

Kawasaki KX250F 2015

PREGI ● Motore al top e ciclistica stabile

DIFETTI ● Forcella dura a partire

Prezzo 8.260 €



PROVA MOTOCROSS

ALLUNGO ESAGERATO

Sale, sale, sale! Il piccolo motore della KX è davvero inesauribile, ha una bella schiena a metà e in alto ha tutta la potenza che serve e un allungo esagerato. Molto stabile, dura a partire la forcella

di Andrea Perfetti

Foto Luca Braguti

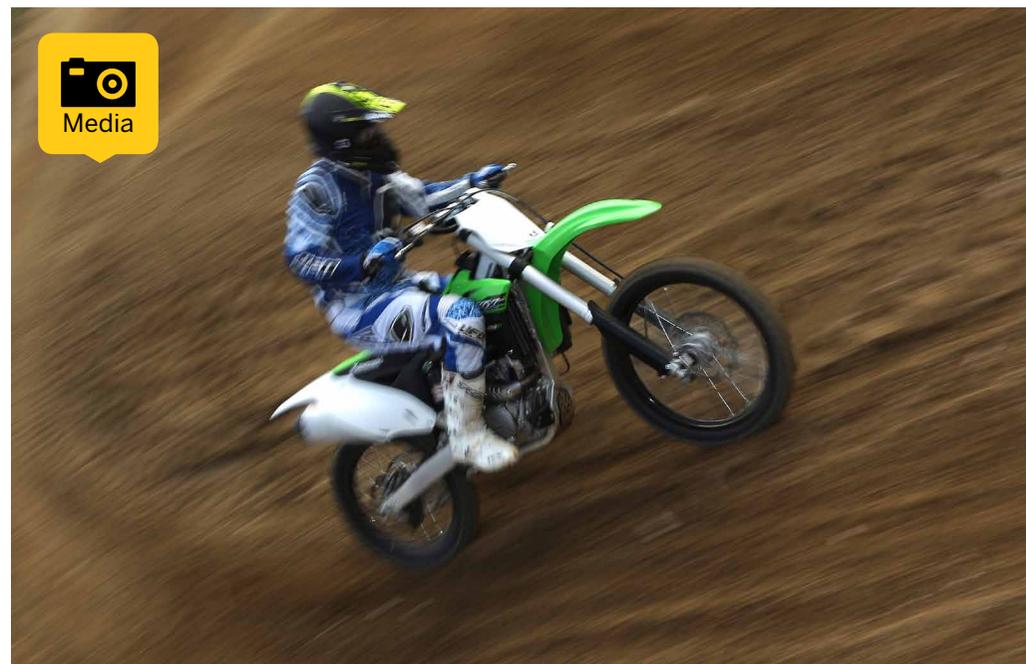


La Kawasaki KX250F è tra le quarto di litro più desiderate dai giovani crossisti. Il merito è tutto della solida fama che si è costruita nei campionati di ogni livello nel passato più recente. Anno dopo anno, con un costante affinamento di ogni componente, la KX250F è arrivata a porsi nella rosa delle migliori 250 4 tempi già nella configurazione standard. Detto in altre parole: la compri così com'è e ti schieri senza troppe menate al cancelletto del regionale. Il motore ha tutta la potenza che serve per emergere anche sui terreni morbidi, che assorbono cavalli come spugne. La ciclistica è quella nota e apprezzata degli ultimi anni, sempre stabile sul veloce, ma anche agile nel curvare sullo stretto senza appoggio. Vediamo nel dettaglio cosa cambia nel modello 2015 della 250 più titolata nella serie AMA del Supercross e Motocross National in Nord America.

Nel motore è nuovo il pistone, ancora più leggero per girare a regimi altissimi (consentiti anche dal rapporto super quadro di alesaggio e corsa pari a 77 x 53,6 mm). Sono rivisti i due iniettori, che nebulizzano meglio la benzina ai medi regimi; il corpo farfallato Keihin da 43 mm ha poi un comando migliorato nella progressione per ottimizzare il flusso d'aria. Come sulla 450 usata in gara da Ryan Villopoto, anche la KX250F offre di serie il launch control e le tre mappe del motore. Il primo, selezionabile con un tasto sul manubrio, imposta una mappa del motore che limita le perdite di aderenza dovute all'eccessivo pattinamento ritardando l'accensione. Funziona in prima e seconda marcia e si disattiva appena si inserisce la terza. Le tre mappe possono essere scelte semplicemente cambiando lo spinotto posto sul trave destro del telaio in alluminio. C'è la standard, la hard per terreni duri (che addolcisce l'erogazione) e la soft per terreni morbidi, che dà

l'erogazione di potenza più pronta. Cambia anche la forcella da 48 mm, sempre del tipo con funzioni separate SFF, ma ora di seconda generazione; secondo la Casa di Akashi risulta migliorata nello scorrimento. Nello stelo sinistro ospita l'idraulica, in quello destro la molla singola regolabile nel precarico. In compressione si hanno 22 click, in estensione 20 click, mentre il precarico molla ne presenta 40. Kawasaki ha rivisto anche la sospensione Uni-Track, che ha nuove tarature e un link inferiore inedito che allunga l'escursione. Il mono è interamente regolabile in compressione sia alle alte che alle basse velocità. Confermati il telaio e il forcellone in alluminio, i cerchi anodizzati neri, mentre è implementata la possibilità di regolare la posizione in sella. Si può infatti variare l'attacco del manubrio, così come quello delle pedane.

Si tratta di un vantaggio di grande rilievo, che consente alla KX di accogliere piloti dalla statura anche medio/alta senza grossi problemi. Il peso della moto è di 106 kg, compresi 6,1 litri di benzina. I pneumatici misurano 80/100-21 davanti e 100/90-19 dietro. Chiudiamo il capitolo novità con i freni. Sulla Kawasaki KX250F 2015 debutta il gigantesco disco anteriore da 270 mm di diametro, mentre al posteriore è confermata l'unità da 240 mm. La verdona costa 8.260 euro, un prezzo che la posiziona nella fascia alta del segmento 250 4 tempi, giustificato però dalla dotazione della moto e dal ricco kit ricambi a corredo della moto (il suo valore supera i 1.300 euro e comprende: pignone, corona e catena; dischi frizione, pistone con fasce elastiche e spinotto, filtro olio, pedale cambio, pedale freno, leva freno, leva frizione, pastiglie freni, filtro aria).





La nostra prova in pista

Stabile sul veloce e con una gran bel motore. Così ci ricordiamo la KX delle passate stagioni. E la prova in pista a Lodi ci conferma subito questo feeling con la verdone. Il telaio è infatti quello che conosciamo e apprezziamo. È rigoroso e stabile sul veloce, ma risulta anche molto maneggevole nello stretto. La KX curva infatti come un razzo anche dove manca il minimo appoggio e tiene bene la traiettoria impostata. Dietro il mono risulta sempre un po' seduto, ma questa caratteristica non dà fastidio, migliora anzi la trazione senza innescare un fastidioso sottosterzo quando si scaricano i cavalli. La frenata del nuovo discone da 270 mm è molto potente, ma non è per questo brusca. Per ottenere il meglio la leva

va strizzata per bene e in questo si dimostra un filo meno pronta rispetto all'impianto della Honda CRF. Le sospensioni sono valide sul veloce e sui grandi salti, mentre la forcella è dura a partire e fatica a copiare le piccole sconessioni soprattutto quando si cala il ritmo. La Showa SFF è invece perfetta quando si affrontano le rampe più toste con decisione. La KX250F è infatti una moto maschia, da guidare con decisione e aggressività: più osi e più la Kawasaki risponde con una guida precisa e sicura che invita a buttare a terra tutti i cavalli del motore. E sono davvero tanti! Il motore bialbero è superlativo e si conferma al top tra i 250 del 2015: è regolare sotto, mentre agli alti non smette di crescere mai, scaricando una grande potenza sul terreno. Accetta





il cambio marcia anche quando non è ancora a pieni giri e si scatena in un allungo esagerato che consente di tenere il rapporto senza smanettare troppo col cambio. Le tre mappe permettono di avere la giusta erogazione per i diversi terreni di gara; noi ci siamo trovati bene con quella standard che regala il compromesso ideale tra la risposta dell'acceleratore e la trazione sui diversi fondi. **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco Airoh
Completo UFO Plast
Stivali TCX Boots

SCHEDA TECNICA

Kawasaki KX 250 F 8.260 euro
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 249 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: P
Marce: 5, cambio meccanico, retromarcia
Freni: D/D
Misure freni: 252/240 mm
Misure cerchi (ant./post.): 21" / 19"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 106,2 kg
Lunghezza: 2170 mm
Larghezza: 820 mm
Altezza sella: 1250 mm
Capacità serbatoio: 6,1 l
Segmento: Cross