

Kawasaki KX 450F 4T

PREGI ● Stabilità e feeling

DIFETTI ● Poca reattività

Prezzo 8.890 €

PROVA MOTOCROSS

KAWASAKI KX 450F 4T

Fedele alla sua fama di moto stabile e sincera, la nuova KX 450 introduce degli importanti elementi di novità che la portano ad essere oltre che più agile e dinamica, sempre al top delle prestazioni e della tecnica. Soltanto la reattività non ci ha convinto del tutto
di Aimone Dal Pozzo



Le doti tecniche della regina off-road dalla livrea verde sono già abbastanza evidenti considerando i risultati e le prestazioni che riesce ad ottenere nei massimi campionati di categoria, indipendentemente da quale lato dell'oceano si guardi. Oggi però la scelta è ampia e le opportunità di acquisto vanno analizzate attentamente, soprattutto per chi, come la maggior parte degli utenti, cerca una moto per divertirsi, piuttosto che per vincere. Ecco che Kawasaki interpreta con grande attenzione questa filosofia, proponendo per la stagione ormai alle porte, un prodotto familiare, ma allo stesso tempo innovativo introducendo ed aggiornando diversi elementi tecnici che sicuramente faranno parte dell'evoluzione della categoria nel prossimo decennio.

Assetto personalizzato

La nuova KX 450F conferma una struttura minimalista, progettata pensando soprattutto all'ergonomia del pilota. La posizione in sella è modificabile in base alle proprie esigenze mediante differenti regolazioni come quella del manubrio e delle pedane poggiapiedi. La piastra superiore con due serie di fessure montate sul manubrio e supporti reversibili, offre una scelta di quattro posizioni del manubrio: 25 mm avanti, 15 mm avanti, standard e 10 mm indietro. Le pedane invece, possono essere posizionate con due differenti modalità, con una variazione della distanza di 5 mm, che paiono pochi, ma in realtà modificano in maniera sostanziale il comportamento del mezzo in quanto, abbassando il baricentro, si ottengono notevoli guadagni in termini di stabilità. Le sovrastrutture sono rastremate

con precisione ed armonia, così da dare al pilota il massimo dello spazio e della mobilità. Le tabelle porta numeri laterali ad esempio, partendo dal codino, scendono quasi sino all'attacco del telaio posteriore dove incontra il montate principale del telaio e questo aiuta molto a sentire la moto tra le gambe senza agganciarsi alle sporgenze. In ordine di marcia la nuova KX svela i suoi tratti caratteristici in quanto, conferma la ben nota ed apprezzata stabilità, in particolare modo alle alte velocità. Personalmente definiamo l'impostazione di questa Kawasaki di "vecchia scuola" in quanto è da gestire e guidare con la massima precisione e progressione, ma una volta impostata la propria guida seguendo una linea progressiva e pulita, l'abbinamento moto/pilota è in grado di portare grandi risultati

sia in termini di prestazioni che di divertimento. Il grande valore aggiunto di questa quattroemmezze è senza dubbio che, pur essendo molto potente ed impegnativa, risulta altrettanto prevedibile e questo trasmette grande fiducia a chi è in sella, soprattutto nei canali. Mentre ti avvicini alla curva stacchi in tranquillità nelle buche profonde di Ottobiano perché difficilmente si scompone o si avvita, poi appena inserisci inizi a dare gas e lei si distende senza incertezze né irruenza facendoti risparmiare tante energie. Passi con facilità la sezione waves, perché basta stenderti bene indietro per ottenere un'ottima trazione ed una stabilità difficilmente pareggiabile. Sui salti è prevedibile, si sposta con semplicità e non è mai nervosa.





Elettronica efficace

Passando alla componente termica, Kawasaki conferma sostanzialmente la soluzione adottata lo scorso anno, affidando oramai la maggior parte delle personalizzazioni e variazioni all'iniezione elettronica ed alla sua gestione software. Grazie all'ottimo successo ed efficacia, troviamo ancora a bordo il launch control elettronico che consente di ottenere, mediante il semplice tocco di un tasto, una mappatura specifica per il cancelletto di partenza. Il sistema permette di inserire a comando una curva specifica, mediante una gestione matematica di suddivisione e ripartizione della potenza erogata. Una volta attivato, la spia luminosa vicina al pulsante di spegnimento della moto lampeggerà velocemente. Tale modalità funziona con la prima e la seconda marcia,

quando poi si passa alla terza il sistema si disattiva automaticamente tornando alla mappatura normale del motore. In questa fase il motore è leggermente meno potente all'apparenza, ma cronometro alla mano, la differenza è facilmente riscontrabile. Anche la gestione delle mappature del motore presenta la medesima semplicità di applicazione. Senza stare a collegare alcunché, Kawasaki fornisce con il kit di serie, 3 spinotti che corrispondono a tre curve di erogazione differenti: Standard, Hard (motore più pronto e potente) e Soft (motore più sornione e lento a salire). Utilizzando gli attacchi rapidi in dotazione, (spinotti in plastica di colore differente tra loro da collegare ad una presa appositamente studiata a destra del canotto di sterzo) è possibile passare velocemente da una mappatura all'altra, per

soddisfare ogni condizione di guida. Durante il test abbiamo avuto occasione di testare tutte le soluzioni e, se per la versione Hard le condizioni del tracciato di prova erano piuttosto impiedenti, tra la standard e la soft abbiamo preferito la soft in quanto, essendo più corposa nelle prime fasi di propulsione del moto, permette un'erogazione più fluida e progressiva, consentendoti spesso di curvare con una marcia in più. La standard invece la marcia in più fa fatica a tenerla, portandoti quindi ad entrare in curva con una marcia più bassa che poi però diventa corta in fasce di uscita. Il cambio, a 5 rapporti, è ad ogni modo ben spazioso e, grazie all'ottima elasticità del motore, unitamente alle curve elettroniche ben studiate, ti permette di lavorare con marce alte, ottimizzando lo scarico di potenza a terra e le energie

impiegate. L'enorme vantaggio di questa soluzione è quello di poter variare considerevolmente il carattere del propulsore con grande velocità e pur trattandosi di elementi elettronici, senza dover badare eccessivamente alla pulizia dei componenti, cosa sostanzialmente complicata quando si parla di motocross. Per i più esigenti è inoltre possibile acquistare come optional, anche il kit di settaggio iniezione per le tre mappature, che consente di riprogrammare tramite PC, a proprio piacimento, le tarature predefinite. Altro elemento fondamentale del pacchetto tecnologico di questa KX 450 F è il reparto sospensioni che prende in maniera definitiva la strada della forcella ad aria con l'introduzione della forcella Showa SFF-Air TAC (Triple Air Chamber), componente condiviso anche con le moto Factory.



La tecnologia SFF-TAC è già in giro da qualche anno sulle moto ufficiali, ma la KX 450 F è una delle prime moto prodotte in serie a montare questo componente tanto innovativo. Questa soluzione offre diversi vantaggi tra i quali una maggiore rigidità della forcella, un'ottima scorrevolezza, una diminuzione del peso ed una vasta gamma di regolazioni. Di primo impatto è veramente difficile fare una valutazione in termini di confronto con la tecnologia precedente, in quanto si comportano in modo profondamente diverso. Da ferma la forcella sembra paralizzata, ma una volta in marcia si rivela particolarmente efficace. Le personalizzazioni poi sono innumerevoli, dato che è possibile agire su tre differenti registri a seconda delle variazioni che si vogliono apportare. In breve, una volta capito a grandi linee il meccanismo (a mio avviso servono diverse ore di test specifici) ho aumentato leggermente

la pressione interna per avere un sostegno maggiore nella fase di staccata dove, in alcune occasioni con il settaggio di serie, tendeva a prendere sotto e chiudersi. Questo, grazie alla pompa di precisione fornita di serie, è attuabile in pochissimo tempo e dà facoltà al pilota di personalizzare la moto per ogni esigenza di pista senza dover apportare modifiche interne di alcun genere. Risultato della modifica è stato quello di individuare una forcella sensibile alle variazioni e piuttosto precisa, ottima per gli inserimenti ed altrettanto rigida nella fase finale della corsa. Il mono abbinato alla nuova forcella lavora in grande sintonia ed anch'esso si conferma un elemento che concorre a trasmettere quella fiducia e prevedibilità della KX, essenziale per chi vuole girare semplicemente per divertirsi, ma altrettanto per chi punta costantemente a superare i propri limiti. Completano la già ricca dotazione di serie, tutte







le componentistiche accessorie che si confermano essere di grande qualità, come, ad esempio gli impianti frenanti Nissin, entrambi con disco a margherita. Numerosi aggiornamenti e novità per l'ammiraglia verde, che punta senza mezzi termini a confermarsi come strumento di riferimento per la pratica del motocross nel mondo, sia per l'amatore che può facilmente adattarla alle proprie esigenze e capacità, che per il pilota che grazie a diversi accorgimenti tecnologici, può in poco tempo, farla diventare una vera e propria macchina da guerra. **M**

ABBIGLIAMENTO

Casco: UFO
Occhiali: Ariete
Maglia: UFO
Pantaloni: UFO
Guanti: UFO
Stivali: Alpinestars Tech 10 Bianco

SCHEDA TECNICA

Kawasaki KX 450 F 8.890 euro
Cilindrata 449 cc
Tipo motore termico
Tempi 4
Cilindri 1
Raffreddamento a liquido
Alimentazione iniezione
Alesaggio 77 mm
Corsa 53,6 mm
Frizione multidisco
Numero valvole 4
Distribuzione bialbero
Coppia n.d.
Emissioni Euro 3
Depotenziata No
Tipologia cambio meccanico
Numero marce 5
Consumo medio VMTC n.d.
Capacità serbatoio carburante 6,2 lt

