

Ninja250Rについて



スーパースポーツモデルを思わせるフルフェアリング、シャープな印象の特長的なデュアルヘッドライト、レーシーなセパレートタイプのシート。スタイリッシュなデザインワークのNinja 250Rはクラスを超えたモーターサイクルの楽しみ方を提案します。

パワーユニットには水冷DOHC4バルブ並列2気筒エンジンを採用。中低速域の力強さとツインならではのパワーテイストが楽しめます。

燃料供給はフューエルインジェクションとし、飛沫径60ミクロンの微粒化インジェクター、スーパースポーツモデルにも採用されるデュアルスロットルバルブを搭載することで、高回転域まで気持ちの良いレスポンスを実現しています。

ブレーキシステムには前後に2ポットキャリパー、フロント外径290mm、リヤ外径220mmのペダルディスクを搭載し、安心感とダイレクトな操作感が味わえます。

また、わずかに前傾させたシート、高めの位置に設定したハンドルバーは自然な姿勢のライディングポジションを約束。

上質感と機能性を兼ね備えた新しいスポーツバイク、それが Ninja 250Rなのです。

Riding

248cc水冷DOHCパラレルツインエンジン

なによりも扱いやすさを重視したNinja 250Rのエンジンにはパラレル（並列）ツインを採用した、シリンダーヘッドのバルブ駆動には直打式を採用し、高回転域の信頼性を確保。中低速域の力強さと直線的に伸びるパワーテイストは体感加速を楽しめるようセッティングされている。

搭載されるフューエルインジェクションシステムはデュアルスロットル方式。

飛沫径60ミクロンという微粒化インジェクターの採用で、中速域から高速域のスロットルレスポンスを胸のすくような爽快感に置き換える。

このデュアルスロットルバルブは上級モデルのNinja ZX-6Rと同じタイプで、全域でスロットルワークにピタッと付いてくるハイレスポンスなパワーを抽出してくれる。

また点火システムもNinja ZX-6Rと同様のデジタル方式で高い信頼性を確保。スティックタイプのイグニッションコイルは強力なスパークを約束している。

扱いやすいシャシー

スリムなスポーツモデルの骨格を構成するためには、頑強なフレームワークが必要となる。

選ばれたのは強固で耐久性に優れた大径スチール鋼管採用のダイヤモンドフレームと、角断面チューブを持つスイングアームの組合せ。

60mm×30mmの角断面を持つチューブ型スイングアームは全体のフレーム剛性を高めるとともに、最適な車体剛性バランスをも実現する。

フューエルインジェクション/デュアルスロットルバルブ



搭載されるフューエルインジェクションシステムはデュアルスロットル方式。飛沫径60ミクロンという微粒化インジェクターの採用で、中速域から高速域のスロットルレスポンスを胸のすくような爽快感に置き換える。

このデュアルスロットルバルブは上級モデルのNinja ZX-6Rと同じタイプで、全域でスロットルワークにピタッと付いてくるハイレスポンスなパワーを抽出してくれる。

また点火システムもNinja ZX-6Rと同様のデジタル方式で高い信頼性を確保。スティックタイプのイグニッションコイルは強力なスパークを約束している。

シリンダーヘッド

なによりも扱いやすさを重視したNinja 250Rのエンジンにはパラレル（並列）ツインを採用した。シリンダーヘッドのバルブ駆動には直打式を採用し、高回転域の信頼性を確保。中低速域の力強さと直線的に伸びるパワーテストは体感加速を楽しめるようセッティングされている。

ピストン/シリンダー

ピストンはヘッド部を強化し、ピストンピンのボス部分の強度を高めて耐久性を向上。縦方向に厚みを持たせたピストンリングはオイル消費を最低限に抑えている。燃焼室は、燃焼効率を高めるよう、スキッシュエリアの最適化。排出ガスの低減にも貢献している。

エキゾーストシステム



2into1方式を採用したエキゾーストシステムは、ツインのメリットを最大に活かし、中低速域のトルクを太く豊かに演出。同時に直線的に伸びるスムーズなパワーカーブも実現した。わずかにアップさせたサイレンサーは最適の分割設計を経て、騒音とパワーロスという相反する対象を最低限に抑えることに成功。さらにコレクターパイプ内とサイレンサー内にそれぞれ八ニカムキャタライザーを設け、環境への対応とパワーの確保を両立している。

トランスミッション/クラッチ

トランスミッションのシャフトにはインボリュートスプラインを採用することで、ギヤとシャフトの摩擦やバックラッシュを抑え、スムーズなシフト動作を実現。またクラッチダンパーにはNinja ZX-6Rと同様のスプリング式を採用してスムーズなクラッチ操作を実現。あらゆる部分に上級モデルと同じ技術が惜しみなく注がれている。

冷却系統

ラジエターは、軽量化コンパクトながら、優れた冷却能力を持つ。低騒音型リングファンを駆動するプリントモーターも省スペースに貢献。冷却効果を高める為に、クランクケース下部に設けられている。

メカニカルノイズの低減

モトクロスサー-KX450Fで使用しているものと同様、自動調整機構を備えるカムチェーンテンショナーを採用。エアクリナーは強化リブを持つ複合構造で、反響をなくして吸気騒音を低減。

フレーム/スイングアーム



スリムなスポーツモデルの骨格を構成するためには、頑強なフレームワークが必要となる。選ばれたのは強固で耐久性に優れた大径スチール鋼管採用のダイヤモンドフレームと、角断面チューブを持つスイングアームの組合せ。

60mm x 30mmの角断面を持つチューブ型スイングアームは全体のフレーム剛性を高めるとともに、最適な車体剛性バランスをも実現する。

サスペンション

フロントフォークは直径37mmのテレスコピック式を採用。スムーズでクセのない減衰性能と安定したハンドリングを実現する。またリヤにはロードグリップと衝撃緩衝力が定評の窒素ガス封入式ユニ・トラックサスペンションを装備。優れた路面追従性が自慢のこのシステムは5段階のプリロード・アジャスターを備え、ソロ走行でもタンデム走行でも車体平行バランスの変化を調整することができる。

ホイール/タイヤ



大排気量スーパースポーツと同様に17インチホイールを採用し、幅広リムとロープロファイルタイヤを組み合わせている。リムサイズはフロント17 x MT2.75、リヤ17 x MT3.50。スポーティなルックスと同時に、低速域での扱いやすいニュートラルなハンドリングに貢献している。

ブレーキ



前後ブレーキには放熱性に優れたペタルディスクと2ポットキャリパーを採用。スーパースポーツ同様のルックスと確実な制動力を実現している。Ninja系スーパースポーツモデルの制動力を支えるペタルディスクブレーキシステムを採用。フロントには外径290mmを誇る大径ディスクに2ポットキャリパーを組み合わせている。これにより制動には確実な安心感がともなうとともに、ナチュラルかつダイレクトな操作感が味わえる。またリヤには外径220mmのペタルディスクに2ポットキャリパーを組み合わせ、安定感と繊細な制動感を満喫できるシステムにした。

Comfort

アクティブでスポーティーなインターフェイス

自由に操り、市街地からスポーツ走行まで思う存分楽しむための機能。

人間工学設計



わずかに前傾したシート形状と、高めの位置に設定された幅広のハンドルバーは自然なライディングポジションを形成。

ライダーインターフェイスにもこだわり、スイッチ類の操作感、インパネ類の視認性にも細心の注意を払って設計が行われた。

Luxury

上級スーパースポーツのスタイリング



大排気量のNinjaスーパースポーツモデルにも引けをとらないスタイリング。

印象的なフルフェアリングボディは、見た目の美しさだけでなく、上質な機能とスポーティーな走りを感じさせる。

ボディワーク



特徴的なデュアルヘッドライトはマルチリフレクタータイプで、Ninja250Rの顔にふさわしいシャープな印象。



またホワイトレンズウインカーは、高品質感を漂わせている。



スリムなテールカウルとセパレートシートはレーシーさを高めている。

メーターパネル



視認性に優れた大径アナログスピードメーターを中心に、タコメーターと水温計を配置。

ほかにもオドノトリップメーターや警告灯などを装備。