

走ってみたい夢空間

GPZ250R

Kawasaki



より滑らかに、より美しく。
フラッシュサーフェスボディが走りの感性を
豊かにふくらませる。



ヘッドライトからヒップアップテールに流れるシンプルで美しい3次曲面。
この滑らかなフォルムが高次元のエアロダイナミクス効果を発揮し、

空気の粒子を鮮やかにすり抜ける。

その瞬間、ライダーは未体験の空間の中でマン・マシン一体の快感を味わい、
操ることの楽しさを体感するだろう。

そして、このときからマシンはメカニズムの集合体としてではなく

暖かな鼓動を打つ有機体になりライダーと共に夢空間を共有する。

究極のエアロダイナミクスとヒューマンテクノロジーから生まれた

新時代のクォータースポーツ——GPZ250R。



これは空気の壁をすり抜けるエアロオブジェ。

—ロードは、夢空間に続く—

風に磨かれた流麗なフォルム、その機能美は感性に目覚めたライダーの視線を奪う。

いま、モーターサイクルはファッションとして、あるいはライダーの自己主張の表現としてその意義が追求されています。新しい時代のニーズにこたえたスーパークォーターが、GPZ250Rです。これまでのモーターサイクルに見られない斬新でシンプルなフォルムは、テールエンドまで空力特性を配慮した機能美を誇っています。そして、リヤフェンダーステアに象徴されるように一切の無駄を排除したシンプルなディテールとマン・マシンの融合を高めるための高度な技術、数々のアイデア。それは、ライダーを主体としたヒューマンテクノロジーの追求に他なりません。GPZ250Rは、ファッションブルでハイクオリティな走りの感性に目覚めたライダーをひきつけて離しません。



最小限に抑えられた前面投影面積はナロー&コンパクトなツインエンジンから生まれた。

クォータースポーツの大前提である軽量・コンパクト化を果たすための重要なポイントは、パワーユニットです。GPZ250Rはインライン4をも凌駕する性能を発揮するナロー&コンパクトな水冷4ストロークDOHC/パラレルツインをクォータースポーツにおけるベストエンジンとして結論づけ、クォータースポーツの究極のトータルパフォーマンスを実現しています。マルチエンジンでは実現できない小さな前面投影面積。そして、理想のウェイトバランス、ライダーとマシンのフィットネス。これは、GPZ250Rの優れた空力特性や優れた操縦性を生むライディングポジションを物語るだけでなく、ライダーに快適なテイストを伝えこれまでにないすばらしい走行を約束します。



人間とマシンの真の融合、それはヒューマンテクノロジーの結晶。

フェアリングとタンクを一体とした先進的なボディワークと共に、フレームをフルカバーする構成でフェアリングからヒップアップテールまでの美しいフォルムを実現しています。これは、ナロー&コンパクトなツインエンジンが軽量でスリムなダイヤモンドフレームの適用を許したことにより実現したものです。重く大きなマルチエンジンならフレームの強度・剛性を高めるために無骨で重いフレームを要求し、それはデザインに多くの制約を与えたことでしょう。この意味においてGPZ250Rは、デザインにもツインのメリットを100%引き出しているといえます。その機能美は真のマン・マシン融合を計りながら、優れた空力特性を獲得しクォータースポーツの新しい時代を拓きます。



GPZ250R

"TWIN" IS THE BEST!

クォータースポーツのベストパフォーマンスを実証したスーパーツイン。

アクセルワークのたびに感動を呼ぶ新しいパワーセンス——水冷4ストロークDOHC4バルブパラレルツイン搭載。

WHY?

"TWIN" IS THE BEST!

なぜ、クォーターにはツインがベストなのか？ GPZ250Rの新しい走りか、それを実証する。

GPZ250Rのツインエンジンは、これまでのあらゆるクォーターエンジンと一線を画するハイパフォーマンスを体感させてくれます。高回転をキープしなければ力強さを手にできないマルチとは違い、中低速域の太いトルクで、加速性能の素晴らしいを約束、またマルチを凌駕する高速性能をも実現。さらに高速回転域においてはワイドなパワーレンジでどこまでも伸び、他のクォーターの追随を許しません。全回転域で発揮されるフレキシビリティ、そして限界点付近からさらに伸びるパワーはビッグを越えられたエキスポートライクにも匹敵しています。安易に新奇なメカニズムに流れることなく、シンプルなツインシステムを高度なテクノロジーでジックリと磨きあげ実現した、新次元のパワーセンスこそ最大の魅力。過去10万台に及ぶ実績あるツインメカニズムと真摯に取り組んできた水冷4ストロークDOHC4バルブツインは、高信頼性と優れた耐久性に裏付けられたベストクォーターエンジン——カワサキの最高技術の結晶から生まれたツインの素晴らしいはアクセルを聞いた瞬間から確信していただけます。



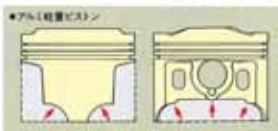
●クォーターが理想とするパワー特性にもっとも近いツインをベストシステムと結論づけました。

カワサキは、「クォーターにおいて、最も優れたターナルパフォーマンスを実現できるパワーユニットは、ツインだ！」という確信を抱き、ニューエンジンの開発に取り組みました。特にパワー特性において中低速型のツインは、クォータースポーツが理想とするパワーレンジに最もアプローチやすく、すべてにおいてメリットがあります。カワサキの素晴らしいテクノロジーは、シティロードやワインディングロード、あるいはツーリングユースなどクォーターがもっとも活躍する中低速回転域の加速性能とレスポンスを飛躍的に向上させ、さらに限界点付近の高速回

転域においても揺打ちのない伸びを発揮。大容量エキスクレーナー、大径バルブ、大径セミフラットバルブキャブレーター、軽量ピストンなどにより、吸排気効率と燃焼効率を徹底追求。究極のパフォーマンスを生み出しています。

●エネルギー効率の高いツインシステムの優れた総合性能はすべてのシステムを凌ぐ。

一般的にマルチと比較するとシンプルで部品数が少ないツインは、フリクションの発生個所が少なく、その分エネルギーロスも低いという大きなメリットがあります。シンプルな機構と合せてピストンのスカート左右部を大きくカットした軽量フリクションコーティングピストンやテンションの小さなピストンリング、硬質コンロッド、一体式クランクシャフト……など、フリクションロスの低減と優れた耐久性を維持する高品質パーツを多用し、高性能と高信頼性を実現しています。さらに、冷却効率に優れたウェットライナーやアルミシリンダーラジエーターによる高性能冷却システム、ストリートな吸気を生むサイドカムチェーンなどにより、パフォーマンスをさらに高めています。これらの高度なメカニズムは、世界最速を誇るGPZ1000RXのノウハウを継承したものです。



写真は、オリジナルオプションのシートカウルを装着したもので、販売店が標準に装着されています。



THE SPIRIT OF THE QUARTER TWIN SPORTS



“TWIN” IS THE BEST!

クォータースポーツのベストパフォーマンスを実証したスーパーツイン。

アクセルワークのたびに感動を呼ぶ新しいパワーセンス———水冷4ストロークDOHC4バルブパラレルツイン搭載。

WHY?

“TWIN” IS THE BEST!

なぜ、クォーターにはツインがベストなのか？
GPZ250Rの新しい走りが、それを実証する。

GPZ250Rのツインエンジンは、これまでのあらゆるクォーターエンジンと一線を画するハイパフォーマンスを体感させてくれます。高回転をキープしなければ力強さを手にできないマルチとは違い、中低速域の太いトルクで、加速性能の素晴らしさを約束。またマルチを凌駕する高速性能をも実現。さらに高速回転域においてはワイドなパワーレンジでどこまでも伸び、他のクォーターの追従を許しません。全回転域で発揮されるフレキシビリティ、そして限界点付近からさらに伸び

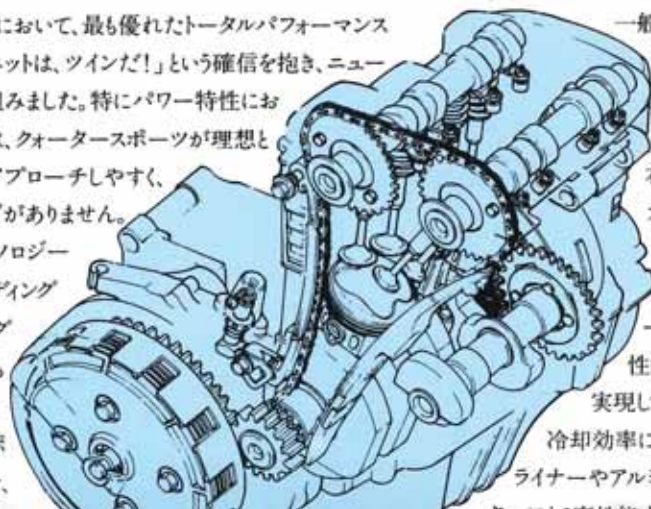
●クォーターが理想とするパワー特性にもっとも近い
ツインをベストシステムと結論づけました。

カワサキは、「クォーターにおいて、最も優れたトータルパフォーマンスを実現できるパワーユニットは、ツインだ!」という確信を抱き、ニューエンジンの開発に取り組みました。特にパワー特性において中低速型のツインは、クォータースポーツが理想とするパワーレンジに最もアプローチしやすく、すべてにおいてムリ・ムダがありません。

カワサキの素晴らしいテクノロジーは、シティロードやワインディングロード、あるいはツーリングユースなどクォーターがもっとも活躍する中低速回転域の加速性能とレスポンスを飛躍的に向上させ、

●エネルギー効率の高いツインシステムの
優れた総合性能はすべてのシステムを凌ぐ。

一般的にマルチと比較するとシンプルで部品数が少ないツインは、フリクションの発生個所が少なく、その分エネルギーロスも低いという大きなメリットがあります。シンプルな機構と合せてピストンのスカート左右部を大きくカットした軽量デフリックコーティングピストンやテンションの小さなピストンリング、硬質コンロッド、一体式クランクシャフト……など、フリクションロスの低減と優れた耐久性を維持する高品質パーツを多用し、高性能と高信頼性を実現しています。さらに、冷却効率に優れたウェットライナーやアルミシングルラジエ



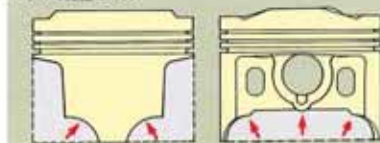
るパワーはビックを経験されたエキスパートライダーも完全に魅了します。安易に新奇なメカニズムに流れることなく、シンプルなツインシステムを高度なテクノロジーでジックリと磨きあげ実現した、新次元のパワースェンこそ最大の魅力。過去10万台に及ぶ実績あるツインメカニズムと真摯に取り組み開発された水冷4ストロークDOHC4バルブツインは、高信頼性と優れた耐久性に裏付けられたベストクォーターエンジン——カワサキの最高技術の結集から生まれたツインの素晴らしさはアクセルを開いた瞬間から確信していただけます。



さらに限界点付近の高速回転域においても頭打ちのない伸びを発揮。大容量エアクリナー、大径バルブ、大径セミフラットバルブキャブレター、軽量ピストンなどにより、吸排気効率と燃焼効率を徹底追求。究極のパフォーマンスを生み出しています。

ターによる高性能化システム、ベドレートな吸気を生むサイドカムチェーンなどにより、パフォーマンスをさらに高めています。これらの高度なメカニズムは、世界最速を誇るGPZ1000RXのノウハウを継承したものです。

●アルミ軽量ピストン



写真は、オリジナルオプションのシートカウルを装着したもので、標準販売価格には含まれておりません。



THE SPIRIT OF THE QUARTER TWIN SPORTS

すべてが、輝いている。 クォータースポーツの新しい価値を発見できるニューフォルム。 クオリティの輝きは、走る喜び、持つ楽しさ、語るすばらしさを約束する。

●エアロダイナミクスに裏づけられたリヤシート
外形はフラット薄型でも、テールカウル内に充分なクッション性を備えています。

●アルミフェンダーステー
シンプルで力強いデザインを持つアルミステー。ライセンスライト・フラッシュャー・ライセンスプレート・フェンダーをマウントしています。

●ライディングシート
タンクカバーと一体性を強調したライディングシートは、シート高745mm。スリムな形状で優れた足付き性を確保。

●12ℓ容量のフューエルタンク
タンクカバーに内蔵されたフューエルタンクは12ℓ容量を確保。ワンタッチ開閉式のタンクキャップはタンクカバー内に設置。フューエルロックは左ニーグリップカバーに設置。

●コックピット
視認性の高いメーターパネルは、エレクトリックコメーターを備えた1バナル3メーター。各種インジケーターもパネル中央にセット。

●フラッシュャーフェスヘッドライト
フェアリングと同一の3次元型でビルトインされたハロゲンヘッドライト(55/55W)。優れた空力効果を生み出します。

●4分割式フェアリング
タンクカバーと一体式のフェアリングは、4分割方式。メーター、ヘッドライトと共にフレームマウントとし、軽いステアリングを実現。

●フロントフォーク
プログレッシブな特性を発揮するフロントサスペンション。余裕あるホイールトラベルを確保。

●大径サイレンサー
ツインの力強いエキゾーストノートを生み出すと同時に、優れた排気効率でハイパワーを実現します。

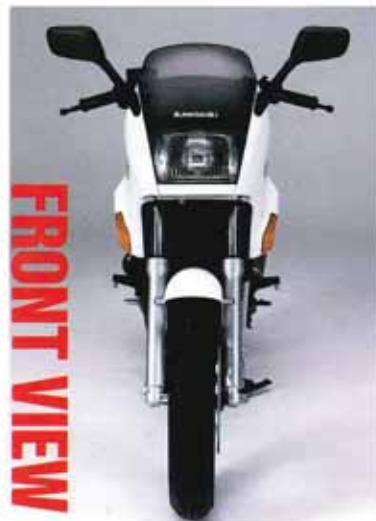
●リヤディスクブレーキ
不等ピッチ多孔式ディスクプレートと特殊シンタードパッドを組み合わせた全天候型シングルディスクブレーキ。

●ビルトインフラッシュャー
フェアリングの左右には、大型フラッシュャーをビルトイン。フェアリングのフォルムにスッキリと統合しています。

●水冷4ストロークDOHC4バルブツイン
中低速の太いトルクと高速回転域でのハイパワーを両立したスーパーパフォーマンスツイン。最高出力43ps/13,000rpmを実現。カウンタースタンサー、高いカムチェーンスリッパによりスムーズでサイレントなエンジンを実現。
(※ニュートラルの状態でもなければ始動しないイニターロックシステムを採用。)

●強化クラッチ
5枚のクラッチディスクと強化スプリングを備えたクラッチで、ハイパワーに対応。クラッチスプリングを4本にするなど徹底した軽量化設計。

THE SPIRIT OF THE QUARTER TWIN SPORTS

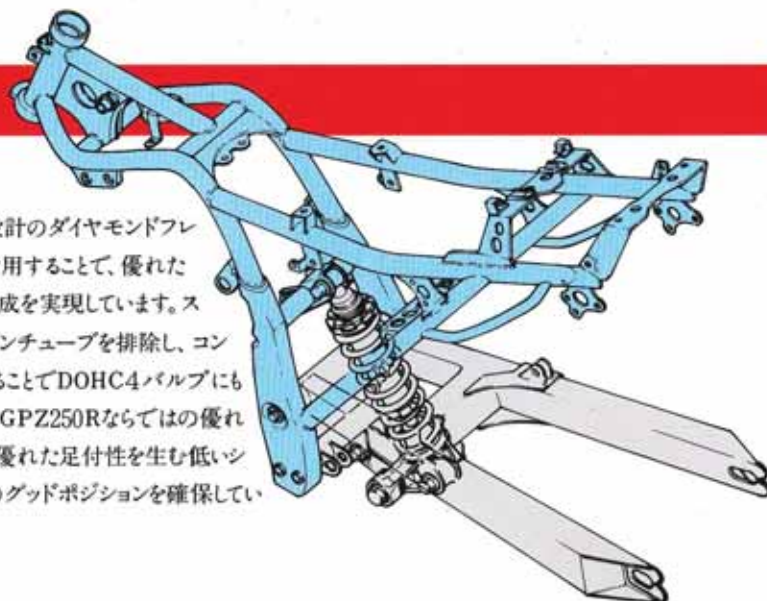


FRONT VIEW

DIAMOND FRAME

●軽量・コンパクトなダイヤモンド フレームが低重心化を実現。

スリムなフォルムのベースとなるフレームは、専用設計のダイヤモンドフレーム。エンジンをフレームの強度メンバーとして活用することで、優れた強度を確保しながらシンプルでスリムなパイプ構成を実現しています。ステアリングパイプからクランクケース下を通るダウンチューブを排除し、コンパクトなエンジンをローポジションにレイアウトすることでDOHC4バルブにも関わらず比類ない低重心化と軽量化を果たし、GPZ250Rならではの優れた走行安定性を実現。これにより深いバンク角と優れた足付性を生む低いシート高を両立し、斬新なエアロフォルムとライダーのグッドポジションを確保しています。



REAR VIEW

●初の中空オーバル断面アルミホイールが コーディネートされた美しさを放つ!

流麗なフォルムは、すみずみまでハイオリティを追求した装備・仕様によって完成度を極めていす。例えば、前後16インチタイヤは先進の中空オーバル断面アルミホイールに装着され、GPZ250Rの斬新なフォルムに美しくコーディネートしています。このホイールはスポークの断面係数が大きく、縦・横方向からの荷重に対応する強度を発揮する一方で、中空スポークによる軽量化により、バネ下重量を大幅に軽減。小径タイヤがタイトコーナーから高速コーナーまで俊敏さと安定感を両立し、快適なステアリングフィールを実現。さらにコンパクトなツインエンジンの低重心とベストポジション、グッドバランスによって、ライダーは慣性モーメントやタイヤグリップを意識することなく、軽快に狙ったラインを鮮やかにクリア。コータースポーツの醍醐味を満喫することができます。



●ホワイトフィニッシュの中空オーバル断面アルミホイール

●シンプルなスタイル、充実した装備。 斬新なアイデアとハイオリティを実現。

GPZ250Rは、未来感覚のスーパーコーナーとしてニューフィーチャーを満載しています。60/55Wのフラッシュサーフェスヘッドライトをフラッシャーをビルトインしたフェアリング&タンクカバーの一体式ボディ。タンクカバー内に設置されたフューエルキャップ、左ニーグリップカバーのダイヤル式フューエルコック、バンジーコードフックやコンパクトなリヤシートとその内部の小物入れスペース、エレクトリックタコメーターを備えるメーターパネル。さらに、前後ディスクブレーキ、プログレッシブなボトムリンク式ユニ・トラックススペンションなど、充実した装備で走りの楽しさを広げています。



●コクピット感覚のメーターパネル



●ピックアップ式フューエルコック

●前後ディスクブレーキの鮮やかな スピードコントロールが爽快感を高める。

GPZ250Rは前後に信頼性の高い全天候型ディスクブレーキを装備し、俊敏な挙動変化に対応しています。水切り性・放熱性に優れた不等ピッチ多孔式ディスクプレートと摩擦係数の高い特殊シンタードパッドを組み合わせた高性能ブレーキシステムは、雨中走行時や連続制動や、急制動時でも強力な制動力を発揮。さらに、デリケートなブレーキワークにも的確な反応を示し、確実にスピードをコントロールします。ブレーキキャリパーは、コンパクトタイプでバネ下重量を軽減しています。



●前後輪に高性能不等ピッチ多孔式ディスクブレーキを装備。

走りはよりファッショナブルに、個性的なカラーコーディネーションを……

スポーツライディングの楽しさをさらにひろげるオリジナルオプションシート!



COLOR SEAT

同時発売

・イエロー

・ホワイト



SEAT COWL

昭和61年1月発売予定



シングルシーターをご希望の方には!

(エボニー、ホワイト各専用カラー)
・リヤシートを外し、ワンタッチで取り付けできます。

●カラー……エボニー



●カラー……ボラホワイト

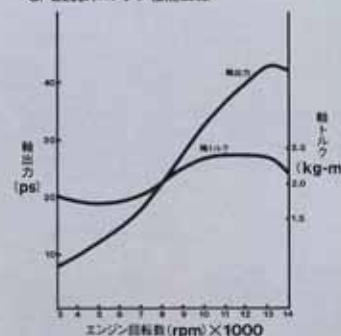


SPECIFICATIONS

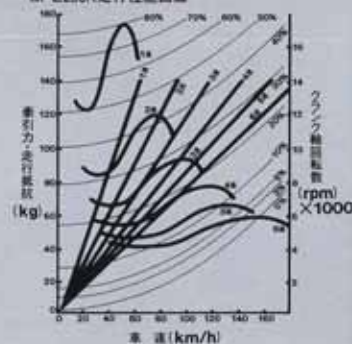
型式	EX250E
全長×全巾×全高	2,005mm×695mm×1,075mm
軸間距離	1,400mm
最低地上高	135mm
シート高	745mm
キャスト/トレール	27/83mm
エンジン型式/弁方式	水冷4ストローク2気筒/DOHC4バルブ
総排気量	248cc
内径×行程	62.0mm×41.2mm
圧縮比	12.0
最高出力	43ps/13,000rpm
最大トルク	2.4kg-m/11,000rpm
始動方式	セルスターター
点火方式	電子流角式フルランジスタ
潤滑方式	ウェットサンプ
キャブレター	Keihin CVK 32×2
トランスミッション型式	常噛6段リターン
クラッチ型式	湿式多板
ギヤ・レシオ1速	2.600
2速	1.789
3速	1.409
4速	1.160
5速	1.000
6速	0.892
一次減速比/二次減速比	3.086(71/23)/3.000(42/14)
フレーム型式	ダイヤモンドフレーム
懸架(前)	テレスコピック
〃(後)	スイングアーム(ユニトラック)
タイヤサイズ(前)	100/80-16 50S(チューブレス)
〃(後)	120/80-16 60S(チューブレス)
ブレーキ型式(前)	シングルディスク225mm(有効径)
〃(後)	シングルディスク206mm(有効径)
車両重量(乾燥)	138kg
燃料タンク容量	12ℓ
登坂能力	tanθ0.46(25°)
定地燃費(2名乗車時)	47km/ℓ(50km/h)
最小回転半径	2.8m
制動距離(2名乗車時)	14.0m(50km/h)
標準現金価格	¥459,000(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。

GPZ250Rエンジン性能曲線



GPZ250R走行性能曲線



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/〒613 明和市中川町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

★十分に確認し、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

安心と信頼の サービス

●カワサキ純正部品は、カワサキ特約店で求めください。
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構築しています。
●カワサキオートバイのお求めは、お近くのカワサキ特約店へ。

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。
わずかな現金であと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。