



1/12 SCALE  
MOTORCYCLE  
SERIES NO.136

# Kawasaki

# Ninja

## H2 CARBON



1/12 オートバイシリーズ NO.136

## カワサキ Ninja H2 CARBON

### READ BEFORE ASSEMBLY

**注意** ●このキットは組み立てモデルです。作る前に必ず説明書を最後までお読みください。また小学生などの低年齢の方が組み立てるときは、保護者の方もお読みください。また接着剤や塗料は、必ずプラスチック用をお使いください。(別売) ●工具の使用には十分注意してください。特にナイフ、ニッパーなどの刃物によるケガや事故に注意してください。●接着剤や塗料は使用する前にそれぞれの注意書きをよく読み、指示に従って正しく使用し、使用するときは換気に十分注意してください。●小さなお子様のいる所での作業はやめてください。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶつての窒息などの危険な状況が考えられます。●部品の先端が尖っている場合があります。取り扱いに注意してください。

**CAUTION** ●Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instructions if a child assembles the model. ●When assembling this kit, tools including knives are used. Extra care should be taken to avoid personal injury. ●Read and follow the instructions supplied with paint and/or cement, if used (not included in kit). Use plastic cement and paints only. ●Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to put any parts in their mouths or pull vinyl bags over their heads. ●Some parts have sharp edges. Take care when handling.

**VORSICHT** ●Bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen, sollten Sie alle Anweisungen gelesen und verstanden haben. Falls ein Kind das Modell zusammenbaut, sollte ein beaufsichtigender Erwachsener die Bauanleitung ebenfalls gelesen haben. ●Beim Zusammenbau dieses Bausatzes werden Werkzeuge einschließlich Messer verwendet. Zur Vermeidung von Verletzungen ist besondere Vorsicht angebracht. ●Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nicht im Bausatz enthalten), beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen. Nur Klebstoff und Farben für Plastik verwenden. ●Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Kindern darf keine Möglichkeit gegeben werden, irgendwelche Teile in den Mund zu nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf zu ziehen. ●Einige Teile haben scharfe Kanten. Passen Sie bei der Benutzung entsprechend auf.

**PRECAUTIONS** ●Bien lire et assimiler les instructions avant de commencer l'assemblage. La construction du modèle par un enfant doit s'effectuer sous la surveillance d'un adulte. ●L'assemblage de ce kit requiert de l'outillage, en particulier des couteaux de modélisme. Manier les outils avec précaution pour éviter toute blessure. ●Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures et/ou de la colle, si utilisées (non incluses dans le kit). Utiliser uniquement une colle et des peintures spéciales pour le polystyrène. ●Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête. ●Certains pièces du modèle ont des rebords acérés. Manipuler avec précaution.

### PAINTS REQUIRED

●塗装指示のマークです。タミヤカラーのカラーナンバーで指示しました。  
This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors.

LP-48 ●スパークリングシルバー / Sparkling silver / Glanzsilber / Argent pétillant  
TS-13 ●クリアー / Clear / Klarlack / Vernis transparent  
TS-21 ●ゴールド / Gold / Gold / Doré  
TS-29 ●セミグロスブラック / Semi gloss black / (X-18) Seidenglanz Schwarz / Noir satiné  
TS-34 ●キャメルイエロー / Camel yellow / Camel Gelb / Jaune Camel  
TS-38 ●ガンメタル / Gun metal / Metall-Grau / Gris acier  
TS-40 ●メタリックブラック / Metallic black / Metallisch-Schwarz / Noir métallisé

TS-73 ●クリアーオレンジ / Clear orange / Klar-Orange / Orange translucide  
TS-76 ●マイカシルバー / Mica silver / Mica-Silber / Argent clair métallisé  
X-1 ●ブラック / Black / Schwarz / Noir  
X-7 ●レッド / Red / Rot / Rouge  
X-10 ●ガンメタル / Gun metal / Metall-Grau / Gris acier  
X-11 ●クロームシルバー / Chrome silver / Chrom-Silber / Aluminium chromé  
X-12 ●ゴールドリーフ / Gold leaf / Gold Glanzend / Doré  
X-25 ●クリアーグリーン / Clear green / Klar-Grün / Vert translucide  
X-27 ●クリアーレッド / Clear red / Klar-Rot / Rouge translucide

X-32 ●チタンシルバー / Titanium silver / Titan-Silber / Titane argenté  
XF-1 ●フラットブラック / Flat black / Matt Schwarz / Noir mat  
XF-7 ●フラットレッド / Flat red / Matt Rot / Rouge mat  
XF-16 ●フラットアルミ / Flat aluminum / Matt Aluminium / Aluminium mat  
XF-20 ●ミディアムグレイ / Medium grey / Mittelgrau / Gris moyen  
XF-56 ●メタリックグレイ / Metallic grey / Grau-Metallic / Gris métallisé  
XF-85 ●ラバーブラック / Rubber black / Gummischwarz / Noir caoutchouc

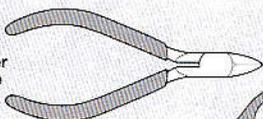
### RECOMMENDED TOOLS

《用意する工具》  
Recommended tools  
Benötigtes Werkzeug  
Outillage nécessaire

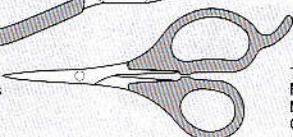
接着剤  
(プラスチック用)  
Cement  
Kleber  
Colle



ニッパー  
Side cutters  
Seitenschneider  
Pince coupante

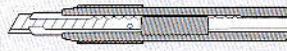


ハサミ  
Scissors  
Schere  
Ciseaux



ピンセット  
Tweezers  
Pinzette  
Précelles

ナイフ  
Modeling knife  
Modelliermesser  
Couteau de modéliste



多用途接着剤(クリアー)  
Multipurpose Cement (Clear)  
Mehrzweckkleber (Klar)

《インレットマークのはり方》

- ①はりたいインレットマークを台紙ごと切り取ります。
- ②台紙からインレットマークのついた透明シールをはがして、所定の位置にはります。
- ③シールの上からインレットマークを車体にこすりつけます。
- ④車体にインレットマークが確実に付いているか確かめながら、ゆっくりシールをはがします。

METAL TRANSFERS

- ①Cut around metal transfer using a sharp modeling knife.
- ②Remove the metal transfer and transparent film from lining, using tweezers.

- ③Place the film and metal transfer into position and rub the metal parts lightly.
- ④Carefully peel away the transparent film from model and metal transfer, making sure the metal transfer stays on the model.

METALL-STICKER

- ①Schneiden Sie mit einem scharfen Modelliermesser um den Metall-Sticker herum.
- ②Entfernen Sie mit einer Pinzette den Metall-Sticker und die Transparentfolie von den Kennzeichnungslinien.
- ③Die Folie und den Metall-Sticker an die entsprechende Stelle plazieren und festrubeln.

- ④Schaben Sie die Transparentfolie vorsichtig von dem Modell und dem Metall-Sticker ab und stellen Sie sicher, daß das Metall nicht mit abgezogen wird.

TRANSFERTS METAL

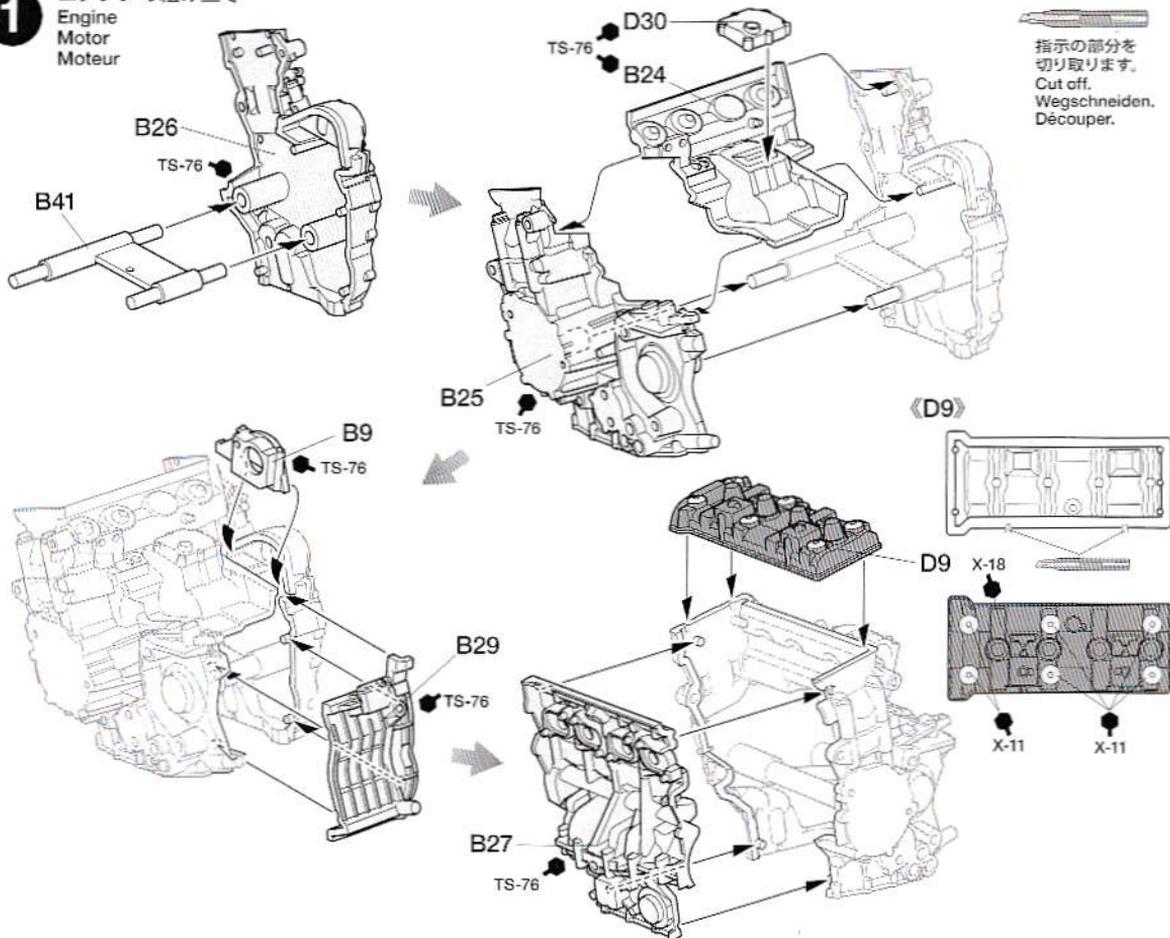
- ①Découper le motif à l'aide d'un couteau de modéliste pointu.
- ②Retirer le transfert métal et le film transparent du support à l'aide de précelles.
- ③Placer le film et le transfert métal à l'endroit souhaité puis frotter fermement.
- ④Enlever délicatement le film transparent en s'assurant que le métal ne se décolle pas du modèle.

ASSEMBLY

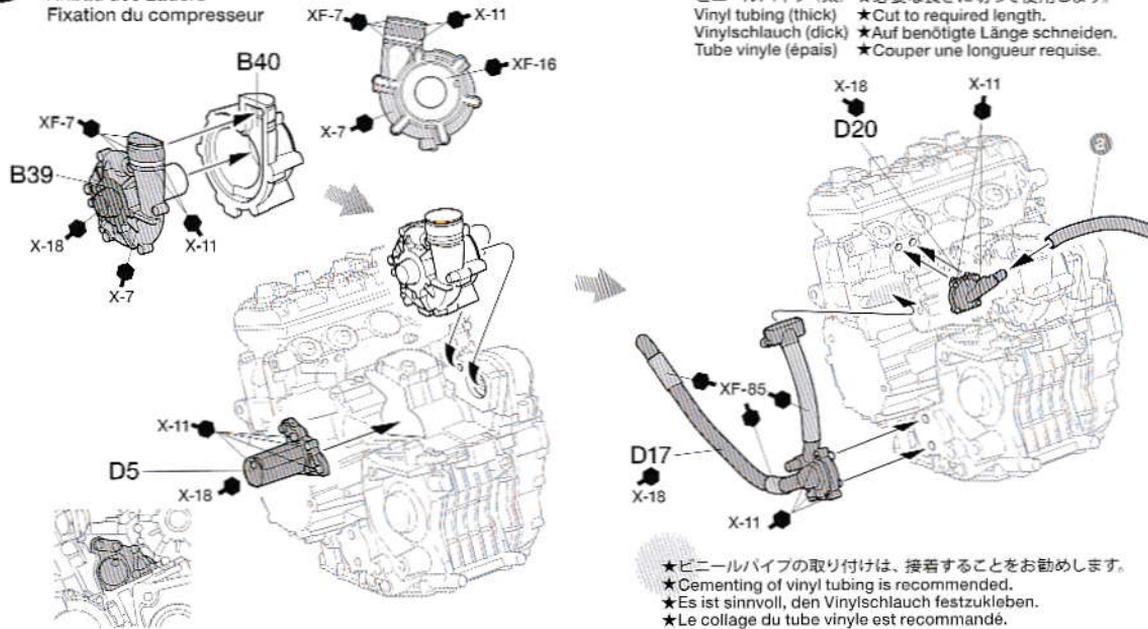
不要部品…………… A1, A2, A3, A7, A8, A15, A16, A17, A22, A25, A26, D3, D15, D19, D33

使わないスライドマーク…… 54  
Not used.  
Nicht verwenden.  
Non utilisées.

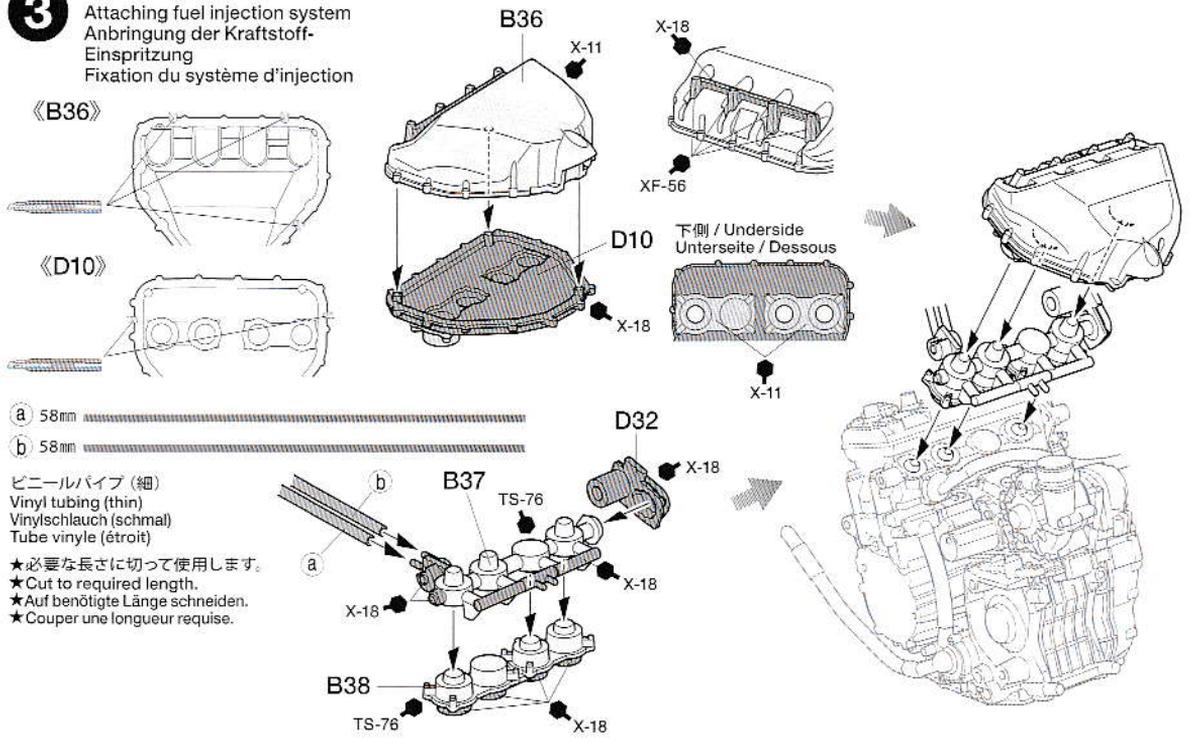
1 エンジンの組み立て  
Engine Motor Moteur



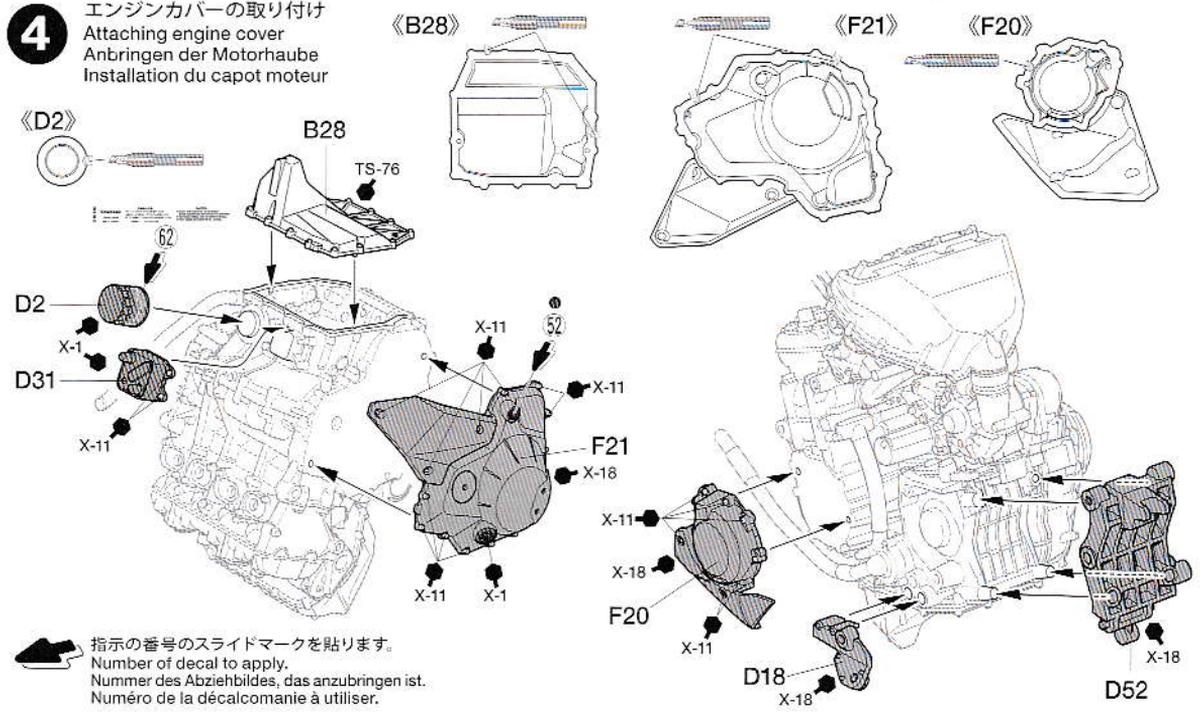
2 スーパーチャージャーの取り付け  
Attaching supercharger  
Anbau des Laders  
Fixation du compresseur



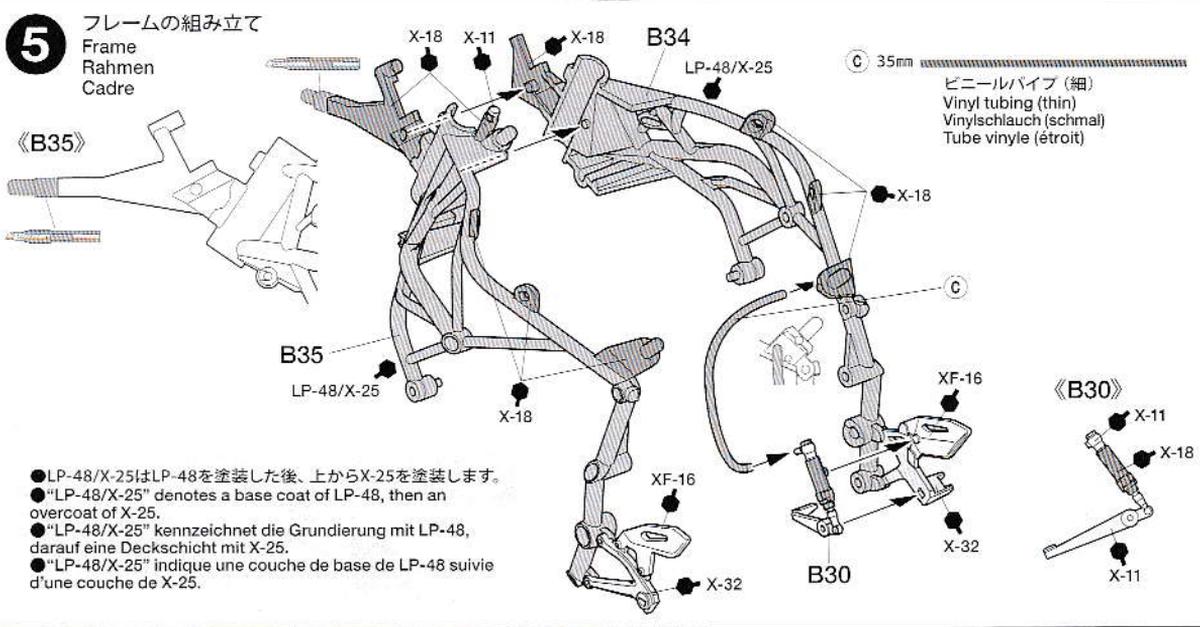
**3** インジェクションの取り付け  
Attaching fuel injection system  
Anbringung der Kraftstoff-Einspritzung  
Fixation du système d'injection



**4** エンジンカバーの取り付け  
Attaching engine cover  
Anbringen der Motorhaube  
Installation du capot moteur



**5** フレームの組み立て  
Frame  
Rahmen  
Cadre



## 6 フレームの取り付け Attaching frame Anbau des Rahmens Fixation du cadre

付属ドライバー

Screwdriver (included in kit)  
Schraubenzieher (im Bausatz enthalten)  
Tournevis (fourni dans le kit)

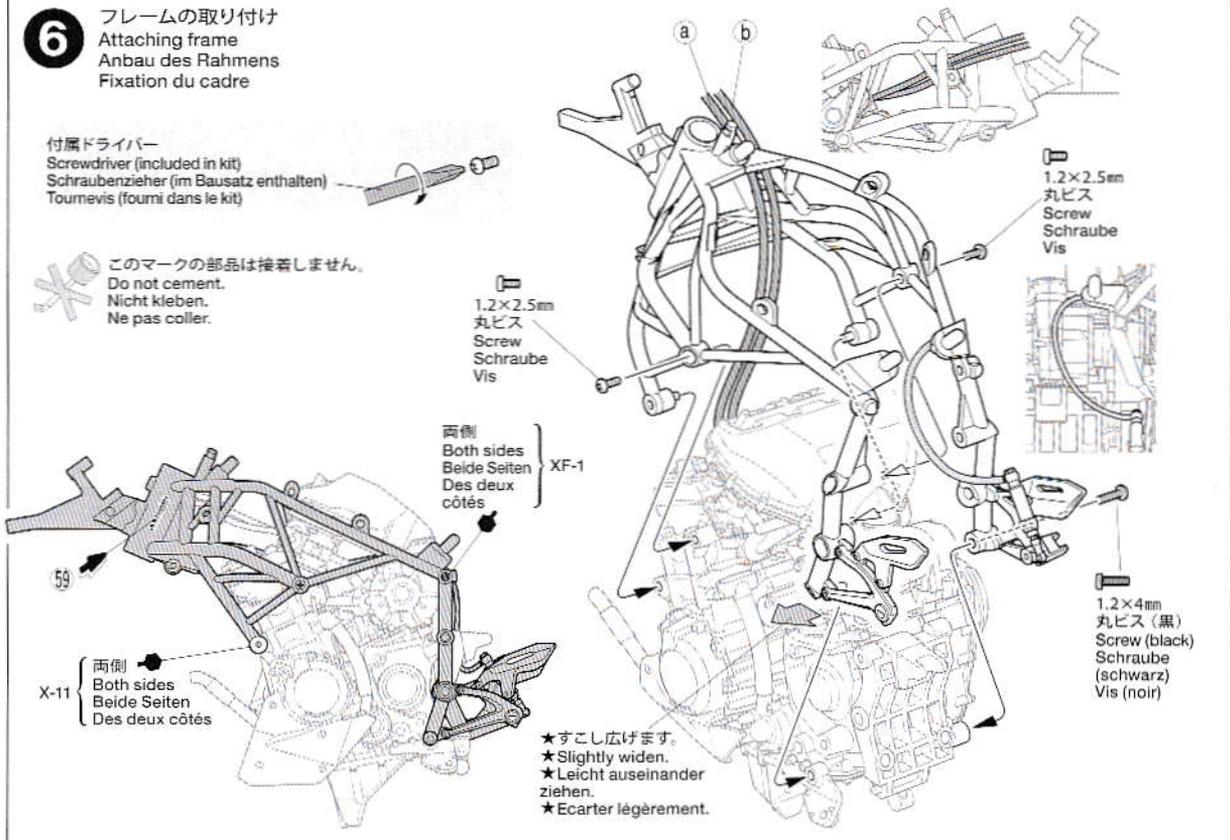


このマークの部品は接着しません。  
Do not cement.  
Nicht kleben.  
Ne pas coller.

1.2×2.5mm  
丸ビス  
Screw  
Schraube  
Vis

1.2×2.5mm  
丸ビス  
Screw  
Schraube  
Vis

1.2×4mm  
丸ビス (黒)  
Screw (black)  
Schraube (schwarz)  
Vis (noir)

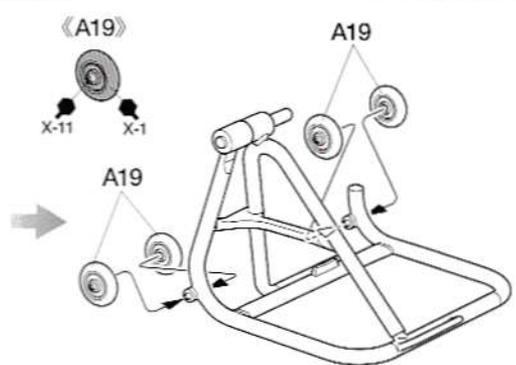
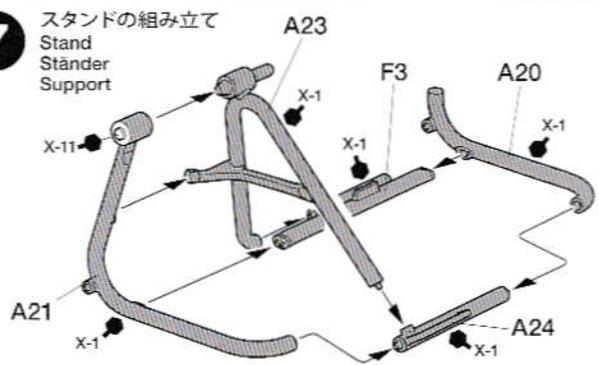


両側  
Both sides  
Beide Seiten  
Des deux côtés

X-11  
両側  
Both sides  
Beide Seiten  
Des deux côtés

★すこし広げます。  
★Slightly widen.  
★Leicht auseinander ziehen.  
★Ecarter légèrement.

## 7 スタンドの組み立て Stand Ständer Support

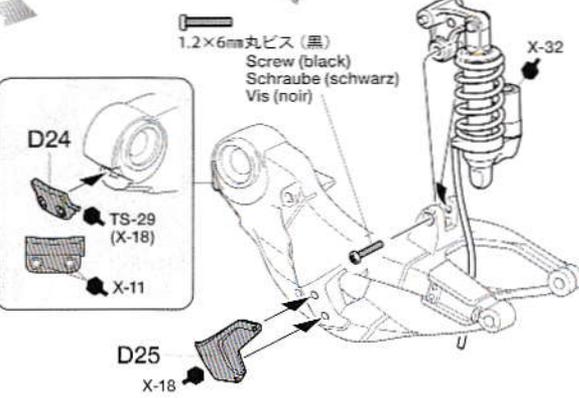
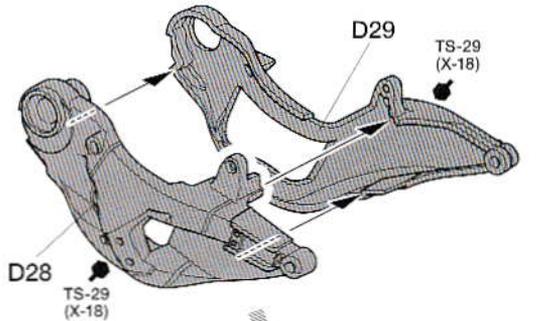
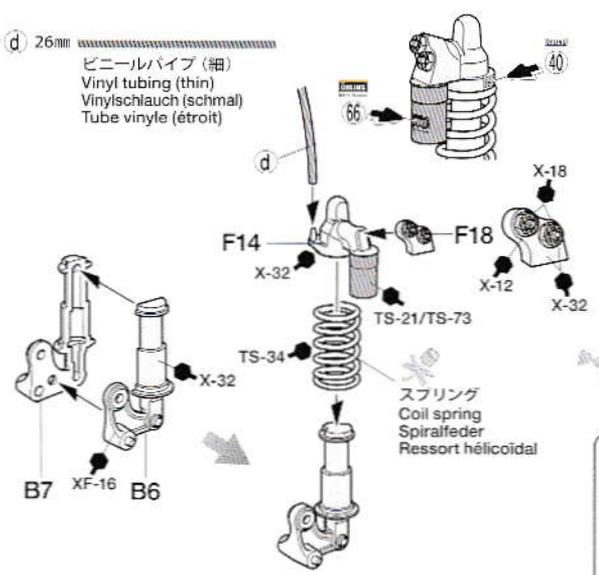


## 8 リヤダンパーの組み立て Rear damper Hinterer Dämpfer Amortisseur arrière



●TS-21/TS-73はTS-21を塗装した後、上からTS-73を塗装します。  
●"TS-21/TS-73" denotes a base coat of TS-21, then an overcoat of TS-73.  
●"TS-21/TS-73" kennzeichnet die Grundierung mit TS-21, darauf eine Deckschicht mit TS-73.  
●"TS-21/TS-73" indique une couche de base de TS-21 suivie d'une couche de TS-73.

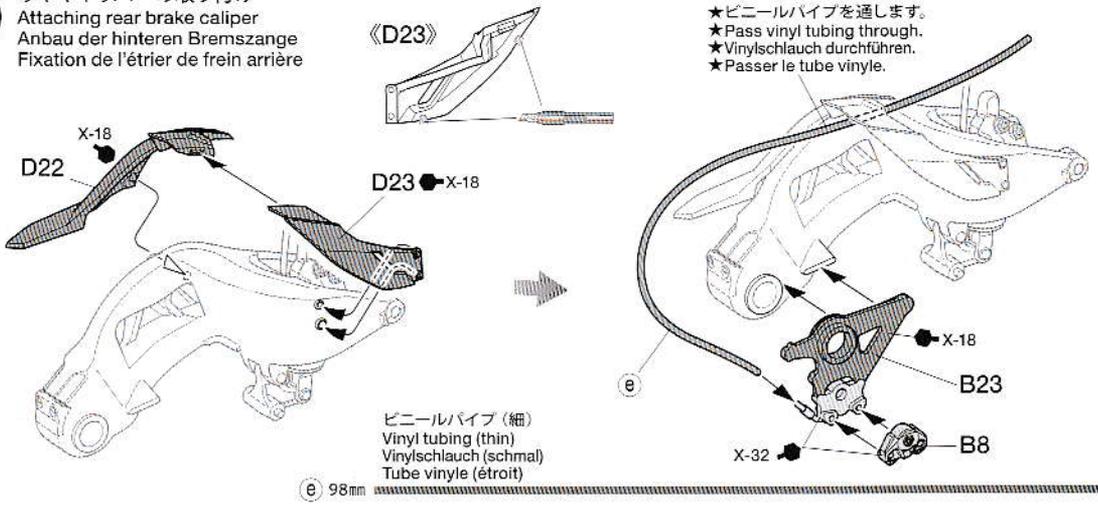
d 26mm  
ビニールパイプ (細)  
Vinyl tubing (thin)  
Vinylschlauch (schmal)  
Tube vinyle (étroit)



●スプリング (金属パーツ) はタミヤメタルプライマー (別売) を吹き付けてから塗装します。  
●Apply metal primer (sold separately) before painting metal spring parts.  
●Vor dem Lackieren der Metallteile der Federn Metallgrundierung (separat erhältlich) auftragen.  
●Appliquer de l'appret pour métal (disponible séparément) avant de peindre les pièces en métal du ressort.

9

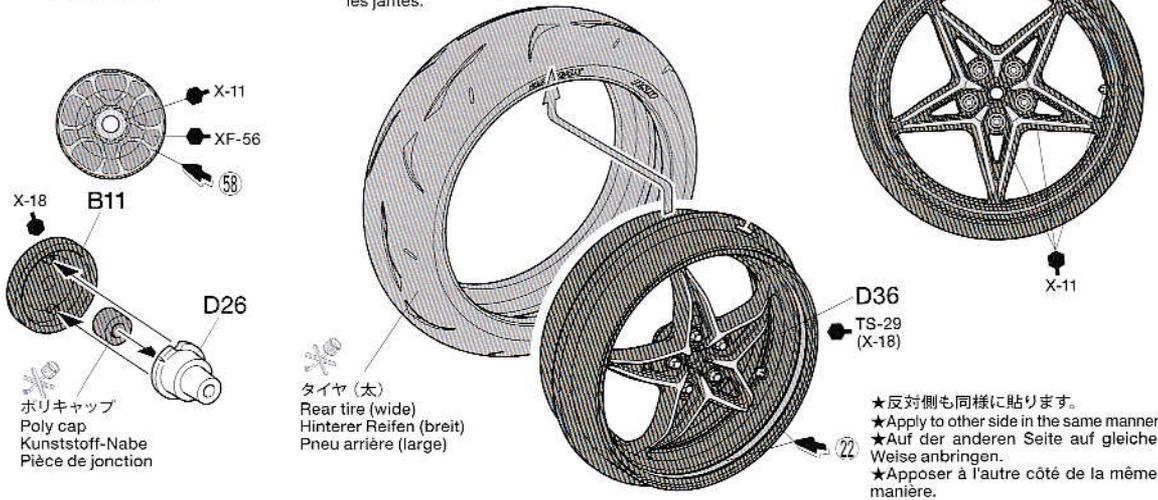
リヤキャリパーの取り付け  
Attaching rear brake caliper  
Anbau der hinteren Bremszange  
Fixation de l'étrier de frein arrière



10

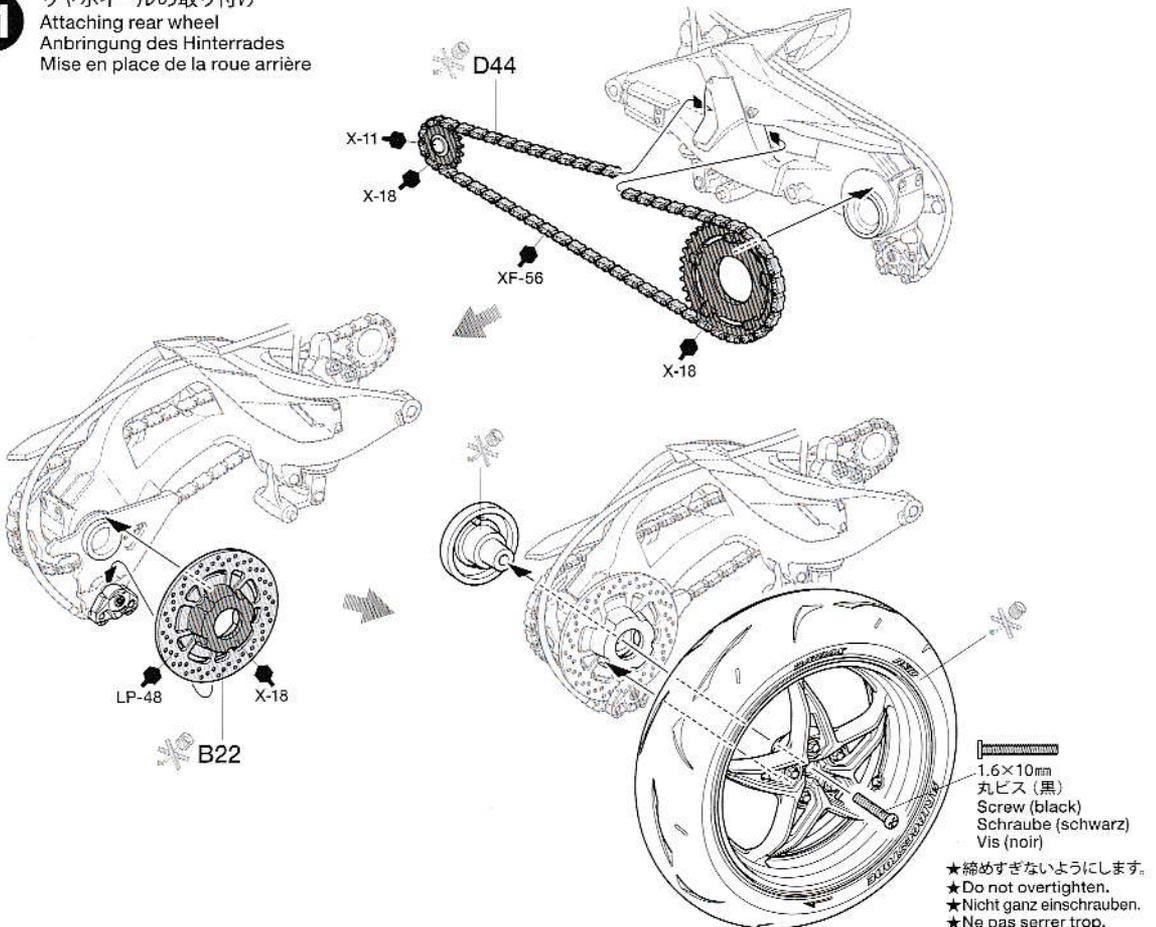
リヤホイールの組み立て  
Rear wheel  
Hinterrad  
Roue arrière

- ★タイヤとホイールの向きに注意しましょう。
- ★Note direction of tires when attaching to wheels.
- ★Beim Anbringen der Reifen auf Laufrichtung achten.
- ★Noter le sens des pneus lors de leur installation sur les jantes.

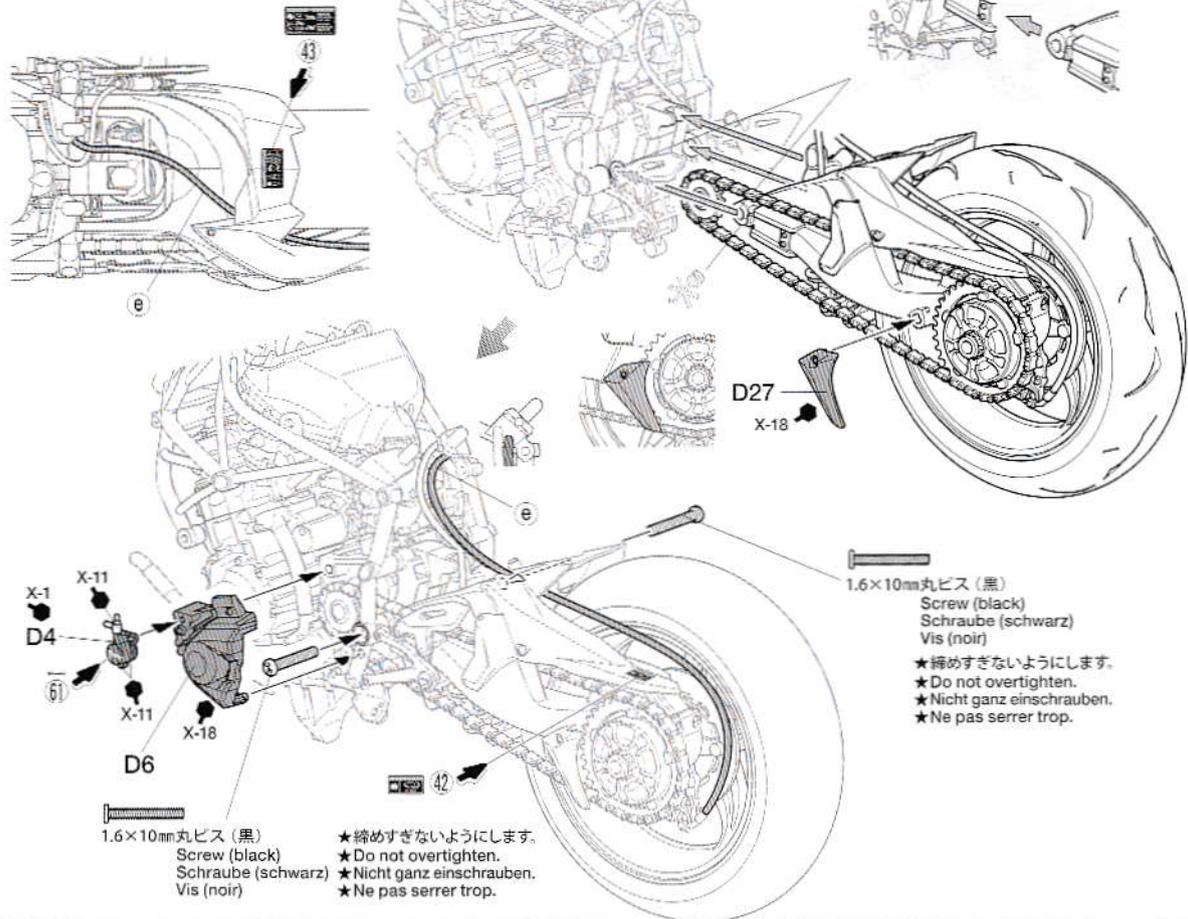


11

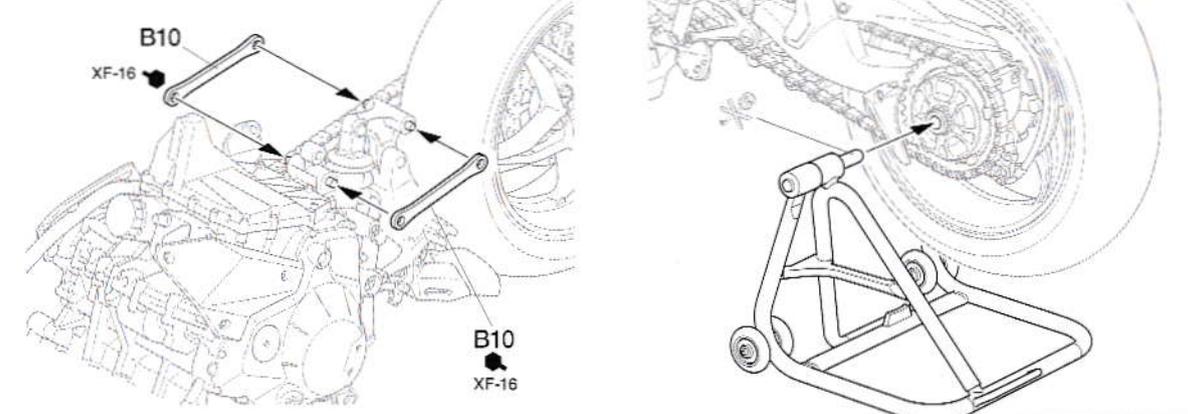
リヤホイールの取り付け  
Attaching rear wheel  
Anbringung des Hinterrades  
Mise en place de la roue arrière



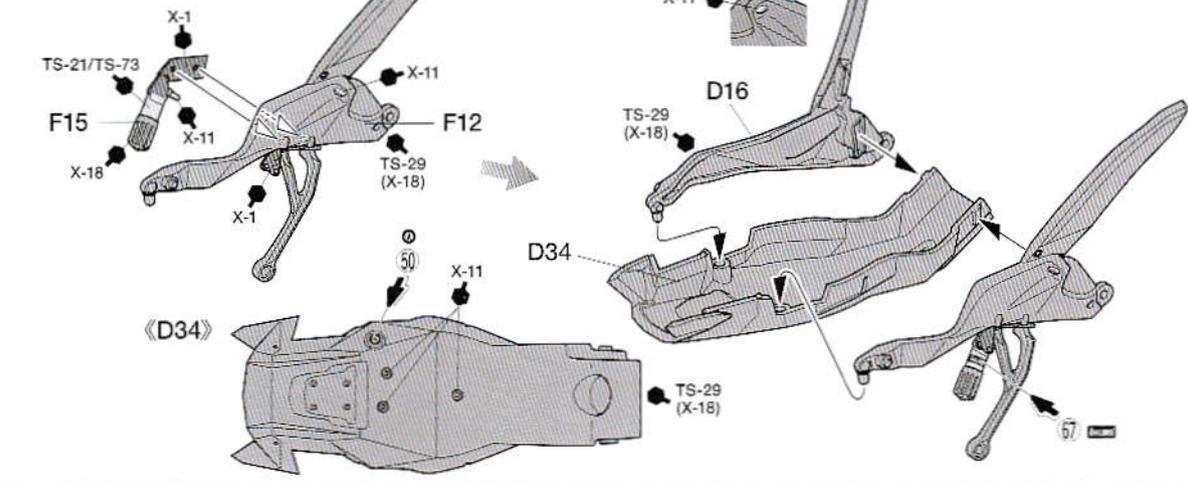
**12** スイングアームの取り付け  
Attaching swing arm  
Anbringung des Schwingarmes  
Fixation du bras oscillant



**13** スタンドの取り付け  
Attaching stand  
Befestigen des Ständers  
Fixation du support



**14** シートフレームの組み立て  
Seat frame  
Sitzrahmen  
Cadre de selle



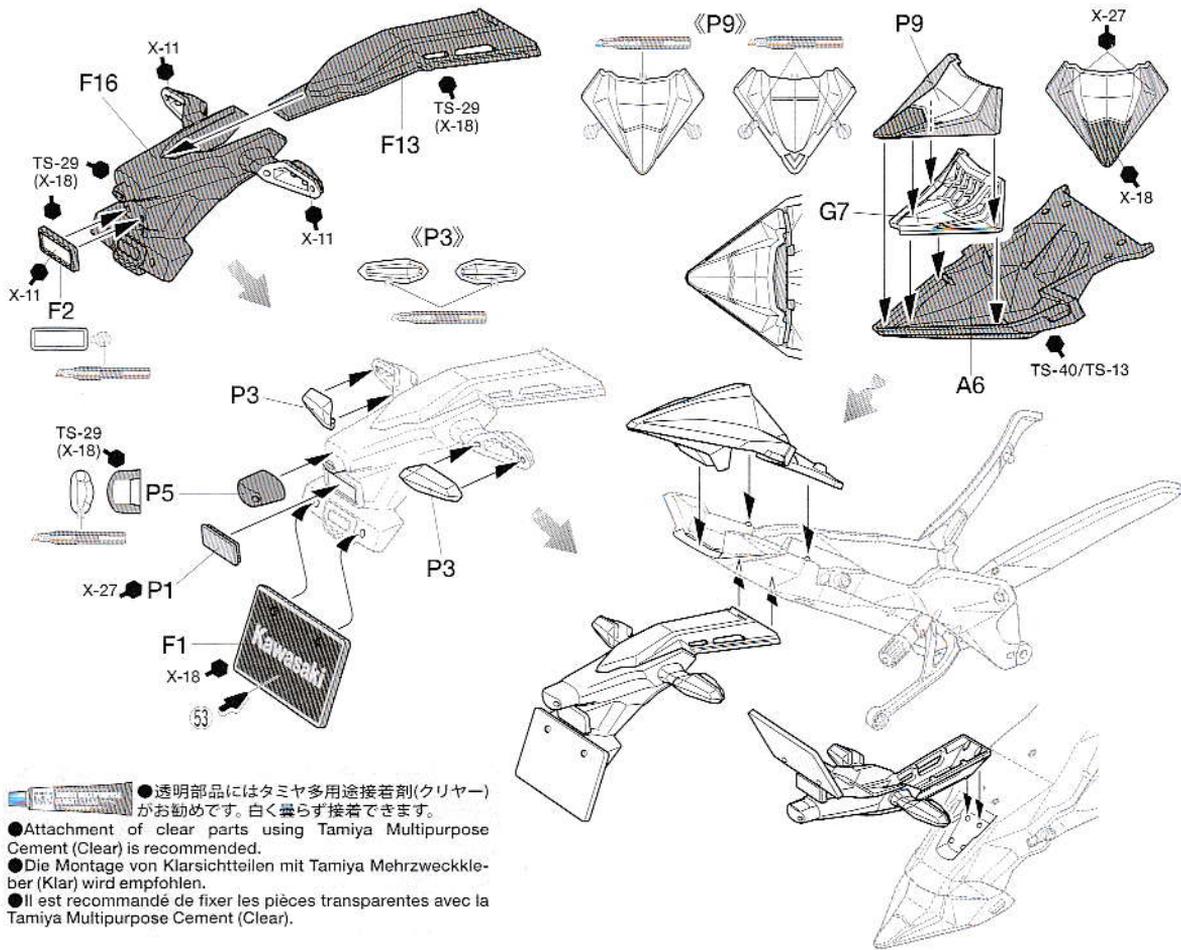
15

リアフェンダーの組み立て

Rear fender  
Hinteres Schutzblech  
Garde-boue arrière



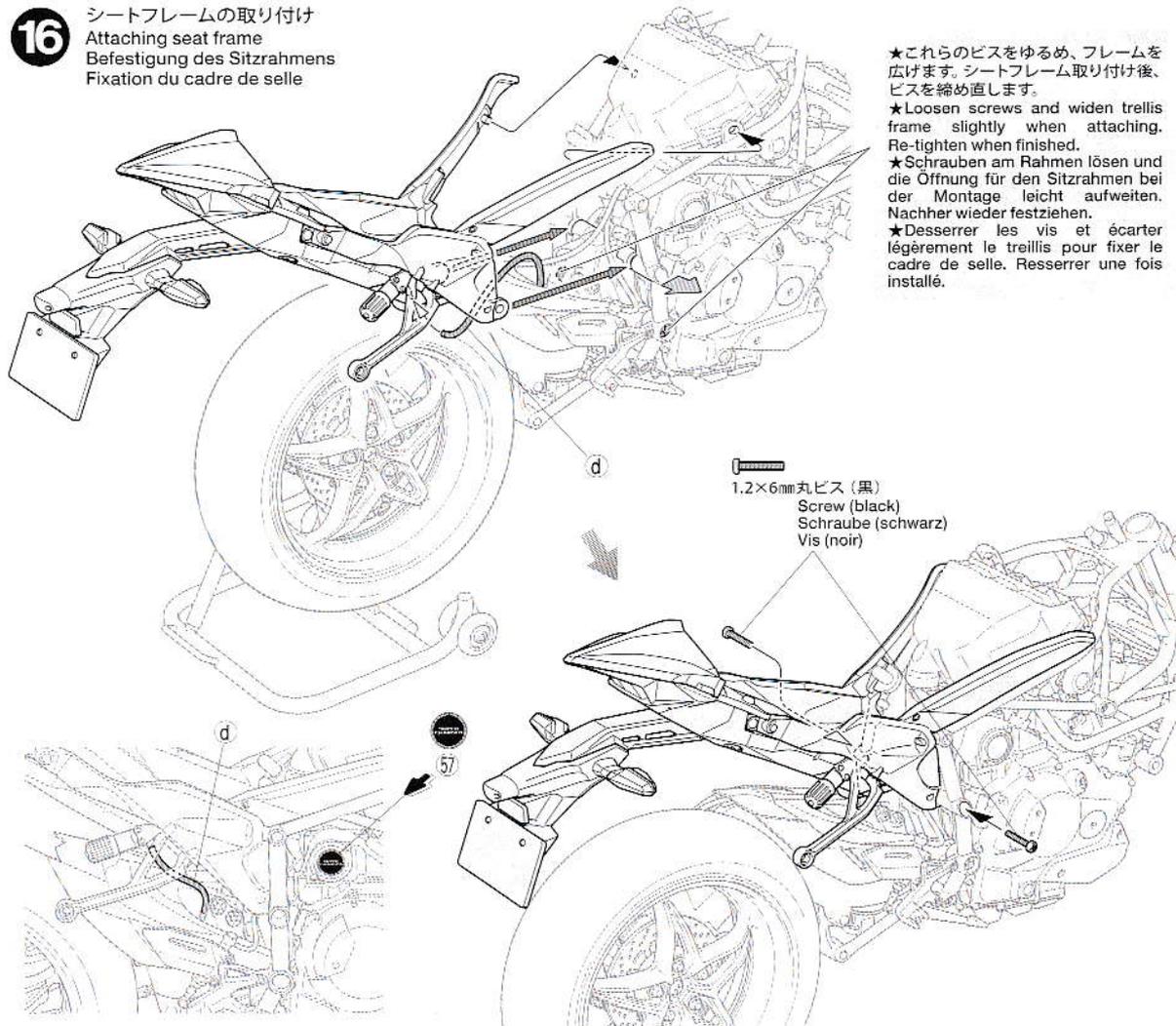
- TS-40/TS-13はTS-40を塗装した後、上からTS-13を塗装します。
- "TS-40/TS-13" denotes a base coat of TS-40, then an overcoat of TS-13.
- "TS-40/TS-13" kennzeichnet die Grundierung mit TS-40, darauf eine Deckschicht mit TS-13.
- "TS40/TS-13" indique une couche de base de TS-40 suivie d'une couche de TS-13.



- 透明部品にはタミヤ多用途接着剤(クリアー)がお勧めです。白く曇らず接着できます。
- Attachment of clear parts using Tamiya Multipurpose Cement (Clear) is recommended.
- Die Montage von Klarsichtteilen mit Tamiya Mehrzweckkleber (Klar) wird empfohlen.
- Il est recommandé de fixer les pièces transparentes avec la Tamiya Multipurpose Cement (Clear).

16

シートフレームの取り付け  
Attaching seat frame  
Befestigung des Sitzrahmens  
Fixation du cadre de selle

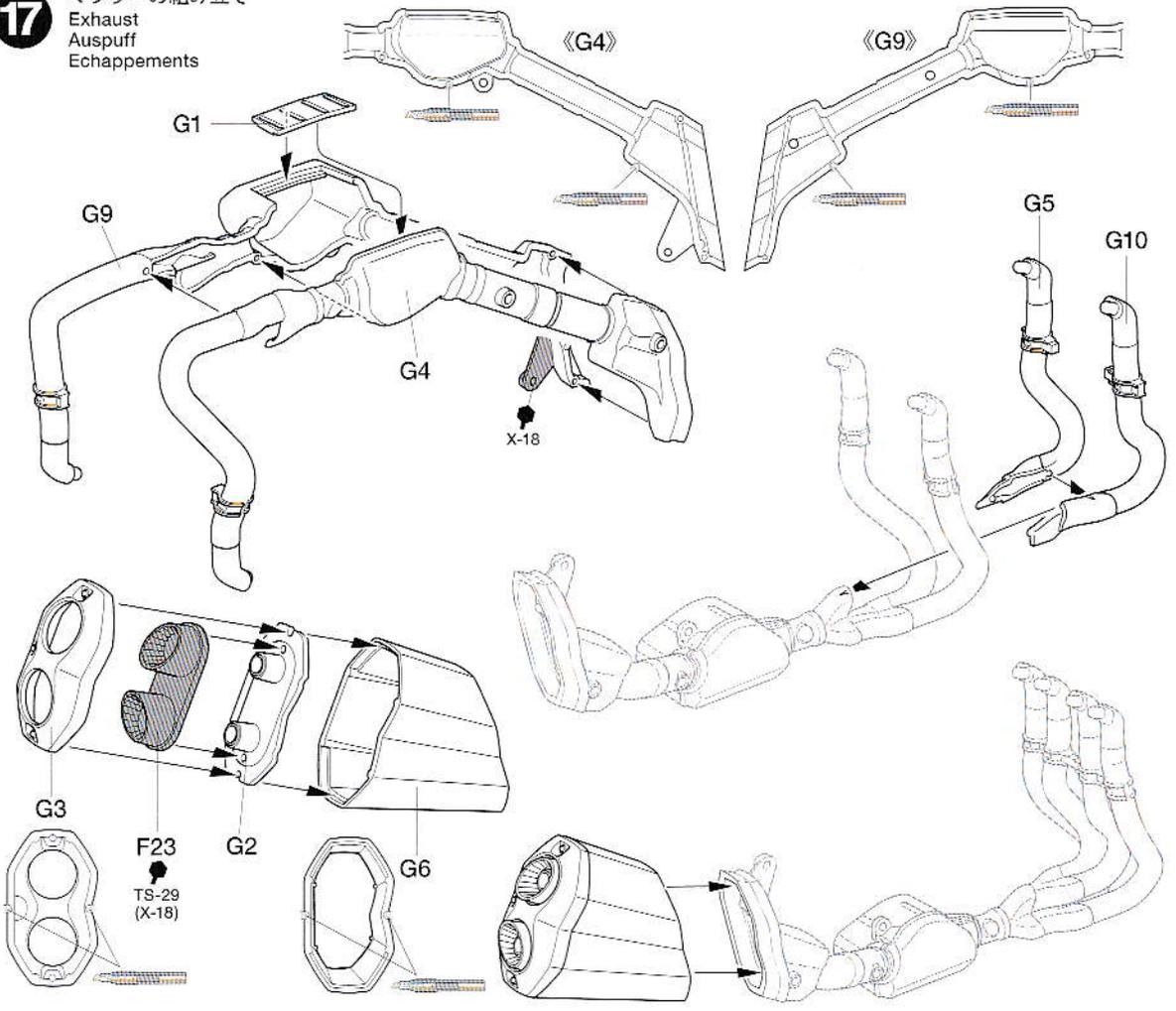


- ★これらのビスをゆるめ、フレームを広げます。シートフレーム取り付け後、ビスを締め直します。
- ★Loosen screws and widen trellis frame slightly when attaching. Re-tighten when finished.
- ★Schrauben am Rahmen lösen und die Öffnung für den Sitzrahmen bei der Montage leicht aufweiten. Nachher wieder festziehen.
- ★Desserrer les vis et écarter légèrement le treillis pour fixer le cadre de selle. Resserrer une fois installé.

1.2×6mm丸ビス (黒)  
Screw (black)  
Schraube (schwarz)  
Vis (noir)

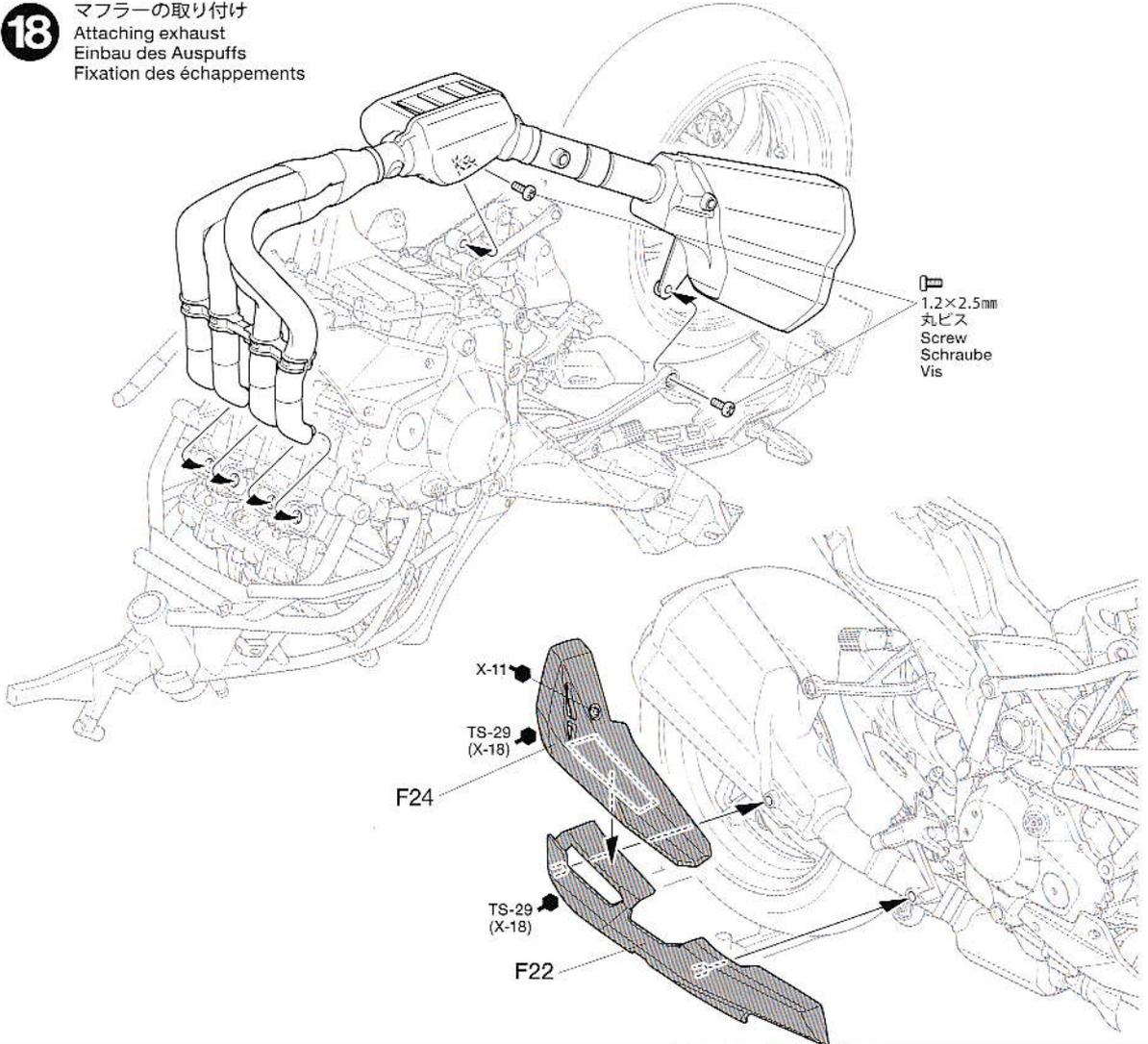
17

マフラーの組み立て  
Exhaust  
Auspuff  
Echappements



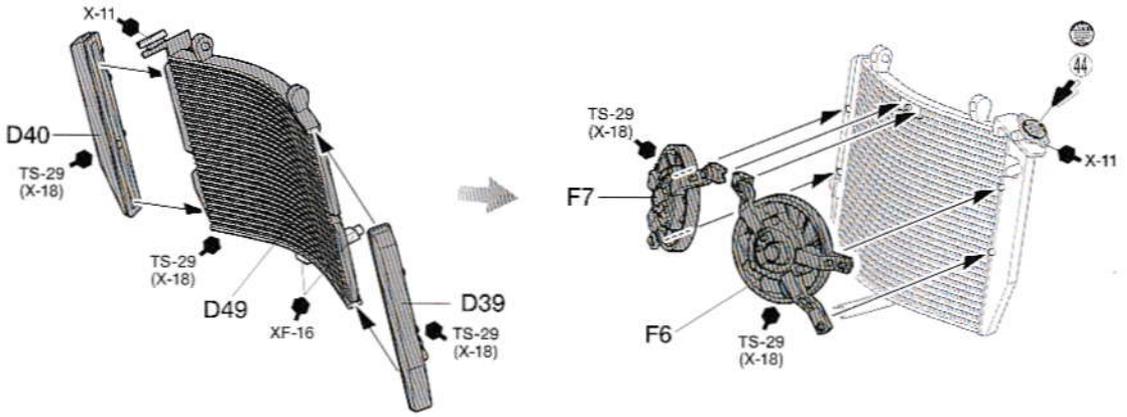
18

マフラーの取り付け  
Attaching exhaust  
Einbau des Auspuffs  
Fixation des échappements



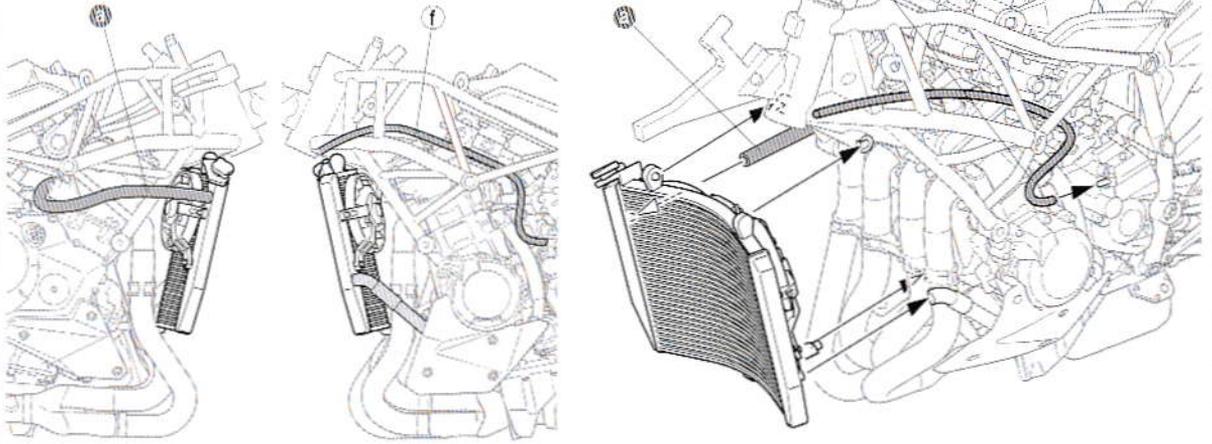
**19**

ラジエターの組み立て  
 Radiator  
 Kühler  
 Radiateur

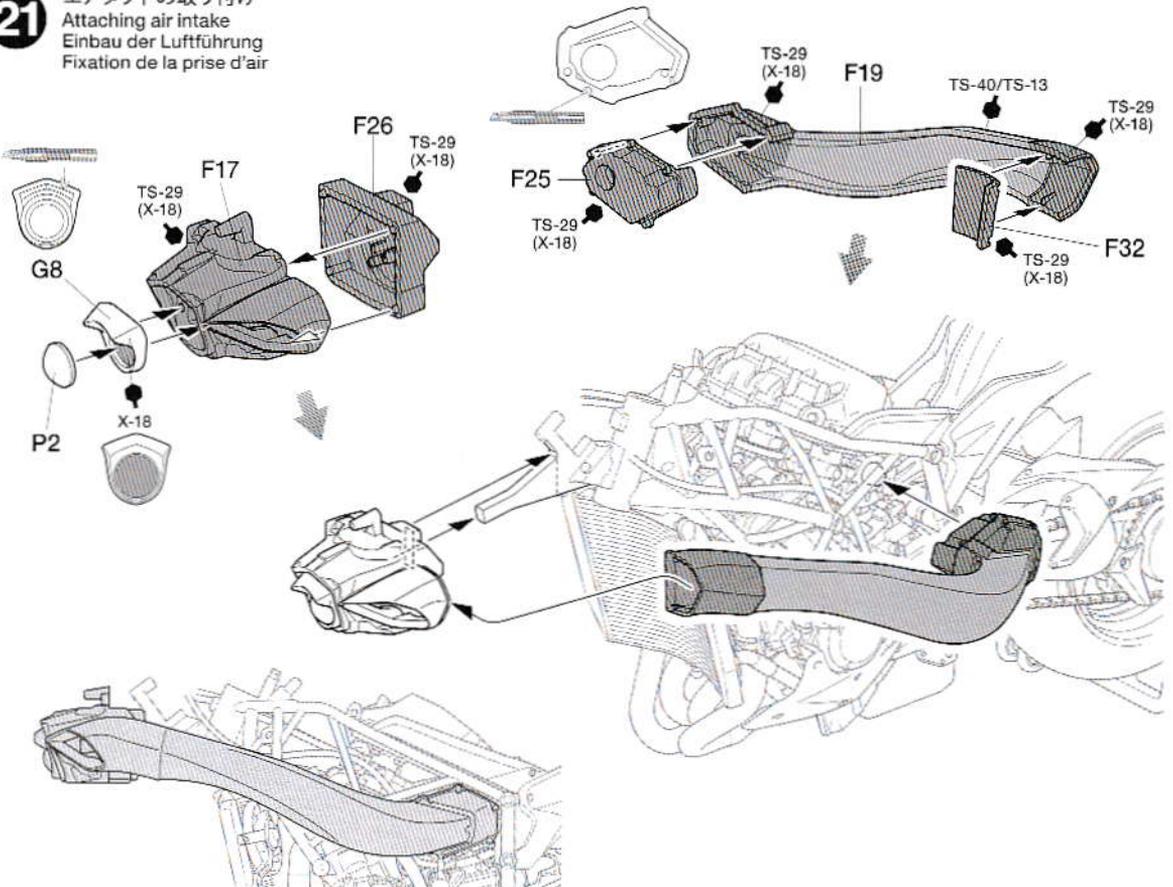
**20**

ラジエターの取り付け  
 Attaching radiator  
 Anbringung des Kühlers  
 Fixation du radiateur

f 70mm  
 ビニールパイプ (細)  
 Vinyl tubing (thin)  
 Vinylschlauch (schmal)  
 Tube vinyle (étroit)

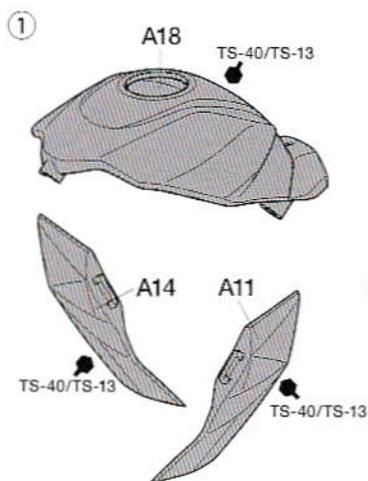
**21**

エアダクトの取り付け  
 Attaching air intake  
 Einbau der Luftführung  
 Fixation de la prise d'air



22

フューエルタンクの塗装  
Painting fuel tank  
Bemalung des Kraftstofftanks  
Peinture du réservoir



《マスキングラインシールの貼り方》

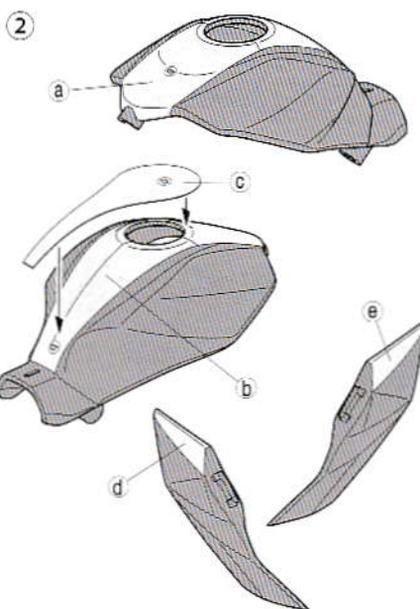
●塗り分けるときにマスキングラインシールを使用します。

①TS-40を塗装した後、上からTS-13を塗装して乾燥させます。

②マスキングラインシールを切り取り、a、b、c、d、eの順に指示の位置に貼ります。隙間から塗料が入らないようにしっかり貼ります。

③TS-38を塗装します。

④塗料が完全に乾く前にマスキングラインシールをはがします。



MASKING STICKERS

●Use masking stickers to aid with demarcation when painting.

①Paint as shown with Metallic black (TS-40), then Clear (TS-13).

②Cut out and apply masking stickers in alphabetical order.

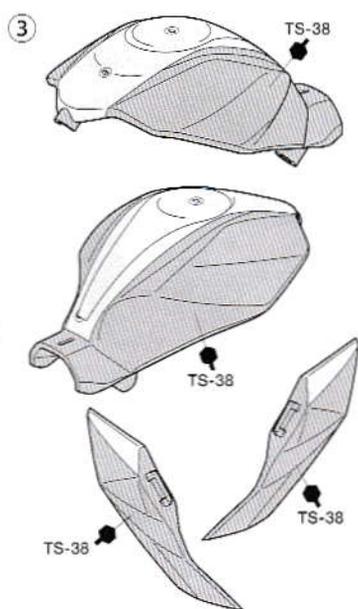
③Paint with Gun metal (TS-38).

④Remove masking stickers before paint has completely dried.

AUFKLEBER

●Beim Lackieren für die Farbrenzlinien Abkleber verwenden.

①Bemalen Sie mit Metall-Schwarz (TS-40), dann mit Klarlack (TS-13).



②Die Maskieraufkleber in alphabetischer Reihenfolge ausschneiden und anbringen.  
③Bemalen Sie mit Metall-Grau (TS-38).  
④Abkleber vor dem endgültigen Trocknen der Farbe abziehen.

MASQUES

●Utiliser les masques pour obtenir une démarcation franche des teintes.

①Peindre comme montré en Noir métallisé (TS-40), puis vernir (TS-13).

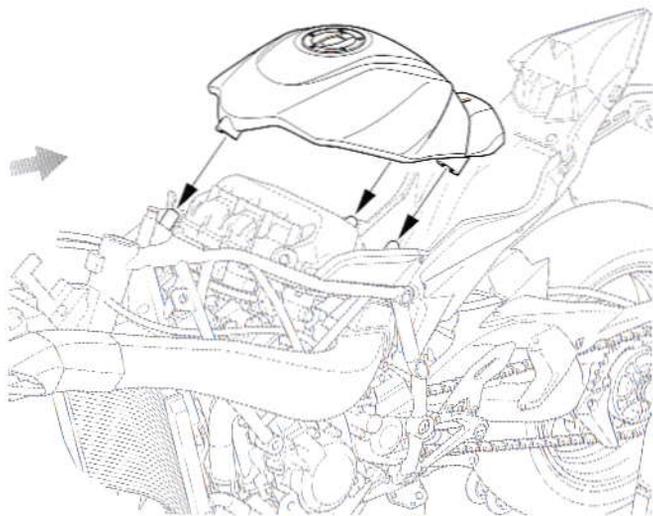
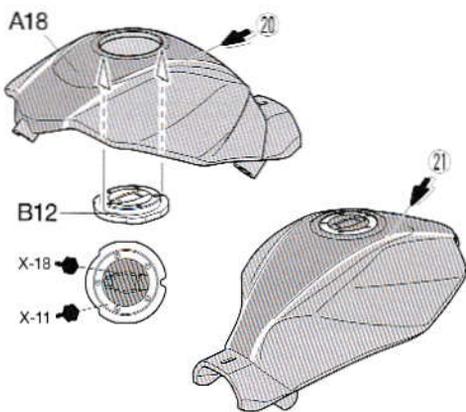
②Découper et apposer les masques adhésifs dans l'ordre alphabétique.

③Peindre en Gris acier (TS-38).

④Enlever les masques avant séchage complet de la peinture.

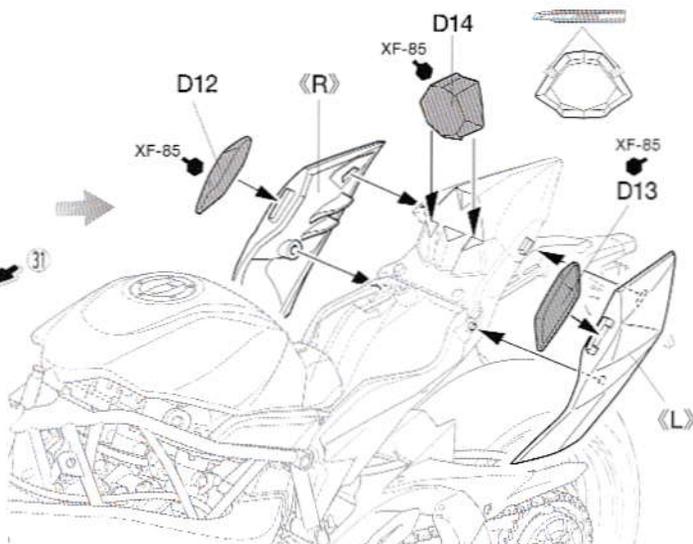
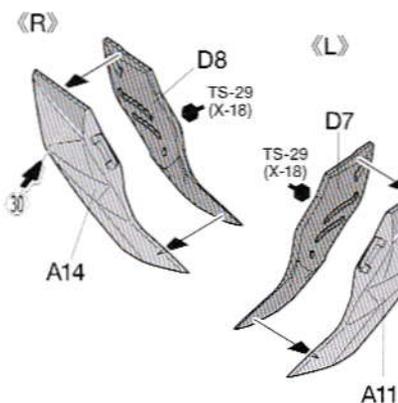
23

フューエルタンクの取り付け  
Attaching fuel tank  
Anbringung des Kraftstofftanks  
Fixation du réservoir



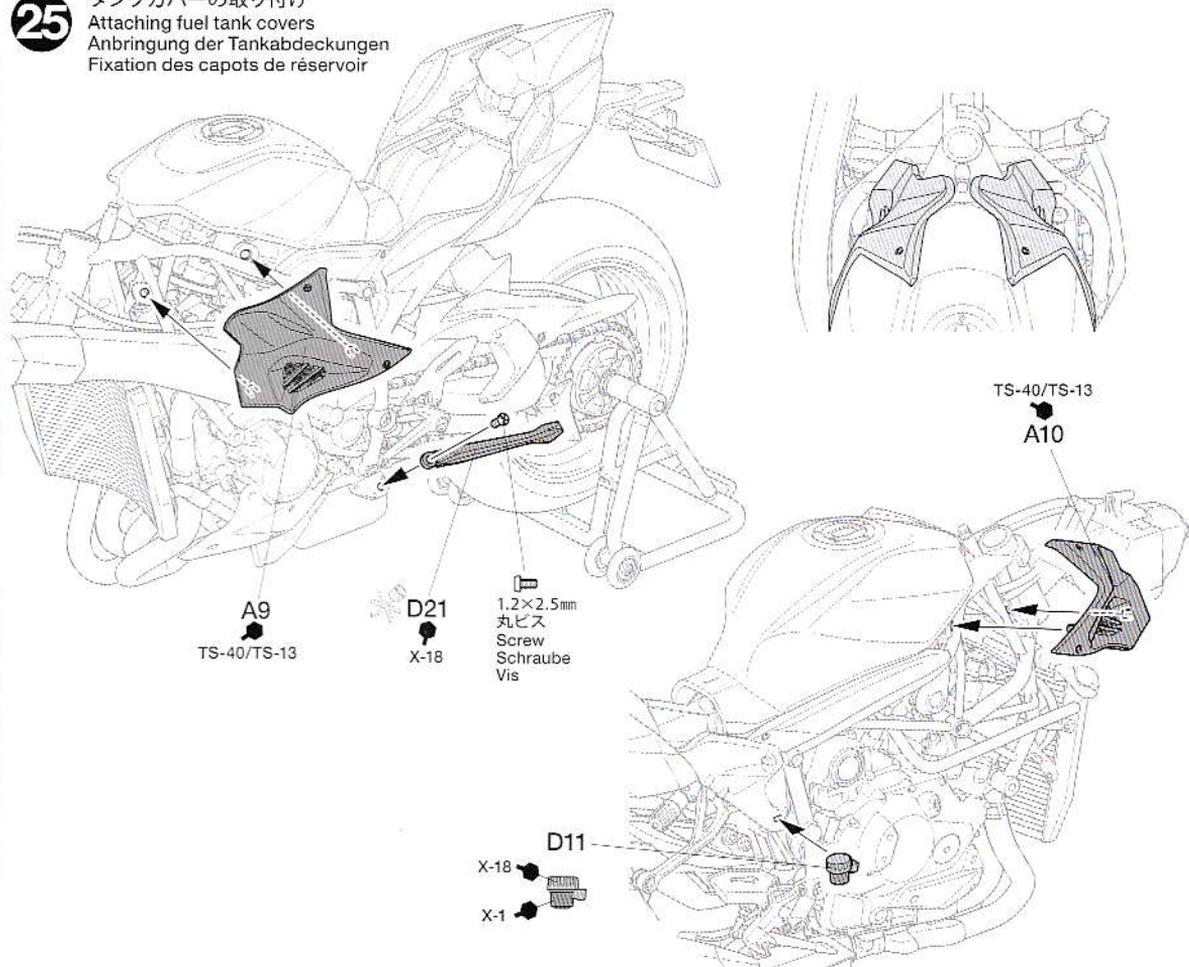
24

サイドカバーの取り付け  
Attaching side covers  
Anbau der Seitenplatten  
Fixation des capots internes



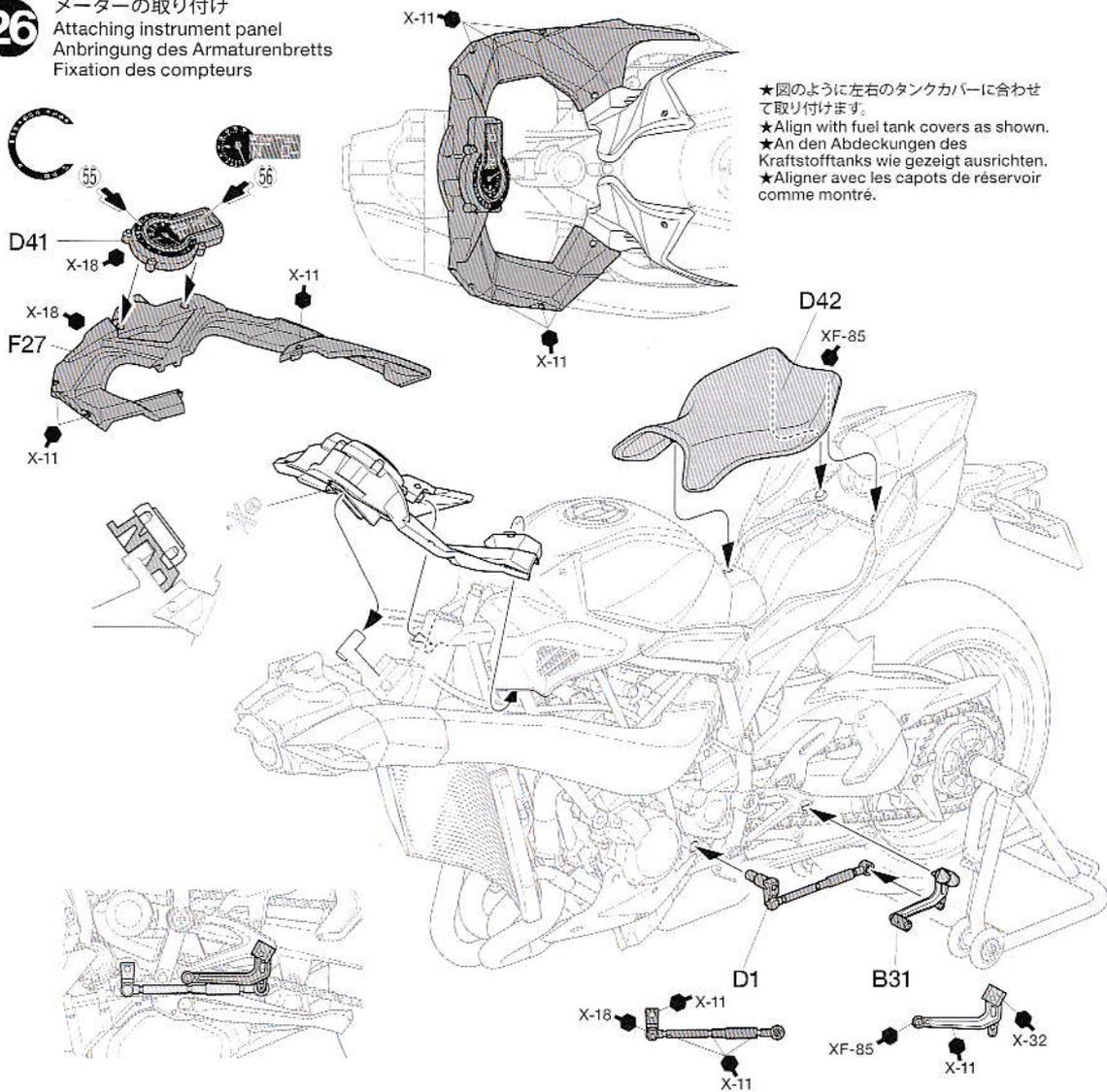
25

タンクカバーの取り付け  
Attaching fuel tank covers  
Anbringung der Tankabdeckungen  
Fixation des capots de réservoir



26

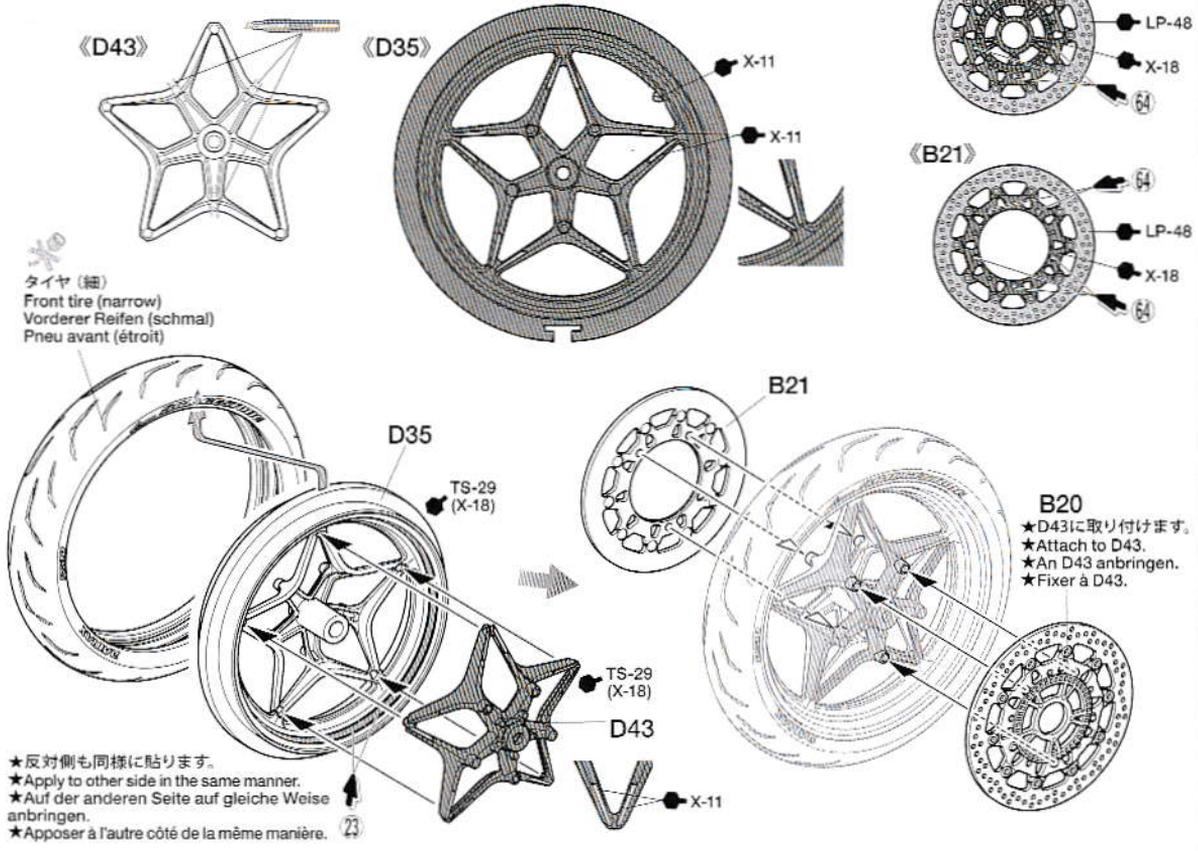
メーターの取り付け  
Attaching instrument panel  
Anbringung des Armaturenbretts  
Fixation des compteurs



27

フロントホイールの組み立て  
Front wheel  
Vorderrad  
Roue avant

★タイヤとホイールの向きに注意しましょう。  
★Note direction of tires when attaching to wheels.  
★Beim Anbringen der Reifen auf Laufrichtung achten.  
★Noter le sens des pneus lors de leur installation sur les jantes.

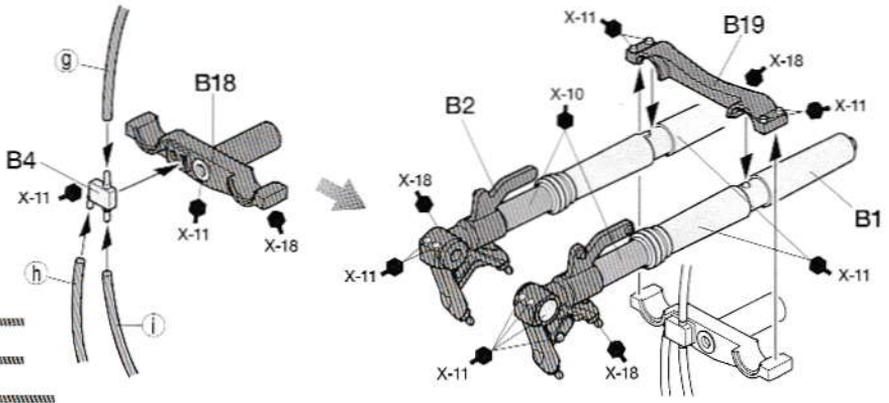


28

フロントフォークの組み立て  
Front fork  
Vordere Gabel  
Fourche avant

ビニールパイプ (細)  
Vinyl tubing (thin)  
Vinylschlauch (schmal)  
Tube vinyle (étroit)

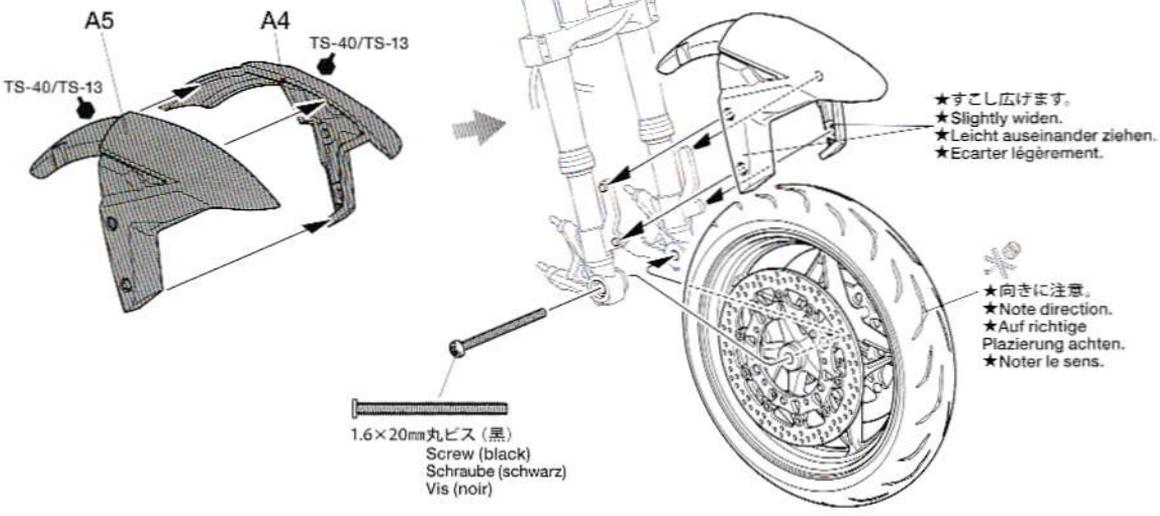
- g 27mm
- h 27mm
- i 31mm



29

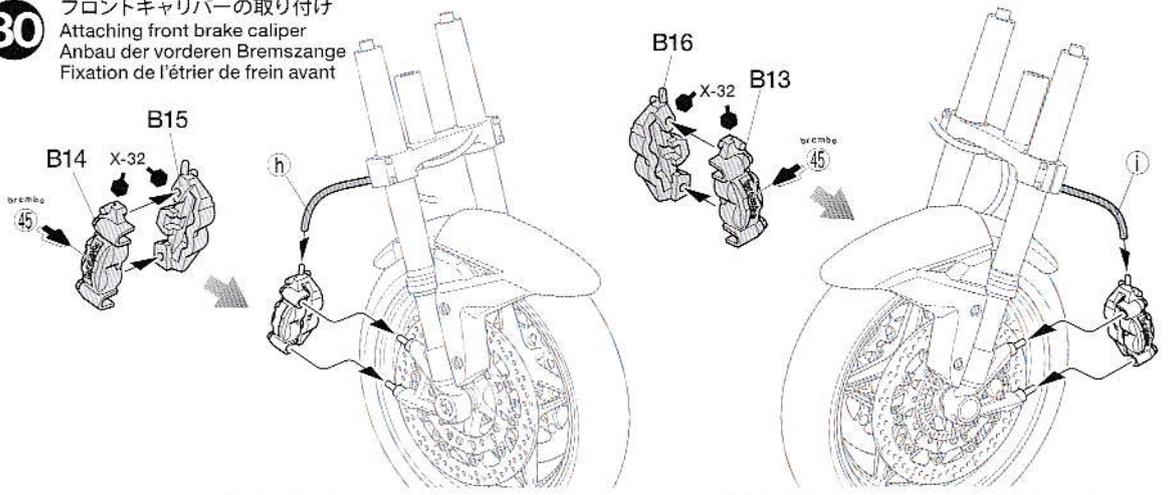
フロントホイールの取り付け  
Attaching front wheel  
Anbringung des Vorderrades  
Mise en place de la roue avant

★フロントホイールを先に取り付けてください。  
★Attach front wheel first.  
★Vorderrad zuerst anbringen.  
★Fixer la roue avant en premier.

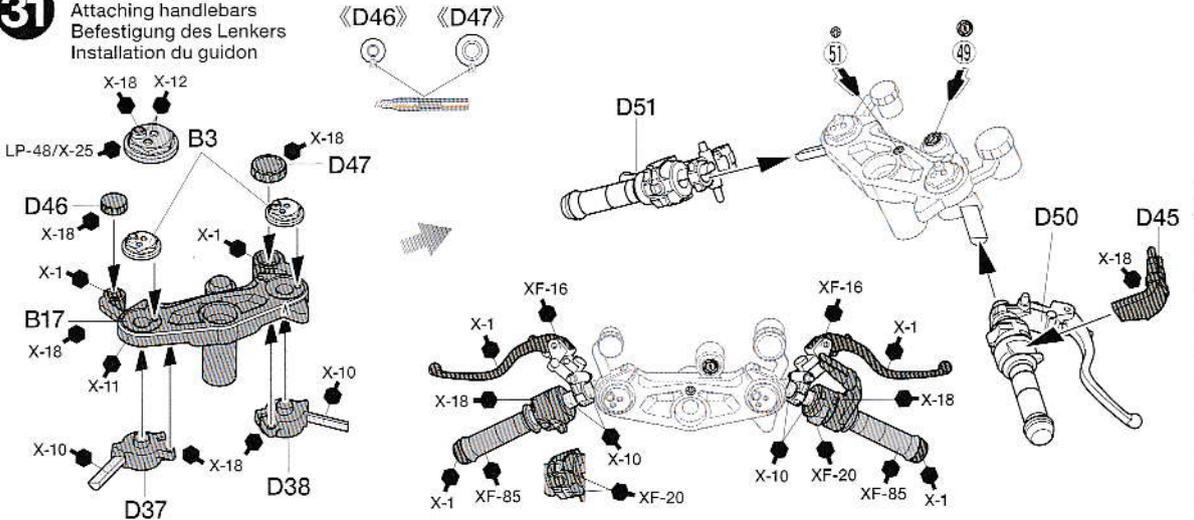


**30**

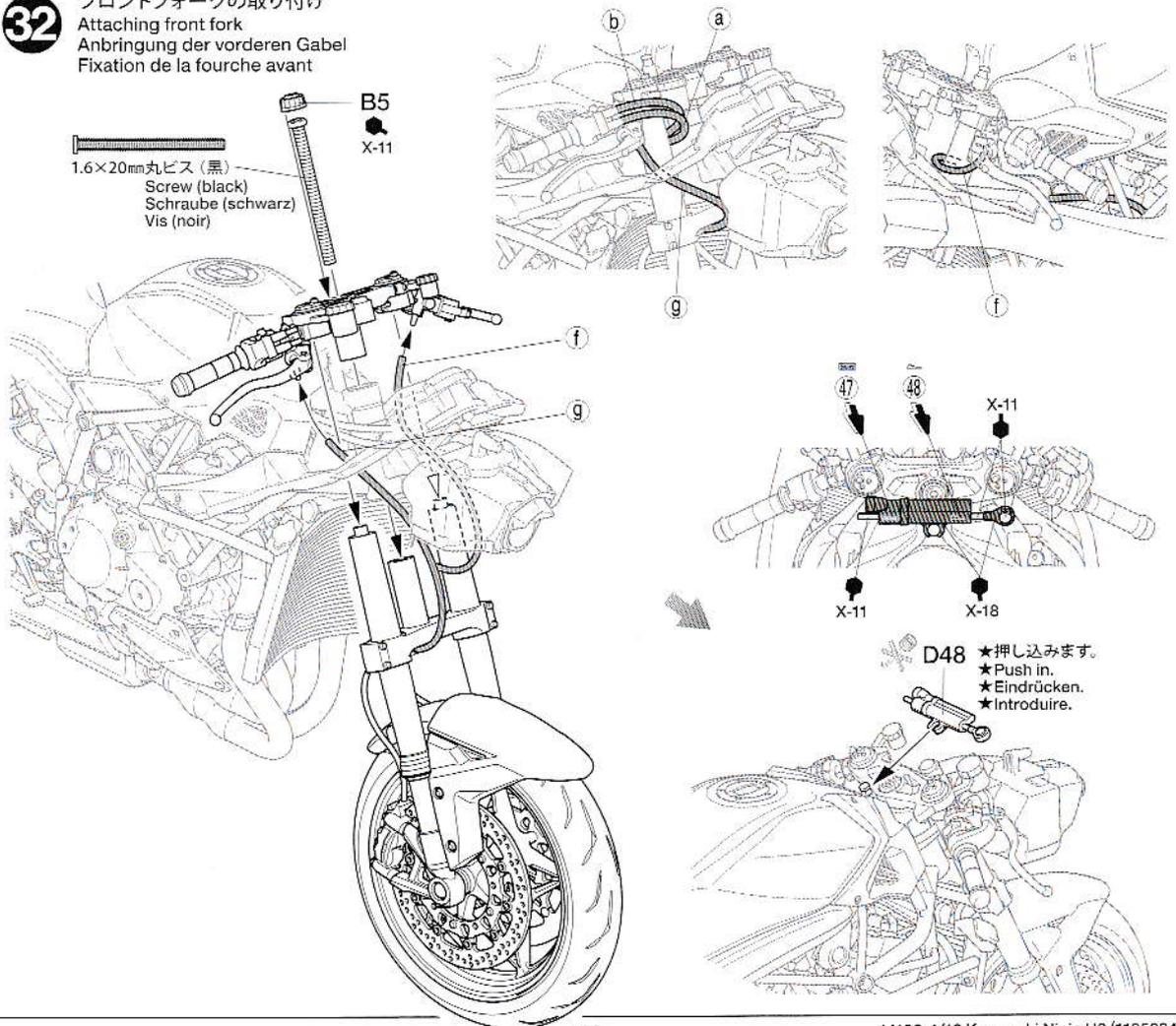
フロントキャリパーの取り付け  
Attaching front brake caliper  
Anbau der vorderen Bremszange  
Fixation de l'étrier de frein avant

**31**

ハンドルの組み立て  
Attaching handlebars  
Befestigung des Lenkers  
Installation du guidon

**32**

フロントフォークの取り付け  
Attaching front fork  
Anbringung der vorderen Gabel  
Fixation de la fourche avant



# 33

## カウルの組み立て Cowl Verkleidung Carénage

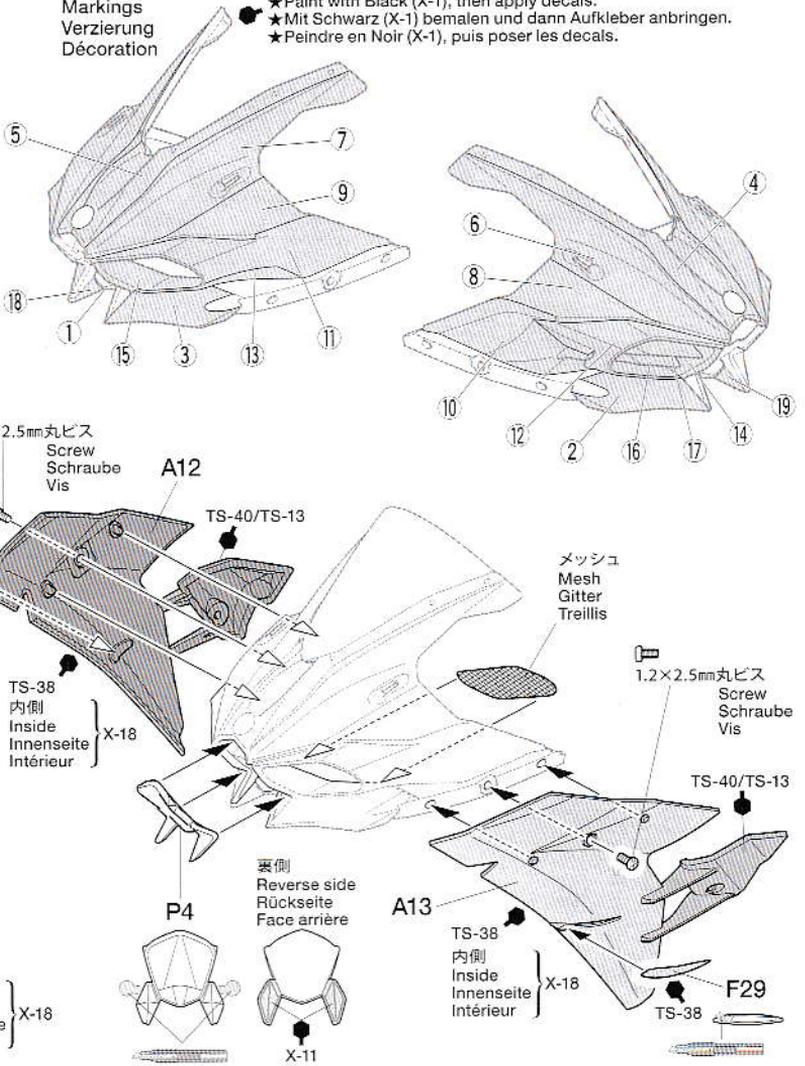
《メッシュ原寸図》  
Actual size  
Tatsächliche Größe  
Taille réelle



- ★図に合わせて切り取り、接着剤で貼ります。
- ★Cut mesh as shown and fix using cement.
- ★Gitter wie abgebildet zuschneiden und mit Kleber befestigen.
- ★Découper le treillis suivant les formes montrées ci-dessus et le fixer à l'aide de colle.

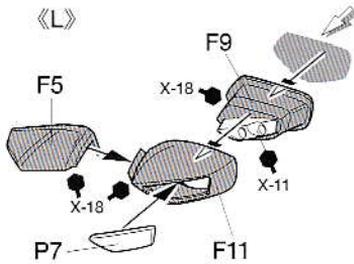
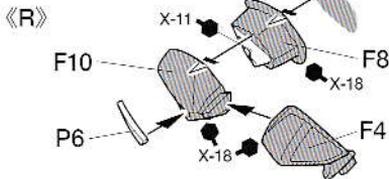
## F31 《マーキング》 Markings Verzierung Décoration

- ★X-1で塗装してからマークを貼ります。
- ★Paint with Black (X-1), then apply decals.
- ★Mit Schwarz (X-1) bemalen und dann Aufkleber anbringen.
- ★Peindre en Noir (X-1), puis poser les decals.

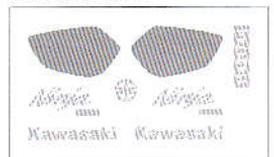


# 34

## バックミラーの組み立て Side mirrors Rückspiegel Réservoir

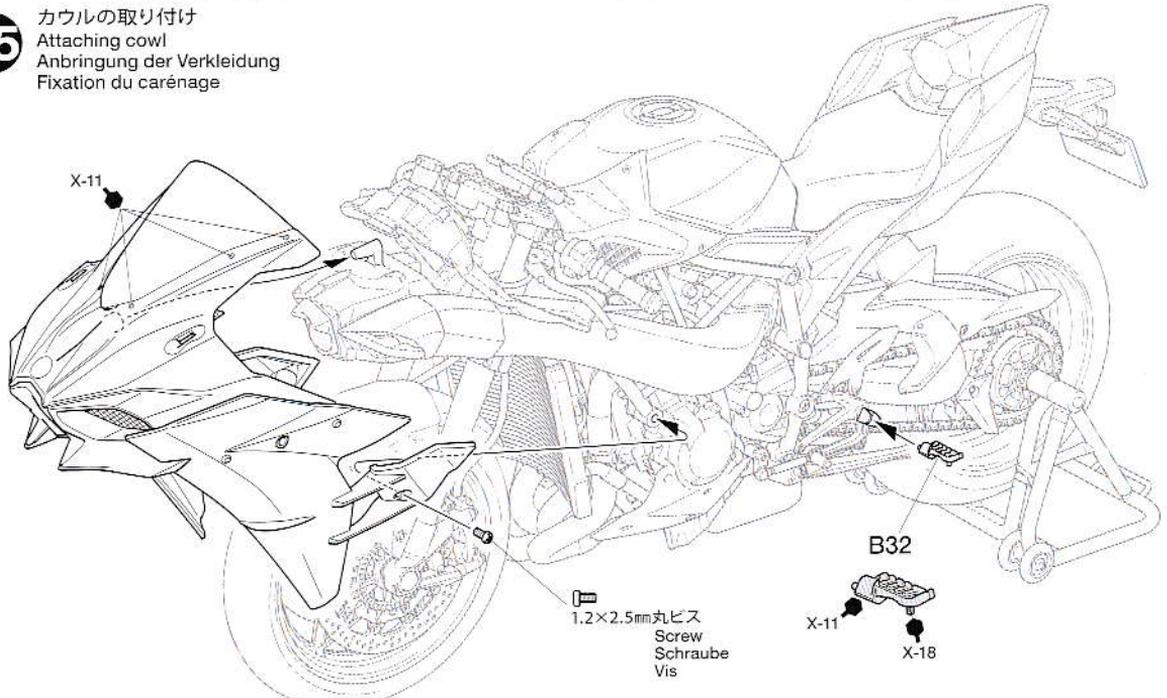


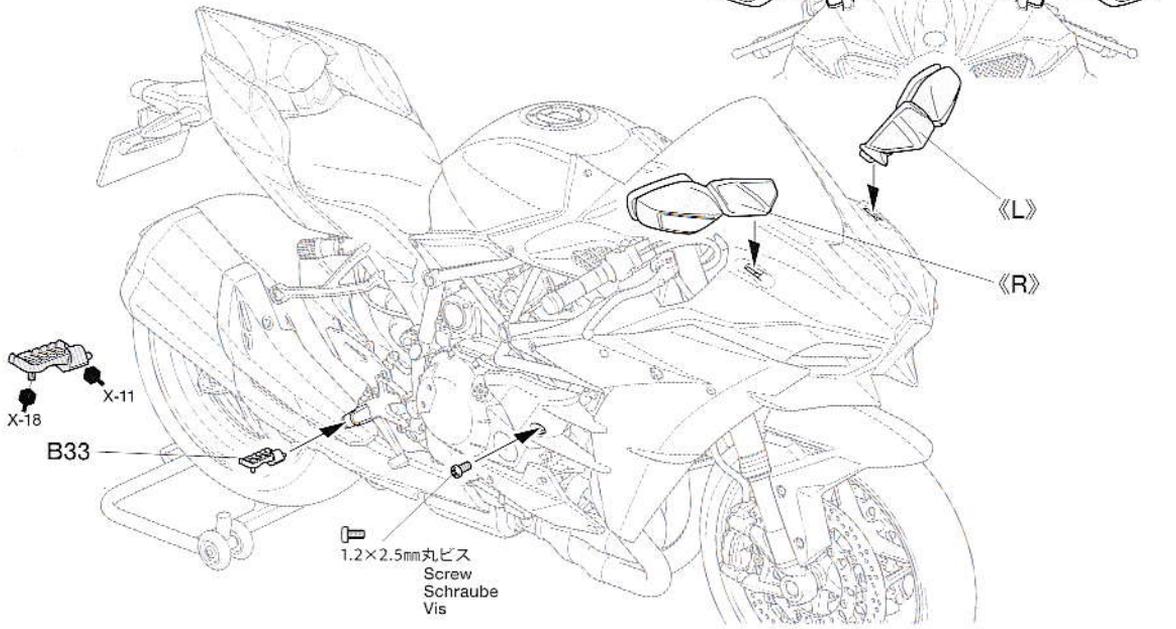
指示のインレットマークを貼ります。  
Apply metal transfer.  
Metall-Sticker anbringen.  
Apposer le transfert métal.



# 35

## カウルの取り付け Attaching cowl Anbringung der Verkleidung Fixation du carénage



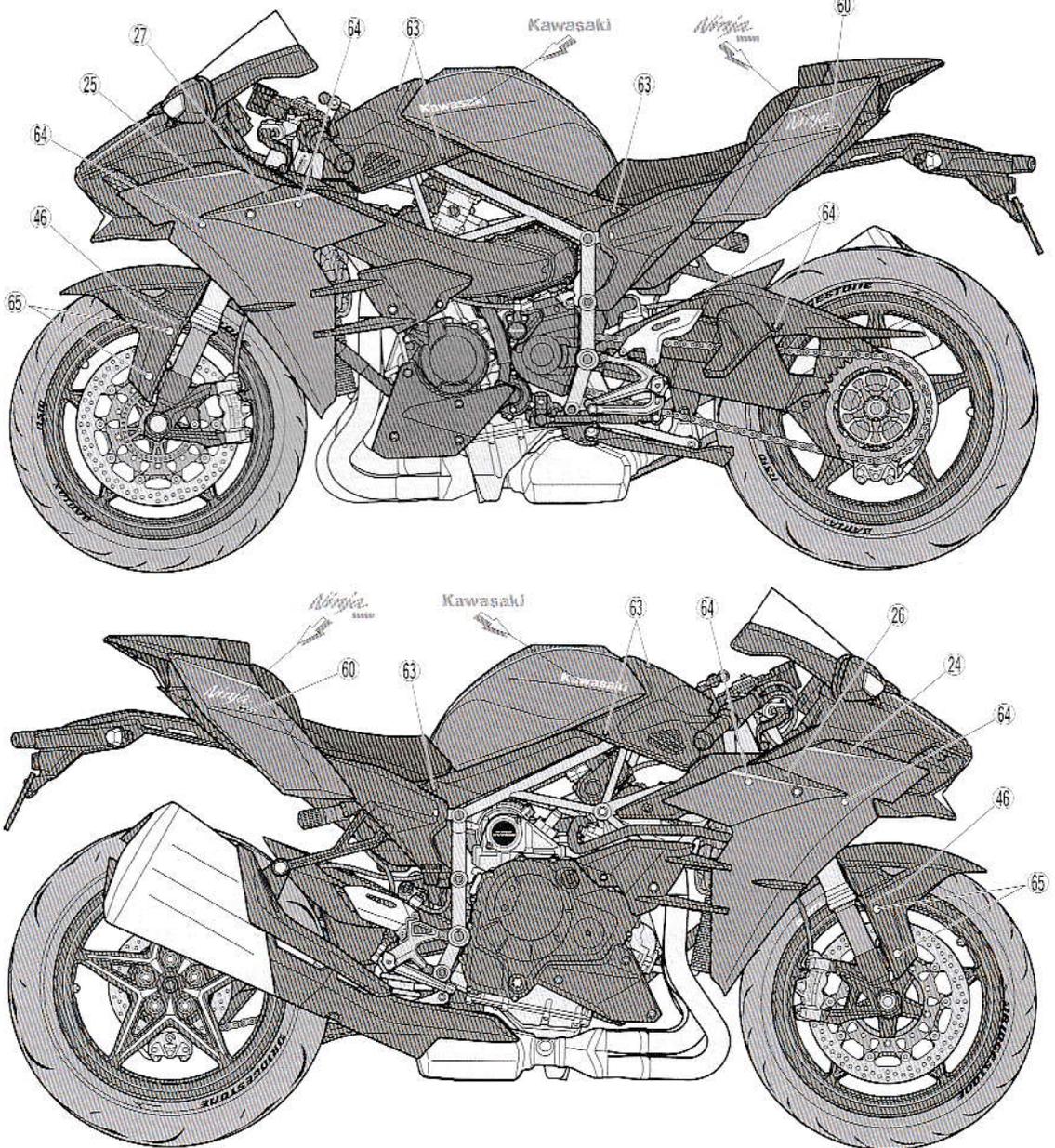


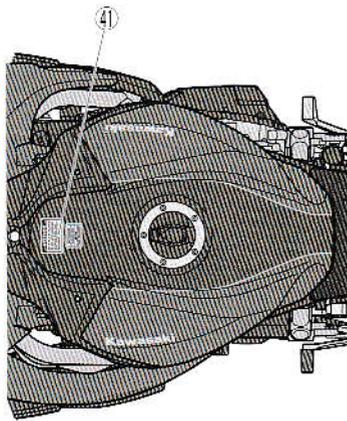
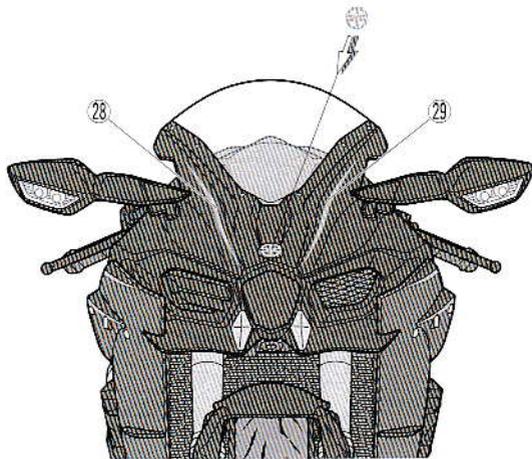
MARKING

- 指示の番号のスライドマークを貼ります。
- Number of decal to apply.
- Nummer des Abziehbildes, das anzubringen ist.
- Numéro de la décalcomanie à utiliser.

- ➡ 指示のインレットマークを貼ります。
- ➡ Apply metal transfer.
- ➡ Metall-Sticker anbringen.
- ➡ Apposer le transfert métal.

- ★ インレットマークを貼ってから貼ります。
- ★ Apply metal transfer first.
- ★ Metalltransferenteil zuerst anbringen.
- ★ Apposer le transfert métal en premier.





●(32)~(39)のスライドマークはカーボン仕様でないカウル用です。お手持ちの資料を参考にお使いください。  
 ●Decals (32) to (39) are for use when not depicting a carbon fiber cowl. Refer to available resources if using.  
 ●Die Aufkleber (32) bis (39) werden benötigt, wenn eine Verkleidung ohne Carbon gebaut wird.  
 ●Les decals (32) à (39) sont pour un carénage en fibre de carbone. Se référer à de la documentation si on les utilise.

PAINING

《カワサキ Ninja H2 CARBONの塗装》

2018年型のカワサキ Ninja H2 CARBONは、名前のようにアッパーカウルは素材のカーボンファイバーをそのまま生かし、サイドカウル、タンク、リヤカウルはつやあり・つやなしのミラーコートスパークブラックと呼ばれるカラーで塗り分けられていました。また、特徴的な鋼管トレリスフレームはカワサキレーシングのイメージカラーでもあるグリーンを採用。サイドカウルにもグリーンの差し色が施されました。エンジンやサスペンションなど細部の塗装は説明図中に示しましたので、参考にしてください。

Painting the Ninja H2 CARBON

Appropriately given its name, the 2018 Kawasaki Ninja H2 CARBON has its upper cowl in bare carbon fiber material, while the side cowls, fuel tank and seat cowl are finished in matte and gloss mirror coated spark black. The trellis frame is painted in the vibrant Kawasaki Racing Green synonymous with the Japanese maker. Painting instructions for details such as the engine and suspension are indicated during assembly.

Bemalung der Ninja H2 CARBON

Die 2018er Kawasaki Ninja H2 CARBON trägt gemäß ihrem Namen ihre obere Verkleidung in reinem Carbonmaterial, während die Seitenverkleidungen, der Tank und die Sitzverkleidung in Hightech

spiegelndem Schwarzchrom ausgelegt sind. Der Gitterrohrrahmen ist in leuchtendem Grün wie bei Kawasaki Racing lackiert. Die Bemalungshinweise für Details an Motor und Radaufhängung sind beim Zusammenbau angegeben.

Décoration de la Ninja H2 CARBON

Comme l'implique sa dénomination, la Kawasaki Ninja H2 CARBON 2018 a un carénage supérieur en fibre de carbone apparente, tandis que les habillages latéraux, le réservoir et le carénage de selle sont noir mat et brillant à effet miroir. Le cadre tubulaire est peint en vert vif Kawasaki Racing Green, couleur du constructeur japonais. Les instructions de mise en peinture des détails figurent dans la notice d'assemblage.

APPLYING DECALS

《スライドマークのはり方》

- ①はりたいマークをハサミで切り抜きます。
- ②マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上に置きます。
- ③台紙のはしを手で持ち、はるところにマークをスライドさせてモデルに移してください。
- ④指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらしします。
- ⑤やわらかな布でマークの内側の気泡を押し出しながら、押しつけるようにして水分をとります。

DECAL APPLICATION

- ①Cut off decal from sheet.

- ②Dip the decal in tepid water for about 10 sec. and place on a clean cloth.
- ③Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.
- ④Move decal into position by wetting decal with finger.
- ⑤Press decal down gently with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

ANBRINGUNG DES ABZIEHBILDES

- ①Abziehbild vom Blatt ausschneiden.
- ②Das Abziehbild ungefähr 10 Sek. in lauwarmes Wasser tauchen, dann auf sauberen Stoff legen.
- ③Die Kante der Unterlage halten und das Abziehbild auf das Modell schieben.
- ④Das Abziehbild an die richtige Stelle schieben und dabei mit dem Finger das

Abziehbild naßmachen.  
 ⑤Das Abziehbild leicht mit einem weichen Tuch andrücken, bis überschüssiges Wasser und Luftblasen entfernt sind.

APPLICATION DES DECALCOMANIES

- ①Découpez la décalcomanie de sa feuille.
- ②Plongez la décalcomanie dans de l'eau tiède pendant 10 secondes environ et poser sur un linge propre.
- ③Retenez la feuille de protection par le côté et glissez la décalcomanie sur le modèle réduit.
- ④Placez la décalcomanie à l'endroit voulu en la mouillant avec un de vos doigts.
- ⑤Pressez doucement la décalcomanie avec un tissu doux jusqu'à ce que l'eau en excès et les bulles aient disparu.

部品請求について

For use in Japan only!

★部品をなくしたり、ごわした方は、このステッカーがはられたカスタマーサービス取次店でご注文いただけます。また、当社カスタマーサービスに直接ご注文する場合は、右記の方法でご注文することができます。詳しくは当社カスタマーサービスまでお問い合わせください。



- ①《郵便振替のご利用法》  
郵便局の払込用紙の通信欄に下のリストを参考にITEM番号、スケール、製品名、部品名、部品コード、数量を必ずご記入ください。振込人住所欄にはお電話番号もお書きいただき、口座番号・00810-9-1118、加入者名・(株)タミヤでお振込ください。
- ②《代金引換のご利用法》  
パーツ代金に加えて代引き手数料(300円+税)をご負担いただければ、電話またはホームページより代金引換によるご注文をお受けいたします。
- ③《タミヤカードのご利用法》  
タミヤカードをご利用の場合、代金はご指定金融機関の口座引き落としとなります。ご注文は電話またはホームページよりお受けいたします。

《住所》 〒422-8610 静岡県駿河区恩田原3-7  
株式会社タミヤ カスタマーサービス係

《お問い合わせ電話番号》  
静岡 054-283-0003  
東京 03-3899-3765 (静岡へ自動転送)  
※電話番号をお確かめの上、おかけ間違いのないようお願いいたします。

《カスタマーサービスアドレス》  
[www.tamiya.com/japan/customer/](http://www.tamiya.com/japan/customer/)



1/12  
Motorcycle

[www.tamiya.com](http://www.tamiya.com)

カワサキ Ninja H2 CARBON  
ITEM 14136

★本体価格(税抜き)は2020年3月現在のものです。諸事情により変更となる場合があります。★ご購入に際しては、本体価格に消費税を加えてください。(小数点以下切り捨て)

部品名	税込価格	部品コード
アッパーカウル(F31).....	460円 +税	19006817
Aパーツ.....	680円 +税	19006813
Bパーツ.....	720円 +税	19006814
Dパーツ.....	980円 +税	19000931
Fパーツ(F31無し).....	680円 +税	19006815
Gパーツ.....	700円 +税	19006816
Pパーツ.....	440円 +税	19111199
タイヤ袋詰(ビス、パイプ含む).....	640円 +税	19403769
ホリキャップ(x4).....	120円 +税	19442023
スライドマーク.....	480円 +税	11401328
インレットマーク.....	360円 +税	11421744
マスクシール.....	260円 +税	11421745
説明図.....	320円 +税	11056844

AFTER MARKET SERVICE CARD  
 When purchasing replacement parts, please take or send this form to your local Tamiya dealer so that the parts required can be correctly identified. Please note that specifications, availability and price are subject to change without notice.

Parts code	ITEM 14136
19006817.....	Upper Cowl (F31)
19006813.....	A Parts
19006814.....	B Parts
19000931.....	D Parts
19006815.....	F Parts (except F31)
19006816.....	G Parts
19111199.....	P Parts
19403769.....	Tire Bag (Screws, Tubing, etc. included)
19442023.....	Poly Cap (x4)
11401328.....	Decals
11421744.....	Metal Transfers
11421745.....	Masking Stickers
11056844.....	Instructions

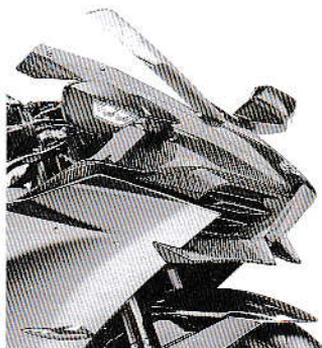
# Kawasaki Ninja

**H2**  
 CARBON

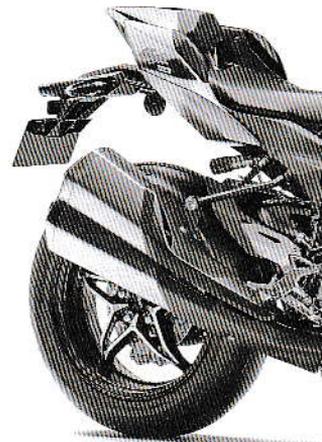

©Kawasaki Heavy Industries, Ltd.



## カワサキ Ninja H2 CARBON



©Kawasaki Heavy Industries, Ltd.



©Kawasaki Heavy Industries, Ltd.

2014年10月の「インターモト」で発表され、会場の話題を独占したカワサキのクロスドコース専用モデル、Ninja H2R。その公道仕様、Ninja H2が同年11月のイタリア・ミラノモーターサイクルショー（EICMA）で待望のデビューを果たしました。H2の名前は圧倒的な加速性能で世界中にセンセーションを巻き起こした1971年の2ストローク3気筒ナナハン、カワサキ750-SS/MACH IV(H2)に由来。新時代のNinja H2R/H2は「誰も体感したことのない加速力の提供」を実現するために、過給機を装備した専用開発の998cc水冷並列4気筒エンジンを搭載。公道仕様のH2は最高出力200馬力を発揮します。このエンジンは過給機にクランクシャフトを動力源とする遠心式スーパーチャージャーが選択されました。乗用車で一般的なターボチャージャーは、エンジンの排気を利用してタービンを回すため過給遅れ（ターボラグ）が発生。また、吸気温度の上昇を抑えるためにインタークーラーが必要です。しかし、川崎重工の総合力を活かして開発された専用設計の過給機は圧縮効率が高く、温度上昇が少ないためインタークーラーが不要。さらに、クランクシャフトと直結しているためにレスポンスに優れています。ただ、過給機とエンジンとのマッチングは非常に難しく、これを可能にしたのはカワサキが過給機も自社開発できるメーカーだからと言えるでしょう。スーパーチャージャーはクランクケース背面に搭載。フロントカウルから導かれた長いラムエアダクトでフレッシュエアを過給機に送り、圧縮した吸入気は燃料タンク直下のアルミ製エアボックスを経て、1気筒あたり2本の燃料噴射装置で混合気となってエンジンに送られます。もちろんエンジンも過給機を組み合わせることを前提に専用開発され、ハイパワーとレスポンスに優れた特性に仕上げられました。フレームは高性能モーターサイクルに多く採用されているアルミツインスパーではなく、鋼管を格子状に組み合わせたトレリスタイプ。適度な柔軟性を持ち、衝撃をしなやかに受け止めるだけでなく、シンプルな構成なだけに軽量で、エンジンが露出する部分が多いため放熱性も良好です。リヤサスペンションはカワサキ初の片持ち式シングアームを使用。アームがない右側のマフラーを車体中央に寄せ、重量の集中化と十分なバンク角を確保しています。「力強さ」をコンセプトとしたフォルムはどのモーターサイクルにも似ていない個性的なもので、エンジンを見せるようにデザインされたハーフカウルを採用。1灯のヘッドライトをセンター、その下に2灯のポジションライトを配置し、ダウンフォースを生み出す翼断面形状のステーを持つバックミラーを装備したアッパーカウル、排熱性の高いサイドカウル、立体的なりヤカウルは、川崎重工の航空宇宙カンパニーのノウハウが活かされた空力を追求した造形です。さらに「高性能なマシンを自在に操り、ライディングを楽しむ」ために、トラクションコントロールのKTRCやクイックシフターのKQS、エンジンブレーキを適切に制御するKEBC、アンチロックブレーキのKIBSなど、ライダーを支援する電子制御デバイスも装備しています。

年ごとに限定受注体制で生産されているNinja H2に、2017年に加わったスペシャルグレードがNinja H2 CARBONです。その名の通り、アッパーカウルを軽度で強度の高いカーボン製としたのが大きな特徴。また、エンジンは集合管のレイアウト変更などにより205馬力にパワーアップされ、オーリンズ製ショックユニットを装備したリヤサスペンション、シフトアップに加えシフトダウンも可能となったKQS、ボッシュ製の最新小型IMU(慣性計測装置)を導入してKTRC、KIBS、KLCM(ローンチコントロールモード)をいっそう緻密に制御するなど、各部に改良が施されました。さらに、2019年型はエンジンが231馬力にパワーアップされ、ブレーキの強化をはじめ各部をアップデート。川崎重工グループの技術を結集したフラッグシップモーターサイクルとして今も進化を続けています。

2014 was a vintage year for fans of next-level motorcycles, as Japanese manufacturer Kawasaki announced the Ninja H2R closed course bike at INTERMOT in Cologne that October, with the road-going H2 following quickly at the Milan Motorcycle Shows (EICMA) in November. They quickly became the talk of the motorcycle world, as befits a bike whose name can be traced back to 1971 and the popular 750-SS/Mach IV (H2) street bike, which boasted a 750cc air-cooled 3-cylinder 2-stroke engine and otherworldly acceleration.

A key theme in the new H2's development was Kawasaki's desire to provide acceleration hitherto unexperienced by the majority of riders, and enabled by the powerful combination of a 998cc inline-4 DOHC 16-valve engine with a centrifugal supercharger, mounted in an elegant trellis frame, and providing 200hp on the H2 road bike. Unlike turbochargers, which typically receive power from turbines spun by hot exhaust gases, the supercharger is driven mechanically by a gear train which runs off of the engine crankshaft. This means that inducted air suffers less from thermal expansion and the supercharger unit provides superior responsiveness. Difficult to effectively integrate in practice, that Kawasaki was able to do so owes much to the experience of Kawasaki Heavy Industry (KHI) in manufacturing superchargers. Indeed, the Ninja H2 supercharger was designed with input from numerous KHI member companies and the Corporate Technology Division. Nestled behind the engine cylinders, the supercharger is supplied with air via long ram air intakes in the upper cowl; compressed air flows into the aluminum intake chamber directly underneath the fuel tank, then is mixed with fuel from dual injectors for each cylinder. With the engine designed

specifically for use with a supercharger, outstanding power and acceleration are on offer.

The more commonly-used twin spar frame design is eschewed in favor of an elegant trellis, which has a fine balance of stiffness and flexibility, its lightweight ergonomic design leaving much of the engine open to the air to enhance cooling. A first for Kawasaki is the single-sided swingarm employed in the rear suspension; the lack of an arm on the right side of the bike is exploited to allow placement of the silencer closer to the centerline, thereby permitting a larger bank angle when cornering. The powerful form of the bike offers a look not quite like any other motorcycles, as demonstrated by the stylish half cowl that gives a good look at the engine. Kawasaki's Aerospace Company played a role in the designs of the aerodynamic cowls: the upper cowl features jutting side mirrors plus a central headlight and dual position lights below, side cowls facilitate heat dissipation, and the seat cowl has distinctive upright form. Its rider will benefit from numerous Kawasaki rider assist technologies on the bike – these include KTRC Traction Control, KQS Quick Shifter, KEBC Engine Brake Control, KIBS anti-lock Intelligent Braking System and more.

Already a rather exclusive bike made to order in limited numbers, from 2017 a special Carbon spec of the Ninja H2 was released to tempt fans of the bike, and endowed with carbon fiber upper cowl, enhanced 205hp engine, rear suspension with Öhlins shock unit, downshift-capable KQS, and refined KTRC, KIBS and KLCM Launch Control Mode with smaller inertial measurement units. The 2019 Carbon model saw output jump to 231hp, with upgrades across the bike headlined by the brakes. Already a mouthwatering prospect for bike fans, this flagship motorcycle continues to evolve.

2014 war das Jahr für alle Fans moderner Motorräder, als der japanische Hersteller Kawasaki auf der Motorradmesse INTERMOT in Köln im Oktober sein neues Rennmotorrad Ninja H2R zur Vorstellung brachte und nur ein Monat später im November die straßentaugliche Ninja H2 auf der Motorradausstellung in Mailand. Sie wurden schnell zum Thema in der Motorradwelt und der Name kann bis 1971 zurückverfolgt werden bis zur 750-SS/Mach IV (H2). Die originale H2 (750SS Mach IV) war eine populäre Straßenmaschine, die mit ihrem 750er Dreizylinder Zweitakter eine fulminante Beschleunigung zeigte.

Das Hauptthema bei der Entwicklung des H2 Motorrades war eine optimale Beschleunigung die für die Masse der Fahrer völlig ungeohnt war. Das war unter anderem dem 200hp Motor zu verdanken, der eine Kombination eines 998ccm Reihenvierzylinder-Viertenters mit oberliegenden Nockenwellen und einem Kompressor war. Im Gegensatz zu den Turboladern, welche üblicherweise vom heißen Auspuffgas angetrieben werden, wird der Kompressor mechanisch mit Zahnradern von der Kurbelwelle her angetrieben. Das bedeutet, dass die Ansaugluft weniger unter thermischen Problemen leidet und das Ansprechverhalten deutlich besser wird. Obgleich diese Technologie in der Praxis schwer umzusetzen ist besitzt Kawasaki in den zahlreichen Firmen der KHI (Kawasaki Heavy Industries) viel Know How in der Auslegung von Ladern. Der Lader der Ninja H2 wurde mit deren Inputs und in der hauseigenen Technologiegruppe von KHI entwickelt. Er ist hinter den Zylindern angeflanscht und erhält seine Ansaugluft über lange sogenannte „ram air“ Einlasskanäle in der Frontverkleidung. Die verdichtete Luft kommt in eine Aluminiumkammer direkt unter dem Tank und wird dann von zwei

Einspritzdüsen je Zylinder mit Kraftstoff vermischt. Mit dem speziell für den Kompressor entwickelten Motor stehen über 300hp zur Verfügung.

Der geräuschliche Zweischleifenrahmen wurde verworfen zugunsten eines eleganten Gitterrohrrahmens, der einen guten Kompromiss zwischen Steifigkeit und Flexibilität liefert. Sein Leichtbau und sein ergonomisches Design lässt einen Großteil des Motors offen und verbessert die Kühlung. Eine Neuheit bei Kawasaki ist die Hinterachse mit einer Schwinge; das Fehlen einer rechten Schwinge bringt mehr Platz für den Schalldämpfer näher an der Mitte, was wiederum eine höhere Schräglage in Kurven erlaubt. Die kraftvolle Form des Motorrades ist nicht wie bei den anderen Supermotorrädern, was die Halbverkleidung zeigt, die einen guten Blick auf den Motor zulässt. Das aerodynamische Design der Carbonverkleidung mit oberen und Seitenflügeln zeigt die Spuren von Kawasakis Aerospace Firma. Natürlich gibt es für den Fahrer der Kawasaki modernste Assistenzsysteme wie: KTRC Traktionskontrolle, KQS Schnellschaltung, KEBC Kontrolle für die Motorbremse, KIBS Antiblockiersystem für die Bremsen und vieles mehr.

Ein bereits exklusives Motorrad wurde in limitierter Stückzahl ab 2017 in einer speziellen Carbon Version der Ninja H2 und mit zusätzlicher Carbon Oberschale, 205hp Motor; Hinterradaufhängung mit Öhlins Stoßdämpfern, herunterschaltfähigem KQS und verbessertem KTRC, KIBS und KLCM Launch Control mit kleineren internen Messeinrichtungen angeboten. Das 2019er Carbon Modell zeigte eine Leistung von 231hp und verbesserte Bremsen. Wieder einmal ein Bike, das den Kunden das Wasser im Mund zusammenlaufen lässt.

2014 a été une année mémorable pour les fans de motos extrêmes, quand Kawasaki a annoncé la Ninja H2R de course sur circuit fermé au Salon INTERMOT 2014 à Cologne en octobre, puis peu de temps après la H2 de route au Salon de la Moto de Milan (EICMA) en novembre. Elles ont fait sensation, comme on peut s'attendre d'une machine dont le nom remonte à 1971 et à la populaire 750SS/Mach IV (H2) de route avec son moteur 3 cylindres 2 temps 750cm<sup>3</sup> aux accélérations phénoménales.

Pour Kawasaki, un des objectifs majeurs du développement de la nouvelle H2 était de procurer des accélérations encore jamais vécues par la majorité des motards, rendues possibles en associant un puissant moteur 4 cylindres en ligne 16 soupapes de 998cm<sup>3</sup> à un compresseur centrifuge, installés dans un élégant treillis tubulaire, et délivrant 200cv sur la H2 de route. Contrairement aux turbocompresseurs mus par une turbine entraînée par les gaz d'échappement, le compresseur centrifuge est entraîné mécaniquement par une transmission en prise sur le vilebrequin du moteur. Cela signifie que l'admission d'air est moins soumise à l'expansion thermique et la réactivité aux sollicitations du pilote bien meilleure. Kawasaki a réussi à intégrer cette technologie pourtant difficile à mettre en pratique grâce à l'expérience de Kawasaki Heavy Industry (KHI) en matière de compresseurs. Celui de la Ninja H2 a été conçu avec l'assistance de nombreuses sociétés membres de KHI et de la Corporate Technology Division. Logé derrière les cylindres du moteur, le compresseur est alimenté par de longues prises d'air situées dans le carénage supérieur; l'air comprimé est injecté dans la chambre d'admission en aluminium sous le réservoir, puis il est mélangé avec le carburant des injecteurs doubles de chaque cylindre. Le moteur spécialement conçu pour fonctionner avec le compresseur, délivre une puissance

et des accélérations exceptionnelles.

Le cadre à double berceau couramment utilisé est abandonné au profit d'un élégant treillis tubulaire offrant un équilibre parfait de robustesse et de flexibilité, son design ergonomique et léger laissant à découvert une grande partie du moteur pour optimiser son refroidissement. Le mono-bras oscillant arrière est une première pour Kawasaki; l'absence de bras sur le côté droit de la machine est mise à profit pour placer le silencieux au plus près de l'axe longitudinal, et donc permettre une inclinaison plus importante en virage. Les formes de la moto ne ressemblent en rien à celles d'autres machines, en particulier son demi-carénage qui offre une bonne vue du moteur. La firme Kawasaki Aerospace est intervenue dans la conception des carénages aérodynamiques. Le supérieur intègre des rétroviseurs latéraux en saillie, un phare central et deux feux de position en dessous. Les carénages latéraux optimisent la dissipation de la chaleur et celui de selle a une forme relevée caractéristique. Le pilote bénéficie de nombreuses technologies d'assistance – contrôle de traction KTRC, changements de rapports rapides KQS, contrôle de frein moteur KEBC, système de freinage anti-blocage KIBS, etc...

Bien qu'elle soit déjà une machine plutôt exclusive fabriquée en nombre limité, une version spéciale Carbon spec de la Ninja H2 a été produite à partir de 2017, avec un carénage supérieur en fibre de carbone, un moteur gonflé à 205cv, une suspension arrière avec amortisseurs Öhlins, un KQS capable de rétrograder, un KTRC et un KIBS améliorés et un mode de contrôle de démarrage KLCM avec unités de mesure inertielle plus petites. Sur le modèle Carbon 2019, la puissance est passée à 231cv, et les améliorations sont nombreuses, en particulier au niveau des freins. Déjà objet de convoitise pour les fans de motos, cette machine continue son évolution.