

INFORMATION MODÈLE 2012

NOM DU MODÈLE **KVF750 4X4 EPS / KVF750 4X4**

CODE MARKETING **JKVF750G/H/J/L**

SOMMAIRE

L'ESSENTIEL	p.
TEMPÉRAMENT SPORTIF	p.
MOTEUR PUISSANT	p.
ENSEMBLE COMPACT ET LÉGER	p.
MANIABILITÉ DIGNE D'UN QUAD SPORTIF	p.
MAÎTRISE ET PRÉCISION	p.
RÉSISTANCE À LA BOUE	p.
UNE CONFIGURATION GARANTE DE PERFORMANCES CONSTANTES	p.
QUALITÉS UTILITAIRES	p.
CONFORT ET ATOUTS PRATIQUES	p.
ALLURE IMPOSANTE	p.
UN BARROUDEUR À LA LARGE CARRURE	p.
COLORIS	p.
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	p.

REGAIN DE SPORTIVITÉ POUR LE FER DE LANCE DES QUADS UTILITAIRES KAWASAKI

Conçu pour la conduite dynamique en tout-terrain, le meneur de la gamme Quads Kawasaki cumule les atouts, en alliant la puissance du bicylindre en V de 750 cm³ à un habillage compact et léger. Sur le modèle 2012, l'amélioration sensible de la maniabilité et la nouvelle direction assistée électrique EPS accentuent sérieusement son aptitude au pilotage sportif. L'excellente maîtrise et la précision de conduite qu'il procure renforcent la confiance du pilote et lui permettent d'exploiter pleinement le potentiel du moteur et du châssis.

TEMPÉRAMENT SPORTIF

MOTEUR PUISSANT

- V-Twin ultra-performant de 749 cm³
- Puissance et couple maxi élevés
- Remarquable accélération
- Nouveau** : Couple relevé à bas régimes pour préserver le caractère du moteur, malgré le châssis renforcé
- S'exprime pleinement à haut régime

MANIABILITÉ DIGNE D'UN QUAD SPORTIF

- Nouveau** : Amélioration sensible de la maniabilité
 - Colonne de direction revue pour améliorer la maniabilité, même sans direction assistée électrique
 - Épaississement de la paroi des barres stabilisatrices arrière, augmentant la stabilité latérale
- Nouveau** : Cadre plus résistant
 - Cadre renforcé améliorant la tenue de route sur terrain défoncé
- Nouveau** : Direction assistée électrique EPS (KV/F750G/H/J uniquement)
 - En pilotage sportif rapide et sur terrain difficile, limite les à-coups directionnels et les retours de guidon, ce qui permet d'apprécier pleinement les performances sportives du modèle

ENSEMBLE COMPACT ET LÉGER

- Moteur compact
 - Dimensions comparables à celles du 360 cm³ (KV/F360)
- Position affinée idéale pour le pilotage sportif
 - Bicylindre en V parallèle à la route

- Transmission CVT compacte avec embrayage à courroie, plus petite et plus légère que certains modèles concurrents à embrayage centrifuge
- Léger et de grande longévité

MAÎTRISE ET PRÉCISION

- Suspensions robustes assurant une bonne stabilité en virage (roulis minime) et une remarquable tenue de route
 - Suspensions à doubles triangles (AV/AR)
- Feeling très direct du variateur
- Freins avant à disques
 - Excellent ressenti, très efficaces en pilotage sportif
- Commandes aux deux mains, pour une maîtrise maximale
 - Également possible d'actionner le frein arrière au pied
- Différentiel avant réglable à la demande
 - Peut être enclenché en roulant
 - Permet de garder les mains sur le guidon
 - Permet de choisir le moment opportun et de doser le couple
- Sélection électrique 4x2/4x4
 - 4x2 : direction légère
 - 4x4 : meilleure motricité et direction légère
 - 4x4 avec blocage du différentiel : motricité maximale

RÉSISTANCE À LA BOUE

UNE CONFIGURATION GARANTE DE PERFORMANCES CONSTANTES

- Nouveau** : Ajout d'un tablier de protection
 - Protège de la boue la prise d'air et le matériel électrique situé à l'avant
- Bavettes de passages de roue élargies
 - Limite l'entrée d'eau/de boue dans le compartiment moteur
- Boîte à air et prise d'air implantées plus haut que chez les concurrents
- Frein arrière étanche en bain d'huile, un dispositif très apprécié
 - Garantit une puissance de freinage constante, même dans l'eau et la boue

QUALITÉS UTILITAIRES

CONFORT ET ATOUTS PRATIQUES

- Porte-bagages
 - Avant : 40 kg ; Arrière : 80 kg
 - Nouveau** : Tubes de plus gros diamètre
 - Nouveau** : Ajout de crochets d'arrimage
- Bacs de rangement dans les ailes
 - À gauche : étanche ; à droite : facile d'accès
- Nouveau** : Coffre sous le capot
 - Peut recevoir 2 bouteilles d'eau
- Capacité de traction : 1 250 lb (567 kgf)

ALLURE IMPOSANTE

Nouveau : UN BAROUDEUR À LA LARGE CARRURE

- Avant (capot, pare-choc, phares, ailes) et ailes arrière redessinés
- Phares espacés contribuant à l'impression de carrure imposante
- Jantes en fonte d'aluminium

MOTEUR PUISSANT

Les modifications apportées au puissant moteur du KVF750G/H/J/L visaient deux objectifs : d'une part, s'il se distinguait déjà par sa puissance, son couple et son accélération époustouffiants, ses performances se voient dopées pour s'accorder à la partie-cycle renforcée, et préserver ainsi le tempérament et les sensations de conduite de son prédécesseur. D'autre part, certains réglages ont été revus pour améliorer les caractéristiques à bas régime, et donc la maîtrise de la machine à faible allure.

Bicylindre en V de 749 cm³ ultra-performant

- * Ce puissant bicylindre en V de 749 cm³ à simple arbre à cames en tête, 4 soupapes et refroidissement liquide développe une puissance très respectable de 50 ch (37 kW) à 6 750 tr/mn.
- * Grâce au couple généreux de 6,0 kgf.m (59 N m) à 5 250 tr/mn, le KVF750G/H/J/L accélère facilement.
- * Ce moteur supercarré affiche un alésage x course de 85 x 66 mm.
- * Le calage des cylindres à 90° assure un parfait équilibrage, gage de faibles vibrations et de confort de conduite.

* Les alésages du bloc cylindre tout aluminium bénéficient d'un revêtement électrofuse qui allège l'ensemble, résiste mieux à l'usure et favorise la dispersion thermique.

Nouveau * Le taux de compression relevé (8,8:1 >> 9,3:1) – à mettre au compte des nouvelles culasses – renforce le couple à très bas régime, ce qui favorise les départs arrêté. À mi-régime, les performances restent inchangées.

Nouveau * Le nouveau profil des arbres à cames, ajouté à la modification du calage des soupapes (Adm/Éch 244°/244° >> 264°/254°) et à leur levée plus importante (Adm/Éch 7,1/6,8 mm >> 7,5/6,8 mm) participent aussi à l'augmentation des performances.

Nouveau * Sur les pistons, la révision du segment de feu et du segment racleur (dont les gorges ont été modifiées en conséquence) permet de réduire la consommation d'huile et la production de gaz imbrûlés.

Nouveau * À l'échappement, la longueur optimisée des tubulures et la structure interne repensée du silencieux (ajout de deux trous communiquant à la cloison de séparation) concourent à l'amélioration des performances moteur.

Nouveau * L'acier dont sont constituées les tubulures d'échappement est désormais inoxydable, afin de mieux résister à la pression et à la rouille. Le silencieux n'est plus monté sur des supports rigides mais des silentblocks en caoutchouc, ce qui allège les contraintes exercées sur le système d'échappement.

Nouveau * Les démarrages sont facilités par deux modifications apportées au décompresseur : l'aminçissement de son axe (ce qui réduit ses frottements contre l'arbre à cames) et son ressort de rappel plus rigide.

Nouveau * La puissance de l'alternateur augmente (25,2 A à 5 000 tr/min >> 33,5 A à 5 000 tr/min) afin d'alimenter suffisamment en courant la direction assistée électrique, et la capacité du régulateur augmente en conséquence (ces modifications s'appliquent indifféremment aux modèles avec et sans direction EPS).

Nouveau * La capacité accrue du radiateur (24,2 kW >> 26 kW) ainsi que le diamètre élargi de son ventilateur (210 mm >> 230 mm) et des durites et tuyaux de refroidissement (19 mm >> 24 mm) améliorent l'efficacité du refroidissement. Une sonde thermique à réinitialisation automatique (relogée à côté de l'arbre de la colonne de direction) et un fusible dédié au ventilateur ajoutent aux atouts pratiques. Le réservoir de liquide de refroidissement, initialement placé devant le pied gauche du conducteur, passe à côté de la roue avant droite.

Nouveau * Le pignon lanceur de démarreur est réalisé dans un matériau plus résistant et la longueur des dents passe de 5 mm à 7 mm pour améliorer la longévité.

Injection

* Le système d'injection (constitué d'un corps de papillon de 36 mm et d'un microprocesseur de 32 bits) calcule automatiquement la quantité d'essence idéale pour fournir une puissance parfaitement stable en toutes circonstances. Il se base pour cela sur la température du liquide de refroidissement et de l'air admis, sur l'ouverture des gaz, la pression d'air à l'admission, la vitesse du quad et l'angle du vilebrequin. Il dispense en outre de modifier les réglages lors d'un changement d'altitude ou d'ajuster le ralenti, et facilite le démarrage.

* L'injection assure une arrivée instantanée du carburant, et donc une réponse des gaz plus nerveuse que jamais – condition idéale d'une conduite sportive.

* Le faible tarage des ressorts de rappel de la gâchette et la présence de roulements à bille dans les corps d'injecteurs (pour réduire les frottements) assouplissent le fonctionnement de la gâchette des gaz, réduisant ainsi la fatigue de la main.

* Le réservoir contient une pompe à carburant sous haute pression, au fond de laquelle une chambre à réservoir unique empêche l'air de pénétrer dans le circuit d'alimentation.

Nouveau * Les modifications des caractéristiques du moteur s'accompagnent de nouveaux réglages qui améliorent l'accélération à très bas régime.

S'exprime pleinement à haut régime

* De par son puissant bicylindre en V, le KV/F750G/H/J/L est une machine qui s'exprime pleinement à haut régime.

* Le renforcement des performances moteur vise à lui conserver son tempérament, malgré l'augmentation de poids.

ENSEMBLE COMPACT ET LÉGER

Grâce à la compacité du moteur et du châssis, le KVF750G/H/J/L se montre agile et maniable, ce qui facilite le pilotage sportif tout en mettant le pilote en confiance.

Compacité du moteur

* L'un des objectifs du développement de ce V-Twin de 749 cm³ portait sur la compacité : pari tenu puisque son encombrement est comparable à celui du monocylindre de 360 cm³ qui anime le KVF360. (Illustration A)

Position affinée idéale pour le pilotage sportif

* Le bicylindre en V étant parallèle à la route, il prend peu de place entre les jambes du conducteur et autorise une position affinée, idéale pour le pilotage sportif.

Transmission CVT compacte

* Le variateur compact fait appel à un embrayage à courroie, plus petit et plus léger que les CVT à embrayage centrifuge de certains concurrents.

Nouveau * La modification de l'un des rapports longs (30/26 >> 29/27) et l'utilisation d'une courroie plus épaisse (14,6 mm >> 15,3 mm), fabriquée dans un matériau plus résistant, allongent sa durée de vie et permettent d'espacer les révisions.

Légereté

* Malgré la légère augmentation de poids (due aux renforts du cadre, aux jantes en fonte d'aluminium, à la direction assistée électrique etc.), le KVF750G/H/J/L reste relativement léger : il pèse d'ailleurs moins lourd que bon nombre de ses rivaux de moindre cylindrée.

MANIABILITÉ DIGNE D'UN QUAD SPORTIF

La maniabilité nouvelle du KVF750G/H/J/L lui procure un potentiel sportif jusqu'alors inégalé : la nette diminution des à-coups directionnels et des retours de guidon facilitent grandement la conduite. Parallèlement à la stabilité accrue du châssis, la direction assistée électrique EPS (KVF750G/H/J uniquement) apporte au conducteur un supplément de maîtrise et de confort.

Amélioration sensible de la maniabilité

Nouveau * Désormais, l'arbre de la colonne de direction n'est plus relié directement au différentiel avant, mais sa base s'insère dans une encoche ménagée en haut du différentiel. Ainsi, le déplacement du différentiel consécutif aux diverses sollicitations des gaz n'affecte plus la commande de direction, ce qui homogénéise sensiblement le comportement de la machine (même sans EPS).

Nouveau * La paroi tubulaire des biellettes de barres stabilisatrices arrière s'épaissit (3,2 mm >> 4,0 mm) afin d'augmenter la stabilité latérale, le diamètre extérieur restant inchangé à 22,2 mm. (Photo 1)

Cadre plus résistant

Nouveau * Le cadre à double berceau est renforcé en certains points stratégiques (supports des triangles avant, des barres stabilisatrices arrière, supports moteur avant et arrière, supports de marchepieds, etc.), ce qui améliore le comportement dynamique en terrain difficile. Grâce à la conduite plus confortable et au cadre qui encaisse mieux les chocs sur routes cahoteuses, le pilote peut se permettre de conserver une vitesse plus soutenue.

Direction assistée électrique EPS (KVF750G/H/J uniquement)

Nouveau * La direction assistée électrique EPS (Electric Power Steering) de Kawasaki est un dispositif perfectionné qui améliore à la fois la maniabilité et le confort de conduite. Lorsque l'on tourne le guidon, un signal est envoyé au module de commande électronique (ECU) de l'EPS, ce qui déclenche l'assistance. En fonction des données provenant du capteur de vitesse du véhicule et du capteur de couple, l'ECU détermine la dose d'assistance directionnelle nécessaire au moteur électrique du système. À faible allure ou à l'arrêt, l'assistance est maximale, tandis qu'elle diminue à mesure que la vitesse augmente afin de garantir une bonne tenue de route. (Photo 2)

Nouveau * En outre, l'EPS améliore le confort de roulage et la maîtrise de la machine en faisant office d'amortisseur de direction : en

ligne droite, l'inertie du moteur électrique la stabilise. De même, le système réduit considérablement les à-coups directionnels et les retours de guidon consécutifs aux heurts des roues.

MAÎTRISE ET PRÉCISION

Compte-tenu de son tempérament sportif plus affirmé, ce quad utilitaire inspire une grande confiance au conducteur par de multiples caractéristiques qui en facilitent la maîtrise.

Suspensions robustes

* Les robustes suspensions du KV/F750G/H/J/L lui garantissent une excellente stabilité en virage, un roulis minime et une remarquable tenue de route.

* A l'avant comme à l'arrière, les doubles triangles assurent un grand confort de conduite et permet de mieux épouser le terrain, en particulier à basse et moyenne vitesse. Les réglages des suspensions participent à la sensation d'accroche en virage, condition indissociable d'un fort potentiel sportif. (Photo 3)

* Les triangles avant inférieurs combinent des roulements à aiguilles et des coussinets afin d'offrir une grande stabilité, une souplesse de suspension et un remarquable confort de conduite.

Nouveau * Les articulations des triangles avant (supérieurs et inférieurs) utilisent des coussinets en caoutchouc, ce qui limite la maintenance.

Nouveau * Les modifications apportées à la configuration des triangles et des amortisseurs avant/arrière (angle plus marqué de l'amortisseur entre le triangle supérieur et inférieur) et aux réglages des amortisseurs permettent de conserver une garde au sol plus importante lorsque le conducteur monte en selle.

Nouveau * Du fait de cette nouvelle géométrie, les ressorts à niveau de dureté unique ont été jugés les plus performants.

Feeling très direct du variateur

* La transmission à CVT permettant de percevoir très directement la réponse du V-Twin, le pilote peut ainsi doser précisément la puissance requise. (Photo 4)

Nouveau * Les nouvelles caractéristiques du variateur à courroie (poids et ressorts d'entraînement) améliorent la variation des rapports de démultiplication et la maîtrise du pilote à faible allure.

Freins avant à disques

* Les deux disques de 200 mm pincés par des étriers à deux pistons assurent un freinage puissant et progressif, un excellent ressenti et une appréciable efficacité en pilotage sportif. (Photo 5)

Commandes aux deux mains, pour une maîtrise optimale

* Les freins avant et arrière se gèrent tous deux par des leviers au guidon, pour une meilleure précision du dosage.

* Le frein arrière peut aussi s'actionner par une pédale au pied droit.

Différentiel avant réglable à la demande

* Grâce au différentiel avant à réglage modulable, le quad s'extrait beaucoup plus facilement des mauvais pas. Le petit levier de commande permet au pilote de doser le couple en fonction des besoins : s'il ne l'actionne pas, le système fonctionne comme un différentiel à glissement limité. S'il actionne le levier, le couple augmente (ce qui réduit le glissement) jusqu'à un seuil maximal qui équivaut à un blocage mécanique du différentiel (c'est-à-dire sans glissement). Cette faculté de doser finement le réglage est inédite, tant sur le marché auto-moto que chez les concurrents.

* Comme le système fonctionne à la demande, il suffit de tirer sur le levier pour améliorer la motricité, même si le différentiel n'est pas bloqué. Il est possible de l'enclencher en roulant, sans lâcher le guidon ; ainsi, lorsqu'un obstacle se présente, il est inutile d'arrêter le quad pour modifier les réglages : il suffit de doser le couple nécessaire et de franchir l'obstacle.

Sélection électrique 4x2/4x4

* Le dispositif électrique de sélection 4x2/4x4 permet de passer facilement d'une propulsion à l'autre, afin de s'adapter aux changements de terrain et d'utilisation.

4x2 : direction légère

4x4 : meilleure motricité tout en conservant une direction légère

4x4 avec blocage du différentiel : motricité maximale

UNE CONFIGURATION GARANTE DE PERFORMANCES CONSTANTES

Si le KV/F750G/H/J/L se comportait déjà fort bien en conditions difficiles, l'évolution 2012 le protège encore mieux de la boue et l'autorise à s'y enfoncer plus profondément, sachant les projections risquent encore moins d'en affecter les performances.

Quasiment insensible aux conditions difficiles

* L'air acheminé vers le filtre à air et le bloc variateur pénètre dans une cavité située face au boîtier de filtre à air, en passant par un snorkel ouvert sur l'arrière et placé sous le guidon afin d'empêcher l'eau et la boue d'entrer.

Nouveau * Comme le conduit d'admission de la boîte à air et le bout du snorkel se chevauchent davantage, il est encore plus difficile à l'eau et à la boue d'entrer dans le filtre à air.

Nouveau * L'emplacement du conduit du CVT (entre le filtre à air et le carter de CVT) et sa disposition ont été repensés pour mieux empêcher l'eau et la boue de pénétrer dans ce carter.

Nouveau * L'ajout d'un tablier sous le capot protège également la prise d'air de la boue et abrite des éléments le matériel électrique qui a été déplacé.

Nouveau * Au niveau des passages de roue, des bavettes élargies limitent la pénétration d'eau et de boue dans le compartiment moteur. (Photos 6-7)

Frein arrière étanche en bain d'huile

* Ce dispositif très apprécié isole complètement les composants internes de la boue et de la poussière, en garantissant ainsi un freinage toujours irréprochable en toutes conditions. (Photo 8)

* Sa compacité autorise une garde au sol supérieure à celle des modèles concurrents, ce qui permet au KVF750G/H/J/L de s'aventurer là où les autres n'osent pas se risquer.

CONFORT ET ATOUS PRATIQUES

Grâce à ses grandes capacités de chargement et de remorquage ainsi qu'à ses compartiments de rangement bien pratiques, le KVF750G/H/J/L se montre aussi rude à la tâche qu'apte au jeu. Toujours aussi confortable, il emportera indifféremment outils ou jouets et sera le partenaire idéal des activités de plein air.

Apte au chargement et au remorquage

* Pratiques, les porte-bagages peuvent supporter jusqu'à 40 kg à l'avant et 80 kg à l'arrière, un atout idéal pour le travail, le camping et bien d'autres activités.

Nouveau * Leurs tubes plus robustes et de plus gros diamètre (19,1 mm >> 25,4 mm) accentuent le côté baroudeur, et se dotent désormais de crochets qui facilitent l'arrimage des charges. (Photo 9)

* Le KVF750G/H/J/L peut remorquer jusqu'à 1 250 lb (567 kgf) et il est équipé d'origine d'un support pour crochet d'attelage.

* Le pare-choc avant offre l'espace nécessaire à la fixation d'un treuil, la robustesse du cadre autorisant un treuil de catégorie 3.000 lb (1,36 tonne).

* Outre les supports disponibles en option pour monter un treuil de marque Super Winch ou Warn, les modèles d'Amérique du Nord et d'Australasie sont équipés d'origine de tubes qui facilitent le passage du faisceau électrique du treuil.

Rangements pratiques

Nouveau * Un nouveau coffre avec couvercle, ménagé dans le capot, permet de ranger deux bouteilles de 500 ml. (Photo 10)

* L'aile avant gauche contient une boîte à gants étanche bien commode, tandis que l'aile avant droite offre un bac de rangement très accessible.

Plus de confort

* L'uréthane a été retenu pour la selle en raison de son bon confort. Si l'assise semble souple au début, elle reste ferme et confortable après de longues heures au guidon.

Nouveau * Ce nouveau matériau présente une remarquable élasticité, au bénéfice du confort et du maintien. Comme il résiste également au froid, il conserve sa souplesse et risque donc moins de se déchirer lors des chutes de température. (Photo 11)

Nouveau * Les caches qui recouvrent le tuyau d'échappement et le silencieux s'épaississent, et un rembourrage thermorésistant a été ajouté à l'intérieur des caches latéraux pour mieux isoler le pilote de la chaleur et améliorer son confort.

Prises de courant

* Une prise de 12 V CC (10 A) destinée à l'alimentation d'accessoires équipe l'avant, du côté gauche, juste sous le capotage du guidon. (Photo 12)

* À l'arrière, près des feux, un branchement auxiliaire pour accessoires électriques permet d'alimenter facilement l'éclairage d'une remorque ou tout autre équipement.

UN BAROUDEUR À LA LARGE CARRURE

Par sa nouvelle allure, notamment son habillage redessiné et ses jantes en fonte d'aluminium de haute qualité, le KVF750G/H/J/L s'affirme incontestablement comme le meneur de la gamme Quad Kawasaki.

Habillage

Nouveau * Les modifications stylistiques de l'avant (capot, pare-choc, habillage des phares) confèrent au KVF750G/H/J/L une allure de baroudeur à l'allure large et sportive. (Photo 13)

Nouveau * Les deux phares ronds (contre quatre auparavant) sont aussi écartés que possible, ce qui contribue à l'impression de carrure imposante.

Nouveau * Les nouvelles ailes avant et arrière s'accordent à l'aspect plus robuste de l'ensemble. (Photo 14)

Nouveau * Les feux arrière ont été redessinés.

* Les ailes et les éléments d'habillage sont protégés par un revêtement anti-rayures afin de conserver longtemps leur bel aspect, et la finition d'ensemble est excellente.

Nouveau * Au guidon, les poignées rehaussent le look sportif et favorisent la préhension tout en réduisant les vibrations. (Photo 15)

Jantes

Nouveau * Les jantes en fonte d'aluminium, de série (une première sur un quad japonais), renforcent le style radical de la machine et l'impression de qualité. (Photo 16)

Instrumentation

Nouveau * Le nouveau tableau de bord est plus lisible et son style automobile apporte une note supplémentaire de qualité.

L'instrumentation à affichage digital, très complète, intègre un compteur de vitesse, un compteur kilométrique, un totaliseur partiel, une jauge de carburant, un témoin de température moteur, une horloge et un totaliseur horaire. Elle dispose également de témoins pour l'EPS (KV750G/H/J uniquement), le point mort, la marche arrière, la sélection 4x2/4x4, la courroie et l'huile. (Photo 17)

KVF750G (EPS) :

- * Scout Green (Vert kaki)
- * Super Black (Noir)

KVF750H (Camouflage EPS) :

- * Camouflage Realtree APG
- * Metallic Tungsten Gray (Gris tungstène métallisé)

KVF750L (sans EPS):

- * Aztec Red (Rouge aztèque)

KVF750J (Couleur spéciale EPS) :

- * Camouflage Realtree APG

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

KV/F750GCF/HCF/JCF/LCF

MOTEUR

Type	Bicylindre en V à 90°, 4-temps, à refroidissement liquide
Cylindrée	749 cm ³
Alésage x Course	85 x 66 mm
Taux de compression	9,3:1
Distribution	Simple ACT, 4 soupapes par cylindre
Type d'alimentation	Injection d'essence : ø36 mm x 2
Allumage	Batterie et bobine (allumage à transistors)
Démarreur	Électrique
Lubrification	Sous pression, carter humide

TRANSMISSION

Boîtes de vitesses	Variateur centrifuge à 2 gammes de vitesses + marche arrière
Transmission finale	2 ou 4 roues motrices, transmission par cardan
Rapport primaire	3,122 ~ 0,635 (variateur à courroie)
Démultiplication :	2.884 (29/27 x 29/18 x 20/12)
Marche avant (Longue)	4.833 (36/20 x 29/18 x 20/12)
Marche avant (Courte)	4.028 (16/12 x 18/16 x 29/18 x 20/12)
Marche arrière	4.375 (35/8)
Rapport final	

PARTIE-CYCLE

Type	Double berceau tubulaire en acier haute résistance
Débattement :	avant 169 mm arrière 190 mm
Pneus :	avant AT 25 x 8-12 arrière AT 25 x 10-12
Angle de chasse	2°
Déport au sol	12 mm
Voies (avant/arrière)	925 mm / 890 mm
Angle de braquage (gauche/droite)	47° / 47°

SUSPENSIONS

<u>Avant</u> : Type	Double triangle avec 5 positions de réglable en précharge du ressort
<u>Arrière</u> : Type	Double triangle avec 5 positions de réglable en précharge du ressort

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

KV/F750GCF/HCF/JCF/LCF

FREINS	
Frein avant	Double disque de 200 mm avec étrier à 2 pistons
Frein arrière	Multidisque intégré en bain d'huile
Frein de parking	Multidisque intégré en bain d'huile
DIMENSIONS	
Longueur hors tout	2 195 mm
Largeur hors tout	1 180 mm
Hauteur hors tout	1 220 mm
Empattement	1 285 mm
Garde au sol : au milieu du châssis	240 mm
Hauteur de selle	910 mm
Poids tous pleins faits	316 kg (KV/F750G/H/J) 311 kg (KV/F750L)
Fuel capacity	19 litres

PERFORMANCES	
Puissance maxi	50 ch (36,6 kW) à 6 750 tr/mm
Couple maximum	6,0 kgf.m (59,0 N.m) à 5 250 tr/mm
Rayon de braquage mini	3.2 m
Capacité de remorquage	567 kgf {5 560 N}

Les caractéristiques indiquées ci-dessus concernent des modèles de série et ont été obtenues dans des conditions normales d'utilisation. Notre intention est de donner une description juste du véhicule et des performances dont il est capable, mais ces caractéristiques peuvent ne pas s'appliquer à toutes les machines destinées à la vente. Kawasaki Heavy Industries, Ltd. se réserve le droit de modifier ces caractéristiques sans avis préalable. Les équipements illustrés et les caractéristiques sont susceptibles de varier d'un marché à l'autre, de même que les coloris disponibles.