

## はじめに

1966年のカワサキ650W1誕生の経緯を知るためには、いくつかのモーターサイクルブランドの歴史をひもとくことから始める必要がある。まずは、650W1のベースとなったスタミナK1を生み出した「メグロ」。そして「カワサキ」とその源流となる「メイハツ」である。メグロで誕生したスタミナK1は、紆余曲折を経てカワサキ500メグロK2へと進化し、650W1誕生へとつながるわけであるが、この間にメグロ、メイハツの関係者の一部はカワサキに移って650W1に関与してゆくことになる。つまり、これらのブランドに携わった人々によって650W1は誕生したのである。

本書では、これらの変遷を紹介することから始め、それぞれのブランドの車両も含めて解説を進めてゆく。解説に当たっては当時の写真の他に、広告類、車両写真、配線図、四面図、諸元表などを収録して、史料として充実させるように努めた。

なお、本書では1999年に復活を遂げた新世代のWシリーズまでを対象として収録しているが、2021年にメグロブランドが復活してK3と名づけられたことは、このような流れを踏まえると、感慨深いものを感じるはずであろう。

また、1992年に発売されたエストレヤも収録している。これはメグロ250SGを現代に復活させたモデルといえ、250SGはスタミナK1の関係者も関与したモデルであり、650W1を語るうえで不可分であると判断したためである。

本書によって、車両の変遷も含めて、このような歴史的経緯への理解の一助となれば幸いである。

### ■ 読者の皆様へ ■

本書で紹介するモデル名称の表記は、その登場時から今日に至るまでにいくつかの名称（通称も含む）があるものや、当時から複数の名称があるものが存在します。例えばメグロの「スタミナK」は「スタミナK1」「K1」などと呼ばれ、「W3」「W3-A」は「650-RS」というもうひとつの名称を持っています。本書では、内容の理解のしやすさや読みやすさに配慮して、あえて統一をせずに使用している箇所があります。また、排気量の表記（cc）については、諸元を厳密に紹介している場合と、“クラス=級”としての排気量をあらわすために使用している場合があります。例えば650W1の排気量は「624cc」ですが、属するクラスとして「650cc」と表現している場合があります。各モデルの価格表記は、消費税導入以降のモデルに関しては「車両本体価格」としています。なお、本書に登場する方々の表記は、敬称略としています。ご了承ください。

## 目次

- はじめに／3
- メグロブランドを復活させる意図とは／5
  
- プロローグ／6
- 第1章 カワサキメグロ戦前史……………6
- 第2章 戦後カワサキの歴史……………9
- 第3章 メグロ戦後の歴史……………15
- 第4章 OHVツイン、650T & 500Kの系譜……………23
- 第5章 カワサキ+メグロ提携前後……………29
- 第6章 メグロK1からカワサキK2へ、エンジン比較……………37
- 第7章 メグロK1からカワサキK2へ、車体の変化……………42
- 第8章 カワサキ500K2がX650へ、XはW1へ進化……………49
- 第9章 我が国最大排気量 カワサキ650W1登場……………53
- 第10章 本格的対米輸出モデル W2シリーズ誕生……………63
- 第11章 ツインキャブW1S=スペシャル国内投入……………73
- 第12章 W1S-Aで左チェンジ 人気沸騰、生産継続……………83
- 第13章 ダブルディスクのロードスターW3登場……………92
- 第14章 最後のメグロ車250SGTと250SG……………101
- 第15章 時代性を超越、究極のW400-650-800……………112
- 第16章 2021年、メグロがK3で復活……………127
  
- カタログ・広告でたどる  
メグロメイハツカワサキに至るモデル変遷史……………129
  
- Wシリーズの伝統を受け継いだ新世代のモデルたち……………189
- 歴代車両実車詳解……………242
  
- 年表／286
- 四面図／289
- 配線図／294
- 主要諸元／300
- 川崎明発工業・川崎航空機工業・目黒製作所・カワサキメグロ製作所 生産台数／304
- メグロK・カワサキメグロK2・カワサキW系 年度車種別生産台数概要／304
- 川崎航空機工業・川崎重工業 生産台数／305
- カワサキ車 年式別車台番号／305
- 往年のユーザーの声／306
- メグロ／カワサキW シリーズ関連情報／307
- 編集・取材協力者と団体／308
- あとがき／309

## 【資料】

### メグロブランドを復活させる意図とは

※2020年11月開催の MEGURO K3発表イベント内容、資料をもとに再構成

カワサキの歴史とモーターサイクルのDNAを語る上で、メグロは欠かせない存在であり、誇るべき遺産といえます。第二次世界戦後に勃興した、日本の多数のモーターサイクルメーカーが実用車を生産販売していた時代でも、大型スポーツバイクにこだわりつづけたメグロの魂は、その後に登場する W1、Z1、Ninja などに受け継がれていきました。

カワサキ・モーターサイクルのなかに、いまでも航空機の持つ究極と、日本最古級のモーターサイクルメーカーの伝統が息づいているという史実を正しく訴求するために、実際に製品を生産、販売するという決断に至りました。

このたび、改めてメグロブランドを復活させ、カワサキからリリースすること。それは、1924年（大正13年）から始まる、日本最古級のバイクメーカー、メグロの歴史と、創業1878年（明治11年）、航空機をルーツとするカワサキ・モーターサイクルの歴史とともに、日本のモーターサイクルの歴史、伝統を再認識し、継承し、決してとだえない血脈を紡いでゆくというカワサキの決意を現しています。



Japan Mobility Show 2023に展示されたMEGURO S1（左）は、1964年に発売されたカワサキ250メグロSG（右）の正統な後継車として発表された。

## プロローグ

今もって多くのファンが存在するのがカワサキ W 系である。本書では、その誕生までの経緯から生産、販売、終焉、その後の復活まで、当時の開発者、販売担当者、オーナー達への取材等を含め述べる。W 誕生の背景には第二次世界大戦前からの技術が少なからず関連している。まずは戦前の諸事情にからめカワサキ、メグロそれぞれの進展を追ってゆく。

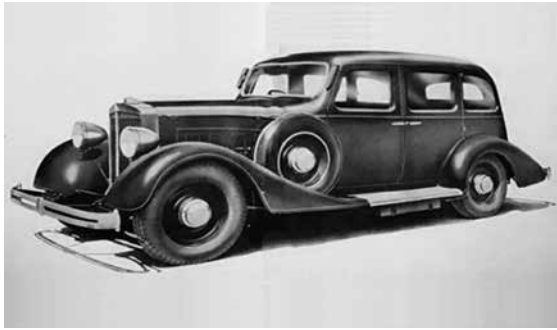
## 第1章 カワサキメグロ戦前史

カワサキのブランド名は、多くのクルマやバイクメーカーのブランド同様に創業者から命名されたもので、川崎正藏という人物に由来する。1837年（天保8年）生まれの正藏は鹿児島県の呉服商人の息子として生まれ、西洋文明の拠点だった長崎の出島で貿易を学び海運業に就いた。

そして船に乗るが、和船より安定して速い洋船の魅力を体験、自分で造りたいと1878年（明治11年）41歳のときに東京・築地の隅田川沿いに、薩摩人の五代友厚や松方正義の援助により川崎築地造船所を設立、企業人としてのスタートを切った。7年後の日清戦争でたくさんの修理依頼があったが、個人企業には限界があると株式化を決意、自分は隠居することになり後継者に同郷で世話になった松方正義の三男、松方幸次郎を後



1927年（昭和2年）に陸軍88式自動車に着手、川崎造船所兵庫工場車両部（翌年に川崎車輛となる）が担当した。1932年に六甲号と命名、自動車3700台を生産。この広告は1933年型六甲号KP52型乗用車で、納入先は大阪近隣の軍関係施設、代理店は大阪の興國自動車であった。



1934年KP52型。水冷8気筒5200cc、66馬力、ホイールベース3.3m、車重2.35トンの大型乗用車で、行軍用オープンカーも製作された。左下の前年度の広告の角張ったボディが、丸みのある板金タイプになっている。

継者として株式会社川崎造船所を創立した。1907年には兵庫分工場で機関車、客車、貨車、橋桁などの鉄道関連に進出、1911年に独マン社のデーゼル機関の特許を得た。

エンジン技術を習得して1918年（大正7年）には兵庫工場に飛行機科と自動車科を設置、自動車においては陸軍からの図面提供を受けて1919年に2台が製作・完成して運行テストに供され、高い評価を得た。

当時は「ふそう」、「自動車工業（後のいすゞ）」並びに東京瓦斯電気工業（後の日野）、「六甲」の3銘柄のみ。六甲のトラック（KT、ST）やバス（KB）は6気筒4300cc、60馬力で各種タイプがシャシーのみで販売された。車両を製作した造機部門は、川崎造船自動車部（後の車両部）として独立、陸軍制式自動貨車に着手。米パッカー型トラックを範に4トン30馬力トラックを5台製造して陸軍に納入した。兵庫工場内に自動車・飛行機製作工場を建設し稼動したが、軍より航空機の試作を命ぜられ自動車生産は一時的に中止された。その後の1937年（昭和12年）11月に飛行機部門を分離、川



当時のカタログ表紙、アールデコ調で描かれているが、社長の松方幸次郎が絵画コレクター（松方コレクション）だったため、欧州調にデザインしたのであろう。しかし軍命により航空機に専念することになり4190台を生産した後に、残存部品と設備一式を自動車工業（後のいすゞ）に譲渡した。

崎航空機工業株式会社が設立され、1939年12月には航空機、造船、製鉄部門を統括する川崎重工業株式会社に社名変更。そして1940年9月、兵庫県明石郡林崎村和坂字大坪100番地に明石工場を航空機発動機工場として開設、これが後のカワサキの主力工場となってゆく。

カワサキ650W1の源流である二輪車を製作したのが目黒製作所であり、その設立は1924年（大正13年）8月、創業者は村田延治と鈴木高治だった。

場所は東京府15区以外の農村部＝東京府下とされた荏原郡大崎町桐ヶ谷で、鈴木が工場をみつけた。前年3月に目黒と蒲田の間に目黒蒲田電鉄が鉄道を開通させた頃で、目黒から右にカーブを描いて目黒川を渡り、現在の都道317号線（環状6号道路）を渡ると不動前駅であるが、目黒製作所はその線路ぎわにあった。

当時、317号線はまだ開通しておらず、道路工事が始まるのは1935年のことで、まったくの田舎だった。社長になる村田延治は栃木県足利郡富田村駒場部落の出身、部落というのは村より小さい集落のことで、昭和30年代まで日本の都市部以外はほとんど部落で占められた。村田は東京の人の世話で、麻布広尾（現在の渋谷区広尾5丁目周辺）にあった友野鉄工所に入った。

当時の広尾は1911年（明治44年）に快進社自動車工場が創業した地であり、1950年代まで外国車や外国製二輪車の販売店が多い場所だった。友野鉄工所は江戸時代、刀鍛冶であったため徳川家ともつながりがあり、理髪用はさみを手がけるのが本業であった。当時は徳川好敏大尉が飛行機の初飛行に日本で成功したばかりで、友野はガソリンエンジンの試作を開始し翌年にエンジンを完成、その時に村田が入所した。村田は昼は工場で働き、夜は芝浦工手学校（芝浦工業大学の前身）に通い工業技術の習得に努めた。友野鉄工所に勤めて7年がたち、機械工として認められて結婚したが生活は苦しく、自分の工場で部品を造りたいとの思いから独立することを考えた。そうした折に、第15代將軍徳川慶喜の十男で勝海舟の家に養子に入り、海舟の孫である勝精（かつ・くわし）伯爵から自動車工場の計画が舞い込んだ。村田は勝家の広い敷地内の一角、赤坂氷川町（現在の氷川公園あたり）に設備資金一切、勝の出資ながら名は「村田鉄工所」を1922年（大正11年）に資金3万円（今日の3億円に相当）を投じて立ち上げる。

そして工員＝従業員を募集し、採用されたのが静岡県沼津生まれで、旋盤工ながら経理面にも詳しい鈴木高治だった。村田は東京の池袋にあった武蔵野工業からの依頼でムサシノ号向けの空冷2サイクル80cc自転

車用エンジンを製作、調子が良く100台ほどを納入。

つぎに勝精の命令で1923年から大型二輪自動車を製作。ベースはハーレーダビッドソンのJD1200ccで3台ほどが試作、だがエンジンは完調とはゆかず、試運転に出ても氷川町の坂では焼きついたりした。ジャイアント号と命名したが、価格的にハーレーより高額だった。

その後は製品ができず生活も苦しく、村田と鈴木は遂に完全なる独立を決意する。いきなり2人がやめるわけにゆかず、まず鈴木が退職をして、半年後に村田が去ることにした。勝も納得して2人の独立を祝った。勝は本業として日本最初の写真用感光剤メーカーで、国産フィルムで最初に映画製作に協力したオリエンタル写真工業や、浅野セメント（後の太平洋セメント）東京工場などの経営に関与して余力もあった。

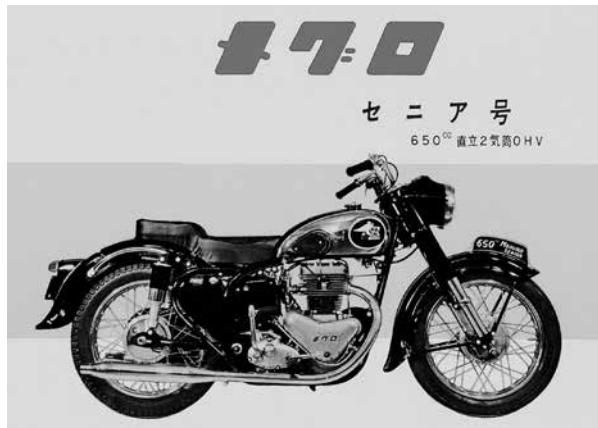
先に出た鈴木がみつけた荏原郡大崎町桐ヶ谷の工場や機械設備購入などは、多くの知り合いに借金した。

工場は目黒駅から下った場所に位置して、坂を登ると目黒競馬場といった立地、土地が低い場所にあり、台風がくると目黒川の氾濫で、あたり一面が水没する場所で、土地も安かったと思われる。

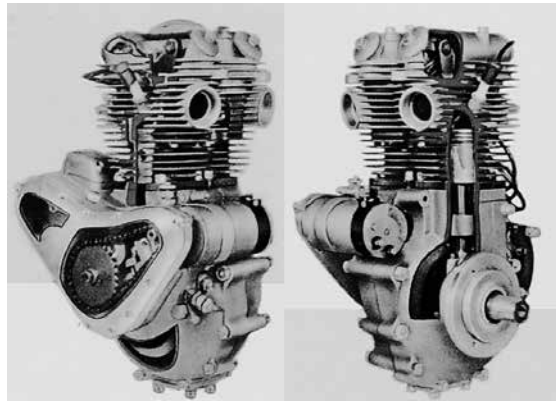
村田と鈴木は自分達の工場名について、地名の荏原郡は水道設備の荏原製作所、桐ヶ谷は桐ヶ谷齋場が日本全国に知り渡っていて使えない。そこで近くにある目黒競馬場や目黒駅から命名、目黒製作所として1924年（大正13年）8月に開業。当初は仕事がこず、借入金の



昭和の年代に入り、イギリス製ミッションを手本にモーター商会製のMSA号用2段ミッションを試作納入したところ、ギア欠損などのトラブルがなく信頼を得る。これが縁で、当時無免許で運転できたために流行していた、三輪トラック用ミッションの注文が舞い込んだ。インディアン輸入元、二葉屋の工場が信濃町に位置していたことで注文が多くあった。図のMSA号をはじめ、いくつかの三輪トラックは発売元が赤坂溜池の日本自動車だった。仕様書説明の下部、伝動装置の機構説明に「チェーンドライブ式及シャフトドライブ式ノ二種アリ」とあるが、村田はシャフト駆動の研究を続け、技術力に自信があった。



1955年5月から生産に入った650ccセニアT1型。市販に先駆け試作型を公開した時点では、スイングアーム式フレーム後半部のパイプの曲げ方が直線的であった。二輪車業界初の電気溶接式フレームを採用、サイドカー用のラグ類がダウンチューブ部分にみえる。段付きダブルシートなどは欧州車の影響が大きく、ヘッドライト左右にはポジションランプを持たせるなど、業界の最高級車にふさわしかった。



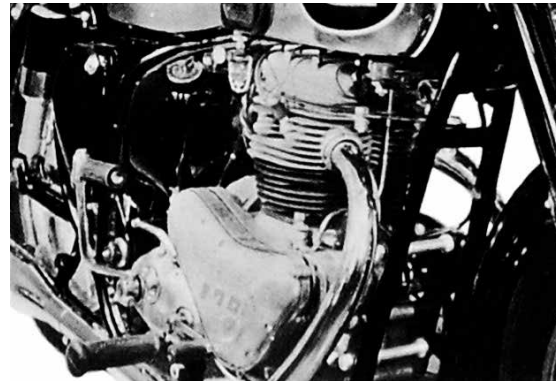
T (おそらくTWINの意味) 型エンジンのロッカーアーム部分の造作は、トライアンフそのもののスクリーキャップ式といえるが、その他の構成はまさにBSAに近いものであった。このカットエンジンはカタログ内のものだが、肝心のカム駆動部分が見えないようにして、「秘宝」のエンジンであることを演出。72×82mm、651cc、29.5ps/5200rpm、130km/hの性能は当時の陸王750の110km/hよりも抜きん出て速かった。受注生産で高額のため台数は397台とされる。

の構造はトライアンフ6/1同様で、シリンダー後部に1本カムを持たせ、プッシュロッドを介してシリンダーヘッド部のロッカーアームを動かすものであった。

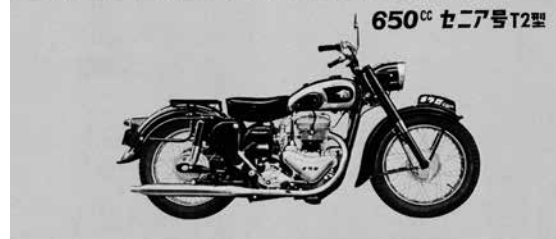
こうしてBSAの2気筒が誕生したが、姉妹車として1948年にはアリエル系KH=2気筒のハンター系ツインを生み出す。こうした時代背景があり、メグロが500ccのZ型の上級車として誕生させたのが650ccセニアT1型であった。

1957年4月の第4回全日本自動車ショー、日比谷公園の玉砂利会場で公開されたのがリファインモデルの650ccセニアT2型で、前年公開の500ccスタミナZ7型同様にヘッドライトがツバ付きの近代的なものに変わった。

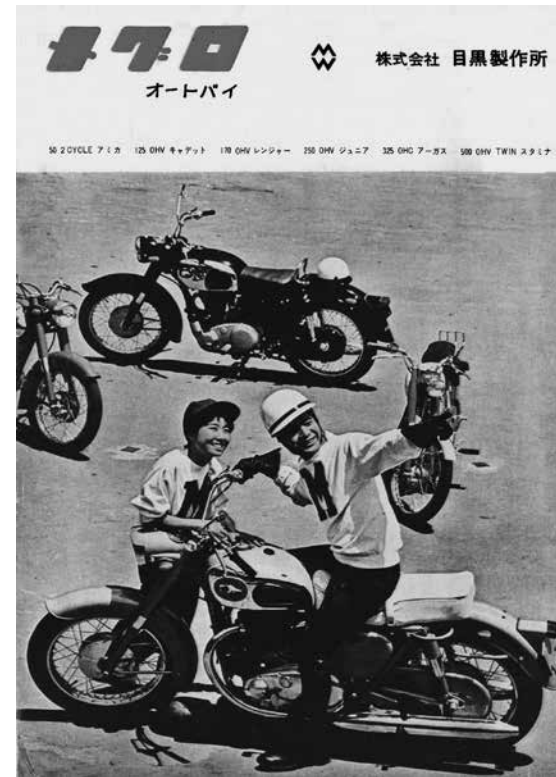
Z7型同様に警察庁の白バイに登用され、生産台数388台中124台が警察庁用のT2P型だった。だが1958年から250cc2気筒ブームが到来、T2型同様の130km/h車が続々と出現して警察庁はメグロに「より速いモデル」を



セニアT1型に採用されるスイングアーム式フレームは、英国車では1954年型からの採用であるから、メグロとして最新の流行を追ったモデルでもあった。フレームのダウンチューブの間隙は細身であり、ノートンフェザーベッド的ともいえる。これは左右のエキゾーストパイプの配置とも関連してくる。英国車では単気筒、2気筒ともに共通フレームを用いるが、メグロでは「車格」を与えるため、Z型とは別設計にしていた。



目黒製作所の1957年型の本カタログは全車、大判A3厚紙の2ツ折で、当時としては最も豪華な部類。このセニアT2型のカタログ表紙には上高地の河童橋からの槍ヶ岳風景があり、いかにも山好きが企画した感がある。ユーザー向けのグラビア印刷冊子「メグロニュース」も森林を背景にしたメグロ車ユーザー達を紹介することが多かった。



スタミナK1に乗るのは映画俳優の佐藤英夫で、メグロは田宮二郎、杉浦直樹などを起用したが、佐藤は名脇役として知られ、この頃は「七人の刑事」で知られていた。1990年にはTVドラマ「渡る世間は鬼ばかり」の「幸楽」の初代店主を演じたことでも知られる。

スタミナK1最初のカatalogは、このような大きな正方形の1枚表裏式で、左側には銀インクが使われた豪華なものだった。モデルに人気俳優だった佐藤英夫をずっと起用していた。撮影用の試作モデルには銀色のモデルも製作された。K1は目黒製作所が警察庁向けに設計製作したモデルであるが、その設計スタートは目黒の設計陣ではなかったようである。価格は29万5000円だったが、これはサラリーマンの月収が1万円台の時代であった。



要求することになる。

白バイに登用された650ccT2型、500ccZ7型であったが時代の趨勢はすさまじく、同じ1957年式のホンダやスズキ製250ccの最高速度が130km/hに達し、日本の二輪メーカーが世界GPに初挑戦した1959年製スポーツ車の最高速度はホンダ305ccCS76が145km/h、ヤマハ250Sは140km/hになっていた。

こうした時点で、メグロの白バイは125km/hがやっとで追尾できなくなった。このため新型白バイの要請が警察庁からあり、メグロの経営陣が出した回答がスタミナKP(K1P)というわけである。メグロは1958年に近代化したSOHC125cc、250cc単気筒車群をラインナップしたが、走行特性がOHVよりもやや高回転設定のため、低回転で走るメグロユーザー達には不評で、結果的に125ccはキャデットCA、175ccはDA、250ccはSGというOHV式に戻された単気筒車に代替されるわけである。

技術的に考えれば、新型白バイのスタミナKPデビューは、ホンダ同様にSOHCエンジンになるのが本来であろうが、メグロ経営陣が採った策が、セニア発展型のOHV2気筒だった。セニアは英国車の特徴をメ



## 第15章 時代性を超越、究極の W400-650-800

カワサキにおける“伝統主張”主義のはじまりは、1989年に登場したゼファー400の成功にあったといえよう。それまでのカワサキ技術者達は、バイク設計の基本は理論に忠実で、それを曲解するようなことはしない方針といえた。カワサキ W1の歴史においてもそうであったが、技術的にまさに“邪道”とされた W1S-A のリンクを介した、右から左側へのチェンジ方式変更で、その姿勢は多少変わったように思えた。さらに、その後の空冷4気筒 DOHC モデルの Z1 と Z2 の大成功でビッグバイクのトップメーカーへと大躍進した。

Z1 のレーサーがアメリカでのレースで勝つようになって、他社製マシンが空冷4バルブで挑んできた際にも、設計者の稲村暁一は二輪雑誌のインタビューに対して「空冷は2バルブ、水冷なら4バルブ」といった理論を唱えてきた。その Z1 の人気が1980年代まで続き、他社で行なわれた“再生産”がされるとウワサされたが、それは稲村の技術者としてのプライドが許さず実現しなかった。最新の技術で生み出されたのがゼファー ZR 系 400-550-750-1100、さらには ZXR 達であった。

Z 系も時代の要請により1994年に「水冷4バルブ」ZR-X を加えた。それはともかく1996年に「空冷で4バルブ」のゼファー400χ (カイ) が登場、この時点でカワ



最もクラシックバイクらしいフォルムは、こうしたタンクとシート間が視界の中央になるように立っての眺めであろうか？ エンジン、タンク&シート、前後のフェンダーを見ることで、W650 はノスタルジーを感じさせてくれる。もっとも W650 を購入した若者たちにとっては、トラッド派のヤマハ SR から、流行して高価になっていた輸入中古のトライアンフ T120R に乗り換えるより、この W でもその雰囲気味わえるので、かつて栄華を誇った英国車の代替となった感があった。海外でも W650 はトライアンフ 信者や、ドイツ的メカ好きに乗られた度合いが高く、カスタムの素材として W800 を含め、未だに人気が続いている。



1960年代のバイク (英国車) は、走行中にオイル漏れはあたりまえだった。対する650W1~3系はオイル漏れがないものの、右サイドのオイルタンクがエンジン熱を吸収してジーパンでは乗ってられないほどの温度であった。それに比べると W650 の構造は先端技術を駆使しており、走行中は快適でトラブルの類は皆無という印象で好評であった。

サキのエンジン技術者に、稲村のような“こだわり”が無くなり……何にでも挑戦する姿勢になったように思えた。そうした背景から1998年に発表された W650 は、カワサキだからこそ可能だったマシンといえた。

伝統ある1960年代の W のイメージの復活、しかも1960年代を想わせるレトロ度合いのあるスタイルに加えて、まさかのベベルギア駆動 SOHC パーチカルツインは、バイク史上 (1920~50年代) でもコアな存在のエンジン形式だった。

それはクラシックなフランスの1914年製ブジョーツイン、チェコの1955年 JAWA500 ツイン、シングルではノートン CS、MANX はじめ1957年メグロ RZ レーサー達が存在した。加えて DOHC ながらドイツのホレックス、NSU GP レーサー、日本のホンダ RC142 くらいしか例をみなかった形式の、非常にめずらしいツインエンジンが、なんと量産エンジンとして細身の車体に搭載され登場して……これには誰もが驚かされたものだ。

かつて W1 を北米で販売した際に「BSA のコピー」と酷評されたが、W650 の場合は、特に欧州のマニア達に「一見トライアンフ的だが、特異なツインエンジンがベター」と絶賛された。

エンジンはじめ全体のデザインにこだわった担当デザイナー猪野精一は、自ら W1S-A に乗り、さらに英国車にも乗るバイク好き、まさしく二輪マニアで、開発に際しては欧州のバイク博物館などを巡り W650 のイメージ作りを行ない、細部にまで妥協のない造形美を追求したという。



輸出仕様の1999年型EJ650A。そのスタイルはまさにクラシックモーターサイクルそのものであるが、デザイナーが英国車ファンということで、各部が1950年代のバイクのように実に華奢 (きゃしゃ) に造られているのが特徴。海外の評価は、W1 はBSA 的だが、W650 はトライアンフ T120R ボンネビルのようだ、というものであった。ただし W650 のホイールベースは1455mm でトライアンフより55mm 大きく、車重も210kg でトライアンフの165kg よりズッシリと重い。国内向けと異なるのはリアショック下部にクロームメッキカバーがつけられているのが特徴。リアフラッシュャーもテール部に装着されている。リアドラムもアルミ地処理であった。

1998年9月、W650 はドイツのインターモト=ミュンヘン国際見本市会場でベールを脱いだ。イタリア、イギリス、ドイツの新車勢、日本他メーカーのカウル付きモデル達に対しカワサキはネイキッドの ZR-7 に W650 を展示した。ベベルギアマシンはドイツ車の NSU シングル & ツイン、ホレックスツイン……いずれも GP レーサーでマニア達に知られており、カワサキブースはマニア達であふれたという。

1999年2月に発売された W650 は、エンジンの独自性に加えて往年の英国車なみの気品あるスタイルで人



欧州仕様の2001年型EJ650C3=ローハンドルタイプ。当初から欧州仕様にあるべきはずのコンチネンタル (欧州大陸の意味) ハンドル車が W シリーズとして、この年からようやく加えられた。なお北米仕様では交通事故防止のため必要な前後の側面リフレクターが欧州および日本仕様では不要のために外されているのが大きな変化といえる。



国内仕様の1999年型EJ650A1=アップハンドルタイプ。欧州仕様のシートベルトがつかないのは、ショック後部にメッキ製グリップがあるので国内規制をクリアできるからである。日本ではカワサキ W ファンが多いためこのモデルは注目され、かつての W ユーザー達が購入することも多かった。北米カナダ向けには2000~2001年のみに、国内向け同様のベルトなしシートと、ステアリングヘッド下と国内向けリアフラッシュャー部に丸型リフレクターを装着。大型フラッシュャー装着の A2 と、2001年 A3 が出荷されるにとどまった。

気を得た。ビッグツインらしい鼓動感や音はもちろん、W650 は、落ち着いたスタイルと、素直で扱いやすくビッグツインらしい乗り味で、排出ガス規制により絶版となった2009年まで永きにわたり愛され続けていく。

そして2006年に W400 が追加されたが、後に2008年に排出ガス規制のため生産中止された。だが2010年に燃料噴射を持つ W800 が発売となり2016年まで生産され、ここで W の終焉を迎えたよう思われたが、どうして2018年に復活して、全世界にむけて W の伝統をアピールしてパーチカルツイン愛好家達を増やそうとしているのである。



国内仕様初期モデルから設定されていた1999年型EJ650C1=ローハンドルタイプ。ハンドル幅は国内輸出ともワイドな全幅905mm から780mm と125mm も狭く、全高1140mm から1075mm と65mm も低くなっている。燃料タンク容量は輸出15リッター (4USガロン) で国内14リッターと数値は異なるが同じ仕様とされる。





1950年の広告。生産車が500ccのみであったことがわかる。



1951年の広告。500Z2型と250ジュニアJ型が揃い、ラインナップ体制が確立する。



1952年の広告。500Z3型と300ジュニアJ2型が揃い、自動二輪車時代を築いてゆく。



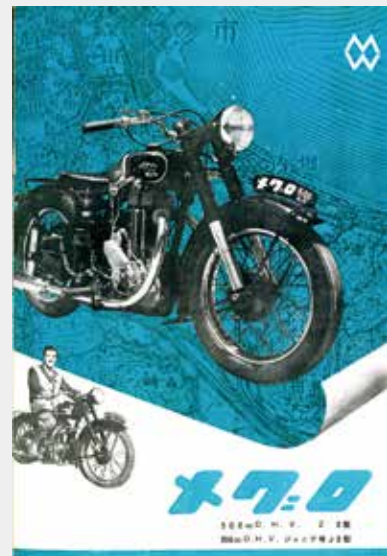
1937年のメグロ第一号車Z97型が戦後に残っていた……との広告。戦前型はZ97型とZ98型あわせ約300台が生産された。



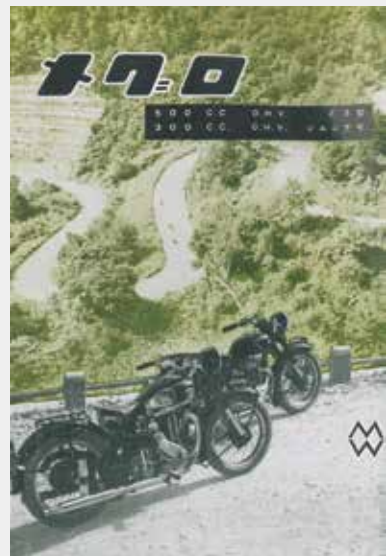
1952年の広告。同年代の他社のカタログも同じイメージで製作。当時のツーリングは、まさに山越えがあたりまえだった。



1952年10月の広告。銀座の日劇でアドバルーンと垂れ幕にメグロの文字が見える。



1952年7月の広告。メグロZ3型に乗るのはモナークモーター創業者の村田不二夫。



1952年8月の広告。カーブの連なる峠道の走破を訴求するシーンと想像できる。



1952年、戦後期としては豪華なA4厚紙4頁のカタログ見開き部分。Z3型とJ3型の華麗なる容姿が、自動二輪車ファンを虜にした。



1954年2月から生産に入ったS2型は、スタイル全体が戦前型を脱した近代的デザインとなって登場。左の広告では300ccのJ3A型とS2型、2台のジュニアが存在するのを示唆している。





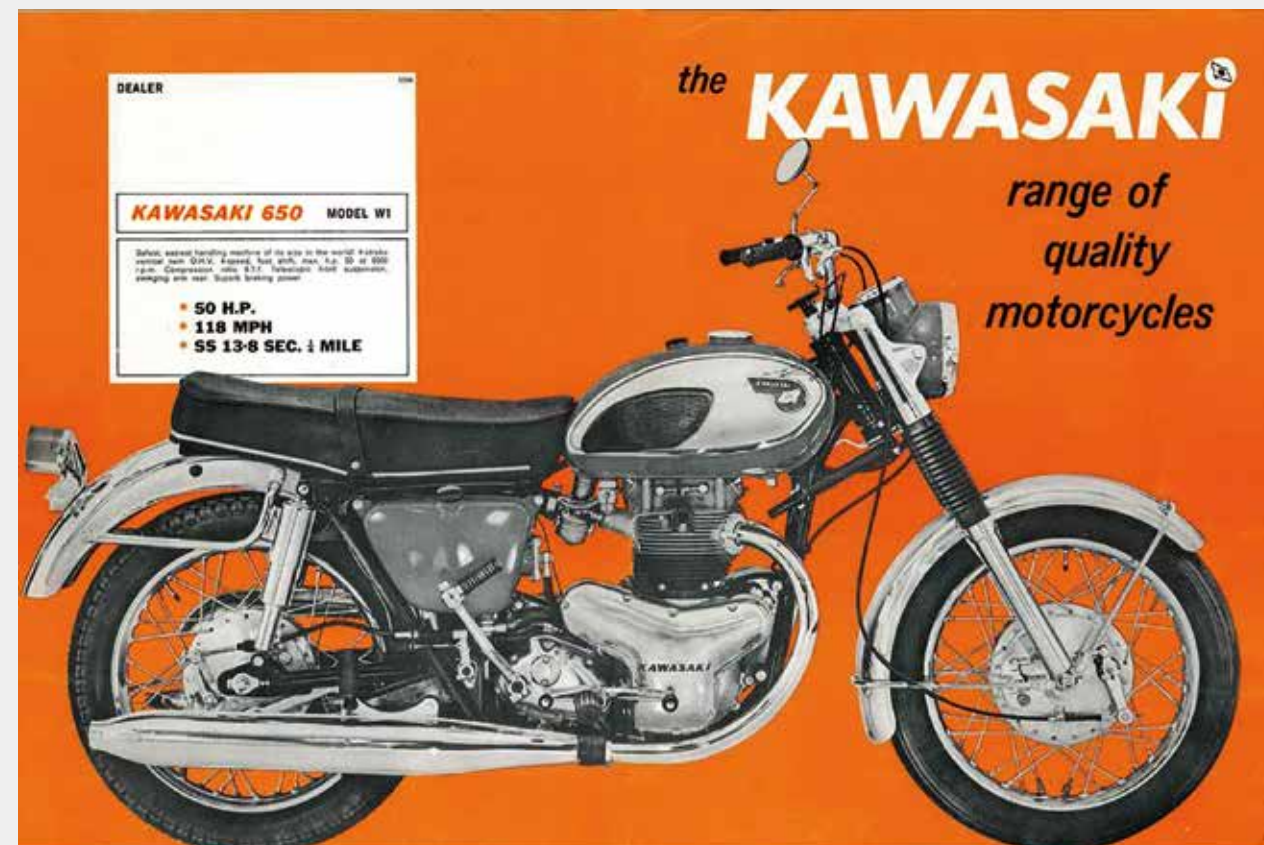
米二輪専門誌用に製作された見開きのカラー広告。背景色を用いてマシンを引き立たせる演出がなされ、日米の格差を感じさせるものだった。



広告ながら綴込み式で、これは前頁上の見開きの裏にあたる表紙部分で、いかにもアメリカナイズされたデザインでマシン前後を見せていた。

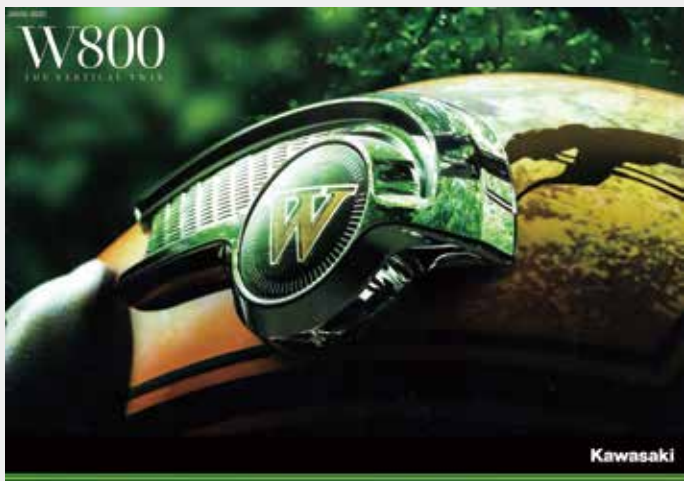


日本で製作・印刷された1枚表裏のパンフレット。写真の撮り方やライティングも上とは異なり、クラックケースが映り込みで黒くなっていた。



こちらは簡易なペラものパンフレット。ディーラーが各地のショーや展示会で配布するもので、これは前頁上の見開き広告の写真を白黒印刷していた。





初代W800の最終バージョン、2016年型のカタログ表紙。カワサキの国際的VI=ビジュアル・アイデンティティが下部に配置される。タンクはEJ800AGSのもので、側面は往年の650-RS (W3) を意識した塗装の仕上げになった。タンクマークそのものは往年のW800用と同じであるが、マークの造形がより強調されて撮影されている。

心を揺さぶるパーチカルツインの鼓動。

美しさと力強さを兼ね備えたエンジンは心に響く鼓動感を生み、ベベルギヤが響り出す独特の音感と、歯切れの良い排気音が“W”ならではの心地よいソニーを奏でます。



W800

ENGINE & BODYWORK

造形的美しさを追求した空冷4ストロークSOHC4バルブエンジンは、フルスクリーンジェネレーションシステム搭載の排気量773cm<sup>3</sup>、ボア×ストロークは77.0mm×83.6mmのロングストロークを採用し、心地よい鼓動感を手に入れました。また、左右のシリンダーで等間隔に排気量が増える360度タンク軸は独特のバルブを生み出し、駆動域からの豊かなトルクとレスポンス、味わい深いエンジンファiringを獲得。外観上の特長でもあるベベルギヤシステムは音響のギヤが直列に噛み合う構造で、スムーズで確かな駆動を実現するとともに“W”ならではのサウンドを奏でます。そして、2 into 2のキャブタンクイグニッションはサイレンサー形状や内部容積、排気タイミングを計算して削りだしたよい音質を実現。さらにニカム無垢や排気ポートに新気を取り込んで排気音を再燃焼させ、CO(一酸化炭素)とHC(炭化水素)を大幅に低減させるなど環境面にも配慮しています。端正なスタイリングを支える骨格には、バックボーン部分に90mmの角鋼パイプを備えたダブルクレードルフレームを採用。エンジンを揺りかかえる部分にはスリムな丸パイプを使用し、美しいエンジンを強調するコンパクトな車体デザインを実現しています。キスベシジョンはフロントにインナーチューブ径29mmのチレスコピック直立フォークを装着。ゴム製のフォークアップはシール部分やチューブを飛び石などから保護するとともに、トラッドな雰囲気を醸し出しています。またリヤキスベシジョンにはスムーズな乗り心地と、ま

ENGINE & BODYWORK  
FOOTWORK & EQUIPMENT

美しいグリップを実現する「水転写デカール」を採用、柔らかい質感を備えたタンクの両サイドには“W”を強調するクロームメッキ仕上げのエンブレムに加え、ニードリップリヤサドルにデザインされたニードリップを装備しています。また前後に傾やかな設定を持たせたショックローラー仕上げのシートは、前後の揺れを減らすことによって足つきの良さを確保。60W/55Wのハロゲンランプを装備した角型の大径ヘッドライトや、シリンダーコアロジックの1200ルーメータンクデザインと2ポイントキャリアを組み合わせた、前中から高遠距離まで安定した照度を発揮。リヤにはトラッドなスタイルにフィットする内径160mmのリーディングライトリングドラムブレーキを装備し、必要十分な制動力を確保しています。また細身のスポーツタイプを採用したホイールは、フロントに19インチ、リヤに18インチをチョイス。安定感のある大径サイズでゆったりとしたスチアリングフィールを獲得しました。高品質な地味塗装したフェニックスタンクには、後述の美しい



写真のモデルは、2016年型EJ800AGFメタリックオースンブルー×パールアルパインホワイト車。



「“W”という名のART Mechanism、最終章で輝く。」のコピーと、最下部には「Final Edition now available」=最終型、今、販売開始!とある。



EJ800AGSキャンディサンストーンチャコール×キャンディサンセットオレンジ車。この車両のみサイドカバーに「Final Edition」の文字入りとなる。



「独創の造形美。」……量産バイクとしてはチェコのヤワ、イタリアのドウカティにしか例のない、ベベルギヤ駆動方式によるSOHCツインの美しさを強調する。



EJ800AGFAスペシャルエディション車はエボニー（ブラック）車。この車両にはサイドカバーには「Vertical Twin 800」の文字が入る。



1965年10月東京モーターショー公開車 X650/北米向け試作車



カワサキは対米向けに650ccモデルを送り込むことを決定。10月のモーターショーで突然、タンクのカワサキのマークが付いたX650を公開。



デザインルームで1965年6月頃から実施された、北米向け500K2のリファイン作業。試作車はどことなくメグロ250SGTのイメージに近かった。

1966年-1967年

650W1 /W1P

発表：1966年2月（米国）

1966年3月（日本）

発売：1966年2月（米国）

1966年3月（日本：受注開始）

1966年9月（日本：納入開始）

価格（日本）：32万8000円

価格（米国）：1966年W1 \$1195

1967年W1P \$1300



車体色：ブラック/ブルー/レッド/ホワイト  
 総排気量：624cc  
 最高出力：47ps (50hp) /6500rpm  
 最大トルク：5.4kg-m/5500rpm  
 0-400m加速性能：13.8秒（1968サービスハンドブックより）  
 最高速度：180km/h  
 エンジン番号開始：WIE-00001  
 フレーム番号開始：WIF-00001  
 オーナーズマニュアル 品番：212209/212317  
 パーツリスト 品番：212171/7007/99995-110  
 サービスマニュアル 品番：99995-214/SM-3

メーター、ヘッドランプなどはW1以降に発売される250A1や350A7などに継承され、メーターの表示デザインはほぼ同じであった。“カワサキスーパースポーツ”誕生の瞬間でもあった。またステアリングダンパーノブ装着はメグロからの伝承技術といえ、カワサキ車にも装着された。



650W1は北米向け500K2試作車のフェンダーをステンレス&クローム化、タンクは同時進行中の250A1金型を流用するなどして完成した。



エンジンはK2では北米市場で受けないと、ボア拡大して対応。キャブレターもミクニVMの新型に、燃料コックも振動対策でネジ径が太く強化された。



クラッチレバーやスイッチ類はK2ベースである。



ヘッドランプは北米向け同様シールドビーム。



スロットル部品などもK2ベースでシンプルなもの。



輸出向けテールは反射レンズ付き専用품을装着。





2021年-  
**W800 CAFE**  
 型式：EJ800CMFNN (モデルコード)  
 発表：2020年9月 発売：2020年10月  
 価格：113万3000円 (日本)  
 車体色：メタリックディアブロブラック  
           メタリックグラファイトグレー  
 総排気量：773cc  
 最高出力：52ps/6500rpm  
 最大トルク：6.3kg・m/4800rpm  
 エンジン番号：EJ800AE000001～  
 車体番号開始：EJ800B-024001～  
 サービスマニュアル：99925-1296-04  
 パーツリスト：99908-1331-01  
 取扱説明書：99806-0067 (2021年)



2021年-  
**MEGURO K3 EJ800B**  
 型式：EJ800HMFNN (モデルコード)  
 発表：2020年11月 発売：2021年8月  
 価格：127万6000円 (日本)  
 車体色：ミラーコートディッドブラック/エボニー  
 エンジン番号：EJ800AE000001～  
 車体番号開始：EJ800B-024001～  
 総排気量：773cc  
 最高出力：52ps/6500rpm  
 最大トルク：6.3kg・m/4800rpm  
 サービスマニュアル：99925-1296-05  
 パーツリスト：99908-1349-01  
 取扱説明書：99806-0087 (2021年)

高価格にもかかわらず「年間販売台数200台」という稀少価値性がカワサキファンを虜にして瞬時に完売となった。手間のかかるタンク塗装を採用し、タンクマークはメグロ時代の七宝から、安全な色差しタンクマークとなった。



メグロの重量モデルK1およびK2の、タンクの側面メッキの丸いブラック塗装部にタンクマークというデザインを継承したのは、K3の名を冠した理由のひとつだろう。惜しいのは前後フェンダーが、側面部を持つ深い形状ものではなく、風切り板がないことだが、カスタムパーツとして出まわるかもしれない。

輸出向けはSTREET同様に、日本向けは2020年、2021年モデルで、一部輸出仕様（豪州など）では2021年もIH2019年EJ800CFKモデルが販売されており、好みの違いがわかる。



海外でもW系はレトロスタイルと呼ばれるが、4気筒のZ900RSも同じジャンルになっている。性能的には海外でW系最速の、0-400m加速13.9秒をマークしている。



カワサキの“やる気”を感じさせる、神戸のカワサキワールドにおける展示は、まさに圧巻そのものである。



## あとがき

1972年より二輪雑誌に執筆、1974年に川崎重工業の明石工場に「Z1」の取材に伺った。数年してカワサキW1の件で技術部長／副社長になられた大槻幸雄氏の上司であった故山田熙明氏から電話をいただいた。「二輪誌の方々にはW1をBSAのコピーだといわれるが、それは違います、川崎の技術者が独自に開発したものです。是非そのことを広めてください」といわれたことが、ずっと頭の中にあった。

私の愛車遍歴は、山口オートベットのヤスズキMA、トーハツCA-DA-CA2各50、BS90を経て、自動二輪取得後はBMWやトライアンフの中古車を購入。しかし高速道路を走るとなると、メンテナンスの問題もあり250はホンダSL、750はZ2の1年落ちの中古車をそれぞれ購入。BMW、SL、Z2にはいずれもサイドカーを装着、理由は荷物を積めるからで、東北から四国まで遠征した。当時はもちろんW1にも乗る機会も多く、Wの場合は東名・名神を高速で走るには全開必至ではあったものの、壊れることは皆無であった。

その後工業デザインを仕事とし、毎日工業デザインコンペ入賞後の1972年から、好きな自動車の雑誌編集に、そしてフリーになり各二輪誌の仕事に就いた。しばらくして、『W1 FILE』（1986年9月刊）が出版されたのを見て、その構成に脱帽した。雑誌の仕事では通常ページ数（文字数）に縛られ“マニアが欲しい本”をつくることを忘れていたのを、改めて教えられた。以降、雑誌も書籍も、史実を大切に、内容の充実を心がけるようになった。

今回の『カワサキW』では、取材にあたり川崎重工業OBの大槻幸雄氏、カワサキメグロOBの糠谷省三氏、小野田邦重氏、富樫俊雄氏より取材先を紹介していただいた。偶然にも、遠い親戚が大崎の目黒製作所の並びでI文具店を営んでいた。私が高校生になる時分にはメグロは横浜工場で稼働しており、旧目黒製作所の敷地は、1962年には東京日産に売却されていた。ちょうど建屋は壊されている途中で、奥の2階建と思われる部品倉庫のみが残され、そこにカタログをもらいにいったのを思い出す。

目黒OBの林政康氏宅に伺った際にI文具店の話をしたところ「目黒への文具納品指定店」であったことを知らされた。なるほどメグロが横浜に移転してから“おばあちゃんが自宅によく来て、母と話をして帰る度合いが多くなった”理由が、今回のWの取材でようやくわかったのには、不思議な縁を感じたものだった。

本書の執筆は『カワサキ マッハ』刊行後にスタートした。メグロ／カワサキOBの方々への取材は日本の各地に及び、想像を超える時間を要した。当初はW800の発売に合わせての刊行を想定していたがかなわず、結果として本書の完成までに、構想から20年あまりを費やしてしまった。

2017年5月から翌年8月まで三樹書房ウェブサイト内のM-BASEにてWの歴史を連載、これを巻頭の本文のベースとした。2019年から編集作業に入ったが、W800の生産再開、さらにメグロブランド復活があり、それらも収録することとし、かつてない内容量となった。編集担当の三樹書房の山田国光氏には多大なるご協力をいただいた。

また、Wに関与されたメグロとカワサキの方々への取材の際には、川崎重工業の山内徹氏に拙著『カワサキ マッハ』に続き、多大なるお世話になった。

執筆・編集には細心の注意を払ったつもりであるが、記載事項に差異などがありましたらご容赦いただき、当該資料を添えて編集部までご案内いただきますよう、お願い申し上げます。

小関 和夫

## ■編集・取材協力者と団体■

(順不同・敬称略 肩書きは協力時のものです)

川崎重工業株式会社：モーターサイクル&エンジンカンパニー 谷敏明、真野芳文、小山俊樹、猪野精一

川崎重工業株式会社：モーターサイクル&エンジンカンパニー販売促進課 山内徹  
株式会社カワサキモーターズジャパン 原康裕 吉田誠  
カワサキモーターズ株式会社 奥村和磨

川崎重工業株式会社OB：大槻幸雄、稲村暁一、百合草三佐雄、種子島経、多田憲正、竹端精士、石川薫、渡邊芳男、藤原良弘、朝永敬介、山本信行、加藤克一、三秋郁夫、加藤吉啓、下森衛、栗島忠弘、岸田正昭、川崎芳夫、古谷鍊太郎、栗井実、野田浩志

カワサキ自動車販売・兵庫メグロ販売OB：平井稔男

株式会社目黒製作所－川崎重工業株式会社OB：糠谷省三、小野田邦重、富樫俊雄

株式会社目黒製作所OB：林政康

レーシングライダーOB：金谷秀夫

写真協力：高山正之

資料協力：ブックガレージ（東京都中野区新井1-36-3）

ユーザー：岡山ワールドMCクラブ 古城正雄／バイクハウス阿部 阿部孝光／栄和建装 鳥羽邦夫／JSC野村政美／JSC武田秀樹／JSC水野薫／JSC神宮司罔詔

愛好家クラブ団体：W1クレージーズ 泰山立貴／W1愛好会 高橋直幸

みちのく旧車ミーティング 小船浩幸／大阪マッハクラブ 白山仁朗

CMCJ日本二輪史研究会／JSC日本サイドカー連盟



## 小関和夫 (おぜき・かずお)

1947年東京生まれ。1965年より工業デザイン、機器設計業務とともに自動車専門誌編集者を経て、現在に至る。1970年毎日工業デザイン賞受賞。自動車雑誌編集者を経てフリーランスとなった後は二輪、四輪各誌へ執筆。二輪、三輪、四輪の技術および歴史などが得意分野。雑誌創刊にも複数関与する。自動車、サイドカー、二輪車部品用品を設計する「OZ」ハウス代表。

### 〈著書〉

『単車』『単車ホンダ』『単車カワサキ』『単車ハーレーダビッドソン』『単車BMW』『サイドカー』各歴史書(池田書店)、『気になるバイク』『チューニング&カスタムバイク』(ナツメ社)、『カスタムバイクハンドブック』(CBSソニー出版)、『マイカーベストチューニング講座』『クルマのメンテナンス入門』(交通タイムス社)、『日本のトラック・バス【トヨタ 日野 プリンス ダイハツ くらがね】編』『同【いすゞ 日産・日産ディーゼル 三菱・三菱ふそう マツダ ホンダ】編』『国産三輪自動車の記録』『日本の軽自動車』『日本の小型商用車』『スズキストーリー』『カワサキ モーターサイクルズストーリー』『カワサキ マッハ』『ホンダCBストーリー』『国産二輪車物語』『日本のスクーター』『日本の自動車アーカイヴス 二輪車1908-1960』『国産オートバイの光芒』(三樹書房)、他ムックなど多数を執筆。

# カワサキ W

メグローメイハツーカーワサキへと連なる伝統

著者 小関和夫

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL <https://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノパブリッシングプレス

©Kazuo Ozeki/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※本書の一部または全部、あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作権及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します