



Motor

Motor	Refrigeración líquida, 4 cilindros en línea
Cilindrada	806 cm ³
Diámetro por carrera	71.0 x 50.9 mm
Relación de compresión	11.9:1
Encendido	Digital
Transmisión	6-velocidades; Embrague multidisco húmedo
Sistema de válvulas	DOHC, 16 válvulas
Arranque	Eléctrico
Sistema de combustible	Inyección elec.: ø34 mm x 4 (Mikuni) con dobles mariposas ovales
Potencia Máxima	83.0 kW {113 PS} / 10,200 rpm

Suspensión

Suspensión delantera/ recorrido del neumático	Horquilla invertida de 41mm con ajustes en extensión y precarga de muelle / 120 mm
Suspensión trasera/ recorrido del neumático	Uni-Trak con depósito de gas externo 7-clicks de precarga y ajustable en extensión / 137 mm
Medidas del neumático delantero	120/70ZR17M/C (58W)
Medidas del neumático trasero	180/55ZR17M/C (73W)
Distancia entre ejes	1,445 mm
Distancia al suelo	150 mm

Totales

Largo total	2,100 mm
Ancho total	800 mm
Altura total	1,050 mm
Altura del asiento	834 mm
Peso en orden de marcha	229 kg / 231 kg (ABS)
Depósito de combustible	17 litros
Par motor máximo	83.0 N*m {8.5 kgf*m} / 8,000 rpm

Frenos

Freno trasero:	Disco lobulado de 250mm; Un pistón
Frenos delanteros	Doble disco semi-flotante lobulado de 310mm; Pinza de 4 pistones

Carrocería

- La óptica compacta del faro delantero posee un diseño facetado que le imprime más dinamismo y potencia a la parte frontal de la Z800. La apariencia de ferocidad es uno de los elementos claves del estilo del nuevo diseño agresivo.
- Si se las observa de costado, las cachas o targas del motor y la quilla crean parecen sujetar el motor y crean la imagen de un predador sujetando a su presa con la boca.
- La quilla, incluida en el equipamiento estándar, le aporta agresividad al aguerrido diseño urbano (solamente en la ZR800A/B).
- Al igual que en la Z1000, el cilindro principal se encuentra delante del tanque. Esto contribuye al diseño compacto del faro delantero y de la parte delantera del carenado, y acerca este último y el panel de instrumentos al piloto.
- Las tapas incorporadas en los laterales del tanque de combustible contribuyen a la ferocidad del aguerrido diseño urbano.
- El tapizado del asiento del piloto posee un estampado con letras Z (solamente en la ZR800A/B).
- El diseño estrecho del colín contribuye a la agresiva imagen de la motocicleta, que parece estar echada hacia adelante
- El nuevo diseño de la luz trasera LED se adapta al colín estrecho. Las lámparas LED forman una "Z".
- El elegante diseño de los soportes del estribo unificado (delantero y trasero) realza el aspecto liviano de la parte trasera de la motocicleta.

Detalles que contribuyen al diseño urbano aguerrido

- La curva del manillar es más plana, lo cual contribuye a la resistente imagen urbana. Los soportes de torreta más altos del manillar garantizan que la posición de agarre no se modifique.
- En una motocicleta "naked" o desnuda, el diseño del motor es importante. Los nuevos protectores del motor son acordes al estilo agresivo de la Z800.
- La atractiva curva de los tubos del múltiple de escape aumenta el atractivo de motocicleta "naked". El acabado pulido (solamente en la ZR800A/B) de los tubos del múltiple de escape resalta aún más el aspecto de esta parte
- El guardafangos trasero interno hace su aporte al aguerrido diseño urbano y contribuye a mantener más limpias la suspensión trasera y la parte inferior del colín.
- Los estribos de aluminio fundido superdeportivos contribuyen al aspecto deportivo. El acabado moleteado ofrece un excelente agarre en situaciones deportivas, y la ausencia de un revestimiento de goma otorga una sensibilidad más directa al piloto.

Instrumental digital completo

- El panel de instrumentos de aspecto futurista de la Z800 cuenta con tres pantallas LCD.
- La pantalla central posee un tacómetro que muestra el nivel de rpm. El piloto puede personalizarlo gracias a sus tres estilos de visualización.
- Aparte del velocímetro, el odómetro, el reloj, los contadores parciales de kilometraje y el indicador de temperatura del motor, cuenta con nuevas funciones que incluyen: indicadores de nivel de combustible, de autonomía restante y de marcha económica.

Potencia liberada: Motor

- Gracias a su mayor cilindrada, el motor de la Z800 ofrece un mejor desempeño en todos los niveles de rpm. Este desempeño superior se advierte especialmente en los rangos bajo y medio, lo cual contribuye a una mayor capacidad de uso diario y hace que conducir sea más emocionante. Las marchas finales más cortas son acordes a la naturaleza del nuevo motor y realzan la aceleración más potente de la Z800.

Motor de 806 cm³ con cuatro cilindros en línea

- El motor de gran respuesta, refrigerado por líquido y con una eficiente tapa de cilindros con 4 válvulas y doble árbol de levas en cabeza (DOHC) posee una cilindrada de 806 cm³ con un diámetro por carrera de 71,0 x 50,9 mm. Gracias al aumento del diámetro de 68,4 mm a 71,0 mm, el motor ofrece un mejor desempeño a todos los niveles de rpm.
- El sistema de inyección de combustible es controlado por una ECU de alta precisión. Los inyectores ultrafinos y los cuerpos de mariposa de mayor diámetro (de 34 mm, mientras que los anteriores eran de 32 mm) con cuerpos de mariposa auxiliares ofrecen una respuesta ultrarregular en todo el rango de revoluciones.
- Las lumbreras de admisión y escape, diseñadas para complementar la mayor cilindrada del motor, permiten alcanzar el par motor máximo a un nivel de rpm más bajo para ofrecer un rango bajo y medio más potente y más facilidad en el uso diario.
- Los embudos de admisión con dos longitudes distintas optimizan la circulación del aire. Los embudos 1 y 4 son cortos, mientras que los embudos 2 y 3 son largos (en el diseño anterior, todos los embudos tenían la misma longitud).
- Los conductos de admisión más largos (la longitud aumentó de 36,5 mm a 41,5 mm) también se ajusta al aumento de cilindrada del motor y contribuye a alcanzar el par motor máximo a un nivel más bajo de rpm. Además, los conductos son más anchos para alojar los cuerpos de mariposa de mayor diámetro.
- El cilindro está realizado en aluminio fundido y sus diámetros internos están revestidos (en el modelo anterior, estaba fabricado mediante fundición por gravedad y tenía camisas de acero). Su estructura con conductos de refrigeración que se prolongan hasta la culata ("open deck") reduce aproximadamente 1 kg de peso.
- Para compensar el peso agregado por los pistones de gran diámetro, la altura de los pistones se redujo (de 47,2 mm a 40,2 mm). Los nuevos pistones son aproximadamente un 10% más livianos, característica que reduce el peso oscilante.
- El aumento de diámetro de los inyectores de aceite (de 0,8 mm a 1,2 mm) aumenta la capacidad de refrigeración de los pistones y extiende la duración de estos últimos.
- El perfil de las muñequillas del cigüeñal posee un radio más amplio (de 1,5 mm aumentó a 2,0 mm) que ofrece una duración más prolongada para soportar la mayor potencia del motor.
- El cárter de aceite posee nervios internos rediseñados para aumentar su duración.
- La nueva cadena de distribución con placas de eslabón más pequeñas reduce la superficie de la cadena que está en contacto con la guía para reducir la fricción operativa.
- El nuevo material del asiento de la válvula de admisión ofrece mayor resistencia al desgaste y al calor.

Sistema de escape

- Los tubos curvos del múltiple de escape tienen la mayor longitud posible. Los tubos 1 y 4 y los tubos 2 y 3 están conectados por los tubos del colector. Ambas características contribuyen al mejor desempeño en los rangos bajo y medio.

Sistema de escape (*continuado*)

- Los dos catalizadores de 300 celdas del tubo colector garantizan el cumplimiento de las normas de emisiones.
- El dispositivo de escape realizado en una pieza y ubicado exactamente detrás de la entrada del silenciador ayuda a "modular" las ondas de presión de retorno para mejorar la respuesta en los rangos bajo y medio (solamente en la ZR800A/B).
- El sistema de escape corto prescinde del tubo central y utiliza un silenciador corto para aumentar la centralización de la masa y ofrecer una imagen resistente de motocicleta aguerrida y urbana.
- La sección transversal compleja del silenciador permite lograr el volumen requerido y al mismo tiempo garantiza un gran ángulo de inclinación.

Transmisión, mecanismo de cambios y tren de potencia

- La transmisión de 6 velocidades con suave pasaje de marchas tiene la marcha indicada para cada situación, desde el tránsito urbano a baja velocidad hasta las altas velocidades en autopista.
- Las marchas finales más cortas con un piñón trasero más grande (45T en lugar de 43T) contribuyen a una aceleración más potente.
- El tratamiento del acabado del engranaje de salida de la primera y de los engranajes de entrada y salida de la quinta marcha (corte seco y desbarbado) prolonga la duración de los dientes de los engranajes.
- La disposición modificada del eje de liberación del embrague (es 5 mm más largo y se ha rotado 5° en el sentido de las agujas del reloj) mejora el funcionamiento del embrague.
- El ajuste de carga más resistente del resorte de la palanca de posición de la transmisión contribuye a una mayor sensibilidad al pasar las marchas.
- La forma modificada del tope de sobremarcha del eje de transmisión ofrece una duración más prolongada.

Desempeño total liberado: Chasis

- Si bien conserva un carácter altamente deportivo, la naturaleza adaptable de la Z800 la convierte en un vehículo cómodo incluso para principiantes. Desempeño con más agarre y, por lo tanto, tracción sobre la carretera sobre cualquier tipo de superficie que otorga rasgos tanto deportivos como de fácil manejo.

Cuadro

- La geometría del chasis le otorga agilidad y alta respuesta al maniobrar, así como una sensación de estabilidad. La motocicleta tiene una posición levemente inclinada hacia adelante (la parte delantera tiene una posición más baja y la trasera, más elevada) que contribuye al aspecto más agresivo.
- El cuadro principal de la Z800 posee un eje central de tubos de acero de alta resistencia inspirado en el de la Z750R, al que se le ha modificado el equilibrio de rigidez.
- El uso de un bastidor auxiliar de aluminio fundido para el motor permite colocar los soportes delanteros del motor detrás del cilindro y cerca del centro de gravedad del motor. Así se reduce la transmisión de vibraciones del motor al piloto (especialmente en el nivel del manillar), lo que contribuye en gran medida a la calidad del andar. El bastidor auxiliar del motor también permite utilizar una estructura más angosta como cuadro principal, y también hace su aporte a un equilibrio optimizado de rigidez.

Cuadro (continuado)

- Los tubos empleados para conectar la parte delantera de los bastidores auxiliares del motor (de izquierda a derecha) ayudan a optimizar la rigidez del cuadro (en especial, la resistencia a la torsión) para aumentar la estabilidad al maniobrar.
- Mediante la aplicación combinada de montajes rígidos y de goma, la configuración del chasis ofrece una sensación más estable y un alto nivel de retroalimentación. El resultado es un nivel magnífico de control: el piloto puede comprender mejor qué está haciendo la motocicleta.
- El basculante de acero es levemente más largo (572 mm en lugar de 560 mm) para adaptarse a la nueva transmisión final.

Suspensión

- Los ajustes de la horquilla invertida KYB de 41 mm están optimizados para adaptarse a la mayor cilindrada del motor y a la nueva rigidez del cuadro.
- La horquilla delantera es regulable en extensión y precarga (solamente en la ZR800A/B. La horquilla de la ZR800C/D no es regulable).
- El amortiguador trasero KYB está ubicado 20 mm a la izquierda de la línea central de la motocicleta. Anteriormente, se encontraba 38 mm a la derecha de la línea central. La reubicación del amortiguador del lado izquierdo deja más espacio para el silenciador del lado derecho y otorga un equilibrio mejorado entre izquierda y derecha.
- El amortiguador trasero posee un cuerpo de aluminio y carga lateral. Es regulable en extensión y precarga. (solamente en la ZR800A/B. El amortiguador de la ZR800C/D posee cuerpo de acero y no tiene carga lateral; además, sólo la precarga es regulable).

Frenos

- Los discos lobulados de gran diámetro (310 mm; los anteriores eran de 300 mm) tienen pastillas de freno sinterizadas que ofrecen una mayor potencia de frenado.
- Las dos pinzas opuestas de 4 pistones contribuyen a una mayor capacidad de control (solamente en la ZR800A/B/D. La ZR800C posee dos pinzas de doble pistón).
- Los modelos ABS (ZR800B/D) poseen un módulo ABS Nissin compacto y liviano para motocicletas. El módulo se encuentra debajo del asiento del piloto y así se logra un espacio de almacenamiento más amplio debajo del asiento de pasajero.

Ergonomía

- La relación entre los estribos, el asiento y el manillar se pensó para mejorar la comunicación entre el piloto y la máquina, dándole al piloto una sensación de control que inspira confianza y que complementa a la perfección las propiedades de maniobrabilidad certera y precisa.
- El tanque de combustible es estrecho en la parte trasera, de manera que es más fácil para el piloto sujetar la motocicleta con ambas rodillas.
- El nuevo diseño del asiento contribuye a las propiedades ergonómicas más confortables.
- La disposición modificada de la palanca de cambios (ya no se encuentra en el mismo eje que el estribo) permite una separación aún menor entre los estribos para facilitar aún más el control.

Ergonomía *(continuado)*

- La disposición general es amplia y relajada, lo que ayuda a reducir el cansancio en los trayectos largos por autopista. Además, es lo suficientemente erguida para facilitar la visión en entornos urbanos.
- El diseño estilizado en general (el diseño del asiento y la tapa de la Z800 son más estrechos que los del modelo anterior) y la posición natural para conducir también permiten que el piloto llegue al suelo con los pies más fácilmente.