



## Motor

### Motor

Monocilíndrico de cuatro tiempos y cuatro válvulas por cilindro, DOHC, con refrigeración por líquido  
249 cc

### Cilindrada

### Diámetro por carrera

### Relación de compresión

### Encendido

### Transmisión

77,0 x 53,6 mm

13,8:1

CDI digital de corriente directa

De cinco velocidades, con embrague manual multidisco en baño de aceite DFI® con cuerpo de mariposa Keihin de 43 mm y dos inyectores

### Inyección de combustible

## Suspensión

### Suspensión delantera/ recorrido del neumático

Horquilla telescópica invertida de función independiente (SFF) Showa de 48 mm con precarga de resorte regulable en 40 clics, regulable en compresión en 22 clics y en extensión en 20 clics/315 mm Acoplamiento Uni-Trak® y amortiguador Showa con amortiguación regulable en compresión en 19 clics a baja velocidad y en 4 giros a alta velocidad, amortiguación regulable en extensión en 22 clics y precarga de resorte totalmente regulable/310 mm 80/100-21

### Suspensión trasera/ recorrido del neumático

### Medidas del neumático delantero

### Medidas del neumático trasero

### Distancia entre ejes

### Distancia al suelo

### Ángulo de dirección /

### Avance:

### Totales

### Largo total

### Ancho total

### Altura total

### Altura del asiento

### Peso en orden de

### marcha

### Depósito de

### combustible

### Frenos

### Freno delantero:

### Freno trasero:

### General

### Transmisión final

### Color

### Cuadro:

100/90-19

1476 mm

330 mm

28,7 grados/127 mm

2169 mm

820 mm

1270 mm

945 mm

106 kg

6,09 l

Un disco lobulado de 270 mm semiflotante con pinza de doble pistón  
Un disco lobulado de 240 mm con pinza de un pistón

Cadena

Verde lima

Perimetral de aluminio

## De un vistazo...

- Los ajustes de amortiguación modificados de la horquilla de función independiente (SFF) Showa ofrecen fuerza progresiva de amortiguación y presenta barras internas de 48 mm que le otorgan rigidez
- Se modificó la configuración del amortiguador trasero Uni-Trak®
- Nuevos rotores lobulados y “extragrandes” de 270 mm marca Braking delantero/trasero
- Nuevo inyector de combustible aguas abajo de atomización más fina y configuración modificada de la ECU
- El control de largada aumenta la capacidad de lograr buenos arranques al maximizar la tracción disponible
- Nuevo pistón con parte inferior en puente
- Nuevo rotor magnético con mayor inercia
- Estribos y abrazaderas para manillar regulables
- Cuadro auxiliar más liviano
- Nuevo estilo de competición

## Motor de altas revoluciones y alto desempeño

- El motor monocilíndrico de cuatro tiempos, de 249 cc, cuatro válvulas, DOHC y refrigeración por líquido ofrece una potencia impactante en todo el rango de rpm
- El revestimiento de níquel de la pared de cilindros posee un alto factor de adhesión para lograr una duración óptima
- Las bielas con vara de gran espesor resisten la deformación elástica y aumentan la duración
- El inyector de aceite mejorado del cárter ofrece un flujo optimizado de aceite al lado inferior del nuevo pistón con parte inferior en puente con faldones cortos y nervaduras externas reforzadas para una resistencia superior.
- Los contrapesos de gran espesor presentan un factor de equilibrio a la par de los vehículos de carrera que minimiza la vibración del motor, proporciona una producción regular de potencia y maximiza el desempeño en el rango de rpm medio-alto

## Sistema de control de largada al estilo de las motocicletas de competición

- El control de largada de la KX250F fue una innovación para la clase 250 y aumenta la capacidad del piloto de lograr buenos arranques al maximizar la tracción disponible
- El control de largada se activa al oprimir un botón en el puño izquierdo del manillar mientras se está detenido, en punto muerto, primera o segunda
- Retrasa la regulación del encendido en primera y en segunda velocidad, y así produce el máximo efecto dentro de los primeros segundos posteriores a la liberación del embrague
- Al pasar a tercera velocidad el modo de control de largada se desactiva automáticamente y el encendido regresa al mapa normal
- Particularmente efectivo cuando se trata de alcanzar el primer lugar desde plataformas de largada de cemento y otras superficies resbaladizas

## Sistema de inyección digital de combustible (DFI®)

- Nuevo inyector de combustible aguas abajo de atomización más fina y configuración modificada de la ECU
- Los dos inyectores son de atomización fina y cuentan con cuatro orificios. El inyector aguas arriba tiene un tamaño de gota de 120 µm, mientras que el tamaño del nuevo inyector aguas abajo es de 75 µm. La dimensión menor y el patrón de rocío más amplio contribuyen a una potencia de rangos bajo y medio más altas, una mejor respuesta y una aceleración más rápida.
- El diseño del conducto de admisión diseñado brinda un flujo de aire óptimo desde la caja del filtro de aire hacia la cámara de combustión
- El sello que se encuentra entre la entrada de aire y el sensor de posición del acelerador, en el cuerpo de mariposa de 43 mm, protege a dicho sensor contra la penetración de combustible
- Acoplamiento progresivo del acelerador para una respuesta precisa en todo el rango de rpm
- Sistema simple y eficiente: sin batería, fusibles ni relés
- Motor fácil de encender

## Pistón con parte inferior en puente

- La cabeza de mayor espesor y las nervaduras de refuerzo aumentan la duración
- El perfil del pistón ayuda a aumentar la confiabilidad, comparado con los diseños que no presentan una parte inferior en puente
- Pistón liviano y resistente que posee el mismo diseño que en los vehículos de competencia de la firma, estañado para optimizar el contacto con el revestimiento de níquel de la pared del cilindro
- El acabado especial mejora la lubricación y la resistencia al desgaste de la superficie
- El buje corto del pistón reduce el peso oscilante

## Par motor máximo liviano y eficiente

- El material del asiento de la válvula de admisión aumenta la durabilidad
- Las válvulas ultralivianas poseen vástagos extremadamente delgados, similares a los utilizados en vehículos superdeportivos; las válvulas de admisión presentan cabezales gruesos para obtener mayor resistencia
- El método especial de fundido deja las superficies de la admisión sumamente lisas para lograr una eficiencia óptima en la admisión en todo el rango de revoluciones
- La junta recubierta en silicona del cabezal ofrece un sellado excelente

## Sistema de escape de acero inoxidable

- El múltiple corto y la cámara del resonador mejoran la potencia mínima y ofrecen una gran potencia máxima
- La cámara del resonador del colector ayuda a incrementar el par motor a bajas rpm
- El silenciador corto de gran volumen contribuye a la centralización de la masa y genera buena potencia, mientras que la gran sección transversal limita los niveles de ruido al nivel legal de competición de 94 dB establecido por la AMA.

## Sistema de escape de acero inoxidable (*continuado*)

- Estructura duradera en acero inoxidable

## Sistema de refrigeración eficiente

- Los radiadores son fuertes y ofrecen una excelente resistencia a la acumulación de barro, al mismo tiempo que proporcionan un desempeño de refrigeración óptimo
- La camisa de agua de la tapa de cilindros envía el refrigerante hacia el frente para lograr una refrigeración uniforme

## Transmisión y velocidades

- Los engranajes de la transmisión presentan cuatro posicionadores para pasar los cambios con suavidad
- Las ranuras de las horquillas de cambios aumentan la sensibilidad en la palanca de cambios
- El soporte del cable de embrague está integrado al cárter para brindar una sensibilidad precisa desde la palanca
- Se puede acceder a la pantalla de filtro del aceite de recuperación sin abrir el cárter para facilitar el mantenimiento

## Chasis rápido en las curvas

- El cuadro perimetral de aluminio ligero y liviano de la KX250F ayuda a brindar excelentes características ergonómicas y maniobrabilidad
- El centro de gravedad y dimensiones clave, como las ubicaciones del eje del basculante, el piñón de salida y el eje trasero se pensaron para aumentar la tracción delantera con mínimo hundimiento (squat) de la parte trasera

## Horquilla de función independiente

- Los ajustes modificados de la horquilla de función independiente (SFF) de 48 mm ofrecen una amortiguación firme y más comodidad para el piloto
- El diseño de la SFF separa las funciones de suspensión y amortiguación para reducir el peso, brindar un mejor desempeño, ofrecer menos fricción estática y proporcionar más facilidad de ajuste en comparación con las horquillas tradicionales
- El revestimiento superduro de titanio de la superficie externa de las barras internas de la horquilla reduce la fricción estática y mejora la suspensión, al mismo tiempo que previene rayones y roturas en las barras
- El tratamiento reductor de la fricción con revestimiento Kashima en el interior de las botellas de la horquilla contribuye a una suspensión más suave
- Los protectores envolventes de las barras de la horquilla ofrecen una protección excelente para las barras internas

## Suspensión trasera Uni-Trak®

- El amortiguador trasero modificado es acorde al desempeño de las horquillas delanteras
- El amortiguador trasero tiene doble regulación en compresión, que permite afinar la amortiguación para alta y baja velocidad por separado
- Posee revestimiento Kashima en la pared interna del cilindro para reducir la fricción y lograr una suspensión más suave

## Suspensión trasera Uni-Trak® (continuado)

- El basculante presenta largueros hidroformados ahusados y tensores forjados para la cadena
- El sistema Uni-Trak® de acoplamiento de la suspensión trasera se monta sobre el brazo de suspensión por debajo del basculante y admite un recorrido más largo en la suspensión trasera y un ajuste preciso
- Las relaciones de acople de la suspensión trasera Uni-Trak son consistentes con la configuración del amortiguador trasero para lograr la máxima tracción del neumático trasero

## Interfaz del piloto

- Los nuevos estribos regulables de dos posiciones permiten al piloto emplear una posición 5 mm más baja y así colocar el centro de gravedad a menor altura.
- Nueva tija superior de cuatro posiciones con dos juegos de ranuras para el montaje del manillar. Esto le ofrece al piloto cuatro posiciones de manillar que incluyen 25 mm adelantada, 15 mm adelantada, estándar o 10 mm retrasada para adaptarse a pilotos de distintas estaturas y estilos
- Los componentes de la carrocería ofrecen un área angosta para el piloto, que lo hace sentirse cómodo y conducir con rapidez
- Las cachas o targas, realizadas con un proceso de moldeo de doble inyección, cuentan con un diseño estilizado
- Los pasajes del panel lateral derecho contribuyen al enfriamiento del silenciador
- El diseño plano del asiento y el tanque permite libertad de movimiento
- El cuadro es más ancho a nivel de los tobillos para ofrecer un mejor agarre, y se estrecha cerca de la curva que se encuentra debajo del asiento para lograr una posición elegante al conducir
- El asiento delgado es de poliuretano, diseñado para una duración más prolongada
- La parte superior y los laterales del asiento son antideslizantes para ofrecer un buen agarre tanto al conducir sentado como de pie
- Los estribos anchos (50 mm de adelante hacia atrás) ofrecen un magnífico agarre y sensibilidad
- El cable del embrague posee un regulador veloz grande, que les permite a los pilotos ajustar el juego al instante
- La palanca del acelerador presenta un collarín de una pieza que brinda estabilidad adicional al accionar el acelerador
- Los puños presentan mangos cortos hechos de un material suave para aumentar la comodidad del piloto

## Componentes estilo competición

- El cilindro principal del freno delantero, tipo varilla de empuje, y el material de la pastilla de freno ofrecen más fuerza de frenado y una mayor sensibilidad
- El material de la pastilla de freno trasera ofrece un potente desempeño de frenado
- Las llantas o rines livianos, anodizados en color negro, son duraderos y lucen idénticos a los de las motocicletas de competición
- Las barras internas de la horquilla, revestidas en titanio, minimizan la fricción estática y tienen un aspecto increíble

## Componentes estilo competición (*continuado*)

- Los discos de freno lobulados delantero y trasero reducen la masa no suspendida y la forma ondulada ayuda a limpiar las pastillas de freno para lograr un desempeño de frenado más eficiente
- El protector de la pinza trasera previene roturas
- El cubo trasero sin nervios y los rayos conificados reducen la masa no suspendida
- El manillar Renthal de aluminio viene en la versión estándar
- Los nuevos acabados verdes anodizados de los reguladores de la suspensión, la tapa de aceite del motor y los tapones de la cubierta del alternador lucen como las piezas de competición de fábrica
- Los gráficos con el estilo de las máquinas de competición de la firma complementan el desempeño de la KX250F

## Otras características

- Las cubiertas y los paneles laterales del radiador ofrecen un puesto angosto para el piloto y una sensación de agilidad
- Diseño grabado en relieve en la cubierta del embrague
- El protector de cadena de alta densidad que va sobre el basculante es más resistente al desgaste
- El gran cubrechasis de resina ofrece gran protección con un peso mínimo

## Accesorios opcionales

- El kit opcional de calibración de DFI® con software de competición Kawasaki permite la afinación personalizada
- La luz indicadora opcional de inyección de combustible permite que el sistema de DFI transmita información de diagnóstico
- Entre las piezas opcionales para el motor se incluyen rotores magnéticos con diferentes inercias y un piñón de salida de 12 dientes
- Las piezas opcionales para el chasis incluyen un soporte para manillar de 28 mm, piñones traseros de aluminio y de acero de 46 a 50 dientes, rotores de freno lobulados macizos, diferentes resortes para horquillas y amortiguadores y palanca y cable de descompresión manual