildare svar på gaspådrag. (Reduceringen av både effekt och svar på gaspådrag varierar efter motorvarvtalet (r/min) läget på gasspjället och den växel som ligger i.)
- * Genom att kombinera de olika valen för KTRC och effektläge (F/L) har förare åtta kombinationer att välja mellan. En erfaren förare kan till exempel på torr asfalt välja full effekt (F) och KTRC läge 1 för sportkörning. På ett vått och/eller slirigt underlag kan låg effekt (L) och KTRC läge 3 väljas. Varje system kan oberoende av varandra ställas in för att passa förarens förmåga/vilja, körplats och vägförhållanden.



Instrumentering

VIKTIGA EGENSKAPER

- * Tuff design på multifunktionsinstrumenteringen som består av en analog varvräknare och en LCD-skärm som visar hastighet, bränslenivå, vägmätare, klocka, dubbla trippmätare, aktuell och medelbränsleförbrukning, återstående körsträcka samt yttertemperatur.



- * KTRC (3 lägen + OFF), effektläge (2 lägen) och olika LCD-lägen kan alla hanteras via en multifunktionsknapp vid vänster styrhandtag.
- * 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 bekväma funktion är ständigt aktiv, men för att den ska koppla in måste föraren köra försiktigt: under 6 000 r/min, mindre än 30% gaspådrag, under 160 km/h.



FÄRGER

Pearl Stardust White (vit)



Metallic Magnesium Gray (grå)



SPECIFICATIONS

MOTOR	
Motor, typ / antal cylindrar	Vätskekyld, 4-takts, rak, 4-cylindrig
Cylindervolym cm ³	1,043 cm ³
Borrning x slag	77.0 x 56.0 mm
Kompressionsförhållande	10.3:1
Ventilsystem	DOHC, 16 valves
Bränslesystem	Bränsleinsprutning: \varnothing 38 mm x 4 (Keihin) med ovala primärspjäll
Tändsystem	Digital
Startsystem	Elektriskt
Smörjning	Tvångsmord, våt sump
KRAFTÖVERFÖRING	
Kraftöverföring	6-växlad, retur
Slutväxel	Sluten kedja
Primärväxel	1.627 (83/51)
Växlar: 1:an	2.692 (35/13)
Växlar: 2:an	1.950 (39/20)
Växlar: 3:an	1.529 (26/17)
Växlar: 4:an	1.304 (30/23)
Växlar: 5:an	1.136 (25/22)
Växlar: 6:an	0.958 (23/24)
Slutväxel	2.867 (43/15)
Koppling	Våt, flerskivig, manuell
RAM	
Ram	Aluminium twin-tube
Fjädringsväg fram	150 mm
Fjädringsväg bak	150 mm
Däck fram	120/70ZR17M/C (58W)
Däck bak	180/55ZR17M/C (73W)
Gaffellutning/försprång	27° / 107 mm
Styrutslag, vänster/höger	34° / 34°

SPECIFICATIONS

FJÄDRING	
Fjädring fram	41 mm inverterad teleskopgaffel med steglös returdämpning och justerbar fjäderförspänning
Fjädring bak	Horizontal Back-link, gas-charged, with stepless rebound damping and remote spring preload adjustability
BROMSAR	
Bromsar, fram	Dubbla semiflytande 300 mm bromsskivor. Caliper: Dual opposed 4-piston
Bromsar, bak	Enkel 250 mm bromsskiva. Caliper: Single-piston
MÅTT	
Dimensioner (L x B x H)	2,235 mm x 900 mm x 1,405 mm / 1,430 mm
Axelavstånd	1,520 mm
Markfrigång	155 mm
Sitthöjd	845 mm
Tjänstevikt	239 kg
Bränsletank	21 liter
PRESTANDA	
Effekt kW	86.8 kW {118 PS} / 9,000 rpm
Vridmoment Nm	102 N.m {10.4 kgf.m} / 7,700 rpm

De ovan angivna specifikationerna har uppmätts på serietillverkade modeller under normala driftförhållanden. 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.