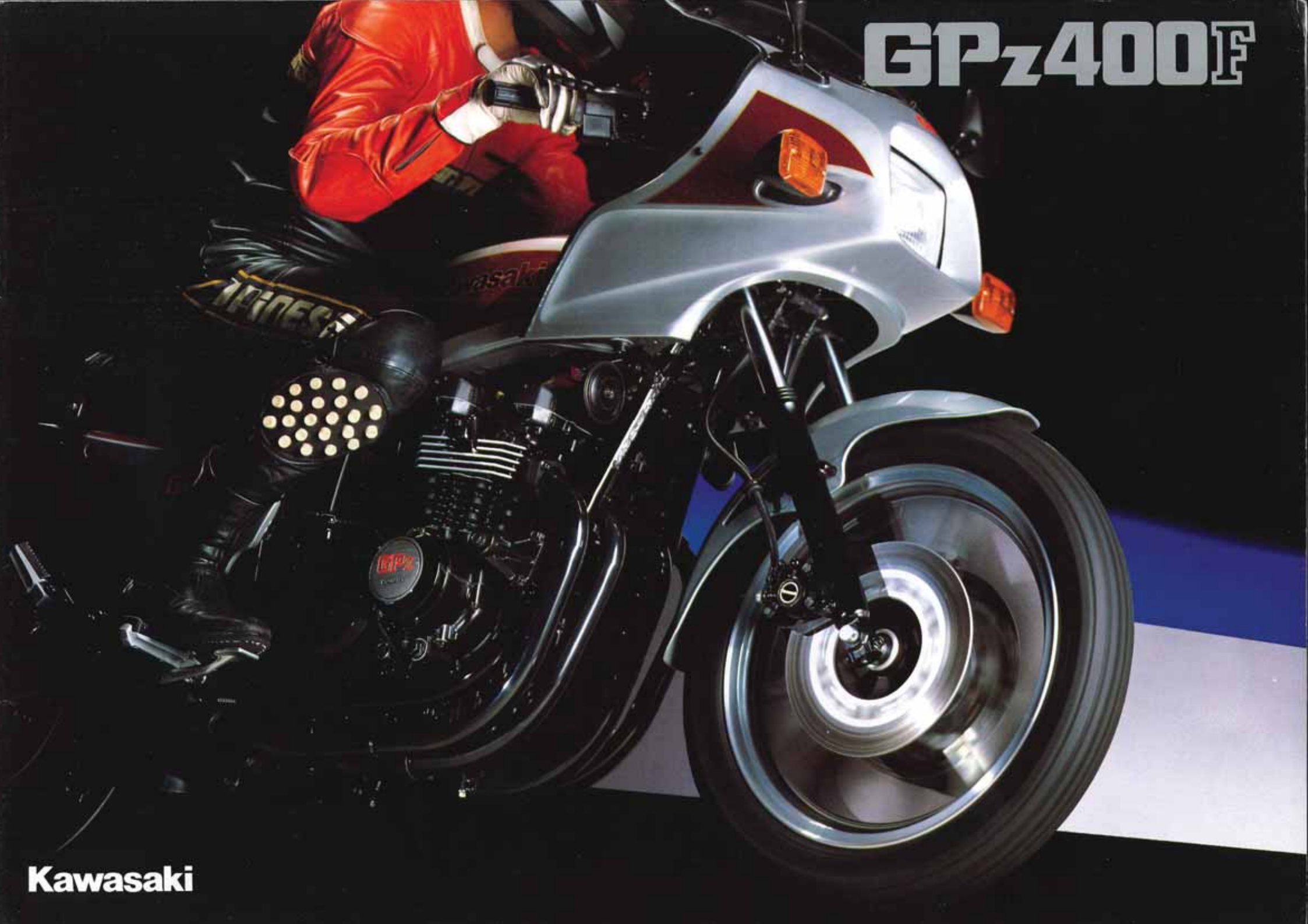


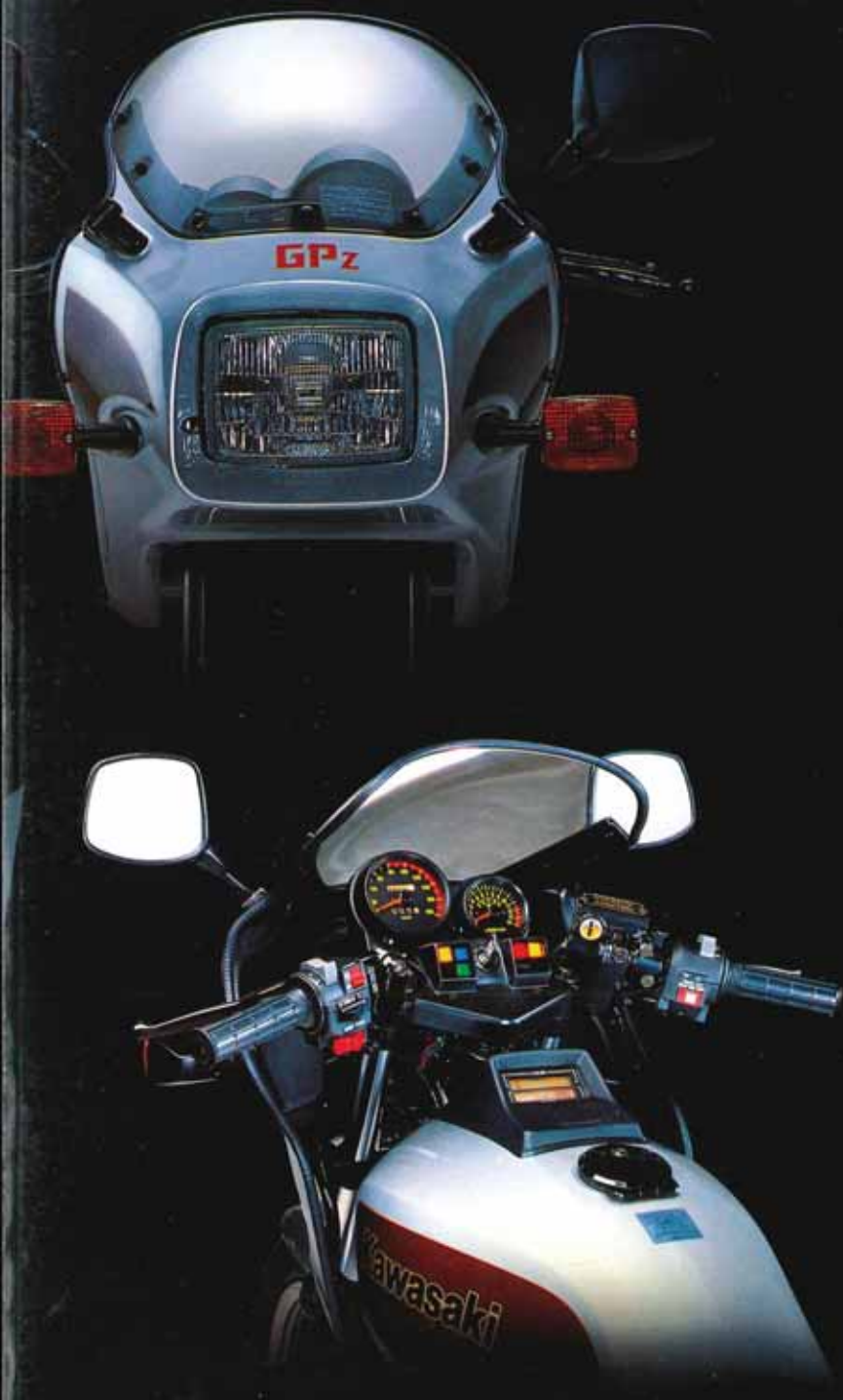
GPz400F



Kawasaki

先鋭ポテンシャルが結晶した流線フォルム、
ハイテクノロジーに磨き抜かれた高性能スーパーマルチのパワー&レスポンスが、
ダイナミックライディングという、美しいドラマの幕を開ける。





全身に貫かれたパフォーマンス思想が ライディングフィールに脈動する。

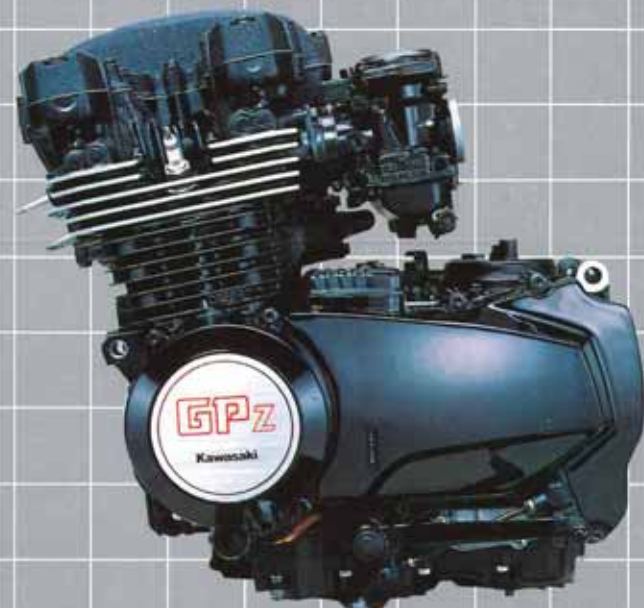
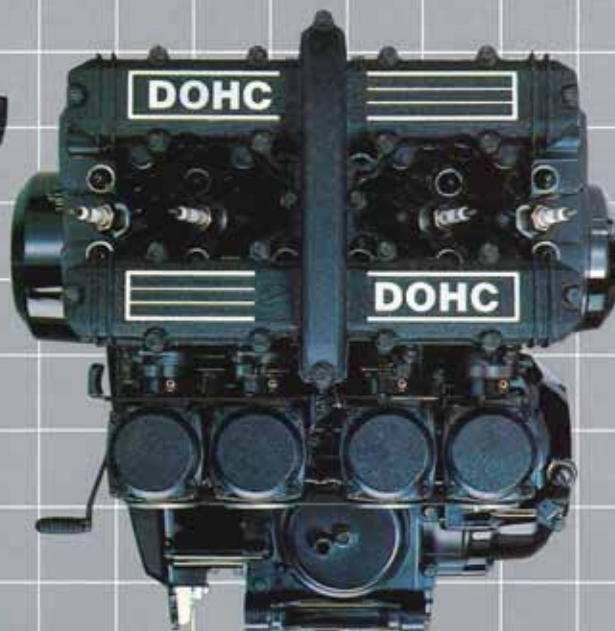
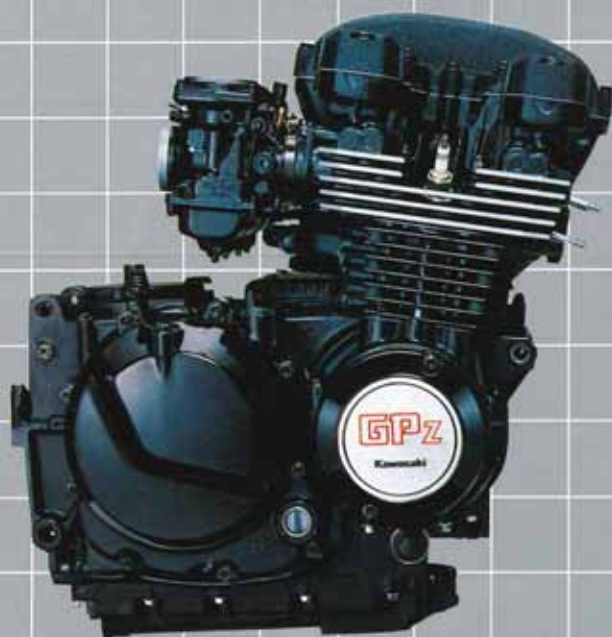
400ccにおけるボア・ストロークを極めたパワ
ーユニットが放つパフォーマンスはスペック
を遙かに超えた体感加速、フットワーク
へと昇華されている。だから、GPzライダー
は口をそろえてインプレッションのすばらしさを言う。どのマルチよりも扱いやすい、

**4 STROKE
DOHC
INLINE 4**

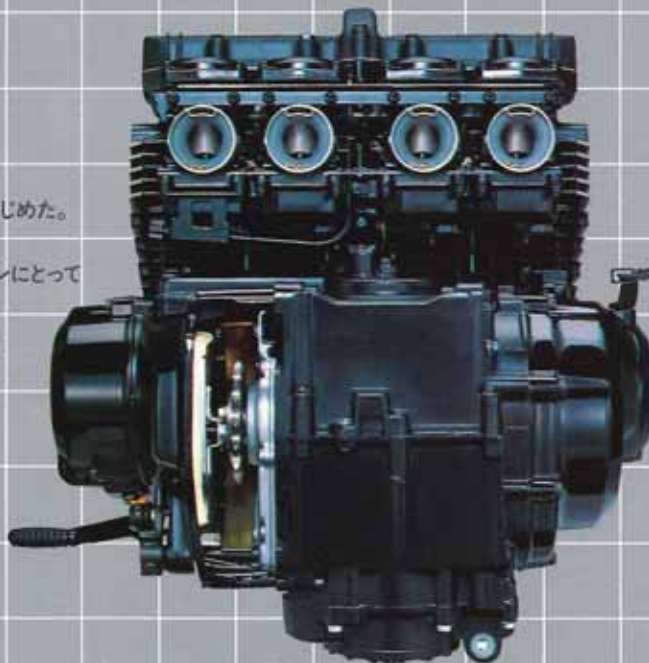
欲しいところで確実にパワーを発揮してくれる、最高のバランスでコーナーをクリアできる…
と。単なるファッションや流行とは大きく異なる空力フォルムは、ハイスピードライディングにおいて
鮮やかに機能を果たす。小さな前面投影面積と独創の流線フォルムが速度の二乗に比例
して増大する空気の壁を切り裂き、最高速度を犠牲にすることなくフェアリングで風や雨からラ
イダーをガードする。ライダーは無理のない範囲でやや前傾姿勢をとるだけで、風は頭上へ
と流れ去る。風はわずかにヘルメット上部をかすめるだけである。ワイドなニーグリップスペース、
しかもシートと連結してスリムな幅に抑えられたフェューエルタンクは、最適のライディングポジ
ションを生む。華麗さよりも走りに徹した機能形で全身が構成されている。GPz400Fの美しい
フォルムを讃えるなら、機能美と称したい。ひとたび走り出せば、全身ライダーの意志と一体とな
ってコンポーネントのすべてが作用する。プログレッシブ特性で定評あるユニ・トラックサスペ
ンション、フロントフォークに搭載されたアンチダイブシステム&イコライズドエア・フォーク、そし
てハイパフォーマンスマシンにふさわしく強力な制動機能を発揮するトリプルディスクブレーキ
…語り尽せないほどのフィーチャーを持つGPz400Fだが、まずなによりも体感加速で比類な
いスーパーパフォーマンスを感じていただきたい。——TAKE THE BEST MACHINE

STROKE
DOHC
INLINE 4

カワサキ4ストロークDOHCインライン4テクノロジーは走ることですべてを語る。



“スーパーマルチ”最強のパフォーマンスを目指して
卓越のカワサキテクノロジーは白熱した。
そして、歴代のZから継承された成熟の
4ストロークインライン4エンジンは、
GPz400Fの新たなエンブレムを与えられ、
さらに高次元スーパーパフォーマンスエンジンへと歩みはじめた。
“スーパーマルチ”あえて我々はそう呼びたい。
スーパーパフォーマンスを必然とするハイアベレージマシンにとって
ベーシックともいえるインライン4システム、
このエンジンの上に積み重ねた膨大なまでの高度技術。
ベーシックであるがゆえに比類ない完成度を達成し、
いよいよ成熟の域に到達。その実力のほどは、
すべてGPz400Fの圧倒的な走りが証明する。



スーパースポーツマシンのために軽量・コンパクト化を目指したスーパーマルチは
400の最高値を求めた専用設計で比類ないパフォーマンスに到達した。耐久性
を犠牲にすることなく軽量設計を用いたインライン4アルミシリンダー＆クランクケー
ス。排気管の威風凛々なブラックフィニッシュ。そしてサイドに“GPz”のエンブレムが
美しく輝く。究極のスーパーパフォーマンスGPz400Fに与えられた堂々のプロ
フェッショナルは、いま華麗なる空力フォルムとの高次元融合を果たしロードを征す。



4ストロークDOHCインライン4エンジン

驚異の体感加速を放つスーパーマルチ、ここにGPz400Fのパフォーマンスが結晶。

カワサキハイテクノロジーから生まれた高次元4ストロークDOHCインライン4。スーパースポーツ必然の高回転ドライブのためにボア・ストロークは55.0×42.0mmのショートストロークを採用。この数値は400ccの最速値を極め、ハイパワー&ハイレスポンスを発揮する。ロングタイプ(104.5mm)コンロッドを採用しスムーズな運動性能を達成。新設計シリンダーには優れたスキッシュ効果を生む台形ヘッドピストン、ワイドなバルブ作動角、さらに燃焼効率の高いロングタイプスパークプラグの採用。吸入効率を向上させたエアクリナーなど、スーパーパフォーマンスを実現する先進の技術が結晶している。さらに、あらゆる回転域で精度の高い点火を生み出す電子進角式フルトランジスタや低振動対策としてフレームへのラバーマウント、万一のシフトエラーに備え12,700rpmでスパークをカットするオーバーランリミッター等を備え、ベーシックなインライン4システムから高次元性能を抽出。同時にクランクケースの軽量化やクラッチレリーズの変更に1グラム単位で軽量化を追求し、優れたパワーウェイトレシオを追求。最高出力54ps/11,500rpm、最大トルク3.5kg-m/9,500rpmを実現。GPz400Fはこのスペックを得、そしてこの数値をはるかに凌ぐダイナミックな体感性能までも我がものとしている。

抜群のロードホールディングを生むニューユニ・トラックススペンション

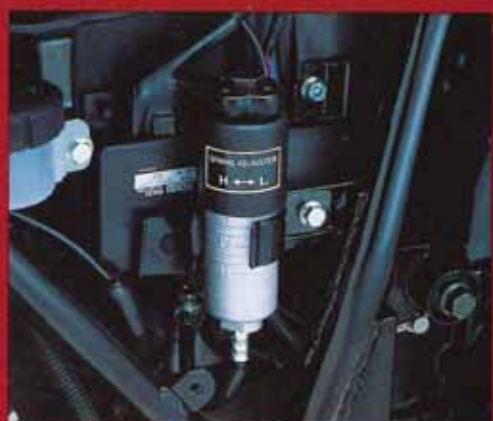
スイングアームの大きな作動をピボット近くのリンクを介して小さなストロークに変換し、プログレッシブなクッション特性を発揮するボトムリンク式ユニ・トラックススペンションを搭載。通常の路面での小さなショックはソフトに吸収し、大きなギャップやコーナリング時にはハードなクッション特性を発揮し、つねに安定した衝撃吸収性能をGPz400Fに与えている。さらに、ショックユニットの質量を車体重心位置へ集中かつ低く設定することで、慣性モーメントを減少し走行安定性を同時に確保。走れば優れたコーナーバランスで路面を確実にグリップし思い通りのラインをトレースする。ショックユニットは、ロードコンディションに応じてスプリングとダンパーをアジャストできるシステム。スプリングはサイドカバー内側にセットされた油圧式プリロードアジャスターで。ダンパーはショックユニットボトムのダイヤルでワンタッチ調整が可能。バネ下重量の軽減に大きく貢献するアルミ角型断面スイングアームとともに鋭いワットワークでGPz400Fのシャープな走りを極めている。



ユニ・トラックススペンション



デュアルディスクブレーキ&アンチダイブシステム



リヤショックプリロードアジャスター

イコライズドエアサスペンション&アンチダイブによる高性能フォーク

フロントフォークは、加圧エアによるプログレッシブなイコライズドエアサスペンションを採用。イコライザーチューブがフォークを連結し、つねに左右のエア圧を均等に維持し優れた路面追従性を発揮する。さらに、アンチダイブ(3段階アジャスター付き)を加え、ブレーキング時のフォークの沈み込みを制御し、乗車姿勢や視線の変化を最小限に抑える配慮が施されている。このアンチダイブシステムは、ブレーキング時のギャップ通過による突き上げに対しては弁作動によって機能をキャンセルしショックを吸収。荒れた路面でもスムーズに通過できる高性能設計。

全天候型トリプルディスクブレーキによる

抜群の制動力でハイパワーをコントロール。ウェットな条件下でも優れた機能を発揮する定評の不等ピッチ多孔式ディスクブレーキをフロントにデュアル、リアにシングルで装備。放熱性、水切り効果を得た独自のディスクプレートと特殊メタルパッドの組み合わせで連続制動や急制動にも確実かつ強力にブレーキング。さらに、ワイドかつ偏平のハイスピードタイヤ、ベストフィットのシンプルなキャストホイールで、抜群のロードホールディングを実現。動から静、静から動へのシャープな運動性をもたらし、GPz400Fのトータルパフォーマンスを支えている。

卓越の走行性能を支える装備・仕様

すべてがGPz400F専用設計。ニューグラフィックでより美しさを加えた独創のアビアランス。その華麗なフォルムには、スーパースポーツの頂点を目指す走りのために様々な仕様が施されている。フェアリングに装着された大型防眩ミラー、高輝度60/55W角型ハロゲンヘッドライト。そして、レーサーを連想させるコックピットには、メカニカルなムードのコンビネーションメーター(スピードメーター&エレクトリックタコメーター)を装備。また、フューエルゲージ、オイル、バッテリー、サイドスタンド収納忘れ等の各インジケーターは、大容量18ℓのフューエルタンク上に配置。ステアリングからインジケーターパネルの重量を取り除き、軽快なステアリング性能の実現に貢献するとともに、GPz400Fならではの個性を生み出している。



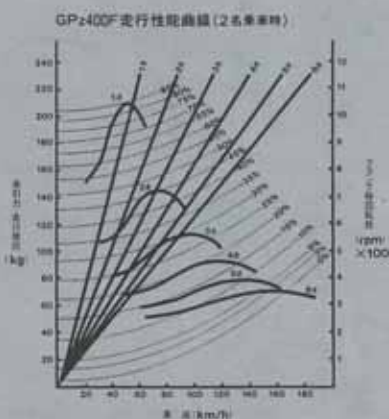
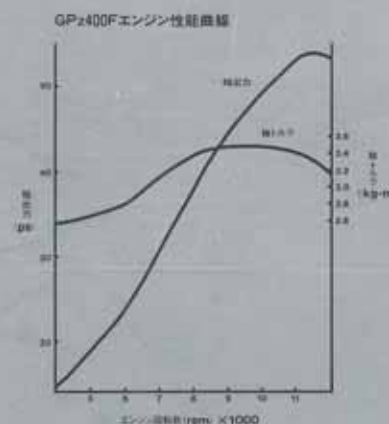
ライディングシート



アルミマフラスター&ブレーキペダル

SPECIFICATIONS	
型式	ZX400A
全長/全巾/全高	2,165mm/720mm/1,255mm
軸間距離	1,445mm
最低地上高	150mm
シート高	770mm
キャスト/トレール	26.5°/99mm
エンジン型式	4ストローク4気筒・DOHC
総排気量	399cc
内径×行程	55.0×42.0mm
圧縮比	9.7
最高出力	54ps/11,500rpm
最大トルク	3.5kg-m/9,500rpm
始動方式	セルスターター
点火方式	電子進角式フルトランジスタ
潤滑方式	ウェットサンプ
キャブレター	Keihin CV30×4
トランスミッション型式	常備6段リターン
クラッチ型式	湿式多板
ギヤ・レシオ 1速	2.571
// 2速	1.777
// 3速	1.380
// 4速	1.125
// 5速	0.961
// 6速	0.851
一次減速比/二次減速比	3.277 (27/23×67/24)/2.625 (42/16)
フレーム型式	ダブルクレードル
懸架(前)	テレスコピック(エア併用式)
// (後)	スイングアーム(ユニトラック)
タイヤサイズ(前)	100/90-18 56H(チューブレス)
// (後)	110/90-18 61H(チューブレス)
ブレーキ型式(前)	デュアルディスク242mm(有効径)
// (後)	シングルディスク226mm(有効径)
車両重量(乾燥)	178kg
登坂能力	tan θ0.57 (30°)
燃料タンク容量	18ℓ
定地燃費(2名乗車時)	40km/ℓ (60km/h) 運輸省届出値
最小回転半径	2.5m
制動距離(2名乗車時)	14.0m (50km/h)
標準現金価格	¥525,000

●定地燃費は定められた試験条件の値です。したがって走行時の気象・道路・車両・整備などの諸条件により異なります。●仕様及び諸元は予告なしに変更することがあります。



840120

Kawasaki Credit
カワサキ・クレジット

便利でお求めやすいカワサキ・クレジットをご利用ください。
わずかな額金であとのお支払いはらくらく。
カワサキ特約店でお気軽にご相談ください。

専事公苑
MOTOR HOUSE
〒156 東京都世田谷区桜丘3-1-1
☎426-8331

Kawasaki
川崎重工業株式会社・カワサキオートバイ販売株式会社 / 〒673 明石市川崎町1-1

Ride in Good Manners.

●ヘルメットを正しくかぶりましょう。●点検・整備を忘れずに。●安全のため改造はやめましょう。
安全に走るための心がけ、ルールとマナー

★安全速度で走りましょう

★カーブではスピードをひかえめに

★無理な追い越しはやめましょう

★十分に確認し、確認されるよう努めましょう

★早朝、夕方では早めにヘッドライトの点灯を

★いつもふさわしい服装で乗りましょう

**スピーディな
部品供給**

●カワサキ純正部品は、カワサキ特約店で求めください。

カワサキではカワサキ特約店と直結したスピーディな純正部品直送体制を展開しています。