



## INFORMATION MODÈLE 2010

NOM DU  
MODÈLE

**1400GTR ABS / 1400GTR**

MARKETING  
CODE

**ZG1400C/D**

**Kawasaki**

Let the good times roll.

<b>VUE GÉNÉRALE</b>	<b>P.3</b>
<b>CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES</b>	<b>P.4</b>
<b>TECHNOLOGIE AVANCÉE D'AIDE À LA CONDUITE</b>	<b>P.4</b>
<b>ERGONOMIE ET CONFORT SUR LES LONGUES DISTANCES</b>	<b>P.10</b>
<b>CONFORT AMÉLIORÉ ET APTITUDE AU GRAND TOURISME</b>	<b>P.13</b>
<b>CONCEPTION DE POINTE ET SOUCI DU DÉTAIL</b>	<b>P.16</b>
<b>CARACTÉRISTIQUES SUPPLÉMENTAIRES</b>	<b>P.19</b>
<b>LA PUISSANCE NÉCESSAIRE POUR UNE CONDUITE SPORTIVE SUR LES LONGUES</b>	<b>P.19</b>
<b>PASSAGE DE LA PUISSANCE AU SOL</b>	<b>P.21</b>
<b>CONTRÔLE PRÉCIS ET MAÎTRISE « NATURELLE »</b>	<b>P.23</b>
<b>COLORIS</b>	<b>P.27</b>
<b>SPECIFICATIONS</b>	<b>P.28</b>



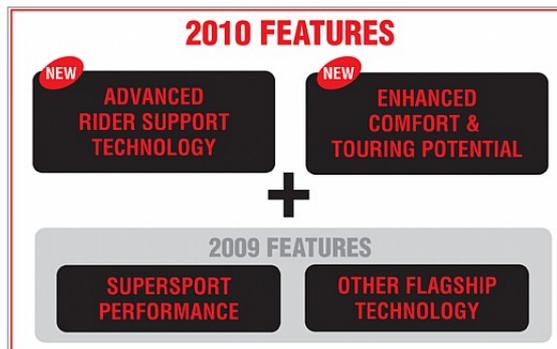
## UNE MOTO GT HAUT DE GAMME ET ENCORE PLUS ABOUTIE

Reprenant l'exceptionnelle aptitude aux longs parcours de la précédente version, le GTR1400 2010 intègre de nouveaux équipements Grand Tourisme et les toutes dernières technologies en matière d'aide à la conduite. Offrant à la fois le potentiel d'une authentique sportive et le confort de conduite d'une vraie GT, le GTR se distingue de ses rivaux.

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

# TECHNOLOGIE AVANCÉE D'AIDE À LA CONDUITE

Déjà porteur de la toute dernière technologie de Kawasaki, le nouveau GTR1400 intègre un ensemble de nouveaux systèmes d'aide à la conduite. Grâce au premier système antipatinage de Kawasaki, le KTRC, le pilote aborde les surfaces délicates avec plus de sérénité. L'ABS K-ACT (Technologie avancée de freinage coactif de Kawasaki) complète la commande active par le pilote des freins pour une meilleure répartition de la force de freinage. Le pilote peut ainsi freiner en toute sécurité et de manière très efficace en toutes circonstances. L'indicateur de conduite économique et le mode d'aide à l'économie de carburant permettent aux voyageurs au long cours d'optimiser leur consommation.

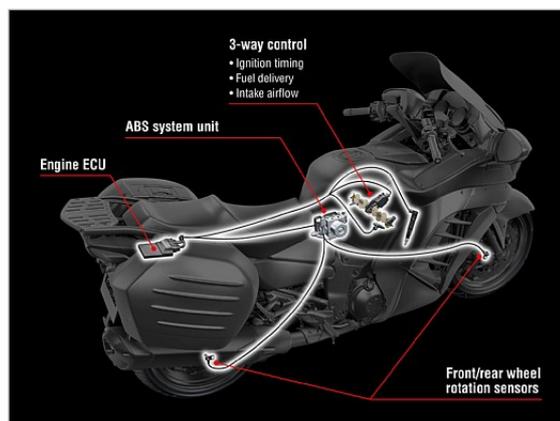


### KTRC (Système antipatinage Kawasaki) (ZG1400C uniquement)

- \* Le premier système antipatinage de Kawasaki a été conçu non pas pour permettre aux motards de rouler plus vite, mais plutôt pour leur garantir une conduite plus facile et confiante sur revêtement glissant.
- \* Le système repère les écarts entre la vitesse de rotation de la roue avant et celle de la roue arrière. Lorsque le patinage de la roue arrière est détecté (p.ex. lorsque la roue arrière tourne plus vite que la roue avant), la puissance du moteur est contrôlée pour permettre à la roue arrière de retrouver son adhérence.
- \* Le KTRC permet aux conducteurs de rouler sans souci à la fois sur de courtes zones délicates (comme les rails de voies ferrées ou les couvercles de bouche d'égout) et en toute sérénité sur de plus longues portions de routes piégeuses (p.ex. poussière, graviers, pavés, herbes). Le patinage est également maîtrisé lors du démarrage sur une surface glissante.
- \* De plus, la vitesse réduite de la roue avant étant interprétée comme le signe du patinage de la roue arrière, le système empêche le wheeling de se produire. Cependant, si la roue arrière se bloque lorsque vous actionnez le frein moteur (vitesse de la roue arrière ralentie), le système ne va pas s'activer, et il n'est pas non plus conçu pour empêcher les glissements latéraux, bien que la limitation du patinage de la roue arrière puisse réduire le risque d'un glissement de cette dernière.

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* Le KTRC fait appel à un contrôle opéré sur 3 niveaux et commandant le temps d'allumage, l'alimentation en carburant et le flux d'air (via les papillons secondaires). C'est la commande des papillons secondaires qui permet le fonctionnement en douceur du KTRC.



- \* Ce contrôle élaboré procure une sensation de conduite très naturelle : le démarrage s'effectue en douceur, la transition entre marche et arrêt est aisée et la stabilité est constante pendant les longs trajets. Le système a également été conçu pour donner le retour d'informations souhaité au pilote avant de démarrer ou pendant la conduite.

- \* Par défaut, le système KTRC est toujours activé lorsque le moteur est allumé. Les conducteurs doivent volontairement couper le système (à l'aide du bouton on/off sur la poignée gauche). La désactivation du KTRC allume le voyant d'alerte KTRC, informant le conducteur que le système n'est plus actif.

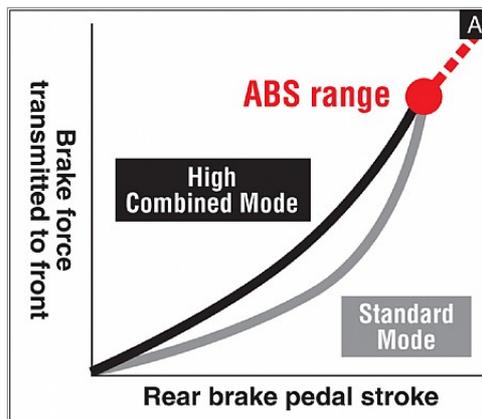


- \* Ce système n'ajoute pas de poids supplémentaire. La gestion du KTRC est assurée par l'UCE d'injection et le système utilise les capteurs de roue ABS, aucun autre capteur n'est donc nécessaire. Les modèles sans ABS (ZG1400D) ne disposent pas du système KTRC.



## **ABS K-ACT (Technologie avancée de freinage coactif de Kawasaki) de 2e génération (ZG1400C uniquement)**

- \* L'ABS K-ACT (Technologie avancée de freinage coactif de Kawasaki) permet aux pilotes de freiner de manière contrôlée et parfaitement équilibrée. Conçu pour compléter le freinage directement activé par le pilote, il optimise la répartition de la force de freinage et renforce son efficacité.
- \* Évolution du système K-ACT apparu pour la première fois sur l'ABS du VN1700 Voyager 2009, ce système de 2e génération utilise une unité ABS K-ACT plus petite d'environ 25 % et plus légère d'environ 30 %, et une UCE de freinage sophistiquée permettant d'effectuer des calculs plus poussés, avec pour effet une conduite tout en souplesse.
- \* Dans les systèmes classiques, sous la pression du levier de frein avant et/ou de la pédale de frein arrière, le fluide hydraulique actionne directement les pistons des étriers. Des capteurs de pression (l'un pour le maître-cylindre du frein avant, l'autre pour l'arrière) détectent l'ampleur de la force de freinage appliquée par le pilote. Puis, en fonction de la vitesse du véhicule à l'instant du freinage initial (grâce aux capteurs de vitesse installés sur les deux roues), l'UCE de freinage détermine la force nécessaire pour optimiser son efficacité. Un moteur assure le pompage de fluide dans les modules de contrôle de pression avant et arrière, augmentant, selon les besoins, la pression sur l'étrier avant droit (selon la force exercée sur la pédale de frein arrière) et/ou sur l'étrier arrière (selon la force exercée sur le levier de frein avant).
- \* L'ajout de deux capteurs de pression (l'un mesurant la pression du fluide de l'étrier avant droit, l'autre celle de l'étrier arrière) donne également un retour d'information à l'UCE de freinage.
- \* Comme la plupart des systèmes ABS, l'ABS K-ACT est toujours activé. Cependant et conformément à la conception de ce modèle, les réglages de l'ABS K-ACT sont plus sportifs que ceux utilisés sur l'ABS du VN1700 Voyager ABS.
- \* Sur le GTR, le conducteur peut choisir l'un des deux modes selon la situation de conduite ou sa préférence. Bien que l'effet du levier du frein avant sur le frein arrière soit le même dans les deux modes, l'effet de l'utilisation du frein arrière sur le frein avant est assez différent.  
Mode standard : (effet K-ACT limité)
  - Priorité donnée au contrôle du pilote
  - L'effet de liaison est réduit lors de la première pression sur la pédale pour une sensation naturelle lors de la conduite en montagneMode hautement combiné : (effet K-ACT amélioré)
  - Effet de liaison plus prononcé dès le début de la pression sur la pédale
  - Idéal pour le tourisme/la conduite en duo et sur autoroute(Veuillez noter qu'après une pression sur la pédale de frein, l'effet K-ACT des deux modes est identique.)  
Le mode souhaité peut être sélectionné à l'aide du bouton K-ACT sur la poignée gauche.



- \* Le système ABS K-ACT dispose également d'une fonction antiblocage des freins pour éviter le blocage des roues lors des freinages appuyés en ligne droite.
- \* Pour une maîtrise maximale en virage serré et lors des demi-tours, la fonction coactive du dispositif ABS K-ACT n'opère pas si le freinage se produit à moins de 20 km/h. La fonction ABS est désactivée à des vitesses inférieures à 6 km/h.
- \* L'ABS K-ACT de 2e génération comporte un mode de batterie faible conçu pour maintenir autant que possible la fonction ABS lorsque le niveau de charge de la batterie est faible. Si l'utilisation excessive de la fonction K-ACT fait baisser la charge de la batterie en dessous d'un niveau donné (le moteur de l'unité hydraulique consomme une quantité importante d'énergie), le système continuera de fonctionner normalement au début. Mais dès la prochaine pression sur les freins, la fonction K-ACT sera suspendue et la fréquence du signal ABS sera réduite pour conserver la puissance. En mode de batterie faible, les fonctions de réglage de l'ABS et de décharge de la pression sont maintenues, l'efficacité des freins n'est donc pas affectée (bien que les pilotes remarqueront que le fonctionnement de l'ABS n'est pas aussi régulier). Pour prévenir le conducteur, le voyant K-ACT clignote et le message « Low battery » (Batterie faible) s'affiche sur l'écran LCD. Le système se réinitialise lorsque le moteur est coupé.

## Indicateur de conduite économique et mode d'assistance d'économie de carburant

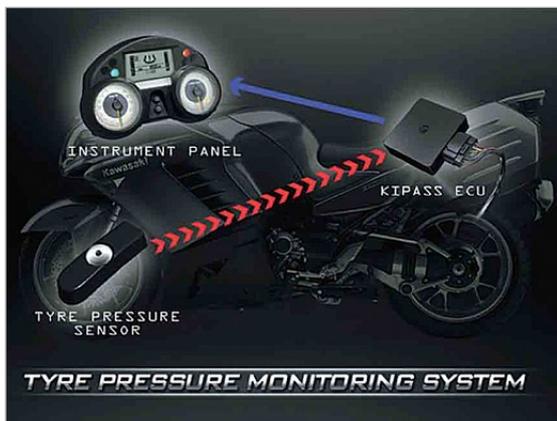
- \* L'indicateur de conduite économique apparaît sur l'écran LCD pour indiquer une consommation économique de carburant. L'apparition du repère peut permettre au pilote d'optimiser la consommation du carburant. Cette fonction pratique est active en permanence.





## Système de surveillance de la pression des pneus (TPMS)

- \* Pour prévenir les pilotes de toute irrégularité de pression des pneus, les capteurs de pression des pneus font partie de l'équipement standard du GTR.
- \* Le système permet au pilote de contrôler la pression des pneus tout en roulant. Lorsque la pression tombe en dessous de 220 kPa, une alerte de pression insuffisante s'affiche. La capacité à prendre en compte les variations de température et à afficher des valeurs recalculées pour 20 °C permet d'éviter les fausses alertes quand l'air se dilate sous l'effet de l'échauffement des pneus.

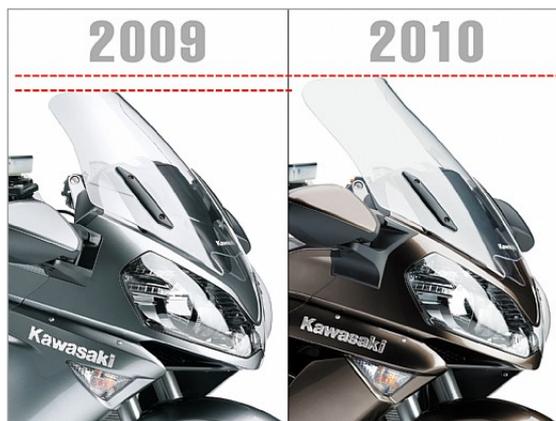


## ERGONOMIE ET CONFORT SUR LES LONGUES DISTANCES

Un grand nombre de modifications a largement amélioré le confort du pilote, rendant la conduite sportive sur les longues distances encore plus aisée qu'auparavant. Un pare-brise plus grand offre une meilleure protection contre le vent et le nouvel habillage dissipant la chaleur améliore la protection en conséquence.

### Protection améliorée contre le vent

\* Le pare-brise réglable électriquement est désormais rehaussé de 70 mm et élargi dans sa partie haute. La nouvelle hauteur du pare-brise permet à l'air de passer au-dessus de celui-ci et de circuler librement autour du casque du pilote. Grâce à l'élargissement de la partie supérieure du pare-brise, moins de vent parvient à atteindre les épaules et les bras du conducteur.



\* Alors que la plage de réglage n'a pas changé, les pilotes peuvent ajuster le pare-brise de deux manières. Le bouton sur la poignée gauche permet un réglage en continu comme sur le modèle précédent. Le pilote a également le choix entre quatre positions prédéfinies : la plus basse, à moitié, aux trois-quart et la plus haute.



\* Lorsque le moteur est coupé, l'écran retourne à la position la plus basse. Lorsque le moteur est remis en marche, la fonction de mémoire du pare-brise permet de revenir automatiquement à la position prédéfinie sélectionnée. (Notez que si le moteur est remis en marche, ou que le mouvement du pare-brise est arrêté en appuyant sur son bouton de réglage pendant qu'il retourne à sa position initiale, le système considère qu'un problème est survenu et le pare-brise s'arrête à la position dans laquelle il se trouve à cet instant. Ce « mode en cas de problème » peut être réinitialisé en coupant de nouveau le moteur et en laissant le pare-brise revenir à sa position initiale.)

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* Les passages d'air créés par les ouvertures du pare-brise dirigent l'air via le carénage intérieur vers les éventails se trouvant à côté du tableau de bord. La diminution de la pression sur le côté inférieur de l'écran (dans la zone du cockpit) permet d'éviter les turbulences autour de la tête du pilote.
- \* Des déflecteurs d'air (accessoires KME disponibles en Europe) peuvent être montés entre les éléments de carénage supérieurs et centraux pour réduire l'effet des vents latéraux.



## Protection améliorée contre la chaleur

- \* À l'aide d'une analyse CFD, la conception des éléments de carénages latéraux et centraux a été modifiée. Les ouvertures du carénage et les surfaces de guidage intérieures redessinées facilitent la dissipation de la chaleur, permettant à l'air chaud de s'échapper plus efficacement. Les flancs sont également plus larges, réduisant ainsi la quantité d'air chaud pouvant parvenir au contact du pilote.



- \* La meilleure dissipation de la chaleur contribue à un plus grand confort du pilote. La quantité d'air chaud provenant du moteur qui avait tendance à atteindre le conducteur (surtout au niveau des tibias) est considérablement réduite.
- \* Un dispositif de protection du système d'échappement ajouté sur le dessus du pot central permet de protéger le pilote de la chaleur lorsqu'il est à l'arrêt.



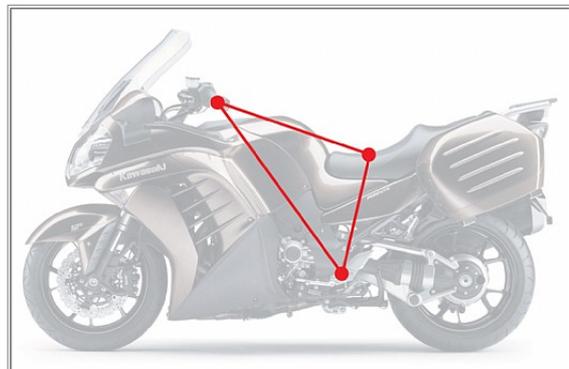
## Ergonomie

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* La position de conduite très confortable et l'espace important alloué au pilote réduisent la fatigue au cours des longs trajets et permet à celui-ci de déplacer facilement son poids vers l'avant ou l'arrière.
- \* Comparées au ZZR, les poignées du GTR sont situées 96 mm plus en retrait et 100 mm plus haut. Le pilote peut ainsi adopter une position de conduite plus droite et décontractée que sur une moto Supersport, mais néanmoins plus sportive que sur les motos routières conventionnelles.
- \* Le réservoir se prolonge sous la selle et contribue au bon centrage des masses. Cette disposition permet d'obtenir un design plus étroit et une position de conduite plus naturelle et plus confortable.
- \* La partie avant de la selle, offrant la fermeté nécessaire, est constituée d'une mousse épaisse qui offre un excellent confort pendant les longs trajets. La forme et le rembourrage de la partie dévolue au passager ont été spécialement conçus pour une conduite confortable en duo.



- \* Pour assurer un angle d'inclinaison plus important tout en offrant un meilleur confort (grâce à une pliure moins prononcée au niveau des genoux) pendant les longues heures passées en selle, cette dernière a été rehaussée de 15 mm par rapport à celle du ZZR.
- \* Les repose-pieds sont positionnés plus bas et plus en avant que sur le ZZR ; combinés à la selle plus haute, ceci permet de créer une position de conduite plus décontractée.
- \* La selle passager est surélevée pour offrir au passager une meilleure vision vers l'avant et pour qu'il se sente ainsi plus proche du pilote ; tous ces aspects lui permettent de profiter davantage de son voyage.
- \* Les repose-pieds du passager ont été aussi conçus pour limiter la pliure des genoux et procurer ainsi une position plus détendue.



## CONFORT AMÉLIORÉ ET APTITUDE AU GRAND TOURISME

Venant parfaire le confort, un certain nombre de nouvelles fonctionnalités, telles que les poignées chauffantes, le nouveau boîtier de rangement et les crochets pour sacoche de réservoir offrent un réel côté pratique qui n'est pas sans améliorer les aptitudes au Grand Tourisme du GTR1400.

### Poignées chauffantes

- \* Les poignées chauffantes à réglage progressif sont montées de série.
- \* Le contacteur est proche du pilote, pour un meilleur accès.



### Boîtier de rangement verrouillable

- \* L'espace de rangement très pratique est désormais situé à gauche du réservoir (et non plus sur le dessus) afin de pouvoir y accéder plus facilement lorsqu'une sacoche de réservoir est utilisée.
- \* La capacité de cet espace de rangement est de 0,9 litre, mais sa forme plus profonde augmente son utilité : l'espace est amplement suffisant pour y déposer des petits objets tels que des lunettes de soleil, un téléphone portable, un lecteur audio, etc.
- \* Un verrou électromagnétique empêche l'ouverture lorsque le contact est coupé. Lorsque ce dernier est allumé, le boîtier est accessible en appuyant sur un simple bouton.
- \* Le boîtier se verrouille automatiquement lorsque la moto dépasse les 40 km/h et se déverrouille lorsque la vitesse passe en dessous des 3 km/h.



### Crochets pour sacoche de réservoir

\* Des crochets à l'avant du réservoir facilitent la fixation d'une sacoche de réservoir.



### Sacoches de grande capacité

\* Les volumineuses sacoches ont été spécialement pensées pour peaufiner l'apparence très soignée du GTR. Facilement détachables et étanches, elles peuvent contenir sans difficulté un casque intégral. Elles se montent au plus près de l'axe central de la moto et de son centre de gravité. Légères de conception, elles ont été étudiées pour minimiser leur influence sur le centre de gravité de la moto.



\* La capacité maximale de charge de chaque sacoche est de 10 kg.

## Porte-bagages arrière

- \* Un porte-bagages arrière léger en résine (capacité de charge maximale de 10 kg) est monté en série. Il a été conçu pour pouvoir recevoir un Top-Case.



## Prise pour accessoires

- \* Une prise de courant continu multi-usage facilite l'utilisation d'accessoires électriques. Sa capacité est de 40 W.



## Nouveaux accessoires

- \* Les nouveaux accessoires incluent des patins-moteur, un Top-Case plus volumineux, une sacoche de réservoir, un support GPS, une selle rabaisée et des becquets latéraux.

## CONCEPTION DE POINTE ET SOUCI DU DÉTAIL

Dans la pure tradition de tout produit phare, l'aspect imposant du GTR1400 a été travaillé dans sa forme, et les finitions et sa ligne générale affinée lui confèrent une allure plus agressive.

### Finitions soignées et conception de plus grande qualité

- \* Sa forme et sa finition améliorée lui confèrent une allure exceptionnelle et luxueuse.

### Silencieux redessiné

- \* Le nouvel embout donne un aspect plus compact au silencieux.
- \* La conception interne du silencieux reste inchangée, mais l'embout a été raccourci de 40 mm.



### Rétroviseurs rehaussés

- \* Les rétroviseurs ont été rehaussés de 40 mm pour offrir une meilleure visibilité.
- \* Les rétroviseurs rehaussés offrent également une meilleure protection pour les mains du pilote.

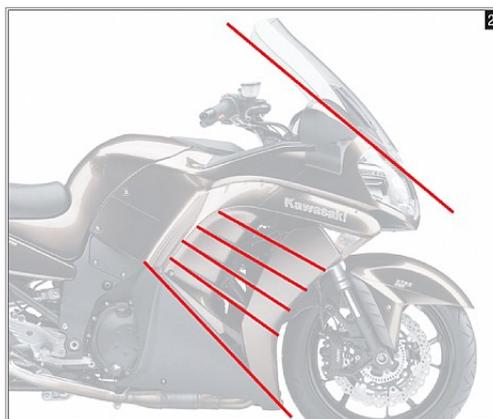


### Habillage

- \* Conçus en soufflerie, le carénage et l'habillage du GTR sont très aérodynamiques et spécialement dessinés pour contribuer à l'exceptionnelle stabilité de la moto à grande vitesse.
- \* La largeur du haut de carénage assure une excellente protection contre le vent et les intempéries, et le style affirmé de son dessin permet de reconnaître instantanément le GTR comme étant une vraie Kawasaki.

## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* Le nouvel habillage et les rétroviseurs rehaussés viennent peaufiner le dessin profilé du GTR, renforçant son allure élancée et dynamique.



## Éclairage

- \* Le puissant phare multi-rélecteur projette un large faisceau lumineux pour une conduite de nuit sereine. Des « lentilles guide-lumière » spéciales ont été ajoutées sur les côtés du phare pour rendre la moto plus visible latéralement.
- \* Le feu arrière à diodes d'inspiration sportive est placé en hauteur afin d'offrir une meilleure visibilité depuis l'arrière.
- \* Les clignotants avant sont intégrés à la moitié supérieure du carénage, et les clignotants arrière sont très visibles, même lorsque les sacoches sont en place.



## Instrumentation sportive

- \* Tableau de bord multifonction d'inspiration sportive du même type que celui du ZZR1400, sur fond noir facilement lisible.
- \* Le tableau de bord multifonction affiche désormais la température extérieure. Le capteur se trouve sur le conduit d'air (le point le plus éloigné du moteur). La valeur est bloquée lorsque la vitesse est inférieure à 20 km/h, car la chaleur du moteur n'est pas suffisamment dissipée et influence la température affichée.



## CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

- \* Le nouveau tableau de bord inclut des fonctions telles que le voyant K-ACT, l'indicateur de conduite économique et le signal d'assistance d'économie de carburant.
- \* Le bouton de sélection de mode situé sur la poignée gauche (là où se situait auparavant le bouton d'appel de phare) offre un côté plus pratique dans la mesure où il permet au pilote de modifier les modes d'affichage sans devoir lâcher la poignée. Celui-ci peut passer d'un mode à l'autre pour connaître sa consommation moyenne de carburant, sa consommation actuelle, la distance qu'il peut encore parcourir avant de refaire le plein, la pression des pneus, la puissance de la batterie et la température extérieure.



# LA PUISSANCE NÉCESSAIRE POUR UNE CONDUITE SPORTIVE SUR LES LONGUES DISTANCES

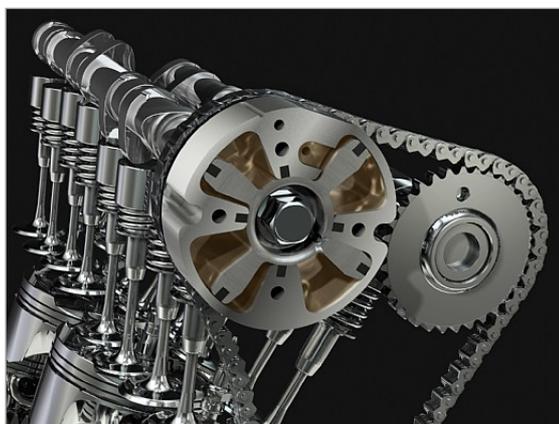
Sa puissance vient de son moteur, dérivé de celui du ZZR1400 et revu avec soin pour procurer un couple plus important à bas et moyen régime. Ce bloc moteur à quatre cylindres en ligne, 16 soupapes et doté d'un refroidissement liquide, est pourvu d'un système de distribution à programme variable qui permet d'obtenir un couple élevé à bas et moyen régime. L'accélération au démarrage et lors des dépassements est tout simplement spectaculaire, et le moteur grimpe en haut des tours sans aucun effort. Grâce à la finesse de dosage du système d'injection, le fonctionnement du moteur au ralenti et sa réponse à tous les régimes sont réguliers et naturels.

### Double système d'admission d'air dynamique

- \* Tout comme les motos Supersport, le GTR est équipé du système d'admission d'air dynamique de Kawasaki. Deux conduits d'air dynamique situés sur le carénage supérieur alimentent le moteur avec l'air frais nécessaire à son bon rendement. Des résonateurs situés à proximité des bouches d'admission réduisent le bruit induit pour garantir un fonctionnement plus silencieux.

### Distribution à programme variable

- \* Grâce à la distribution à programme variable (la première du genre dans la catégorie), le diagramme de l'arbre à cames varie en fonction du régime moteur et de la position du papillon des gaz. Le résultat : un couple élevé à bas et moyen régime et une puissance éblouissante à haut régime. L'efficacité de la combustion est également améliorée et optimise ainsi la consommation de carburant.
- \* Un système à clapet de type OCV (Oil Control Valve) contrôlé électroniquement fait varier la pression de l'huile à l'intérieur des préchambres d'un actionneur situé à l'extrémité de l'arbre à cames d'admission. Lorsque la pression varie, l'huile est admise ou évacuée des préchambres par les orifices des arbres. La variation du volume d'huile déclenche l'actionneur, engendre ainsi une rotation de l'arbre à cames et, par conséquent, modifie le diagramme de la distribution.
- \* Le calage de l'admission est retardé à bas régime, ce qui réduit le croisement des soupapes et se traduit par une combustion plus propre et plus efficace aux bas et moyen régimes.



### Détails du moteur

- \* Le système d'injection, doté de papillons secondaires, utilise un papillon des gaz de 40 mm de diamètre (contre 44 mm pour le ZZR1400) afin de garantir une réponse moteur plus linéaire à bas et moyen régime, ainsi qu'un plus grand agrément de conduite. Grâce au plus petit diamètre des corps d'injection, la vitesse d'admission des gaz est plus élevée et la réponse moteur instantanée à tous les régimes.
- \* Des injecteurs à pulvérisation ultra-fine contribuent à la réponse moteur immédiate du GTR et permettent un dosage très précis de l'accélération.
- \* La combinaison du système d'injection, qui utilise les données des sondes d'oxygène et de la distribution à programme variable permet de réduire les émissions d'échappement ; le GTR peut ainsi se conformer sans aucun problème aux très sévères normes environnementales Euro-III.
- \* Des profils de came spéciaux sont utilisés pour s'adapter à la distribution à programme variable.
- \* Les pistons utilisent des calottes conçues pour s'adapter à la distribution à programme variable. Le taux de compression est de 10,7:1.
- \* Afin d'assurer une excellente rigidité du carter moteur, les cylindres sont moulés d'une seule pièce avec la partie supérieure du carter. Le traitement des parois des cylindres limite les frictions et, avec la réduction du jeu aux pistons, le moteur est extrêmement silencieux.
- \* La masse du volant de l'alternateur a été calculée pour renforcer le couple moteur à bas régime.
- \* Comme sur le ZZR1400, le GTR possède deux arbres d'équilibrage procurant un confort de conduite exceptionnel.

### **Systeme d'échappement**

- \* Les tuyaux d'échappement en acier inoxydable équipant le GTR ont été conçus pour s'adapter aux caractéristiques sportives et très réactives du moteur. Une disposition 4-2-1 a été retenue et un catalyseur muni d'une sonde d'oxygène a été adopté pour permettre au GTR de se conformer sans problème aux très sévères normes environnementales Euro-III.
- \* Un seul silencieux tri-ovale contribue à réduire le poids et le niveau sonore (comparativement à un silencieux double).

## **PASSAGE DE LA PUISSANCE AU SOL**

### **Embrayage**

- \* Ce n'est pas pour rien que le 1400GTR revendique une véritable hérédité sportive. Tout comme les motos sportives Kawasaki de la lignée Ninja, le GTR est équipé de série d'un embrayage à limiteur de couple qui permet de minimiser les blocages de la roue arrière lorsque le pilote rétrograde à haut régime. Les entrées en virage sont alors plus faciles et les sorties de courbe encore plus efficaces.
- \* Des dispositifs amortisseurs montés sur la commande d'embrayage réduisent les à-coups de l'embrayage et de la transmission et permettent une arrivée régulière et sans accroc des chevaux.
- \* Le fonctionnement de l'embrayage hydraulique est tout aussi doux et très aisé, grâce à son maître-cylindre à piston radial.

### **Boîte de vitesses**

- \* Le 1400GTR est équipé d'une boîte à 6 vitesses.
- \* La sixième vitesse est surmultipliée, ce qui permet de réduire le régime du moteur à vitesse de croisière, pour améliorer le confort et réduire la consommation de carburant.

### **Suspension arrière de type Tetra-Lever**

## CARACTÉRISTIQUES SUPPLÉMENTAIRES

\* Pour que le couple généreux développé par le moteur du GTR puisse être passé sur le bitume aussi efficacement que possible, un bras oscillant double à 4 biellettes très rigide a été retenu. Baptisé Tetra-Lever, il a été conçu pour compenser la tendance au soulèvement et à l'effet de bascule propres aux transmissions par arbre au moment de l'ouverture et de la fermeture des gaz. Des arbres articulés en deux points sont utilisés afin de pouvoir passer la puissance en douceur. Le confort de conduite et le comportement du châssis sont très naturels, et l'ensemble offre un ressenti similaire à celui d'une transmission par chaîne, mais avec les avantages de la sensation très directe caractéristique de la transmission par arbre. La très grande rigidité de ce type de bras oscillant permet au pilote de bénéficier d'une excellente réactivité, partie intégrante de l'expérience unique procurée par la conduite sportive du GTR.



## CONTRÔLE PRÉCIS ET MAÎTRISE « NATURELLE »

### Cadre monocoque en aluminium

- \* Pour combiner légèreté, étroitesse de l'ensemble et aptitudes sportives sur la route, le 1400GTR est équipé d'un cadre monocoque en aluminium très rigide.
- \* Ce cadre unique est une version évoluée du cadre utilisé à l'origine sur le Ninja ZX-12R et le ZZR1400. Il confère à la machine une parfaite stabilité mais également une excellente réactivité, juste ce qu'il faut pour une moto Supersport de type transcontinental.
- \* Le renforcement de la colonne de direction, du caisson supérieur et du support du bras oscillant augmente de 20 % la résistance à la torsion du cadre du GTR par rapport au ZZR1400, garantissant ainsi une maniabilité et une aisance de conduite très naturelle.
- \* Comparé à celui du ZZR1400, le cadre du GTR possède un angle de chasse plus important, ce qui déplace l'axe de la roue de 30 mm vers l'avant. Le bras oscillant a également été rallongé, ce qui déplace l'axe arrière de 30 mm vers l'arrière. Au final : un équilibre avant/arrière des masses presque identique à celui du ZZR1400. Et comme le GTR a été conçu dès le départ en prenant en compte les bagages, il est facile de préserver en toutes circonstances, aussi bien avec un passager que chargé de bagages, son comportement routier exemplaire à l'aide de la très pratique manette de réglage de la précharge arrière.
- \* L'ossature principale du cadre monocoque fait aussi office de boîte à air, contribuant ainsi aux dimensions compactes et resserrées du GTR.
- \* Le réservoir de carburant est positionné au milieu du cadre et se prolonge verticalement en dessous de la selle. La batterie et l'unité ABS sont également placées au centre, assurant ainsi une excellente répartition horizontale et verticale des masses.
- \* Grâce au bras oscillant Tetra-Lever, l'emplacement virtuel de l'axe du bras oscillant est idéal et réduit le mouvement de haut en bas caractéristique des transmissions par arbre conventionnelles.
- \* L'angle de chasse de 26,1° (23° pour le ZZR) offre une stabilité parfaite en ligne droite.
- \* La stabilité de conduite est excellente, en partie grâce à un empattement de 1 520 mm (60 mm plus long que celui du modèle ZZR). Malgré cela, l'aptitude sportive du GTR dans les virages est comparable à celle de beaucoup de motos de type Supersport.

### Fourche inversée

- \* Une robuste fourche inversée de 43 mm vient compléter la rigidité du cadre et procure un comportement routier exemplaire à haute vitesse, aussi bien dans les virages en lacets que sur autoroute.
- \* La fourche est réglable en détente et en précharge.

- \* Le niveau d'huile plus important de la fourche permet une maniabilité plus affirmée (meilleure inscription dans les virages) de la moto.



### Suspension arrière de type Tetra-Lever

- \* La suspension arrière Tetra-Lever est fixée en quatre points sur les côtés gauche et droit et reliée au système de suspension Uni-Trak propre à Kawasaki. Ce système permet d'éliminer presque entièrement le mouvement de haut en bas caractéristique des transmissions par arbre lors des phases d'accélération et de décélération, offrant ainsi une sensation de conduite très naturelle.
- \* Sur n'importe quelle moto, l'opposition des forces d'inertie contraires exercées, d'une part vers l'arrière par la machine au niveau du bras oscillant et d'autre part vers l'avant sur le pneumatique arrière au contact du sol, se manifeste par un effet de couple qui a tendance à mettre en bascule la transmission finale. Avec les bras oscillants conventionnels, cette rotation s'opère au niveau de l'axe du bras oscillant. À l'aide de ses leviers articulés, le système Tetra-Lever permet d'obtenir une plus grande longueur active du bras oscillant, ce qui déplace le point de rotation (ou encore « l'axe virtuel du bras oscillant ») vers l'avant. Cela permet de réduire à son minimum le mouvement vertical causé par cette force de rotation (cause de « l'effet de cardan »).
- \* Alors que l'utilisation des bras parfaitement parallèles permet d'éliminer complètement cet effet, un certain degré de rotation était souhaitable afin de compenser le transfert des masses qui s'opère lors des phases d'accélération et de décélération. Avec le GTR, les réglages du système Tetra-Lever ont été conçus pour fournir des caractéristiques de tangage se rapprochant au plus près de celles d'une moto à transmission par chaîne.



## CARACTÉRISTIQUES SUPPLÉMENTAIRES

- \* Afin d'assurer à la fois un haut niveau de confort sur les longs parcours et de véritables aptitudes sportives, les rapports de biellettes, la longueur de la course, le tarage du ressort et l'amortissement ont été spécialement calibrés pour le GTR. La suspension offre une remarquable capacité d'absorption des chocs et n'est que très peu affectée par la présence d'un passager ou de bagages.
- \* La suspension arrière est entièrement réglable en détente et en précharge grâce à un dispositif de réglage de l'hydraulique ne nécessitant pas d'outils supplémentaires.
- \* Les réglages de la suspension arrière ont été affinés avec soin afin de renforcer également la maniabilité de la moto. Un ressort légèrement plus souple et une légère augmentation de la précharge caractérisent ces réglages.



## Bras oscillant monobloc

- \* Le bras oscillant moulé en aluminium d'une seule pièce est léger et rigide.
- \* La conception bilatérale du Tetra-Lever offre beaucoup plus de résistance à la torsion que les bras oscillants de type monobras, et s'avère être une composante essentielle du réel potentiel sportif du GTR.
- \* L'utilisation de raccords de torsion au-dessus du bloc en tant qu'éléments porteurs réduit les charges exercées sur le bras oscillant. Le positionnement de l'axe du bras oscillant à l'intérieur du cadre (comme sur une moto avec transmission par chaîne) permet d'obtenir une structure très rigide.

## Performances de freinage d'une Supersport

- \* Comme sur une Supersport, le GTR est équipé d'un maître-cylindre à piston radial et d'étriers radiaux à quatre pistons opposés qui viennent pincer des disques semi-flottants en pétales de 310 mm. Le potentiel de freinage est tout simplement époustouflant.



- \* Comme les amateurs de conduite routière ont tendance à freiner davantage de l'arrière, le GTR est muni d'un disque arrière de 270 mm de diamètre (20 mm de plus que sur le ZZR). Une surface de pédale de frein importante facilite son utilisation. Comme pour le frein avant, l'arrière utilise un frein en pétales. Il est actionné par un étrier à deux pistons opposés.



### Roues et pneumatiques

- \* Les roues avant et arrière en alliage léger ont le même design sportif que celles équipant le ZZR1400. Toutefois, pour faire face aux contraintes plus importantes générées par la transmission par arbre et par les bagages, la roue arrière est ici plus résistante et plus rigide.
- \* Les dimensions de pneumatiques sont identiques à celles du ZZR (Avant=120/70ZR17 ; Arrière=190/50ZR17).
- \* De nouveaux pneus avant et arrière permettent de renforcer la maniabilité (inscription en virage facilitée) de la moto tout en maintenant sa stabilité.
- \* La gomme plus épaisse du nouveau pneu avant Bridgestone BT021F permet d'allonger sa durée de vie.

## COLORIS

### Gris métallisé Magnésium / Noir mat (ABS)



### Bleu pailleté Neptune / Noir mat (ABS)



### Bleu pailleté Neptune / Noir mat

## SPECIFICATIONS

<b>MOTEUR</b>	
Moteur	4 cylindres en ligne à refroidissement liquide
Cylindrée cm <sup>3</sup>	1,352 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	84.0 x 61.0 mm
Taux de compression	10.7:1
Distribution	2 ACT, 16 soupapes avec distribution à programme variable
Type d'alimentation	Injection de carburant : ø 40 mm x 4
Allumage	Digital
Démarrreur	Electrique
Lubrification	Sous pression, carter humide
<b>TRANSMISSIONS</b>	
Boite de vitesses	6 rapports
Transmission finale	Par arbre
Rapport primaire	1.556 (84/54)
Rapport interne: 1 ère	3.333 (50/15)
Rapport interne: 2 ème	2.412 (41/17)
Rapport interne: 3 ème	1.900 (38/20)
Rapport interne: 4 ème	1.545 (34/22)
Rapport interne: 5 ème	1.292 (31/24)
Rapport interne: 6 ème	1.074 (29/27)
Rapport final	2.036 (14/22 x 32/10)
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, à commande manuelle
<b>PARTIE-CYCLE</b>	
Cadre	Monocoque, en aluminium estampé
Débattement avant	113 mm
Débattement arrière	136 mm
Pneu avant	120/70ZR17M/C (58W)
Pneu arrière	190/50ZR17M/C (73W)
Angle de chasse/chasse	26.1° / 112 mm
Angle de braquage gauche / droite	31° / 31°

## SPECIFICATIONS

<b>SUSPENSIONS</b>	
Suspension avant	Fourche inversée diamètre 43 mm réglable en précontrainte de ressort et détente
Suspension arrière	Système Uni-Track à biellettes et amortisseur à gaz, Tetra-Lever Détente et précharge totalement ajustables
<b>FREINS</b>	
Frein avant	Deux disques semi-flottants en pétales de 310 mm, montage radial des étriers à 4 pistons opposés et 4 plaquettes
Frein arrière	Simple disque de 270 mm en pétales, étrier à 2 pistons opposés
<b>DIMENSIONS</b>	
Dimensions (L x L x H)	2,230 mm x 790 mm x 1,345 mm / 1,465 mm (Haute position)
Empattement	1,520 mm
Garde au sol	125 mm
Hauteur de selle	815 mm
Poids tous pleins faits	304 kg
Réservoir	22 litres
<b>PERFORMANCES</b>	
Puissance maxi	78.2 kW {106 cv} / 8,000 tr/min
Couple maxi	121 N.m {12.3 kgf.m} / 4,500 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.