



Motor

Motor

Monocilíndrico de cuatro tiempos y cuatro válvulas por cilindro, DOHC, con refrigeración por líquido
449 cc
96,0 x 62,1 mm
12,8:1
CDI digital de corriente directa
Cinco velocidades
DFI® con cuerpo de mariposa Keihin de 43 mm

Cilindrada

Diámetro por carrera

Relación de compresión

Encendido

Transmisión

Inyección de combustible

Suspensión

Suspensión delantera/ recorrido del neumático

Horquilla invertida Showa SFF-Air TAC con triple cámara de aire, tubos revestidos en DLC, amortiguación 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/315 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:

Un disco lobulado Braking de 270 mm de montaje rígido con pinza de doble pistón

Freno trasero:

Un disco lobulado Braking de 240 mm con pinza de un pistón

General

Color

Verde lima

De un vistazo...

- El control de largada ayuda a reducir el giro libre de los neumáticos en superficies resbaladizas
- La horquilla Showa SFF-Air TAC con triple cámara de aire utiliza un resorte neumático para reducir el peso, en comparación con las tradicionales horquillas con resorte de metal, lo que brinda una afinación efectiva y resistencia a los golpes en la parte inferior
- Incluye una bomba de aire digital para horquillas Kawasaki auténtica para una afinación rápida y fácil de la presión del resorte de la horquilla
- El motor está afinado para ofrecer una potencia óptima desde las revoluciones mínimas hasta el rango de rpm más alto. Esto da como resultado un impresionante impulso que puede apreciarse tanto en curvas como en rectas
- La cabeza modificada del pistón con la parte inferior en forma de puente aumenta la compresión e incrementa el desempeño
- El diseño de las levas de admisión favorece la respuesta de aceleración a bajas rpm
- El disco lobulado delantero extragrande de marca Braking tiene mayor tamaño (270mm); disco trasero lobulado de 240 mm
- El cilindro principal delantero posee una interfaz palanca a pistón tipo llamador para una excelente sensibilidad y un desempeño magníficamente sistemático
- Los mapas de encendido preprogramados pueden intercambiarse a un lado de la pista, sin necesidad de PC
- El manillar regulable en 4 posiciones y las 2 posiciones de los estribos permiten a los conductores adaptar la KX a sus preferencias personales
- Las llantas o rines de aluminio negro anodizado le dan un aspecto de motocicleta de competición

Descripción general del motor

- Un motor monocilíndrico de cuatro tiempos, de 449 cc, DOHC, refrigerado por líquido con la potencia legendaria de Kawasaki
- El pistón de fábrica con la parte inferior en forma de puente posee la rigidez óptima para obtener máxima potencia a altas rpm y durabilidad
- Un ángulo agudo de 3° hacia adelante coloca el motor en la posición ideal para obtener la tracción máxima
- El gran equilibrio del cigüeñal, a nivel del corredor de la firma, Villopoto, genera una vibración mínima y posee una alta masa inercial para maximizar la tracción del neumático trasero
- La tapa de cilindros compacta posee sólo 100 mm de altura
- Los resortes dobles de la válvula garantizan un funcionamiento estable de las válvulas y también admiten una escasa altura para la tapa de cilindros
- Las superficies de los árboles de levas, perfiles de levas y botadores poseen un tratamiento de nitrurado blando para una vida útil prolongada y confiabilidad a altas rpm
- El tensor automático de la cadena de distribución no precisa mantenimiento

Descripción general del motor (*continuado*)

- El cigüeñal y la biela presentan un tratamiento especial de carbocementación y de temple para maximizar la rigidez e incrementar la confiabilidad a largo plazo sin agregar peso

Inyección digital de combustible

- La inyección digital de combustible (DFI®) se ajusta automáticamente a los cambios atmosféricos para lograr un arranque más fácil, una respuesta más precisa del acelerador y potencia para saltar
- No es necesario volver a afinar ni cambiar los chichlés para adaptarse a las condiciones climáticas como en los modelos con carburador
- El inyector de atomización ultrafina con 12 orificios rocía partículas con un tamaño de 60 μ para generar una potencia uniforme y lograr que el motor responda en todo el rango del acelerador
- El cuerpo de mariposa de 43 mm utiliza un acoplamiento progresivo de aceleración para generar el flujo de aire de una manera muy similar a un carburador FCR
- Con sus dos ejes unidos, el cuerpo de mariposa se abre más rápidamente después de abrirse 3/8
- La perilla de ralentí veloz del cuerpo de la mariposa permite al conductor aumentar la velocidad del motor si éste está frío al arrancar
- El inyector de combustible se encuentra a 45°, el ángulo óptimo para la potencia de medio rango

Unidad de control de motor multimapa de alto desempeño

- La programación modificada de la ECU mejora la tracción. Para ello, retrasa el encendido cuando se detecta un giro libre excesivo del neumático mediante un aumento repentino de las rpm.
- La regulación del encendido aumenta la respuesta al reabrir el acelerador después de bajar la velocidad (al tocar el suelo después de saltos, etc.)
- La programación de la unidad de control del motor (ECU) es fácil de seleccionar a través de conectores intercambiables de la DFI que ofrecen tres mapas preprogramados: estándar, y (terreno) duro y blando sin necesidad de un dispositivo de programación separado o una computadora portátil
- Se puede arrancar el motor con sólo tres rotaciones del cigüeñal utilizando la electricidad generada con una sola patada al arranque, sin necesidad de batería
- El sistema transmite la electricidad para los dispositivos electrónicos de la motocicleta en forma secuencial: en primer lugar a la unidad de control del motor (ECU), después a la bomba de combustible y finalmente al inyector para lograr un arranque fácil y rápido
- La ECU compacta y liviana, ubicada delante del cabezal de la dirección y detrás de la placa, fue diseñada específicamente para el uso en motocross. El relé de la bomba de combustible está integrado a la ECU para sobrellevar los impactos y las vibraciones en carreras exigentes

Modo de control de largada

- El sistema de control de largada del estilo de las motocicletas de competición de la firma es una innovación en la industria y aumenta la capacidad de lograr buenos arranques maximizando la tracción disponible

Modo de control de largada (*continuado*)

- La activación por medio de un botón del modo de control de largada 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
- El control de largada puede activarse en punto muerto, en primera o en segunda
- Al pasar a tercera velocidad el modo de control de largada se desactiva automáticamente y el encendido regresa al mapa normal

Fácil arranque

- La fuerte potencia del rotor grande del generador de corriente alterna proporciona la alimentación eléctrica suficiente para que el sistema de inyección de combustible sin batería realmente arranque con una patada sin utilizar batería
- Equipada con un sistema de liberación automática de compresión (ACR) que permite arranques rápidos y fáciles. El sistema de descompresión centrífuga de peso dual se encuentra en el árbol de levas de escape
- El escape de compresión cuenta con una apertura de válvula de 1,0 mm para minimizar la potencia requerida para la patada

Pistón con parte inferior en puente

- La forma de la cabeza del pistón está afinada para ofrecer una excelente respuesta del motor en los rangos bajo y medio
- Es el mismo diseño que utilizan nuestros modelos preparados de fábrica para competir; ofrece un desempeño óptimo a cualquier nivel de rpm
- Más liviano y duradero que los diseños de pistón tradicionales
- El ala corta del pistón posee un revestimiento de baja fricción para minimizar las pérdidas mecánicas
- Los nervios externos reforzados incrementan su resistencia y duración

Horquilla delantera Showa SFF-AIR

- La horquilla Showa SFF-Air TAC, con triple cámara de aire, emplea aire en lugar de un resorte. El peso y la inercia reducidos del resorte de aire aumentan la suavidad e incrementan la capacidad de la horquilla para adaptarse a la forma del terreno
- El resorte de aire disminuye significativamente la fricción y reduce el peso, al mismo tiempo que ofrece más resistencia a los golpes en la parte inferior de la carrocería, menos contaminación de aceite y ayuda a hacer más fácil y efectiva la afinación en comparación con los resortes tradicionales
- Los cartuchos de amortiguación internos de gran diámetro ayudan a brindar un desempeño sistemático y resistencia a los golpes de la parte inferior
- Incluye gratuitamente una bomba de aire digital para horquillas de 0-300 psi Kawasaki auténtica para una afinación rápida y fácil de la presión del resorte de la horquilla
- El revestimiento duro de titanio de la superficie externa de las barras internas de la horquilla ofrece una fricción estática mínima cuando la horquilla se expone a fuerzas laterales que habitualmente dificultan el deslizamiento. Como resultado se obtiene una respuesta mejorada de la horquilla, especialmente durante las curvas

Horquilla delantera Showa SFF-AIR (continuado)

- Los protectores envolventes de los tubos de la horquilla les ofrecen una efectiva protección
- La tija inferior posee pernos integrados para facilitar la colocación y la extracción de la placa de matrícula delantera
- Los tornillos de fijación del guardafangos delantero de una pieza poseen arandelas integradas para simplificar la instalación y la extracción

Amortiguador trasero

- El regulador del amortiguador en extensión en 22 clics permite un ajuste preciso del circuito de extensión
- El fácil acceso al regulador permite afinar la suspensión junto a la pista sin dificultades y con mínima pérdida de tiempo
- El amortiguador trasero posee doble regulación en compresión, que permite realizar independientemente un ajuste de 19 posiciones para alta velocidad y de 4 giros para alta velocidad

Basculante de aluminio

- El basculante ahusado en forma de "D" es más liviano que un basculante similar en tubo cuadrado y ofrece una rigidez superior en relación con su peso
- Presenta largueros hidroformados ahusados y tensores forjados para la cadena
- El acoplamiento Uni-Trak® de la suspensión trasera se encuentra debajo del basculante para permitir una afinación precisa y el máximo recorrido de la suspensión

Tanque de combustible y bomba de combustible liviana de aluminio

- El tanque de combustible compacto con capacidad de 6 l está elaborado por el proceso de soplado
- La bomba de combustible posee una tapa y un cuerpo de filtro de una pieza, que elimina la necesidad de contar con un tubo de retorno del combustible desde el regulador de presión
- Presenta una tapa plástica en el filtro de combustible que se envuelve alrededor de la entrada y actúa como una trampa de combustible para garantizar un suministro estable durante la marcha enérgica de motocross

Refrigeración eficiente

- Los radiadores de alta capacidad Denso poseen centros muy compactos y un diseño de aleta que ofrece una eficiencia de refrigeración superior
- Las cachas o targas poseen un perfil delgado y un gran orificio de refrigeración de salida para mantener al mínimo el exceso de calor
- Las aletas del radiador poseen cuatro hojas pequeñas en ángulo de baja inclinación para lograr una mínima superposición y la máxima circulación de aire

Embrague fuerte y duradero

- El embrague ofrece sensibilidad directa y un magnífico control del acople
- El excelente drenaje de aceite reduce la pérdida de potencia ocasionada por el exceso de aceite alrededor de la canasta del embrague

Embrague fuerte y duradero (*continuado*)

- Los discos de fricción con una considerable cantidad de material de fricción contribuyen a la resistencia a la pérdida de eficacia por recalentamiento y a una vida útil prolongada
- La tapa de la carcasa del embrague presenta el logo grabado en relieve y está pintada de plateado, de manera que las marcas y el desgaste normal son menos perceptibles

Transmisión de 5 velocidades de relaciones cortas

- La transmisión de 5 velocidades y la amplia curva de par motor dan a los pilotos más opciones de marcha para lograr un máximo impulso en una amplia variedad de pistas
- La primera velocidad ofrece una excelente duración para las largadas en situaciones que precisan de gran tracción

Discos de freno potentes

- El cilindro principal delantero posee una interfaz palanca a pistón tipo llamador para una excelente sensibilidad y un desempeño magníficamente sistemático
- Las pastillas de freno delantero ofrecen una potente fuerza de frenado y sensibilidad
- El rotor delantero liviano y extragrande Braking de 270 mm está sujetado por una poderosa pinza de doble pistón y posee un dinámico diseño lobulado para mantener alejados el barro y los desechos
- El rotor trasero liviano y lobulado Braking de 240 mm cuenta con el mismo estilo lobulado dinámico que el delantero y está sujetado por una pinza trasera hidráulica de un pistón

Interfaz para el piloto y estilo

- El cuadro estilizado hace que la motocicleta se perciba compacta y ágil y se ensancha cerca de los tobillos del conductor para ofrecer un agarre y un control óptimos
- Los estribos anchos, de 50 mm, pueden ajustarse para alternar la posición, 5 mm más bajo que los estándar
- Las cachas o targas plásticas de una pieza coinyectadas en dos tonos y las placas de matrícula laterales tienen un aspecto increíble, son compactas y livianas
- Tijas negras y llantas o rines negros anodizados, igual que los equipos de Kawasaki
- Los acabados verdes de los reguladores de la suspensión y las bujías del motor lucen como las piezas de competición de fábrica
- El asiento, con diseño estrecho, está elaborado en espuma de uretano para conservar la forma original y ofrecer una duración óptima

Otras características

- Cubrechasis de resina que ofrece gran protección sin peso excesivo
- El cable del embrague posee un regulador veloz grande, que les permite a los pilotos ajustar el juego al instante
- El protector de la pinza trasera la protege de roturas
- El cubo trasero sin nervios y los rayos conificados ofrecen bajo peso y una excelente duración

Otras características *(continuado)*

- Los nuevos ejes livianos delantero y trasero pesan 31 gramos y 32 gramos menos, respectivamente

Accesorios KX opcionales

- El kit de software de competición Kawasaki permite a los corredores reprogramar los mapas de datos de la ECU en cuanto a volumen de inyección de combustible y regulación del encendido para modificar las características del motor y adaptarlas a sus preferencias. Está disponible un ajuste de la ECU que también puede usarse para registrar hasta seis horas de datos, incluidos rpm del motor, grado de abertura del acelerador, empuje del motor, temperatura del refrigerante y del aire, regulación del encendido, ajustes de combustible, posición de las marchas y voltaje del sistema