

Kawasaki

空力工学の最先端を極めた圧倒のパフォーマンス

GPz750



GPz750

パフォーマンスがフォルムになった。

モーターサイクルの原点を見つめると

鮮やかに近未来形が描かれる。

より速く、より快適に安全に…

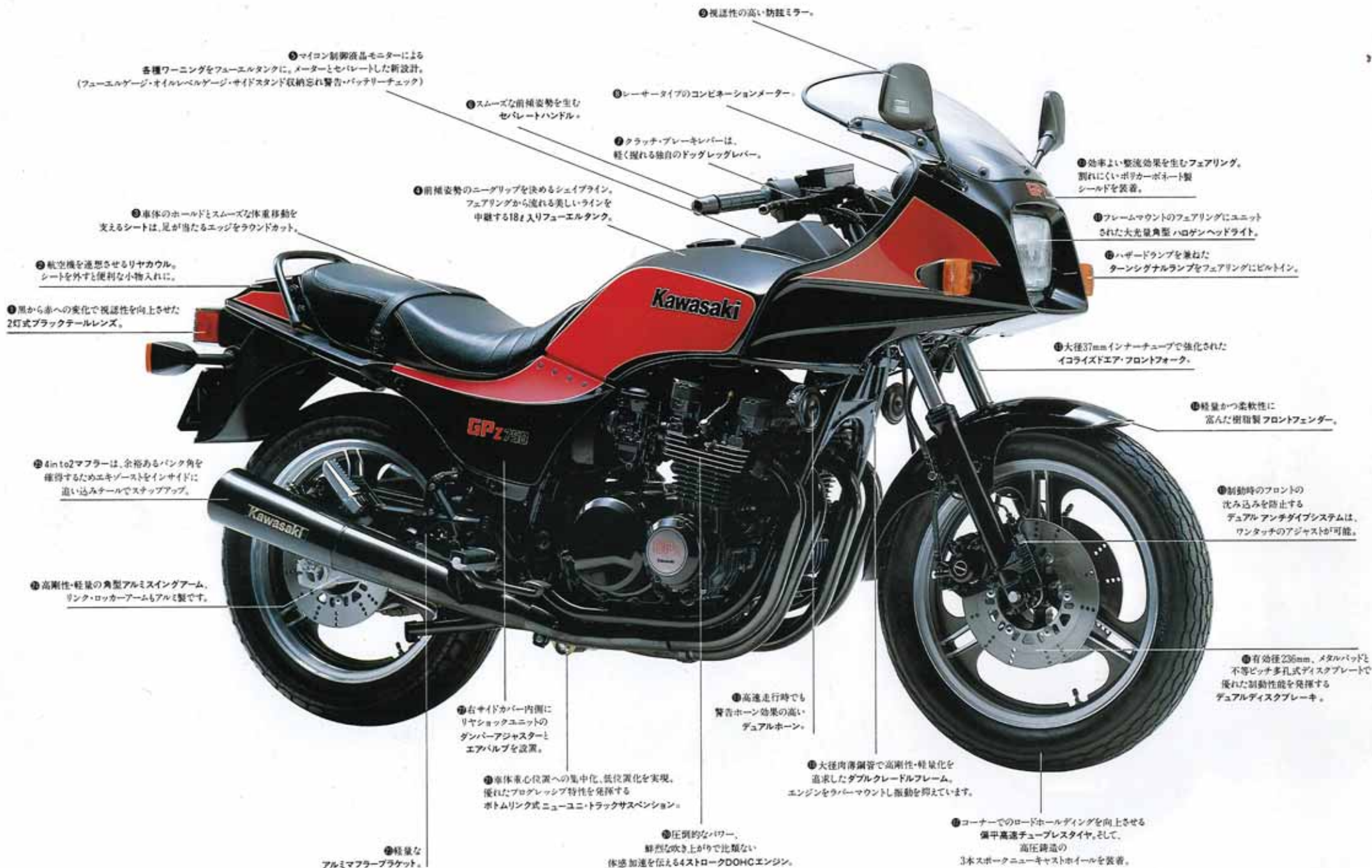
人とモーターサイクル一体のダイナミックな走行を具現した

必然のパフォーマンスとフォルム

カワサキテクノロジーの結晶 GPz750

比類ないポテンシャルが、風を征服した

究極の流線フォルムがライダーの感性を魅了する



② 視認性の高い防眩ミラー。

③ マイコン制御液晶モニターによる各種ワーニングをフューエルタンクに。メーターとセパレートした新設計。(フューエルゲージ・オイルレベルゲージ・サイドスタンド収納忘れ警告・バッテリーチェック)

④ スムーズな前後姿勢を生むセパレートハンドル。

⑤ レーザータイプのコンビネーションメーター。

⑥ クラッチ・ブレーキレバーは、軽く握れる独自のドッグレッグレバー。

⑦ 前後姿勢のニードリップを決めるシェイプライン。フェアリングから流れる美しいラインを中継する18ℓ入りフューエルタンク。

⑧ 車体のホールドとスムーズな体重移動を支えるシートは、足が当たるエッジをラウンドカット。

⑨ 軟空機を遠慮させるリヤカウル。シートを外すと便利な小物入れに。

⑩ 黒から赤への変化で視認性を向上させた2灯式ブラックテールレンズ。

⑪ 効率よい整流効果を生むフェアリング。割れにくいポリカーボネート製シールドを装着。

⑫ フレームマウントのフェアリングにユニットされた大光量角型ハロゲンヘッドライト。

⑬ ハザードランプを兼ねたターンシグナルランプをフェアリングにビルトイン。

⑭ 大径37mmインナーチューブで強化されたイコライズドエア・フロントフォーク。

⑮ 軽量かつ柔軟性に富んだ樹脂製フロントフェンダー。

⑯ 制動時のフロントの沈み込みを防止するデュアルアンチダイブシステムは、ワンタッチのアジャストが可能。

⑰ 有効径236mm、メタルパッドと不等ピッチ多孔式ディスクプレートで優れた制動性能を発揮するデュアルディスクブレーキ。

⑱ 高速走行時でも警告ホーン効果の高いデュアルホーン。

⑲ 大径肉薄鋼管で高剛性・軽量化を追求したダブルクレードルフレーム。エンジンをラバーマウントし振動を抑えています。

⑳ 右サイドカバー内側にリヤショックユニットのダンパーアジャスターとエアバルブを設置。

㉑ 車体重心位置への集中化、低位置化を実現。優れたプログレスシブ特性を発揮するボトムリンク式ニューユニットラックスuspension。

㉒ 圧倒的なパワー。鮮やかな吹き上がりで比類ない体感加速を伝える64ストロークDOHCエンジン。

㉓ 軽量のアルミマフラーブラケット。

㉔ コーナーでのロードホールディングを向上させる偏平高速チューブレスタイヤ。そして、高圧铸造の3本スポークニューキャストホイールを装着。

72ps/9,500rpm、ニューDOHCインライン4の圧倒的なパ ニューユニ・トラックスuspension、羨望の流線フォルム……

④驚異のハイパフォーマンス、鋭いレスポンス、期待を超えるニューDOHCインライン4パワー。

GPz750スーパースポーツの頂点モデルとして、いま一つの限界を越えダイナミ

ックなパフォーマンスを達成しました。搭載するパワーユニットは新4ストロークDOHCインライン4。誇りある豊富な実績を持ち、数々のレースで栄光を勝ちとった信頼あるエンジンシステムをベースに、カワサキエンジニアリングのすべてを結集、革新のパワーユニットに仕上げています。投入された新技術は、排気バルブと吸気バルブの突出に微妙な差をつけたシリンダーヘッド。エキゾーストバルブに対し、イン

レットバルブをわずかに後退させることでスワール効果を生じさせ、吸排気効率を向上。高出力エンジンへのアプローチとして、ポート&バルブシートの擦り合わせをレーザーチューニング並みに熟練技術者による手加工とし、高精度を確保。さらに点火系においては、電子進角式フルトランジスタによる正確なスパークタイミングを得ると同時に、熱価の高いB9プラグを採用して高回転・高出力を達成。電子進角式フルトランジスタ点火は、エンジン回転速度を電気パルスでキャッチし、スパークタイミングを同調させる先進のシステム。パフォーマンスを大きく支えると共にメンテナンスフリーを約束しています。キャブレターは、過渡特性に優れ低速から高速までつねに最適な混合気を送り込む可変ベンチュリータイプ。インテーク・マニホールドで発生する負圧により吸気を行うので鋭いレスポンスと好

燃費性能を達成。とくに、負圧ピストンのスカートが吸入口に合わせてアーチ状にカットし、全開時の通気の乱流を解消。大容量エアクリーナーの採用と共にスムーズな走行性能を支えています。強力なスパークを送り出すイグナイターには、万一のシフトエラーに備え不用意な吹き上がり防止するためにオーバーランリミッターを内蔵。11,000rpm以上のスパークをカットします。GPz750の運動機能を決定づけるパワーユニットの軽量・コンパクト化をクラッチレリーズの右セッティングやクランクケースの一新で推し進め、フェアリング装備にもかかわらず車体重量217kg(乾燥)というライトウェイトを達成。また、エンジンは軽量化された独自のラバーマウントで、パワーユニットの振動を効率よく抑えています。熟成から革新へ!スーパースポーツの頂点を疾走するGPz750にふさわしいパワーソースを誕生させています。

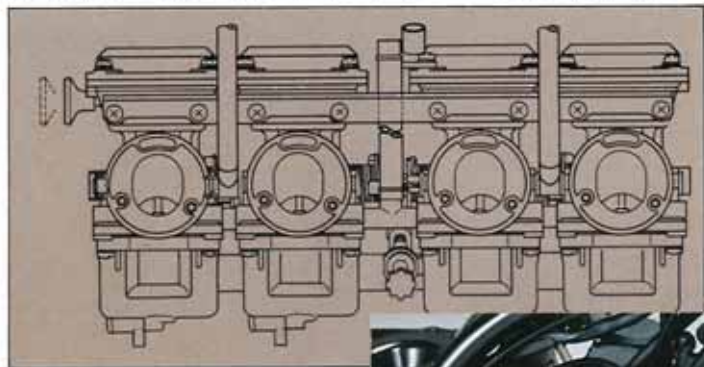
⑤流線美を極めたインテグラルフォルム、マン・マシンの理想がここに実現。

GPz750の鮮烈なパーソナリティを伝える流線フォルム。ウインドプロテクションとなるフェアリングからテールエンドに流れる独創のラインは、さまざまな風洞実験によって解析され、理想を求めた必然の形。走りに徹した機能美が息づいています。特にフェアリングは空気抵抗が少なく、前面投影面積と優れた整流効果で、高速時における風や雨によるライダーのストレスを大幅に低減し、体力や感性のムダな消耗を抑えます。さらに、アルミ鍛造セパレートハンドル、ニーグ

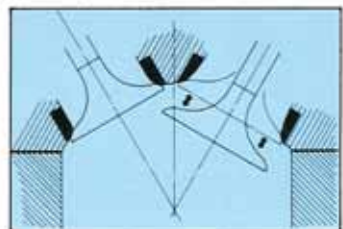


リップの安定を向上させた18ℓ入りフューエルタンク、ブレンなシート形状、セットバックしたフットレスト…などコンポーネントのすべては、安定した高速クルージングと自在のコーナリングのためのベストバランスを生み出します。単なるスタイリングのためのデザインではなく、乗車時におけるマス集中化を前提として計算され尽くしたインテグラルフォルム。マン・マシ一体となって風に溶け込むこれまでにない楽しさを手にすることができます。72ps/9,500rpm、GPz750のスーパーパフォーマンスを堪能できるという確信が先鋭のスタイリングに溢れ、すべてのライダーを魅了します。フェアリングの開発にあたっては、空力工学の徹底追求と併せ、軽量かつ優れた強度を備え

ています。またシールドには抜群の耐衝撃性を特徴とするポリカーボネート樹脂を採用。フェアリングベースにボルト止めし、交換も容易にできるようメンテナンス性を向上させ、透視性の維持に配慮しています。また、設計にはステアリングへの影響を配慮した結果、フェアリングは、フレームに直接マウントするという方法を選びました。そして、数々のイクイップメントをフェアリングに装着。視認性の高い大型防眩バックミラー、ターンシグナルランプ、大光量60/55W角型ハロゲンヘッドライトをフェアリングと一体化。従来ステアリングの荷重負担となっていたこれらの装備をフレームマウントのフェアリングに取り付けることによって、運動性を大きく向上させています。また、セパレートハンドル中央部にシンプルな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)のみを装備しステアリングの軽量化を追求。ステアリングからセパレートしたフューエルゲージ、オイル、サイドスタンド収納忘れ、バッテリー等のワーニングは、フューエルタンク上でユニット。カワサキの卓越したアイデアを随所に実現しています。



クなパフォーマンスを達成しました。搭載するパワーユニットは新4ストロークDOHCインライン4。誇りある豊富な実績を持ち、数々のレースで栄光を勝ちとった信頼あるエンジンシステムをベースに、カワサキエンジニアリングのすべてを結集、革新のパワーユニットに仕上げています。投入された新技術は、排気バルブと吸気バルブの突出に微妙な差をつけたシリンダーヘッド。エキゾーストバルブに対し、イン



▲ニューDOHCインライン4エンジン



パワー、高次元運動性能を支えるデュアル・アンチダイブ機構、すべてがロードに君臨する王者の実力。

⑩コンピュータの応力・振動解析から生まれた強靱かつ軽量大口径肉薄高張力鋼管フレーム。

GPz750のパフォーマンスを裏付けるパワフルなファンクションは、至上のトータルバランスを生むフレームに大きくかかっています。最新のコンピュータ解析を用いてさまざまな応力あるいは振動による影響を究明した結果、最適のフレーム構造を決定。材質は、軽量かつ高剛性を備える大口径肉薄の18A高張力鋼管を使用。走りの変化に対応するねじれ特性、復元性、強度を得、直進安定性とショック吸収性、コーナリング特性を比類ないものに上げています。あらゆるライディングで、スーパービッグの車体重量を威圧的に伝えない、絶妙なフレームづくりは、GPz750の走りをより完成の領域へと高めています。



⑪ハイパワーに、余裕ある制動力を追従させた強力トリプルディスクブレーキを装備。

GPz750のポテンシャルをフルに引き出し、



▲アジャスタブル・デュアルアンチダイブシステム

自在にコントロールするために高性能トリプルディスクブレーキを装備。ウェットな路面状況下でも安定した制動機能を発揮する定評の不等ピッチ多孔式ディスクプレートと特殊メタルパッドの全天候型ディスクブレーキ。ディスクプレートの孔が放熱、水切り効果を発揮。特殊メタルパッドと併せて、雨の中をはじめ、あらゆる路面状況で、高速からの急制動や連続制動にも確実かつ強力に走行をコントロール。ディスクブレーキキャリアは、バネ下荷重を軽減するために軽量タイプとし、3本スポークの軽量ニューキャストホイールと共に運動性を飛躍的に向上させています。ニューキャストホイールは、ロードホールディングを一段と向上させるワイドかつ偏平な高速タイヤの特性をフルに生かすためにリム幅を広げました。フロント110/90-18 61H、リヤ130/80-18 66Hタイヤは、サイド近くまでトレッドを刻み込み、フルバンクでも確実に路面をグリップ。チューブレスタイヤの採用により、バ

ンク時の急激なエア抜けを防ぎ、安全性に配慮しています。また、スイングアームのリヤアクスル部には、カワサキワークスレーサーに見られる、カムによるエキセントリックチェーンアジャスターを装備し、イージーメンテナンスの一環とするなど、レーサーからのフィードバックを具現して、GPz750の高い資質を決定づけています。

⑫フロントに先進のアジャスタブル・デュアルアンチダイブ、リヤにニューユニートラックススペンションを搭載。

高性能パワーユニットの高出力を俊敏な運動性へと高めるには、あらゆる走行条件を克服する足まわりを必要とします。GPz750は高次元の走行性を誇る頂点として、フロントにイコライズドエア・サスペンション、リヤにボトムリンク式ユニートラックススペンションを搭載。特にフロントには先進のアジャスタブル・デュアルアンチダイブ機構を組み入れ、強力な制動力を発揮するデュアルディスクブレーキと併せて、走行安定

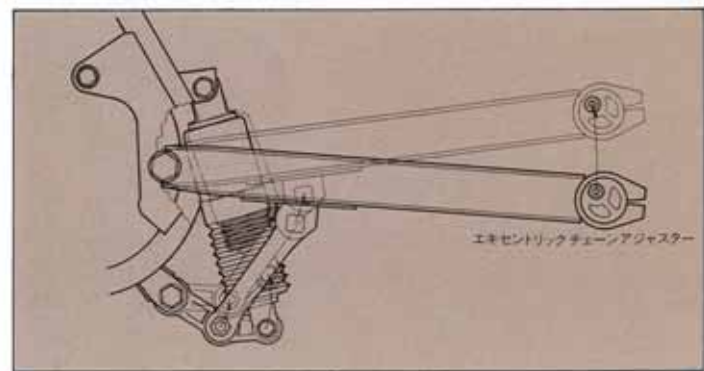
性と制動性を高度なものに上げています。加圧エアのプログレッシブな特性を応用したフロントエア・サスペンションは、通常走行ではソフトな乗り心地と大きなギャップに対してはハードなショック特性で安定した路面追従性を達成。さらに左右フォークを結ぶイコライザーチューブは、両フォークの空気圧をつねに均一に保ち、ハードなライディングやコーナリング時のギャップにも優れた安定性を見せます。また、GPz750では前傾のライディングフォームと制動バランスの向上を配慮して、デュアル・アンチダイブ機構を装備。その機能は、制動時にブレーキオイル圧によって、フロントフォークオイルの流路を閉じることでフロントフォークのダイビングを解消しています。制動時のライディングフォームの変化を抑え、車体の安定性を高めると同時に、後輪のグリップ力を維持します。これにより、リヤブレーキのロック現象も解消され制動性能は飛躍的に向上。また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、弁の

作動によってフォークオイルの流路が開き、ショックを吸収するシステムとしています。ですから、荒れた路面状況でも理想的なアンチダイブ機能が得られます。このアンチダイブ機構は、ライダーウェイトや路面状



▲ニューユニートラックススペンション

況に合わせて最適の効果が得られるようリングによる3段階調整付き。リヤショックユニットは、新機構のボトムリンク式ユニー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リンクを介することで小さな動きに変換し、ショックユニットの伸縮行程を短くしています。ニューユニートラックススペンションは、小さなギャップはソフトに、大きなギャップに



エキセントリックチェーンアジャスター

はハードに……とクッション特性がプログレッシブに変化し、安定した衝撃吸収能力を発揮します。GPz750に新搭載したボトムリンク式ユニートラックススペンションは、従来の機能に加え、ショックユニットの低位置化と車体重心位置への集中化に貢献。アルミ製クッションアーム・コンロッドの2つのリンクは引張り状態で作動し、強度的にも優れた結果軽量化も果たしています。ボトムリンク式ユニートラックススペンションは、路面状況に応じてダンパーの調整が可能。右サイドカバー内側にはビックアップ



▲ビックアップ式ダンパーアジャスター

式4段階のダンパーアジャスター、ショックユニットへのエア注入をバルブによって、ワンタッチ調整できる機構となっています。スイングアームは、高剛性・軽量のアルミ角型を採用し、バネ下重量を軽減。ソフトな乗り心地とコーナーでの腰のあるクッション特性を両立させ、抜群のロードホールディングを確保。スーパーパフォーマンスを誇るGPz750のシャープな走りを裏付ける先進の足まわり、最高峰にふさわしいクオリティーを実現しました。

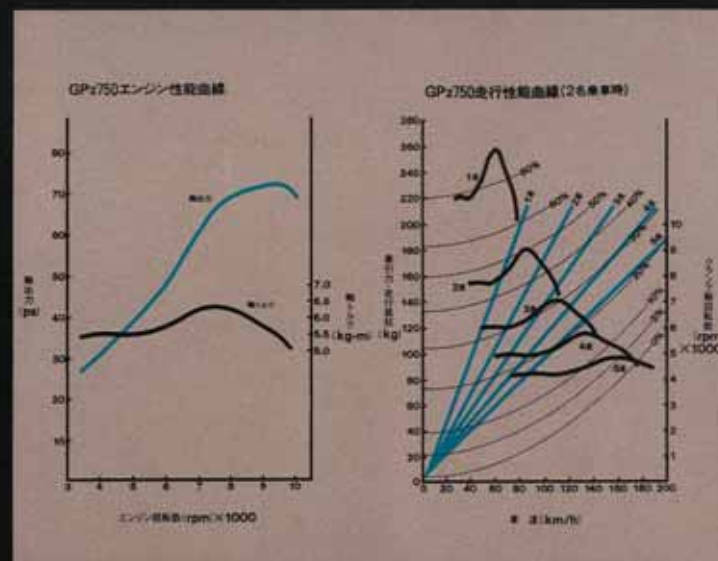
GPz750



SPECIFICATIONS

型式	ZX750A	ギヤ・レシオ1速	2.333
全長	2,190mm	// 2速	1.631
全巾	720mm	// 3速	1.272
全高	1,260mm	// 4速	1.040
軸間距離	1,495mm	// 5速	0.875
最低地上高	160mm	一次減速比	2.550(27/23×63/29)
シート高	800mm	二次減速比	2.533(38/15)
キャスト・トレール	25°/99mm	フレーム型式	ダブルクレードル
エンジン型式	4ストローク4気筒	懸架(前)	テレスコピック(エア併用式)
弁方式	DOHC	// (後)	スイングアーム(ボトムリンク式ユニトラック)
総排気量	738cc	タイヤサイズ(前)	110/90-18 61H(チューブレス)
内径×行程	66.0×54.0mm	// (後)	130/80-18 66H(チューブレス)
圧縮比	9.5	ブレーキ型式(前)	デュアルディスク236mm(有効径)
最高出力	72ps/9,500rpm	// (後)	シングルディスク226mm(有効径)
最大トルク	6.3kg-m/7,500rpm	車両重量(乾燥)	217kg
始動方式	セルスターター	燃料タンク容量	18ℓ
点火方式	電子流角式フルトランジスタ	登坂能力	tan: #0.57(30°)
潤滑方式	ウェットサンプ	定地燃費(2名乗車時)	32km/ℓ(60km/h) 運輸省届出値
キャブレター	Mikuni BS34×4	最小回転半径	2.7m
トランスミッション型式	常歯5段リターン	制動距離(2名乗車時)	14.0m(50km/h)
クラッチ型式	湿式多板	標準現金価格	¥660,000

●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・車輪・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。



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。
わずかな借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。

スピーディな 部品供給

カワサキは、スピーディな部品供給で安心をお約束します。
純正部品はご注文に対する即日出荷体制を実施し、お待ちさせない部品供給で整備・補修業務をサポートしております。

●ヘルメットをかぶりましょう。●点検整備を忘れずにしましょう。●車は正しい仕様で乗りましょう。

YAMADA 山田オート販売株式会社
郵便番号 123
東京都足立区鹿浜 4-1-1
TEL 03(855)3391(代表)
東京都足立区鹿浜 3-15-1
サービス部 03(897)5521(代表)
◆水曜日定休

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