

スポーツスピリットを満たすタンデムツインクォーター。

KR 250



Kawasaki

軽々と自由にストリートを疾走する美しいフォルム

KR250

TANDEM TWIN

世界GPレースで連勝を飾った栄光のレーサー「KR」。その称号を受け継ぎ、レーサーレプリカとして、本格的スポーツライディングをリードすべく誕生したKR250。ロードは、いま熱いスピリットに満ちている。



SUPER LUXURY

ストリートを疾走する美しいフォルム。ハートを焦がすタンデムツ



SUPER LUXURY SPORTS KR250

レム。ハートを焦がすタンデムツインクォーター。



SPORTS KR250

ストリートバージョンで世界初、独創の水冷2ストロークタンデムツ

ロードで、パワーとステアリングを自在に操るために

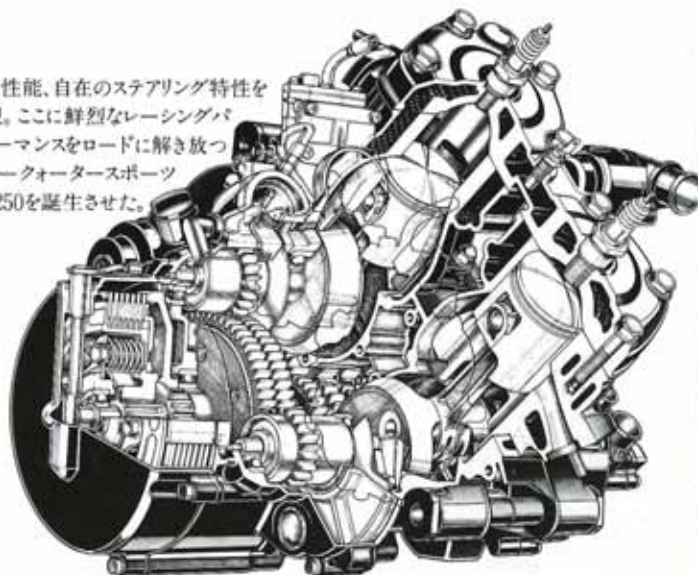
“オーバー400のパフォーマンス”この目標にどこまで近づけるか?これまでのクォーターの枠を超えるためにカワサキのプロジェクトは、かつて世界GPレースで4年連続優勝の栄冠を獲得したレーサー“KR”のストリートバージョンの誕生を目指して、すべての技術を結集した。独創の水冷2ストロークタンデムツインメカニズムとそのポテンシャル、走る機



能を究めたフォーム、実データ……すべてを“KR”の基継承し、戦で得た豊富なデータ、再検討し、レーサー本構成を忠実に、なから、“KR”に匹敵するパフォーマンスとク2ストロークタン

を追求したアルミ角型右側に配した2本チャンバウリングなど、全身にレーシング感覚にあふれたメカニズムを搭載。全域フレキシブルなパワービックアップと比類な

加速性能、自在のステアリング特性を実現。ここに鮮烈なレーシングパフォーマンスをロードに解き放つニュークォータースポーツKR250を誕生させた。

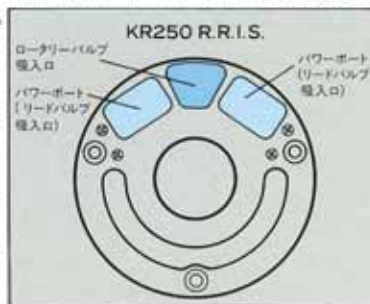


LIQUID COOLED 2-STROKE TANDEM TWIN

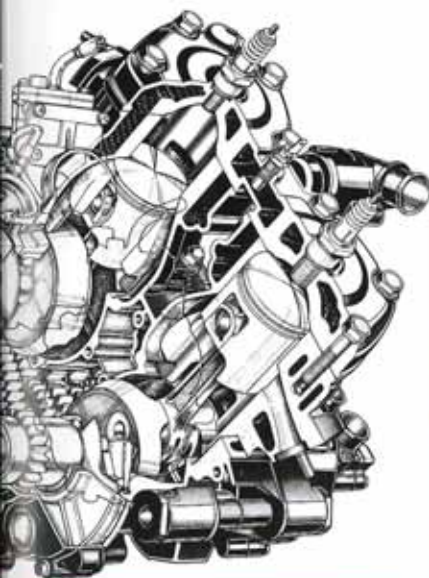
●R.R.I.S.(ロータリー&リードバルブインテークシステム)搭載、中低速域のパワー強化と鮮烈な加速性能を両立した2ストロークシステム。

前後直列2気筒、水冷2ストロークエンジン。ストリートバージョンとしては世界初の個性的なシリンダーレイアウトを持つパワーユニットは、基本構成をレーサー“KR”と同じく、さらにコンパクト化を追求。タンデムツインは、ツインでありながらシングルに匹敵する最小の前面投影面積により、空気抵抗を最小にしてパフォーマンスを飛躍向上させている。前クランク軸左端にジェネレーターとウォーターポンプ、後クランク軸にはオイルポンプを直結し、これら補器用アイドラシャフトを一切排除。さらに、前後のピストンコンロッドは、それぞれ個別のクランク軸に連結し、各クランク軸のプライマリードライブギヤからダイレクトにクラッチギヤにパワーを伝達するシステムを採用。この

ように、クランクケース内の機構をできる限りシンプルにし、フリクションロスを大幅に低減して高性能を追求している。アルミシリンダーには、ピストン摺動部に特殊金属の線溶射処理を施したエレクトロスリリンダーを採用。放熱性・耐焼付き性を高め、かつ薄い吸気の混合比を可能にして低燃費をも達成している。両クランク軸は、同一方向へ180度の等間隔爆発で回転し、それぞれのクランク軸で発生する1次加振力を打ち消し合い、理論上1次振動は0となる。これは、スムーズでマイルドな走行を実現するとともに、軽量フレームの採用をも可能にした。また独自のR.R.I.S.(ロータリー&リードバルブインテークシステム)の採用によってストリート走行のためのフレキシブルなパワーを抽出。ロータリーバルブとリードバルブを併用するR.R.I.S.は、バルブの作動角をエンジン回転に応じてオートコントロールするシステム。KR250ではリードバルブを主体として高出力を確保しつつ、中低速トルクを一段と強化。さらに、エンジン右側にセットした吸気効率の高いセミダウンドラフト・フラットバルブキャプレーター、吸気を最短に導くフェューエルタンク下のエアクリーター、また前後完全独立の2系統式CDI点火の採用などにより一段とパワー&トルクを強化。サーモスタットを備えた高性能なクーリングシステムは、終始安定したパワーを確保しレーサー“KR”に迫るレーシングパフォーマンスを具現している。



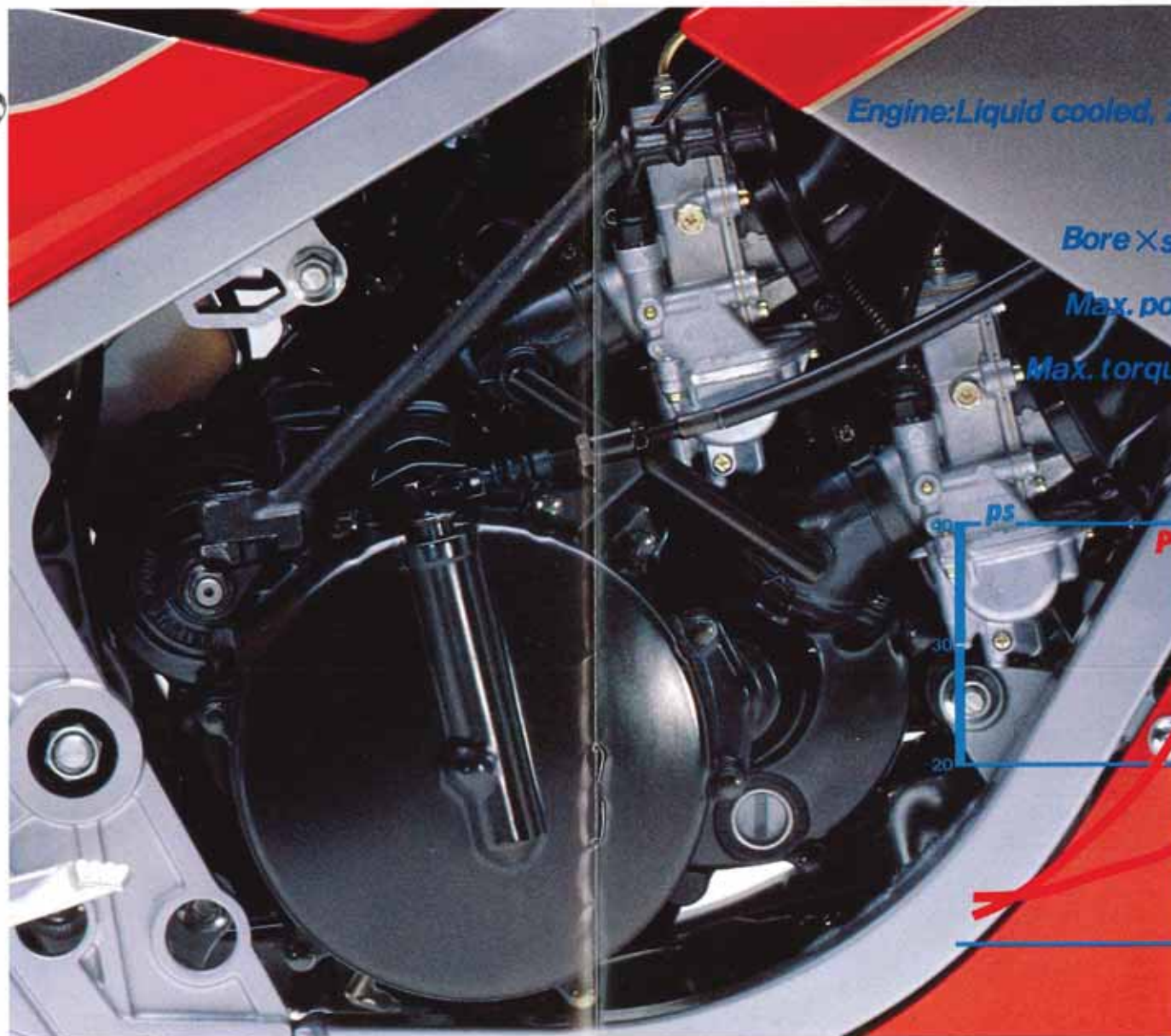
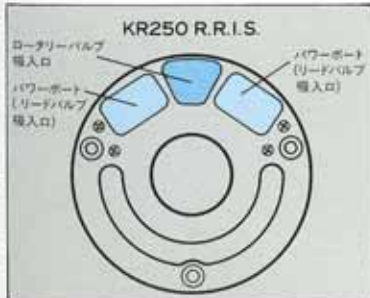
創の水冷2ストロークタンデムツイン。その走りは、クォーターを遥かに



EM TWIN

ークシステム。

限りシンプルにし、フリクションロスを大幅に低減し
 ーには、ピストン摺動部に特殊金属の線爆溶射
 用。放熱性・耐焼付き性を高め、かつ薄い吸気
 している。両クランク軸は、同一方向へ180度の
 ランク軸で発生する1次加振力を打ち消し合い、
 スムーズでマイルドな走行を実現するとともに、軽量
 独自のR.R.I.S. (ロータリー&リードバルブインテ
 走行のためのフレキシブルなパワーを抽出。ロ
 するR.R.I.S.は、バルブの作動角をエンジン回転
 KR250ではリードバルブを主体として高出力を



Engine: Liquid cooled, 2-stroke tandem twin

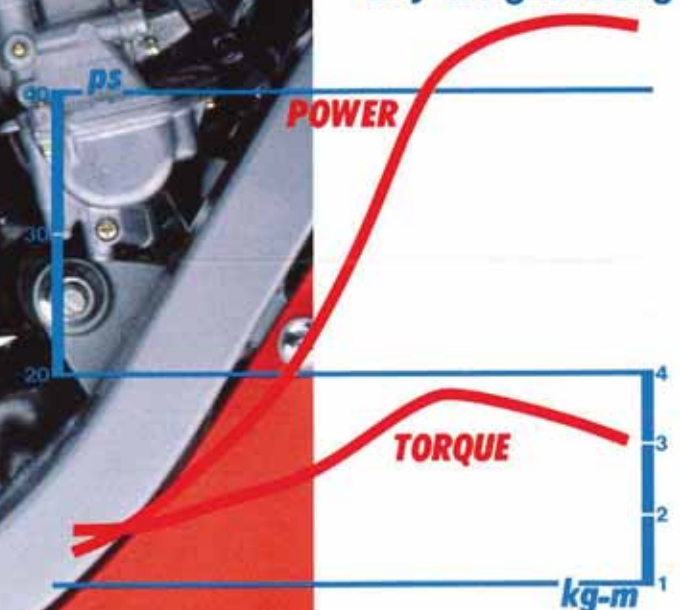
Displacement: 249cc

Bore × stroke: 56.0 × 50.6mm

Max. power: 45ps/10,000rpm

Max. torque: 3.7kg-m/8,000rpm

Dry weight: 133kg



3-

●ボ
 KR2
 バラ
 2つ
 3ピ
 戦か
 らに
 れた
 影面
 ール
 ドに
 の構
 さら

最小の前
 優れた
 低減する

イン。その走りは、クォーターを遥かに超えた。



Engine: Liquid cooled, 2-stroke tandem twin

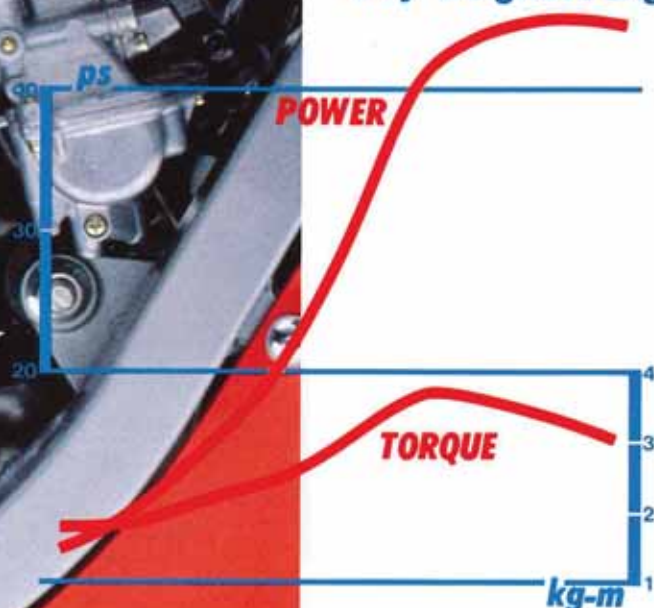
Displacement: 249cc

Bore x stroke: 56.0 x 50.6mm

Max. power: 45ps/10,000rpm

Max. torque: 3.7kg-m/8,000rpm

Dry weight: 133kg



3-PIECE ALL ALUMINUM SQUARE-PIPE FRAME

●ボルトオン方式3ピースシステムのアルミ角型パイプフレームをはじめ、軽量なアルミを強度部材に駆使。ライトウエイト133kgを実現。

KR250のレーシーな運動機能を確認するために最高のトータルバランスを実現したフレームは、メインフレームとテールフレームの2つのパーツをアルミキャストイングパネルでボルトオン構成する3ピースシステム。アルミ角型パイプを素材に、レーサー“KR”の実戦から導き出した数々のデータとコンピュータによる応力解析、さらにテスト走行から導き出したさまざまなデータを加え、軽量かつ優れた強度を達成。フルカウリング装備を前提とした小さな前面投影面積を達成するスリムなフレームラインを維持しながら、タンクレールをステアリングヘッド部からフューエルタンクのエッジまでワイドに広げブレーキングやコーナリング時の踏んばりを強化。独自の構成で軽量化とハイパワーに対応する強度・剛性を高めている。さらに、フレームと関連してフットレスト、ペダル

類、リヤサスペンションのロッド&クランクカウリングステーやエンジンマウントブラケットなど、強度部材のほとんどに軽量なアルミを採用し、グラム単位の軽量化を追求。ニューフレームとコンパクトエンジンによる低重心化・マス集中化は、16インチフロントタイヤ、スタビライザー付きアルミスイングアームなどとともに絶好のトータルバランスを生み出し、コーナリングやS字での切り返してシャープな運動性能を実現。レーシングパフォーマンスを自在に操る鮮やかなスポーツ走行を約束。



最小の前面投影面積の確保と優れた整流効果で空気抵抗を低減するフロントビュー。



先進の足まわりが、ブレーキシステムが、 自在のコーナリングを生む。

NEW UNI-TRAK SUSPENSION & AVDS

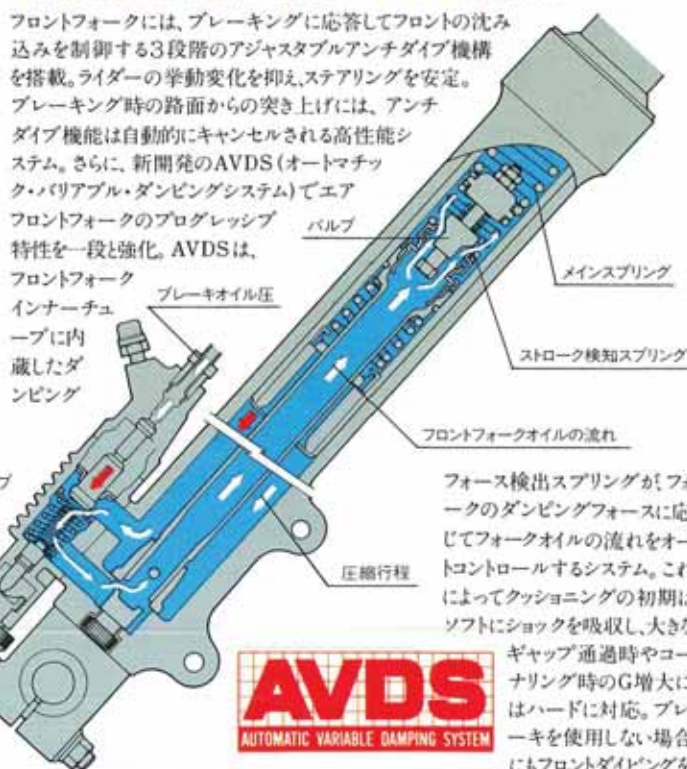
● 偏平16インチフロントタイヤ、デュアルディスクブレーキが実現するシャープ&コントロールな運動性能。

確実に路面をグリップしながら安定したコーナリング、そして素早い立ち上がりで一気に加速。この一連の動作にシャープさを生み出すために、KR250はフロントに偏平16インチタイヤを装備。小径タイヤの優れた旋回性能をフルに引き出し、クイックなステアリング性能を確保すると同時に、ローノーズフォルムによってエアフォースをも味方にし、路面に吸いつく安定した走行を実現。また、KR250の運動性をコントロールするブレーキングシステムには、フロントにデュアル、リヤにシングルディスクブレーキを搭載して

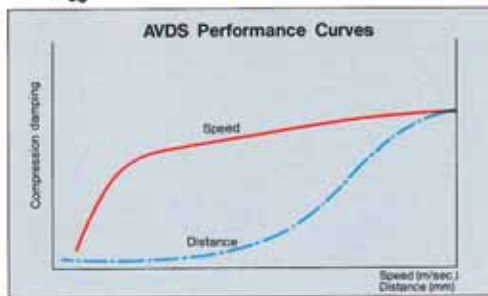


ハイパワーに対応。特殊メタルパッドと不等ピッチ多孔式ディスクブレーキの組合せにより、ウェットな走行条件下でも強力な制動力を発揮してマシンを正確かつ安全にコントロール。エキスパートな走行を約束。3段階アンチダイブアジャスター

● 先進のAVDS (オートマチック・バリアブル・ダンピングシステム) と、アンチダイブ機構があらゆる走行条件下で安定したステアリング感を実現。



AVDS
AUTOMATIC VARIABLE DAMPING SYSTEM



フォース検出スプリングがフォークのダンピングフォースに応じてフォークオイルの流れをオートコントロールするシステム。これによってクッションングの初期はソフトにショックを吸収し、大きなギャップ通過時やコーナリング時のG増大にはハードに対応。ブレーキを使用しない場合にもフロントダイビングを抑え、あらゆる走行条件下でつねにマシンの安定を計りシャープなステアリング性能を約束。

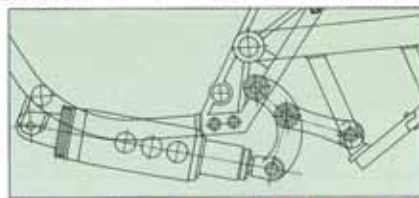


● エンジン直下に配したベルクランク式水平ユニ・トラックスuspension、プログレッシブ特性の実現と低重心化に大きく貢献するユニークなシステム。

リヤアックスの大きなトラベルを、スイングアーム近くのリンクを介してクッションユニットの小さな作動に変換するユニ・トラックスシステムを、エンジン直下に水平レイアウト。このユニークなサスペンションは、押し側の力に対して減衰力作用させる従来のユニ・トラックスサスペンションとは逆の引張り側で減衰力を発揮するシステム。つまり、スイングアームが上る作動はベルクランクを介し、クッションユニットを後方に引く作動に変換される。エンジン直下のレイアウトは低重心とマスの集中化に貢献するとともに、よりプログレッシブ特性を高めている。リヤタイヤにショックを受けるクッションユニットのスプリングは内部で圧縮され、ダンパーが伸びるシステム。ダンパー内の高圧ガス室は、ショックユニットが縮むときに圧縮され伸びるときに膨張するのでスプリングとガス圧の作用が通常とは逆になる。この作用が、ガス封入式サスペンションにありがちなコーナー立ち上がりでの跳ね上がり感を解消し、安定したロードグリップを実現。AVDS搭載のフロントフォークとの絶妙のコンビネーションを発揮し、あらゆるコーナーをシャープにクリア。鮮烈なスポーツ走行を実現している。また、アルミ角型スイングアームは高剛性を確保するためにレーザーに見られるブリッジタイプのアルミスタビライザーを溶着。スイングアームエンドには、チェーンの引張り調整が容易なエキセントリックチェーンアジャスターを装着。どこまでも、レーシーなフットワークを追求している。



● プリロードアジャスター: リモートコントロール式5段階ダイヤルアジャスター



uni-trak



KR250チャンピオンステッカー(オプション)

※詳しくは最寄りのカワサキ特約店にお問い合わせください。

●KR専用シートカウルとKR専用レーシングスタンドはオプションです。(KR専用シートカウル¥8,000・KR専用レーシングスタンド¥4,500)

走りのステイタスを満たす機能優先のディテール、
レーサーレプリカを支える本格的な装備。

HIGH QUALITY for RACING PERFORMANCE



- ①レーサームード溢れる4連メーター
タコメーターを中心にスピードメーター、フューエル計、水温計を見易くレイアウト。横一列には、ターニングナルハイビーム・ニュートラル・オイル・速度警告の各インジケーターを配備。
- ②アルミ鍛造キャスティングパナール
タンクレール・クレードルシートレールをボルトオンで一体化するキャスティングパナールは、マフラスター・ステップスケーも兼用。ブレーキペダル、チェンジペダルは、軽量アルミ鍛造。
- ③セパレートシート
ビップストップ付きの真空成形ライディングシートは、ピロシートとセパレートタイプで、メンテナンスも容易。
- ④小物収納ボックス
左サイドカバーを外すと、小物入れスペースとして活用できる便利な収納ボックスが装備されている。
- ⑤フロントフォークスタビライザー
大径肉厚フロントフォークは、アルミ板金のスタビライザーを装着し、より安定したステアリングを約束。レーサータイプのショートフェンダーを採用。
- ⑥アルミラジエター
フルカウリングにスリッパと収納されたアルミラジエターは、優れた冷却効率を発揮。
- ⑦エキセントリックチェーンアジャスター
軽量・高剛性のアルミ角型スイングアームエンドには、ワンタッチでチェーンの張り調整が可能なエキセントリックチェーンアジャスターを装備。リヤブレーキは、トルクロッドを排除した軽量タイプ。
- ⑧エアブレンディングタンクキャップ
フラットかつ大口径の機能的デザインのタンクキャップを採用。
- ⑨水平ユニットラックサスペンションダンパーアジャスター
アンダーカウルには、4段階のリモートコントロールダンパーアジャスターダイヤルを装備。



写真は、テストライダーによるサーキットでの走行を撮影したものです。



●ボアホワイト×サンビームレッド
(ツートーンカラー)

●エボニー×ファイアクラッカーレッド
(ツートーンカラー)

●ファイアクラッカーレッド×グレーストーン
(ツートーンカラー)

●ライムグリーン×ボアホワイト
(ツートーンカラー)

●ギャラクシーシルバー

SPECIFICATIONS

型式	KR250A	吸気バルブタイミング(開)	ATDC55°	フレーム型式	ダブルクレードル
全長×全巾×全高	2,035mm×685mm×1,185mm	始動方式	プライマリーキック	懸架(前)	テレスコピック(エア併用式)
軸間距離	1,360mm	点火方式	CDI	〃(後)	スイングアーム(ユニトラック)
最低地上高	130mm	潤滑方式	スーパーlub	タイヤサイズ(前)	100/90-16 54H(チューブレス)
シート高	790mm	キャブレター	Mikuni VM28SS×2	〃(後)	110/80-18 58H(チューブレス)
キャスト/トレール	27°/84mm	トランスミッション型式	常備5段リターン	ブレーキ型式(前)	デュアルディスク232mm(有効径)
エンジン型式/弁方式	水冷2ストローク直列2気筒/R.R.I.S. (ロータリー&リッドバルブインテークシステム)	クラッチ型式	湿式多板	〃(後)	シングルディスク206mm(有効径)
総排気量	249cc	ギヤ・レシオ 1速	2.642	車両重量(乾燥)	133kg
内径×行程	56.0mm×50.6mm	〃 2速	1.777	登坂能力	tan θ0.62(32°)
圧縮比	7.0	〃 3速	1.318	燃料タンク容量	18ℓ
最高出力	45ps/10,000rpm	〃 4速	1.083	定地燃費(2名乗車時)	40.0km/ℓ(50km/h)運輸省届出値
最大トルク	3.7kg·m/8,000rpm	〃 5速	0.961	最小回転半径	2.6m
吸気バルブタイミング(開)	BTDC120°	〃 6速	0.888	制動距離(2名乗車時)	14.0m(50km/h)
		一次減速比/二次減速比	2.791(67/24)/2.714(38/14)	標準現金価格	¥498,000(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。

KRヘルメット(オプション)

●ライムグリーン&ホワイト
¥29,000

●レッド&ブラック
¥29,000

●レッド&ホワイト
¥29,000

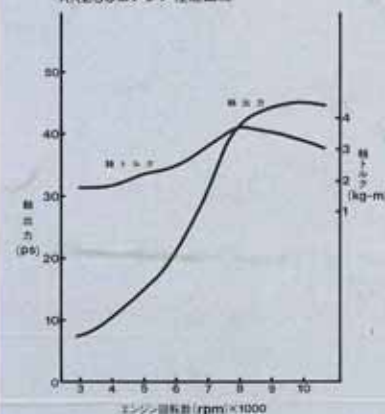
KRブルゾン(オプション)

●ホワイト&ライムグリーン
¥14,000

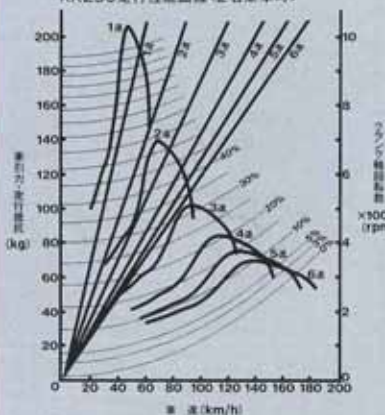
●ブラック&レッド
¥12,000



KR250エンジン性能曲線



KR250走行性能曲線(2名乗車時)



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

840730

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

Kawasaki Credit
カワサキクレジット

●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流通体制を構築しています。
●カワサキ純正部品は、カワサキ特約店で求めください。
●カワサキ純正部品は、カワサキ特約店で求めください。
●カワサキ純正部品は、カワサキ特約店で求めください。
●カワサキ純正部品は、カワサキ特約店で求めください。