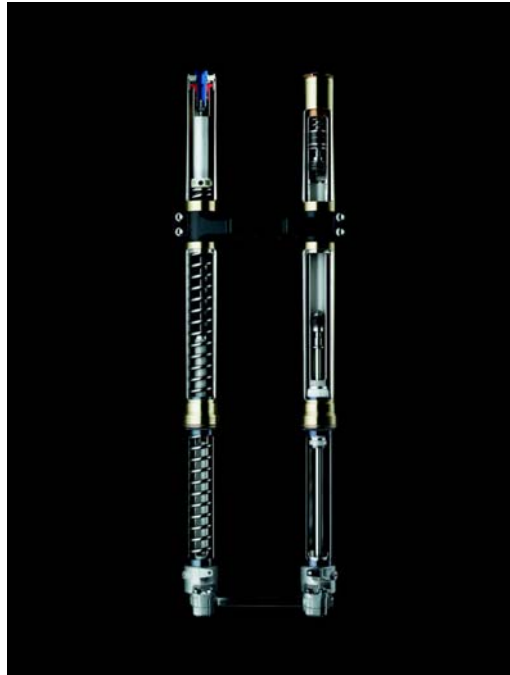


Nueva horquilla Showa SFF

La nueva Kawasaki KX250F equipa muchas novedades para el 2011, entre ellas la nueva horquilla de suspensión delantera Showa SFF (Separate Function front Fork – Horquilla delantera de Función Separada).

El rasgo principal de esta horquilla es que, a diferencia de las utilizadas hasta el modelo 2010, equipa en la barra izquierda el sistema de hidráulicos y en la barra derecha aloja el muelle; en lugar de hidráulicos y muelle en cada barra como en un sistema convencional.

El objetivo de esta nueva disposición es el de reducir las fricciones en general (se han reducido en un 25%) para conseguir un funcionamiento mucho más suave en todo el recorrido y unas prestaciones hidráulicas superiores, además el conjunto se beneficia de una notable reducción de peso.



Detalle interno del regulador de precarga del muelle. En azul se observa el regulador, en rojo el casquillo que hace presión sobre el vástago de aluminio que precarga el muelle.

La barra derecha equipa un regulador de precarga del muelle en su parte superior anodizado en azul, con lo que se simplifica la tarea de regular los ajustes de suspensión o la regulación del recorrido muerto delantero.

En su interior encontramos el muelle con un vástago, más largos que en una horquilla convencional, junto con una pequeña cantidad de aceite para lubricar el conjunto internamente. El muelle, más pesado que uno convencional, se ha instalado precisamente en la barra derecha para equilibrar el conjunto delantero, antes

desequilibrado por el montaje del conjunto de pinza de freno/disco de freno en la barra izquierda.



Regulador de precarga del muelle en la parte superior de la barra derecha



Regulador de compresión en la parte superior de la barra izquierda



Regulador de extensión en la parte inferior de la barra izquierda

La barra izquierda aloja todo el sistema hidráulico, pudiendo regular tanto la velocidad de compresión como la de extensión. Al carecer de muelle, se pueden utilizar pistones de mayores dimensiones que en un sistema convencional y beneficiarse, como en la Showa BPF montada en el modelo ZX6R de carretera, de una reducción de la presión en el sistema, traduciéndose en un mayor control del hidráulico de compresión mejorando el tacto de frenada y entrada en curva y un mayor control del hidráulico de extensión acelerando en la salida de las curvas.

Ambas barras incluyen, para una mayor reducción de la fricción, un recubrimiento interior de nitrurado de titanio. La reducción de fricción junto con un funcionamiento hidráulico superior son las claves en la mejora de las prestaciones de esta nueva horquilla delantera, y es algo que se aprecia desde el primer momento que se toma una curva infestada de baches a alta velocidad....

Asimismo se ha reducido el decalaje de la horquilla delantera 1 milímetro para conseguir una mayor maniobrabilidad y una respuesta más rápida de la dirección.