



RACING S 125

New Racing S125 製品ガイドブック

本資料に掲載されている仕様、デザイン、は予告なく変更または終了する場合があります、仕様、価格を予告なく改定する場合がありますので、あらかじめご了承ください。

RACING S 125

設計理念

Sporty
運動性

新感覚

Newフレーム
Newサスペンション
Newライディング
ポジション

豪華な質感
斬新なデザイン

新品質

Stylish
スタイル

新快感

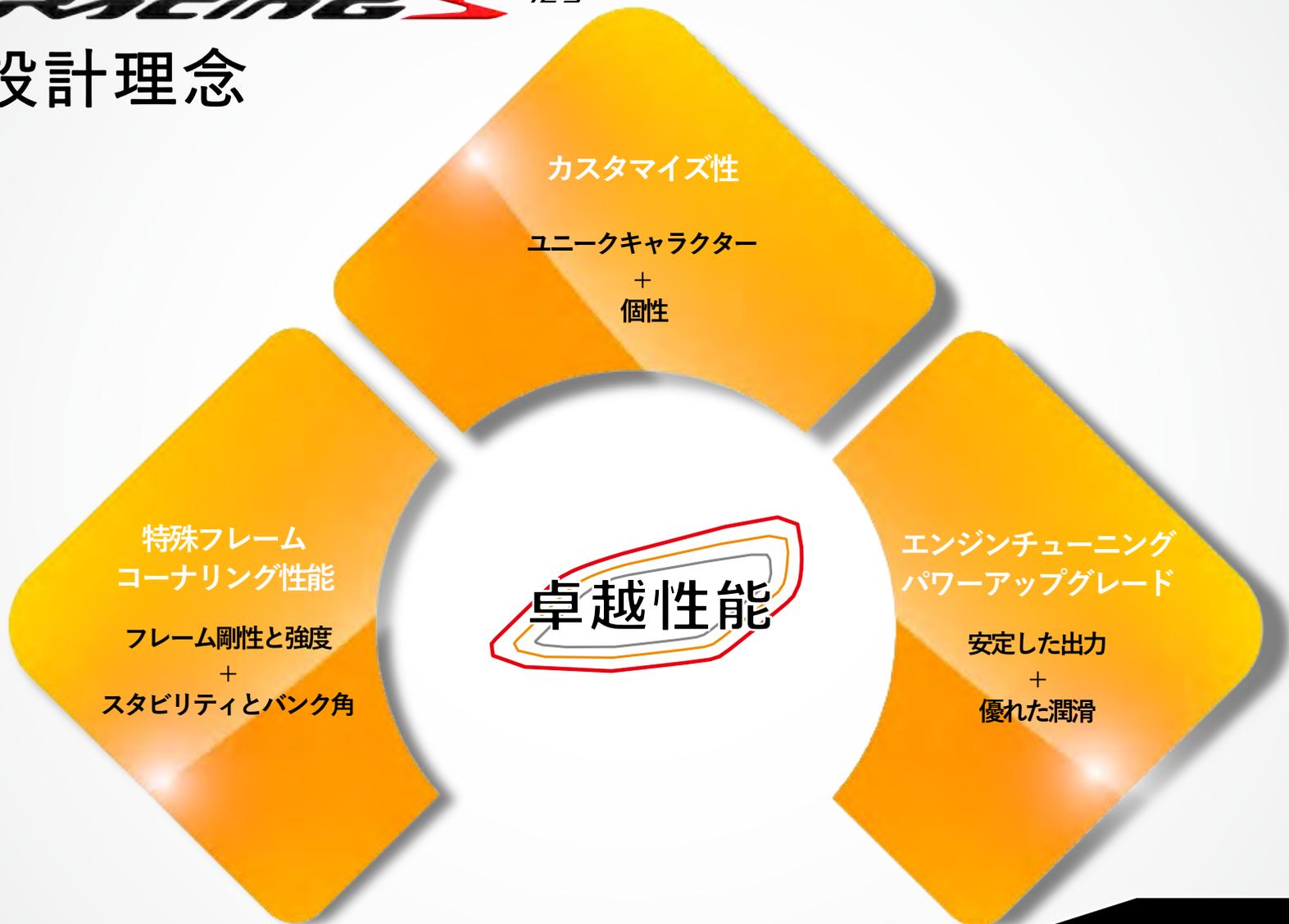
Newエンジン
Newインジェクション

卓越性能

Super Match
優れた調和

RACING S 125

設計理念



完全新設計 ハイドロフォーミング フレーム

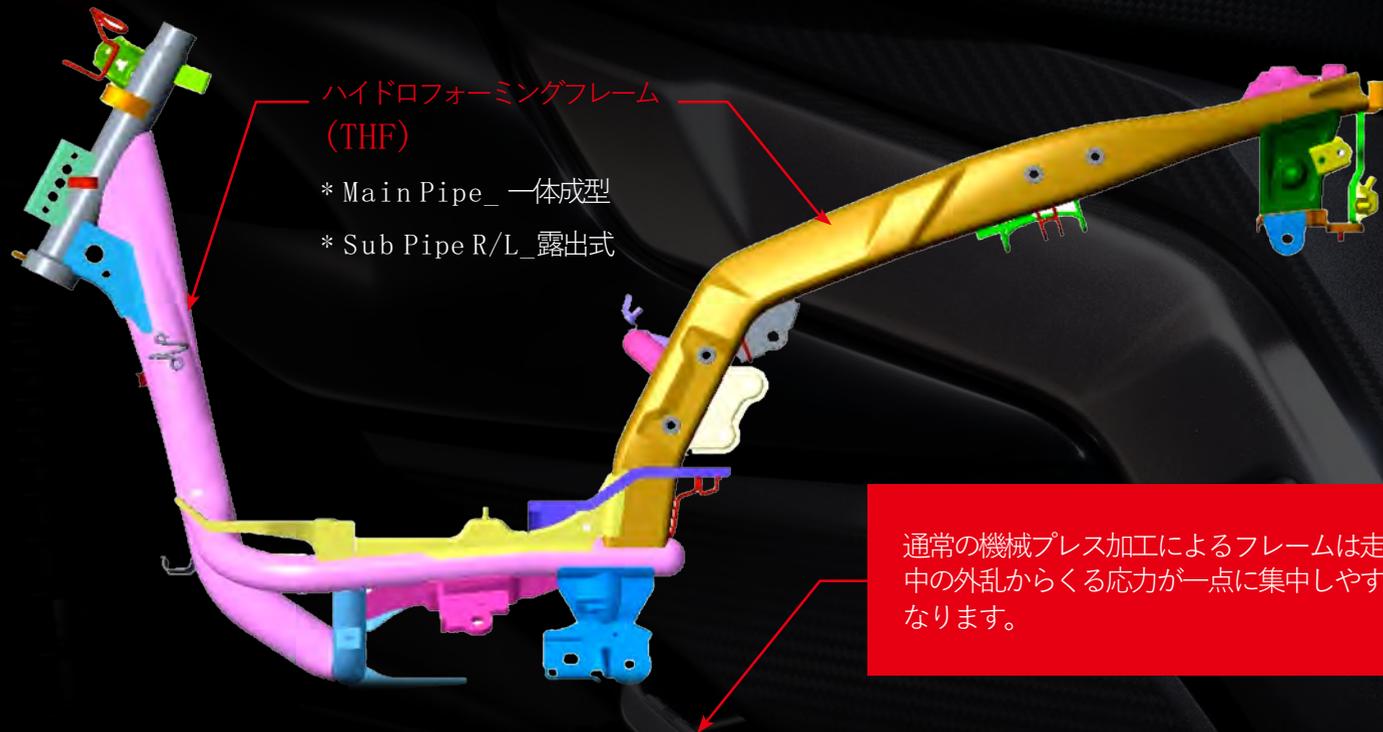
ハイドロフォーミングフレーム露出部分

卓越したコントロール性能と 快適性を実現：

長年にわたる研究と緻密な強度解析により生まれた、台湾初となる露出式ハイドロフォーミングフレームはハイスピードでの安定したコーナリングを可能とすると共に、個性的な外観も作りだします。

高剛性/高強度ハイドロフォーミングフレーム
+
ショートホイールベース/ロングトレール
下吊式/0デザインサスペンション

完全新設計 **ハイドロフォーミングフレーム**



フレーム成型にはTHF技術(Tube Hydro Forming)を採用、剛性バランスを徹底的に見直すことで、外部からの振動と衝撃を一点的に受けるのではなく、フレームの全体で均等に受けることで急制動の振動低減や上質で快適な乗り心地を実現しています。左右のハイドロフォーミングサブフレームは縦剛性を強化し、コーナーリング時でも優れた安定性を感じることができます。



New Racing S

高剛性フレームに高性能な前後ディスクブレーキ、
そしてレーシングタイヤ。

コーナー進入時の安定したブレーキング、強力な
ストッピングパワーにより短い時間と短い距離で
理想的な進入速度まで減速、短時間でコンパクト
に向きを変え、そして直線的に立ち上がる。

リズムに乗ればワインディングの楽しさの虜に。

新設計エンジンハンガーによる コーナリング性能の向上

高剛性なフレームをベースに
新型サスペンションと下吊式水平エンジンハンガーを採用：

1. 抜群の操作性とコーナリング中の優れたバランスで安全性が向上。激しい操作でもフレームが均一に振動を分散し、コーナリング中の加減速でも車体が不安定にならない完璧なバランスを実現、ライダーはリラックスして思う存分ライディングを楽しめます。
2. 共振現象を避ける為に、エンジン自体の振動を分析し、様々な条件を加味したうえでクランクシャフトとフレーム全体の重量配分及び懸架角度を最適化。アイドリング時から走行中まで同クラスの車両と比較して30%の振動低減を実現しました。

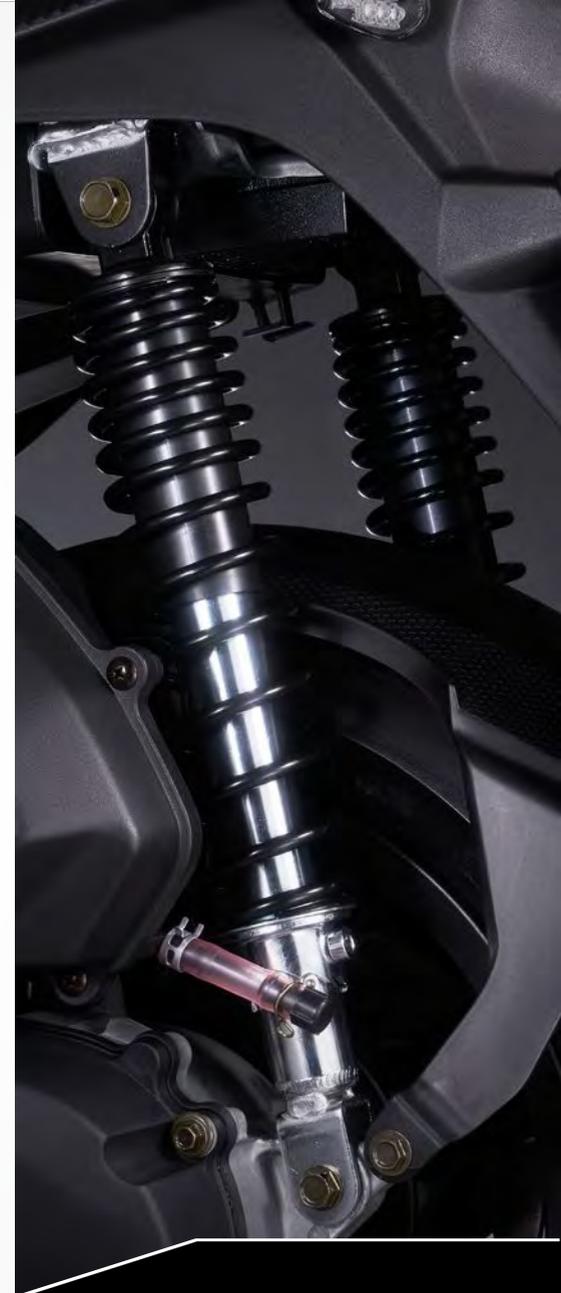
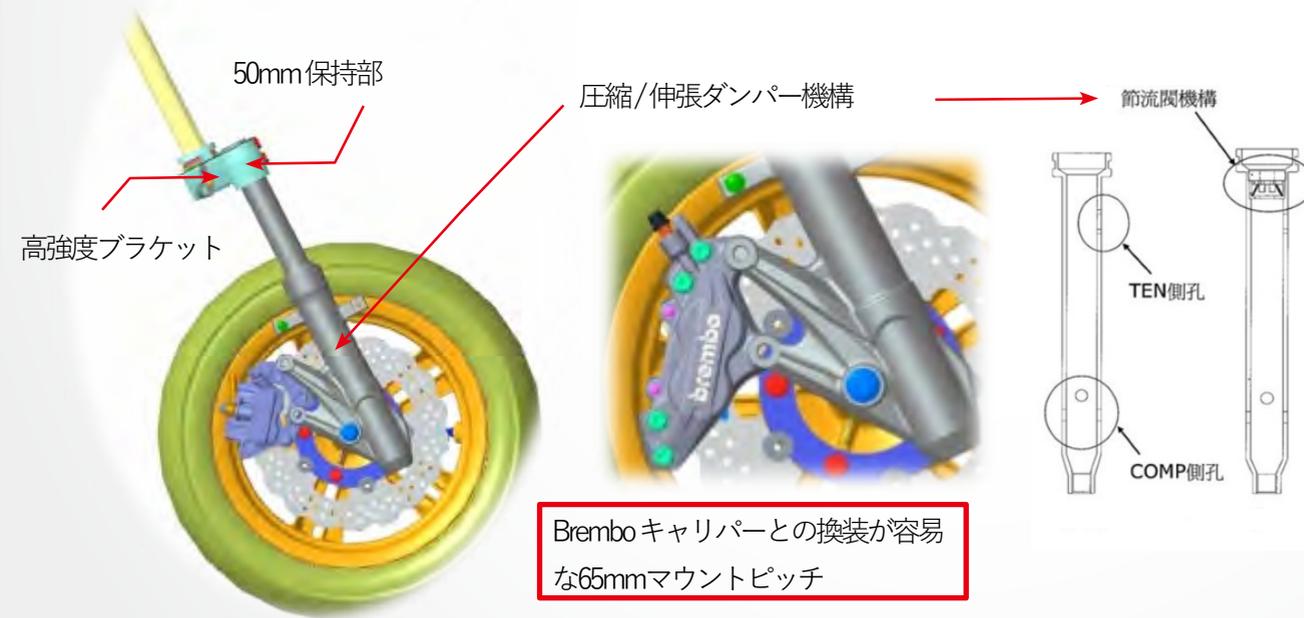


高剛性フレーム & 最適化された懸架角度

新設計サスペンション

Racing S スペシャルサスペンション：

1. フロントサスペンションにはインナーチューブ径33mmのテレスコピックタイプを採用。
ブラケットはインナーチューブ保持部を大きく取ることによって剛性を高め高速走行時においても浮遊感を抑え、優れた直進安定性と操縦安定性を発揮します。
2. 改良されたダンパーは路面からのショック吸収性を高めるとともに、伸び側のダンパーを低く設定することで路面追従性を高めるとともに、柔軟性の高いコントロール特性を実現しました。

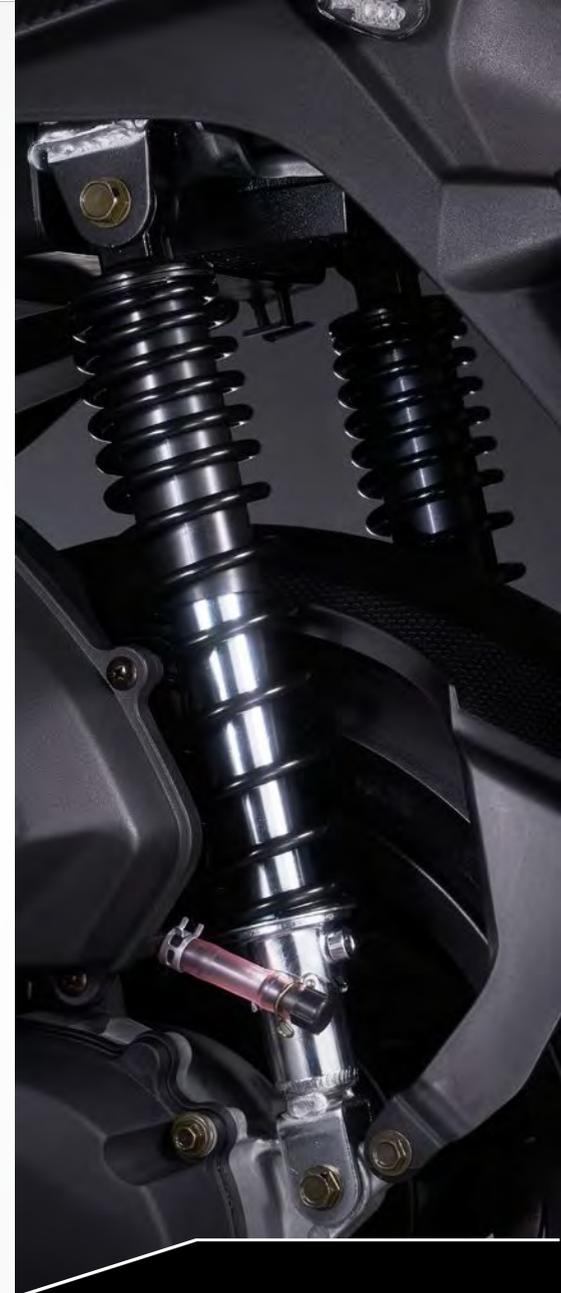
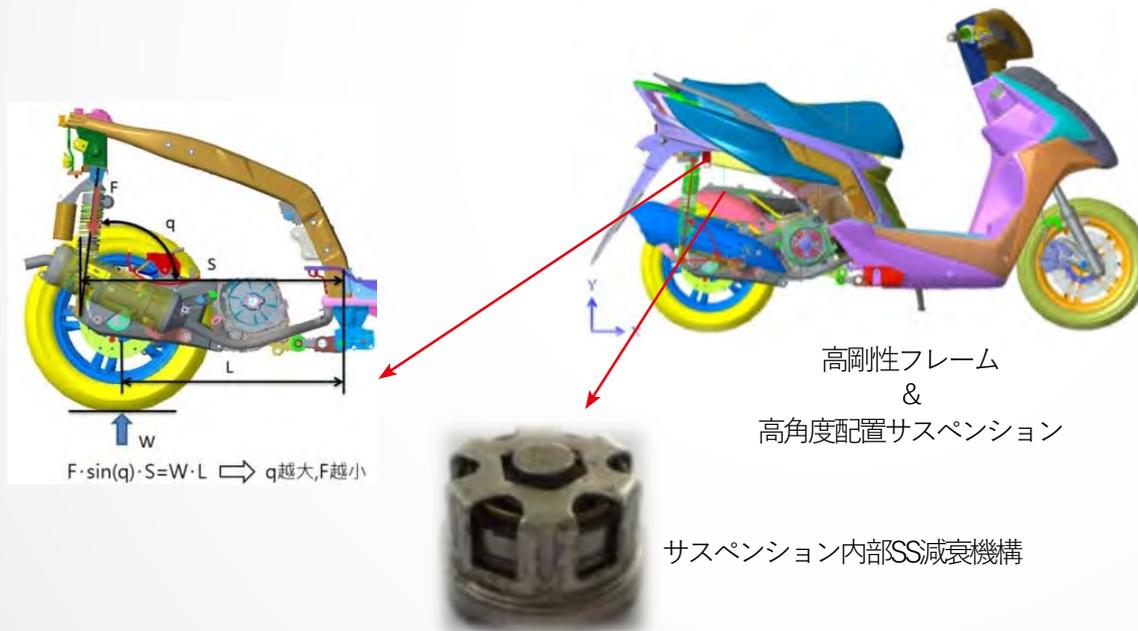


新設計サスペンション

刷新された懸架システム：

リアサスペンションは高角度配置を採用することでモーメントレシオを大幅に低減(Moment Ratio=0.81 他社車比8%減少)し、動作性を向上させました。

新たに採用したSS減衰機構は車体を安定性を高めつつ、作動油温の上昇を抑え、長期間安定した性能を発揮。5段階に設定可能なプリロード調整機構は、ライダーの体重や乗車人数、走行シーンなどに応じて最適な設定が可能です



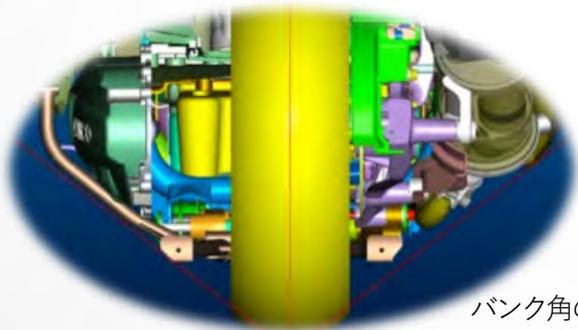
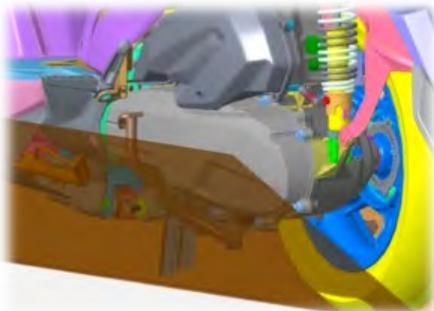
最大バンク角の追及

スポーツライドを可能にする深いバンク角：

バンク角を向上させる為、最大限追い込まれたメインスタンド及びサイドスタンドの収納方式。最大40度以上のバンク角によりワインディングロードやコンパクトなターンが必要なシーンでも安心してバイクを寝かせられるので、スポーティーなライディングを堪能することができます。



最大バンク角テスト



バンク角の為のデザイン



自由なライディングポジション (URT)

1. 街乗りモード (Urban Mode)

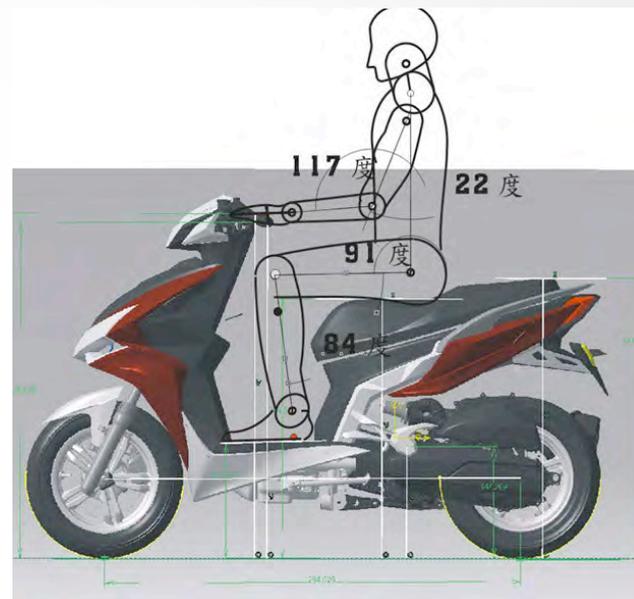
標準的な乗車姿勢、基本的に軽い前傾で膝の曲がりも穏やか、重心をシートとフロアボードに分散します。

2. レーシングモード (Racing Mode)

サーキットなどのクローズドコースを走ることを前提とし、上半身の強く前傾、下半身は大きくひざを曲げるコンパクトなポジションです。

3. ツーリングモード (Touring Mode)

足をゆったりと前に投げ出すリラックスしたポジション。体重をフットレストに分散することで、座面の圧力が下がるので長時間走行に適しています。



新型「バトルアックス」エンジン

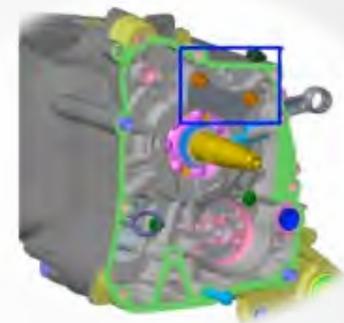
鋭い加速性能：

常用回転域のレスポンスを向上させたエンジンは、さらなるパワーを獲得。

スロットル入力に対しリニアに回転数を上げる俊敏なレスポンスにより

鋭いスタートダッシュと、小型車ならではの軽快で柔軟な

パフォーマンスを発揮します。



特許を取得したクランクシャフトの安定技術によりクランクの発生する振動を抑制。



軽量化されたアックスタイプのクランクによる鋭いレスポンスとスタートダッシュ。



摩擦抵抗を低減するローラーロッカーアーム



NASAの技術を用いた軽量ピストン

耐高温性に優れ高強度で軽量なNASA 388材を使用、

低張力ピストンリングにより摩擦抵抗を低減。

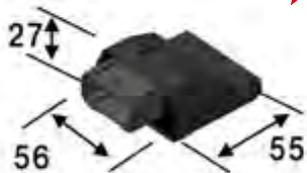
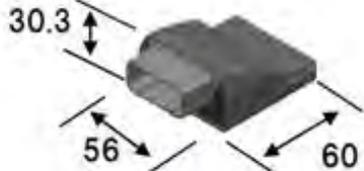


特許を取得したドライブケースカバーは、埃の侵入を最小限に抑えドライブベルトの寿命を長く保ちます。

新設計エンジン + 京浜インジェクション

Racing Sはインジェクションシステム (ECU/Sensor/Throttle Body) の設計を一新し、大型車にも採用される京浜のインジェクションシステムを導入しました。コンパクトになった新型ECUと8ノズルの高効率インジェクターにより低速時のレスポンスとスロットルへの追従性を高めました。

- 1.京浜Step4-2 ECU 採用
- 2.小型化高効率 8ノズルインジェクター
- 3.Φ 24mmスロットルボディー



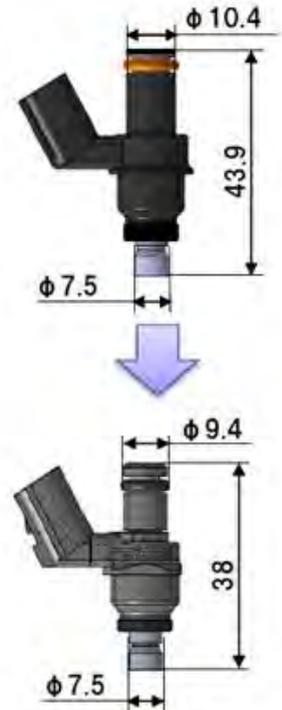
インジェクター

スロットルボディー



エンジン温センサー

回転数センサー



京浜 Step4-2 ECU
新設計コンパクトボディ
OBD1

京浜 Step4-2
8ノズルインジェクター
コンパクトボディ
最大流量 131cc/分

周囲を惹きつける マッスルデザイン

ダイナミックエレメント 多層サーフェイスデザイン

筋肉を連想させるダイナミックで力強い曲線と多層面で構成された高品質なボディデザイン。特徴的なライティングシステム。

- 1.デュアルヘッドライト+LEDポジション+HiPowerLEDウインカー
- 2.LEDストップランプ+U型LEDポジション+外付けLEDウインカー
- 3.LEDカラーメーター+起動アニメーション





周囲を惹きつける マッスルデザイン

刷新された設計概念、
スクーターにスポーツバイクのスピリット注入
RACING Sは次世代の新王者となります。

カラーLEDメーター

タコメーター内蔵スピードメーター
ブラックアウトされた立体フレームにより
分けられた2つのエリア

1. パワーを感覚的に表現したバーグラフ式タコメーターエリア
2. ハイテクイメージのスピードメーターエリア

メーター表示内容:

時間、スピード、バッテリー電圧、トリップ、
オド、燃料計、タコメーター

カラーLEDメーターのメリット:

1. 長寿命(LCDとの比較)
2. 解像度が高く光源が劣化しにくい
3. コントラストが高く昼間でも見やすい
4. 高い質感



LEDインジケーター

レーシングスピードライン
速度により表示が変化

パワー出力/走行距離表示エリア

昼夜を問わない魅力

スーパースポーツのような鋭いヘッドライト
& ポジションランプ



ホークアイデザイン
H17デュアルヘッドライト



エアインテークデザイン
LEDフロントポジションランプ



HiPowerLEDフロントウインカー

H17 35/35Wデュアルヘッドライト

昼夜を問わない魅力

デュアルLEDテールランプ

テールランプ

一目でRacingSと判る特徴的デザインの
U字型デュアルテールランプ

ブレーキランプ

スモークレンズに覆われた神秘的な造形
ブレーキング時にはテールランプと区分された
エリアにある計12個の高輝度LEDが点灯します。



別体式LEDウインカー





Fr Tire:110/70-12 47L #K702F

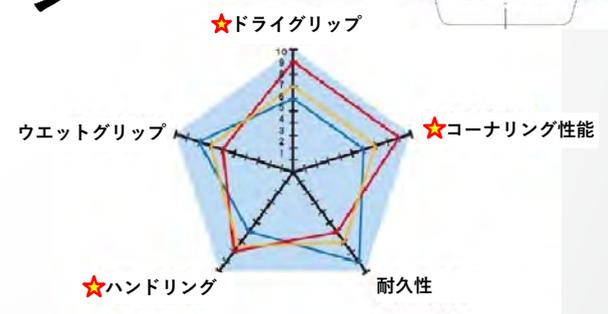
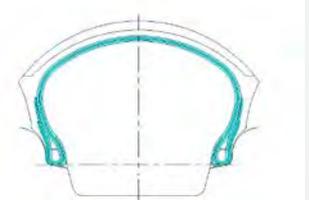
Rr Tire:120/70-12 51L #K702

解き放たれたレーシングマシン

レーシングハイグリップタイヤ

Racing Sは前後12インチのタイヤには、新しいコンパウンドを採用したレーシングハイグリップタイヤK702を採用しています。

K702はスポーツ走行で最高の性能を発揮する様、ショルダー部を強化しソフトコンパウンドを採用、深いバンク角で強力なグリップ力を発揮する一方で十分なトレッドを設けることで雨天走行での安全性も確保しています。



赤: K702ハイグリップタイヤ
橙: スポーツタイヤ
青: ノーマルタイヤ

収納空間

拡大されたスペース

Racing Sのシートトランクは、フルフェイスヘルメットが収納出来るよう設計されています。インジェクターがシーメンス製からコンパクトな京浜製となったことに加え、インテークパイプの角度を変更することでスロットルボディの位置を下げ、収納空間を拡大しました。

1. 平坦で使いやすくなったトランク内部の形状
2. フルフェイスヘルメットが収納可能

※ヘルメットの形状やサイズによって収納できない場合があります。



ヘルメット収納部設計



平坦で使いやすい底部形状



フルフェイスヘルメットのほかレインウェアなどの小物も収納可能な空間

エルゴノミックデザインシート

人間工学に基づき 快適な乗り心地を実現したシート

新たにデザインされたRacing Sのシートは、足つき性を向上させるため前方の幅を絞り込みながらも、体重のかかる部分はお尻のカーブに合わせた幅広い形状とし高密度スポンジを使用することで乗り心地を向上させました。

シート幅縮小

シート幅縮小

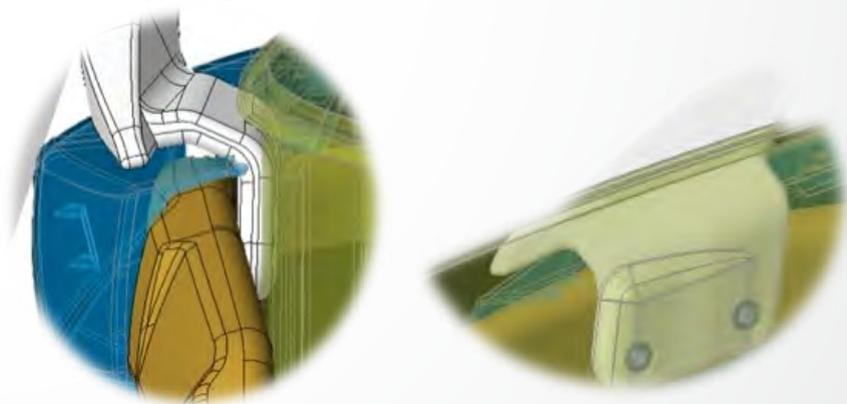


高品質を極めた グラブレール

高品位設計

新設計されたスプリットタイプのグラブレールはフレームとの接合方法を変更し、ボディとの一体感を強めたほか、固定ボルトを見えなくすることでデザイン性と品質を向上させています。

1. 固定ボルトが内部にある為、錆などが発生しにくい。
2. 隠しボルトとなっているので見た目が美しい。





ユーティリティ

5V USBソケット

メインスイッチ部にスマートフォンやGPSナビゲーションの充電に5V (2A) USB 充電ソケットを標準装備



5V(2A)USB 充電ソケット /5in1メインスイッチ



カスタム

DIY

DIY カスタムで好みの一台に：

改造を推奨するものではありません、純正部品以外への交換は保証の対象外となります。
保安基準や各種規制を満たさない変更は違法改造となります。

1. シングルショックのマウントスペース
2. 交換可能なヘッドライトバルブ
3. エクステリアパーツの変更
4. エンジンパワーアップ（KEIHIN分離式ECU）

Racing S 主要諸元

エンジン形式	空冷4ストローク4バルブ単気筒	ブレーキ	FR : Ø240mm フローティングディスク RR : Ø200mmディスク
インジェクション	KEIHIN製	キャリパー	FR : ピンスライド Ø27mmX2 RR : ピンスライド Ø25.4mmX2
排気量(cc)	124.8	タイヤ	FR : 110/70-12 RR : 120/70/12
内径 × 行程 (mm)	Ø 54 X 54.5	ホイール	アルミニウム
圧縮比	10.2	スピードセンサー	電気式
車体寸法 (全長X全幅X全高 mm)	1,855/ 750 / 1,100	ヘッドライト	デュアル H17(35W X 2)
軸距 (mm)	1,270	テールライト	LED / ライン発光
シート高 (mm)	790	ウインカー	FR : Hi Power LED RR : 別体式LED
装備重量 (kg)	127	ポジション	LED
駆動系	CVT	排気管	一体式
燃料供給	フューエルインジェクション	メーター	カラーLED
サスペンション	FR : Ø33mmテレスコピック RR : 5段階調整式ツインショック	燃料タンク容量(L)	5.5
		燃料消費率 (km/l)	40.6(台湾燃費基準)
懸架方式	水平下懸架	スロットルケーブル	強制開閉



RACING S 125