



## INFORMATION MODÈLE 2013

NOM DU  
MODÈLE | **Ninja 300**

<b>VUE GÉNÉRALE</b>	<b>P.3</b>
<b>CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES</b>	<b>P.5</b>
<b>DES PERFORMANCES AVÉRÉES : LE MOTEUR</b>	<b>P.5</b>
<b>DES PERFORMANCES AVÉRÉES : LA PARTIE-CYCLE</b>	<b>P.11</b>
<b>STYLE NINJA</b>	<b>P.16</b>
<b>CARACTÉRISTIQUES SUPPLÉMENTAIRES</b>	<b>P.21</b>
<b>COLORIS</b>	<b>P.23</b>
<b>SPECIFICATIONS</b>	<b>P.24</b>

# PERFORMANCES ET QUALITÉ DIGNES D'UNE GROSSE CYLINDRÉE



S'agissant des performances d'un moteur, d'une partie-cycle ou des dernières technologies, le nom de « Ninja » évoque aussitôt le nec plus ultra de la gamme Kawasaki. Appliqué à la nouvelle Ninja 300, il se traduit par : un moteur de plus grosse cylindrée – 296 cm<sup>3</sup> exactement – éclipsant par sa puissance et son couple toutes les rivales de la catégorie ; une partie-cycle aussi stable que celle d'une machine de circuit ; un embrayage inspiré de la compétition, avec limiteur de couple de type Supersport, et enfin un plus grand agrément de conduite. La maîtrise des vibrations et la nouvelle technique de dissipation thermique procurent un confort et un plaisir de conduite que l'on attendrait plutôt sur une cylindrée très supérieure.



Avec son habillage généreux, la Ninja 300 passe facilement pour une plus grosse machine – impression accentuée par les nombreux thèmes stylistiques repris des modèles phares de la gamme Ninja. Depuis la double optique de phare agressive jusqu'à la coque arrière minimaliste, chaque surface a été artistiquement sculptée pour obtenir une finition très aboutie, une silhouette imposante et une indéniable présence Ninja.

Conçue pour faire pâlir toutes ses concurrentes, la nouvelle Ninja 300 surenchérit à tous les niveaux : performances, plaisir au guidon, style, qualité et confort de marche.



## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

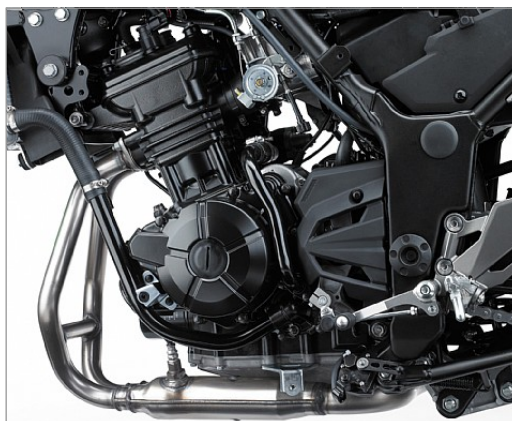
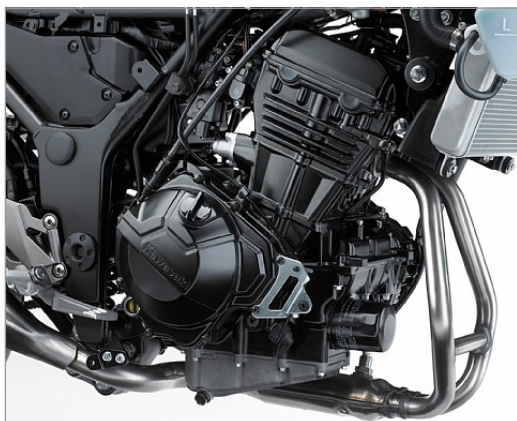
### DES PERFORMANCES AVÉRÉES : LE MOTEUR

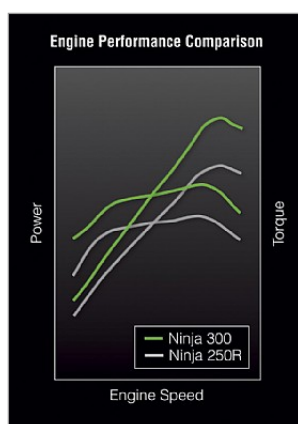
D'un naturel convivial, le bicylindre en ligne à injection de la Ninja 300 répond à bas et moyens régimes par un couple linéaire, tout en autorisant une vive accélération à haut régime. Sa cylindrée portée à 296 cm<sup>3</sup> renforce nettement la puissance et le couple à tous les régimes, classant la Ninja 300 dans une catégorie à part. Ce moteur bénéficie d'un bloc moteur en fonte d'aluminium, traité électrofuse et dépourvu de chemise, ainsi que de nouvelles pièces : culasse, pistons allégés, carters moteur et carter d'huile (améliorant le refroidissement moteur) – pour n'en citer que quelques unes. À ces performances moteur plus affûtées, il convient d'ajouter le levier d'embrayage plus souple à limiteur de couple, dérivé de la compétition, ainsi que la dissipation thermique – assurée notamment par le nouveau cache du ventilateur de radiateur, qui évacue la chaleur à distance du conducteur pour améliorer son confort.



#### Bicylindre en ligne de 296 cm<sup>3</sup> à injection

- \* Comparativement à un monocylindre, le bicylindre en ligne Kawasaki à huit soupapes, double arbre à cames en tête et refroidissement liquide montre plus de souplesse et de réactivité à bas et mi-régimes, mais aussi plus de punch à haut régime.





- \* Grâce à la course plus longue (41,2 mm >> 49,0 mm, l'alésage restant inchangé à 62,0 mm), la cylindrée passe à 296 cm<sup>3</sup>. Conséquence : la puissance et le couple éclipsent désormais ceux de la Ninja 250R, l'accélération est encore plus forte et la vitesse de pointe supérieure.
- \* D'une puissance digne d'une catégorie supérieure, dotée d'un arbre d'équilibrage et d'un moteur partiellement monté sur supports caoutchouc afin d'amortir les vibrations, la Ninja 300 se montre souple et confortable, notamment sur les longs trajets.
- \* L'élargissement des conduits d'admission garantit l'apport d'air nécessaire à la cylindrée plus élevée.
- \* De même, le diamètre des soupapes d'admission s'agrandit (22,5 mm >> 23,5 mm) pour faciliter l'entrée d'air.
- \* Des pistons plus légers, à calotte plus aplatie, améliorent le rendement de combustion. Le taux de compression, optimisé pour la nouvelle cylindrée, descend de 11,6:1 à 10,6:1 – ce qui permet d'abaisser la température de fonctionnement des pistons, au profit de leur fiabilité.
- \* Ces pistons, raccourcis de 7,5 mm, sont aussi plus légers : 121,6 g >> 117 g. Cette diminution des masses en mouvement autorise un régime maximal élevé : 13 000 tr/min, pour 13 250 tr/min sur la Ninja 250R – malgré la course rallongée – d'où un gain de puissance à haut régime. Les axes de piston raccourcis (de 5 mm) et allégés (de 4 g) contribuent à réduire les masses mobiles.
- \* Pour une meilleure longévité, les pistons ont reçu un nouveau traitement dur d'alumite sur la calotte, se prolongeant jusqu'à la fin du cordon supérieur et de la gorge du segment supérieur.

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* Sur l'envers du piston, une gorge située près du bord dirige l'huile de refroidissement vers tout l'intérieur du piston.



- \* Dans le bloc moteur sans chemise, en fonte d'aluminium, les alésages sont traités électrofuse comme ceux des Ninjas ZX-10R et 6R. Sa configuration à tablature ouverte offre une excellente dissipation thermique, et il pèse 600 g de moins que la version précédente à chemise.



- \* Les bielles plus courtes (98,5 mm >> 95,7 mm) réduisent elles aussi les masses en mouvement, tout en permettant de conserver une hauteur de moteur identique à celle de la Ninja 250R.
- \* La forme nouvelle du vilebrequin et la masselotte plus épaisse (+1,8 mm) de l'arbre d'équilibrage compensent l'allongement de la course.
- \* L'entrée du liquide de refroidissement dans le moteur n'est plus circulaire mais rectangulaire, afin de favoriser le refroidissement.
- \* La forme de la turbine de pompe à eau évolue pour augmenter le débit du liquide de refroidissement.
- \* Pour une meilleure robustesse, le matériau des portées principales a été modifié.
- \* Le nouveau carter moteur reçoit un carter d'huile de plus grande contenance (1,7 L >> 2,4 L), qui adapte le refroidissement aux performances nouvelles du moteur. Des ailettes placées au revers du carter d'huile participent au refroidissement.
- \* Le filtre à huile est désormais à cartouche, comme sur les grosses cylindrées – une modification qui simplifie grandement l'entretien.

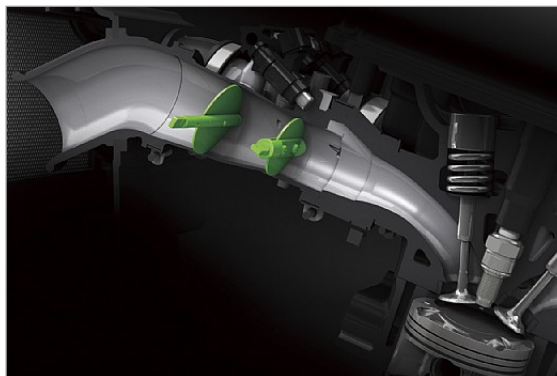
## Injecteurs à atomisation très fine et doubles papillons

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* Toutes les versions de la Ninja 300 sont à injection. Ce système assure la constance de l'alimentation, quelles que soient la température et la pression atmosphérique, ainsi que d'excellentes caractéristiques de démarrage.



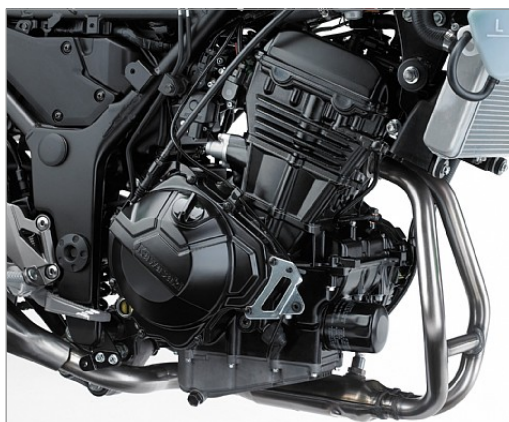
- \* Similaires à ceux des Ninja ZX-10R et Ninja ZX-6R, les doubles papillons dosent précisément l'admission d'air afin d'assurer une réponse des gaz linéaire à tous les régimes. Ils favorisent en outre le rendement de combustion, donc les performances du moteur et sa sobriété.



- \* L'élargissement des papillons principaux (28 mm >> 32 mm) et secondaires (35,5 mm >> 40,2 mm) permet d'augmenter l'entrée d'air, et donc les performances moteur.
- \* Les injecteurs pulvérisent de fines gouttelettes de 60 µm seulement, facteur de meilleure combustion. De plus, leur corps est plus compact.
- \* De nouvelles bobines d'allumage Denso plus légères, intégrées au capuchon de bougie, limitent les interférences électriques.

## Effacité de l'échappement

- \* L'échappement 2-en-1, en inox résistant à la corrosion, avantage également les performances à bas et moyens régimes tout en contribuant à lisser la courbe de puissance de la Ninja 300.



- \* Les coudes d'échappement rallongés et élargis (25,4 mm >> 28,6 mm) optimisent les performances à tous les régimes.



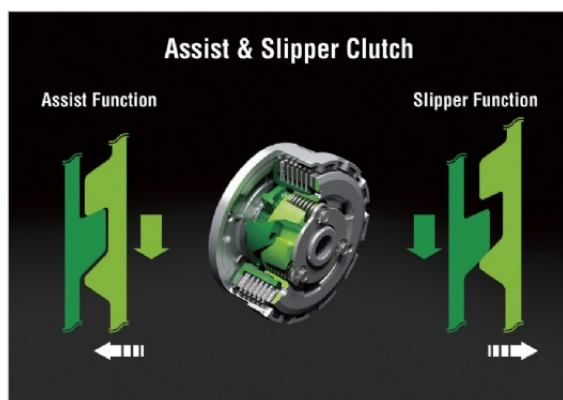
## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* Pour obtenir la longueur d'échappement idéale (plus longue), le tuyau central s'incurve vers la gauche en passant sous le moteur, avant de revenir à droite. Son diamètre s'élargit (35 mm >> 38,1 mm) pour s'accorder à l'augmentation de cylindrée.
- \* L'unique catalyseur placé dans le collecteur (contre deux auparavant : l'un dans le collecteur, l'autre dans le silencieux) garantit la conformité aux normes antipollution.
- \* Le silencieux court à section complexe satisfait aux exigences de volume, tout en autorisant une prise d'angle appuyée. De grands boucliers thermiques isolent le passager de la chaleur tout en atténuant le bruit.



## Embrayage issu des techniques de course, commande plus douce au levier

- \* Le développement du nouvel embrayage antidribble assisté F.C.C. s'est inspiré des retours d'expérience de la compétition. Il comporte deux types de came – une came d'assistance et une came antidribble – ajoutant ainsi deux fonctions absentes de l'embrayage classique de la Ninja 250R.



- \* Lorsque le moteur tourne à régime normal, la came d'assistance joue le rôle d'amortisseur de couple en ramenant l'un contre l'autre le moyeu d'embrayage et le plateau de pression, afin de comprimer les disques d'embrayage. Ceci réduit la charge totale du ressort d'embrayage, adoucissant ainsi le fonctionnement du levier. La réduction du nombre de ressorts (trois, au lieu de quatre sur la Ninja 250R) assouplit de 25 % le feeling du levier.
- \* Par ailleurs, cette came d'assistance permet à l'embrayage de supporter un couple plus élevé (dû au gain de puissance moteur) sans devoir s'alourdir.

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* En cas de freinage moteur excessif – résultant par exemple d'un rétrogradage brutal ou involontaire – la came antidribble entre en jeu et écarte l'un de l'autre le moyeu d'embrayage et le plateau de pression. En soulageant la pression exercée sur les disques d'embrayage, ceci réduit le contre-couple et évite que le pneu arrière ne dribble ou dérape.
- \* Le matériau des plateaux de friction a été revu pour adoucir leur fonctionnement et la phase d'embrayage.
- \* Pour un meilleur agrément de la sélection, le tambour n'est plus commandé par une came à piston mais par un galet basse friction.
- \* L'épaississement (10 mm >> 12 mm) des pignons de rapports primaires et le matériau plus robuste du pignon de 6ème de l'arbre primaire permettent d'adapter leur solidité au gain de performances du moteur.
- \* La démultiplication plus courte du 1er rapport et plus longue du 6ème rapport élargissent la plage d'étagement. Avec la nouvelle couronne de 42 dents, la boîte de vitesses est ainsi parfaitement en phase avec les nouvelles caractéristiques du moteur.

## Dissipation de la chaleur

- \* De grandes découpes ménagées dans le carénage favorisent l'écoulement d'air, pour mieux dissiper la chaleur du moteur. Des déflecteurs évacuent l'air très chaud du moteur à distance du conducteur, pour un meilleur confort.
- \* Certaines innovations techniques Kawasaki – comme le nouveau cache du ventilateur, derrière le radiateur (dépôt de brevet en cours) – canalisent l'air chaud vers le bas, à distance du conducteur. Un gage de confort dans les embouteillages ! Ceci évite en outre d'échauffer le réservoir, le cadre et les autres parties de la machine en contact avec le conducteur.



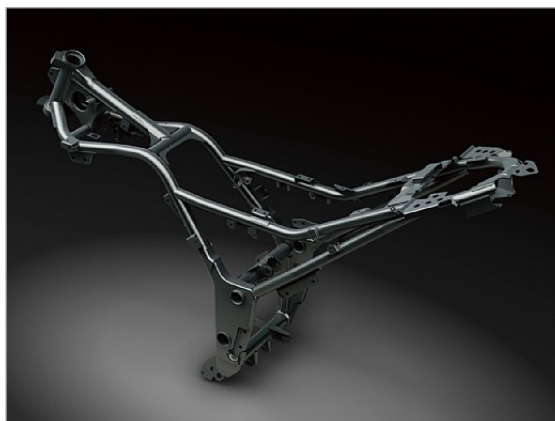
## DES PERFORMANCES AVÉRÉES : LA PARTIE-CYCLE

Si la réputation de la partie-cycle de la Ninja 250R n'est plus à faire, cette nouvelle version comporte un certain nombre d'évolutions en phase avec le gain de puissance moteur. La rigidité du cadre Diamant est répartie différemment – les poutres principales étant désormais en acier à haute limite d'élasticité, donc plus rigides en longueur. Pour atténuer ses vibrations, le moteur est partiellement monté sur supports en caoutchouc. Le pneu arrière s'élargit pour renforcer la stabilité, tandis que de nouveaux réglages des suspensions accompagnent la rigidité accrue du cadre. Résultat : une maniabilité et une tenue de route irréprochables.



### Cadre Diamant développé pour le circuit

- \* Le cadre Diamant à tubes d'acier offre une grande solidité et une grande longévité – deux conditions essentielles à ses performances.



- \* Les poutres principales gauche et droite sont maintenant en acier à haute limite d'élasticité, et l'ajout de goussets renforce sa rigidité longitudinale.
- \* Ces poutres principales sont désormais plus larges sous le réservoir, pour équilibrer la rigidité.
- \* Les supports moteur avant (à l'avant de la culasse) ne sont plus rigides mais en caoutchouc. Malgré la cylindrée plus importante, cette mesure diminue les vibrations et participe donc à l'agrément de conduite de la Ninja 300 et au confort de son conducteur.
- \* La boucle arrière du cadre adopte une assiette plus plane, pour compenser la hauteur de selle relevée par la présence du gros pneu arrière.

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* Le bras oscillant à section rectangulaire participe à la rigidité de l'ensemble.



## Suspensions

- \* Sur la fourche télescopique à tubes de 37 mm, les réglages d'amortissement ont été redéfinis et le tarage des ressorts assoupli. La machine y gagne un meilleur confort dans les rues au relief tourmenté, et plus de fermeté sur route en conduite sportive. Associées au cadre rigidifié, ces modifications lui valent un comportement très stable et coulé.



- \* Inaugurée par Kawasaki, la suspension arrière Uni-Trak à biellette procure une tenue de route stable à des vitesses et sur des revêtements très divers. Comme pour la fourche, les réglages d'amortissement et le tarage du ressort ont été assouplis afin d'augmenter le confort en ville et la sensation d'accroche en virage.
- \* Cinq crans de réglage de précharge permettent d'adapter la dureté de la suspension et la hauteur de selle au gabarit du conducteur ou à la présence d'un passager. L'amortisseur se règle facilement à l'aide de la trousse à outils d'origine.

## Freins à disque en pétales

- \* À l'avant, un grand disque de 290 mm en pétales, pincé par un étrier à deux pistons, procure un freinage puissant et un ressenti naturel au levier.





## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* Il est épaulé à l'arrière par un disque de 220 mm en pétales, associé à un étrier double piston.



- \* Comme sur les modèles Supersport Ninja de grosse cylindrée, les disques en pétales assurent une excellente dispersion thermique.
- \* De nouvelles plaquettes en résine (et non plus en métal fritté) avant et arrière améliorent la résistance à l'usure et facilitent le dosage du freinage. Sur les modèles avec ABS, elles sont en résine à l'arrière, en métal fritté à l'avant.

### ABS de dernière génération, le plus petit au monde

- \* La Ninja 300 dispose d'un nouveau bloc ABS Nissin spécialement conçu pour la moto. Il permet un dosage précis et est extrêmement compact : 40 % gagnés en encombrement sur les modèles Nissin précédents, et 775 g de moins. En Suisse, ABS est en série.



- \* Cette compacité permet de le loger sous le réservoir d'essence.

### Nouvelles roues et pneu arrière plus large

- \* Les nouvelles roues à dix branches adoptent un motif similaire à celui de la ZZR1400, figure de proue de la gamme Kawasaki.





## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* La jante arrière s'élargit pour accueillir le pneu plus large (17 x MT3.50 >> 17 x MT4.00), la jante avant conservant ses dimensions de 17 x MT2.75.
- \* Le pneu arrière passe de 130 à 140 mm pour encaisser le surcroît de performances moteur. Ce faisant, il accentue aussi l'image supersport de la machine et améliore sa stabilité en ligne droite. Les dimensions du pneu avant restent quant à elles inchangées.



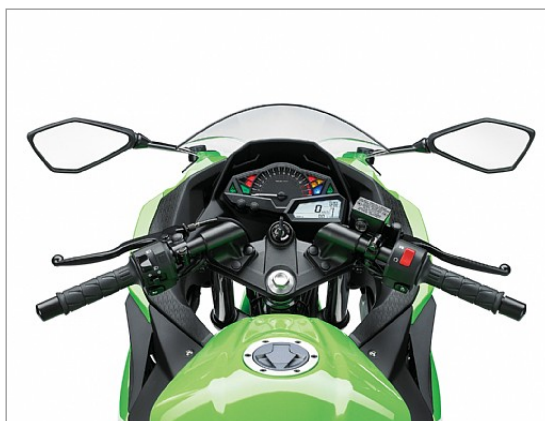
- \* Des pneumatiques sport taille basse, à carcasse diagonale, ont été mis au point en partenariat avec IRC. Leur sculpture ne change pas, mais le nouveau mélange de gommages améliore l'adhérence sur le mouillé.

## Ergonomie

- \* Avec sa selle légèrement inclinée sur l'avant et son grand guidon relevé, la Ninja 300 offre une ergonomie multi-gabarit. La position de conduite naturelle convient aussi bien à la conduite sportive qu'au duo, en ville comme sur route.



- \* Le grand guidon relevé, à branches séparées, participe à la maniabilité de la Ninja 300.



- \* Malgré le pneu arrière plus large (et donc plus haut), les modifications apportées à la boucle arrière du cadre préservent la faible hauteur de selle de 785 mm – quasiment identique au modèle antérieur – qui permet de poser très facilement les pieds à terre.

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* L'avant de la selle conducteur est désormais plus étroit au voisinage du réservoir, pour faciliter la pose des pieds et les manœuvres telles que le stationnement.



- \* Cette nouvelle selle est aussi plus plate, ce qui facilite le transport d'un sac.



- \* Le levier d'embrayage redessiné est monté plus près du guidon, donc plus accessible aux petites mains.

- \* Les repose-pieds en aluminium, de style supersport, procurent un ressenti plus direct et une bonne maîtrise en conduite sportive, comparativement à l'ancienne version garnie de caoutchouc.



## STYLE NINJA

À l'instar de sa cadette, la nouvelle Ninja 300 affiche un style qui ne déparerait pas ses parentes de plus grosse cylindrée. Comme chez les autres membres de la famille Ninja, les masses sont visuellement concentrées sur l'avant et la coque arrière se veut minimaliste. Depuis la double optique de phare agressive jusqu'à la bulle et aux roues – toutes redessinées –, la nouvelle Ninja 300 partage nombre de codes stylistiques et d'éléments esthétiques avec d'autres Ninjas. D'ailleurs, un seul coup d'œil suffit à identifier sa parenté directe.



### Habillage racing et haute qualité perçue

- \* L'agressivité du nouveau style s'inscrit dans le droit fil des dernières Ninja : masses concentrées sur l'avant et coque arrière minimaliste, à l'image de la Ninja ZX-10R.
- \* Grâce à l'ampleur de son habillage, la machine offre l'allure et les sensations d'un plus gros cube.
- \* La silhouette radicale du nez de carénage reprend les lignes agressives des Ninjas de grosse cylindrée.
- \* Comme sur la ZX-10R, la bulle est « flottante » – c'est-à-dire qu'elle est légèrement écartée du nez du carénage. Comme elle n'est fixée que par les vis des supports de rétroviseur, l'élégance et la pureté des lignes sont préservées.
- \* L'agressivité de la double optique de phare renforce également l'allure Ninja, tandis que les multi-rélecteurs assurent un éclairage irréprochable de nuit.



## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* La forme nouvelle des rétroviseurs améliore la visibilité sans affecter la largeur hors tout.



- \* Grâce à leur support, les rétroviseurs se replient facilement en stationnement. Des butées pratiques permettent de les ramener d'un simple geste à leur position initiale.
- \* Le carénage intégral et la nouvelle bulle assurent une excellente protection au vent, gage de confort sur la route.
- \* Dans toute la mesure du possible, le nombre de vis apparentes a été réduit au minimum. L'assemblage des éléments d'habillage par des crochets, des rivets et des vis concourt à l'homogénéité et à la qualité de la finition.
- \* Les déflecteurs et les grandes ouïes de ventilation du carénage sont similaires à ceux de la ZZR1400 – des formes étudiées pour favoriser la dissipation de la chaleur.



- \* Les nouveaux carters moteur accentuent le look sport, le carter droit étant estampillé du logo Kawasaki.
- \* Les nouveaux clignotants avant intégrés, plus étroits, sont d'aspect plus homogène.





## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

\* Pour leur part, les clignotants arrière adoptent un design très épuré. À l'avant comme à l'arrière, des cabochons transparents rehaussent l'impression de qualité.



\* Le dessin du garde-boue avant se fait plus pointu à la base, et sa forme plus compacte accentue l'allure sportive de l'avant de la machine.



\* Les jantes à dix branches redessinées empruntent au look de la ZZR1400.



\* Comme sur les Ninjas ZX-10R et 6R, le nouveau réservoir adopte un style Supersport. Auparavant plus étroit, il s'évase maintenant au niveau des bords supérieurs et s'incline vers l'avant. Cette forme plus ample autorise une contenance de 17 litres (même en présence du bloc ABS monté sous le réservoir, pour les modèles concernés), ce qui lui vaut une autonomie similaire à celle des grosses cylindrées.



\* Le nouveau silencieux court, l'arrière minimaliste et le gros pneu arrière donnent à la machine un côté racing agressif.



## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* La mise en œuvre du concept stylistique de « concentration des masses à l'avant, coque arrière minimaliste » souligne l'allure sportive de la machine.
- \* De même, la taille à six pans du feu arrière parachève le look racing.



- \* Le support de plaque d'immatriculation et la bavette arrière redessinés contribuent à affiner la section arrière.
- \* L'unification du passage de roue arrière et du pare-chaîne épure l'esthétique de la suspension arrière.



## Instrumentation moderne

- \* Le design sport du nouveau combiné d'instruments reflète le caractère hi-tech et la haute qualité de cette Ninja.



- \* Le grand compte-tours analogique est à la fois superbe et très lisible.
- \* L'affichage multifonction à cristaux liquides comprend : un compteur de vitesse, une montre, une jauge à essence, deux totaliseurs partiels, un compteur kilométrique et un témoin de conduite économique.
- \* Le témoin de conduite économique apparaît sur l'écran LCD pour indiquer une consommation d'essence réduite.

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* Un rétroéclairage à diodes blanches assure une bonne lisibilité des instruments dans la nuit.

## CARACTÉRISTIQUES SUPPLÉMENTAIRES

### Moteur

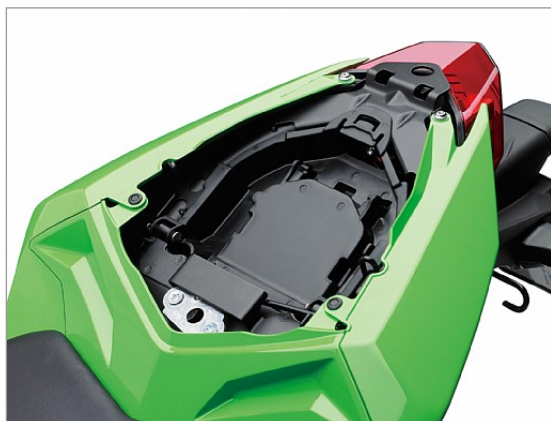
- \* Une nouvelle chaîne de distribution dotée de plaquettes plus petites réduit la surface de chaîne touchant le guide-chaîne, afin de limiter les frictions.
- \* Un nouveau régulateur de commande à zéro de tension réduit sensiblement le bruit électrique produit par la mise en court-circuit de la sortie d'alternateur.

### Partie-cycle

- \* Un bouton d'appel de phare a été ajouté, les autres commandes étant inchangées et faciles d'utilisation.



- \* Sur l'envers de la coque arrière, des crénelures permettent au passager de glisser les doigts, pour bien se tenir en selle.
- \* Pratiques, des crochets intégrés à la protection de talon des repose-pieds passager ainsi qu'au revers de la coque arrière facilitent la fixation de bagages par des tendeurs ou un filet.
- \* Le système de verrouillage de la selle arrière a été revu : elle est désormais beaucoup plus simple à démonter et remonter, ce qui facilite le rangement d'affaires sous la selle et l'usage des attaches de casque.
- \* Le compartiment de rangement ménagé sous la selle comporte deux niveaux, pour mieux exploiter la place disponible. Il peut maintenant loger un grand antivol en U.



- \* Deux crochets d'attache de casque sont positionnés sous la selle.

### Accessoires

## CARACTÉRISTIQUES SUPPLÉMENTAIRES

- \* En complément de la bulle d'origine, la gamme d'accessoires propose une bulle haute qui améliore la protection au vent. Elle est disponible en deux couleurs : transparente ou fumée.



- \* Le couvre-selle passager confère à la machine la touche sportive d'une selle monoplace. Il est muni d'un petit dossier et proposé dans les coloris de l'habillement.



- \* Des patins latéraux de protection moteur aident à protéger le carénage en cas de chute (leur fixation nécessite la découpe de trous dans les éléments de carénage ; les lignes de découpe sont indiquées).



## COLORIS

### Lime Green



### Ebony





## SPECIFICATIONS

<b>MOTEUR</b>	
Moteur	Bicylindre en ligne, 4-temps à refroidissement liquide
Cylindrée cm <sup>3</sup>	296 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	62.0 x 49.0 mm
Taux de compression	10.6:1
Distribution	DACT, 4 soupapes par cylindre
Type d'alimentation	Injection: Ø 32 mm x 2 à double papillon secondaire
Allumage	Électronique
Démarrreur	Démarrreur électrique
Lubrification	Sous pression, carter humide
<b>TRANSMISSIONS</b>	
Boite de vitesses	6 vitesses
Transmission finale	Par chaîne à joints étanches
Rapport primaire	3.087 (71/23)
Rapport interne: 1 ère	2.714 (38/14)
Rapport interne: 2 ème	1.789 (34/19)
Rapport interne: 3 ème	1.409 (31/22)
Rapport interne: 4 ème	1.160 (29/25)
Rapport interne: 5 ème	1.000 (27/27)
Rapport interne: 6 ème	0.857 (24/28)
Rapport final	3.000 (42/14)
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, à commande manuelle
<b>PARTIE-CYCLE</b>	
Cadre	Typ « diamant » en tubes d'acier
Débattement avant	120 mm
Débattement arrière	132 mm
Pneu avant	110/70-17 M/C 54S
Pneu arrière	140/70-17 M/C 66S
Angle de chasse/chasse	27° / 93 mm
Angle de braquage gauche / droite	35° / 35°

## SPECIFICATIONS

<b>SUSPENSIONS</b>	
Suspension avant Suspension arrière	Fourche télescopique de 37mm Système Uni-Trak à tirant avec monoamortisseur à gaz, réglable en précharge
<b>FREINS</b>	
Frein avant Frein arrière	Disque de 290 mm avec étrier à double piston, ABS en série Disque de 220 mm avec étrier à double piston
<b>DIMENSIONS</b>	
Dimensions (L x L x H) Empattement Garde au sol Hauteur de selle Poids tous pleins faits Réservoir	2,015 mm x 715 mm x 1,110 mm 1,405 mm 140 mm 785 mm 174 kg 17 Litres
<b>PERFORMANCES</b>	
Puissance maxi Couple maxi	29 kW (39 cv) / 11.000 tr/min 27.0 N.m {2.8 kgf.m} / 10,000 tr/min

Les caractéristiques indiquées ci-dessus concernent des modèles de série et ont été obtenues dans des conditions normales d'utilisation. Notre intention est de donner une description exacte du véhicule et des performances dont il est capable, mais ces caractéristiques peuvent ne pas s'appliquer à toutes les machines destinées à la vente. Kawasaki Heavy Industries, Ltd. se réserve le droit de modifier ces caractéristiques sans avis préalable. Les équipements illustrés et les caractéristiques sont susceptibles de varier d'un marché à l'autre, de même que les coloris disponibles.

Ces informations visent à présenter les capacités de la machine sur piste fermée ou sur circuit homologué, mais Kawasaki n'encourage pas à pratiquer ce type de conduite sur route ouverte ou sur autoroute.