

Kawasaki Z250SL

PREGI ● Finiture e motore

DIFETTI ● Abitabilità

Prezzo 4.290 €

PROVA NAKED

KAWASAKI Z250SL

Dopo la recente prova della Z300 eccoci con la nuova nata tra le naked Kawasaki. E' la Z250 SL, la più piccola della serie. Facile e leggera, ma meno confortevole rispetto alla sorella maggiore, è in vendita a 4.290 euro, 400 euro in più per avere l'ABS
di Cristina Bacchetti



Svelata al Salone di Milano lo scorso novembre, insieme alla Z300 di cui vi abbiamo da poco raccontato pregi e difetti, la Z250SL è ora pronta a calcare le strade e ad aggiudicarsi lo scettro di naked entry level tra le più leggere e potenti sul mercato. Qualche numero? 148 kg il peso in ordine di marcia (150 per la versione con ABS) ovvero 13 chili in meno rispetto alla (carenata) Honda CBR250, 20 rispetto alla Benelli B251 e 32 in meno rispetto alla Suzuki Inazuma, principali competitors attualmente sul mercato. Non a caso la sigla SL sta per Super Light. Anche in quanto a potenza del motore la verdina non se la cava male: 28 i cavalli disponibili, contro i 24,5 di Suzuki e Benelli e i 26,4 della Honda.

Com'è fatta, motore e ciclistica

Il propulsore della Z250 è un monocilindrico da 249 cc a 4 tempi, raffreddato a liquido e capace di erogare 28 cavalli a 9.700 giri; la coppia massima è di 22,6 Nm a 8.200 giri. E' dotato di un nuovo corpo farfallato dal diametro maggiorato che passa dai 34 mm della KLX250 ai 38 mm, nuovo albero a camme e pistone modificato nella zona della corona. Come sulla 300 un occhio di riguardo al comfort del guidatore è dato dalla ventola con paratia che spinge l'aria calda del motore verso il basso, lontano dalla sella e dal serbatoio da 11 litri. Il motore è custodito da un telaio a traliccio molto snello e leggero, appositamente studiato per la quarto di litro di Akashi. Le sospensioni sono le stesse che equipaggiano la Z300: una forcella telescopica da 37 mm Showa all'anteriore e un mono Uni-Trak Kayaba

caricato a gas e regolabile nel precarico al posteriore. I cerchi da 17 pollici a 10 razze calzano pneumatici da 100/70 all'anteriore e 130/70 al posteriore. L'impianto frenante si avvale di un disco anteriore da 290 mm morso da una pinza a doppio pistoncino e da un disco da 220 mm con pinza anch'essa a doppio pistoncino al posteriore. Entrambi i dischi sono a margherita e, a richiesta, è disponibile il sistema ABS Nissin.

La nostra prova su strada

Come per la Z300, anche sulla Z250 i designer giapponesi hanno lavorato al fine di rendere le linee della moto in sintonia con quelle di tutta le serie Z. Troviamo anche qui dunque il classico faro aggressivo, le carene spigolose e il codino all'insù da sportiva, che si porta dietro lo stesso difetto segnalato per la sorella maggiore:

lo spazio per il passeggero è poco e in questo caso anche quello riservato al guidatore. Il dover mantenere la Z250 entro certi limiti di peso e dimensioni fa sì che l'abitabilità ne risenta lievemente, ma solo per i più alti che si troveranno un po' costretti tra pedane rialzate, sella bassa (785 mm) e il piccolo e stretto manubrio. Sembra di stare su una 125, ancor più perché siamo da poco scesi dalla 300 che, al contrario, ha tutta l'aria di una moto di cubatura maggiore. Nessun problema invece per i piloti di taglia media, che troveranno la posizione di guida molto sportiva e puntata sull'anteriore a favore della guida più smalzata, meno per quella in ambito cittadino, dove i polsi soffrono un po'. Dalla sua la Zetina ha la certezza che con lei non rimarrete mai imbotigliati nel traffico, dal quale si divincola con l'agilità di una libellula e forte di una frizione di burro



e di un cambio a 6 marce altrettanto dolce e preciso, come già riscontrato sulla 300. Il motore è il vero punto forte della piccola Kawa: addirittura più brillante del 300 ai bassi, non si risparmia nemmeno in allungo e l'erogazione risulta costante e facilmente gestibile a tutti i regimi. Risultano così piacevoli e divertenti anche le brevi gite fuoriporta, dove un'azzeccata taratura delle sospensioni consente qualche bella pieghetta in tutta libertà. Sospensioni che ben si comportano anche in ambito urbano dove ricalcano tutte le asperità del terreno, senza dar noia a conducente ed eventuale passeggero. Unica pecca qualche vibrazione di troppo, spesso riscontrabile su questi piccoli motori monocilindrici e comunque ammortizzata da un apposito sistema all'interno del manubrio. Buono l'impianto frenante con il generoso disco a margherita anteriore e il più







piccolo ma efficace disco posteriore, entrambi modulabili e sicuri, soprattutto nella versione supportata dal sistema ABS, sempre consigliato soprattutto su moto di questo target, pensate principalmente per i neofiti. Entry level sì, ma non per quanto riguarda le (ottime) finiture e l'attenzione ai dettagli: come già sottolineato per la 300, queste nuove Zetine sono forti di un rapporto qualità prezzo davvero interessante. Anche la strumentazione, completamente digitale e con retroilluminazione arancione, riporta le principali informazioni utili al pilota e va a completare una dotazione più che soddisfacente per questa new entry nella- ora decisamente completa - famiglia delle Z.

Prezzi e colorazioni

La Z250SL è già nelle concessionarie a 4.290 euro, 400 in più se si sceglie la versione con ABS. Le colorazioni disponibili il verde e il nero. **M**



SCHEDA TECNICA

Kawasaki Z 250 SL 4.290 euro

Cilindrata 249 cc

Tempi 4

Cilindri 1

Raffreddamento a liquido

Avviamento elettrico

Alimentazione iniezione

Frizione multidisco

Potenza 23 cv - 21 kw - 9.700 rpm

Coppia 2 kgm - 23 nm - 8.200 rpm

Emissioni Euro 3

Numero marce 6

Capacità serbatoio carburante 11 lt

ABS No

Pneumatico anteriore 100/80-17M/C 52S

Pneumatico posteriore 130/70-17M/C 62S

Peso in ordine di marcia 148 Kg

ABBIGLIAMENTO

Casco Suomy

Giacca Alpinestars Stella T-GP

Plus R Air

Guanti Alpinestars Stella SP-8

Jeans Alpinestars Scarpe TCX

X-Street