

Nova Kawasaki Versys 1000: a mais versátil para uma aventura esportiva ou para uma viagem

- Novidades em design, motor, suspensão e eletrônica configuram um dos melhores pacotes de equipamentos da categoria

- Modelo chegará à rede de concessionárias a partir de 15 de julho nas versões Standard e Grand Tourer

São Paulo (SP), 10 de junho de 2019 – Com o posicionamento global “Any Road, Any Time – Adventure Calling”, a nova Kawasaki Versys 1000 chega em julho ao Brasil com grandes novidades.

As atualizações e inovações começam pelo motor de quatro cilindros em linha de 1.043 cm³, que agora possui um sistema eletrônico de válvulas, piloto automático eletrônico (Electronic Cruise Control) e uma central inercial (IMU), que monitora os parâmetros do motor e do chassi ao longo da curva (desde a entrada, passando pela tangente até a saída), modulando a força de frenagem e a potência do motor.

O chassi em alumínio e as rodas de 17” garantem uma pilotagem esportiva quando a vontade pedir. E com o acréscimo de diferentes sistemas de suporte eletrônico de alto nível desenvolvidos pela Kawasaki, incluindo a função de gerenciamento de curvas (KCMF - Kawasaki Cornering Management Function) e o controle de tração (KTRC - Kawasaki Traction Control), e os novos modos integrados de pilotagem, o motociclista pode desfrutar da Versys 1000 com ainda maior confiança e segurança.

Além do novo design que reflete o estilo mais despojado e esportivo da Versys, para atender os quesitos de conforto e segurança o modelo apresenta novo para-brisas, com botões de ajustes posicionados ao alcance das mãos do piloto, farol duplo em LED, o que melhora consideravelmente a visibilidade durante a noite, e seu próprio sistema de freios ABS (KIBS - Kawasaki Intelligent anti-lock Brake System).

A versão Grand Tourer oferece, ainda, suspensão eletrônica de alta tecnologia e desenvolvida especialmente pela Kawasaki (KECS), Quick-Shifter bidirecional, painel TFT Colorido, faróis auxiliares de curva, setas em LED, aquecedor de manoplas, para-brisas mais largo, protetores de mãos, malas laterais de 28l cada, top case de 47l, protetores de tanque e joelhos, sliders (eixo dianteiro e quadro) e pintura de alta durabilidade.

A nova Versys 1000 estará disponível na rede de concessionárias da marca a partir do dia 15 de julho nas versões Standard e Grand Tourer com Preços Públicos Sugeridos de R\$ 55.490,00 e de R\$ 66.990,00 (frete não incluso) e respectivamente nas cores Candy Steel Furnace Orange e Emerald Blazed Green.

MOTOR

O motor da Versys 1000 foi projetado para maximizar o prazer do motociclista na pilotagem. O quatro cilindros em linha de 1.043 cm³ oferece excelente resposta do acelerador e torque robusto em todas as faixas de rotações (especialmente em baixas e médias).

- Uma alteração no sistema de acelerador eletrônico (Electronic Throttle Valves - ETV) permitiu a adição da função piloto automático eletrônico (Electronic Cruise Control), em que o condutor determina a velocidade da motocicleta, e contribui para uma entrega de potência suave. Esse sistema, o primeiro da Kawasaki com o sensor localizado na manopla, elimina o cabo do acelerador, o que resulta em menos manutenção.
- A entrega de potência é ainda mais linear e, graças às configurações da injeção eletrônica, a resposta é rápida e suave. Ambas características facilitam o controle (especialmente para manobras de baixa rotação ou ao girar o acelerador de volta) e contribuem para uma pilotagem mais esportiva.
- O caráter mais flexível do motor significa que a pilotagem na Versys 1000 será tão feliz em baixa quanto agressiva entre média e alta rotações.
- Grandes tubos de conexão (anteriormente ovais, agora redondos) unem os tubos de escape 1-4 e 2-3, contribuindo para um melhor desempenho em todas as rotações, possibilitando melhor fluxo dos gases.
- A embreagem deslizante assistida possui duas funções: com o motor em aceleração atua para tornar os engates mais leves, mas quando é gerado freio motor em excesso (como resultado de rápidas reduções de marcha) a pressão sobre a embreagem é aliviada para evitar que o pneu traseiro produza solavancos.
- As relações de transmissão foram escolhidas para acomodar uma ampla gama de situações de pilotagem, incluindo condução esportiva, em velocidade de cruzeiro em rodovias e em momentos com passageiro e bagagens.

CHASSI

O equilíbrio do chassi e as configurações da suspensão, combinadas com uma posição de pilotagem mais ereta, permitem excelente controle da moto, oferecendo ao piloto mais confiança para inúmeras situações e estilos de condução.

- A estrutura do chassi mais estreita permite um melhor posicionamento dos joelhos do piloto, o que garante mais conforto e controle.
- A estrutura em treliça permite uma carga útil de 220kg, suficiente para acomodar com tranquilidade piloto, garupa e bagagem.

Suspensões

Para encarar o mundo real de ruas e rodovias nem sempre com boa pavimentação, os engenheiros da Kawasaki escolheram uma nova configuração para o conjunto de suspensões, permitindo a absorção das irregularidades e a passar pelas imperfeições com mais suavidade. Dianteira e traseira são totalmente ajustáveis, permitindo que o piloto adapte o funcionamento ao estilo de condução, condições da via e presença de garupa/bagagem.

- Garfo invertido de 43 mm na dianteira, com 150 mm de curso, pode ser ajustado quanto a retorno e pré-carga de mola.
- A suspensão traseira, com 152 mm de curso, possui amortecedor traseiro a gás e reservatório externo também permite ajustes de compressão (alta/baixa velocidade), retorno e pré-carga.
- Ajuste remoto de pré-carga facilita a mudança de configuração sem a necessidade de ferramentas.
- A versão Grand Tourer possui controle eletrônico de suspensão KECS (Kawasaki Electronically Controlled Suspension), incluindo um garfo Showa de $\varnothing 43$ mm e amortecedor traseiro BFRC (mais compacto que o anterior e similar ao da Ninja ZX-10R SE). **Mais detalhes sobre o KECS da versão Grand Tourer mais abaixo, na seção ELETRÔNICA.**

Freios, rodas e pneus

- Discos de 310 mm na dianteira são agora fixados por pinças monobloco de montagem radial de 4 pistões opostos com pistões de diâmetro diferenciado: 32 mm superior, 30 mm inferior.
- Na traseira, disco de 250mm de pistão único.
- O modelo é equipado com sistema ABS KIBS (Kawasaki Intelligent anti-lock Brake System).
- Rodas de 17": ideais para uma pilotagem mais esportiva.
- Pneus selecionados para explorar todo o potencial esportivo da Versys 1000 na estrada, oferecem ótimo desempenho em curvas e grande estabilidade em alta velocidade.

Ergonomia

- É difícil manter altas velocidades com uma posição de pilotagem mais ereta, mas graças à excelente proteção contra o vento do para-brisas ajustável, a Versys 1000 oferece uma condução mais confortável.
- Na nova Versys o sistema de ajustes do para-brisas fica na parte interna da bolha e ao alcance das mãos do piloto, que não precisa nem descer da moto para configurar da maneira que o agrada.

- O design estreito do assento e do tanque proporcionam uma boa liberdade de movimento, permitindo que o motociclista mude de posição do jeito e no momento em que quiser.
- Posicionamento das pedaleiras, à frente e para baixo, contribui para acomodar melhor o piloto.
- Todas essas características garantem uma postura mais natural, o que é fundamental especialmente para viagens mais longas.

Iluminação ALL-LED

- Cada um dos novos faróis possui feixes baixo e alto e lanterna em LED. Altamente visíveis, os novos faróis oferecem um brilho significativamente maior para iluminar o caminho durante a noite.
- Luz traseira em LED exibe um duplo "H" quando a lâmpada de posição está acesa.
- Lâmpada sobre a placa completa o pacote de iluminação totalmente em LED.

Itens de comodidade

- Soquete localizado no painel pode ser utilizado para ligar um pequeno dispositivo eletrônico coloca à disposição um total de 40W de energia.
- Tanque de combustível de 21 litros contribui para o potencial aventureiro da Versys 1000. Com as atuais configurações de motor e transmissão, o modelo pode alcançar uma autonomia de até 400 km. (Esse número pode variar de acordo com a velocidade e condições de pilotagem.)
- A avançada programação de ECU contribui para a alta eficiência no consumo de combustível. O ajuste cuidadoso do volume de combustível e do tempo de ignição, quando a velocidade é constante, melhora o consumo sem comprometer a dirigibilidade.
- Cavalete central é outro recurso de série, facilitando muito o trabalho de manutenção.

Estilo empolgante

O novo design da Versys 1000 apresenta um estilo muito mais fluido, com linhas marcadas pelas cores desde a dianteira até a traseira. O uso equilibrado de cores e materiais enfatiza a beleza funcional de cada parte da motocicleta, que foi "esculpida" de forma que o conforto fosse um dos principais elementos.

- O design renovado na dianteira é uma evolução do "rosto" da família Versys e transmite uma forte identidade Kawasaki.
- Enquanto seu objetivo principal é funcional, o spoiler frontal logo abaixo dos faróis aumenta a aparência agressiva e esportiva do modelo.

- O design do para-lama dianteiro foi revisado, contando com refletores longos e estreitos o que contribui para uma aparência mais esportiva, ao mesmo tempo em que oferece maior proteção a suspensão.

Pintura Altamente Durável (Modelo Grand Tourer)

A tinta altamente durável da Kawasaki (normal e fosca, usadas no tanque, carenagens e tampas laterais) possui uma camada especial que permite que os arranhões se reparem, possibilitando que a tinta mantenha seu acabamento de alta qualidade.

- Segmentos macios e duros no revestimento trabalham juntos como uma mola química, criando um efeito de trampolim que absorve os impactos.
- A pintura fosca altamente durável é resistente ao desgaste, permitindo que o acabamento da pintura seja mantido por muito tempo.

Notas:

1. Em alguns casos, leva mais de uma semana para a recuperação.
2. A tinta não irá se recuperar no caso de arranhões causados por moeda, chave ou zíper, por exemplo.

Painel LCD | Modelo Standard

O design high-tech do novo painel da Versys 1000 eleva o nível de qualidade. O estilo analógico do tacômetro é complementado por uma tela digital em LCD.

- A tela em LCD apresenta um display negativo, com fundo preto e caracteres em branco, contribuindo para gerar uma imagem de alta qualidade.
- Além de velocímetro digital e indicador de marcha, são exibidos: medidor de combustível, odômetros, dual trip, consumo de combustível atual e médio, autonomia restante, ângulo de inclinação, temperatura do líquido de arrefecimento, temperatura do ar, relógio e indicadores de condução econômica e da central inercial (IMU).

Painel multifuncional LCD TFT colorido | Modelo Grand Tourer

O design high-tech do painel da Versys 1000 Grand Tourer apresenta LCD TFT permitindo que as informações sejam exibidas graficamente. Dois modos de exibição selecionáveis (Touring e Sport) priorizam as informações dependendo do tipo de pilotagem.

- O display colorido de alta qualidade apresenta tecnologia TFT (thin-film transistor) para garantir um nível de visibilidade anteriormente inatingível. A cor de fundo é selecionável (preto ou branco) e o brilho da tela é ajustado automaticamente para se

adequar à luz ambiente. Além das janelas com barra de rolagem, dois modos de exibição oferecem aos usuários a escolha de como querem que as informações sejam apresentadas.

- Tipo 1 - Touring: fácil de ler, oferece uma quantidade maior de informações de uma só vez.
- Tipo 2 - Sport: informações importantes são priorizadas e apresentadas graficamente para facilitar a leitura. Aplicação de acelerador e freio dianteiro e força G (com base no feedback da IMU) são ilustrados visualmente.
- Recursos adicionais disponíveis no painel TFT incluem: velocidade média, tempo total e aviso "ICE", que indica que a temperatura ambiente está abaixo de 3°C.
- O painel da versão Grand Tourer também apresenta modos de pilotagem integrados e conectividade com smartphone.

ELETRÔNICA

KCMF (Kawasaki Cornering Management Function): pacote de gerenciamento total de motor e chassi

O destaque da eletrônica da Kawasaki sempre foi a programação altamente sofisticada que, usando o mínimo de hardware, fornece à central eletrônica (ECU) uma imagem precisa e em tempo real do que o chassi está fazendo. O programa de modelagem dinâmica da marca faz uso hábil de informações dos pneus, examinando as mudanças em vários parâmetros e permitindo que leve em consideração as alterações nas condições da estrada, do pneu e de inclinação.

Utilizando a mais recente evolução deste software de modelagem avançada e feedback originado em uma unidade inercial (IMU) Bosch, o KCMF monitora os parâmetros do motor e do chassi ao longo da curva (desde a entrada, passando pela tangente até a saída), modulando a força de frenagem e a potência do motor. Isso proporciona uma transição suave da aceleração para a frenagem e vice-versa e ajuda o piloto a traçar a linha pretendida através da curva. Na Versys 1000, o KCMF supervisiona os seguintes sistemas:

- KIBS (Kawasaki Intelligent anti-lock Brake System) - disponível para ambas versões
- KECS (Kawasaki Electronic Control Suspension) - disponível para versão Grand Tourer

A utilização da IMU compacta da Bosch permite uma camada adicional de precisão ao sistema KIBS.

- IMU monitora o movimento de inclinação segundo seis parâmetros: aceleração ao longo de eixos longitudinais, transversais e verticais, mais taxas de rolagem e de inclinação dianteira e traseira (pitch). A taxa de guinada (desvio de rota) é calculada pela ECU usando o software original da Kawasaki.
- Uma resposta adicional da IMU oferece uma imagem ainda mais clara da posição do chassi em tempo real.
- Além de um gerenciamento mais preciso, a resposta da central inercial permite que o KIBS incorpore uma função adicional, o gerenciamento de frenagem em curva, que ajuda o piloto a traçar a linha de curva desejada.

KTRC (Kawasaki Traction Control)

A nova Versys 1000 está equipada com controle de tração. Três modos cobrem uma ampla variedade de condições, oferecendo melhor desempenho em pilotagem mais esportiva ou tranquilidade para percorrer superfícies escorregadias com confiança.

- O piloto pode escolher entre o Modo 1, que prioriza aceleração máxima, o Modo 2, que oferece um equilíbrio entre desempenho da aceleração e segurança do piloto, e o Modo 3, que proporciona segurança facilitando uma condução suave em superfícies escorregadias. O piloto também pode optar por desligar o sistema.
- No Modo 1, a programação altamente sofisticada permite um certo grau de deslizamento do pneu traseiro para maximizar a aceleração. A taxa de deslizamento ideal varia de acordo com as condições. O sistema analisa vários parâmetros para obter uma avaliação precisa em tempo real: velocidade das rodas dianteira e traseira e vários parâmetros do motor, da moto e do piloto são monitorados.
- Como o sofisticado software baseia sua análise dinâmica no chassi em relação à superfície da pista (em vez de em relação a um plano horizontal), pode levar em conta a inclinação de curvas, o gradiente etc. e adaptar-se adequadamente.
- Usando uma complexa análise, o sistema é capaz de prever quando as condições de tração estão prestes a se tornar desfavoráveis. Ao agir antes que a derrapagem exceda os limites para tração ideal, uma eventual queda de potência pode ser minimizada, resultando em funcionamento ultra suave.
- As condições são confirmadas a cada 5 milissegundos e o controle por meio do tempo de ignição permite uma reação extremamente rápida.
- Nos Modos 2 e 3 (cada um com uma interferência mais progressiva) a mesma lógica do Modo 1 é empregada durante a operação normal. No entanto, quando há deslizamento excessivo da roda traseira, o tempo de ignição é retardado e a alimentação de combustível diminuída para readquirir aderência rapidamente e de maneira precisa.
- No Modo 3 (o que mais interfere), o KTRC permite ao piloto alternar trechos escorregadios curtos com segurança (trilhos de trem ou tampas de bueiro) e

extensões maiores em estradas ruins (pavimento molhado, paralelepípedo, cascalho).

Piloto Automático Eletrônico

O sistema de piloto automático da Kawasaki permite que uma velocidade desejada seja mantida com o simples toque de um botão. Uma vez ativado, o piloto não precisa ativar o acelerador constantemente. Isso reduz o estresse na mão direita ao percorrer longas distâncias, permitindo uma viagem descontraída e contribuindo para um alto nível de conforto na condução.

- Uma vez que a velocidade desejada tenha sido selecionada, a resposta do motor é ajustada automaticamente através das Válvulas Eletrônicas de Aceleração para manter a velocidade quando forem identificados graus ascendentes ou descendentes. A velocidade pode ser ajustada utilizando os botões “+” e “-”.
- Ao operar os manetes do freio e da embreagem ou o pedal do freio traseiro, ou trocar as marchas, faz com que o piloto automático eletrônico seja desativado. Acionar o acelerador além da posição de "aceleração zero" é outra maneira instintiva de desativar o sistema, que também deixa de funcionar automaticamente no caso de uma grande intervenção do controle de tração.

KECS (Kawasaki Electronic Control Suspension) | Modelo Grand Tourer

Disponível na versão Grand Tourer e baseado no sistema que estreou na Ninja ZX-10R SE, o KECS adiciona amortecimento controlado eletronicamente na dianteira e na traseira em um sistema semi-ativo que adapta em tempo real as condições do trajeto e da condução à quantidade ideal de amortecimento exigida para cada momento. Combinando componentes mecânicos avançados, desenvolvidos para competição, com a mais recente tecnologia de controle eletrônico, o KECS oferece a flexibilidade para lidar com uma ampla gama de situações de condução em ruas e estradas e o firme amortecimento necessário para a pilotagem mais esportiva. Outro ponto de destaque é que com o novo controle de suspensões os pneus são beneficiados, aderindo melhor ao piso e proporcionando maior confiança, especialmente em curvas.

- O amortecimento é ajustado eletronicamente para se adequar à velocidade da motocicleta e à velocidade de variação do curso da suspensão. A desaceleração também é levada em conta, permitindo que a transferência de peso entre os eixos na frenagem seja controlada.
- O controle é feito através de uma válvula solenoide com atuação direta (estágio único). Isso resulta em um tempo de reação extremamente rápido: 1 milissegundo – muito mais rápido do que sistemas similares que dependem de motor de passo, ou aqueles que usam válvulas de atuação em dois estágios, que diminuem a capacidade de resposta do sistema. O rápido tempo de reação torna o KECS ideal para utilização

esportiva, na qual um “feeling” mais natural sobre a motocicleta é crucial para que o piloto se sinta em harmonia e no controle do equipamento.

- Sensores de curso integrados no garfo e no amortecedor traseiro – mesmo recurso utilizado na Ninja ZX-10R SE – fornecem informações de velocidade e compressão do curso em tempo real. As bobinas do sensor fornecem dados à central eletrônica ECU a cada 1 milissegundo. Isto é complementado pelas informações fornecidas pela central inercial IMU (inclinação em aceleração ou desaceleração) e pela injeção eletrônica (velocidade da motocicleta). Assim o KECS direciona a corrente elétrica para os solenoides que ajustam o amortecimento, conforme exigido pela situação.
- Componentes mecânicos de qualidade também são essenciais para a eficiência do sistema. O KECS da Versys 1000 Grand Tourer usa garfo Showa na dianteira e traseira (garfo BFF e amortecedor BFRC), mesma suspensão traseira usada na Ninja ZX-10R SE, exceto que também possui pré-carga ajustada eletronicamente.
- O estilo de amortecimento é definido de acordo com o modo de pilotagem integrado (Sport, Road, Rain, Rider (manual)) selecionado. O KECS ajusta o amortecimento à velocidade da motocicleta, velocidade de variação do curso e desaceleração.
- Com o KECS, a pré-carga traseira também é ajustável eletronicamente. Os pilotos podem escolher entre três modos de carga útil (cada um com ajuste de + 5 / -5):
 - Apenas para piloto
 - Piloto com bagagem
 - Piloto com passageiro e bagagem
- As configurações podem ser ajustadas durante a pilotagem.

KQS (Kawasaki Quick Shifter) | Modelo Grand Tourer

A versão Grand Tourer da Versys 1000 conta com o sistema KQS bidirecional que permite tanto elevações de marcha quanto reduções sem utilização da embreagem, possibilitando o ganho de preciosas frações de segundo a cada mudança, bem como evitando a queda excessiva de rotações normal no processo de desengate e engate de marcha.

Conectividade do Smartphone

Um chip Bluetooth embutido no painel de instrumentos permite que o condutor conecte o celular à motocicleta sem a necessidade de cabos. Usando o aplicativo para smartphone “RIDEOLGY”, várias funções do painel podem ser acessadas, contribuindo para um novo tipo de experiência de pilotagem:

- Informações do veículo: medidor de combustível, odômetro, cronograma de manutenção etc.

- Registro de pilotagem: informações de rota do GPS e dados de funcionamento da motocicleta podem ser registrados e visualizados no smartphone.
- Avisos do telefone: quando uma chamada ou mensagem é recebida, isso é indicado no visor do painel.
- Configurações gerais: configurações gerais de exibição do painel (como unidades preferidas, data, formato de data etc) podem ser ajustadas pelo smartphone.
- Configurações - Kawasaki Riding Management: modo de pilotagem (Road, Sport, Rain, Rider) pode ser definido com antecedência no smartphone e carregado quando próximo à da moto, assim como outros sistemas de suporte como o KQS e o modo de carga útil.
- Depois que as informações da motocicleta forem carregadas no aplicativo, elas poderão ser visualizadas no smartphone, entre elas: distância total (odômetro), Trip A, Trip B, tempo total, consumo médio de combustível, velocidade média, ângulo de inclinação máximo (direita/esquerda), bateria, lembrete de revisão Kawasaki, lembrete de troca de óleo etc.
- Registros detalhados de pilotagem, incluindo informações de GPS e sobre a motocicleta, podem ser gravados. Enquanto pilota, o aplicativo rastreia a velocidade do veículo, rpm, posição de marcha, posição do acelerador, pressão do fluido de freio dianteiro, aceleração/desaceleração, quilometragem atual, temperatura do líquido de arrefecimento momento a momento. Uma vez que o registro de pilotagem tenha sido salvo, o piloto pode revisar esses itens em uma exibição de estilo gráfico em qualquer ponto ao longo da rota. O aplicativo também pode exibir um resumo do percurso, com informações que podem incluir: percurso percorrido, distância total, tempo total, consumo médio de combustível (melhor e médio), velocidade (maior e média), ângulo de inclinação máxima (direita/esquerda) etc. Para qualquer modo de exibição, o condutor pode selecionar quais itens são exibidos e pode organizá-los em sua ordem preferida.
- Durante a pilotagem (com o aplicativo ligado na posição ON), a motocicleta e o smartphone estão sempre conectados. Quando o motor estiver desligado, as informações mais recentes sobre o veículo serão armazenadas pelo aplicativo e poderão ser visualizadas no smartphone. Quaisquer alterações feitas por meio do aplicativo enquanto o mecanismo estiver desligado ou fora da faixa de alcance não serão implementadas até que a ignição seja ativada e o smartphone esteja próximo e com o aplicativo ativado.
- Uma função do aplicativo permite que o relógio no visor do painel seja atualizado automaticamente quando a moto e o smartphone estiverem conectados.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS | KAWASAKI VERSYS 1000

DIMENSÕES	STANDARD	GRAND TOURER
Comprimento total		2.270 mm
Largura total	895 mm	950 mm
Altura total	1.465 mm	1.530 mm
Distância entre eixos		1.520 mm
Altura do solo		150 mm
Altura do assento		820 mm
Peso (ordem de marcha)	253 kg	257 kg
Capacidade do tanque		21 litros

PERFORMANCE	STANDARD	GRAND TOURER
Potência máxima		120 cv a 9.000 rpm
Torque máximo		10,4 kgf.m} a 7.500 rpm

MOTOR	STANDARD	GRAND TOURER
Tipo		4 cilindros DOHC
Diâmetro x curso		77 x 56 mm
Deslocamento		1.043 cm ³
Taxa de compressão		10,3:1
Alimentação		Injeção eletrônica (38 mm x 4)

TRANSMISSÃO	STANDARD	GRAND TOURER
Transmissão final		Corrente
Número de marchas		6 velocidades
Relação de marcha: 1 ^a		2,692 (35/13)
2 ^a		1,950 (39/20)
3 ^a		1,529 (26/17)
4 ^a		1,304 (30/23)
5 ^a		1,136 (25/22)
6 ^a		0,958 (23/24)
Relação de redução primária		1,627 (83/51)
Relação de redução final		2,867 (43/15)

CHASSI	STANDARD	GRAND TOURER
Tipo		Diamond
Suspensão: Dianteira	Garfo telescópico	Garfo telescópico invertido

KAWASAKI MOTORES DO BRASIL LTDA.

Alameda Santos, 771 - 9º andar | CEP 01419-001 | São Paulo, SP, Brasil | Tel: +55 (11) 2322-2300 | www.kawasakibrasil.com

Kawasaki

		invertido de 43 mm, com ajustes de retorno e pré-carga de mola	de 43 mm, compressão e retorno controlados pelo KECS, pré-carga de mola ajustável manualmente
	Traseira	Amortecedor a gás com reservatório externo, ajustável em retorno e pré-carga de mola	Amortecedor a gás com reservatório externo, compressão e retorno controlados pelo KECS, pré-carga de mola ajustável eletronicamente
Curso:	Dianteira		150 mm
	Traseira		152 mm
Cáster			27°
Trail			106 mm
Ângulo de esterçamento (esq./dir.)			34°/34°
Pneus:	Dianteiro		120/70ZR17M/C (58W)
	Traseiro		180/55ZR17M/C (73W)
Freios:	Dianteiro	2 discos de 310 mm (diâmetro efetivo 276 mm), Pinças monobloco de montagem radial com 4 pistões opostos	
	Traseiro	Disco de 250 mm (diâmetro efetivo 216 mm) Pinça de pistão único	