INFORMATION MODÈLE 2012

NOM DU MODÈLE | **KX250F**

INDEX

VUE GÉNÉRALE - P.3

CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES - P.4

UN MOTEUR PUISSANT ET EXUBÉRANT À DOUBLE INJECTION, PRÉPARÉ FAÇON USINE P.4

PARTIE-CYCLE ULTRA VÉLOCE AVEC PIÈCES ET PRÉPARATION DE TYPE USINE - - - - - P.12

CARACTÉRISTIQUES SUPPLÉMENTAIRES - P.20

COULEUR(S) - P.22

SPECIFICATIONS - P.23

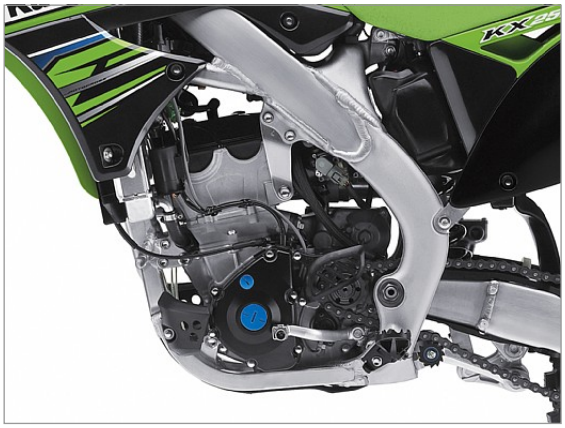
UNE VRAIE MACHINE DE COURSE POUR PILOTES INTERMÉDIAIRES À CONFIRMÉS□: LA PUISSANCE MONTE D'UN CRAN…

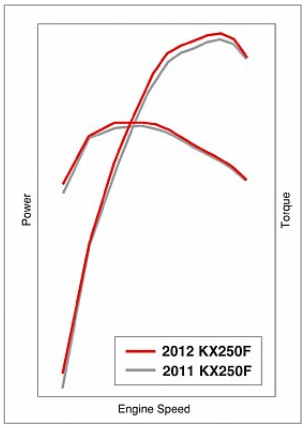
Les qualités intrinsèques de la KX250F fournissent aux habitués des circuits une excellente base pour gravir les marches des podiums. La conception du cadre extrêmement rigide en aluminium, les organes et les réglages de suspensions destinés à garantir la stabilité sont préservés à grande vitesse, notamment en ligne droite, permettant aux pilotes de course chevronnés d'ouvrir les gaz en grand. Pour pouvoir réaliser le holeshot – facteur clé qui peut faire toute la différence entre prendre l'avantage et gagner, ou bien rester enfermé dans le peloton –, la géométrie de la partie-cycle et la plage de puissance très exploitable du 4-temps ont été calculées pour optimiser la motricité de la roue arrière.

Héritière d'une lignée de battantes et sérieuse prétendante aux podiums entre les mains de tout pilote confirmé, la KX250F millésime 2012 affûte encore ses armes en se dotant d'une double injection - une première mondiale sur une machine de cross. Grâce à la nouvelle alimentation, la puissance de ce moteur déjà plébiscité passe au cran supérieur et démarque clairement la KX250F de ses rivales.

UN MOTEUR PUISSANT ET EXUBÉRANT À DOUBLE INJECTION, PRÉPARÉ FAÇON USINE

Préparé spécialement à l'intention des habitués des circuits, le monocylindre 4□temps de 249 cm3 à refroidissement liquide offre une large plage de puissance qui favorise les performances à haut régime et déborde largement en surrégime. Si ses réglages et ses pièces de type compétition - tel le piston à calotte interne en pont - lui valent un rendement et une puissance élevés, la KX250F 2012 monte encore d'un cran les performances moteur en inaugurant une première mondiale : la double injection. Le gain de puissance sera perceptible par les pilotes de tout niveau mais pour autant, la machine conserve toute la souplesse du moteur 2011. En outre, la sélection est désormais plus douce et le moteur gagne encore en fiabilité.

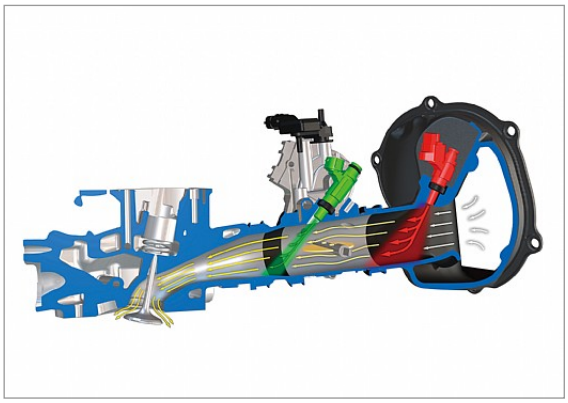




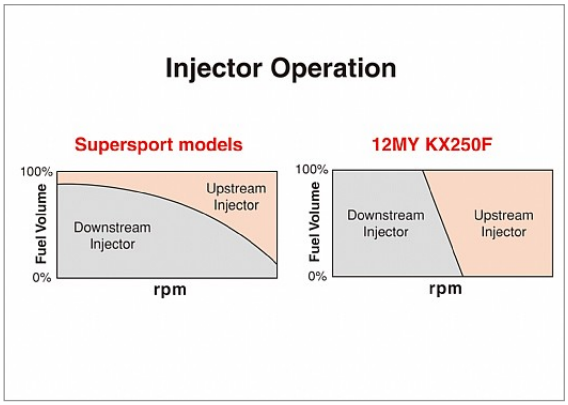
Double injection□: la puissance monte d'un cran

Première mondiale sur une moto de cross, la double injection procure à la KX250F un incontestable gain de puissance, perceptible à tous les régimes mais surtout à haut régime. Si la sensation de couple rappelle celle d'un moteur à carburateur, l'excellente réponse de l'injection est quant à elle intacte.

* Le système d'injection de la KX250F comporte désormais deux injecteurs : l'un en aval du papillon des gaz (où se trouvent habituellement les injecteurs sur un système d'injection classique), et l'autre en amont, près de la boîte à air.

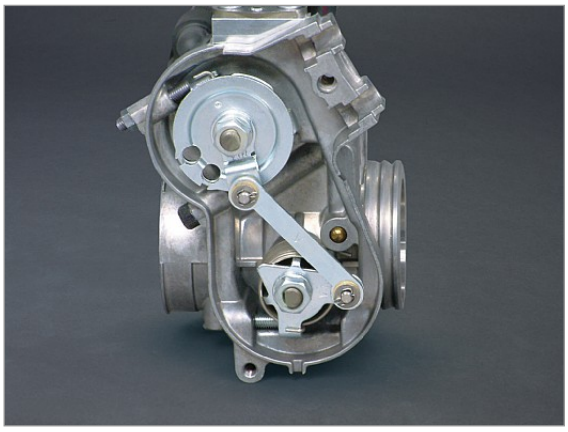


* À la différence de la double injection qui équipe les modèles Supersport (où l'injecteur supérieur ne fonctionne qu'à temps partiel, en apportant au besoin un complément de carburant), les deux injecteurs de la KX250F ont chacun un rôle différent. L'injecteur aval assure une réponse linéaire et immédiate, tandis que l'injecteur amont se charge de la puissance. À mesure que le régime moteur et l'ouverture des gaz augmentent, ce dernier prend progressivement le relais de l'injecteur aval. Cette transition est progressive ou au contraire quasi instantanée, selon que le rapport engagé est bas (1ère, 2nde) ou haut (3ème, 4ème, 5ème).



* L'injecteur amont est plus éloigné de la chambre de combustion : ainsi, l'essence pulvérisée et l'air admis ont plus de temps pour se mélanger, et le mélange peut ensuite se refroidir avant d'entrer dans la chambre - deux facteurs qui contribuent à un meilleur remplissage.

* Pour fournir l'important débit gazeux sollicité par un régime moteur élevé, les orifices des deux injecteurs sont plus gros que sur la KX450F. Bien que le corps de l'injecteur amont soit plus petit, tous deux pulvérisent par 4 orifices des gouttelettes ultra-fines d'une granulométrie de 120 µm. Comparativement à la KX450F, le débit de carburant est supérieur d'environ 20 %.



* Le corps de papillon de 43 mm permet d'utiliser une tringlerie progressive des gaz pour fournir une circulation d'air plus importante, comme le ferait un carburateur FCR. Grâce à deux axes reliés entre eux, le corps d'injection s'ouvre plus rapidement au-delà de la position d'ouverture 3/8, en améliorant ainsi la réponse moteur et en procurant une meilleure appréciation de la puissance.
* Spécialement étudiée pour les machines de cross, l'alimentation par injection intègre une UCE petite et légère et fonctionne sans batterie, afin d'éviter une surcharge inutile. En outre, il n'est plus nécessaire d'effectuer des réglages moteur en fonction de l'état de la piste et des conditions climatiques.
* Les concepteurs du système d'injection de la KX ont avant tout cherché à garantir un démarrage rapide, malgré l'absence de batterie. De fait, grâce à l'électricité produite par le kick, trois rotations du vilebrequin suffisent pour démarrer le moteur. La production d'électricité s'effectue dans l'ordre suivant : 1) UCE, 2) pompe à carburant, 3) injecteur. Lorsque le moteur est chaud, un seul coup de kick suffit pour démarrer.
* L'UCE compacte et légère, située juste devant la colonne de direction (derrière la plaque de course), est spécialement conçue pour un usage en cross. Pour atténuer les chocs et les vibrations inhérents à ce type de pilotage, le relais de pompe à carburant est intégré à l'UCE - cette dernière étant légèrement plus grosse sur le modèle 2012 afin de gérer les deux injecteurs.
* La pompe à carburant est placée dans le réservoir lui-même et réalisée en aluminium, pour plus de légèreté.
* Pour garantir la constance de l'alimentation lors d'accélérations énergiques, la pompe à carburant est équipée d'un couvercle de filtre à carburant en plastique, fixé d'un seul tenant, qui recouvre l'orifice d'admission et fait office de trappe à carburant. L'intégration du couvercle, l'abandon du caoutchouc au profit du plastique et la suppression de la durit de retour de carburant venant du régulateur de pression sont autant de mesures d'allègement.

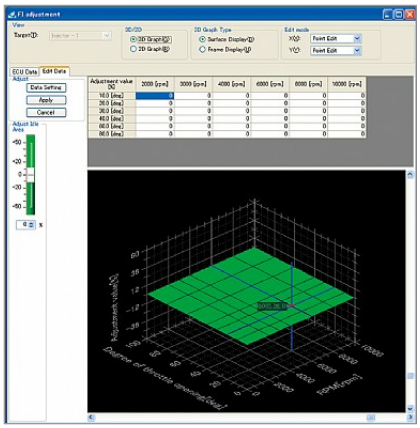
Ensemble «usine» de calibrage d'injection KX FI (en option)

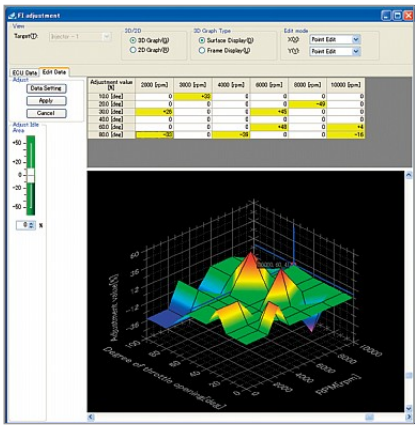
L'ensemble de calibrage de l'injection KX FI est identique à celui qu'utilisent les Teams officiels Kawasaki en Europe et aux USA. Il permet aux pilotes expérimentés d'ajuster à leurs préférences les réglages du moteur (en modifiant la cartographie d'origine), mais aussi d'enregistrer les données de pilotage et de les analyser ensuite pour affiner mieux encore les réglages.

* L’ensemble de calibrage KX FI contient le logiciel KX Racing, une unité de contrôle de l’UCE, des pattes et un support de fixation, des cordons de liaison et un câble USB. Outre l’ensemble, seuls un PC et une batterie de 12 V sont nécessaires.

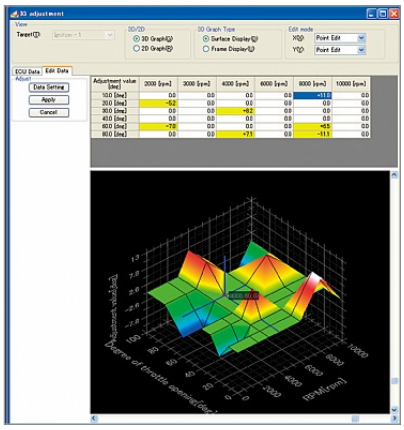
* Bien que cet ensemble ait été conçu pour répondre aux attentes des pilotes les plus expérimentés, il est néanmoins très simple à utiliser et sans soucis :
  - L’UCE se monte derrière la plaque numéro frontale, ce qui la rend très accessible.
  - Elle se pilote par l’intermédiaire d’un PC, auquel elle est raccordée par un simple câble USB (sans aucune autre connectique).
  - Les modifications des réglages peuvent être préparées à l’avance sur un PC, ou effectuées au moment de la connexion à l’UCE.
  - L’interface informatique est simple à comprendre et facile à utiliser.
* L’ensemble de calibrage d’injection KX FI comporte sept réglages prédéfinis, prêts à être utilisés et modifiés pour adapter la cartographie aux conditions de pilotage. Ils sont détaillés ci-dessous :

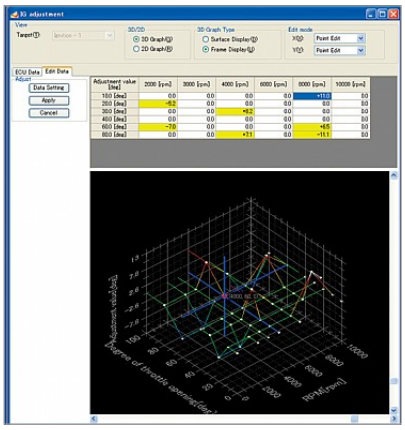
  Enrichissement des gaz - 5 % plus riche que le réglage standard
  Appauvrissement des gaz - 5 % plus pauvre que le réglage standard
  Avance à l’allumage - 3° d'avance par rapport au réglage standard
  Retard à l’allumage - 3° de retard par rapport au réglage standard
  Réglage piste dure - Retard à l'allumage, mélange enrichi
  Réglage piste souple - Retard à l'allumage, mélange enrichi
  Réglage débutant - Limitation de la puissance : Retard à l'allumage, mélange enrichi
* Pour pousser plus loin l’optimisation des réglages, il est possible de reprogrammer les cartographies afin d’adapter le volume de carburant injecté (via la fenêtre de réglage de l’injection) et le calage de l’allumage (via la fenêtre de réglage de l’allumage) à l’ouverture des gaz et au régime moteur.

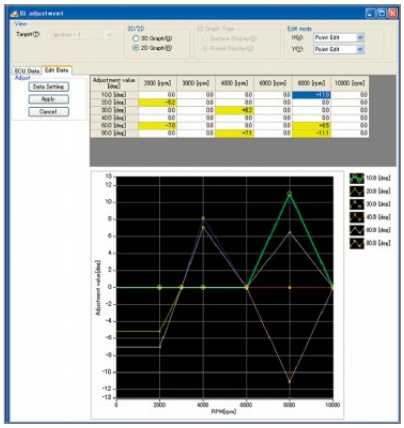




* Différentes options d'affichage sont possibles. En cliquant sur [3D Graph] ou [2D Graph] depuis le bouton [3D/2D], il est possible de sélectionner l'affichage bi ou tridimensionnel. Lorsque l'on utilise l'option [3D Graph], le choix entre [Surface Display] ou [Frame Display] depuis le bouton [3D Graph Type] permet de sélectionner le type d'affichage.



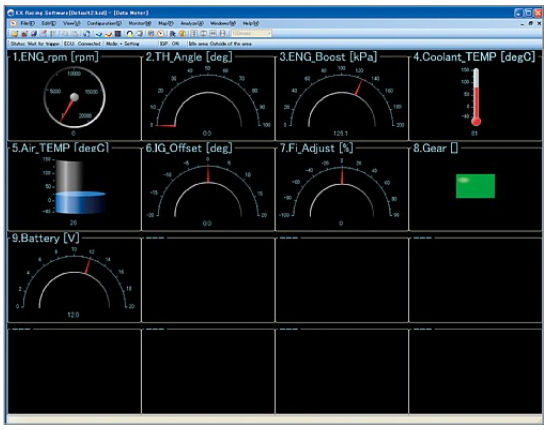




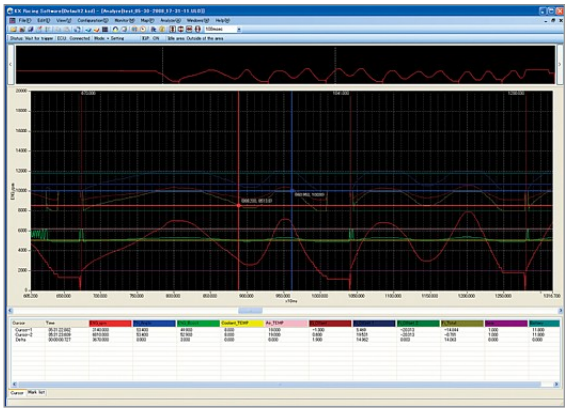
* Il est possible de procéder soit par un « cliquer-glisser » (à l'aide de la fenêtre des graphes), soit en modifiant les valeurs numériques (à l'aide du tableau des cartographies).

* Lorsqu'il est relié à l'UCE, l'ensemble de calibrage KX FI peut servir à afficher l'état d'un moteur en train de tourner. Les informations peuvent être présentées sous forme numérique, via le tableau des données, ou sous forme graphique en faisant appel aux diverses options d'affichage proposées par les graphes.

1	ENG_rpm	0	rpm
2	TH_Angle	0.2	deg
3	ENG_Boost	99.9	kPa
4	Coolant_TEMP	24	degC
5	Air_TEMP	25	degC
6	IG_Offset	0.0	deg
7	Fi_Adjust	0	%
8	Gear	0	
9	Battery	13.4	V



* L'ensemble de calibrage KX FI peut également être utilisé pour enregistrer les données de pilotage pour une durée allant jusqu'à six heures selon le nombre de paramètres pris en compte (régime moteur, angle d'ouverture des gaz, etc.). Après le pilotage, les données enregistrées peuvent être visualisées sur la fenêtre [Analyze]. Les paramètres destinés à être enregistrés et affichés peuvent être sélectionnés indépendamment.



* Les données enregistrées peuvent être utilisées comme références pour évaluer le pilotage en cours et déterminer ainsi les meilleurs réglages de l'injection. Ceci permet également des comparaisons dans le temps ainsi qu'entre pilotes.

Pour une information plus détaillée sur l'utilisation et les fonctions de l'ensemble de calibrage KX FI, merci de vous reporter au mode d'emploi de l'ensemble de calibrage KX FI.

Une sélection plus douce

La boîte de vitesses et le mécanisme de passage des rapports bénéficient de modifications qui adoucissent la sélection :

* La forme repensée du tambour réduit l'amplitude nécessaire aux fourchettes de sélection pour engager les rapports (5,3 mm >> 5,0 mm).
* La rugosité de surface des axes de fourchettes diminuant (6,3 µmRy >> 3,2µmRy), les fourchettes de sélection coulissent plus librement. En outre, les axes sont maintenant pleins et non plus creux, donc plus robustes.

Préparation façon usine et autres caractéristiques sportives du moteur

* Les réglages du moteur ont été étudiés pour que la courbe de couple suive le plus longtemps possible la limite de traction que peut assumer le train roulant (faute de quoi la roue arrière patinerait, ce qui pénaliserait la progression de la machine).
* Les efforts ont porté sur un élargissement maximal de la plage de couple, afin d'optimiser la motricité sur une plage de régime plus importante.
* Le piston, de conception identique à ceux de nos machines d'usine, améliore les performances à tous les régimes. Sa jupe courte, ses nervures externes de renfort et sa calotte interne en pont (exclusivité sur une machine de série) dotée d'un renfort interne affleurant lui procurent plus de légèreté et de solidité.

* La surface du piston est étamée et striée pour mieux résister à l'usure et retenir l'huile, ce qui réduit au minimum les frictions.
* L'alésage du cylindre est nickelé pour renforcer l'adhérence du revêtement de la chemise, une mesure justifiée par l'augmentation de puissance.

* La légèreté des soupapes en titane (admission : 31 mm ; échappement : 25 mm) diminue les masses en mouvement tout en offrant une grande fiabilité à haut régime. Ces soupapes ultra-légères sont dotées d'une queue extrêmement fine, comparable à celle que l'on rencontre sur les Supersports. La tête plus épaisse des soupapes d'admission améliore leur résistance ; en outre, à l'admission comme à l'échappement, les soupapes sont en titane extrêmement rigide.
* La bougie s'enfonce profondément dans la chambre de combustion, optimisant ainsi le rendement.

* Le vilebrequin gagne en solidité grâce à ses masses plus épaisses et à son maneton renforcé. Ces modifications augmentent le moment d'inertie de 2 kg.cm², un chiffre minoré par le moment plus faible du nouveau rotor d'allumage (qui perd 1 kg.cm²) - soit une augmentation finale de 1 kg.cm².

* La forme des masses du vilebrequin améliore nettement son équilibrage. Avec un résultat proche de 60 %, l'équilibrage de la KX250F 2012 est comparable à celui de nos machines d'usine. Ce pourcentage élevé participe à la réduction des vibrations moteur, à la progressivité accrue de la puissance et à l'amélioration des performances à moyen et haut régimes.
* Le corps de la bielle s'épaissit, ce qui améliore la robustesse de la bielle elle-même et de son coussinet de tête.

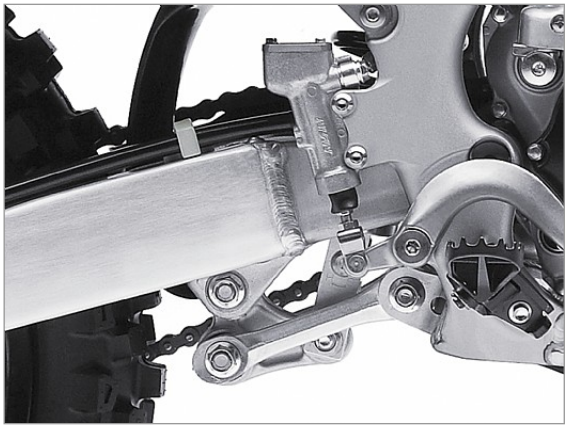
* Les radiateurs de 32 mm d'épaisseur et de 117,8 mm de largeur, dotés d'ailettes et de faisceaux espacés, résistent bien au colmatage de boue et conservent ainsi leur capacité de refroidissement. Ils sont suffisamment solides pour s'affranchir de supports de renfort, ce qui allège le poids global.
* Une roulette de chaîne articulée améliore la progressivité du frein moteur en atténuant le « trou » de transmission, lorsque le pilote coupe brusquement les gaz et que le brin inférieur de la chaîne se tend brutalement. Cette meilleure maîtrise de la machine facilite l'entrée en virage.

PARTIE-CYCLE ULTRA VÉLOCE AVEC PIÈCES ET PRÉPARATION DE TYPE USINE

Le cadre périmétrique en aluminium de la KX250F est une structure étroite et légère constituée de pièces forgées, extrudées et coulées. L'équilibrage et les réglages de la partie-cycle ont été étudiés pour des pilotes confirmés. La position du centre de gravité et les dimensions principales (axe de bras oscillant, pignon de sortie de boîte et axe de roue arrière) ont été choisies de sorte que le pneu arrière propulse la machine, au lieu de tasser le train arrière à l'accélération. Très appréciée pour sa stabilité à grande vitesse, la partie-cycle dispose notamment d'une fourche à fonctions dissociées SFF (Separated Function front Fork), beaucoup moins sujettes aux frictions, ce qui favorise le confort de pilotage et le travail de suspension. Les ajustements apportés au modèle 2012 optimisent l'accroche de la roue arrière, la résistance de la fourche à la butée en détente et donnent l'impression d'une suspension arrière plus ferme.

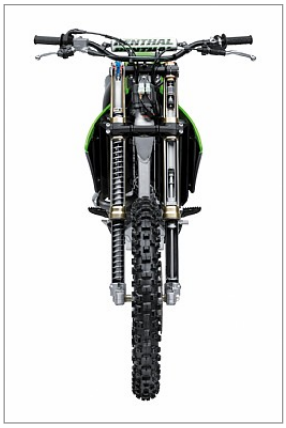
Excellente motricité de la roue arrière

* Le nouveau système de suspension arrière Uni-Trak comporte un tirant situé sous le bras oscillant, ce qui permet d'augmenter l'amplitude du débattement et autorise en retour un réglage plus fin.
* Des essais de pilotage poussés ont permis de déterminer les valeurs idéales des rapports de débattement et des réglages d'amortisseur assurant une motricité maximale de la roue arrière.
* La rigidité des corps de biellettes diminue pour assouplir le travail et limiter le talonnement, d'où une meilleure motricité de la roue arrière.

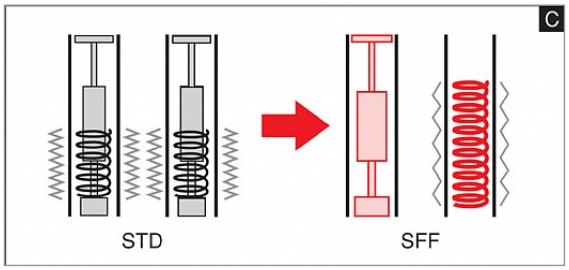


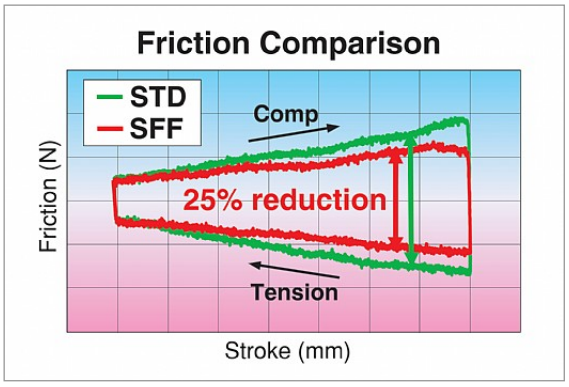
Des suspensions «□prêtes à courir□»□: Fourche à fonctions dissociées SFF

La KX250F est l'unique machine de cross de grande diffusion à bénéficier d'une fourche Showa SFF (Separated Function front Fork) de Showa, qui dissocie la fonction d'amortissement de la fonction d'absorption des chocs :
> Tube gauche de la fourche : élément amortisseur
> Tube droit de la fourche : ressort
Cette configuration assure à la fois souplesse du travail et fermeté de l'amortissement – une combinaison difficile à obtenir avec une fourche conventionnelle.

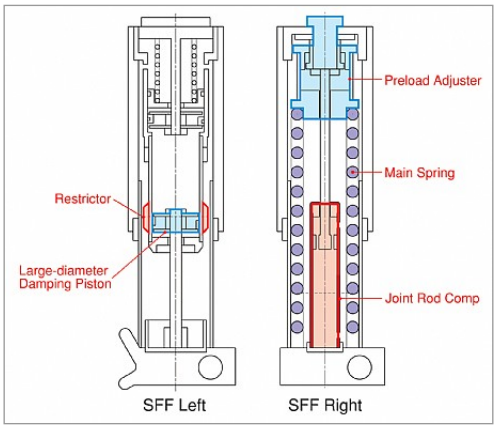


* Comme la fourche ne compte plus qu'un seul ressort, les frottements habituellement engendrés entre les ressorts et les tubes internes diminuent considérablement (de 25 % environ) et le travail s'assouplit d'autant sur toute la longueur du débattement.

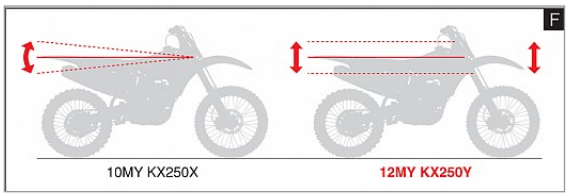




* Par ailleurs, le fait de pouvoir employer un piston d'amortisseur plus gros favorise non seulement la progressivité du travail de suspension, mais autorise en outre une plus grande fermeté d'amortissement.



* La disparition de l'ensemble amortisseur du tube droit libère de la place pour un réglage de précharge, dont la présence simplifie grandement l'opération d'ajustement de la précharge ou de l'assiette du train avant (sur une fourche classique, seul l'arrière se règle facilement - l'avant nécessitant le démontage des tubes de fourche et l'utilisation de colliers et d'outils spéciaux. Sur une fourche SFF, la précharge/assiette avant et arrière est simple et rapide à régler).



* En complément du réglage de précharge, la fourche SFF confirme sa vocation compétition en facilitant d'autres opérations d'entretien telles que le réglage d'amortissement et le changement des ressorts.En améliorant l'équilibre droite/gauche, la fourche SFF augmente considérablement la maniabilité. Le fait de placer le ressort lourd dans le tube droit (et d'optimiser en conséquence la robustesse des deux tubes) annule le déséquilibre de poids antérieur, dû à la présence à gauche de l'étrier de frein et du disque.

OPÉRATION D'ENTRETIEN : Réglage de précharge - Colliers indispensables - Classique : Oui / SFF : Réglage par molette à crans
OPÉRATION D'ENTRETIEN : Réglage de précharge - Dépose et Démontage - Classique : Oui / SFF : -
OPÉRATION D'ENTRETIEN : Réglage de précharge - Outillage spécial - Classique : Oui / SFF : -

OPÉRATION D'ENTRETIEN : Réglage d'amortissement - Points de réglage - Classique : 4 / SFF : 2

OPÉRATION D'ENTRETIEN : Modification du tarage des ressorts - Dépose de la fourche - Classique : x2 / SFF : -
OPÉRATION D'ENTRETIEN : Modification du tarage des ressorts - Démontage - Classique : x2 / SFF : x1

* OPÉRATION D’ENTRETIEN : Nombre de ressorts - Classique : 2 / SFF : 1

* En améliorant l’équilibre droite/gauche, la fourche SFF augmente considérablement la maniabilité. Le fait de placer le ressort lourd dans le tube droit (et d’optimiser en conséquence la robustesse des deux tubes) annule le déséquilibre de poids antérieur, dû à la présence à gauche de l’étrier de frein et du disque.
* L’ajout d’un restricteur du côté de l’amortisseur, et d’une biellette d’articulation du côté du ressort permet de conserver des sensations naturelles. Le placement du restricteur permet d’optimiser les caractéristiques d’amortissement, tandis que la biellette d’articulation garantit l’homogénéité de l’amortissement gauche/droit et concourt à une rigidité de fourche idéale.
* Le tarage plus dur du ressort principal (9,1 N/mm >> 9,5 N/mm) optimise le travail de la fourche.
* Les ressorts additionnels de butée en détente s’allongent et travaillent donc sur une course plus longue. La sensation est ainsi plus progressive lorsqu’ils entrent en action, et la fourche risque moins de buter lors de sa détente.

* Sur la surface extérieure des tubes de fourche, un revêtement en titane très résistant réduit les frictions (en leur évitant de coller) et améliore ainsi la qualité d'amortissement et de conduite. Ce revêtement bleu foncé rend également les tubes moins sensibles aux rayures et aux marques. (Une particularité « spéciale compétition » dont la KX250F est seule à disposer dans cette catégorie.)
* En outre, à l'intérieur des fourreaux, un revêtement spécial basse friction Kashima permet d'améliorer le débattement (en particulier en début de compression) et donc l'agrément du pilotage.

Suspension arrière «□prête à courir□»

* Grâce au tarage plus dur du ressort d'amortisseur (k=51 N/mm >> k=53 N/mm) et aux réglages d'amortissement repensés (la tige de piston et l'écrou percé ont été modifiés, ce qui rétrécit les passages d'huile), l'amortisseur assure un travail souple et régulier qui donne l'impression d'une plus grande fermeté et multiplie les possibilités de réglage.
* L'amortisseur arrière permet deux réglages distincts d'amortissement en compression : rapide et lente.
* Le réservoir de l'amortisseur arrière bénéficie aussi d'un revêtement Kashima afin de limiter les frictions.

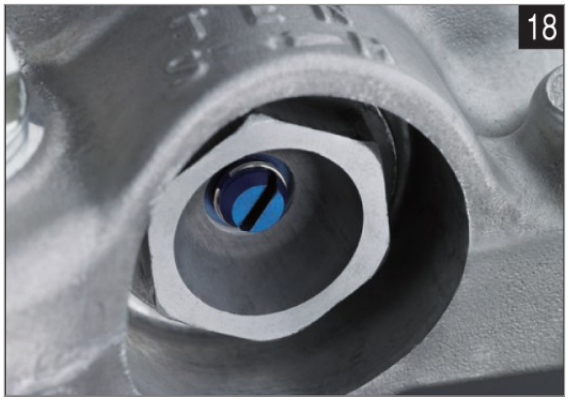
Pièces de type usine et de compétition

* De nombreuses pièces de type usine équipent la KX250F, notamment ses freins avant et arrière à disques en pétales. Outre le fait qu'elle limite le poids non suspendu, leur forme ondulée favorise le nettoyage des plaquettes et garantit donc un meilleur freinage.

* De plus, une protection évite d'endommager l'étrier de frein arrière.

* Un guidon Renthal façon usine (type standard) en aluminium est livré d'origine.

* Le moyeu arrière sans ailettes à rayons décolletés réduit également le poids non suspendu.
* À l'instar des Kawasaki d'usine, les jantes sont revêtues d'alumite noire.
* De même, comme sur nos motos d'usine américaines, les dispositifs de réglage de la fourche et de l'amortisseur arrière sont revêtus d'alumite bleue.



* Le bouchon du réservoir d'huile et les deux bouchons de visite du carter d'alternateur se dotent d'une finition bleue qui accentue le look usine de la machine.

* Un nouveau graphisme inspiré des machines d'usine renforce l'aspect racing de la KX250F.

Interface pilote/machine

Dessinés dans un esprit ergonomique, les éléments d'habillage composent une ligne affinée qui offre au pilote une position naturelle avantageant la vitesse.

* Les ouïes bicolores, fabriquées par un procédé de moulage bi-injection, contribuent à affiner la silhouette.

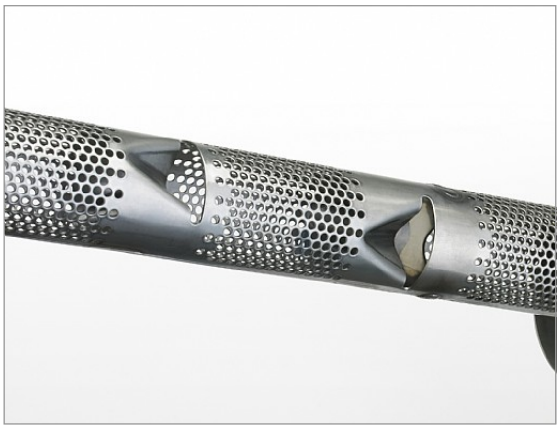
* Les caches latéraux bicolores sont également réalisés par moulage bi-injection. Comme les ouïes, ils affinent la silhouette générale de la moto. Un décrochement dans le cache droit favorise le refroidissement du silencieux.

* Le cadre s'élargit au niveau des chevilles pour permettre de mieux serrer la machine, et rétrécit au niveau de la courbe située sous la selle afin d'affiner la position de conduite.
* Le dessus de la selle est antidérapant pour permettre un bon maintien en position assise, et les côtés sont lisses pour favoriser la mobilité du pilote.

* La selle est constituée d’un nouvel uréthane qui conserve plus longtemps sa forme d’origine.
* Le dessin des repose-pieds s’élargit pour offrir une meilleure prise et une excellente sensation d’appui.
* La gaine du câble d’embrayage comporte un dispositif de réglage rapide de bonne dimension, qui permet au pilote d’ajuster plus facilement le jeu en roulant.
* La poignée de gaz dispose d’une barrette intégrée qui assure une meilleure préhension de la poignée.
* Le dessin des poignées courtes et légères vise à offrir une excellente prise en main.

Moteur

* Sur les modèles européens, des chicanes ménagées dans la chambre du silencieux canalisent les gaz d'échappement vers la garniture de laine de verre afin d'atténuer la sonorité.



Partie-cycle

* Le bras oscillant en alliage fait appel à une partie avant en fonte d'aluminium, à des poutres coniques hydroformées et à des tendeurs de chaîne forgés.
* Un large sabot moteur en matière synthétique offre une excellente protection pour un poids minime.

Divers

* Pièces proposées en option pour le moteur : rotors d'allumage de différentes inerties (7,5 ; 8,5 kg.cm² ; d'origine : 8,0 kg.cm²) et pignon de sortie de boîte de 12 dents (d'origine : 13 dents).
* Pièces proposées en option pour le châssis : support pour guidon de ø 28,6 mm (d'origine : ø 22,2 mm), couronnes en aluminium et en acier (48-52 dents ; d'origine : 50 dents), disques de freins pleins en pétales pour terrains boueux, et différents ressorts pour la fourche (9,1 ; 9,5 ;9,9 N/mm ; d'origine : 9,5 N/mm) et l'amortisseur arrière (49 ; 51, 53, 55 N/mm ; d'origine : 53 N/mm).

* Un témoin lumineux d'injection (disponible en option) signale tout problème éventuel d'alimentation.

COULEUR(S)

Lime Green (Vert) et nouveau graphisme style usine.

TRANSMISSIONS	
Boite de vitesses	5 rapports
Transmission finale	Chaîne
Rapport primaire	3.350 (67/20)
Rapport interne: 1 ère	2.142 (30/14)
Rapport interne: 2 ème	1.750 (28/16)
Rapport interne: 3 ème	1.444 (26/18)
Rapport interne: 4 ème	1.235 (21/17)
Rapport interne: 5 ème	1.045 (23/22)
Rapport final	3.846 (50/13)
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, à commande manuelle
PARTIE-CYCLE	
Cadre	Périmétrique en aluminium
Débattement avant	315 mm
Débattement arrière	310 mm
Pneu avant	80/100-21 51M
Pneu arrière	100/90-19 57M
Angle de chasse/chasse	28.2° / 120.2 mm
Angle de braquage gauche / droite	42° / 42°
SUSPENSIONS	
Suspension avant	Fourche télescopique inversée de 47 mm à deux cartouches (SFF) Réglage en compression: 22 positions Réglage en détente: 20 positions Réglage en précharge : 60 positions
Suspension arrière	Système Uni-Trak Réglage en compression: 13 positions (basse vitesse), 2 tours ou plus (haute vitesse) Réglage en détente: 17 positions Précharge du ressort: Réglable

FREINS	
Frein avant	Simple disque en pétales semi-flottant de 250 mm Étrier: Double piston
Frein arrière	Simple disque en pétales de 240 mm Étrier: Simple piston
DIMENSIONS	
Dimensions (L x L x H)	2,170 mm x 820 mm x 1,270 mm
Empattement	1,475 mm
Garde au sol	330 mm
Hauteur de selle	945 mm
Poids tous pleins faits	106.2 kg
Réservoir	7.2 litres

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 exacte 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.
Ces informations visent à présenter les capacités de la machine sur piste fermée ou sur circuit homologué, mais Kawasaki n'encourage pas à pratiquer ce type de conduite sur route ouverte ou sur autoroute.