

スーパーフレキシブル・タンデムツインクォーター

KR250S

KVSS

KAWASAKI EXHAUST VALVE SYNCHRONIZATION SYSTEM



Kawasaki

●写真は、プロ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。一般公道では制限速度を守り、ムリな走行をしないようにしましょう

ストリートでも
ワインディングロードでも、
夢中にさせるパワーが
誕生した。



●写真は、プロ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。一般公道では制限速度を守り、みりな走行をしないようにしましょう



2ストロークスーパースポーツは、パワーバンドを操れるライダーにだけに
その鮮烈なパフォーマンスを許していた。

いま、KR250Sは全回転域に強烈なパワー&トルクを実現し、
あらゆる回転域で走りを楽しめる爽快なスポーツパワーを手に入れた。
中低速回転域の強力なパワーで市街地走行もスムーズに、
そしてワインディングロードでは鋭い立ち上がり

胸のすくコーナリングを堪能できるスーパーフレキシブルパワー。

もちろん、高速回転域においては比類ない空力特性とスーパーパフォーマンスが
レーシングスピリットを満たしてくれる……

スーパースポーツ本来のライティングテイストをふくらませ、
ライダーの感性を100%ロードに放つ夢の2ストロークパワーがここに誕生した。

欲しいままの高速性能、革新のKVSSによる強力な中低速性能。 夢の2ストロークパワーが実現。

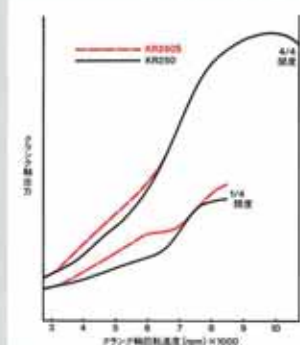
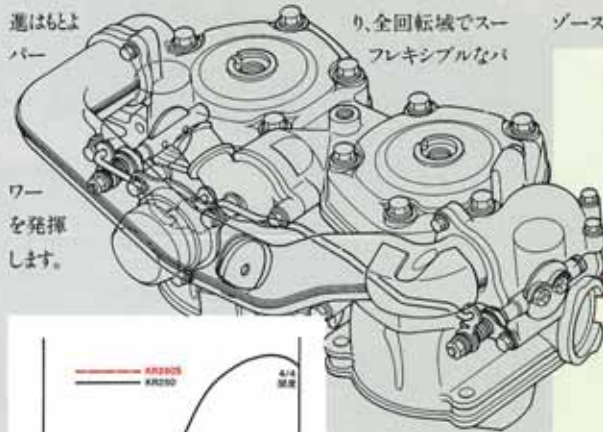
ニューシステム「KVSS」(カワサキ・エキゾーストバルブ・シンクロナイズーションシステム)装着、
水冷2ストロークタンデムツインエンジンが理想的なパワー特性を実現。

LIQUID COOLED 2-STROKE TANDEM TWIN

●市街地や減速からの立ち上がりでものをいう2,000～6,500rpm付近のパワーをシンプルで効果的な機構で強化。前後直列2気筒という独特のレイアウトのタンデムツインエンジンは、レーサーKRのパワーユニットと基本構成を同じく、さらにコンパクト化を追求。シングルエンジンと同等の小さな前面投影面積を確保し、パワーユニットによる空気抵抗を軽減するとともに優れた空力特性を生むスリムなフォルムをつくっています。このパワーユニットはシンプルな構成に加え、そのすべてにフリクションロスの低減を徹底追求。最高出力45ps/10,000rpmを達成し、エキスパイダーの胸を焦がす鮮烈なパフォーマンスを実現しています。従来からのR.R.I.S.により吸気面からの中低速回転域特性を高める一方、革新の「KVSS」の装着により高速性能を一切犠牲にすることなく中低速パワーを一段と強化し、あらゆる回転域でフレキシブルなパフォーマンスを発揮する理想的な2ストロークパワーを実現。「KVSS」は、中低速回転域において掃気の慣性力により新気の一部がシリンダーから流出する吹き抜け現象を解消し、充填効率を一気に高めるシステムです。前



後のシリンダーのうち爆発していないシリンダー側のエキゾーストチャンバーを共振させ、この共振圧力と排気圧力を合成し、排気ポートが閉じる瞬間に吹き抜けようとする新気をシリンダーに押し戻す作用を行い、充填効率を高めます。これにより市街地走行や加速時の中心となる2,000～6,500rpm付近のパワーが強化され、スムーズな発進はもとより、全回転域でスーパーフレキシブルなパワーを発揮します。



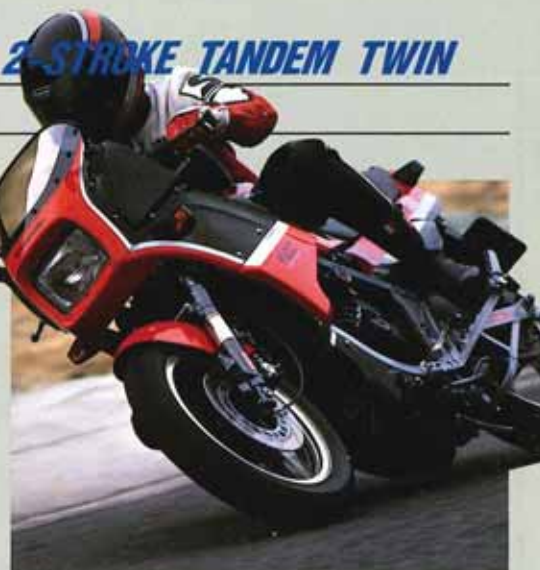
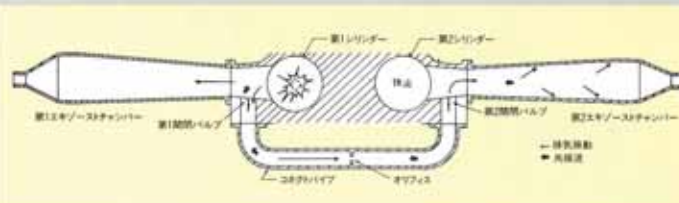
KAWASAKI EXHAUST VALVE SYNCHRONIZATION SYSTEM

エキゾーストチャンバーをレゾネーター(共鳴器)として活用し、中低速域の充填効率を飛躍的に向上させる画期的システムです。

【KVSSのメカニズム】

前後シリンダーにバルブ付きエキゾースト分岐ポートを設け、これをコネクティブパイプで連結するシンプルな機構で、相互のエキゾーストチャンバーを共鳴器として利用します。

- 中低速回転域(6,500rpm付近まで)では、前後のエキゾースト分岐ポートのバルブは閉じ、爆発側の排気衝動はコネクティブパイプを通りもう一方の休止側エキゾーストチャンバーに伝わり共振圧力波を発生させます。
- この共振圧力波が排気行程中のエキゾーストポートまで反射し、排気圧と合成されて排気行程の後半でシリンダー内の圧力を下げて掃気を促すと共に、排気ポートが閉じる瞬間に吹き抜けようとする新気をシリンダーに押し戻す作用を行います。これを交互に繰り返す、充填効率を高めています。
- 高速回転に移り吹き抜け現象がなくなる6,500rpm付近で、点火コイルよりエンジン回転を検出し、エキゾースト分岐ポートのバルブを開き、通常の排気経路を復元して高速回転に対応します。
- エキゾースト分岐ポートのバルブ開閉は、点火コイルに連動したロータリー型ソレノイドとバルブをリンクによって連結し、作動させます。



●高性能なクーリングシステムとシャープなレスポンスを発揮するフラットバルブキャブレターが高次元パワーを支える。

スーパースポーツのシャープさを決定する歯切れの良いレスポンスを伝えるのは、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ブレターと吸気を最短に導くフューエルタンク下の大容量エアクリーナーです。これによりタイムラグのない俊敏なレスポンスを可能としています。また点火系は、常時最速の点火タイミングを確保する前後完全独立タイプ2系統式CDL点火を採用。あらゆる回転域で強力で確実な点火をおこない、伸びのある走りをもたらしています。冷却系では、サーモスタット、強制空冷ファン、アルミラジエーターを装備したクーリングシステムにより、優れた冷却効率で2ストロークタンデムツインのフレキシブルなパワーを終始安定させ、心が躍るようなレーシングパフォーマンスを伝えます。



●写真は、プロ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。一般公道では制限速度を守り、ムリな走行をしないようにしましょう。



高次元スーパースポーツは、スーパ 完璧なバランシングとハードライテ

3-PIECE ALL ALUMINUM SQUARE-PIPE FRAME

アルミ角パイプフレームをはじめ軽量部材を多用し自在に操れるライトウェイトと優れた剛性を実現しました。

KR250Sに最高のトータルバランスを与えるアルミフレームは、メインフレームとテールフレームの2つをアルミキャストインゲルでボルトオン構成する独自の3ピースシステム。アルミ角パイプを素材に、コンピュータによる応力解析と徹底的な走行テストから導き出した豊富なデータに基づく設計で、軽量・高剛性を誇っています。前面投影面積を最小に保ちながら、レーサーに見られるようなワイドなタンクレールでブレーキングやコーナリング時の踏んばりを強化。さらに16インチフロントタイヤとともにエン

ジンの低位置化を果たし、理想的な低重心・マス集中化によるトータルバランスを極めていす。またフレームに関連して、フットレスト&ペダル、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、エンジンマウントブラケット……など多くの部材にアルミを採用し、軽量化を徹底追求。コーナーや連続カーブで自在の運動性を伝えるライトウェイト&グッドバランスを確保しています。



自在の走りでライバルに差をつける先進テクノロジーを投入した足まわり。

FRONT AVDS & DISK BRAKE

●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、アンチダイブ機構をフロントに搭載。

制動時、ライダーの挙動変化を最小限に抑えステアリングを安定させるために、フロントフォークに3段階のアジャスタブルアンチダイブ機構を搭載。ブレーキの作動に連動してフロントの沈み込みを制御。このシステムは、制動時に路面から突き上げがある場合、アンチダイブ機能は自動的にキャンセルされる高度なシステムを採用しています。さらにAVDSがエアフロントフォークのプログレッシブ特性を一段と強化し、クッション性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

〔AVDSの作動〕

フロントフォークインナーチューブに内蔵したスプリングが、フォークの作動ストローク量を検出して圧縮側バルブを開閉し、フォークのストロークと速度に応じてフォークオイルの流れをオートコントロールします。



高次元スーパースポーツは、スーパーフレキシブルパワー、完璧なバランスとハードライディングに対応する先進の足を誇る。

3-PIECE ALL ALUMINUM SQUARE-PIPE FRAME

アルミ角パイプフレームをはじめ軽量部材を多用し自在に操れるライトウェイトと優れた剛性を実現しました。

KR250Sに最高のトータルバランスを与えるアルミフレームは、メインフレームとテールフレームの2つをアルミキャストインゲルでボルトオン構成する独自の3ピースシステム。アルミ角パイプを素材に、コンピュータによる応力解析と徹底的な走行テストから導き出した豊富なデータに基づき設計で、軽量・高剛性を誇っています。前面投影面積を最小に保ちながら、レーサーに見られるようなワイドなタンクレールでブレーキングやコーナリング時の踏んばりを強化。さらに16インチフロントタイヤとともにエン

ジンの低位置化を果たし、理想的な低重心・マス集中化によるトータルバランスを極めています。またフレームに関連して、フットレスト&ペダル、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、エンジンマウントブラケット……など多くの部材にアルミを採用し、軽量化を徹底追求。コーナーや連続カーブで自在の運動性を伝えるライトウェイト&グッドバランスを確保しています。



自在の走りでライバルに差をつける先進テクノロジーを投入した足まわり。

FRONT AVDS & DISK BRAKE

●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、アンチダイブ機構をフロントに搭載。

制動時、ライダーの挙動変化を最小限に抑えステアリングを安定させるために、フロントフォークに3段階のアジャスタブルアンチダイブ機構を搭載。ブレーキの作動に連動してフロントの沈み込みを制御。このシステムは、制動時に路面から突き上げがある場合、アンチダイブ機構は自動的にキャンセルされる高度なシステムを採用しています。さらにAVDSがエアフロントフォークのプログレッシブ特性を一段と強化し、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

〔AVDSの作動〕

フロントフォークインナーチューブに内蔵したスプリングが、フォークの作動ストローク量を検出して圧縮側バルブを開閉し、フォークのストロークと速度に応じてフォークオイルの流れをオートコントロールします。



の増大するGにはハードに対応。あらゆる走行条件下でつねにマシンの安定をいかり快適なステアリングを約束します。

●シャープなコーナリングを生むフロント偏平16インチタイヤ

スーパースポーツの切れ味を左右するコーナーでのステアリング性能をよりシャープにし、しかも安定させるために、KR250Sはフロントに16インチタイヤを採用。リヤ18インチタイヤとの最適なバランスで、小径タイヤが持つ優れた旋回性能をフルに引き出し、クイックな運動性能を確保するとともに、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。操る快感を堪能しながら次々とコーナーをクリアしていきます。

●強力な制動力でハイパフォーマンスに対応するトリプルディスクブレーキ。

フロントにデュアル、リヤにシングルのディスクブレーキを装備し、強力な制動力でハイパワーをコントロール。特殊シンタドパッドと不均等に孔を開けた不等ピッチ多孔式ディスクプレートを組み合わせたこのブレーキシステムは、水切り・放熱効果に優れた連続走行や急制動、あるいは雨天下でも最適なレバータッチと強力な制動力を発揮し、大きな安心を伝えます。



REAR UNI-TRAK SUSPENSION

●低重心化とプログレッシブ特性をきわめたヘルクランク式水平ユニ・トラックススペンション。

KR250Sは、エンジン直下に水平式のユニ・トラックススペンションを搭載。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を作動させる従来のユニ・トラックススペンションとは逆に、引っ張り側で減衰力を発揮するシステムです。これは、低重心とマスの集中化を果たすとともに、より優れたプログレッシブ特性であらゆる走行に対応。AVDS搭載のフロントフォークとの最適なコンビネーションでコーナーを自在にクリアする強力な路面グリップとシャープなステアリング性能を実現しています。また、アルミ角型スイングアームには、ブリッジタイプのアルミスタビライザーを装着し、バネ下荷重の軽減とともに高剛性を確保しています。スイングアームエンドにはチェーンの引っ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。ハイレベルな足回りを構成しています。



ブレーキシブルパワー、 ライディングに対応する先進の足を誇る。



の増大するGにはハードに対応。あらゆる走行条件下でつねにマシンの安定をはかり快適なステアリングを約束します。

●シャープなコーナリングを生むフロント偏平16インチタイヤ
スーパースポーツの切れ味を左右するコーナーでのステアリング性能をよりシャープに、しかも安定させるために、KR250SIはフロントに16インチタイヤを採用。リヤ18インチタイヤとの最適のバランスで、小径タイヤが持つ優れた旋回性能をフルに引き出し、クイックな運動性能を確保するとともに、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。操る快感を堪能しながら次々とコーナーをクリアしていきます。

●強力な制動力でハイパフォーマンスに対応する
トリプルディスクブレーキ。

フロントにデュアル、リヤにシングルのディスクブレーキを装備し、強力な制動力でハイパワーをコントロール。特殊シンタードパッドと不均等に孔を開いた不等ピッチ多孔式ディスクプレートを組み合わせたこのブレーキシステムは、水切り・放熱効果に優れ、連続走行や急制動、あるいは雨天下でも最適のレバータッチと強力な制動力を発揮し、大きな安心を伝えます。

REAR UNI-TRAK SUSPENSION

●低重心化とプログレッシブ特性をきわめた
ベルクランク式水平ユニ・トラックスuspension。

KR250SIは、エンジン直下に水平式のユニ・トラックスuspensionを搭載。このユニークなsuspensionは、押し側の力に対して減衰力を作動させる従来のユニ・トラックスuspensionとは逆に、引っ張り側で減衰力を発揮するシステムです。これは、低重心とマスの集中化を果たすと同時に、より優れたプログレッシブ特性であらゆる走行に対応。AVDS搭載のフロントフォークとの最適のコンビネーションでコーナーを自在にクリアする強力な路面グリップとシャープなステアリング性能を実現しています。また、アルミ角型スイングアームには、ブリッジタイプのアルミスタビライザーを装着し、バネ下荷重の軽減とともに高剛性を確保しています。スイングアームエンドにはチェーンの引っ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。ハイレベルな足回りを構成しています。



【ベルクランク式水平ユニ・トラックスuspensionの作動】
リヤアックスルが上に移動するとクラックがクッションユニットを引っ張り、内部のスプリングは圧縮されダンパーが伸びます。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ため、スプリングとガス圧の作用が通常とは逆になります。この作用が、ガス封入式suspensionにありがちなコーナーでの立ち上がり時の跳ね上がり感を解消しマシンを安定させるのです。



スポーツライディングの楽しさを倍増する走り最優先のイクイップメントを充実した本格仕様。

HIGH QUALITY FOR RACING PERFORMANCE



- ①レーサームード溢れる4速メーター・タコメーターを中心に、スピードメーター、フルエール計、水温計を見易くレイアウト。横一列には、ターニングレール・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置。
- ②アルミ鍛造キャストインゲル・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トインゲル・パネルは、マフラー・スター＆ステップス・テールも兼用。ブレーキペダル、チェーンペダルは、軽量アルミ鍛造。
- ③新形状ライディングシートにゆとりあるライディングポジションのためにシート形状を一新。ビロオンシートとセパレートで脱着できメンテナンスも容易。
- ④ブラケット・テールレンズ：テールランプにブラケット・レンズを採用し、黒から赤への変化で点灯時の視認性を高めています。
- ⑤カウリングマウントバックミラー：フルカウリングに可倒式バックミラーをマウントし、ハンドル回りをスッキリと見せるとともに定力特性も向上。
- ⑥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ます。

- ⑦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。
- ⑧アルミラジエーター：フルカウリングにスッキリと収納されたアルミラジエーターは、優れた冷却効果を生む。
- ⑨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着。リヤブレーキは、トルクロッドを排除した軽量タイプ。
- ⑩エアブレンタイプタンクキャップ：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。
- ⑪水平ユニ・トラックスuspensionダンパーアジャスター：ダンパー・カウルには、4段階のリモートコントロール式ダンパーアジャスターダイヤルを装着。

