



## MODELLINFORMATION 2012

MODELL  
NAMN | **ZZR1400**

<b>ÖVERSIKT</b>	-----	<b>P.3</b>
<b>VIKTIGA EGENSKAPER</b>	-----	<b>P.4</b>
<b>VÄLDENS SNABBAST ACCELERERANDE PRODUKTIONSMOTORCYKEL</b>	-----	<b>P.4</b>
<b>SPORTIGARE KÖREGENSKAPER. BIBEHÅLLEN ÖVERLÄGSEN STABILITET I HÖG</b>		<b>P.9</b>
<b>AVANCERADE ELEKTRONISKA KÖRHJÄLPMEDEL</b>	-----	<b>P.17</b>
<b>NÄRVARO &amp; PRECISION: IMPONERANDE UTSEENDE PÅ AVSTÅND. OKLANDERLIG</b>		<b>P.19</b>
<b>FÄRGER</b>	-----	<b>P.25</b>
<b>SPECIFICATIONS</b>	-----	<b>P.26</b>



## **KUNGEN BLAND ALLA SPORHOJAR**

### **SENAST OCH STÖRST I EN LÅNG RAD FLAGGSKEPPSMODELLER**

Med direkt härstamning från den ursprungliga Ninja är Kawasakis senaste flaggskepp den ultimata blandningen av extrem upplevelse och vardaglig mångsidighet. Det är inte bara världens snabbast accelererande produktionsmotorcykel, utan utmärkta köregenskaper och balanserade prestanda (tack vare avancerad teknik och många komfortfunktioner) säkerställer att föraren är lika hemma på krokiga vägar i bergen, på den korta turen för att träffa vänner för lunch eller vid ett skickligt kryssande genom stadstrafik, eller drar på nerför dragstrypen. ZZR1400 står stolt främst i Kawasakis Ninja-uppställning, och dess mäktiga prestanda gör den till kungen av alla sporthojar.

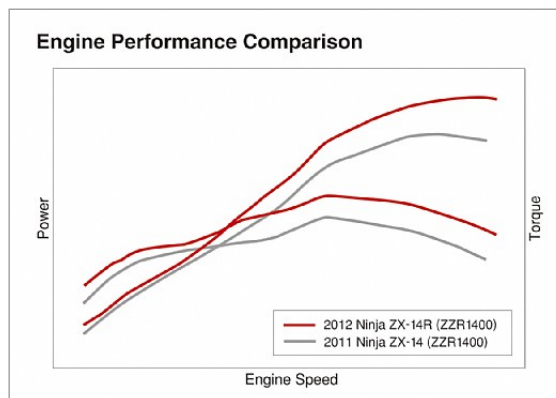
# VÄLDENS SNABBAST ACCELERERANDE PRODUKTIONSMOTORCYKEL

Designad för att en gång för alla fastställa vem som är bäst i flaggskeppsklassen, ZZR1400:s nya motor står med ökad slagvolym och grundlig motortrimning för att leverera svindlande effektnivåer och oöverträffad acceleration. Ökningen i prestanda jämfört med föregångaren framgår tydligt, med mer tillgängligt vridmoment över hela varvtalsregistret och väsentligt högre topp effekt. Och med märkbart kraftigare acceleration, kan det när man vrider gasen över 4 000 r/min resultera i en känsla inte helt olik den som upplevs av astronauter som bryter sig loss från jordens dragkraft.



## Dominerande prestanda

- \* 4 mm längre slaglängd ökar slagvolymen på den kraftiga fyrcylindriga radmotorn till 1 441 cm<sup>3</sup>. Borrning och slaglängd är nu 84 x 65 mm.
- \* Jämfört med sin föregångare erbjuder den nya motorn mer vridmoment vid alla varvtal, och betydligt mer effekt i mellanregistret. Accelerationen från 4 000 r/min och uppåt är märkbart kraftigare.

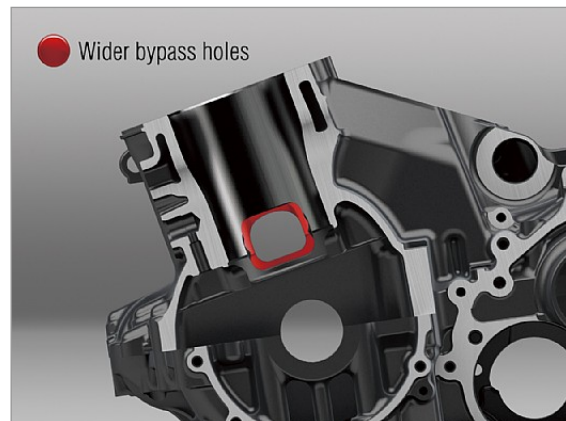


- \* Vridmomentet är tillräckligt för att dra iväg från trafikljusen på nästan vilken växel som helst: vid 2 000 r/min finns det 9,5 kg□m tillgängligt vridmoment! Och denna siffra stiger markant från 3 000 r/min.
- \* Topplocket har precisionsbearbetade förbränningskammare. Tidigare gjutna tillsammans med topplocket, nu ökar de frästa förbränningskamrarna kompressionsförhållandet till 12.2:1 (tidigare 12.0:1). Det högre kompressionsförhållandet bidrar till den totala ökningen av prestandan.



## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Både insugs- och avgasportarna har ändrad form för ökad prestanda. Dessutom är insugsportarna nu polerade, vilket bidrar till smidigare luftflöde i insuget. Avgasportarna har en större diameter, vilket underlättar utdrivningen av förbrukad bränsle-/luftblandning.
- \*  $\varnothing 33,4$  mm insugsventiler med längre (+0,4 mm) spindlar. Induktionshårdning av ventilytorna och ett nytt ventilsätesmaterial bidrar till ökad prestanda och hög tillförlitlighet.  $\varnothing 28,3$  mm avgasventiler är värmebehandlade för hög styrka och tillförlitlighet vid höga varvtal.
- \* Reviderade kamprofiler och högre lyfthöjd för både insug och avgas bidrar till ökad prestanda.  
IN: 9,1 mm >> 9,3 mm  
AVG: 8,5 mm >> 9,3 mm
- \* Starkare kamkedja matchar ökad prestanda liksom den ökade cylinderhöjden. Nya kamdrev och kedjestyrningar matchar ändringarna på motorn.
- \* Ny hydraulisk kamkedjespännare med en mekanisk spärrfunktion som garanterar att trycket på kamkedjan bibehålls när motorn är kall (och det hydrauliska trycket är lågt), vilket minskar mekaniskt ljud.
- \* Smidda kolvar med tunnare toppar som matchar de nya förbränningskamrarna och en ändrad kolvmanteldesign som minskar påfrestningarna. Anpassade till de högre kolvhastigheterna, är de nya kolvarna starkare och lättare (cirka 6 g var), och minskar den rörliga vikten och bidrar till ökad prestanda.
- \* Bypassålen mellan cylindrarna 1-2 och 3-4 är optimerade för att minimera pumpförluster. Minskningen av den effektkrävande pumpförlusten var ett stort bidrag till den nya motorns ökad prestanda.



- \* Ett nytt munstyckssystem med extern matning säkerställer att en konstant stråle av kylolja sprutas på undersidan av kolvarna. Den externa matningen får olja från oljepumpen och levererar den till munstycken placerade på avgassidan i varje cylinder. Munstyckets ändrade form och position ökar kyleffekten, vilket bidrar till ökad prestanda.



## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Vevstakarna är 3 mm längre (112,5 mm >> 115,5 mm) för att matcha den nya slaglängden. För att matcha ökad prestanda, är vevstaksändarna kraftigare (ytterdiametern är 1 mm större). För att beakta det ökade spelet som kommer med längre slaglängd, är vevstaksbultarna gjorda av starkare material (ca 30% högre draghållfasthet) och fästs med högre åtdragningsmoment - en motortrimmares knep som bidrar till ökad prestanda.
- \* Vevaxeln är också starkare för att passa ökad prestanda. Ramlagerdiametern är nu 40 mm (tidigare 38 mm).
- \* Luftrenarelementet är större, tjockare och (tillsammans med filtermaterial med ändrat vikmönster och delning) ger en mer effektiv filteryta. Den effektiva ytan är cirka 10% större och ger en minskning av strömningsmotståndet på cirka 60%. Resultatet är ökad filtreringsprestanda och minskat fyllmotstånd - som båda bidrar till ökad prestanda.



- \*  $\varnothing 44$  mm gasspjällhus kompletteras med ny spjällhusenhet som har en fjärrstyrd ISC-ventil. Förutom fördelen av att inte behöva göra tomgångsjusteringar, hjälper ISC till att minska utsläppen under retardation (när gasen släpps). Lägre utsläpp gör det möjligt att använda mindre katalysatorer, vilket bidrar till ökad prestanda.
- \* Större huvudrör ( $\varnothing 38,1$  mm rakt >>  $\varnothing 38,1$ - $\varnothing 42,7$  mm koniskt) och ett ändrat samlingsrör bidrar också till ökad prestanda.



- \* I proportion till ökad prestanda, säkerställer större ljuddämpare att buller- och utsläppsregler följs.



### Silkesmjuk motor

- \* En av de inneboende fördelarna med en fyrcylindrig radmotor är dess perfekta primärbalans.
- \* Som komplement till den perfekta primärbalansen, minskar dubbla balansaxlar motorns vibrationer ytterligare, vilket garanterar en suveränt mjuk motor.

### Starkare, tätstegad transmission

- \* Medan ökad motorprestanda redan levererar betydligt ökat vridmoment, förstärker den lägre utväxlingen genom ett större bakdrev (41T >> 42T) ytterligare den kraftiga acceleration.
- \* Värme- och ytbehandling av alla kugghjul garanterar hållbarhet för att klara av den otroliga belastningen från den kraftfulla motorn, liksom högre slitstyrka för de delar av kugghjulen som kommer i kontakt med växelgafflarna.
- \* Starkare 530-kedja som har större stift och inre brickor för att matcha motorns högre effekt och vridmoment.



### Seriens första slirkoppling

## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Lätt justerbart returmotståndsbegränsande koppling underlättar mjuk nedväxling och hjälper till att förhindra att bakhjulet hoppar, vilket blir mer sannolikt med det ökade returmotståndet.



- \* Förutom att hjälpa till med kontroll, bidrar slirkopplingen också till att skydda kraftöverföringen.

## Ökad bränsleeffektivitet

- \* Trots den ökade slagvolymen, ger en mer avancerad ECU-programmering ZZR1400 bättre bränsleekonomi än sin föregångare. Noggrann justering av bränslevolym och tändning när hastigheten är konstant förbättrar bränsleförbrukningen med cirka 8% - en prestation som förverkligas utan att kompromissa med körbarheten.

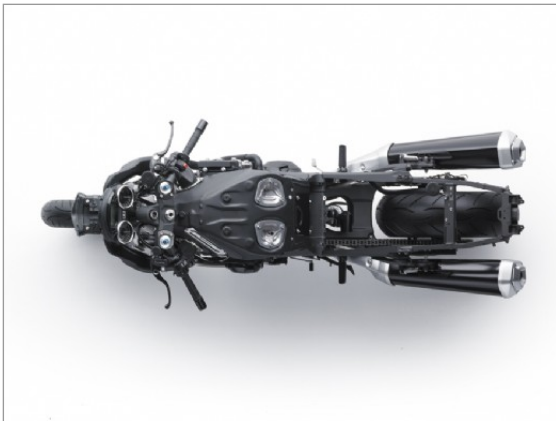




## SPORTIGARE KÖREGENSKAPER. BIBEHÅLLEN ÖVERLÄGSEN STABILITET I HÖG HASTIGHET.

Med det nya flaggskeppet ville Kawasakis ingenjörer behålla samma allmänna karaktär på köregenskaperna (lätta och neutrala) och avslappnad, sportig körställning som på föregångaren, men göra den sportigare. En ny ram med helt ändrad chassistyvhet, sportigare fjädring med förbättrad absorptionsförmåga och fastare bottningsmotstånd, och lättare hjul med nya däck gjorde det möjligt för dem att nå sitt mål. ZZR1400 glömmet sin vikt så fort den kommer iväg, det är lättare att bli ett med cykeln, neutrala köregenskaper kompletteras med ökad feedback från chassit (vilket underlättar sportig körning), och fjädringens förbättrade väghållning hjälper till att förverkliga sportigare köregenskaper, samtidigt som stabiliteten i hög hastighet garanteras.





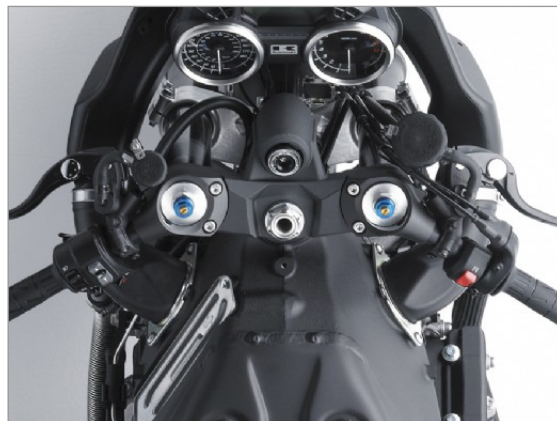
## Monocoque-ram i aluminium

\* Medan den grundläggande geometrin ärvt från föregångaren, har styvheten i monocoque-ramen av aluminium reviderats helt för att passa den nya motorns högre effekt. Helt felaktigt ser ramen oförändrad ut, men mer än hälften av dess komponenter är nya.



## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Styrhuvudets styvhet har ökat. Detta område bidrar speciellt till de förbättrade köregenskaperna.



- \* Bakplattan för batteriet (monterad inuti monocoque-ramen) är gjord av aluminium (tidigare plast), vilket bidrar till ökad styvhet.
- \* Reviderad konstruktionsmetod för svingarmens ledsektioner bidrar också till ökad styvhet, liksom det styvare nedre tvärröret.
- \* Motorn är stumt monterad, vilket bidrar till monocoque-ramens inneboende vridstyvhet. Genom att använda motorn som en del av den bärande konstruktionen kunde ramen göras lättare.
- \* Genom att använda flera tillverkningsmetoder - styrhuvudet är massivt kokillgjutgods (bidrar till den höga styvheten), monocoque-ramens huvudsektion är pressad, och svingarmens ledsektioner är formgjutna under högt vakuum – blir det möjligt att göra ramen mycket styv där styvhet krävs och mer flexibel där flexibilitet krävs. Genom att kunna kontrollera väggjockleken på de olika komponenterna blir det möjligt att uppnå en lätt ram med en optimerad styvhetsbalans.

## Starkare, längre svingarm

- \* Stödinklar på svingarmen ökar styvheten för att matcha den högre effekten.



- \* Svingarmen är 10 mm längre för att passa slutväxelns nya utväxling. (Detta ökar också hjulbasen med 10 mm.)

## Sportigare fjädring

- \* Styvare fjädrar för både framgaffel och bakre fjädring ger en fastare, sportigare känsla. Tillsammans med nya fjädrar har dämpningsinställningen också ändrats för att passa den betydligt högre effekten.



- \* Med de nya inställningarna sker majoriteten av fjädringen högre upp i slaget (jämfört med föregångaren, där den skedde närmare botten av slaget, med fjädringen nästan helt hoptryckt). Resultatet är att prestanda för både absorption och väghållning förbättrats, vilket bidrar till att uppnå en sportigare karaktär samt stabilitet i hög hastighet.
- \* Gummidämpare som tillkommit på framgaffeln bidrar till fastare bottningsmotstånd.

### Lättviktshjul

- \* Helt nya hjul ger betydande viktbesparing jämfört med föregångaren. Framhjulet är 360 g lättare och bakhjulet sparar 1030 g, totalt en minskning med 1,39 kg.



- \* Minskat tröghetsmoment och lägre ofjädrad vikt ökar motorcykelns snärtighet, och bidrar till sportigare köregenskaper.



## Högprestandadäck

- \* Radialdäck för hög hastighet som är klassade till 300 km/h, ger fin stabilitet i ultrahöga hastigheter.

## Tre bladformade bromsskivor

- \* 310 mm bladformade bromsskivor, radialmonterade bromsok fram och bromshuvudcylander av radialkolvstyp ger utmärkt bromskraft och enastående känsla.



- \* Inre rotorer av aluminium på framskivorna ( $\varnothing 200$  mm) minskar den ofjädrade vikten och ger optimal styvhet.



## Förbättrad ABS-prestanda

- \* Reviderad ECU-programmering baserad på feedback från testförare och kunder leder till förbättrad ABS-bromsverkan vid ojämna vägförhållanden (t.ex. ojämna ytor man stöter på vid körning i bergen, kullerstensgator i vissa städer, etc.).



## Aerodynamik

- \* Skulpterade av vinden reducerar kåporna på ZZR1400 luftmotståndet tack vare bra aerodynamik, och bidrar till stabilitet och vindskydd i motorväghastigheter.



## Ergonomi

- \* ZZR1400 erbjuder en mycket avslappnad sportig körställning. Kompakt utan att vara trång sitter styrhandtagen placerade så att föraren inte behöver sträcka sig för att nå dem.



- \* Den smala motorn, monocoque-ramen och inbuktad bränsletank gör det lätt att hålla ihop sina knän vid körning.



- \* Lågt placerade fotpinnar ger stort benutrymme.

## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Den nya högt uppdragna sadeln bidrar både till designens intryck och till ergonomin. Dess skulpterade form ger stöd för höfterna under kraftig acceleration. Smalare längst fram, vilket också gör det lättare att nå marken när man stannat vid trafikljus.



- \* En urgröpning i bränsletanken gör att det går lättare att krypa ihop bakom kåpglasat.



- \* Utformningen av tankkåpan gör att det finns gott om plats för förarens händer vid manövrering i låga farter. Styrvinkeln är hela 31° i båda riktningarna.

## Värmehantering

- \* Kylaren är utrustad med två kylfläktar (tidigare en:  $\varnothing 185$  mm). Den andra fläkten ( $\varnothing 130$  mm) ger ökad kylprestanda.



## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Den mer uttalade fendedesignen av sidokåporna är mer än bara dekorativ. Utloppen i kåporna underlättar värmeavgivning, så att varm luft från motorn släpps ut snabbare. Värme till förarens armar och ben har minskat kraftigt, vilket ökar komforten.



- \* Ett värmeskydd har tillkommit på avgasröret som skyddar förarens vad från värme vid stopp.
- \* Hälskydd bakåt på passagerarens fotpinnar ger värmeskydd för passageraren, liksom repskydd för ljuddämparna.



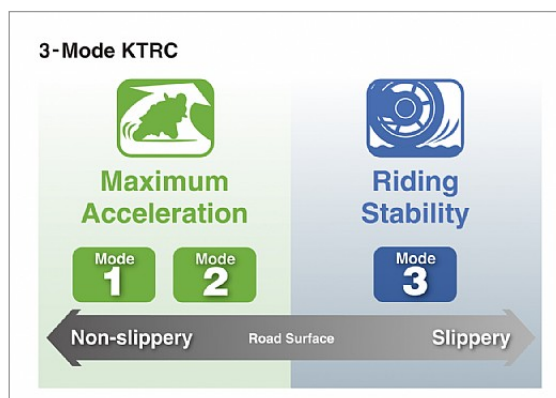


## AVANCERADE ELEKTRONISKA KÖRHJÄLPMEDEL

Medan ZZR1400:s mäktiga motorprestanda var tänkta att upplevas ofiltrerade, kan förare välja att dra nytta av några av de avancerade elektroniska körhjälpmedel som finns för att passa körförhållanden eller önskemål.

### 3-läges KTRC (Kawasaki Traction Control)

Det KTRC-system som erbjuds på ZZR1400 kombinerar de bästa delarna av Kawasakis två traction control-system, S-KTRC och KTRC. Tre lägen täcker en rad körförhållanden, och erbjuder antingen bättre prestanda vid sportkörning eller att klara av halt underlag med tillförsikt.

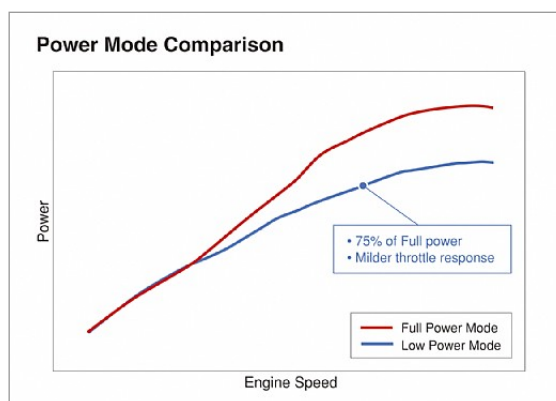


- \* Föraren kan välja mellan tre lägen. Lägena 1 och 2 prioriterar maximal acceleration (på samma sätt som för S-KTRC-systemet på 2011 Ninja ZX 10R). Läge 3 är liknande som på KTRC-systemet som fanns på 2010 1400GTR ABS (Concours 14 ABS), för att föraren skulle känna sig säkrare vid körning på halt 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 ett visst hjulspinn – ett visst hjulspinn krävs för att maximera accelerationen. Idealiskt hjulspinn 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 (hjulspinn) 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 70% 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.



## NÄRVARO & PRECISION: IMPONERANDE UTSEENDE PÅ AVSTÅND. OKLANDERLIG KVALITET PÅ NÄRA HÅLL.

Precis som sin föregångare, utstrålar ZZR1400 en aura av kraft och förtroende som bara kan ses på världens mest kraftfulla maskiner. Dess huvudsakliga karaktär bibehålls, vilket gör dess härstamning tydlig för alla, men där designen av föregångaren hade böjda linjer och rundade ytor, kombinerar den nya designen kurvor med vassa kanter som skapar dynamiska ytor. Till skillnad från den senaste trenden i supersport och avskalad design med tyngden framåt och med minimalistisk bakdel, garanterar en omfattande bakdel och ett mer balanserat förhållande mellan fram/bak att Kawasakis senaste flaggskepp utgör en imponerande syn från alla vinklar. Och som det anstår ett flaggskepp resulterar extra noggrannhet i passform och finish och en känsla för detaljer, i en maskin som är lika imponerande när den betraktas på nära håll.



### Design

- \* Mer aggressiv design av de karakteristiska fyra strålkastarlamporna av projektortyp bidrar till intrycket av frontkåpan.



- \* Den centrala luftinduktionskanalen, ett nyckelelement i designen av alla Ninja supersporthojar, förstärker Kawasaki-identiteten.
- \* Från sidan är främre och bakre delen av cykeln visuellt balanserade, vilket ger ZZR1400 ett mycket kraftfullt utseende.

## VIKTIGA EGENSKAPER

\* Eftersom monocoque-ramen sträcker sig över motorn och inte sticker ut genom kåporna, är det möjligt att skapa oavbrutna linjer i designen.

\* Temat med fyrdubbla fenor på sidokåporna bibehålls, även om deras design är mer tredimensionell, vilket bidrar till en mer dynamisk bild av cykelns sida.



\* Den mer aggressiva, större bakdelen behåller LED-bakljus och integrerade bakre blinkers från föregångaren.



\* Den mer omfattande bakdelen skapar ett integrerat intryck bakifrån: bakkåpan, bakdäcket och de dubbla ljuddämparna har en bra visuell balans.



\* De stora ljuddämparna bidrar till det dramatiska intrycket av bakdelen. Deras femkantiga design möjliggör erforderlig ljuddämparvolym, samtidigt som cykelns låga lutningsvinkel kunde bibehållas.



## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Sadelkåpan (tillbehör) integreras perfekt i designen av bakkdelen och bidrar till det imponerande utseendet bakifrån. (Sadelkåpan kräver att passagerarens bakre handtag och bagagekrokarna demonteras.)



## Multi-funktionsinstrumentering

- \* Ett kombinationsinstrument med hastighetsmätare och varvräknare i analog stil sitter inbyggd i kåpan. Svarta tavlor med vita siffror gör det lättare att avläsa dem snabbt.



- \* Displayen med flera funktioner innehåller nu yttertemperatur och en mer exakt funktion för återstående körsträcka. (Förutom en mer exakt bränslemätare, håller ECU även reda på insprutad bränslevolym vid beräkning av återstående körsträcka.)
- \* Andra funktioner på multi-funktionsdisplayen inkluderar en bränslemätare, växellägesindikator, vägmätare, klocka och dubbla trippmätare. De många lägena med aktuell och genomsnittlig bränsleförbrukning, återstående körsträcka, batterispänning och den nytilkomna yttertemperatur manövreras alla med hjälp av multi-funktionsknappen på vänster handtag.



## VIKTIGA EGENSKAPER



- \* KTRC (3 lägen + FRÅN), effektläge (2 lägen) och instrumentets grundinställningar (språk, klocka, etc) manövreras också med multi-funktionsknappen.
- \* 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 r/min, mindre än 30% gaspådrag, under 160 km/h.

## Passning och finish, omsorg om detaljer

- \* Så långt det har varit möjligt har kåpornas fästen placerats där de inte syns. Kåporna är hopkopplade med dolda krokar, eller med fästen som är placerade på insidan. Genom kåpornas utmärkta passform resulterar detta i en ren yta utan avbrott.



- \* Pressade rostfria stålringar runt instrumenttavlor ger en känsla av hög klass, liksom Flying K-emblemet i mitten av panelen.



## VIKTIGA EGENSKAPER

- \* Mätarhöljet och instrumentpanelens inre paneler (till vänster och höger om instrumenten) har samma ytmönster, vilket skapar ett integrerat utseende.
- \* De inre panelerna har en plan design, vilket underlättar anpassning av instrumentpanelen genom tillägg av omkopplare, lampor eller eftermarknadstillbehör.
- \* Skulpterad design av övre gaffelkronan kompletterar instrumentbrädans intryck av hög kvalitet. På versionen med specialdekor har övre gaffelkronan kontrasterande sektioner: målad yta ställd mot borstad metall med klarlack.



- \* Specialdesignad, borrad styrspindelmutter bidrar med ytterligare kvalitetskänsla. Miniaturkonstverket, representativt för denna modells omsorg om de minsta detaljerna, fungerar som en visuell påminnelse om ZZR1400:s kungliga status.
- \* Tanklockets bearbetade finish bidrar till bilden av hög kvalitet.



- \* Ett högkvalitativt skulpterat gummitankskydd, vilket ingår som standard, skyddar finishen på bränsletankens glänsande färg.





## Ökad lastförmåga

- \* ZZR1400 har infällbara bagagekrokar som fälls in prydligt på baksidan av främre sadeln. Dessa kompletteras av två krokar på passagerarens bakre handtag. Idealisk krokplacering (inte för tätt ihop) gör det möjligt att fästa större föremål säkert på bakre sadeln.





## FÄRGER

### Golden Blazed Green (grön)



### Metallic Spark Black (metallic svart)



## SPECIFICATIONS

<b>MOTOR</b>	
Motor, typ / antal cylindrar	Vätskekyld, 4-takts, rak, 4-cylindrig
Cylindervolym cm <sup>3</sup>	1,441 cm <sup>3</sup>
Borrning x slag	84.0 x 65.0 mm
Kompressionsförhållande	12.3:1
Ventilsystem	DOHC, 16 valves
Bränslesystem	Bränsleinsprutning: $\varnothing$ 44 mm x 4 (Mikuni)
Tändsystem	Digital
Startsystem	Elektriskt
Smörjning	Tvångsmord, våt sump med oljekylare
<b>KRAFTÖVERFÖRING</b>	
Kraftöverföring	6-växlad, retur
Slutväxel	Sluten kedja
Primärväxel	1.556 (84/54)
Växlar: 1:an	2.611(47/18)
Växlar: 2:an	1.947 (37/19)
Växlar: 3:an	1.545 (34/22)
Växlar: 4:an	1.333 (32/24)
Växlar: 5:an	1.154 (30/26)
Växlar: 6:an	1.036 (29/28)
Slutväxel	2.471 (42/17)
Koppling	Våt, flerskivig, manuell
<b>RAM</b>	
Ram	Monocoque, aluminium
Fjädringsväg fram	117 mm
Fjädringsväg bak	124 mm
Däck fram	120/70ZR17M/C (58W)
Däck bak	190/50ZR17M/C (73W)
Gaffellutning/försprång	23° / 93 mm
Styrutslag, vänster/höger	31° / 31°

## SPECIFICATIONS

<b>FJÄDRING</b>	
Fjädring fram	43 mm inverterad gaffel med top-out-fjädrar. Kompressionsdämpning: 13-steps. Returdämpning: 11-steps. Fjäderförspänning: Fullt justerbar.
Fjädring bak	Bottom-Link Uni-Trak med gasstötdämpare Kompressionsdämpning: Steglös. Returdämpning: Steglös. Fjäderförspänning: Fullt justerbar.
<b>BROMSAR</b>	
Bromsar, fram	Dubbla, halvflytande, 310 mm, bladformade bromsskivor Bromsok: Dubbla radialmonterade och motstående, 4 kolvar, 4 belägg
Bromsar, bak	Enkel 250 mm bladformad bromsskiva Bromsok: Motstående, dubbelkolv
<b>MÅTT</b>	
Dimensioner (L x B x H)	2,170 mm x 770 mm x 1,170 mm
Axelavstånd	1,480 mm
Markfrigång	125 mm
Sitthöjd	800 mm
Tjänstevikt	268 kg
Bränsletank	22 liter
<b>PRESTANDA</b>	
Effekt kW	147.2 kW {200 PS} / 10,000 rpm
Maxeffekt med Ram Air	154.5 kW {210 PS} / 10,000 rpm
Vridmoment Nm	162.5 Nm {16.6 kgf•m} / 7,500 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.