



Motor

Relación de compresión	13.0:1
Encendido	TCBI con avance digital y Sport-Kawasaki Traction Control (S-KTRC)
Motor	De cuatro tiempos, con cuatro cilindros en línea, cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas en cabeza (DOHC) y refrigeración por líquido
Cilindrada	998 cc
Diámetro por carrera	76,0 x 55,0mm
Sistema de combustible	DFI® con cuatro cuerpos de mariposa Keihin de 47 mm con mariposas auxiliares ovaladas; con dos inyectores por cilindro
Transmisión	Seis velocidades

Suspensión

Ángulo de dirección / Avance:	25,0 grados/107 mm
Suspensión delantera/ recorrido del neumático	Horquilla invertida de pistón grande (BPF) de 43 mm, amortiguación con regulación continua en extensión y compresión, con precarga de resorte regulable/119 mm
Neumático trasero:	190/55 ZR17
Neumático delantero:	120/70 ZR17
Distancia entre ejes	1425 mm
Suspensión trasera/ recorrido del neumático	Sistema de bieletas back-link horizontal con amortiguador de gas, regulación continua de doble modo (para baja y alta velocidad) en compresión, regulación continua en extensión, precarga de resorte totalmente regulable/140 mm

Totales

Depósito de combustible	4.5 gal.
Ancho total	714 mm
Altura total	1115 mm
Depósito de combustible	17,03 l
Altura del asiento	813 mm
Peso en orden de marcha	201 kg
Largo total	2075 mm

Frenos

Frenos traseros	Un disco lobulado de 220 mm con pinza de aluminio de un pistón controlado por sistema KIBS
Frenos delanteros	Sistema Kawasaki Intelligent anti-lock Braking (KIBS), dos discos lobulados semiflotantes de 310 mm con dos pinzas de montaje radial de cuatro pistones

Garantía

Garantía	12 meses
Plan de protección Good Times™	12, 24, 36 o 48 meses

General

Transmisión final	Cadena
Colores disponibles	Gris Metallic Matte Carbon/Negro Flat Ebony

Características principales

- El amortiguador electrónico de dirección Öhlins-Kawasaki reacciona a la velocidad actual y al índice de aceleración y desaceleración para modificar el nivel de fuerza de amortiguación en una amplia variedad de situaciones de conducción para facilitar la operación y ofrecer una retroalimentación óptima al piloto
- El motor y el chasis trabajan en conjunto para hacer posible la producción lineal de potencia
- El sistema Sport-Kawasaki Traction Control (S-KTRC) supervisa continuamente la velocidad de los neumáticos, la posición del acelerador, las rpm del motor y muchos otros datos para garantizar la tracción óptima sin cruzar el delgadísimo límite de adherencia
- El avanzado sistema Kawasaki Intelligent Anti-lock Braking System controla una amplia variedad de datos y aumenta el control por parte del piloto
- El selector de modo de potencia permite al conductor seleccionar el nivel y el suministro de potencia para adecuarse a las condiciones de conducción
- El cuadro de aluminio cuenta con la resistencia y la rigidez ideales para lograr el máximo desempeño
- La horquilla de pistón grande (BPF) contribuye a mantener la estabilidad al frenar y su diseño reduce su peso
- La suspensión trasera con sistema de bieletas back-link horizontal contribuye a una suspensión suave con buen agarre a la carretera con pavimento en diversas condiciones
- El embrague deslizante antirrebote previene el rebote del neumático trasero al desacelerar en forma extrema y facilita la maniobrabilidad al comienzo de una curva
- El instrumental orientado a la competición ofrece al piloto abundantes datos de un vistazo

Amortiguador electrónico de dirección Öhlins-Kawasaki

- Especialmente regulado para la ZX-10R 2015, este amortiguador electrónico contribuye a suministrar el nivel ideal de fuerza de amortiguación en una amplia variedad de escenarios de conducción
- Mantiene un alto nivel de retroalimentación con el piloto ya que permite aplicar fuerzas de amortiguación menores en condiciones menos exigentes, pero se adapta rápidamente para aumentar la amortiguación e incrementar la estabilidad a alta velocidad cuando fuera necesario
- Reacciona a la velocidad actual y al índice de aceleración o desaceleración para mantener la dirección liviana a baja velocidad y amortiguación superior a velocidades más altas o durante la aceleración/desaceleración extrema
- Con el diseño de doble tubo patentado de Öhlins para garantizar un desempeño estable de amortiguación y una absorción superior de rebotes en la dirección

Motor de 998 cc con DOHC (doble árbol de levas en cabeza), cuatro cilindros en línea y refrigerado por líquido

- El diseño es compacto, estrecho y liviano
- Los árboles de levas, el cigüeñal y los pistones están diseñados para complementar la prodigiosa producción de potencia del motor
- Las válvulas de admisión grandes, los perfiles del árbol de levas y las formas de las lumbreras maximizan la producción de potencia y su suministro regular

Motor de 998 cc con DOHC (doble árbol de levas en cabeza), cuatro cilindros en línea y refrigerado por líquido (*continuado*)

- Los árboles de levas son de acero 40xx para prolongar su duración
- El balanceador secundario de un solo eje reduce las vibraciones; su uso permite simplificar y hacer más livianas varias piezas que amortiguan las vibraciones
- Las resistentes bielas son acordes a la capacidad de potencia de este motor
- La unidad de control (ECU) es tan pequeña que cabe en una ranura de la caja del filtro de aire
- El cárter superior realizado en una pieza y los cilindros de fundición brindan máxima rigidez
- La bomba de aceite de baja fricción reduce la pérdida parasítica de potencia
- El radiador liviano con núcleos bien compactos ofrece una refrigeración eficiente del motor
- El refrigerador de aceite, de aluminio y enfriado por líquido, favorece la alta eficiencia en la disipación del calor
- Las válvulas de admisión y de escape son de titanio para reducir el peso oscilante y la tensión a altas rpm

Inyección digital de combustible con inyector dual

- Los cuerpos de mariposa grandes, de 47 mm, contribuyen al control del acelerador
- Los inyectores secundarios de combustible aumentan la producción de potencia y sus características a altas rpm; los inyectores inferiores permanecen siempre encendidos, mientras que los superiores se activan según sea necesario de acuerdo con el grado de apertura del acelerador y las rpm del motor
- Los cuerpos de mariposa ovalados permiten controlar el acelerador con precisión y brindan respuesta instantánea
- La válvula de control de velocidad de ralentí (ISC) del cuerpo de la mariposa ajusta automáticamente la velocidad de ralentí y contribuye a una mayor facilidad de arranque y de respuesta del pase de apagado a ralentí

Sport-Kawasaki Traction Control – S-KTRC

- Sistema electrónico altamente sofisticado basado en la experiencia real de Kawasaki en las pistas, diseñado para maximizar el movimiento hacia adelante ya que permite a los pilotos conducir más cerca del borde de tracción
- El sistema analiza una gran variedad de datos, incluidos posición del acelerador, velocidad y deslizamiento de los neumáticos, rpm del motor y aceleración, con la ayuda de sensores de velocidad instalados en cada neumático
- La aceleración máxima requiere un cierto nivel de deslizamiento del neumático. Por eso, para optimizar la tracción, el sistema S-KTRC permite el giro libre óptimo de las ruedas
- Aplicando un análisis complejo, el sistema es capaz de predecir cuándo las condiciones de tracción están a punto de volverse desfavorables. Al actuar antes de que el deslizamiento exceda el rango correspondiente a la tracción óptima, el sistema es capaz de reducir la potencia levemente con rapidez y sin inconvenientes para que los neumáticos recuperen tracción
- El sistema S-KTRC confirma las condiciones 200 veces por segundo y controla el encendido, lo cual permite una respuesta extremadamente rápida ante condiciones cambiantes
- Los pilotos pueden escoger entre tres modos de operación según su nivel de destreza y las condiciones

Sport-Kawasaki Traction Control – S-KTRC *(continuado)*

- El medidor de nivel del panel de instrumentos LCD muestra el nivel de intervención electrónica provista por el sistema en tiempo real

Sistema Kawasaki Intelligent Anti-lock Braking System (KIBS)

- Sistema de frenos antibloqueo de avanzada y listo para salir a las pistas
- Emplea un módulo ABS fabricado por Bosch de la mitad del tamaño que las unidades estándar y considerablemente más liviano
- El sistema KIBS controla una amplia variedad de datos, incluidos velocidad de los neumáticos delantero y trasero, posición del acelerador, marcha seleccionada, rpm del motor, presión de la pinza, activación del embrague y otros para evitar el bloqueo de los neumáticos
- El control altamente preciso de la presión de frenado ofrece varios beneficios para el uso deportivo, que incluyen eliminación del levantamiento del extremo trasero, rebotes mínimos en la dirección durante su funcionamiento y sensibilidad sistemática de la palanca
- El módulo ABS se encuentra cerca del centro de masa de la motocicleta, detrás del cilindro izquierdo del motor, ubicación que minimiza los efectos del peso adicional
- El sistema utiliza los sensores de velocidad de los neumáticos también incluidos en la ZX-10R sin ABS (empleados en el sistema de control de tracción S-KTRC)
- El cilindro principal delantero de bomba de pistón radial ofrece la última tecnología en sensibilidad y retroalimentación de frenado
- Las pinzas de freno Tokico de montaje radial poseen dos pastillas de freno y ofrecen un magnífico agarre inicial, sensibilidad progresiva y un alto grado de retroalimentación para el conductor
- La disipación del calor necesaria para mantener la sensibilidad y la respuesta del freno durante el uso exigente prolongado es provista por un par de discos lobulados de 310 mm y de 5,5 mm de espesor
- El disco lobulado trasero de 220 mm sujetado por una pinza de un pistón ofrece excelente sensibilidad y retroalimentación

Toma de aire forzado

- La toma de aire forzado altamente eficiente y ubicada hacia adelante está diseñada para producir un bajo nivel de ruido y buena eficiencia en la admisión
- La caja del filtro de aire de 9 litros mejora la ventilación y la potencia
- Los embudos ovalados de admisión favorecen una circulación sin turbulencias a cualquier nivel de rpm

Sistema de escape de titanio

- El múltiple de escape de titanio, con tubos hidroformados, y un silenciador pequeño y liviano, cuenta con una precámara que alberga dos catalizadores para reducir emisiones y sonido

Sistema de escape de titanio (*continuado*)

- Las especificaciones de los múltiples son prácticamente idénticas a las de las máquinas de competición, por lo que es más fácil para los pilotos mejorar el desempeño en las pistas simplemente agregando un silenciador con menos restricción. Ya no hay necesidad de cambiar el múltiple liviano y preparado para correr
- Los dos catalizadores hacen que la ZX-10R cumpla con las estrictas normas sobre emisiones de escape de los EE. UU. y Euro III.

Transmisión de seis velocidades

- La transmisión con cassette estilo competición permite efectuar cambios en las velocidades de forma simple junto a la pista para adaptarse a los distintos circuitos
- El "cassette" se encuentra a una altura que permite acceder a él sin necesidad de drenar aceite del motor
- Las relaciones principales y finales de reducción minimizan el movimiento de la parte trasera (hundimiento o squat/levantamiento) durante la aceleración y la desaceleración
- La 4.^a, 5.^a y 6.^a marchas de relaciones cortas complementan el desempeño de la ZX-10R en las pistas
- Las relaciones de marcha generales se adecuan a las características de potencia para transmitirla de forma ideal en todos los rangos de rpm
- El embrague limitador de par regulable facilita el rebaje de cambios sin inconvenientes, un factor que aporta en gran medida a la estabilidad ante frenadas potentes

Chasis/cuadro

- El cuadro de aleación de aluminio ofrece propiedades óptimas de rigidez y deformación elástica para lograr una maniobrabilidad equilibrada en las calles o las pistas
- La geometría del chasis hace posibles la precisión en la dirección y la agilidad en la maniobra sin efectuar compensaciones con la estabilidad del chasis en velocidad
- El cuadro es una estructura realizada totalmente en fundición que consta de solo siete piezas con el espesor de pared ideal para proporcionar la resistencia correcta y una rigidez optimizada
- El peso delantero contribuye a la agresividad y la salida a toda velocidad de una curva
- Mediante la modificación o la extracción de la precámara de escape (exclusiva para competición), es posible retirar dos eslabones de la cadena, lo que permite al piloto modificar la geometría del chasis acortando la distancia entre ejes hasta 16 mm para adaptarse a distintas configuraciones de pista
- Al igual que el cuadro, el basculante de aleación está realizado totalmente en fundición y posee solo tres piezas
- El diseño estrecho del bastidor auxiliar contribuye al colín compacto y estilizado

Suspensión trasera con sistema de bieletas back-link horizontal

- El amortiguador y el acoplamiento se encuentran sobre el basculante
- El diseño ofrece excelente adherencia a la carretera, suspensión suave y estabilidad y retroalimentación al girar

Suspensión trasera con sistema de bieletas back-link horizontal (*continuado*)

- El acoplamiento superior del amortiguador está ubicado de manera que distribuye la carga hacia afuera y contribuye a aumentar la rigidez general del cuadro y el equilibrio del chasis
- El amortiguador totalmente regulable cuenta con una reserva lateral y doble regulación en compresión (para alta y baja velocidad), que permite realizar un ajuste fino para competir o para un día de prueba en la pista
- La horquilla con pistón grande (BPF) y el sistema de suspensión con bieletas back-link contribuyen a brindarle el control al piloto y a reducir los tiempos en cada vuelta

Horquilla de pistón grande (BPF)

- Las barras de la horquilla de pistón grande (BPF) de 43 mm constituyen uno de los factores que contribuyen a la estabilidad de la motocicleta al frenar
- En comparación con una horquilla tipo cartucho de las mismas dimensiones, la BPF posee un pistón principal de 39,6 mm
- El aceite del interior de la BPF actúa sobre una superficie equivalente a casi cuatro veces la de una horquilla convencional. Esta superficie más extensa permite reducir la presión de amortiguación y, al mismo tiempo, contribuye a garantizar que la fuerza de amortiguación se mantenga igual
- La reducción de la presión de amortiguación permite que las barras internas de la horquilla se muevan con más suavidad, especialmente notoria durante la parte inicial del recorrido. El resultado es control superior cuando la horquilla se comprime y una gran solidez cuando el peso del vehículo se desplaza hacia adelante al frenar, lo que proporciona una mayor estabilidad del chasis al ingresar en una curva
- Dado que la BPF prescinde de muchos de los componentes internos de una horquilla tipo cartucho convencional, la estructura se simplifica y se reduce el peso total de la horquilla
- Los ajustes en compresión y extensión se encuentran en la parte superior de cada barra de la horquilla y, ahora, la precarga se encuentra en la parte inferior

Llantas de aluminio fundido de tres rayos

- Las llantas o rines de aleación fabricados mediante fundición por gravedad poseen un diseño con tres rayos
- Las llantas livianas se traducen en una baja masa no suspendida, lo que permite que el sistema funcione más eficientemente

Ergonomía

- La altura del asiento, 813 mm, hace fácil llegar al suelo
- La forma del tanque de combustible ofrece un cómodo agarre ergonómico para los antebrazos y las piernas del piloto al conducir
- La altura de los estribos regulables puede reducirse 15 mm más para conducir en áreas urbanas o para viajes de paseo

Carrocería aerodinámica de avanzada

- Diseño compacto y curvo
- Los conductos grandes contribuyen a disipar el calor del motor

Carrocería aerodinámica de avanzada *(continuado)*

- Los faros delanteros con haz en línea recta y el carenado corto le dan un estilo dinámico
- La luz de posición con tres LED ubicada en la parte superior del conducto de aire forzado aumenta la visibilidad para los conductores y los peatones
- Los espejos montados en el carenado poseen luces de giro integradas tipo LED
- Las luces de giro están conectadas eléctricamente con conectores que permiten extraer los espejos fácilmente para correr en pruebas de pista
- El colín compacto incluye una luz trasera elegante con nueve bombillas
- Los receptáculos de la luz trasera y de giro están fijados al montaje del guardafangos trasero que puede retirarse fácilmente para conducir en pruebas de pista

Instrumental electrónico de avanzada

- El instrumental incluye un tacómetro LED con gráfico de barras de alta visibilidad sobre un panel de información LCD con múltiples ventanas que ofrece al piloto gran cantidad de datos
- El tacómetro también funciona como indicador de pasaje de cambios: las lámparas LED parpadean cuando se alcanzan las rpm preestablecidas; el piloto puede establecer las rpm indicadoras de pasaje de cambios según sus preferencias
- La pantalla LCD multifunción posee dos vistas: estándar y carrera. Al pasar al modo carrera, la visualización de velocidad se reemplaza por la marcha en uso y el reloj se reemplaza por la velocidad
- Las funciones adicionales incluyen odómetro, dos contadores parciales de kilometraje, consumo promedio de combustible, consumo de combustible en el momento, modo de potencia (x3), S-KTRC (x4), indicador de nivel S-KTRC, indicador de bajo nivel de combustible, indicador de marcha económica (muestra el consumo más favorable de combustible), temperatura del agua y muchísimas lámparas indicadoras.