

川崎重工業株式会社

カワサキモータース株式会社

2026 年 9 月 16 日

「Ninja H2」「Ninja H2 CARBON」をモデルチェンジ ～「Ninja H2 CARBON」を日本国内で 6 年ぶりに発売～

川崎重工グループのカワサキモータースは、9 月 16 日に、自社設計のスーパーチャージャーを搭載したフラッグシップモデル「Ninja H2」「Ninja H2 CARBON」をモデルチェンジして発売することを発表しました。日本国内へは、「Ninja H2 CARBON」を、2027 年春ごろに発売予定です。「Ninja H2 CARBON」の国内発売は、6 年ぶり^{※1}となります。



Ninja H2 CARBON

2015 年に登場した「Ninja H2」は、川崎重工グループが培ってきた航空宇宙やガスタービン技術などの技術を結集し、モーターサイクル専用として完全自社設計されたスーパーチャージャーを搭載する、カワサキのフラッグシップモデルです。その革新的なパフォーマンスで世界中のライダーを魅了し、唯一無二の存在として確固たる地位を築いてきました。

2027 年モデル「Ninja H2」「Ninja H2 CARBON」は、その独創性を継承しながら、現代のライディング環境に合わせて進化しています。エンジン各部のアップデートとショートレシオ化したギヤ設定により、高回転域での加速感を保ちながら、低中回転域での力強いトルク感を磨きました。幅広い回転域で優れたレスポンスを発揮するとともに、排出ガス性能も向上しています。

また、独自のトレリスフレームは、軽快なハンドリングと高速走行時でも優れた安定性を両立します。加えて、最新のブレンボ製 Hypure フロントブレーキキャリパーを採用し、優れた制動性能を備えています。

さらに、航空機にインスパイアされた高品質なインストゥルメントを採用。加速時のブースト圧や車体のピッチ、リーン角に応じて表示が変化するディスプレイを選択でき、ライダーとマシンの一体感を高めます。また、改良された KTRC や KLCM に加え、新たにインテグレートッドライディングモード、エレクトロニッククルーズコントロール、新機能に対応したスマートフォン接続機能を装備し、ライダーをサポートします。

カワサキモーターズは「カワサキに関わる人すべての、よろこびと幸せのために」をカンパニーミッションとして掲げ、顧客価値に根差した新機種を継続的に投入し、ラインアップを拡充することで、カワサキのブランド価値向上による持続的成長を通じた「Good Times Company」の実現を目指してまいります。

■関連リンク

新型「Ninja H2 CARBON」スペシャルサイト（カワサキモーターズジャパン）

<https://www3.kawasaki-motors.com/mc/newmodel/ninja-h2-carbon/>

<主な特長>

（エンジン）

1. 実用域での加速性能を磨いた 998cm³ 並列 4 気筒スーパーチャージドエンジン

エンジン内部に数多くのアップデートを実施。インペラと吸気系を再設計し、ピストンやシリンダーヘッド、クランクシャフト、カムシャフトも一新するとともに、ギヤ比もショート化しています。これらの変更により、「Ninja H2」「Ninja H2 CARBON」ならではの伸びやかな高回転域の加速感を保ちながら、低中回転域ではより力強いトルク感を発揮。どの回転域からでも、スーパーチャージドエンジンならではの爽快な走りを実現しています。

2. 4-into-1 エキゾーストシステム

エンジンの出力特性に合わせてパイプ径を最適化し、エキゾーストレイアウトも刷新。コンパクトなサイレンサーと組み合わせることで、軽量かつコンパクトなエキゾーストシステムを実現し、スロットルを開けた瞬間からダイレクトに加速へとつながる感覚を高めています。また、ブラック仕上げのサイレンサーにバフ仕上げのヒートガードを組み合わせることで、引き締まった精悍なルックスを演出しています。

3. ドッグリングトランスミッション

MotoGP や F1 のレーシングマシンで広く採用されているドッグリングトランスミッションが、スムーズで素早いシフトチェンジを可能にします。一般的なモーターサイクルのトランスミッションとは異なり、ギヤの位置を変えることなく、軽量のドッグリング（かみ合わせリング）が移動することで変速を行うため、シフト操作に必要な力を軽減。ダイレクトなシフトフィールと素早いシフトチェンジを実現し、加速時の変速をスムーズに行えます。

（車体）

1. 軽快なハンドリングと高い安定性を両立する独自のトレリスフレーム

クローズドコース専用モデル「Ninja H2R」のために開発されたトレリスフレームを踏襲。強力なパワーを受け止める強度と、高速走行時の外乱にも動じない高い安定性を兼ね備えています。開放的なトレリス構造は、エンジンの発熱を効率よく逃がすことにも貢献。さらに、エンジン背面のスイングアームマウンティングプレートがクロスメンバーを不要とし、軽量のフレーム設計を実現しています。

2. 強化された高性能ブレンボ製ブレーキパッケージ

フロントブレーキには、大径 $\phi 330\text{mm}$ のブレンボ製セミフローティングディスクと、カワサキ初採用となるブレンボ製 Hypure ブレーキキャリパーを装備。機能美に優れた非対称デザインのキャリパーは、高い剛性を維持しながら軽量化を実現。熱伝導性にも優れ、高負荷状態でもフェードを抑え、優れた制動性能を安定して発揮します。加えて、ブレンボ製ラジアルポンプマスターシリンダーとリザーバタンクが無効ストロークを最小限に抑え、レバーを握った瞬間からダイレクトな制動力が得られます。

3. ハイグレードレーシングサスペンション

フルアジャスタブルのハイグレードレーシングサスペンションが、優れた路面追従性と衝撃吸収性を発揮。高速域での安定性、ライダーへの明確なフィードバック、しなやかな乗り心地を実現しています。フロントには、モトクロスサスペンションの技術を応用した KYB 製 AOS-II レーシングサスペンションを採用。作動初期はスムーズに動きながら、フォークが深く沈み込むにつれて減衰力が高まる特性を持たせています。リヤには、オーリンズ製 TTX36 リヤサスペンションを搭載し、コーナリング性能やフロントの接地感の向上に貢献。しなやかな作動と優れた衝撃吸収性により、スポーティなハンドリングと街乗りでの快適性を両立しています。

4. 一人乗り専用設計：強烈な加速時にライダーを支えるエルゴノミクス

高速走行やサーキット走行でのコントロール性を最大限に引き出すと同時に、コンパクトな車体パッケージを実現するため、ライディングポジションは「Ninja ZX-10R」に近い設定としつつ、わずかにゆとりを持たせています。一人乗り専用シートの後端には、強烈な加速時にライダーの腰回りを支える、位置調整可能なヒップサポートパッドを装備。マシンとの一体感をさらに高めています。

(デザイン)

1. パフォーマンスを追求したフォルム

スーパーチャージドエンジンの性能を余すことなく引き出すため、空力性能を徹底的に追求したボディワークは、高速走行時の安定性と高いコントロール性の両立を可能にしています。さらに、前輪の接地性を高める空力デバイスとして、アッパーカウルのチンスポイラーと翼断面形状のミラーステアを採用。これらのデバイスがダウンフォースを生み出し、高速安定性に貢献しています。ミラーステアの後縁にはガーニーフラップも備え、その効果を高めています。

2. カワサキリバーマーク

リバーマークは、川崎重工グループの中でも歴史的意義を持つ製品、そして卓越したエンジニアリングを誇る製品にのみ与えられる特別な証です。自社設計のスーパーチャージドエンジンと強烈な加速性能を備えたフラッグシップモデルとして、2015 年に「Ninja H2R」とともに、現代のカワサキ製品として初めてこのマークが与えられました。

3. カーボンファイバー製アッパーカウル (Ninja H2 CARBON)

「Ninja H2 CARBON」には、カーボンファイバー製アッパーカウルを採用。高剛性かつ軽量の CFRP (カーボンファイバー強化プラスチック) により、カワサキのフラッグシップを所有する喜びを、さらに高めています。

4. 銀鏡塗装／ハイリーデュラブルペイント^{※2}

カワサキ独自の銀鏡塗装をアップデートし、輝きを増した反射粒子がまばゆいきらめきを放ちます。さらに、「Ninja H2」と「Ninja H2 CARBON」のカーボンファイバー部品を除くすべての外装パーツに、微細な傷を自己修復するカワサキ独自のハイリーデュラブルペイントを採用。フラッグシップにふさわしい高級感と存在感を長く保ちます。

5. 水転写プリントによるホイールグラフィック

カワサキ初となるホイールへの水転写プリント (ハイドログラフィックプリント) を採用。アイコニックな星形 5 本スポーク形状の「Ninja H2」専用アルミ鍛造ホイールの右側面に、大胆なホイールグラフィックを施しています。片持ち式スイングアームによって露出度が高いホイール右側へグラフィックを配置することで、力強い加速性能を際立たせています。

(装備・アクセサリ)

1. 先進的なライダーサポートテクノロジー

「Ninja H2」「Ninja H2 CARBON」のエンジン性能とシャーシ性能をライダーが最大限に引き出せるよう、KCMF (カワサキコーナリングマネージメントファンクション)、KTRC (カワサキトラクションコントロール)、KLCM (カワサキローンチコントロールモード)、KIBS (カワサキインテリジェントアンチロックブレーキシステム)、KQS (カワサキクイックシフター)、カワサキエンジンブレーキコントロール、オーリンズ製電子制御ステアリングダンパーなど、多数の先進的な電子制御技術を搭載しています。

2. KTRC (カワサキトラクションコントロール)

新たに 5 つのモードから選択可能となった KTRC は、より幅広い走行条件に対応。特に、サーキット走行を含むスポーツライディング時のトラクションコントロール性能に重点を置いて改良されています。最も介入レベルの高いモード 5 では、雨天やウェットコンディションでのサーキット走行にも対応し、スリップのリスクを大きく抑えます。

3. KLCM (カワサキローンチコントロールモード) ^{※3}

「Ninja H2」「Ninja H2 CARBON」の発進時の強烈な加速を、よりスムーズに引き出せるよう KLCM をアップデート。ホイールスピンとフロントホイールリフトの電子制御に加えて、発進直後の加速時にもエンジン回転数の管理を行うことで、なめらかで安定した加速を実現しています。

4. インテグレートドライディングモード

KTRC とパワーモードを連携させるインテグレートドライディングモードを新たに搭載。スポーツ、ロード、レインの3つのセッティングと、ライダー（マニュアル）から選択でき、変化する走行状況に合わせてトラクションコントロールと出力特性を簡単に素早く変更することができます。

5. エレクトロニッククルーズコントロール

エレクトロニッククルーズコントロールを新たに搭載。ハンドルスイッチからスピードを設定することで、スロットルを操作しなくても自動でスピードを維持し、長距離走行時における高い快適性を実現しています。

6. ハンドルスイッチ

電子制御システムのアップデートに合わせ、ハンドルスイッチも一新。グリップから手を離さずに、エレクトロニッククルーズコントロールなどの各種機能进行操作できます。

7. 航空機にインスパイアされたインストゥルメント

アナログタコメーターと高解像度フルカラーTFT ディスプレイを組み合わせた高品質なインストゥルメントを採用。2種類の表示タイプが選択可能で、タイプ1はスーパーチャージャー用エアダクトのシルエットをモチーフにした視認性の高いレイアウト。タイプ2は航空機のHUDに着想を得たリーン角・ピッチ角表示とグラフィカルなブースト圧表示を採用し、スーパーチャージャーの状態と車体姿勢を直感的に把握できます。

8. スマートフォン接続機能

スマートフォンアプリ「RIDEOLGY THE APP MOTORCYCLE」により、スマートフォンとの相互通信が可能。モーターサイクルライフを豊かにする多くのインタラクティブな機能を実現しています。新たに対応した音声コマンド^{※4}やナビゲーション機能を活用することで、ライダーの操作負担を軽減します。

9. 新たな純正アクセサリ

純正アクセサリとして、高めに設定したハンドルバーを新たにラインナップ。よりアップライトなライディングポジションを実現し、長距離走行時の快適性と扱いやすさを向上させます。

※1：日本市場において、2021年に発売した「Ninja H2 CARBON」以来の発売となります

※2：コーティングが元の状態に戻るには1週間以上かかる場合もあります。また、コイン、キー、ファスナーによる傷の場合、塗装は元の状態に戻りません。

※3：KLCMは公道走行や日常走行では使用しないでください。

※4：音声コマンドの利用には、有効なライセンスが必要となります。ライセンスはサービス対象国、対象モデルのみ配布されます。

以 上

■ 「Ninja H2」「Ninja H2 CARBON」 主要諸元

商品名	Ninja H2 / Ninja H2 CARBON	
全長×全幅×全高	2,085mm×770mm×1,125mm	
軸間距離	1,455mm	
最低地上高	130mm	
シート高	825mm	
キャスター／トレール	24.5° / 103mm	
エンジン形式／弁方式	水冷4ストローク4気筒 / DOHC4バルブ	
吸気システム	カワサキスーパーチャージャー	
総排気量	998cm ³	
内径×行程	76.0×55.0mm	
圧縮比	11.2:1	
始動方式	エレクトリックスターター	
点火方式	バッテリー&コイル（トランジスタ点火）	
潤滑方式	ウェットサンプ（オイルクーラー付）	
エンジンオイル容量	5.0L	
燃料供給方式	フューエルインジェクション	
トランスミッション形式	常噛6段リターン（ドッグリング）	
クラッチ形式	湿式多板	
ギヤ・レシオ	1速	3.077 (40/13)
	2速	2.471 (42/17)
	3速	2.045 (45/22)
	4速	1.727 (38/22)
	5速	1.524 (32/21)
	6速	1.348 (31/23)
一次減速比／二次減速比	1.480 (74/50) / 2.588 (44/17)	
フレーム形式	トレリス（高張力鋼） / スイングアームマウントプレート	
懸架方式	前	テレスコピック（倒立）
	後	スイングアーム（ニューユニットラック）
タイヤサイズ	前	120/70ZR17M/C (58W)
	後	200/55ZR17M/C (78W)
ブレーキ形式	前	デュアルディスク 330mm（外径）
	後	シングルディスク 250mm（外径）
ステアリングアングル（左/右）	27° / 27°	
車両重量	238kg	
燃料タンク容量	17L	

※数値は海外仕様です。

※改良のため、仕様および諸元は予告なく変更することがあります。