

GPz900R

Kawasaki



KAWASAKI NINJA AU-DELA DE LA LEGENDE

Il est certain qu'il était difficile, même pour KAWASAKI, de créer un nouveau moteur capable de succéder à celui qui a équipé tous les modèles de pointe de la marque, de la Z900 d'il y a douze ans à la ZX1100, sans parler de toutes les autres machines de route ou de compétition.

Mais il fallait penser à la relève et depuis 6 ans déjà, les ingénieurs de KAWASAKI avaient envisagé tous les cas de figure possibles. Le résultat, le voici : le moteur le plus sophistiqué de la production moto actuelle.

S'il fallait le comparer au glorieux Z900, disons qu'il développe 33 chevaux de plus, soit 115 chevaux pour un couple de 8.7 mKg.

Le système de refroidissement liquide contrôlé par thermostat repousse les limites des contraintes thermiques et permet sans dommage un taux de compression de 11 à 1.

De même, l'adoption de 4 soupapes par cylindre autorise une puissance plus importante aux bas et moyens régimes mais aussi un punch terrible en haut. Les deux arbres à cames tournent chacun sur 5 paliers et l'ensemble de la mécanique peut supporter sans crainte des régimes soutenus de 10.500 tr/min.

Parmi les "must" techniques de la NINJA, il convient de citer :

De nouveaux carburateurs à dépression compacts à boisseaux semi-plat, pour un meilleur remplissage.

Un arbre d'équilibrage anti-vibration entraîné par pignons.

Un embrayage à commande hydraulique ne nécessitant aucun entretien et assurant une garde constante.

Une boîte de vitesses à 6 rapports serrés permettant d'exploiter au mieux la courbe de puissance du moteur.

Ce tout nouveau moteur compact est très étroit au niveau des carters (451 mm), ce qui autorise un montage assez bas dans le cadre et donc d'abaisser le centre de gravité.

Tout cela nous amène à parler de la nouvelle partie cycle élaborée en fonction de concepts développés en compétition.

Le cadre de type "Diamant", il s'agit d'une épine dorsale tubulaire et le moteur est porteur, est réalisé en tubes de haute qualité. L'ensemble est très rigide et léger à la fois. Le souci constant de gain de poids se retrouve dans la partie arrière du cadre en aluminium boulonné sur l'épine dorsale, une solution utilisée sur les KAWASAKI PERFORMANCE Championne du Monde en 1983, et dans l'emploi de matériaux légers pour le bras oscillant, les nouveaux guidons, les repose-pieds, la pédale de frein et même le sélecteur.

Tout ce travail a permis d'aboutir à un poids de 228 kg, comparable à celui des meilleures 750 actuelles.

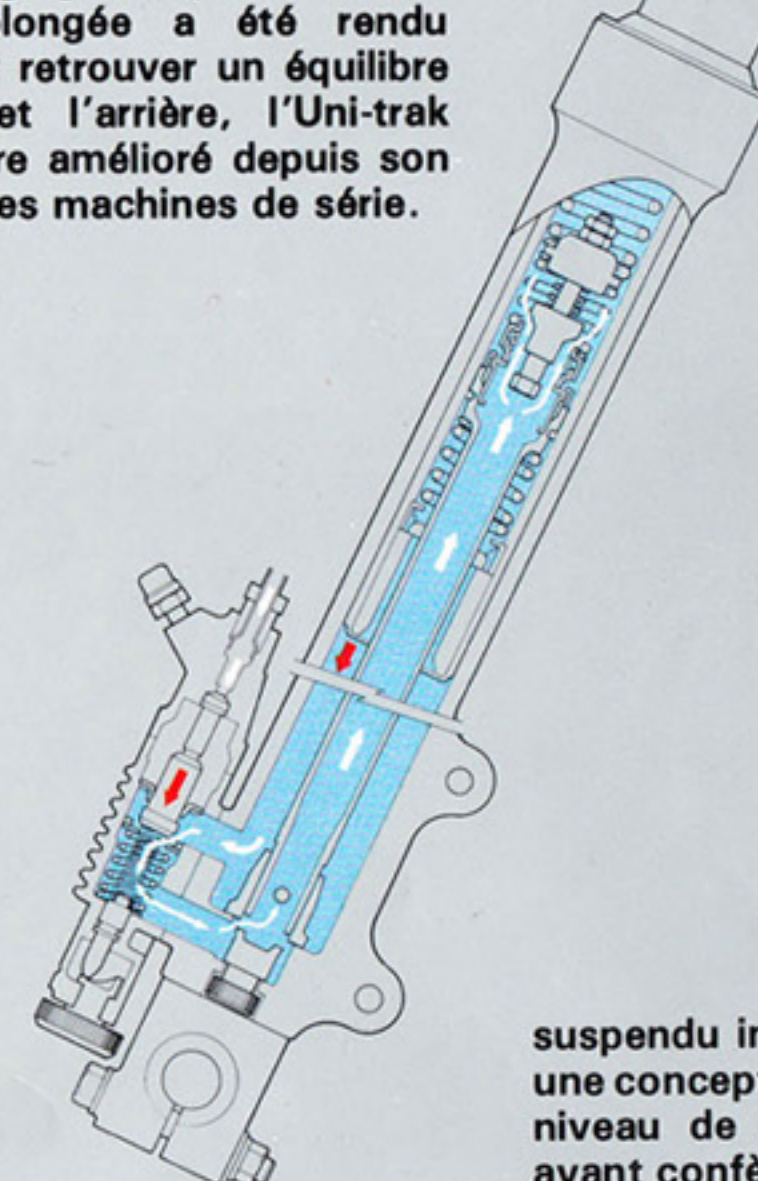
L'habillage, dans le plus pur style GP contemporain, est le fruit de longs essais en soufflerie. Le carénage intégral assure aussi une protection maximum, une stabilité parfaite à haute vitesse et une consommation minimale en regard des performances. L'ensemble des instruments est regroupé dans le cockpit.

Tout contribue à faire de la NINJA la meilleure moto de route que KAWASAKI ait construite. Maintenant, à vous de jouer.

DE LA PISTE A LA ROUTE

Même le meilleur moteur, dans le meilleur cadre, ne pourra pas donner une moto homogène si les suspensions ne suivent pas. KAWASAKI a donc développé une fourche avant AVDS (Automatic Variable Damping System) à flexibilité et amortissement variables. C'est à dire que sur de petites ondulations, la 900 s'avèrera très confortable et que dans les appuis à grande vitesse, elle conservera toute sa stabilité. Ainsi KAWASAKI, une fois encore, a réussi à concilier l'inconciliable. Le développement de la suspension avant qui possède, bien

entendu, un réglage fin par air et un système anti-plongée a été rendu nécessaire pour retrouver un équilibre entre l'avant et l'arrière, l'UNI-trak ayant été encore amélioré depuis son apparition sur des machines de série.

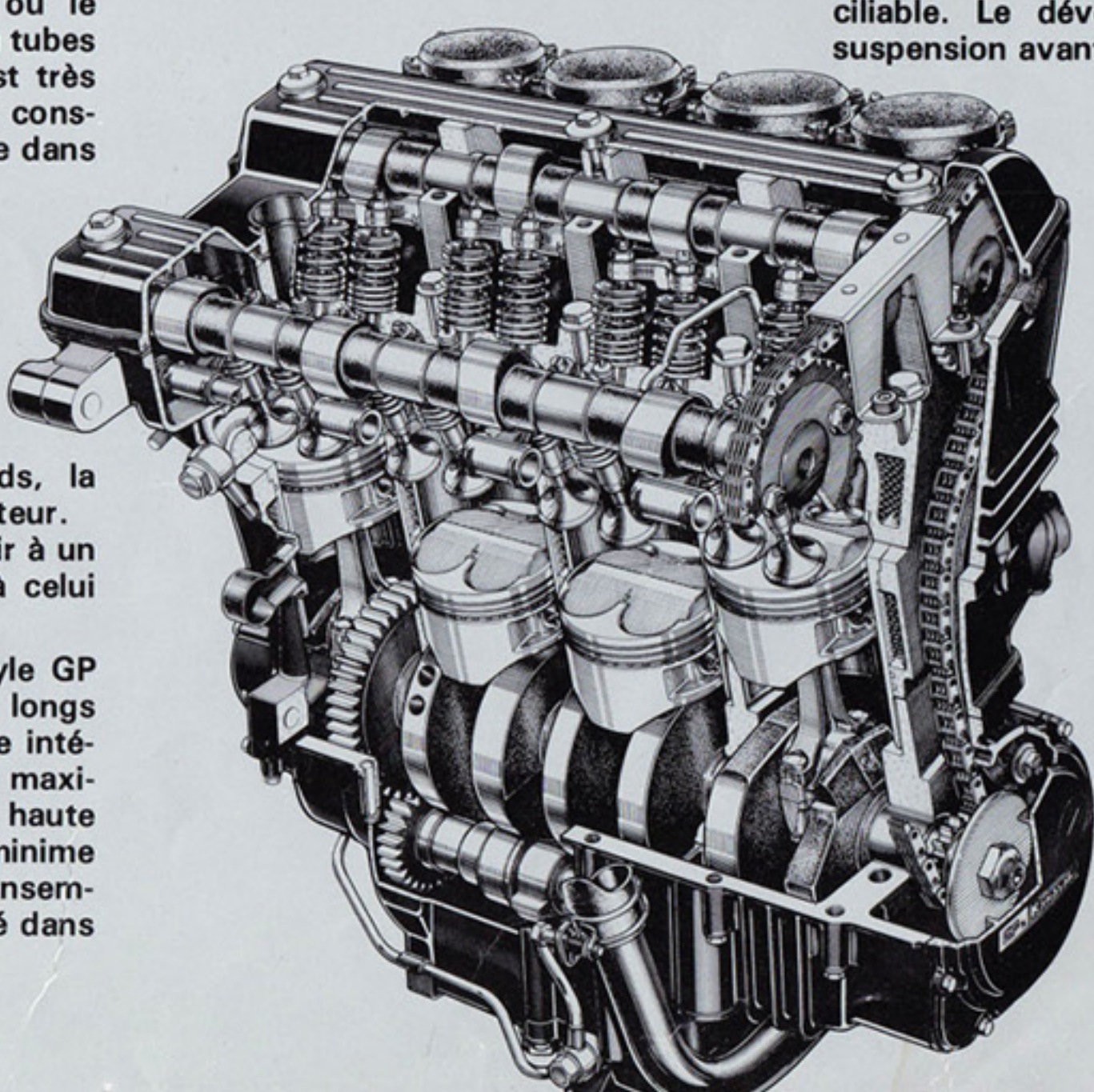


suspendu inférieur, mais cela implique une conception différente de la moto au niveau de sa géométrie. Cette roue avant confère à la NINJA une maniabilité et une précision de trajectoire hors pair, sans pour autant nuire à la tenue de cap à grande vitesse.

Notons aussi la présence de nouvelles roues larges allégées à 6 rayons.

La NINJA représente un nouveau concept en matière de moto de route. Ses qualités exceptionnelles lui donnent une efficacité et une aisance que bien de vraies motos de course pourraient lui envier, et une homogénéité, un agrément et un confort d'une véritable Grand Tourisme.

Seul KAWASAKI pouvait réussir un tel pari.



Le système de freinage est à la hauteur des performances de l'ensemble. Nous retrouvons des solutions efficaces et éprouvées. Disques perforés et allégés, plaquettes tout métal et aussi un étrier monté directement sur le bras oscillant pour diminuer le poids non suspendu.

L'une des grandes nouveautés de la NINJA est l'adoption d'une roue de 16 pouces à l'avant. En théorie, cette solution présente bon nombre d'avantages :

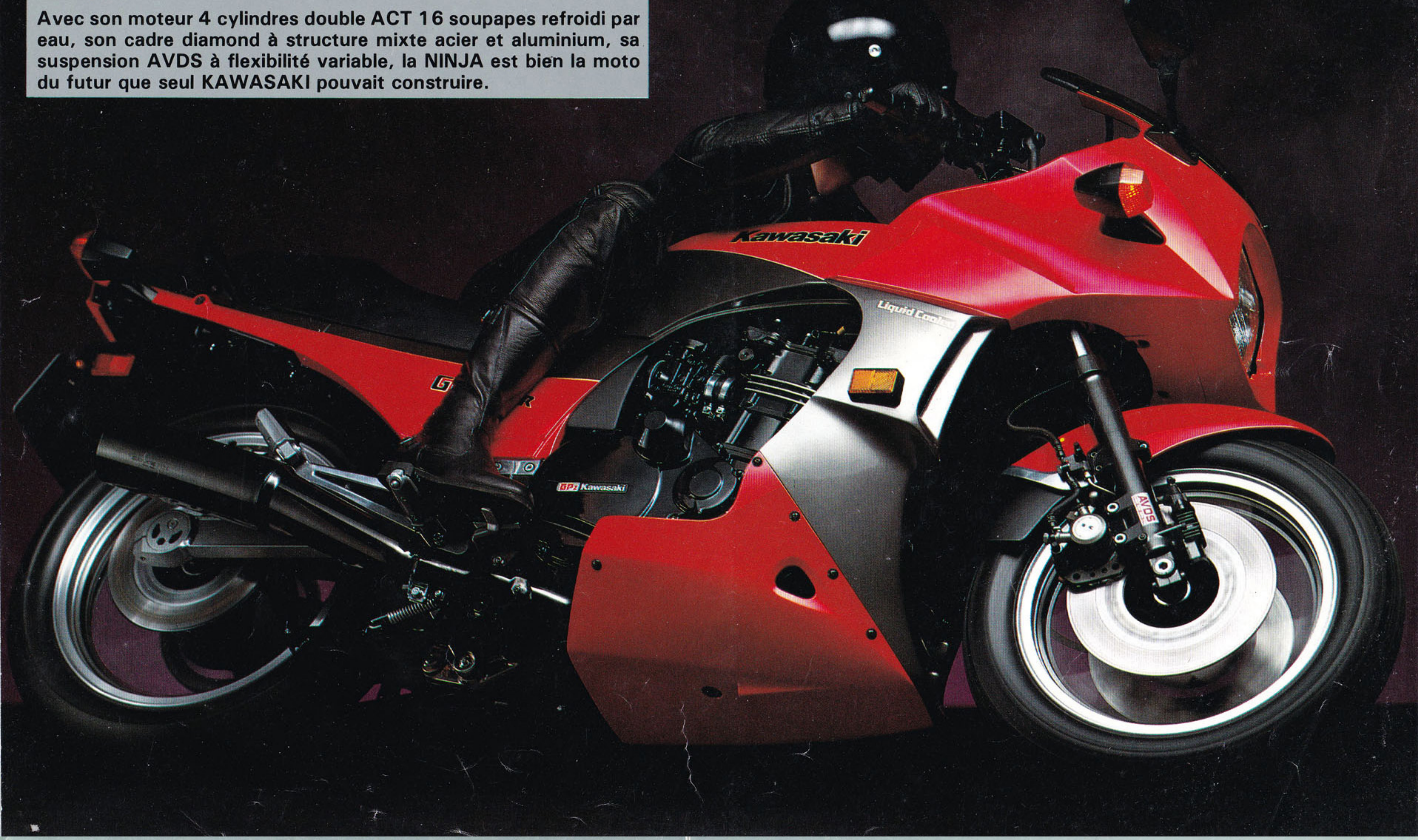
inertie polaire moindre, poids non

GPz900R



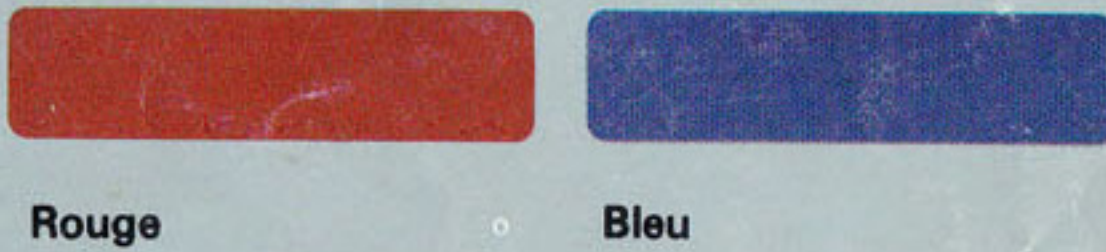
1984 sera placé sous le signe de la KAWASAKI NINJA. Elle est la première d'une nouvelle génération de machines. Par l'ensemble de ses qualités, elle se place comme la plus homogène et la plus performante de toutes les KAWASAKI, ce qui n'est pas une mince référence.

Avec son moteur 4 cylindres double ACT 16 soupapes refroidi par eau, son cadre diamond à structure mixte acier et aluminium, sa suspension AVDS à flexibilité variable, la NINJA est bien la moto du futur que seul KAWASAKI pouvait construire.



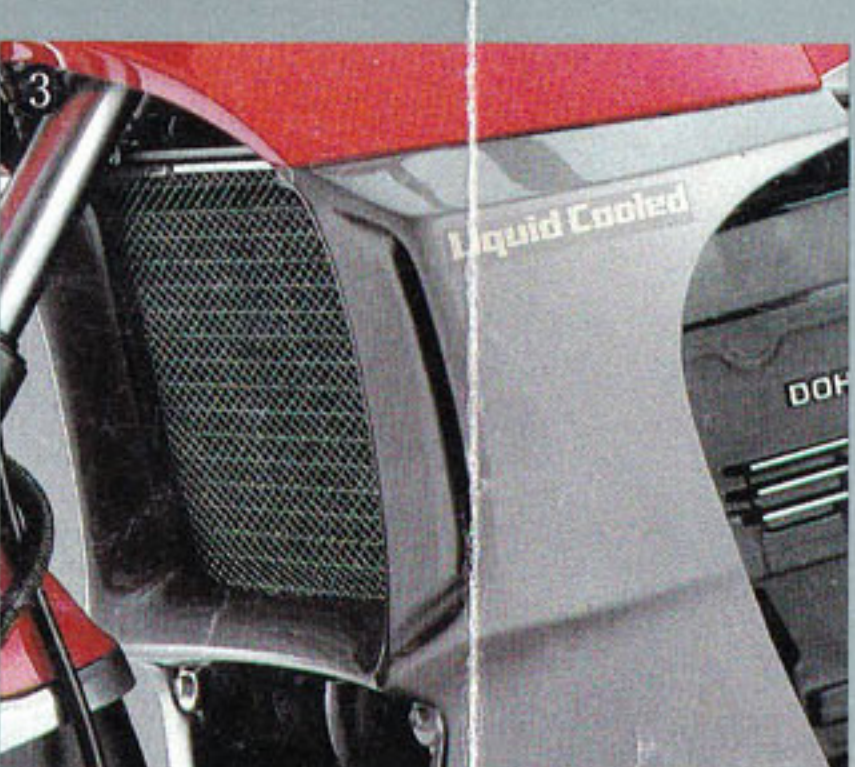
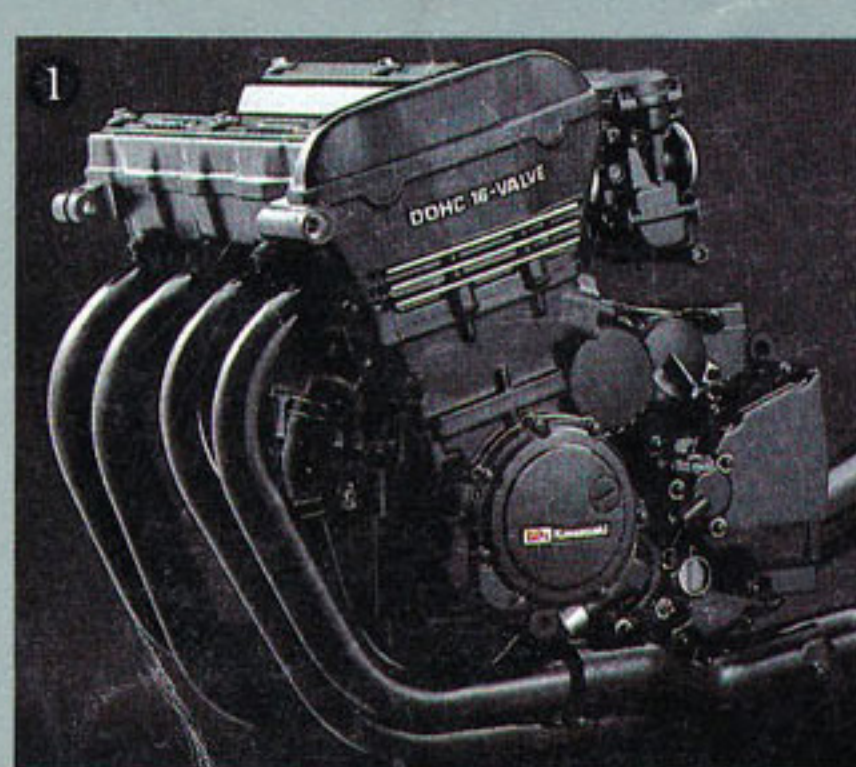
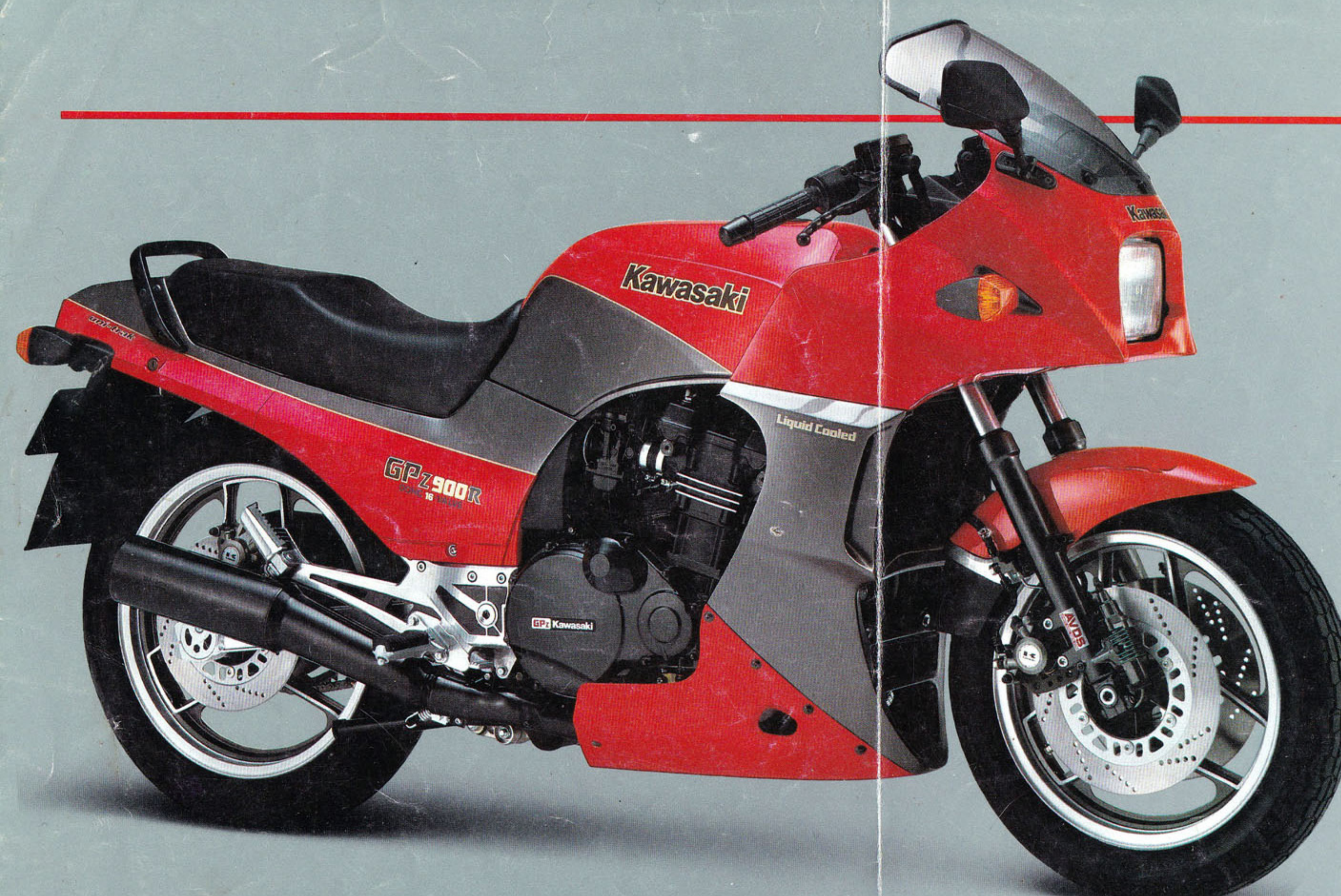
GPz900R

TYPE	ZX900
MOTEUR	4 cylindres en ligne face à la route - double ACT - 4 soupapes par cylindre
A x C Cylindrée	72,5 x 55 - 908 cm ³
Rapport volum. de comp.	11/1
Puissance CH SAE (KW)	83,7
Régime	115 - 9.500 tr/mn
Couple m/kg - régime	8,7 à 8.500 tr/mn
Transmission	6 vitesses-bloc moteur embrayage multidisques en bain d'huile par pignon à taille droite
Frein avant	2 disques perforés, commande hydraulique Ø 270 mm
Frein arrière	Disque perforé, commande hydraulique Ø 270 mm
Pneu avant	120/80 V 18 Tubeless
Pneu arrière	120/80 V 18 Tubeless
Suspension avant	Fourche hydraulique anti-plongée UNI-TRAK
Suspension arrière	Alternateur
Alimentation	Électronique transistorisée
Allumage	
Capacité réservoir essence	22 l.
Démarrage	Électrique
Poids	215 kg.



Rouge

Bleu



- 1 Le moteur de la NINJA, une merveille de la technologie : double ACT, 16 soupapes, refroidissement liquide, le tout dans 451 mm de large.
- 2 L'ensemble des instruments est regroupé dans la bulle du carénage.
- 3 Le radiateur extra large en aluminium assure un refroidissement optimum.
- 4 Dans un souci d'aérodynamisme, la partie arrière de la NINJA est profilée.

Les caractéristiques sont données à titre indicatif. Le constructeur se réserve le droit de les modifier sans préavis.

Cachet du Concessionnaire

KMF  **Kawasaki**

Rue Claude Bernard/ZA. de Coignières-Maurepas 78312 MAUREPAS
Tél.: (3) 051.61.86 - Telex : SIDEKA 698518