

Ninja ZX-10R

INFORMATIONEN ZUM MODELL

Kawasaki
Let the good times roll.

INDEX

ÜBERSICHT	P.3
HAUPTMERKMALE	P.6
FAHRWERK MIT GLASKLAREM FEEDBACK	P.6
RENNFERTIGER MOTOR	P.11
KOMPAKTES PAKET. MASSIVE PRÄSENZ.	P.15
ZUSÄTZLICHE MERKMALE	P.18
FARBE(N)	P.19
TECHNISCHE DATEN	P.20

ÜBERSICHT



* Abbildung zeigt Pre-Production-Modell

KAWASAKIS SUPERSPORT-FLAGGSCHIFF ERREICHT NEUE DIMENSIONEN

Für die 2008er-Ninja ZX-10R strebten die Ingenieure von Kawasaki ein besonders kommunikativ-funktionales Design an, das den Dialog zwischen Fahrer und Maschine auf ein Niveau anhebt, welches professionelle Rennfahrer für maximale Fahrleistungen von ihrem Bike fordern. So musste das Fahrwerk ein hohes Maß an Feedback geben und gleichzeitig auf Fahrer-Input sensibel ansprechen – all das bereits *in der Serienkonfiguration*. Keine leichte Aufgabe. Aber nach der Arbeit an allen Einliter- und Mittelklasse-Supersport-Modellen seit der 2003er-Ninja ZX-6R/6RR und der direkten Werksbeteiligung an den WM-Superbikes von Kawasaki waren die Ingenieure dafür bestens vorbereitet.

ÜBERSICHT



* Abbildung zeigt Pre-Production-Modell

Vorgehensweise

Um das für professionelle Fahrer notwendige Niveau an Motor- und Fahrwerks-Performance zu erreichen, begann die Entwicklung der 2008er-Ninja ZX-10R mit dem Entwurf einer perfekten Superbike-Rennmaschine, die dann Schritt für Schritt auf anspruchsvolle Straßentauglichkeit getrimmt wurde, mit der auch Fahrer mittleren Fahrkönnens leicht klar kommen.

In einem aufwendigen zyklischen Prozess wurden Motor- und Fahrwerkskomponenten zuerst in einem unserer Werks-Superbikes getestet. Mit der Verpflichtung eines Profifahrers wurde sichergestellt, dass die Komponenten an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit getestet wurden. Selbstverständlich wurde die Kompatibilität mit hochwertigen, für den Renneinsatz abgestimmten Federungen, Slicks etc. geprüft. Darüber hinaus wurde die Performance aber auch in tatsächlichen Renneinsätzen bewertet.

Die Bauteile, deren Leistungsfähigkeit vom Werksteam als geeignet eingestuft wurden, hat man dann im Testmotorrad für die Serienfertigung geprüft, für diesen Einsatz optimiert, erneut in der Rennmaschine getestet und wiederum optimiert.

Dieses Verfahren wurde mit verschiedenen Komponenten wiederholt, so dass schrittweise ein Sportbike reinsten Kalibers entstand, das auf sehr hohem Niveau wettbewerbsfähig ist.

ÜBERSICHT



* Abbildung zeigt Pre-Production-Modell

Ergebnis

Der Motor wurde für den Einsatz im Superbike-Rennsport entwickelt und verfügt weiterhin über die Performance des Vorgängers im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Verbessert wurde die Leistungsfähigkeit im oberen Drehzahlbereich, die für den Renneinsatz wesentlich ist.

Der Kastenprofil-Brückenrahmen der Ninja ZX-10R wurde über die Jahre kontinuierlich verbessert und erhielt seinen letzten Schliff im harten Renneinsatz auf nationaler Ebene. Der Fahrer fungiert quasi als Schnittstelle, die den Kontakt zur Maschine verbessert. Das Fahrwerk liefert ein hohes Maß an Feedback, um dem Piloten Informationen über Streckenzustand, Grip, Federungswirkung bis hin zu Flex des Rahmens zu liefern. Kurz gesagt: Der Fahrer ist über das gesamte Fahrverhalten des Motorrads stets im Bilde. Damit kann er nachvollziehen, wie nahe er das Bike am Limit bewegt.

Wie alle Motorräder von Kawasaki legt auch die Ninja ZX-10R die Kontrolle fest in die Hände des Fahrers. Fahrer-Input wird mit herausragendem Handling und genauester Rückmeldung belohnt. Selbst Systeme, die schnelleres Fahren erlauben, machen bewusste Anweisungen vom Fahrer erforderlich.

Als sich die Konstrukteure mit dem Styling befassten, waren sie nicht weniger anspruchsvoll. Das schnörkellose Styling der 10R ist darauf zurückzuführen, dass man nach der denkbar kompaktesten Außenhülle gesucht hat, die klar die markanten Züge einer Kawasaki aus der 1000er-Supersport-Klasse trägt.

Die neue Ninja ZX-10R wurde härtesten Tests unterzogen und wird selbst Werksfahrer zufrieden stellen, denen die hochwertige Basisausstattung bereits die Kommunikation bietet, die beim Einsatz am Limit über den Erfolg entscheidet.

HAUPTMERKMALE

FAHRWERK MIT GLASKLAREM FEEDBACK

Die Weiterentwicklung des Fahrwerks trägt zu einem verbesserten Handling bei. Die wichtigsten Änderungen beziehen sich jedoch auf das verbesserte Feedback an den Fahrer, da die klare und exakte Kommunikation zwischen Fahrer und Maschine essenziell ist fürs Fahren im Grenzbereich.



* Abbildung zeigt "gestrippte" Pre-Production-Modelle

Kawasakis einzigartiger Kastenprofil-Brückenrahmen

- * Der neue Ram-Air-Kanal durch den Rahmen verbessert die Ram-Air-Effizienz und optimiert die Stabilität des Lenkkopfbereichs ■.
- * Die Steifigkeitsbalance von Kawasakis einzigartigem Kastenprofil-Brückenrahmen wurde weiter optimiert und trägt zum überragenden Feedback an den Fahrer bei. Dies wurde durch eine Modifikation der Pressteile des Rahmens erreicht, bei der konkave durch konvexe Teile ersetzt wurden ■. Mit bloßem Auge ist dies nicht erkennbar, doch die Veränderungen verringern die Belastungsspitzen. Finales Fein-Tuning schloss eine Schweißverbindung an den Seitenprofilen des Rahmens (hinter den Seitendeckeln) mit ein ■. (Abbildungen A,B)



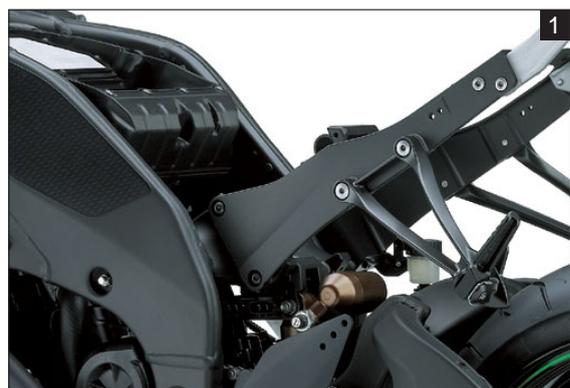
A



B

- Intake path straightened, strength increased
- Resonator hole added
- Concave pressed component now convex
- Welding added for rigidity balance tuning

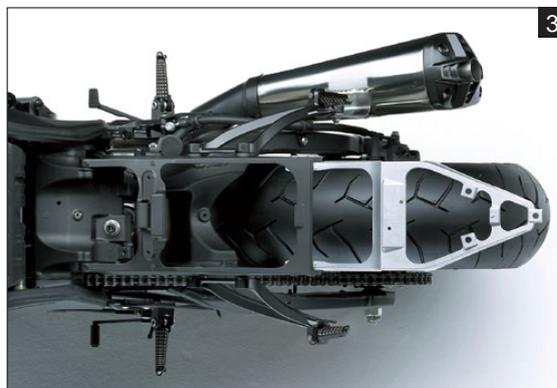
- * Der Heckrahmen ist an der oberen Querstrebe des Rahmens montiert, wodurch die Hinterradfederung ihre Wirkungsweise direkter an den Heckrahmen und damit an den Fahrer übermitteln kann. (Foto 1)



1

HAUPTMERKMALE

- * Der zweiteilige Heckrahmen ist aus Aluminium-Druckguss gefertigt und besteht aus einem vorderen und einem hinteren Abschnitt. Dieses Layout macht eine sehr präzise und leichte Konstruktion möglich. Der neue Heckrahmen baut außerdem sehr schmal, wodurch das Heck des Motorrads sehr kompakt und schlank ausfallen konnte. (Fotos 2,3)



- * Änderungen in der Wandstärke des Rahmens im Bereich des Schwingendrehpunkts verbessern die Stabilität des Rahmens in diesem Bereich, was zu den brillanten Handling-Eigenschaften der neuen 10R beiträgt.
- * Die Innenseite des Profiltails für die Schwingenlagerung wurde an der Verbindung zur oberen Querstrebe des Rahmens mit Rippen versehen. Diese Modifikation verlangsamt das Feedback an den Fahrer ganz leicht, um dem Fahrer ein exakteres Gefühl für das, was unter ihm vorgeht, zu geben.
- * Das Lenkkopfrohr wurde um 10 mm nach vorn verlegt und in der Länge verändert. Weitere kleine, jedoch wichtige Modifikationen sind u. a. ein neu positionierter Schwingendrehpunkt sowie leichte Veränderungen der Gewichtsverteilung zwischen vorn und hinten. Unterm Strich verleihen all diese Modifikationen dem Rahmen hervorragende Stabilität.

Schwinge

- * Die Schwinge der Ninja ZX-10R ist aus Strangpressprofilen gefertigt. Diese Bauart vermittelt mehr Gefühl und ein besseres Feedback als eine Schwinge aus Gussmaterial. Die neue Schwinge wurde exakt auf die optimierte Steifigkeitsbalance des neuen Rahmens hin entwickelt und verfügt über einen stabilisierenden Oberzug. Diese neue Konstruktion trägt zur überragenden Hochgeschwindigkeitsstabilität des neuen Fahrwerks bei. (Die Schwinge der 2006er-ZX-10R hatte einen Unterzug.) (Fotos 4,5)



HAUPTMERKMALE

Rennorientierte Feder Elemente

- * Die 43-mm-Upside-down-Gabel ist voll einstellbar und verfügt über unten angeordnete Federn. Durch diese Position der Federn an der Unterseite sind diese vollständig in Öl getaucht. Dies senkt die Neigung zum Aufschäumen des Öls und trägt damit zu verbesserten Dämpfungseigenschaften, optimierter Gabelfunktion und besserem Fahrbahnkontakt bei. (Foto 6)
- * Auch am 2008er-Modell der 10R sind die Gabelrohre mit einer diamantähnlichen Schutzschicht aus Kohlenstoff, der DLC (Diamond-like-Carbon)-Beschichtung versehen. Diese reibungsmindernde Hightech-Beschichtung verbessert Gabelfunktion und Reibwertkontrolle: Im ersten Teil wird die Hubbewegung verlangsamt, wodurch die Funktion auf Stabilität beim Bremsvorgang ausgelegt ist. Im stärker eingefederten Zustand erlaubt die reduzierte Reibung schnellere Gabelbewegungen für besseren Bodenkontakt und Grip.
- * Die Optimierungen an der Uni-Trak-Federung hinten beinhalten eine neue Position der Aufnahme für den Umlenkhebel. Das voll einstellbare Federbein verfügt nun über eine getrennt einstellbare Druckstufe für niedrige und hohe Dämpfungsgeschwindigkeit, was die Feineinstellung für die Rennstrecke möglich macht. Außerdem wurde das Fahrgefühl entscheidend verbessert, Feedback und Traktionskontrolle entsprechen dem, was Fahrer von einem rennfertigen Motorrad erwarten. (Foto 7)
- * Das neue System arbeitet so gut, dass der Fahrbahnkontakt selbst bei ganz zurückgedrehter Druckstufendämpfung für Low Speed weiterhin exzellent ist.



* Abbildung zeigt Pre-Production-Modell



Bremsen

- * Neue, radial montierte Bremssättel von Tokico mit zwei Bremsbelägen (ein Belag auf jeder Seite anstelle von vier Einzelbelägen) montiert. Bei gleicher Bremsleistung bietet diese Modifikation hervorragenden Biss sowie bessere Dosierbarkeit nach dem ersten Zugreifen der Bremsanlage. (Foto 8)



HAUPTMERKMALE

- * Die alten Bremsscheiben mit 300 mm Durchmesser wurden durch neue Einheiten mit 310 mm Durchmesser ersetzt. Außerdem wurde die Stärke der Scheiben für eine bessere Wärmeableitung von 6 auf 5,5 mm reduziert. Da diese neuen Bremsen besser Hitze ableiten, bleibt das Gefühl für die Bremse sowie deren Ansprechverhalten auch bei starker Beanspruchung – beispielsweise im Rennen oder beim Training auf der Rennstrecke – weitgehend konstant.
- * Die Innenrotoren der Bremsscheiben sind nun aus Aluminium gefertigt, um die ungefederten Massen zu reduzieren. Darüber hinaus sind die Außenringe nun über 10 Floater (vorher 7) an den Innenrotoren befestigt, was eine stabilere Verbindung schafft sowie die Hitzeableitung verbessert und damit für konstant gute Bremsleistung sorgt.
- * Am Hinterrad sorgt ein Einkolben-Schwimmsattel und eine Bremsscheibe mit 220 mm Durchmesser für gute Verzögerung. (Foto 9)
- * Die Bremszangen vorn und hinten sind mit leichten Aluminium-Bremskolben ausgestattet.



Ergonomie

Heckrahmen, Tank und Sitz wurden neu konstruiert, um dem Fahrer besseren Kontakt zum Motorrad zu vermitteln. Die verbesserte Ergonomie gibt dem Fahrer ein sehr genaues Feedback über Fahrwerks-Performance und Fahrbahnbelag.



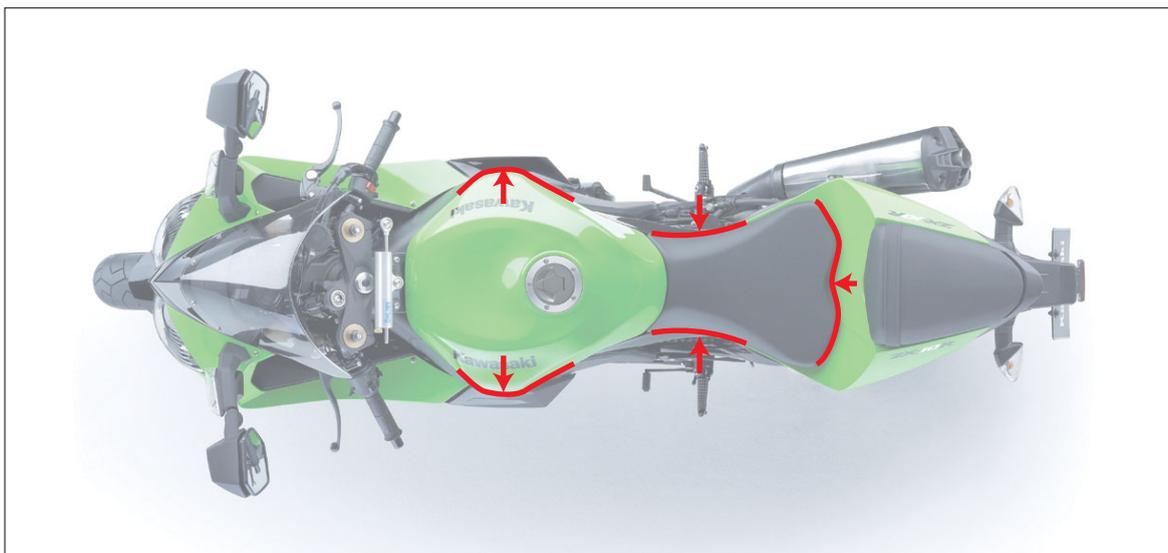
HAUPTMERKMALE

- * Der neue Tank wurde komplett neu gestaltet und ist im oberen Bereich stärker ausgebuchtet, was dem Motorrad eine elegantere Form verleiht. In der Praxis erleichtert macht diese neue Form es dem Fahrer leichter, die Innenseite seines Arms auf den Tank zu stützen, wenn er sich in die Kurve lehnt. Die größere Kontaktfläche trägt außerdem zu einem besseren Feedback an den Fahrer bei.

(Foto 10)



- * Der neue Sitz ist etwas kürzer. Dadurch kann sich der Fahrer mit dem Hintern an der Kante zum Soziussitz abstützen. Diese verbesserte Sitzposition trägt mit zum exzellenten Feedback bei, das der Fahrer vom neuen Fahrwerk erhält.
- * Die Vorderseite des Sitzes ist schmaler, was zu einer engeren Beinhaltung beiträgt, die Hanging-off leichter macht.
- * Das neue Gasgriffgummi verfügt über eine spezielle Rippe (unter dem Griffgummi), die Grip und Gefühl verbessert.



HAUPTMERKMALE

RENNFERTIGER MOTOR

Um die Performance der 10R für die Rennstrecke zu optimieren, wurde der neue Motor auf noch bessere Performance bei hohen Drehzahlen ausgelegt, ohne das beeindruckende Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich zu reduzieren. Zusätzlich wurde die Gasannahme durch den Einsatz von Sekundär-Einspritzdüsen, ovalen Drosselklappengehäusen und überarbeiteten Einlasskanälen verbessert. Diese Modifikationen verleihen dem neuen Motor ein Leistungspotenzial, das nahe an dem der Werks-Rennmaschinen von Kawasaki liegt. Damit ist das Aggregat im Wesentlichen fertig für den Renneinsatz.



Doppelte Einspritzdüsen/ovale Sekundär-Drosselklappen

* Neue Sekundär-Einspritzdüsen verbessern die Spitzenleistung sowie die Leistungscharakteristik im oberen Drehzahlbereich. Die unteren Einspritzdüsen arbeiten permanent, die oberen hingegen werden je nach Drosselklappenstellung und Drehzahl zugeschaltet. (Foto 11)



* Passend zu den neuen Sekundär-Einspritzdüsen sind anstelle der alten, runden Drosselklappengehäuse neue Einheiten mit ovalem Querschnitt verbaut. Das neue System erlaubt eine sehr präzise Gaskontrolle und verbessert außerdem das Ansprechverhalten. (Foto 12)



* Ebenfalls neu für 2008 ist die flache Kraftstoffpumpe aus der '07er-ZX-6R. Diese sehr kompakte Einheit benötigt weniger Platz im Kraftstofftank und ermöglicht den Einsatz eines größeren Luftfilters.

HAUPTMERKMALE

Ram Air/Airbox

- * Der hocheffiziente, zentral angebrachte Ram-Air-Einlasskanal wurde neu geformt, um das Ansaugeräusch zu verringern und die Einlasseffizienz weiter zu steigern. Ein neugeformter Kanal durch den Rahmen führt die Einlassluft vom Ram Air-Einlass an beiden Seiten des Lenkkopfs vorbei. Dadurch wird die Ansaugluft sehr effizient auf direktem Weg zur Airbox geleitet. (Fotos 13,14)



- * Airbox und Tank wurden neu gestaltet. Die neue, flach bauende Kraftstoffpumpe trägt dazu bei, die Kapazität der Airbox vergrößern und das Fassungsvermögen des Kraftstofftanks beibehalten zu können – trotz des zusätzlichen Raums, der für die Sekundär-Einspritzdüsen benötigt wird. Die Zugänglichkeit des Luftfilters und die Wartungsfreundlichkeit wurden ebenfalls verbessert.
- * Die neuen Ansaugtrichter im Einlassbereich sind ebenfalls oval geformt und bieten eine verbesserte Strömungseffizienz. (Foto 15)



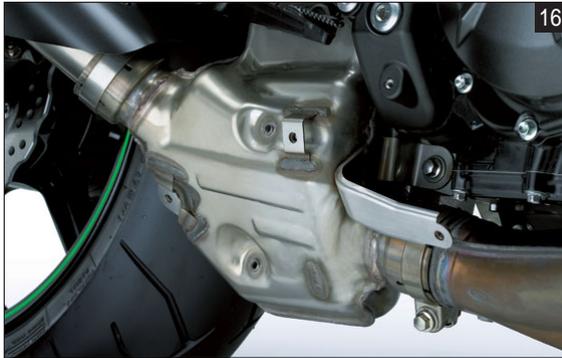
Zylinderkopf

- * Um die Leistungscharakteristik bei hohen Drehzahlen zu verbessern, wurden die Einlasskanäle neu gestaltet.
- * Zur Verbesserung der Fahrbarkeit und der Leistungscharakteristik wurde der Durchmesser der Auslassventile verkleinert (von 25,5 auf 24,5 mm). Die Auslasskanäle wurden ebenfalls neu geformt und sind nun am Kanaleingang größer und in der Mitte des Kanals enger, um die Strömungseffizienz zu verbessern. Die Brennräume wurden entsprechend modifiziert. Diese Veränderungen tragen zur verbesserten Top-End-Power des Motors im oberen Drehzahlbereich bei.
- * Einlass- und Auslassventile sind aus Titan gefertigt, um die bewegten Massen zu reduzieren.
- * Die Nockenprofile wurden neu gestaltet, um dem Betrieb bei hohen Drehzahlen gerecht zu werden. Mit größerem Hub ausgestattet, liefern sie mehr Leistung bei hohen Drehzahlen und machen das Feintuning für den Renneinsatz leichter.

HAUPTMERKMALE

Auspuffanlage

- * Die neue Auspuffanlage verfügt über einen Vorschalldämpfer unter dem Motor, der das Auspuffgeräusch reduziert und hilft, den Endschalldämpfer möglichst klein und kompakt zu halten. Katalysatoren aus Palladium sorgen dafür, dass die 10R die Euro-III-Abgasnorm einhält. (Fotos 16,17)



- * Ein orthogonal geformter Titan-Endschalldämpfer auf der rechten Seite ersetzt die vormals verwendete Unterseat-Doppelschalldämpferanlage. In Verbindung mit dem Vorschalldämpfer werden so der Schwerpunkt des Motorrads gesenkt und gleichzeitig die Massen zentralisiert. Das wiederum trägt zum agilen Handling des Bikes vor allem bei schnellen Schräglagenwechseln bei. (Fotos 18,19)



Getriebe/Endantrieb

- * Wie ihre Vorgängerin verfügt die neue Ninja ZX-10R über einen leicht einstellbaren Back-Torque-Limiter (Anti-Hopping-Kupplung). (Foto 20)
- * Die Getriebeübersetzungen wurden ebenfalls modifiziert, um der neuen Leistungscharakteristik des Motors gerecht zu werden. Die Übersetzungsverhältnisse des ersten, vierten und fünften Gangs fallen nun kürzer aus, was zu einem verbesserten Leistungseinsatz in den unteren und mittleren Drehzahlbereichen beiträgt.



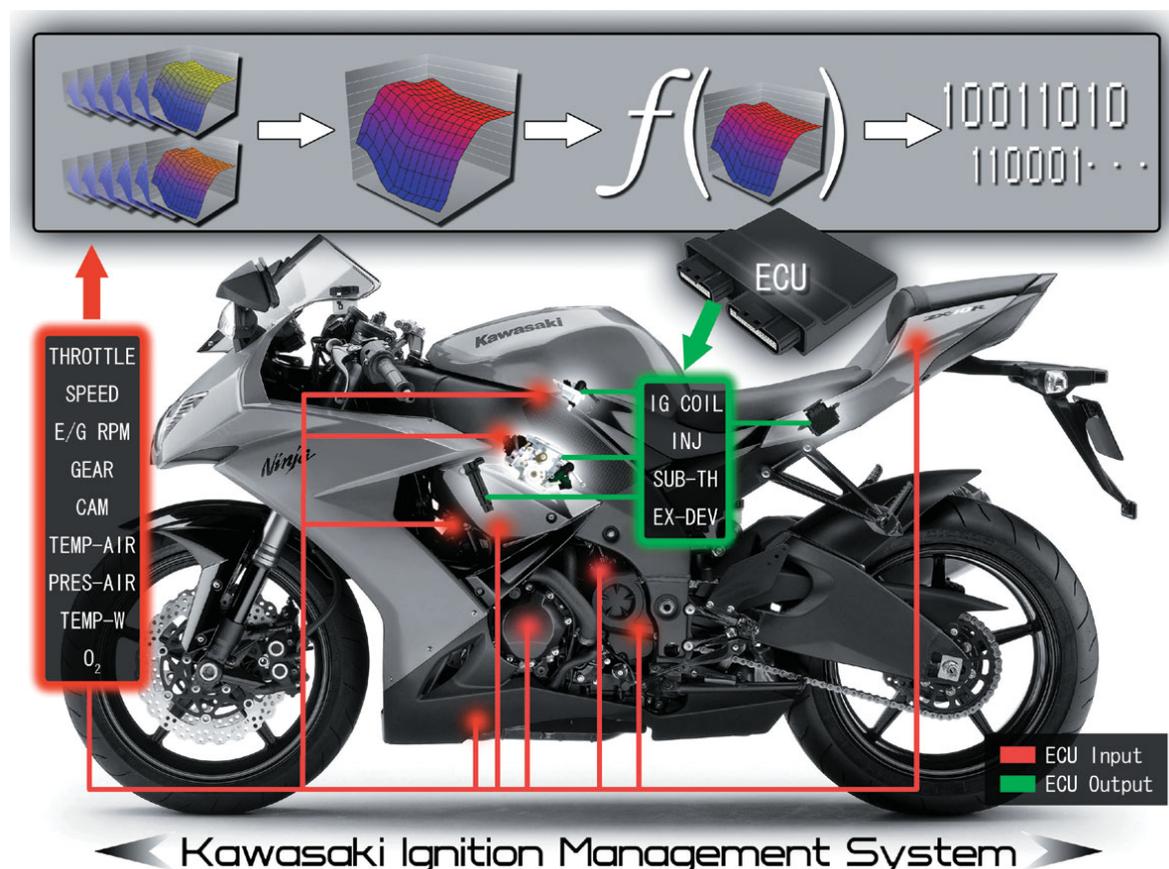
HAUPTMERKMALE

- * Das hintere Kettenblatt wurde den neuen Übersetzungsverhältnissen angepasst. Für eine bessere Beschleunigung wurde die Endübersetzung von 17/40 auf 17/41 geändert.

Kawasaki Ignition Management System (KIMS; Kawasaki Zündsteuerungssystem)

Um dem Fahrer eine präzise Kontrollierbarkeit des leistungsstarken Motors zu bieten, ist die Ninja ZX-10R mit einem hochmodernem Zündsteuerungssystem ausgestattet. Durch die sanfte, exakt gesteuerte Leistungsentfaltung schützt das System auch Motorbauteile und Katalysatoren effektiv vor Beschädigung.

- * Zusätzlich zu Parametern wie Drehzahl, Drosselklappenstellung, Fahrzeuggeschwindigkeit, Gangposition sowie dem Feedback von Sensoren für Einlasslufttemperatur, Einlassluftdruck, Motortemperatur und Lambdasonden bezieht das neue System auch Drehzahländerungen in die Berechnung mit ein.
- * Die komplexe Programmierung der ECU wurde anhand von ausgiebigen Tests und dem Feedback der Testfahrer erstellt. Wird ein plötzlicher Anstieg der Motordrehzahl vom System registriert, werden alle oben genannten Parameter hinzugezogen und, falls nötig, der Zündzeitpunkt zurückgenommen. Damit werden plötzliche Drehzahlanstiege wirkungsvoll beschnitten, was wiederum ein sanftes Ansprechverhalten sicherstellt.



HAUPTMERKMALE

KOMPAKTES PAKET. MASSIVE PRÄSENZ.

Die neue Ninja ZX-10R ist schlanker denn je und mit einer knapp geschnittenen Heckpartie bestückt. Sie verfügt über ein minimalistisches Design, das mit zu ihrer kompakten Erscheinung beiträgt. Die Konstrukteure genossen bei der Entwicklung dieses Modells größere Freiheiten, und ihre Arbeit schlägt sich in dem Erscheinungsbild der neuen ZX-10R nieder. Darüber hinaus glänzt diese Maschine mit hervorragender Passgenauigkeit und Top-Finish sowie einer bemerkenswerten Liebe zum Detail.



* Abbildung zeigt Pre-Production-Modell



* Abbildung zeigt Pre-Production-Modell



Anbauteile

- * Das Oberteil der Frontverkleidung ist kürzer, die Verkleidungsscheibe flacher montiert. Da die Scheibe weit nach vorn reicht, ist die Sicht nach vorn exzellent. (Foto 21)
- * Zum rassigen, neuen Erscheinungsbild der 2008er-10R tragen außerdem neu entworfene Talbot-Spiegel mit einstellbaren Spiegelflächen bei.



HAUPTMERKMALE

- * Die Spiegelarme mit integrierten Blinkern sind leicht zu demontieren – beispielsweise für den Einsatz der neuen 10R auf der Rennstrecke. Und weil die Montageposition der Spiegel weit oben liegt, ist die Sicht nach hinten exzellent. Diese Befestigungsposition vermindert zudem die Gefahr von Schäden, wenn das Motorrad einmal umfallen sollte. (Foto 22)
- * Die Nummernschild-Halterung und die hinteren Blinker lassen sich für den Einsatz auf der Rennstrecke ebenfalls schnell und einfach demontieren. (Fotos 23,24)



- * Eine neue LED-Heckleuchte in sportlichem Design verbessert die Sichtbarkeit des Motorrads für andere Verkehrsteilnehmer und bildet den krönenden Abschluss des aufregenden Designs der neuen Ninja.

Aerodynamik

- * Die leichte Stufe am Rand der Frontverkleidung reduziert den Druck des Fahrtwinds an den Fahrerschultern und garantiert gleichzeitig eine aerodynamisch effiziente, kleine Frontfläche. (Foto 25)



HAUPTMERKMALE

- * Der modifizierte Kraftstofftank hat auf der Oberseite eine Einbuchtung für den Kinnschutz des Helms, was auf der Rennstrecke das Ducken hinter der Verkleidungsscheibe erleichtert. Dadurch konnte der obere Scheibenrand niedriger positioniert werden, was eine bessere Aerodynamik bei geduckter Fahrhaltung möglich macht. (Foto 26)



- * Die Seitenflächen der Verkleidung fallen knapper aus und reduzieren so den Einfluss von Seitenwind auf das Motorrad. (Foto 27)
- * Der neue Frontkotflügel leitet die Luft zum Kühler, erhöht damit die Effizienz der Kühlung und trägt außerdem zum rassigen Look der Ninja bei.



* Abbildung zeigt Pre-Production-Modell

- * Die schnittige, minimalistische Optik der Heckverkleidung wird durch den einzelnen, seitlichen Schalldämpfer zusätzlich betont. Das Bike vermittelt insgesamt einen konzentrierteren und kompakteren Eindruck. Die Unterseite der Heckverkleidung schließt nun bündig ab, was Turbulenzen am Heck des Motorrads reduziert und die laminare Luftströmung um den Sitz sicherstellt. (Foto 28)



- * Ein größerer Innenkotflügel schützt besser vor Spritzwasser und Schmutz im normalen Straßenbetrieb. Der hintere Kotflügel konnte daher etwas kleiner und weniger auffällig ausfallen, was wiederum der Aerodynamik am Fahrzeugheck zugute kam. (Foto 29)



ZUSÄTZLICHE MERKMALE

Motor

- * Ohne das Massenträgheitsmoment zu ändern, wurde das Gewicht der Kurbelwelle reduziert, was wiederum zur Gewichtseinsparung von 1 kg am Motor beiträgt was zum leichten Handling der neuen Ninja beiträgt.
- * Durch Veränderungen am Untersetzungsverhältnis der Ölpumpe konnten Reibungsverluste reduziert werden.
- * Die Wasserpumpe hat dasselbe Flügelrad wie die ZZR1400. Die Pumpendrehzahl wurde auf geringere Reibungsverluste hin optimiert.

Lenkungsdämpfer in Rennqualität

- * Serienmäßig ist ein einstellbarer Lenkungsdämpfer von Öhlins mit Überdruckventil und Doppelkammer-Design montiert. Die zweite Kammer, die als Reservoir dient, und die Innereien des Dämpfers stellen auch unter Rennbedingungen stabile Dämpfungs-Performance sicher. (Die Dämpfungsflüssigkeit schäumt auch bei hohen Temperaturen nicht auf.) Dieses Bauteil in Rennqualität wurde in Zusammenarbeit mit Öhlins speziell für die Ninja ZX-10R entwickelt. Die Dämpfereinheit verfügt über eine integrierte Halterung, so dass die Kolbenbewegung nicht beeinträchtigt werden kann. (Foto 30, Abbildung C)



Instrumentierung

- * Die zweite Generation der ZX-10R-Instrumenteneinheit ist mit einem speziellen UV-absorbierenden Glas ausgestattet, das die LED-Anzeige heller und einfacher ablesbar macht. (Foto 31)



FARBE(N)

* Lime Green/Flat Super Black (Grün/Schwarz)



* Metallic Diablo Black/Flat Super Black (Schwarz)



* Pearl Wildfire Orange/Flat Super Black (Orange/Schwarz)



TECHNISCHE DATEN

MOTOR	ZX1000E8F
Typ	Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Reihenvierzylinder
Hubraum	998 cm ³
Bohrung und Hub	76,0 x 55,0 mm
Verdichtung	12,9:1
Ventilsteuerung	DOHC, 16 Ventile
Kraftstoffsystem	Kraftstoffeinspritzung: ø 43 mm x 4 (Keihin), mit ovalen Sekundär-Drosselklappen, zwei Einspritzdüsen pro Brennraum
Zündung	Digital
Anlasser	Elektrostarter
Schmierung	Zwangsschmierung, Nasssumpf
ANTRIEB	
Getriebe	Sechsganggetriebe
Endantrieb	Kette mit Dichtringen
Primärübersetzung	1,611 (87/54)
Übersetzungsverhältnisse:	
1. Gang	2,600 (39/15)
2. Gang	2,053 (39/19)
3. Gang	1,737 (33/19)
4. Gang	1,550 (31/20)
5. Gang	1,400 (28/20)
6. Gang	1,304 (30/23)
Endübersetzung	2,412 (41/17)
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, manuell
RAHMEN/FAHRWERK	
Typ	Kastenprofil-Brückenrahmen aus Aluminium (Verbundstruktur aus Strangpress/Druckguss-Profilen)
Federweg: vorn	120 mm
hinten	125 mm
Vorderreifen	120/70ZR17M/C (58W)
Hinterreifen	190/55ZR17M/C (75W)
Nachlaufwinkel	25,5°
Nachlauf	110 mm
Lenkeinschlagswinkel (links/rechts)	27° / 27°

TECHNISCHE DATEN

FEDERELEMENTE	ZX1000E8F
Vorn: Typ Hinten: Typ Druckstufendämpfung Zugstufendämpfung Federvorspannung	43-mm-Upside-down-Gabel mit DLC-Beschichtung, einstellbar in Federbasis sowie Druck- und Zugstufendämpfung, Top-Out-Federn Bottom-Link Uni-Trak mit Gasdruckfederbein und Top-Out-Feder stufenlos, zwei Bereiche (High und Low-Speed) stufenlos voll einstellbar
BREMSEN	
Vorn: Typ Bremssättel Hinten: Typ Bremssattel	310-mm-Doppelscheibenbremse im Petal-Design, Aluminium-Bremsscheibenträger mit 10 Floatern radial montierte Vierkolben-Festsattelzangen 220-mm-Scheibenbremse im Petal-Design Einkolben-Schwimmsattel
ABMESSUNGEN	
Gesamtlänge Gesamtbreite Gesamthöhe Radstand Bodenfreiheit Sitzhöhe Trockengewicht Tankinhalt	2.110 mm 710 mm 1.135 mm 1.415 mm 125 mm 830 mm 179 kg 17 Liter
LEISTUNG	
Maximale Leistung Maximale Leistung mit Ram-Air-Einsatz Maximales Drehmoment	138,3 kW (188 PS) bei 12.500/min 147,1 kW (200 PS) bei 12.500/min 113 Nm (11,5 mkp) bei 8.700/min

Die hier genannten technischen Daten gelten für Serienmodelle und wurden mit diesen unter Standardbetriebsbedingungen bestimmt. Wir möchten hier eine zutreffende Beschreibung des Fahrzeugs und seiner Leistungsfähigkeit abgeben, dennoch gelten diese technischen Daten möglicherweise nicht für alle für den Verkauf gelieferten Maschinen. Kawasaki Heavy Industries, Ltd. behält sich das Recht zur Änderung der technischen Daten ohne Vorankündigung vor. Technische Daten und Ausstattungsmerkmale können sich je nach Region unterscheiden. Die erhältlichen Farben können regional unterschiedlich sein.