

時代の先端を走ってきた カワサキモーターサイクル 「Z」シリーズ、40年の軌跡



左:「カワサキワールド」で
右:展示されているニュー

開かれた「モーターサイクル Zフェア」は、多くのファンが訪れて盛況だった。
モデル「Z250」のシートにまたがって体感する来場者。

1972年(昭和47年)、カワサキから世界に衝撃を与えたモーターサイクルが生まれた。その名は「Z1」。レーサーやごく少数のロードスポーツだけのメカニズムだったDOHC並列4気筒を、世界で初めて大量生産車に投入したのだ。以来、Zの特性を持つマシンは、その力強いパフォーマンスと刺激的なフィーリング、先進

的なデザインでモーターサイクルの変革の旗手として時代の先端を走ってきた。

そして40年——モーターサイクルの歴史にエポックを画いたさまざまなZモデルが開発され、多くのファンに愛されてきた。

カワサキでは「Z40年」を機に、「カワサキワールド」(川崎重工

グループの企業ミュージアム、神戸市・神戸海洋博物館内)で「モーターサイクルZフェア」(2月5日~2月17日)を開催。「Z1」をはじめ歴代の「Z」モデルを多数展示した会場は連日、多くの来場者で賑わった。

そこで本誌でも「Z40年」の歩みをZモデルとともに振り返ってみた。

☆世界に衝撃を与えた「Z」シリーズの元祖 900 Z1

当時カワサキが持つ技術の粋を集め、5年がかりで開発した。レーサーやごく少数のロードスポーツだけのメカニズムだったDOHC並列4気筒を、世界で初めて量産車に投入したのだ。4本のマフラーも特徴的で、発売時には、アルファベットの最後の文字で究極を意味する「Z」と、世界一を表す「1」を冠した名前になった。



海外限定モデルだった「Z1」に対し、746cc化により国内向けとしたモデルが、「Z2」の愛称で呼ばれた1973年発売の「750-RS」である。エンジンはシリンダー、コンロッド、クランクにまで手を入れた専用設計だった。「Z750 FOUR」は、初代モデルではオプションだった前輪のダブルディスクを標準装備するなど、各部にマイナーチェンジを施した1976年モデル。

☆独特のスタイルで衝撃を与えた “カフェレーサー” Z1-R

1970年代には“カフェレーサー”と呼ばれる、スポーティなデザインが流行。「Z1」の後継機、「Z1000」をベースに生まれ変わったモデルが「Z1-R」である。

主市場であったアメリカでデザインされた直線的なスタイリング、集合管マフラーやアルミダイキャストホイールの採用など、以降の「Z」シリーズに多大な影響を与えた。



☆北米専用の“高級クルーザー” 1000 Classic

この「1000 Classic」は、北米でのモーターサイクル生産開始を記念して1976年に発売された「KZ900 LTD」をベースとした限定車である。灯火類や小型のティアドロップ(涙滴)型タンクのサイドなど、各部にクロームメッキを施すなど豪華な装備が特徴である。



☆世界が驚嘆した水冷6気筒モンスター Z1300

1978年に登場した「Z1300」は、水冷DOHC並列6気筒という他に類を見ないエンジンで、当時の量産車最大排気量1,286ccを誇る究極のロードスポーツモデルであった。

写真は、電子式燃料噴射装置DFI、空気圧により減衰力を調整できるエア式リヤサスペンションを採用した1984年モデルである。



☆自由な発想でゼロから開発し、 “刺激と快感”を追求 Z1000

スーパースポーツモデルをベースとした従来の設計方法から脱却。すべてをゼロから開発し、2010年に登場した三代目「Z1000」。

新設計の1,043ccエンジンやアルミ製 twin チューブフレームなどが最高出力や最高速といった数値では表すことのできない“ストリートでスポーツする快感”を実現した。力強く、ダイナミックなフォルムには、ライダーが初めて出会うビジュアルインパクトという“刺激”が宿る。



☆再び既成概念の枠から解き放たれた、40年目の「Z」 NEW MODEL Z800

鋭く視みを利かせたフロントフェイス。エンジンを握り込むようなフレームとボディアーク。刷新された「Z800」が、ストリートファイターの重要なファクターである“アグレッシブスタイル”を新たなレベルへと引き上げた。そして、極上のライディングエクサイトメントを追求した結果、排気量は748ccから806ccへと拡大。車体も熟成を図ったことで、歴代最高ともいえる軽快なハンドリングを実現した。

「Z1」のデビューから40年——再び既成概念の枠から解き放たれた「Z」の誕生である。