

究極の回答、ストリートフォーミュラ。

GPz750R



Kawasaki

Racing Pot



ential



鮮烈、レーシングパフォーマンス! いま時代はストリートフォーミュラ。

先鋭のマルチレボリューション&フォルムレボリューションをたずさえて、
最強のスーパーバイパーがロードを圧倒!



より速く、よりパワフルに、よりコントロールに…… 最高水準のスポーツライディングを目指して、

“ストリートフォーミュラ”という新たなコンセプトのもとに誕生したGPz750R。

ロードを圧倒し続けるあのGPzのエンブレムに「R」の称号を加えて、新たな世界を拓く。

比類ないレーシングパフォーマンスを発揮するパワーユニットは、最先端水冷4ストロークDOHC16バルブインライン4。

ロードに吸いつく精悍なローノーズスタイルを誇示し、優れたエアロダイナミクス効果を得たフルカウリング装備のインテグラルフォルム。

いま、革新のスーパービッグGPz750Rが、ロードを席巻する。



Ninja

「Ninja」=アメリカで発表されたGPz900R(輸出モデル)は、

その比類ないパワー、想像を絶するトータルパフォーマンスで「Ninja」のニックネームを与えられた。
その計り知れないポテンシャル、あまりにも高次元な技術に対する一つの評価の現れといえる。

●写真は、テストライダーによるサーキットでのテスト走行を撮影したものです。一般公道では制限速度を守り、ムリな走行をしないようにしましょう。

驚異のナロー&ハイパワー、水冷4ストロークDOHC16バルブ

NARROW & COMPACT

至上の性能、耐久性、トータルバランスを追求した、超コンパクト水冷4ストロークインライン4システム。

ニュージェネレーションマルチの開発テーマは、鮮烈なレーシングパフォーマンスを放つスーパービッグの具現であった。パワーウェイトレシオ、トータルバランス、クイックステアリング...など、ストリートフォーミュラのレーシングパフォーマンスを実現するためには、インライン4の高性能化と同時にコンパクト化が必然となる。コンパクトなパワーユニットは、小さな前面投影面積でパフォーマンスを向上させると同時に、エンジン位置の選択幅を広げ、理想的なウェイトバランスを確保する。つまり、運動性能を飛躍的に押し上げる。そこでカ



ワサキは、ストリートフォーミュラGPz 750Rの安定した高性能とレーシーなファンクションのために、水冷4ストローク16バルブインライン4のコンパクト化、という結論を導き出した。まず、

狭いシリンダー幅を実現するために、国内2輪車で初のウェットライナーを採用。ウェットライナーは、シリンダーライナーそのものに冷却水路を備えたもので、冷却水がダイレクトにライナーを冷却し、優れた冷却効果を発揮。長時間の高速ドライブで安定したハイパワー&ハイトルクを約束する。また、一体構造のために極限まで小さなピッチでピストンを配列できるというメリットがある。つまり、インライン4のシリンダー幅のナロー化に大きく貢献している。加えて、従来第2と第3シリンダー間にあったカムチェーンテンネルを、シリンダーブロックの左端に配することでムダな空間を排除。徹底したナロー設計で、ツイン並の狭いシリンダー幅を実現。幅の狭いシリン

ダーは、短いクランクシャフトの採用を可能にし、耐久性も一段と向上。高剛性の一体式クランクシャフトはドライブギヤと2次バランサーを備え、オイルポンプとウォーターポンプ軸も同心とするなど、シンプルな動力伝達システムでクランクケース長の短縮化を図っている。小型かつ高性能な強制空冷式ACジェネレーターをシリンダーブロック後背部にレイアウトし、クランクケース横の突出を取り除いている。またオイルパンをコンパクトにし、放熱効果の高い4層式オイルクーラーの装備で一層オイルの冷却効率を高めている。このように高度なテクノロジーを駆使し、驚異的なまでのナロー&コンパクトなパワーユニットを完成。

MULTI REVOLUTION for RACE



LIQUID COOL
DISPLACEMENT
MAX. POWER
MAX. TORQUE

MULTI REVOLUTION for RACING POTENTIAL

DISPLACEMENT 748cc

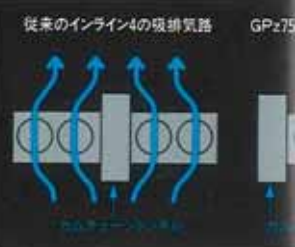
MAX. POWER 77ps/9,000rpm

MAX. TORQUE 6.5kg-m/7,000rpm

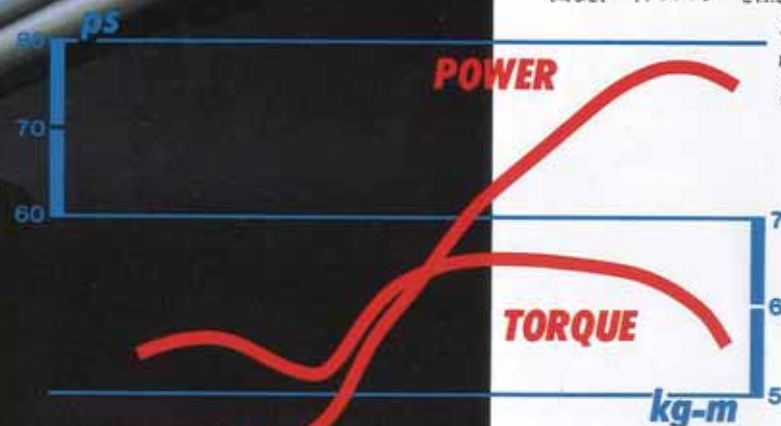


RACING PERFORMANCE

最高出力77ps/9,000rpm、最大トルク6.5kg-m/7,000rpm、この数値一マンズの片鱗を語るに過ぎない。ストリートフォーミュラとしての鋭いエ
転域からでも強力なパワーで一気に伸びる加速性能、そして安定した
性など、スペックを遙かに超えたレーシングパフォーマンスこそ、GPz750
搭載の水冷4ストローク16バルブインライン4は、ウェットライナーによる
ストローク16バルブのハイアベレージな高速性能で卓越の走行を約
フ面積の殆んどをバルブが占める大径4バルブによる高效率の吸排
高トルクを達成。どの回転域からでも鮮烈で底力のある加速性能を発
は、バルブクリアランス調整が容易なアジャストスクリュー付きロッカー
が2つのバルブリフトを行う
機構で、ヘッドまわりのコンパ
クト化も追求。中空カムシャフ
トの採用による慣性モーメン
トの低減、火炎伝播効率に
優れたセンタープラグ、吸気
の吹き返しを解消し充填効
率を飛躍向上させた燃焼室
形状、また短いエキゾーストポートと大径エキゾーストパイプとの口径付
減など、ハイテクノロジーを注ぎ込んでいる。特に、ナローなシリンダー



エキゾーストまでのストレートなフューエル
吸排気効率を大きく向上。これまでのマ
グナフィオーマンスを具現している。



レブインライン4——革新のマルチ。

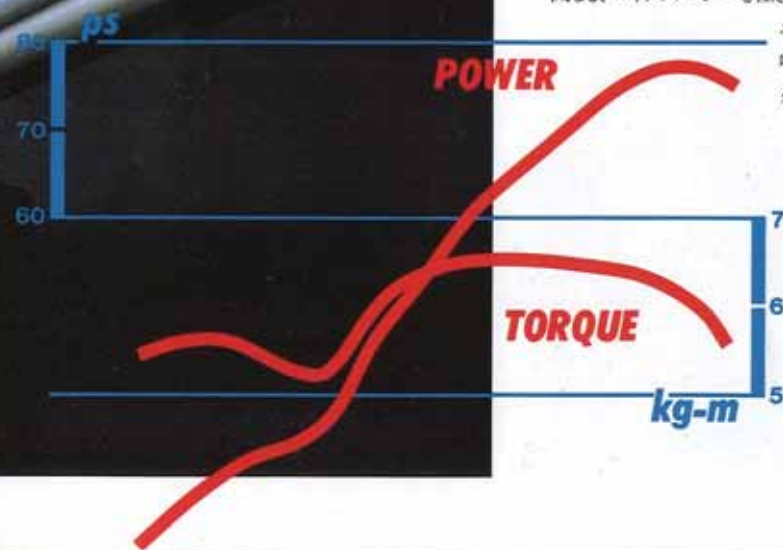
NG POTENTIAL

D, DOHC 16VALVE INLINE-4

T748cc

77ps/9,000rpm

6.5kg-m/7,000rpm



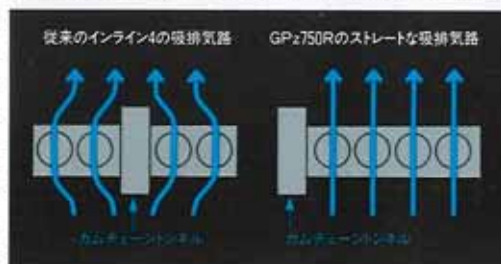
RACING PERFORMANCE

圧倒の加速!ビッグの常識を破ったレーシングパフォーマンスが、ストリートを席巻。

最高出力77ps/9,000rpm、最大トルク6.5kg-m/7,000rpm、この数値は、GPz750Rのパフォーマンスの片鱗を語るに過ぎない。ストリートフォーミュラとしての鋭いエンジンレスポンス、どの回転域からでも強力なパワーで一気に伸びる加速性能、そして安定したパワーを持続する耐久性など、スペックを遙かに超えたレーシングパフォーマンスこそ、GPz750Rの実力。GPz750Rに搭載の水冷4ストローク16バルブインライン4は、ウェットライナーによる高性能水冷システムと、4ストローク16バルブのハイバレージな高速性能で卓越の走行を約束。シリンダーヘッドルーフ面積の殆んどをバルブが占める大径4バルブによる高効率の吸排気システムにより高出力・高トルクを達成。どの回転域からでも鮮烈に底力のある加速性能を発揮する。バルブの開閉は、バルブクリアランス調整が容易なアジャストスクリュー付きロッカーアームを介し、1つのカムが2つのバルブリフトを行う

機構で、ヘッドまわりのコンパクト化も追求。中空カムシャフトの採用による慣性モーメントの低減、火炎伝播効率に優れたセンタープラグ、吸気の吹き返しを解消し充填効率を飛躍向上させた燃焼室

形状、また短いエキゾーストポートと大径エキゾーストパイプとの口径格差による排気抵抗の低減など、ハイテクノロジーを注ぎ込んでいる。特に、ナローなシリンダー幅は、エアクリーナーからエキゾーストまでのストレートなフューエルガスの流れを生み出し、吸排気効率を大きく向上。これまでのマルチを一新するレーシングパフォーマンスを具現している。



ENDURANCE POWER

高度なクーリングシステムが、比類ない耐久性と安定したハイパワーを実現。

ニューエイジインライン4のために採用したウェットライナーはシリンダーの超コンパクト化をおしすすめると同時に、優れた冷却性能で安定した高出力・高トルクを達成。シリンダーライナーに直接冷却水が当たるこのシステムで効率良く熱交換を果たし、シリンダーを強力に冷却。最小の間隔で配列されたシリンダー間にも冷却水が流れ、シリンダーを均一に冷却するシステムで長時間の高回転ドライブにも、熱ダレ現象を見せずインライン4の実力を100%抽出。シリンダーで熱交換を終えた冷却水は、フルカウリングのエアスクープ効果を得た高効率の2層式アルミラジエーターに流れ、一気に冷却。その際、冷却水温度を察知するサーモスタットが、冷却機能の停止と、薄形プリントファンによるラジエーターの強制冷却をオートコントロール。この高度なクーリングシステムにより、寒冷時のオーバーヒートや渋滞時のヒートを防ぎ、つねに最適なエンジン温度でスムーズなライディングを約束。またエンジン冷却の一端を担うエンジンオイルについては、クランクケース内のオイルをアンダーカウルに装着したオイルクーラーに強制送って冷却。オイルのロングライフを約束するとともに、エンジン熱の放熱にも貢献。マキシマムを持続する長時間ドライブをはじめ、あらゆる走行条件下で安定したパワービックアップを実現している。



先鋭のフォルム、ロー&スリムライン。 ニューフレームがレーシングパフォーマンスを具現。

TOTAL BALANCE

シンプルで強靱なニューダイヤモンドフレームがストリートフォーミュラのトータルバランスを達成。

ストレートでの高速安定性とシャープなコーナリング特性、さらにバンクからの俊敏な立ち上がり……このストリートフォーミュラの神髄といえるシャープなステアリング特性とハードライディングを前提として、ニューフレームを開発。豊富なレース経験で培われたノウハウとコンピュータによる応力解析により、過酷なスポーツライディングに対応する強靱かつ軽量な3ピースシステムのダイヤモンドフレームを完成。ステアリングヘッドを支えエンジンを

NEW DIAMOND FRAME



マウントするメインフレームと、テールフレーム、そしてこの2つのフレームをボルトオンで結合するキャスティング構成するシステム。大径高張力鋼管(軽量肉薄)を採用し、テールはアルミ角型パイプで軽量化。マフラーブラケットを兼ねたキャスティングプレートもアルミ材を採用するなど剛性とライトウェイトを徹底追求。エンジンをフレームのメンバーとして応用するシンプルな構成のダイヤモンドフレームは、コンパクトなインライン4を抱えスリムなアウトラインを形造って、小さな前面投影面積を実現し、空気抵抗を低減。同時に、ストリートフォーミュラ必然の深いバンク角も確保している。バランサー内蔵による低振動インライン4のフレームマウントはリジッドとし、ここでも軽量化を図っている。フロント偏平16インチタイヤは、フルカウリングの優れたエアロダイナミクス効果を引き出すローノーズスタイルと、クイックなステアリング特性を確保。さらに、メーター・カウリング・ラジエター・オイルクーラーの取り付けブラケットは、フレームマウントを採用し、ステアリングへの荷重を軽減。卓越のバランスと併せて、レーシーな操縦性を達成している。

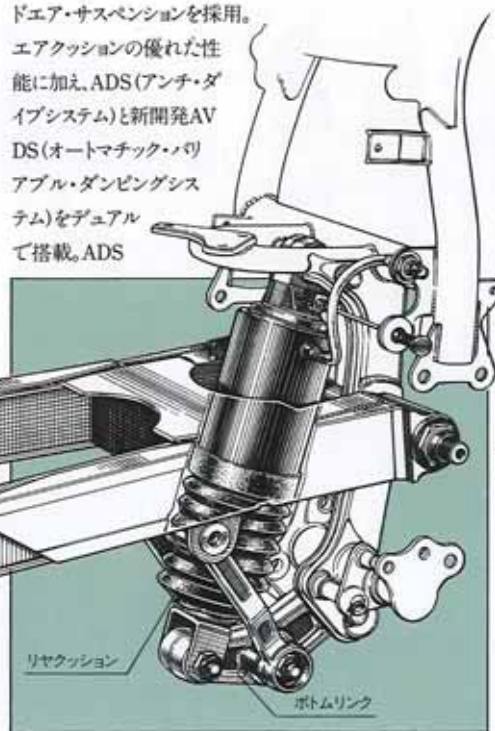
CUSHION & SAFETY-SYSTEM

ハードライディングのために高度な性能を誇るサスペンション、ブレーキシステムを装備。

あらゆる走行条件に対応するために、GPz750Rはプログレッシブなクッション特性を発揮する高性能サスペンションを前後に搭載。リヤのボトムリンク式ユニトラックサスペンションは、リヤアクスルの大きな作動をスイングアームピボット近くのリンクを介し、クッションユニットの短いストロークで受け止めるシステム。通常走行ではソフトで快適なライディングフィールを生み、ひとたびスポーツ走行に入ればハードなクッションングを発揮。コーナーでは、増大するGに対応してマシンを安定させ確実に路面をグリップ。シャープなコーナリングラインを描く。フロントは左右フォークのエア圧を常に均一に保つイコライズドエア・サスペンションを採用。

エアクッションの優れた性能に加え、ADS(アンチダイブシステム)と新開発AVDS(オートマチック・バリアブル・ダンピングシステム)をデュアルで搭載。ADS

は、ブレーキング時のノーズダイブを抑え、ライダーの挙動変化を解消。ブレーキング時、路面からのショックにはアンチダイブ機能は自動的にキャンセルされ、ソフトにショックを吸収。AVDSは、フロントフォークの沈み込みによって、変化するスプリングの荷重を察知し、自動的にフォークオイルの流路を変え、減衰力を(圧側)を常に最適の状態に保つ高度なシステム。結果的には、フロントフォークのプログレッシブ特性を飛躍的に強化。リヤのユニトラックサスペンションとともに、理想的なサスペンションを完成している。さらに強烈なパワーに対応するコントロール機能として、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を組合わせた独自の高性能トリプルディスクブレーキを搭載。ハイパワーを自在に制御する強力なストップ性能で、スポーツライディングをより安全にコントロール可能なものになっている。その他、経年変化の少ない油圧式クラッチ、



ボトムリンク式ユニトラック ▲ サスペンションアジャスター (上) エアバルブ: 無段階プリロードアジャスター (下) フル式4段階ダンパーアジャスター

フロントフォークエアバルブ ▶

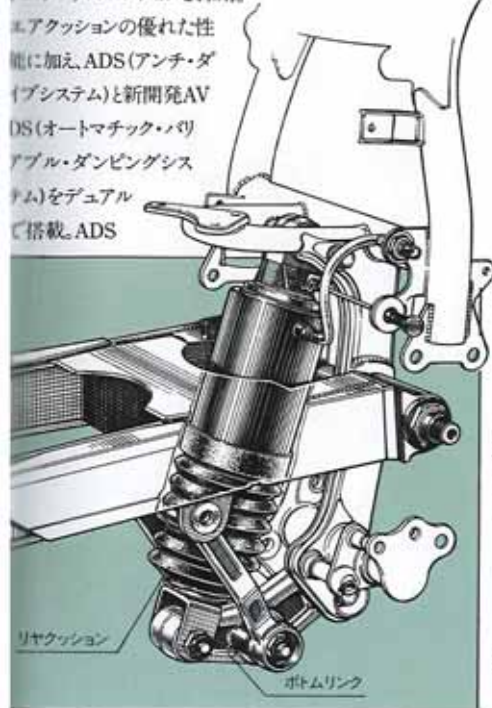
uni-trak

パフォーマンスを具現。

CUSHION & SAFETY-SYSTEM

ハードライディングのために高度な性能を誇るサスペンション、ブレーキシステムを装備。

あらゆる走行条件に対応するために、GPz750Rはプログレッシブなクッション特性を発揮する高性能サスペンションを前後に搭載。リヤのボトムリンク式ユニトラックスサスペンションは、リヤアクスルの大きな作動をスイングアームピボット近くのリンクを介し、クッションユニットの短いストロークで受け止めるシステム。通常走行ではソフトで快適なライディングフィールを生み、ひとたびスポーツ走行に入ればハードなクッションングを発揮。コーナーでは、増大するGに対応してマシンを安定させ確実に路面をグリップ。シャープなコーナリングラインを描く。フロントは左右フォークのエア圧を常に均一に保つイコライズドエア・サスペンションを採用。



は、ブレーキング時のノーズダイブを抑え、ライダーの挙動変化を解消。ブレーキング時、路面からのショックにはアンチダイブ機能は自動的にキャンセルされ、ソフトにショックを吸収。AVDSは、フロントフォークの沈み込みによって、変化するスプリングの荷重を察知し、自動的にフォークオイルの流路を変え、減衰力を(圧側)を常に最適の状態に保つ高度なシステム。結果的には、フロントフォークのプログレッシブ特性を飛躍的に強化。リヤのユニトラックスサスペンションとともに、理想のサスペンションを完成している。さらに強烈なパワーに対応するコントロール機能として、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を組合わせた独自の高性能トリプルディスクブレーキを搭載。ハイパワーを自在に制御する強力なストップ性能で、スポーツライディングをより安全にコントロール可能なものになっている。その他、経年変化の少ない油圧式クラッチ、

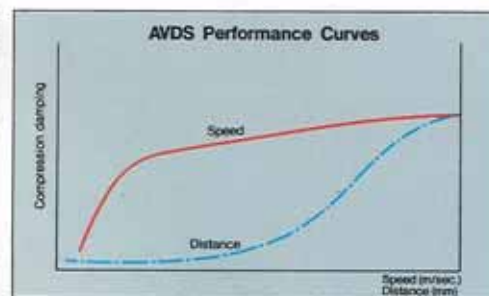
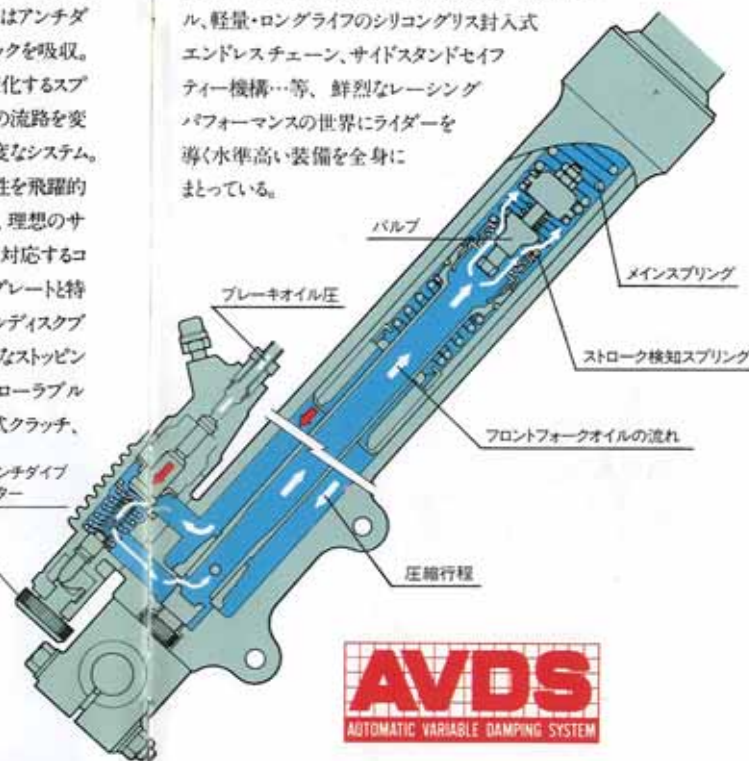


ボトムリンク式ユニトラックスサスペンションアジャスター
(上)エアバルブ：無段階プリロードアジャスター
(下)フル式4段階ダンパーアジャスター

フロントフォークエアバルブ



ニューデザイン2×3本スポークのアルミキャストホイール、軽量・ロングライフのシリコングリス封入式エンドレスチェーン、サイドスタンドセーフティー機構…等、鮮烈なレーシングパフォーマンスの世界にライダーを導く水準高い装備を全身にまとめている。



FORM REVOLUTION

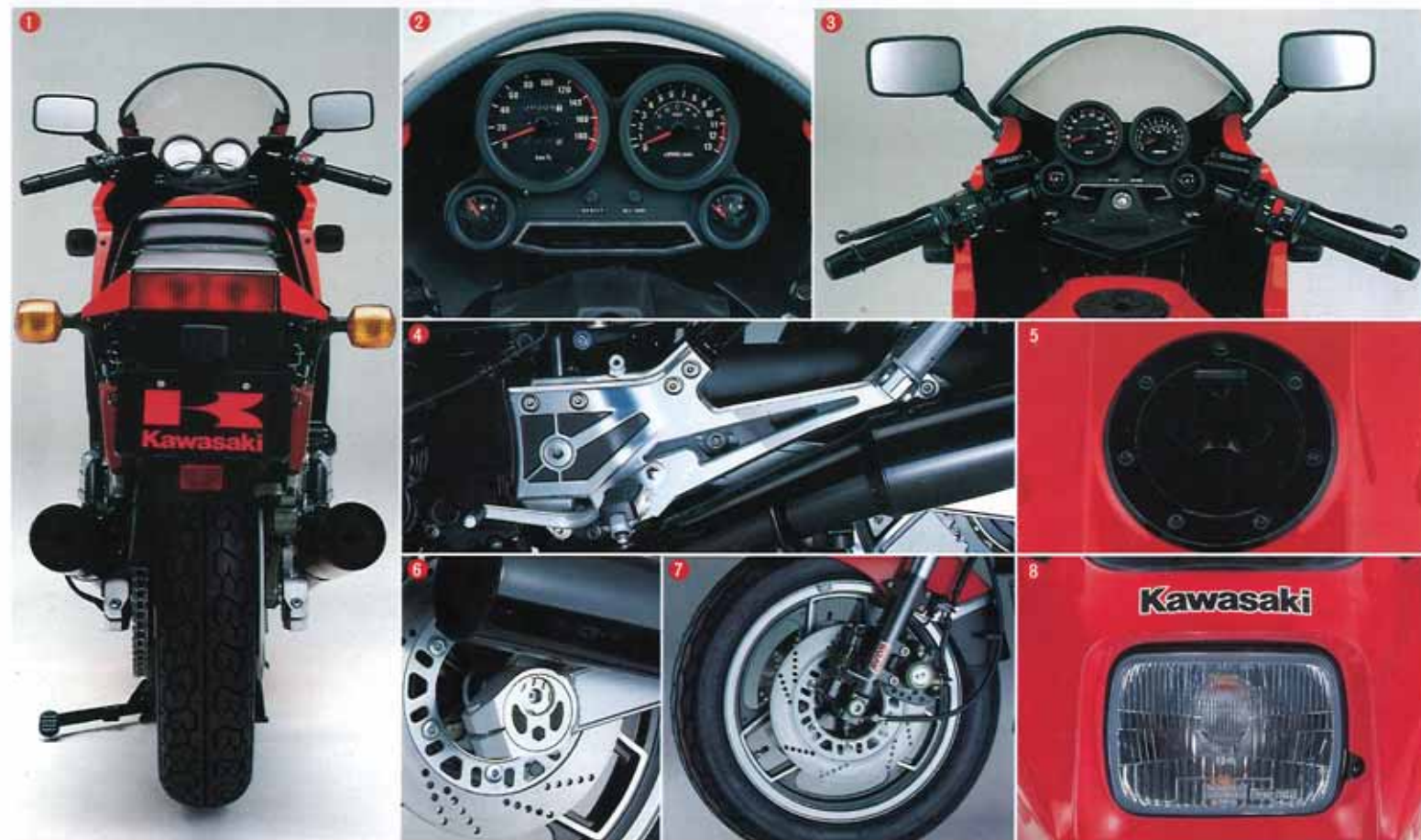
走りの機能を最優先、レー



- 1 リヤビュー
取回しに便利なアルミ製グラブレール、セパレートタイプのテール。
- 2 コクピット
スピード、タコ、フューエル、テンプレーターと各インジケータワーレーシング感覚あふれるインストルメントパネル。
- 3 アルミ鍛造セパレートハンドル
レーシングなライディングフォームを生み出すセパレートハンドル。手元には大型スイッチを採用したスイッチボックスを配備。
- 4 アルミキャストリングパネル
3ピースフレームを結合するキャストリングパネルは、マフラー&ステップ回りをスッキリとまとめている。

FORM REVOLUTION for RACING POTENTIAL

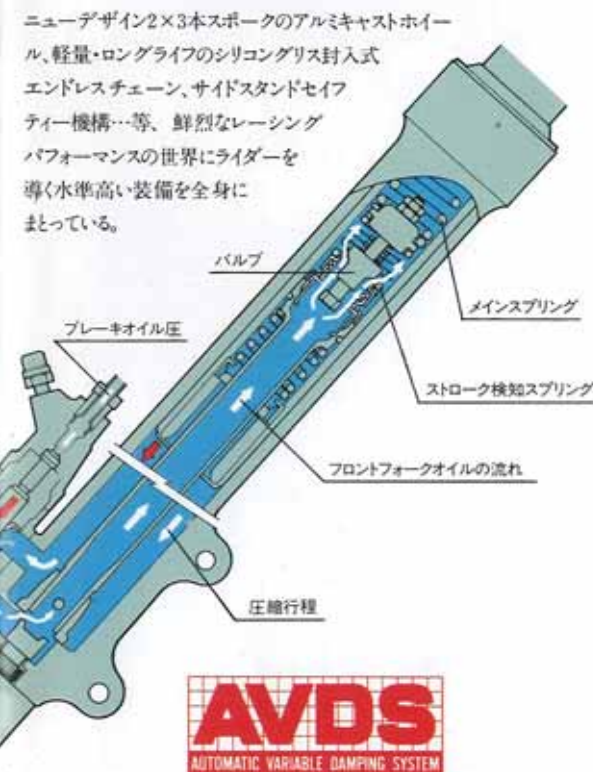
走りの機能を最優先、レーシングイクイップメントを充実。



レーサーイメージの本格装備、仕様が走りを楽しむ興奮で包む。

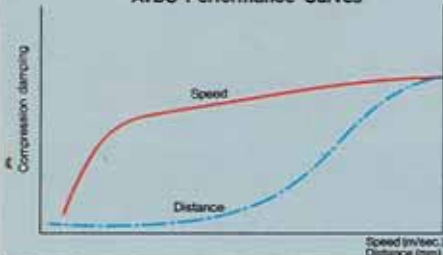
- ① リヤビュー
取回しに便利なアルミ製グラブレール、セパレートタイプのテール&ライセンスランプ。
- ② コックピット
スピード、タコ、フューエル、テンブメーターと各インジケーターワーニングを配したレーシング感覚あふれるインストルメントパネル。
- ③ アルミ鍛造セパレートハンドル
レーシングなライディングフォームを生み出すセパレートハンドル。手元には大型スイッチを採用したスイッチボックスを配備。
- ④ アルミキャストインギパネル
3ピースフレームを結合するキャストインギパネルは、マフラー&ステップブラケットを兼用。ステップ回りをスッキリとまとめている。

- ⑤ タンクキャップ
レーサーイメージのエアブレンデザインを採用。
- ⑥ スイングアーム
軽量のアルミ角型断面押し出し材を採用。スイングアームエンドにはアジャストの容易なエキセントリックチェーンアジャスターを装備。
- ⑦ フロント
● クイックなステアリングを生む扁平16インチスピードタイヤ。
● ブログレス特性を強化するAVDS(オートマチック・バリアブル・ダンピングシステム)。
● ニューデザイン2×3本スポークアルミキャストホイール。
● ハイパワーを強力にコントロールする全大径型デュアルディスクブレーキ。
- ⑧ 夜間走行の安全を約束する高輝度60/55Wハロゲンヘッドライト。



AVDS
AUTOMATIC VARIABLE DAMPING SYSTEM

AVDS Performance Curves



SPECIFICATIONS

型式	ZK750G
全長×全巾×全高	2,185mm×775mm×1,215mm
軸間距離	1,500mm
最低地上高	135mm
シート高	780mm
キャスト/トレール	29°/114mm
エンジン型式/弁方式	水冷4ストローク4気筒/DOHC
総排気量	748cc
内径×行程	70.0mm×48.6mm
圧縮比	10.5
最高出力	77ps/9,000rpm
最大トルク	6.5kg-m/7,000rpm
始動方式	セルスターター
点火方式	電子進角式フルランジスタ
潤滑方式	ウェットサンプ
キャブレター	Keihin CVK32×4
トランスミッション型式	常噛5段リターン
クラッチ型式	湿式多板
ギヤ・レシオ 1速	2.800
// 2速	2.000
// 3速	1.590
// 4速	1.333
// 5速	1.153
// 6速	1.035
一次減速比/二次減速比	1.732(97/56)/3.062(49/16)
フレーム型式	ダイヤモンド
懸架(前)	テレスコピック(エア併用式)
// (後)	スイングアーム(ボトムリンク式ユニ・トラック)
タイヤサイズ(前)	120/80-16 60H(チューブレス)
// (後)	130/80-18 66H(チューブレス)
ブレーキ型式(前)	デュアルディスク246mm(有効径)
// (後)	シングルディスク236mm(有効径)
車両重量(乾燥/装備)	228kg/250kg
燃料タンク容量	22ℓ
登坂能力	tan θ0.57(30°)
定地燃費(2名乗車時)	33.0km/ℓ(60km/h)運輸省届出値
最小回転半径	2.8m
制動距離(2名乗車時)	14.0m(50km/h)
標準現金価格	748,000円

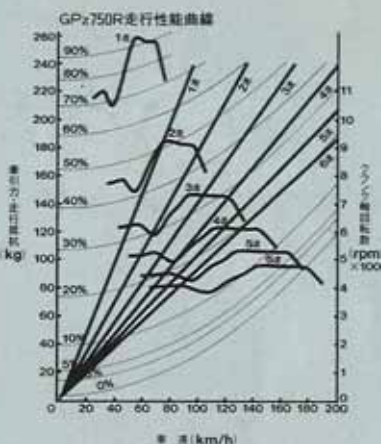
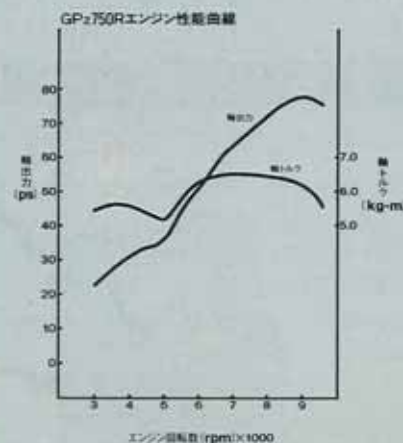
●定地燃費は定められた試験条件の値です。したがって走行時の気象・道路・車両・整備などの諸条件により異なります。●仕様及び諸元は予告なしに変更することがあります。



●ファイアクラッカーレッド×グレーストーン(ツートーンカラー)



●エボニー×ファイアクラッカーレッド(ツートーンカラー)



840350

馬車公苑

MOTORHOUSE

〒156 東京都世田谷区桜丘3-1-1
☎425-8331

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。
わずかな現金で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。

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、夕方には早めにヘッドライトの点灯を
★いつもさわやかな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られます。
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。