



## MODELLINFORMATION

**MODELL  
BEZEICH  
NUNG**

<b>ÜBERSICHT</b>	<b>S.3</b>
<b>DIE WICHTIGSTEN MERKMALE</b>	<b>S.4</b>
<b>DAS SERIENMOTORRAD MIT DER WELTWEIT BESTEN BESCHLEUNIGUNG</b>	<b>S.4</b>
<b>SPORTLICHERES HANDLING. WEITERHIN ÜBERRAGENDE STABILITÄT BEI HOHEN</b>	<b>S.9</b>
<b>HOCHENTWICKELTE ELEKTRONISCHE ASSISTENZSYSTEME</b>	<b>S.17</b>
<b>PRÄSENZ UND PRÄZISION: IMPOSANTE ERSCHEINUNG AUS DER ENTFERNUNG.</b>	<b>S.20</b>
<b>FARBEN</b>	<b>S.26</b>
<b>SPEZIFIKATIONEN</b>	<b>S.27</b>



## **ADRENALIN-BESCHLEUNIGER**

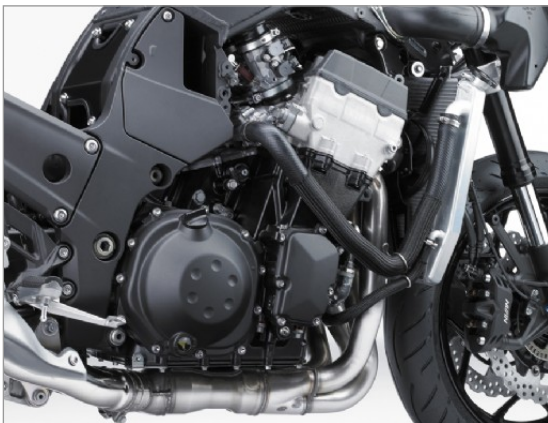
### **DAS NONPLUSULTRA UNTER DEN SPORTTOURER-BIKES**

Das neueste Flaggschiff von Kawasaki ist eine ultimative Mischung aus fantastischem Fahrspaß und absoluter Alltagstauglichkeit. Dieses Motorrad ist zum einen das Serienmotorrad mit der weltweit schnellsten Beschleunigung. Zum anderen gewährleisten das überlegene Handling und die ausgewogene Leistungsentfaltung (dank innovativer Technologien und zahlreicher Komfortmerkmale), dass sich der Fahrer auf engen, kurvigen Bergstraßen ebenso zu Hause fühlt wie auf einer schnell gefahrenen Autobahnstrecke oder im dichten Stadtverkehr. Die ZZR1400 ist das Sporttourer-Spitzenmodell von Kawasaki. Ihre überlegene Leistung macht sie zum Nonplusultra aller Sporttourer-Bikes.

## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

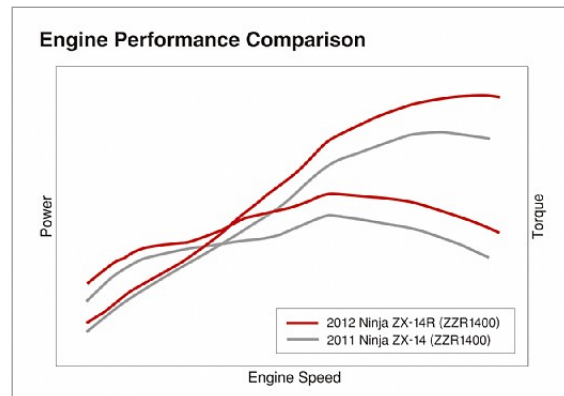
# DAS SERIENMOTORRAD MIT DER WELTWEIT BESTEN BESCHLEUNIGUNG

Das neue Triebwerk der ZZR1400 wurde konsequent darauf ausgelegt, überlegene Fahrleistungen in der oberen Hubraumklasse zur Verfügung zu stellen. Der neue Motor zeichnet sich durch mehr Hubraum und eine sorgfältige Feinabstimmung aus. Er beeindruckt durch Kraft im Überfluss und unübertroffene Beschleunigungswerte. Die Mehrleistung gegenüber dem vorherigen Modell ist deutlich spürbar: mehr Drehmoment im gesamten Drehzahlspektrum und erheblich mehr Power am oberen Ende. Die spürbar stärkere Beschleunigung ist vor allem bei Drehzahlen ab 4000/min spürbar.



### Dominierende Leistung

- \* Ein 4 mm längerer Hub bringt den leistungsstarken Reihenvierzylinder auf einen größeren Hubraum von 1.441 cm<sup>3</sup>. Bohrung und Hub messen jetzt 84 x 65 mm.
- \* Im Vergleich zu seinem Vorgänger bietet der neue Motor mehr Drehmoment im gesamten Drehzahlspektrum und liefert deutlich mehr Power im mittleren bis hohen Drehzahlbereich. Die Beschleunigung oberhalb von 4000/min ist spürbar besser.

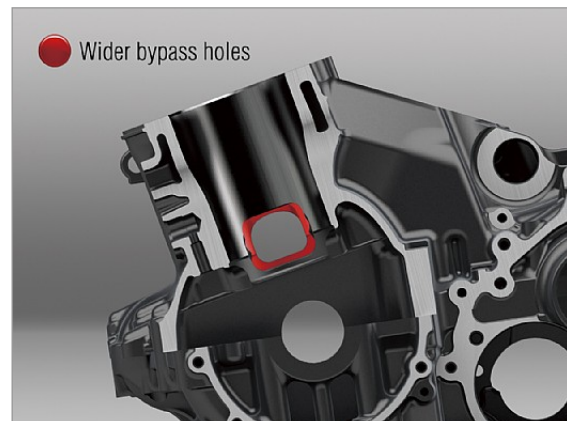


- \* Das Drehmoment ist hoch genug, um praktisch in jedem Gang kraftvoll anzuschieben: Bei 2000/min liegen 9,5 mkp an! Ab 3000/min macht dieser Wert einen deutlichen Sprung nach oben.
- \* Die Brennräume im Zylinderkopf wurden präzisionsbearbeitet. Die gefrästen Brennräume, die zuvor zusammen mit dem Kopf gegossen wurden, erhöhen das Verdichtungsverhältnis auf 12,2:1 (vorher 12,0:1). Das höhere Verdichtungsverhältnis trägt zur höheren Gesamtleistung bei.



## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

- \* Die Form der Ein- und Auslassöffnungen wurde zur Leistungssteigerung überarbeitet. Die Einlassöffnungen sind jetzt poliert und damit strömungsoptimiert. Die größeren Auslassöffnungen verbessern die Abführung des verbrannten Kraftstoff-Luft-Gemischs.
- \* Die Einlassventile mit 33,4 mm Durchmesser sind mit längeren Schäften versehen (+ 0,4 mm). Die Induktionshärtung der Ventilflächen und ein neuer Werkstoff für den Ventilsitz tragen zur höheren Leistung und Zuverlässigkeit bei. Die Auslassventile mit 28,3 mm Durchmesser sind zur Erhöhung der Festigkeit und Standfestigkeit bei hohen Drehzahlen hitzevergütet.
- \* Zur Leistungssteigerung wurden die Nockenprofile überarbeitet und der Hub der Einlass- und Auslassventile vergrößert.  
EIN: 9,1 mm >> 9,3 mm  
AUS: 8,5 mm >> 9,3 mm
- \* Die Nockenwellenkette wurde zur Anpassung auf die höhere Leistung und die längeren Zylinder verstärkt. Auch die Nockenwellen-Kettenritzel und Kettenführungen wurden an die Motoränderungen angepasst.
- \* Der neue hydraulische Kettenspanner arbeitet mit einem mechanischen Klinkensystem, das dafür sorgt, dass die Kette auch bei kaltem Motor gespannt ist (wenn der Hydraulikdruck niedrig ist), damit die Kette leise läuft.
- \* Die Böden der geschmiedeten Kolben sind dünner und auf die neuen Brennräume abgestimmt. Das Kolbenhemd wurde zur Spannungsminderung überarbeitet. Wegen der höheren Kolbengeschwindigkeiten fallen die neuen Kolben stärker und leichter aus (etwa je 6 g). Die bewegten Massen sind damit leichter, was ebenfalls zur höheren Leistung beiträgt.
- \* Die optimierten Bypass-Öffnungen im Kurbelgehäuse zwischen den Zylindern 1 und 2 sowie 3 und 4 minimieren Pumpverluste. Durch Reduzierung der leistungszehrenden Pumpverluste konnte die Leistung des neuen Motors deutlich gesteigert werden.





## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

- \* Geänderte Krümmerrohre (von durchgehend 38,1 mm Durchmesser >> auf 38,1 - 42,7 mm Durchmesser konisch) sowie ein neu gestalteter Abgassammler kommen ebenfalls der Leistungsfähigkeit zugute.



- \* Die an die höhere Leistung angepassten, größeren Endschalldämpfer gewährleisten die Einhaltung der Geräusch- und Abgasbestimmungen.



## Seidenweich laufender Motor

- \* Der perfekte Primärausgleich ist ein wesentlicher baulicher Vorteil eines Reihenvierzylindermotors.
- \* Der perfekte Primärausgleich wird von zwei Sekundärausgleichswellen unterstützt, die unerwünschte Motorschwingungen weiter reduzieren und somit einen Motor mit seidenweicher Laufruhe gewährleisten.

## Verstärktes Getriebe mit kürzerer Endübersetzung

- \* Die höhere Motorleistung ergibt für sich schon ein höheres Drehmoment. Die kürzere Endübersetzung mit einem größeren hinteren Kettenrad (41 Zähne >> 42 Zähne) sorgt für eine nochmals stärkere Beschleunigung.
- \* Die Wärme- und Oberflächenvergütung aller Zahnräder verleiht die nötige Haltbarkeit, um die hohen Kräfte des leistungsstarken Motors aufnehmen zu können und die Verschleißfestigkeit aller Teile zu gewährleisten, die mit den Schaltgabeln in Kontakt kommen.

## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

- \* Die widerstandsfähigere 530er-Kette ist mit stärkeren Stiften und Innenplatten aufgebaut, um das Plus an Leistung und Drehmoment des Motors aufnehmen zu können.



### Serienmäßiger Back-torque Limiter (Anti-Hopping-Kupplung)

- \* Die leicht einstellbare Anti-Hopping-Kupplung ermöglicht ein seidenweiches Herunterschalten und trägt dazu bei, ein Stempeln des Hinterrads zu vermeiden, das wegen des höheren Rückdrehmoments nicht auszuschließen ist.



- \* Die Anti-Hopping-Kupplung dient nicht nur der besseren Beherrschbarkeit, sondern schont zudem den Antriebsstrang.

### Geringerer Kraftstoffverbrauch

- \* Trotz des größeren Hubraums verbraucht die ZZR1400 dank der Programmierung des hochmodernen Motorsteuergeräts weniger Kraftstoff als das vorherige Modell. Die sorgfältige Abstimmung von Kraftstoffmenge und Zündzeitpunkt bei konstanter Geschwindigkeit senkt den Verbrauch um etwa 8 % – eine Verbesserung, die nicht zulasten der Fahrbarkeit geht.



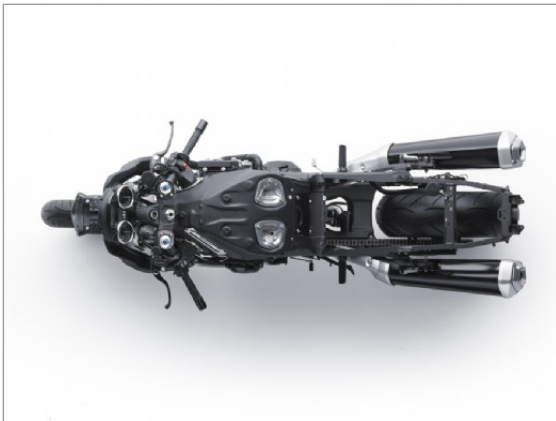


## **SPORTLICHERES HANDLING. WEITERHIN ÜBERRAGENDE STABILITÄT BEI HOHEN GESCHWINDIGKEITEN**

Beim neuen ZZR-Flaggschiff wollten die Ingenieure von Kawasaki das leichte und neutrale Handling und die entspannte, sportliche Sitzposition des Vorgängermodells beibehalten, allerdings mit einer stärkeren Betonung auf Sportlichkeit. Dieses Ziel haben sie erreicht: Mit einem neuen Rahmen und einer vollständig überarbeiteten Steifigkeit des Fahrwerks, einer sportlicheren Federungsabstimmung mit verbesserter Dämpfungsleistung und höherer Durchschlagfestigkeit sowie leichteren Rädern mit neuen Reifen. Sobald die ZZR1400 Fahrt aufgenommen hat, wird sie zu einem leichtfüßigen Bike, mit dem der Fahrer eins wird. Dem neutralen Handling steht ein besseres Feedback des Fahrwerks zur Seite, das eine sportliche Fahrweise ermöglicht. Die noch bessere Straßenlage geht Hand in Hand mit einem sportlicheren Handling, während gleichzeitig die unerschütterliche Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten gewahrt bleibt.



## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE



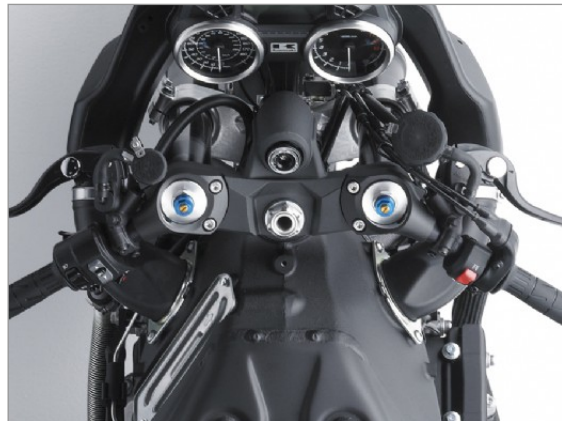
### Aluminium-Monocoque-Rahmen

\* Die Basisgeometrie wurde vom vorherigen Modell übernommen, aber der Aluminium-Monocoque-Rahmen wurde vollständig an die höhere Motorleistung angepasst. Die Veränderungen am Rahmen sind zwar nicht sichtbar, aber mehr als die Hälfte seiner Komponenten sind neu.



## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

- \* Die Steifigkeit des Lenkkopfs wurde erhöht. Dieser Bereich trägt entscheidend zum besseren Handling bei.



- \* Durch Wegfall der Luftfilterführungsschienen kann ein größerer Luftfilter verwendet werden.

Die Rückplatte für die Starterbatterie (im Monocoque-Rahmen angeordnet) besteht zur Erhöhung der Steifigkeit aus Aluminium (vorher Kunststoff).

- \* Das geänderte Konstruktionsverfahren für den Bereich der Schwingenlagerung trägt ebenso wie das steifere untere Querrohr zur höheren Steifigkeit bei.
- \* Der Motor ist starr eingebaut, was die Verwindungssteifigkeit des Monocoque-Rahmens erhöht. Da der Motor als tragendes Teil dient, kann der Rahmen leichter sein.
- \* Die Kombination mehrerer Konstruktionsverfahren macht es möglich, Bereiche, in denen eine hohe Steifigkeit gefragt ist, besonders steif zu machen, und Bereiche, in denen Elastizität gefragt ist, elastischer zu machen: Der Lenkkopf ist (zur höheren Steifigkeit) im Kokillengussverfahren hergestellt, der Hauptabschnitt des Monocoque-Rahmens besteht aus Strangpressprofilen, und der Bereich um die Schwingenlagerung entsteht im Hochvakuum-Druckgussverfahren. Da hierbei die Wandstärke der verschiedenen Komponenten vorgegeben werden kann, entsteht ein leichter Rahmen mit einer idealen Steifigkeitsbalance.

## Stärkere, längere Schwinge

- \* Die Schwinge ist zur höheren Steifigkeit und zur Anpassung an die höhere Leistung mit Gussets (Knotenblechen) verstärkt.



- \* Die Schwinge fällt zur Abstimmung auf das neue Endübersetzungsverhältnis 10 mm länger aus. (Damit verlängert sich der Radstand ebenfalls um 10 mm.)

## Sportlichere Federung

- \* Die steiferen Federn für Vorderradgabel und Hinterradaufhängung vermitteln ein direkteres, sportlicheres Gefühl. Neben den neuen Federn wurde auch die Dämpfungsabstimmung an die höhere Motorleistung angepasst.



- \* Dank der neuen Abstimmung wurde ein Großteil der Federungsvorgänge in den oberen Bereich des Federwegs verlagert (im Unterschied zum vorherigen Modell, bei dem die Vorgänge näher am unteren Ende des Federwegs bei fast vollständiger Einfederung lagen). Dank dieser Maßnahme haben sich die Dämpfungsleistung und die Straßenlage nochmals verbessert, was dem Motorrad einen sportlicheren Charakter in Verbindung mit hervorragender Hochgeschwindigkeitsstabilität verleiht.
- \* Die zusätzlichen Gummi-Endanschlagsdämpfer an der Vorderradgabel erhöhen die Durchschlagfestigkeit.

## Gewichtsoptimierte Räder



## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

- \* Die völlig neuen Räder tragen erheblich zur Gewichtsersparnis gegenüber dem vorherigen Modell bei. Das Vorderrad ist 360 g und das Hinterrad 1030 g leichter, was insgesamt eine Gewichtsersparnis von 1,39 kg bedeutet.



- \* Die geringeren rotierenden Massen und die niedrigeren ungefederten Massen machen das Motorrad wendiger und das Handling sportlicher.
- \* Das elegante 10-Speichen-Design mit den nachbearbeiteten Speichenkanten verleiht den Rädern ein leichtes, hochwertiges Erscheinungsbild.

### Hochleistungsreifen

- \* Die Hochleistungs-Radialreifen sind für bis zu 300 km/h zugelassen und gewährleisten eine überlegene Stabilität im ultrahohen Geschwindigkeitsbereich.

### Drei Scheibenbremsen im Petal-Design

- \* Die 310-mm-Bremsscheiben im Petal-Design, die radial befestigten vorderen Bremssättel und ein Radialpumpen-Hauptbremszylinder vorn sorgen für eine beeindruckende Bremsleistung bei exakter Dosierbarkeit.



- \* Die vorderen Aluminium-Innenringe (200 mm Durchmesser) der Bremsscheiben reduzieren die ungefederten Massen und gewährleisten eine ideale Steifigkeit.



## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

- \* Eine Bremsscheibe mit 250 mm Durchmesser und Zweikolben-Festsattel verzögert am Heck.



### Verbesserte ABS-Leistung

- \* In Deutschland wird die ZZR1400 mit ABS angeboten. Die überarbeitete Programmierung des elektronischen Steuergeräts anhand der Rückmeldungen von Testfahrern und Kunden bewirkt eine bessere ABS-Bremsleistung auf unebener Fahrbahn (z. B. auf holprigen Bergstraßen, auf Kopfsteinpflaster usw.).



### Aerodynamik

- \* Die im Windkanal geformte Verkleidung der ZZR1400 zeichnet sich durch eine erstklassige Aerodynamik aus, reduziert den Luftwiderstand und verbessert Stabilität und Windschutz gleichermaßen.



### Ergonomie

## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

- \* Die ZZR1400 bietet eine sehr entspannte, sportliche Sitzposition. Die Lenkerhälften fallen ausreichend schmal aus, ohne einzuengen, und sind so platziert, dass sich der Fahrer nicht danach strecken muss.



- \* Der kompakte Motor, der Monocoque-Rahmen und der taillierte Tank ermöglichen einen guten Knieschluss.



- \* Die niedrig angeordneten Fußrasten sorgen für viel Beinfreiheit.
- \* Der neue Sitz im Gunfighter-Stil mit Sitzmulde unterstreicht Design und Ergonomie gleichermaßen. Die markante Form stützt den Fahrer bei starker Beschleunigung nach hinten ab. Dank der Verjüngung im vorderen Bereich kann der Fahrer bei Ampelstopps den Boden mit den Füßen besser erreichen.



- \* Eine Vertiefung im Tank erleichtert es, sich hinter dem Windschild klein zu machen.





- \* Die seitliche Taillierung der Tankabdeckung lässt viel Raum für die Hände beim Rangieren mit niedriger Geschwindigkeit. Der Lenkwinkel beträgt üppige 31° in beiden Richtungen.

### Wärmehaushalt

- \* Der Kühler ist mit zwei Lüftern ausgestattet (vorheriges Modell: ein Lüfter von 185 mm Durchmesser). Der zweite Lüfter (130 mm Durchmesser) trägt zur besseren Kühlleistung bei.



- \* Das ausgeprägtere Rippendesign der Seitenverkleidungen ist keine rein optische Änderung. Die Verkleidungen erleichtern so die Wärmeabfuhr und ermöglichen eine schnellere Ableitung der Motorwärme. Die Wärmeeinwirkung auf Arme und Beine des Fahrers ist deutlich geringer, was den Fahrkomfort erhöht.



- \* Ein Hitzeschild an der Einmündung der Abgasrohre in die Endschalldämpfer schützt die Waden des Fahrers bei Halts vor Wärmeeinstrahlung.
- \* Der Fersenschutz hinter den Beifahrerfußrasten schützt den Sozius vor Wärme und die Endschalldämpfer vor Kratzern.



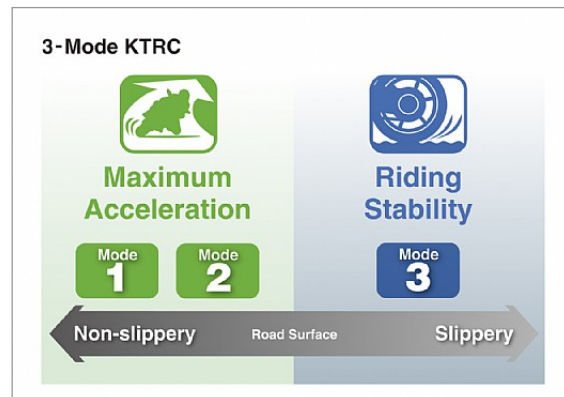


## HOCHENTWICKELTE ELEKTRONISCHE ASSISTENZSYSTEME

Routinierte Fahrer sollen die hohe Motorleistung der ZZR1400 ungefiltert abrufen können. Allerdings besteht die Möglichkeit – je nach Straßenverhältnissen oder Vorliebe – die Vorteile bestimmter hochentwickelter elektronischer Assistenzsysteme zu nutzen.

### KTRC (Kawasaki TRaction Control) mit drei Betriebsarten

Das KTRC-System der Ninja ZX-14R kombiniert die besten Elemente der beiden Traktionskontrollsysteme von Kawasaki: S-KTRC und KTRC. Drei Betriebsarten decken ein großes Spektrum von Fahrbedingungen ab – vom maximalen Vortrieb bei sportlicher Fahrweise bis hin zur höchsten Sicherheit auf glatten Straßen.

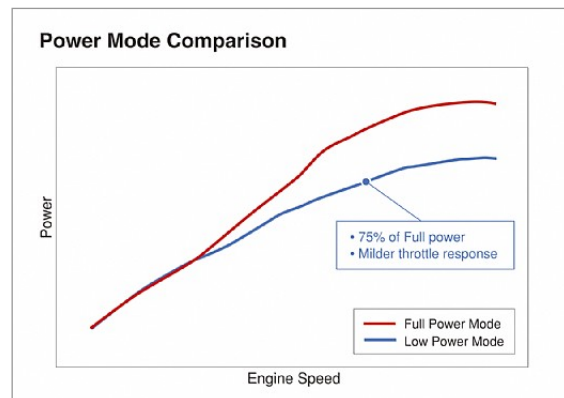


- \* Fahrer können zwischen drei Betriebsarten wählen. In Mode 1 und 2 liegt die Priorität auf maximalem Vortrieb (wie beim S-KTRC-System der 2011er-Ninja ZX-10R). Mode 3 ist mit dem des KTRC-System vergleichbar, das für die 2010er-1400GTR ABS angeboten wird; es verleiht dem Fahrer mehr Sicherheit auf glatter Straße. Das System lässt sich bei Bedarf auch komplett abschalten.
- \* Verglichen mit den drei Betriebsarten, die das S-KTRC der Ninja ZX-10R bietet (bei dem der Fahrer mit verschiedenen Parameterkombinationen experimentieren konnte, um sein Motorrad auf die jeweilige Streckenführung abzustimmen), sind die Unterschiede zwischen den drei Betriebsarten der ZZR1400 viel einfacher zu erkennen und decken ein wesentlich weiteres Spektrum an Fahrbedingungen ab.
- \* In Mode 1 und 2 ermöglicht die ausgeklügelte Programmierung einen gewissen Schlupf – der zur größtmöglichen Beschleunigung notwendig ist. Das ideale Schlupfverhältnis variiert je nach Bedingungen. Das System analysiert zahlreiche Parameter, um ein genaues Echtzeitbild der Situation zu erhalten: Vorder- und Hinterraddrehzahl (Schlupf), Motordrehzahl, Fahrdynamik und Fahrer-Input.
- \* Anhand einer komplexen Analyse ist das System in der Lage vorauszusagen, wann die Traktionsbedingungen ungünstig werden. Indem das System eingreift, bevor der optimale Traktionsbereich verlassen wird, können Leistungsverluste minimiert und ein seidenweicher Betrieb sichergestellt werden.
- \* Die Bedingungen werden im Abstand von 5 Millisekunden abgefragt. Das System greift in die Zündung ein, was eine extrem schnelle Reaktion ermöglicht.

- \* In Mode 3 (der Betriebsart mit dem weitestgehenden Eingriff) kommt während des normalen Betriebs die gleiche Logik und Kontrolle zum Einsatz wie in Mode 1 und 2. Wenn die Drehzahl des Hinterrads jedoch höher ist als die des Vorderrads, schaltet Betriebsart 3 auf eine Dreiwege-Steuerung um. Hierbei werden Zündzeitpunkt, Kraftstoffzufuhr und Ansaugluft (über die Sekundärdrosselklappen) geregelt. Die Motorleistung wird so weit zurückgenommen, bis das Hinterrad wieder Traktion hat. Insbesondere die Regelung der Sekundärdrosselklappen ermöglicht einen seidenweichen Betrieb. Diese sehr feine Regelung ergibt ein ganz natürliches Fahrgefühl: Der Eingriff erfolgt sanft, die Übergänge sind fließend, und die Stabilität bleibt über die gesamte Eingriffszeit erhalten. (Während das KTRC-System der 1400GTR absichtlich verzögert eingreift, damit der Fahrer den Schlupf am Hinterrad spüren konnte, arbeitet Mode 3 bei der ZZR im Wesentlichen verzögerungsfrei.)
- \* In Mode 3 kann der Fahrer dank KTRC kurze rutschige Stellen (wie z. B. Gleise oder Kanaldeckel) ebenso sicher meistern wie ausgedehntere Streckenabschnitte (wie z. B. nasse Straße, Kopfsteinpflaster, Rollsplitt usw.). Auch beim Anfahren auf glatter Straße wird der Schlupf begrenzt.
- \* Das System unterscheidet zudem zwischen Power-Wheelies, die allmählich ablaufen, und plötzlichen Wheelies, die gefährlich sind. In Mode 1 und 2 sind Power-Wheelies zulässig, solange eine akzeptable Beschleunigung gewahrt bleibt. Bei plötzlichen Wheelies greift das System ein. In Mode 3 werden alle Wheelies unterbunden.
- \* Das System kommt mit minimaler Hardware aus und setzt stattdessen auf eine komplexe Softwarelösung. Abgesehen vom Motorsteuergerät verlässt sich das System nur auf Drehzahlsensoren an Vorder- und Hinterrad. Der Gewichtszuwachs bleibt daher minimal (bei ABS-Modellen gar kein Mehrgewicht, da diese bereits mit Drehzahlsensoren ausgestattet sind).
- \* Standardmäßig ist das KTRC-System stets eingeschaltet, wenn der Motor gestartet wird. (Hierbei wird der Mode vorgegeben, in der der Motor zuletzt abgeschaltet wurde. Falls das System vom Fahrer abgeschaltet wurde, wird beim erneuten Anlassen Mode 1 vorgegeben.) Der Fahrer kann das System auch deaktivieren (mit der Ein-/Ausschalttaste an der linken Lenkerarmatur). Ein Balken am LCD-Display informiert den Fahrer über die Systemaktivität.

## Power-Modus

\* Durch Wechsel zwischen Full-Power- und Low-Power-Mode kann der Fahrer die Leistungsentfaltung auf Vorlieben und Streckenzustand hin auswählen. In der Low-Power-Betriebsart ist die Leistung auf etwa 75 % der vollen Leistung begrenzt. Gleichzeitig erfolgt die Gasannahme sanfter. (Leistungsabsenkung und Gasannahme variieren je nach Motordrehzahl, Drosselklappenstellung und Gangwahl.)



\* Das KTRC-System und der Power-Modus erlauben die Wahl unter insgesamt acht möglichen Kombinationen. Ein routinierter Fahrer mit sportlicher Fahrweise kann sich auf trockener Straße beispielsweise für Full Power und KTRC-Mode 1 entscheiden. Auf nasser und/oder glatter Straße könnte er Low Power und KTRC-Betriebsart 3 wählen. Jedes System lässt sich unabhängig einstellen, um der Vorliebe und Erfahrung des Fahrers, dem Einsatzort und den Straßenverhältnissen bestmöglich gerecht zu werden.

## PRÄSENZ UND PRÄZISION: IMPOSANTE ERSCHEINUNG AUS DER ENTFERNUNG. MAKELLOSE QUALITÄT AUS DER NÄHE.

Wie bereits das vorherige Modell, so umgibt auch die neue ZZR1400 eine Aura von Kraft und Stärke, die nur den leistungsfähigsten Motorrädern weltweit zu eigen ist. Ihr wesentlicher Charakter ist dabei erhalten geblieben, sodass ihre Abstammung unverkennbar ist. Doch wo das Design des vorherigen Modells auf geschwungene Linien und Rundungen setzte, kombiniert das neue Design Rundungen mit scharfen Kanten, die sich zu dynamischen Flächen formen. Im Unterschied zum jüngsten Design-Trend im Supersport- und Super-Naked-Bereich, der eine konzentrierte Vorwärtsbewegung (Mass Forward Design) mit minimalistischem Heck präferiert, beeindruckt die neue ZZR1400 von Kawasaki aus jeder Perspektive mit einem voluminösen Heck und ausgewogeneren Proportionen über die gesamte Länge. Und wie es sich für ein Flaggschiff gehört, wurde mit viel Liebe zum Detail besonderer Wert auf Passung und Verarbeitung gelegt. Das Ergebnis ist ein Motorrad, das auch aus nächster Nähe in jeder Hinsicht beeindruckt.



### Markantes Styling

- \* Das aggressivere Design der charakteristischen vier kompakten Projektorscheinwerfer unterstreicht die Wirkung der Frontverkleidung.





## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

- \* Der zentrale Ram-Air-Einlass – ein wesentliches Element aller sportlichen Bikes aus Akashi – betont ihre Identität als Kawasaki.
- \* Von der Seite her betrachtet zeichnet sich die Linienführung von der Front bis zum Heck durch ausgewogene Proportionen aus, was die ZZR1400 sehr stimmig aussehen lässt.
- \* Da sich der Monocoque-Rahmen über den Motor erstreckt und nicht durch die Verkleidung hervortritt, ist ein geschlossenes Design der Verkleidung ohne Unterbrechungen möglich.
- \* Die charakteristischen vier Rippen an den Seitenverkleidungen rechts und links sind erhalten geblieben. Allerdings sind sie dreidimensionaler ausgebildet und verleihen der Seitenansicht eine stärkere Dynamik.



- \* Das aggressivere, voluminösere Heck ist weiterhin mit dem LED-Rücklicht und den integrierten Blinkern des vorherigen Modells bestückt.



- \* Das deutlicher betonte Heck verleiht dem Motorrad eine stärker integrierte Heckansicht: Heckschale, Hinterradreifen und beide Endschalldämpfer bilden optisch und räumlich ein harmonisches Ensemble.



## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

- \* Die größeren Endschalldämpfer tragen zur fünfkantigen Design ermöglicht das nötige Schräglagenfreiheit einzusc



## Multifunktionsinstrumente

- \* Die hinter dem Windschild angeordnete Instrumenteneinheit wird von dem analogen Drehzahlmesser und Tachometer dominiert. Die weiße Schrift auf schwarzen Ziffernblättern macht die Instrumente gut ablesbar.



- \* Die Multifunktionsanzeige umfasst nun eine Außentemperaturanzeige und eine genauere Reichweitenfunktion. (Neben einer genaueren Kraftstoffstandsanzeige überwacht das Steuergerät zur Berechnung der verbleibenden Reichweite auch die eingespritzte Kraftstoffmenge.)
- \* Zu den weiteren Merkmalen der Multifunktionsanzeige zählen Kraftstoffstandsanzeige, Ganganzeige, Kilometerzähler, Zeituhr und zwei Tageskilometerzähler. Über eine Multifunktions Taste an der linken Lenkerarmatur lassen sich zahlreiche Anzeigen ansteuern, wie beispielsweise aktueller und durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch, verbleibende Reichweite, Bordnetzspannung und jetzt auch Außentemperatur.



## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE



- \* KTRC (3 Betriebsarten + AUS), Power-Modus (2 Betriebsarten) und die Grundeinstellungen (Sprache, Uhrzeit usw.) werden ebenfalls über die Multifunktionstaste angesteuert.
- \* Die Anzeige für wirtschaftliche Fahrweise (Economical Riding Indicator) wird am LCD-Display angezeigt, um auf einen günstigen Kraftstoffverbrauch hinzuweisen. Die Beobachtung der Anzeige kann den Fahrer bei einer besonders wirtschaftlichen Fahrweise unterstützen. Diese Funktion ist stets eingeschaltet. Sie ist allerdings nur bei moderater Fahrweise wirksam: weniger als 6.000/min, weniger als 30 % Gas, unter 160 km/h.

## Passung und Verarbeitung, Liebe zum Detail

- \* Die Befestigungselemente der Verkleidung wurden soweit wie möglich verdeckt. Die Verkleidung ist mithilfe verdeckter Haken oder mit Befestigungselementen verbunden, die sich an den Innenflächen befinden. In Verbindung mit der exzellenten Passung der Verkleidung ergibt dies eine saubere, durchgehende Fläche.
- \* Die gepressten Edelstahlringe um die Instrumentenuhren unterstreichen die hochwertige Anmutung des Motorrads, ebenso wie das "Flying K"-Emblem in Konsolenmitte.





## DIE WICHTIGSTEN MERKMALE

- \* Die Oberflächenstruktur der Instrumentengehäuse und der Cockpit-Innenflächen (links und rechts der Instrumente) ist identisch, was zu dem integrierten Gesamteindruck beiträgt.
- \* Die Innenflächen sind flach und ermöglichen die individuelle Bestückung des Cockpit-Bereichs mit weiteren Schaltern, Leuchten oder Zubehörprodukten.
- \* Das markante Design der oberen Gabelbrücke harmonisiert mit dem hochwertigen Eindruck des Cockpit-Bereichs.



- \* Die speziell entworfene, aus dem Vollen gedrehte Lenkschaftmutter unterstreicht den hohen Qualitätseindruck. Dieses kleine Kunstwerk steht symbolisch für die große Liebe zum Detail und weist auf den Premium-Anspruch hin, den die ZZR1400 verkörpert.
- \* Die bearbeitete Oberfläche des Tankdeckels korrespondiert mit dem hochwertigen Image.



- \* Der geformte, hochwertige Tankschutz aus Gummi gehört zur Serienausstattung und schützt den Hochglanzlack des Kraftstofftanks.





## Mehr Verstaumöglichkeiten für das Gepäck

- \* Die ZZR1400 ist mit ausziehbaren Gepäckhaken ausgestattet, die sich bündig hinter dem vorderen Sitz verbergen. Hinzu kommen zwei weitere Haken an den Soziushaltebügeln. Die ideale Anordnung der Haken (nicht zu eng beieinander) ermöglicht die sichere Befestigung größerer Gegenstände auf dem Rücksitz.



## FARBEN

### Golden Blazed Green



### Metallic Spark Black

## SPEZIFIKATIONEN

<b>MOTOR</b>	
Motortyp	Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Reihenvierzylinder
Hubraum	1.441 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	84 x 65 mm
Verdichtungsverhältnis	12,3:1
Ventil-/Einlasssystem	DOHC, 16 Ventile
Gemischaufbereitung	Kraftstoff-Einspritzung: ø 44 mm x 4 (Mikuni)
Zündung	Digital
Starter	Elektrisch
Schmiersystem	Druckumlaufschmierung, Nasssumpf, mit Ölkühler
<b>ANTRIEB</b>	
Getriebe	Sechsganggetriebe
Endantrieb	Kette mit Dichtringen
Primärübersetzung	1,556 (84/54)
Übersetzungsverhältnis: 1. Gang	2,611(47/18)
Übersetzungsverhältnis: 2. Gang	1,947 (37/19)
Übersetzungsverhältnis: 3. Gang	1,545 (34/22)
Übersetzungsverhältnis: 4. Gang	1,333 (32/24)
Übersetzungsverhältnis: 5. Gang	1,154 (30/26)
Übersetzungsverhältnis: 6. Gang	1,036 (29/28)
Endübersetzung	2,471 (42/17)
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung, hydraulisch betätigt
<b>CHASSIS/RAHMEN</b>	
Rahmentyp	Monocoque-Rahmen aus Aluminium
Radfederweg, vorn	117 mm
Radfederweg, hinten	124 mm
Reifen, vorn	120/70ZR17M/C (58W)
Reifen, hinten	190/50ZR17M/C (73W)
Lenkkopfwinkel/Nachlauf	23°/93 mm
Lenkwinkel, links / rechts	31°/31°

## SPEZIFIKATIONEN

<b>FEDERELEMENTE</b>	
Radaufhängung, vorn	43-mm-Upside-down-Gabel mit Top-Out-Federn. Druckstufendämpfung: 18-fach. Zugstufendämpfung: 15-fach. Federbasis: voll einstellbar.
Radaufhängung, hinten	Aluminiumschwinge mit Bottom-Link-Uni-Trak und Gasdruck-Zentralfederbein. Druckstufendämpfung: stufenlos. Zugstufendämpfung: stufenlos. Federbasis: voll einstellbar.
<b>BREMSEN</b>	
Bremse, vorn	Semischwimmend gelagerte Doppelscheibenbremse im Petal-Design, Ø 310 mm Bremssättel: Radial befestigte Vierkolben-Festsattelzangen, 4 Einzelbeläge pro Zange.
Bremse, hinten	Scheibenbremse im Petal-Design, Ø 250 mm Bremssättel: Zweikolben-Festsattelzange
<b>MASSE UND GEWICHTE</b>	
Abmessungen (L x B x H)	2.170 mm x 770 mm x 1.170 mm
Radstand	1.480 mm
Bodenfreiheit	125 mm
Sitzhöhe	800 mm
Gewicht fahrfertig	268 kg
Tankinhalt	22 Liter
<b>LEISTUNG</b>	
Maximale Leistung	147,2 kW (200 PS) bei 10.000/min
Maximale Leistung mit RAM Air	154,5 kW (210 PS) bei 10.000/min
Maximales Drehmoment	162,5 Nm bei 7.500/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.

Die hierin enthaltenen Informationen beschreiben die Möglichkeiten des Motorrads bei Einsatz auf einem geschlossenen Rundkurs bzw. auf einer zugelassenen Rennstrecke. Kawasaki empfiehlt solche Fahrweisen nicht auf öffentlichen Straßen und Autobahnen.