



Motor

Cilindrada	636 cc
Diámetro por carrera	67,0 x 45,1 mm
Relación de compresión	12.9:1
Inyección de combustible	DFI® con cuatro cuerpos de mariposa Keihin de 38 mm y mariposas auxiliares ovaladas
Encendido	TCBI con avance digital
Motor	De cuatro tiempos, con cuatro cilindros en línea, cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas en cabeza (DOHC) y refrigeración por líquido
Transmisión	Seis velocidades

Suspensión

Neumático trasero:	180/55 ZR17
Distancia entre ejes	1394 mm
Suspensión trasera/ recorrido del neumático	Sistema Uni-Trak® de anclaje inferior con amortiguador de gas, regulación continua de la amortiguación en compresión, 25 puntos de ajuste en extensión, precarga del resorte totalmente regulable/135 mm
Ángulo de dirección / Avance:	23,5 grados/102 mm
Neumático delantero:	120/70 ZR17
Suspensión delantera/ recorrido del neumático	Horquilla invertida Showa SFF-BP de 41 mm con resortes de tope, regulación continua en compresión y en extensión y precarga de resorte regulable/119 mm

Totales

Ancho total	706 mm
Altura total	1115 mm
Altura del asiento	831 mm
Depósito de combustible	17,03 l
Peso en orden de marcha	194 kg
Largo total	2085 mm

Frenos

Frenos delanteros	Dos rotores lobulados de 310 mm con dos pinzas monobloque Nissin de cuatro pistones y de montaje radial y sistema KIBS ABS
Freno trasero:	Un rotor lobulado de 220 mm con pinza de un pistón y sistema KIBS ABS

Garantía

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

General

Tipo de chasis	Perimetral de aluminio
Colores disponibles	Gris Metallic Matte Carbon/Negro Flat Ebony
Transmisión final	Cadena sellada serie 520

Características principales

- Su estilo y su desempeño superdeportivo líder en la categoría ofrecen una abundante dosis de potencia urbana
- El motor de 636 cc con cuatro cilindros en línea ofrece potencia para salir a las pistas, pero a la vez es sumamente flexible en las calles
- Los modos seleccionables de potencia del motor permiten al piloto ajustar el suministro de potencia a las condiciones de conducción
- El control de tracción KTRC, con tres modos, transmite la potencia al pavimento sin importar si está seco y con buen agarre o resbaladizo a causa de la lluvia
- La horquilla Showa de función independiente y pistón grande (SFF-BP) ofrece peso reducido, regulación fácil y un recorrido inicial de la suspensión más suave
- El sistema KIBS ABS de categoría superdeportiva ofrece el máximo desempeño de frenado y tranquilidad
- Las pinzas de freno delanteras “monobloque”, realizadas en una pieza y de montaje radial Nissin y el cilindro principal del freno delantero de bomba radial ofrecen una magnífica modulación de frenado con sensibilidad directa a nivel de la palanca
- El embrague F.C.C. con función de asistencia y deslizante es de accionamiento liviano, cuenta con una gran fuerza de compresión para evitar el deslizamiento del embrague con la aceleración y, con su función deslizante contribuye a minimizar el rebote que sufren los neumáticos al rebajar cambios bruscamente
- El estilo dinámico y la carrocería angulosa y aerodinámica claramente exclaman que el desempeño es lo que importa.
- El cuadro liviano de doble viga de aluminio coloca el motor en la posición óptima para ofrecer magníficos maniobrabilidad y retroalimentación con el piloto. Además, posee un ángulo de dirección de 23,5° para brindar una respuesta de dirección rápida, la maniobrabilidad máxima y promover una sensibilidad más directa del neumático delantero
- Los sellos de la barra de dirección, de fricción reducida, facilitan la elección del curso y mejoran notoriamente la maniobrabilidad a baja velocidad

Motor de 636 cc

- La cilindrada (636 cc) posee una carrera larga para incrementar el desempeño del motor en todo el rango de revoluciones. El par motor de rangos bajo y medio es especialmente increíble y ofrece un desempeño satisfactorio en el mundo real
- El sistema de inyección digital de combustible (DFI®) posee cuatro cuerpos de mariposa Keihin de 38 mm con cuerpos de mariposa auxiliares ovalados y dos válvulas de aceleración para una respuesta suave y máxima potencia
- Los árboles de levas de acero al cromo molibdeno son livianos, resistentes y duraderos
- La cabeza del pistón aumenta su resistencia y se adapta a la gran apertura de las válvulas
- La relación de compresión (12,9:1) es la óptima para el diámetro por carrera del motor
- El revestimiento de molibdeno del faldón de los pistones reduce la fricción y facilita el asentamiento del motor
- Las resistentes bielas son acordes a la potencia que genera este motor
- El diseño de la caja del filtro de aire de alto desempeño contribuye a la potencia máxima y a su generación regular

Motor de 636 cc (continuado)

- Los embudos de admisión de diámetro único mejoran el par motor en los rangos bajo y medio. Dos formas diferentes de embudo (los externos son iguales entre sí; los internos, también) contribuyen a lograr una respuesta de aceleración optimizada
- Los inyectores de atomización ultrafina garantizan la mezcla total del aire y el combustible y la máxima eficiencia de combustión. La afinación óptima contribuye a la reducción de emisiones
- Tubos de equilibrio en los cuatro tubos del múltiple para maximizar el par motor mínimo
- La precámara de escape aprovecha el espacio en forma eficiente, reduce el ruido y permite utilizar un silenciador de menor tamaño
- El silenciador con sección transversal triangular crea el volumen interno suficiente y, al mismo tiempo, ofrece una buena distancia al suelo y el máximo ángulo de inclinación, así como una apariencia compacta
- Generador diseñado para generar menos calor y reducir la pérdida mecánica
- El regulador de tensión por paso por cero reduce significativamente el nivel de ruido electrónico al interrumpir la producción del generador
- La transmisión tipo cassette simplifica los cambios de relación y reduce el tiempo de preparación en la pista
- La liviana cadena de transmisión x-ring EK 520 RMX/3D es muy compacta y posee orificios en las placas de los eslabones internos para reducir su peso.

Modos de potencia seleccionables

- El selector de modo de potencia del semimanillar izquierdo brinda al piloto de la ZX-6R la opción de escoger entre los modos de potencia "plena" y "baja" del motor para adecuarse a sus necesidades
- La producción a bajas rpm es igual en ambos modos, pero en el modo de baja potencia la producción máxima del motor se limita aproximadamente al 80% y ofrece una respuesta de aceleración más suave. El modo de potencia plena permite liberar todo el potencial de desempeño del motor

Kawasaki Traction Control (KTRC) de tres modos

- El control de tracción KTRC de tres modos combina los mejores elementos de alta tecnología del sistema S-KTRC de la Ninja ZX-10R con los del sistema KTRC de la ZX-14R y la Concours® 14.
- Se ofrecen tres modos distintos para cubrir una amplia gama de situaciones, desde el uso avanzado en las pistas de carreras hasta la conducción habitual en la calle, pasando por terrenos mixtos/resbaladizos, para aumentar la confianza del piloto
- El modo 1 está preparado para ofrecer un nivel de deslizamiento de neumáticos que maximiza la aceleración, como el sistema S-KTRC de la ZX-10R
- El modo 2 está preparado para ofrecer un desempeño equilibrado con deslizamiento mínimo de los neumáticos
- El modo 3 prioriza la eliminación del deslizamiento, de manera similar al sistema KTRC de la Concours14 ABS deportiva y de paseo, para aumentar la confianza del piloto en terrenos mixtos o resbaladizos
- El sistema KTRC también puede desactivarse por completo a criterio del piloto

Kawasaki Traction Control (KTRC) de tres modos *(continuado)*

- El práctico selector de modo ubicado en el semimanillar izquierdo facilita el cambio de opciones del sistema KTRC al piloto
- Sobre la base de algoritmos complejos de programación, el sistema KTRC es capaz de predecir cuándo es inminente el giro libre de los neumáticos y de actuar antes de que el deslizamiento exceda el rango óptimo. De esta manera, permite minimizar las reducciones de potencia para lograr un funcionamiento sin complicación alguna
- En los modos 1 y 2, las condiciones se analizan 200 veces por segundo y los ajustes necesarios se efectúan solamente a través de la sincronización del encendido para lograr una respuesta sumamente rápida del motor y del sistema KTRC
- En el modo 3, el sistema funciona como el modo 2 en la mayoría de las situaciones, pero cuando se detecta un giro libre excesivo del neumático trasero, el modo 3 se modifica para controlar por completo tres aspectos: sincronización de encendido, suministro de combustible y flujo de aire de admisión, para regular la producción del motor hasta alcanzar un nivel que permita que el neumático trasero recupere el agarre. Es posible lograr una sensación natural y suave controlando las mariposas auxiliares del conducto de admisión para lograr un control preciso del par motor: la intervención del modo 3 y las transiciones de encendido a apagado son muy sutiles para mantener la estabilidad
- El sistema utiliza los componentes mínimos necesarios complementados por un software de avanzada. Además de la ECU del motor, el sistema solo precisa sensores de velocidad en los neumáticos delantero y trasero; en consecuencia sólo se necesita agregar un peso mínimo para controlar la tracción

Embrague F.C.C. con funciones de asistencia y deslizamiento

- El embrague F.C.C. con funciones de asistencia y deslizamiento emplea dos tipos de levas, una de asistencia y otra deslizante, que se desarrollaron a partir de pruebas en la pista de carreras y de las opiniones de pilotos.
- La leva de "asistencia" del embrague F.C.C. actúa como un servomecanismo, empujando el cubo del embrague contra el plato de presión para comprimir los discos de embrague bajo carga. Esto permite reducir la presión y la cantidad total de resortes del embrague, cuyo resultado es una reducción máxima del 25% en el esfuerzo que debe aplicarse sobre la palanca de embrague.
- La leva de asistencia además aumenta la capacidad de torque del embrague para que pueda soportar el par motor adicional producido por el motor de 636 cc sin sumar peso
- La leva "deslizante" del embrague F.C.C. reduce la fuerza de compresión sobre el cubo y el disco de presión ante la presencia de par inverso y contribuye a prevenir los saltos del neumático trasero si el piloto deja de oprimir el acelerador o cuando rebaja los cambios
- El disco de resortes ofrece más suavidad en el acople y contribuye a minimizar la trepidación del embrague

Sistema KIBS ABS de categoría superdeportiva con pinzas monobloque Nissin

- El sistema KIBS es un sistema multidetección que utiliza datos provenientes de numerosas fuentes. Además de los sensores de velocidad de los neumáticos delantero y trasero (incluidos en forma estándar en cualquier sistema ABS), el sistema KIBS controla la presión hidráulica de la pinza delantera y los datos de la ECU del motor (posición del acelerador, velocidad del motor, accionamiento del embrague y posición de la palanca de cambio)
- El módulo compacto y liviano ABS de BOSCH se diseñó específicamente para su uso en motocicletas deportivas y se produjo masivamente por primera vez para la Ninja ZX-10R 2011

Sistema KIBS ABS de categoría superdeportiva con pinzas monobloque Nissin (*continuado*)

- El control de alta precisión de los frenos permite que el sistema evite la reducción del desempeño de frenado debido a caídas excesivas de presión y permite mantener una buena sensibilidad en la palanca de freno durante la intervención del sistema KIBS mediante la generación de pulsos ABS más cortos y livianos que los sistemas similares
- Con frecuencia, los modelos superdeportivos se enfrentan a fuerzas de frenado superiores que las motocicletas menos deportivas, por lo que existen más probabilidades de levantamiento del neumático trasero ante una desaceleración extrema. Al controlar la presión hidráulica en las pinzas delanteras, el sistema KIBS es capaz de regular los aumentos de presión y de reducir la tendencia del neumático trasero a levantarse.
- Al tener en cuenta el par inverso, el sistema KIBS es capaz de ofrecer un control superior del freno trasero al rebajar cambios. Los parámetros utilizados por el sistema KIBS incluyen posición del acelerador, accionamiento del embrague y posición de la palanca de cambio. Todos ellos permiten que el sistema prediga el par inverso ocasionado por la liberación del acelerador a altas rpm o al rebajar los cambios. El deslizamiento del neumático trasero debido al frenado del motor suele activar el sistema ABS en los sistemas estándar, pero gracias a la prevención de la intervención innecesaria del ABS en estos casos, el sistema KIBS aumenta el control del freno trasero
- Gracias al tamaño compacto y al bajo peso del módulo ABS, el sistema completo solo agrega 2 kilos en comparación con los modelos que no poseen ABS
- Las pinzas de freno “monobloque” de alta rigidez y de montaje radial Nissin ofrecen un control magnífico y una sensación firme en la palanca del freno delantero
- Los rotores delanteros lobulados y semiflotantes de acero inoxidable (310 mm) contribuyen a un potente desempeño de frenado
- El cilindro principal de la bomba radial otorga una excelente sensibilidad a nivel de la palanca y una magnífica modulación de freno
- El tendido de la manguera de freno delantera posee una junta tridireccional en la tija inferior que facilita la purga efectiva de la manguera de freno para mantener la sensación de firmeza a nivel de la palanca de freno delantero
- La pinza de freno trasero tomada de la supermotocicleta ZX-10R ofrece un buen desempeño que evita la pérdida de eficacia por recalentamiento. Sujeta un rotor lobulado de 220 mm
- El pedal de freno trasero está montado en forma coaxial con el estribo para ofrecer eficiencia de frenado a mitad de recorrido y una respuesta excelente al accionamiento de la palanca
- La reserva del cilindro principal del freno trasero se encuentra adelante del eje del basculante para maximizar el espacio libre alrededor del estribo

Horquilla de pistón grande y función independiente (SFF-BP)

- La nueva horquilla SFF-BP combina las características de las horquillas de pistón grande y de función independiente creadas por Showa, con resortes en ambos lados, regulación exclusiva de precarga en la barra izquierda y pistones y regulación exclusivamente de amortiguación en la barra derecha
- El diseño de pistón grande ofrece una acción sin inconvenientes durante la parte inicial del recorrido y contribuye a la excelente sensibilidad al frenar con potencia. El pistón de amortiguación de gran diámetro es mucho más grande que los utilizados en las horquillas tradicionales tipo “cartucho”

Horquilla de pistón grande y función independiente (SFF-BP) *(continuado)*

- El diseño de pistón grande permite que el aceite de la horquilla actúe sobre una superficie mucho más extensa, de manera de reducir la presión de compresión sin comprometer la efectividad. La reducción de la presión de amortiguación otorga más suavidad a la botella, especialmente notoria durante la parte inicial del recorrido. El resultado es un control superior a medida que la horquilla comienza a comprimir y una respuesta muy controlada ante la transferencia de peso inducida por una frenada para otorgar al chasis más estabilidad al ingresar en una curva
- La horquilla se configuró para ofrecer la máxima efectividad en carreteras ondulantes y permite lograr un alto nivel de desempeño en la pista de carreras, además de un andar mucho mejor en la ciudad y en autopistas
- El diseño SFF-BP ofrece mucha más facilidad para la regulación ya que todos los controles de ajuste se encuentran en las tapas superiores de las dos barras de la horquilla: el de precarga en la barra izquierda y el de compresión y extensión en la derecha.

Suspensión trasera de anclaje inferior Uni-Trak®

- La suspensión trasera de anclaje inferior Uni-Trak® ofrece 135 mm de recorrido y posee un amortiguador de gas
- La rigidez del resorte trasero es menor para aumentar el confort en el andar y la docilidad cuando la carretera no está tan lisa como una pista de carreras
- El acoplamiento de la suspensión trasera posee una relación de palanca alta para incrementar el confort del eje trasero al andar
- Totalmente regulable: amortiguación en compresión y en extensión de regulación continua y precarga del resorte totalmente regulable. La parte superior del amortiguador también es roscada y está delimitada por tuercas para ajustar la altura de conducción

Chasis liviano

- El cuadro liviano de doble viga de aluminio ubica el motor en la posición óptima para lograr una maniobrabilidad y una retroalimentación con el piloto magníficas
- El ángulo de dirección de 23,5° agiliza la respuesta de la dirección, aumenta la maniobrabilidad y ofrece una sensibilidad más directa del neumático delantero
- Los sellos de la barra de dirección, de fricción reducida, facilitan la elección del curso y facilitan la maniobrabilidad a baja velocidad
- El alojamiento del resonador de admisión y los soportes del panel de instrumentos y de los espejos están unidos con el conducto de aire forzado y de esta manera reducen el peso y aumentan la rigidez
- La disposición con el motor inclinado hacia adelante ofrece un ángulo de admisión pronunciado y un centro de gravedad excelente
- El bastidor auxiliar es liviano y está realizado en dos piezas de fundición de aluminio. Además es muy estrecho para lograr un perfil trasero compacto y estilizado

Carrocería

- El carenado delantero cuenta con un diseño afilado que transmite una imagen agresiva

Carrocería (continuado)

- La parte inferior del carenado, el colín y los distintos paneles negros hacen su aporte al aspecto compacto y liviano de la motocicleta
- El guardafangos delantero de una pieza ofrece excelentes propiedades aerodinámicas
- Los faros delanteros de largo alcance incluyen alojamientos de aspecto elegante con lámparas de posición integradas
- Las luces de giro delanteras están integradas a la carrocería y las compactas luces de giro traseras complementan el aspecto minimalista de la parte de atrás
- La compacta luz trasera LED es liviana, muy potente y tiene un aspecto moderno y de alta tecnología
- El guardafangos interno que se encuentra sobre el basculante contribuye a reducir las turbulencias y mantiene limpio el lado inferior de la parte trasera

Espacio para el piloto

- El panel de instrumentos proporciona información de un vistazo al piloto. El tacómetro analógico está complementado por una pantalla LCD multifunción
- Las funciones de la pantalla LCD incluyen KTRC e indicadores de modo de potencia y de marcha económica (ECO)
- Otras funciones de la pantalla LCD incluyen velocímetro digital, odómetro, dos contadores parciales de kilometraje, reloj, consumo promedio y en el instante de combustible, temperatura del refrigerante e indicador de marcha y lámparas de nivel de actividad de control de tracción y de advertencia de bajo nivel de combustible.
- El indicador de marcha de gran tamaño confirma instantáneamente la marcha de la caja de transmisión expresada en un número
- El diseño del espejo amplía la visibilidad hacia atrás sin aumentar el ancho total de la motocicleta
- El asiento, los estribos y el manillar están dispuestos en forma ergonómica, de modo que el manillar se encuentra cerca del piloto y los estribos en una posición moderadamente hacia atrás para lograr una posición de conducción intuitiva y de alto desempeño que también sea cómoda para el uso diario
- El tanque de combustible se ensancha a lo largo de la parte superior, de manera similar al de la ZX-10R, y ofrece una gran superficie de contacto para transmitir una excelente retroalimentación con el piloto
- El tanque de combustible con una sección central estrecha hace que al piloto le resulte más fácil rodearlo con las rodillas o quedar colgando en las curvas
- La parte frontal del asiento es estrecha y baja para lograr una posición de conducción estilizada y ofrecer una distancia corta al suelo

Accesorios Kawasaki auténticos

- Se encuentra disponible como accesorio un amortiguador de dirección regulable Öhlins de doble tubo para garantizar un desempeño de amortiguación estable y una magnífica absorción de los rebotes en la dirección, incluso en competición.
- También se encuentra disponible un parabrisas más alto tipo “burbuja” que incrementa la protección aerodinámica
- Topes anticaídas laterales/protectores de motor para resguardar el motor y el chasis

Accesorios Kawasaki auténticos *(continuado)*

- Topes anticaídas para los ejes para proteger los tubos de la horquilla y los frenos delanteros
- Colín elegante en color que combina y que reemplaza el asiento trasero para hacer aún más agresivo el aspecto de la nueva Ninja ZX-6R