

驚異のワイドパワーレンジスポーツ

AR125



Kawasaki

R.R.I.S.搭載、スーパーフレキシブル&ハイパワーを

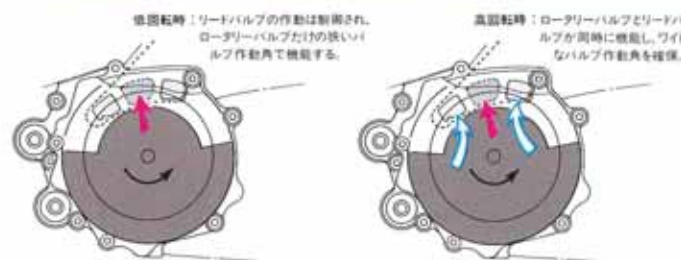
驚異のスーパーワイドレンジ!

世界GPレーサー“KR”から継承された 水冷2ストロークに、革新のR.R.I.S.システム。

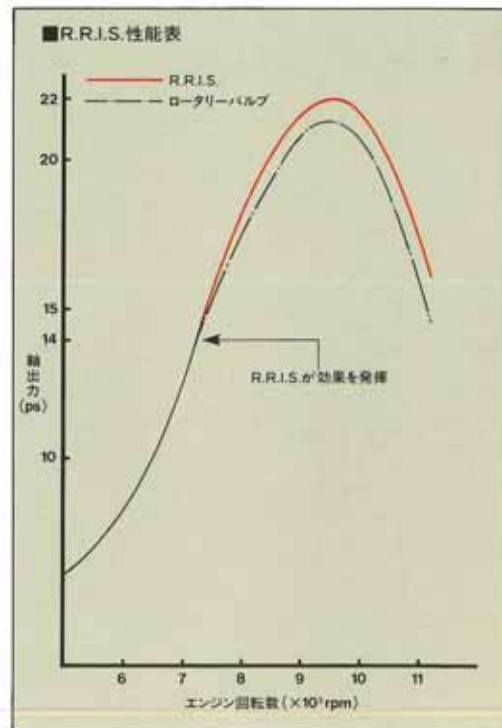
世界のGPレースを席巻したあのグリーンミーニー“KR”の比類ないパフォーマンスと最先端テクノロジーを継承しながら、ロードスプリンターのための「ワイド・パワーレンジ達成」という命題に応えたR.R.I.S.(ロータリー & リードバルブインテークシステム)を搭載。2ストロークエンジンは、吸気バルブの作動角(ポートタイミング)によってパワー特性が決定され、ワイドなバルブ角を設定すれば高回転域でのパワーは確保されますが、中低回転域でのパワー不足は避けられません。また中低回転域のパワーを優先すれば高回転域でのパワーが犠牲になる傾向があります。このパワー特性の偏りをロータリーバルブとリードバルブを併用して克服。エンジン回転に対応してバルブの作動角をオートコントロールする画期的なこのシステムによって、全回転域でフレキシブルにパワーを抽出。スーパーライトスポーツに求められる市街地での扱い易さと高回転ドライブで強烈なパワーを発揮。しかも、42km/ℓ(50km/h)というエコミーな好燃費率を達成。高性能水冷システムは、毎分30ℓもの(6,000rpm)の冷却送水量によりシリンダーを均一かつ高効率で冷却し安定したパワーを持続。さらに、サーモスタットを装備することで、オーバーヒートを防止し冬のスターティングを容易にしています。

エンジン回転に対応して、 バルブ作動角をオートコントロールする 画期的なインテークシステムR.R.I.S.

従来の2ストロークエンジンの吸気システムは、ロータリーバルブまたはリードバルブのいずれかが採用されていました。ロータリーバルブは、固定の吸気ポートと回転するディスクバルブによって吸気タイミングを調整するシステムで、中高回転域でのパワーピックアップには優れているものの、低回転域ではやや不利な面があります。また、クランクケース内の負圧によって弁が開くリードバルブシステムは、低回転域でのパワーピックアップには優



※リードバルブはクランクケースの負圧に応じて弁が開閉し吸気が少ないという特長があり、一方ロータリーバルブはバルブタイミングを自由に設定でき、かつ作動が正確で吸気抵抗が小さいという特長がある。この2つのシステムの特長を生かし「R.R.I.S.」は全回転域でハイパワーを発揮する。



れているが中高回転域ではやや不利という特性を有しています。カワサキが開発したR.R.I.S.は2つのシステムをドッキングさせることで、全回転域にわたりフラットなパワーピックアップを達成。従来のロータリーバルブの両サイドにリードバルブを備える「パワーポート」を配したこのシステムは、左図のように高回転域ではメインのロータリーバルブとパワーポートのリードバルブが同時に機能し、高回転ドライブに最適なバルブ作動角を実現。中低回転域ではリードバルブの作動は制御され、メインポートだけが機能して狭いバルブ作動角を確保。パワー特性を一新し、鋭い立ち上がりで俊敏なレスポンスを発揮。2ストロークエンジンのメリットだけをきかだかせ、全回転域において扱いやすくパワフルな加速性能を実現しています。

誇る革新水冷2ストロークスポーツ。

コーナリングが冴える、ノスポーツ走行にシャープなフットワーク—ユニトラックサスペンション。

ソフト&ハード、スポーツ走行にはこの2つのサスペンション特性が要求されます。通常の走行では、路面の小さな荒れをソフトに吸収して操縦安定性と快適なライディングフィールをつくり出すこと。そして、タイトコーナーやワインディングロードで、あるいは大きなギャップを通過するときにはハードなクッション特性を発揮し、しっかりとマシンを安定させることが大切です。この相反する2つの要素を一つのショックユニットに組み込み、理想的なプログレッシブ特性を生み出したのが、定評のユニトラックサスペンション。スイングアームのピボット近くでショックユニットと2つのリンクを組み合せ、リヤアックスの大きなストロークをショックユニットの小さなストロークで受けとめるシステム。これにより、小さなショックはソフトに、大きなショックにはハードに反応するプログレッシブなサスペンション特性を発揮。さらに、ユニトラックサスペンションは車体重心の低位置・集中化を果たすと同時に、バネ下重量を大幅に軽減してライトスポーツに期待されるシャープな運動性能を抽出。フレキシブルなパワービックアップとユニトラックサスペンションのプログレッシブ特性が融合したスーパーな性能がAR125のダイナミックなスポーツライディングを主張。コーナーからコーナーへ、吸いつくような鮮やかなロードホールディングと胸のすく立ち上がりで、シャープな走行を満喫できます。



ユニトラックサスペンション

コンパクトディスクブレーキは、あらゆる走行条件下で高性能を発揮する全天候タイプ。

スーパーライトスポーツの魅力は、自在のコントロール感覚。走る、曲がる、止まる……、ライダーの意志のままにマシンを操ることで真価が発揮されます。フレキシブルなパワーを発揮するAR125は、このハイポテンシャルをフルに引出しスポーティな運動性能に変換するために、高性能フロントディスクブレーキを装備。特殊メタルパッドと不等ピッチ多孔式ディスクプレートの組み合わせによる全天候型ディスクブレーキシステムとし、雨などによるウェットな路面状況下でも強力な制動力を見せセーフティライディングを約束。ディスクプレートに設けられた不均等な孔は、ディスクプレートとの共振を抑えて鳴きを防ぎ、また優れた放熱・水切り効果を発揮。加速とブレーキを繰り返すアップダウンやワインディングロードでも、過熱による性能劣下がなく終始確実・強力にマシンをコントロールします。しかも、軽量・コンパクトな設計で、フロントのバネ下重量を軽減。ライトウェイトに貢献するとともに軽快なステアリングフィールをライダーに伝えます。ディスクブレーキとともにAR125の足回りを特徴づけているのは、5本スポークのアルミキャストホイール。軽量かつ強靱な設計でシャープな走行感を生み出しています。そしてフルバンクでも確実に路面をグリップするようサイド近くまでトレッドを刻んだ18インチタイヤを装着しスポーティなライディングフィールを生みだしています。



フロントディスクブレーキ

EQUIPMENT

ロードに映える美しいエアロフォルム、機能優先の本格的スポーツバージョンがパフォーマンスを語る。

上級クラスのスーパーパフォーマンスマシンの流れをくむ美しいフォルムは、AR125のスポーティな走行を支える機能優先のデザイン。AR125のパワーユニットを見つめ、トータルバランスをバックボーンに磨き出されたフォルムとグラフィックです。スポーティなライディングフィ

ライト、取回しに便利なグラブレール……また、クラッチ連動式のサイドスタンド収納忘れ防止装置など、本格装備を満載。すべてにわたってハイクオリティマシンへの追求が具現化しています。



変化を配慮して一体感を強調したフェーエ
ルタンクとライ
ディングシート、テール
エンドに流れるサイド
カバー……。

コンポーネントのすべてがマン・マシン一体となって風を切るエアロフォルムとなっています。小さな前面投影面積を誇るフロントフェアリング、セパレートハンドルとセットバックのフットレストによってライダーは無理のないスポーティなポジションを確保し、風のストレスを最小限に抑えることができます。そして、視認性の高いスピード&タコメーターはつねにセーフティライディングへの指針を示します。その他、リヤカウルに設けられたロック付きの便利な小物入れ、高輝度角型ハロゲンヘッド



FRONT VIEW



REAR VIEW

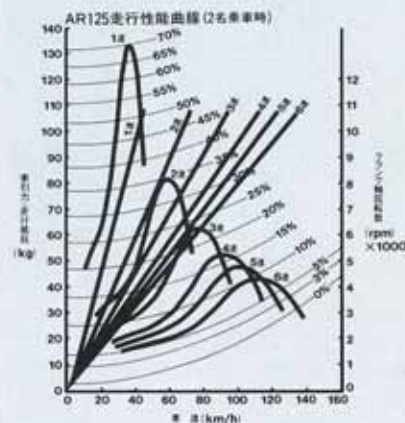
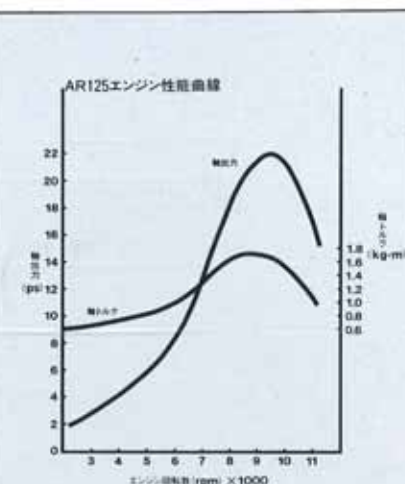
SPECIFICATIONS	
型式	AR125A
全長×全巾×全高	2,015mm×675mm×1,170mm
軸間距離	1,300mm
最低地上高/シート高	180mm/795mm
キャスト/トレール	26°/82mm
エンジン型式	水冷2ストローク単気筒
弁方式	RRIS (ロータリー・リッドバルブ・インテークシステム)
総排気量	123cc
内径×行程/圧縮比	55.0×51.8mm/7.0
最高出力	22ps/9,500rpm
最大トルク	1.7kg-m/8,500rpm
吸気バルブタイミング (開)	150°-120°BTDC (自動管制)
// (閉)	55°-85°ATDC (自動管制)
始動方式/点火方式	プライマリーキック/CDI
潤滑方式	スーパーループ
キャブレター	Mikuni VM26SS
トランスミッション型式	常歯6段リターン
クラッチ型式	湿式多板
ギヤ・レシオ 1速	2.538
// 2速	1.555
// 3速	1.190
// 4速	1.000
// 5速	0.909
// 6速	0.826
一次減速比/二次減速比	4.062 (65/16)/2.642 (37/14)
フレーム型式	ダブルクレードル
懸架 (前)	テレスコピック
// (後)	スイングアーム (ボトムリンク式ユニ・トラック)
タイヤサイズ (前)	2.75-18 4PR
// (後)	3.00-18 4PR
ブレーキ型式 (前)	シングルディスク232mm
// (後)	ドラム (リーディング・トレーリング) 130×28mm
車両重量 (乾燥)	98kg
燃料タンク容量	12ℓ
登坂能力	tanθ0.50 (27°)
定地燃費 (2名乗車時)	42km/ℓ (50km/h) 運輸省届出値
最小回転半径	2.2m
制動距離 (2名乗車時)	7.0m (35km/h)
標準現金価格	¥260,000 (北海道及び沖縄を除く)

●定地燃費は定められた試験条件のもとでの値です。したがって走行時の気象・道路・車両・整備などの諸条件により異なります。●仕様及び諸元は予告なしに変更することがあります。



●サンビームレッド

●エゴニー



840615

Kawasaki Credit
カワサキ・クレジット

便利でお求めやすいカワサキ・クレジットをご利用ください。
わずかな預金先でのお支払いはらくらく。
カワサキ特約店でお気軽にご相談ください。

山田オート販売株式会社
総店 東京都立区新大塚1-1-1
支店 東京都立区新大塚1-1-1 (代客)
サービスセンター 東京都立区新大塚1-1-1 (代客)
各支店 各支店 各支店

Kawasaki
川崎重工業株式会社・カワサキオートバイ販売株式会社 / 〒673 明石市川崎町1-1

Ride in Good Manners.

●ヘルメットを正しくかぶりましょう。●点検・整備を忘れずに。●安全のため改造はやめましょう。
安全に走るための心がけ、ルールとマナー

★安全速度で走りましょう
★カーブではスピードをひかえめに
★無理な追い越しはやめましょう

★充分に確認し、確認されるよう努めましょう
★早朝、夕方では早めにヘッドライトの点灯を
★いつもふさわしい服装で乗りましょう

スピーディな
部品供給

●カワサキ純正部品は、カワサキ特約店でお求めください。

カワサキではカワサキ特約店と直結したスピーディな純正部品直送体制を展開しています。