

スーパースポーツ+ツーリング性能、カワサキ「1400GTR」の快適走行と高い環境性能のヒミツ

「ZZR1400」をベースに、最先端テクノロジーを満載してツーリング性能をプラスし、環境性能も一段と向上

カワサキモーターサイクルの海外向け2010年モデル「1400GTR」は、「新時代のスーパースポーツ」を具現化したカワサキのフラッグシップ「ZZR1400」をベースに開発したもので、コンセプトは「スーパースポーツにツーリング性能をプラス」。

強力な推進力を発揮する「ZZR1400」のエンジン（水冷4ストローク4気筒、総排気量：1,352cm³）に、可変バルブタイミングシステムを導入。低燃費化、低排出ガス化が進み、環境性能がさらに向上した。また、カワサキ独自のテトラレバーリヤサスペンション、カワサキ初のKTRC（カワサキ・トラクション・コントロール）、K-ACT（カワサキ・アドバンスド・コアクティブ・ブレーキング・テクノロジー）搭載のABSユニット、市販二輪車では初のTPMS（タイヤ空気圧モニタリングシステム）、無段階調整式電動スクリーンなど最先端テクノロジーを満載して長距離のツーリングを一層快適にした。

カワサキ「1400GTR」は2009年12月にヨーロッパを中心に北米などで発売され、直後から大きな反響を呼んでいる。

■「1400GTR」の主要諸元（欧州仕様）

エンジン形式：水冷4ストローク4気筒
 総排気量：1,352cm³
 燃料供給方式：フューエルインジェクション
 最高出力：114kW(155PS) / 8,800rpm
 最大トルク：136N・m(13.9kgf・m) / 6,200rpm
 整備質量：304kg(バニアケース無)、312kg(バニアケース付)
 燃料タンク容量：22L
 サイズ：全長：2,230mm
 全幅：790mm(バニアケース無)、1,000mm(バニアケース付)
 全高：1,345mm(LOW)、1,465mm(HIGH)

●KTRC（カワサキ・トラクション・コントロール）前後輪の車速情報から後輪の空転を感知すると、サブロットルによる吸入空気量、点火時期、燃料噴射量を制御し、エンジン出力を下げることによって後輪のグリップを回復させるシステム。荒れた路面や滑りやすい路面などでも安定した発進、走行をサポートする。吸入空気量、点火時期、燃料噴射量の3つのパラメータをコントロールするのはKTRCのみである。



●テトラレバーリヤサスペンション スーパースポーツのパワーをロスなく伝達するシャフトドライブだが、一方で加減速時にどうしても上下運動を生み出すという特性がある。これを解消するのが、カワサキが独自に開発したテトラレバーリヤサスペンションで、日本では初めての搭載である。上下運動をほぼ完全に抑制するため安定性、操縦性が一層向上した。

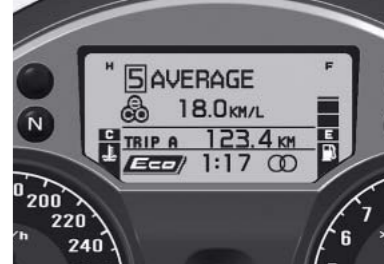
●KIPASS（カワサキ・インテリジェント・プロキシミティ・アクティベーション・スタート・システム）リモコンキーでエンジン始動が可能な電子式キー認証システム。キースイッチからの信号を読み取り、正当なキーであればキーロックを解除し、エンジン始動を可能にする。便利で、盗難防止効果が高い。



●K-ACT ABS K-ACT（カワサキ・アドバンスド・コアクティブ・ブレーキング・テクノロジー）を搭載した第二世代のABS（アンチロック・ブレーキシステム）。通常のABSに前後運動ブレーキシステムをプラスしたもの。誰がどのように前輪あるいは後輪のブレーキをかけても、前後ブレーキに理想的な制動力配分を行なう高性能の電子制御システム。容易な操作で、あらゆる状況下で効果的な制動力がスムーズに得られる。



●電動スクリーン 無段階調整式の電動ウインドスクリーン。前モデルより70mm高く、上端部のワイド化などによる風防性能の向上で快適性が向上した。メモリー機能で、好みの高さに予め登録可能。

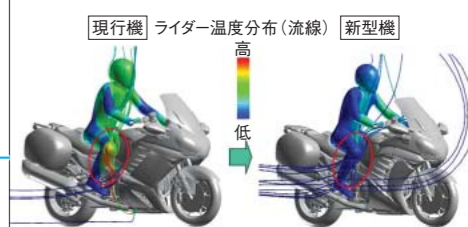


●エコミカルライディングインジケータ / フューエルエコミーアシスタンスモード 走行中の燃料消費率を常時モニターし、燃料消費効率が悪れているとメーター内のエコミカルライディングインジケータで知らせること / 燃料消費を抑えたエンジン制御マップ（フューエルエコミーアシスタンスモード）を選択することでユーザーが環境にやさしい走行をできるようにアシストする。二輪車では双方とも初の装備。（7～8%の燃費向上を期待できる。）



●アルミ・モノコックフレーム カワサキ独自のフレーム形態であるアルミニウム製モノコックフレームは、ボックス型で剛性が高く、スリムでコンパクトな車体パッケージを構成できる。そのうえ、エンジン本体を車体剛性の強化に活かし、バッテリーケースなどのマスを集中化させることで前後輪の荷重バランスがよくなって運動性能が向上する。重心が低くなって安定性も増す。

●アイドリング時の風当たり解析



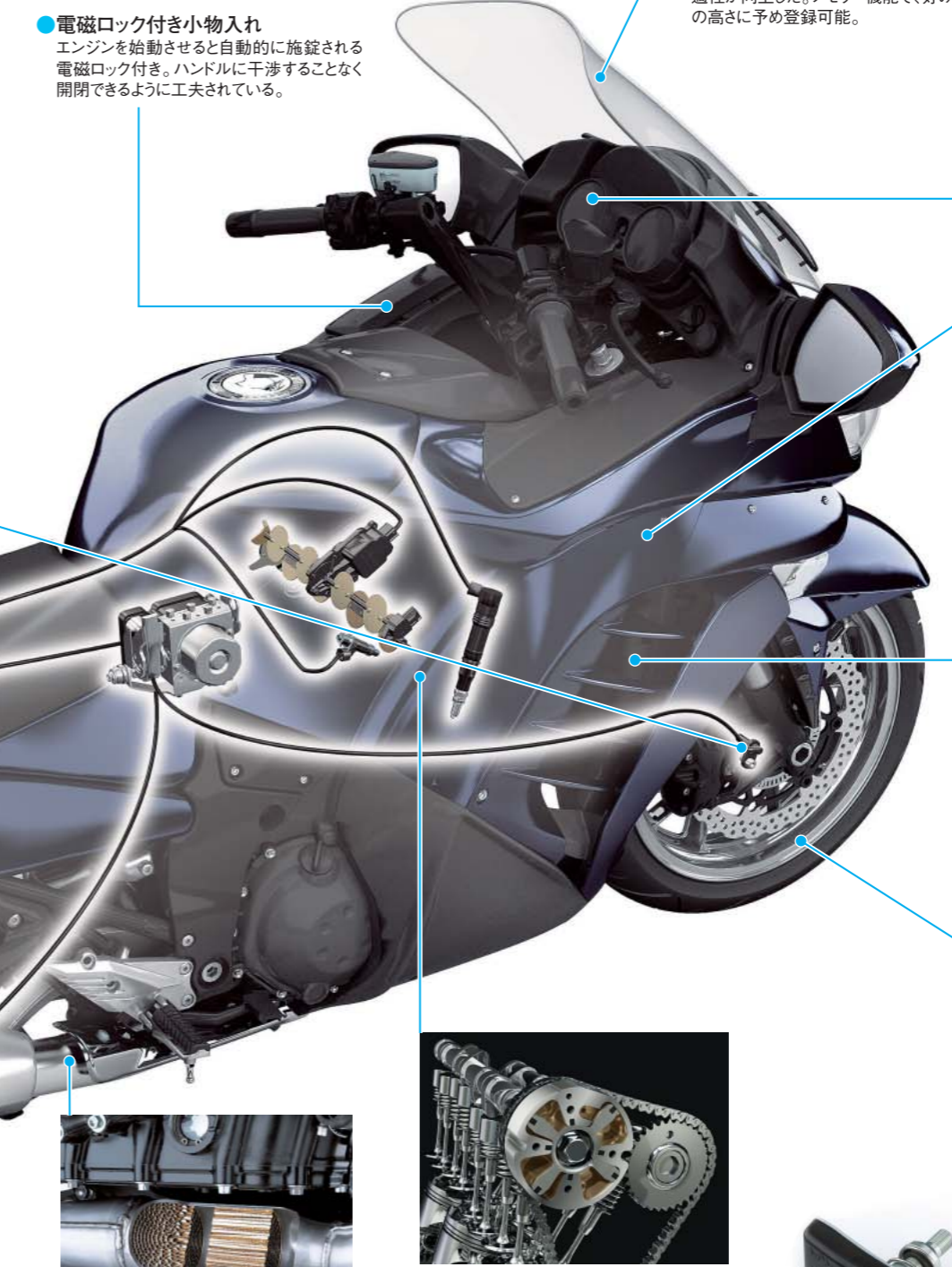
ライダーの膝部にエンジンルーム内の比較的温度の高い熱流が当たっていたのが改善され、快適性が向上した。

●サイドカウル穴の最適化

カワサキモーターサイクルでは初めて、車体内部の風の流れを徹底的に解析してカウリングを新しく設計した。サイドカウル穴のデザインを見直すことでエンジン熱の効率的な排出を実現するとともに、ライダーの膝などに当たる熱風の量が大幅に軽減。そのため、暑い季節でも長距離の快適走行を楽しめる。



●TPMS（タイヤ空気圧モニタリングシステム）市販二輪車では初採用のシステムで、前後のタイヤ内に装着した空気圧センサーがタイヤ空気圧を検知し、メーターに表示。空気圧が正常でない場合はメーター部に警告が表示される。常に正常なタイヤ空気圧で走れるので燃費の向上効果大きい。



●電磁ロック付き小物入れ エンジンが始動させると自動的に施錠される電磁ロック付き。ハンドルに干渉することなく開閉できるように工夫されている。



●排出ガスの浄化 O₂フィードバック制御方式。排出ガス浄化装置の触媒（三元触媒）が機能を最大限に発揮できるように、エンジンへの燃料供給量をコントロールするため高度な浄化が可能。米国はもとより、極めて厳しいEUの排出ガス規制値（ユーロIII）もクリアしている。



●ハイパワーエンジン 量産車で初めて連続可変バルブタイミングシステムを装備。このシステムは、電子制御により吸気バルブタイミングを常に最適にコントロールする。そのため、低速域から高速域までの幅広い領域で高出力のエンジン性能を存分に発揮させるとともに、低燃費と排出ガス低減によって環境性能も向上した。

