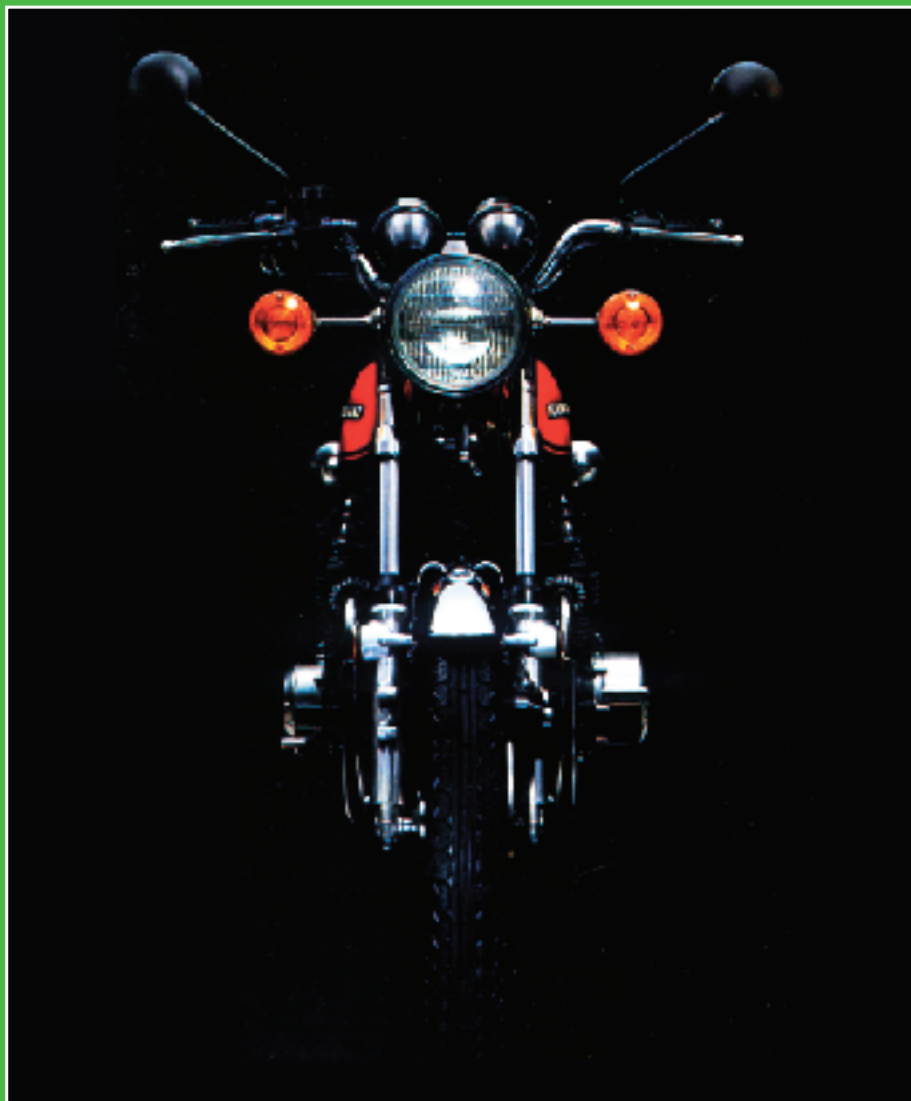


Kawasaki

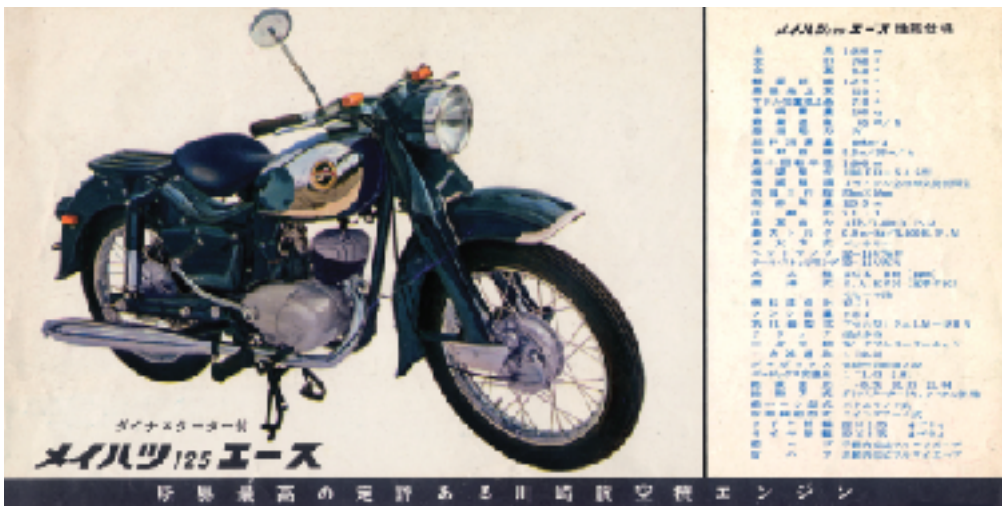
K a w a s a k i M o t o r c y c l e s S t o r y

1 9 5 2 ~ 1 9 9 5



MIKI PRESS

三樹書房



60年に、メイハツからカワサキになる。この125 B7はメイハツをカワサキ流にアレンジした初のカワサキ製オートバイで6月に登場。主に東北、北海道エリアで売れた実用モデルだった。



メイハツという名称は、明石の川崎航空機工業(当時)で生産された発動機=エンジンを意味する。東京の川崎明発工業の車体に搭載して50年代に生み出され、なかでも125エースは主力車であった。

メグロは東京の目黒駅の南側にあった目黒製作所の製品で、戦前からの老舗である。全盛期の57年には125ccレジナから650ccセニアまでフルラインを築き、人気を誇ったメーカーであった。



60年代前半、メグロがカワサキ傘下入りした頃のカatalog裏表紙。川崎航空機、カワサキ自動車販売、カワサキメグロが列記され、カワサキB8SとメグロS7がカラーで紹介される。

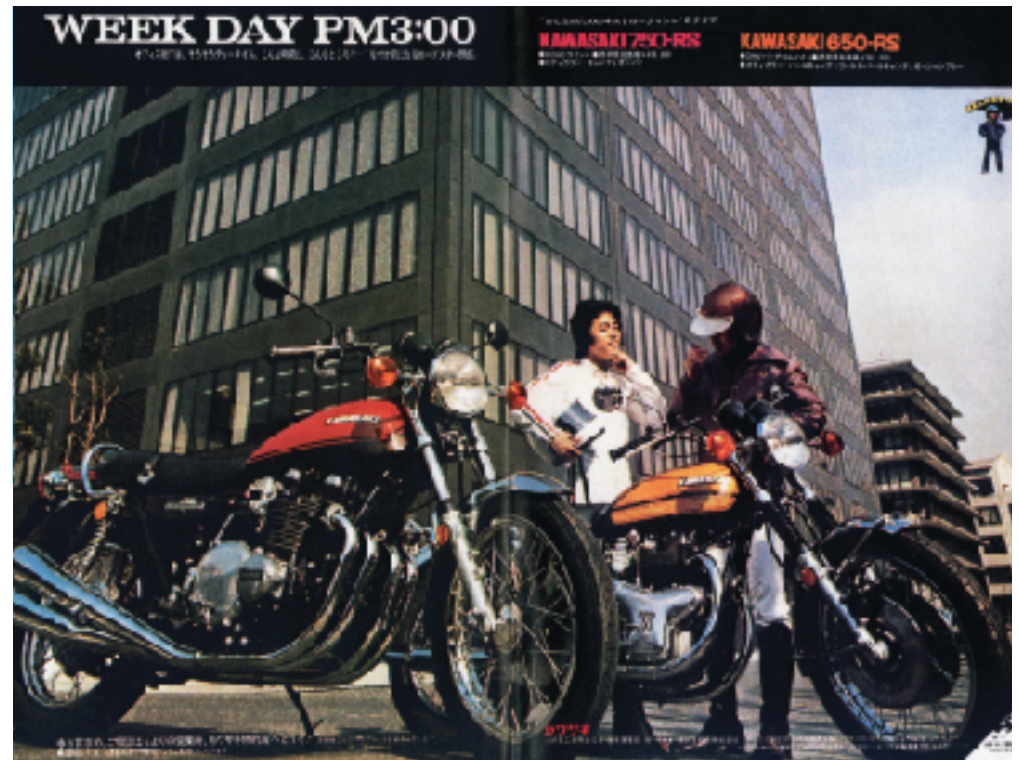




250 A とともにカワサキの高性能をイメージづけた 650W1のツインキャブ車がW1スペシャル。キャッチフレーズにもあるように欧州車より高性能で、今も内外のマニアに愛用される。



カワサキメグロ倒産後、メグロの車体設計者が明石に移り、パイプフレームを設計した最初の2サイクルスポーツが250 A 1。ロータリーディスクバルブ2気筒 31psでクラス最速を誇った。



海外における650W1系の高速時振動を解決して誕生した900 ZI。その ZIの排気量を落とした日本向けモデルが左の750 RSで、右の650 RSとともに RS=ロードスター時代を築いた。



500 SSマッハ IIIは1969年に発売、70年代にはフロントにディスクブレーキを装備。さらに兄弟モデル350 SS、750 SS、250 SSがラインナップ、全世界の2サイクルファンを虜にした。