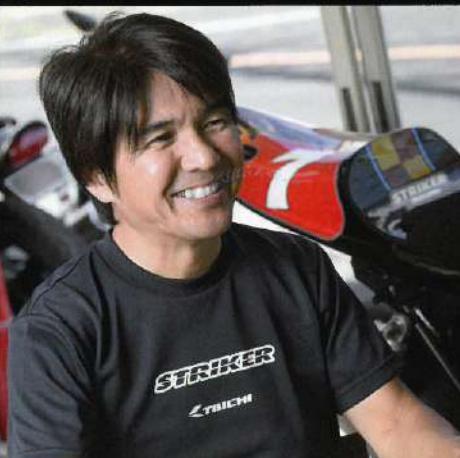


**STDフレームベースでのゼファーを
突き詰めた形** ストライカTOTゼファー

ストライカーチャンピオンズ



17年秋時点でのストライカーレーシング・ゼファー1100。フレームはほぼノーマルながら、軽く、そしてコンパクトに感じられる。ベストタイムは'14年5月11日のTOT SatsukiStage決勝中にマークした1分00秒823で、この時に新さんは同クラス優勝。ノーマルフレームほぼそのままのこの仕様ではここで完成だ



新長朗さんは18歳からロードレースを始め、国際A級昇格後に全日本スーパーバイクやGP500で活躍、AMAやWERAも走ってきた。その経験が今のバイク開発につながっている。

たまたまですが、サーキットでゼファー11100を走らせる機会があつたんです。レースとは関係なく。そうしたら、すごく乗りやすい。ありがちな機種特有のクセみたいなものがないんです。だったら、これを生かして、どこまでゼファー1が走れるか試したくなつた。それが選んだ理由ですね」にこやかに淀みなく、新さんは

ム横浜の母体となる、カラーズインターナショナルの代表でもある新辰朗（あらたたつるうさん。かつては全日本選手権でYZR500（91～93年、最高位2位）やYZF750（'94年。ともに伊藤園レーシング）を駆り、'95年のプロライダー引退後はイベントレー
スを軸に走つてきた。ライダーとしても速いのは周知だが、その新さんが選んだのがゼファードったなぜ、という興味が湧く。

ら、サーキットライディング、こことレースのベース車両としては向かない印象もある。

だが、国内草レースの最高峰たるTOTのスーパーモンスター工ヴァオリューションクラスに果敢に挑み、混走となるハーキュリーズクラスの水冷エンジンや、オリジナルフレーム車に互して走ってきただぜファ-1100がいた。ストライカーレーシングのマシンだ。ライダーは、ストライカーシステム

良好な素性を内包した
ゼファーだから選んだ

カラーズインターナショナル・新辰朗が テイスト・オブ・ツクバで煮詰めた **究極のゼファー改**

2017 TOT SUPER MONSTER-Evo STRIKER RACING ZEPHYR1100

TIRE : METZELER RACETEC RR [F]120/70ZR17·[R]200/55ZR17

ツクバーキットで行われるTOT=テイスト・オブ・ツクバの最速クラス、ハーキュリーズとともに走るスーパー・モンスター・エヴォリューション。ここで長年に渡り走り、煮詰められたゼファー1100がある。なぜゼファーで、どう進化したか。ライダーでもある新さんに聞いた。



10年のレース活動でさらに送り出されるパーツ群

TOT参戦時にもストライカーブランドからはゼファー用マフラー、ステップは展開されていたが、その後の新作も多くある。'15年後半に登場したGストライカースイングアーム(車両装着品)もそのひとつ。左は最新作の2ピースタイプバルサー/ジェネレーターカバー(写真は試作で、近日市販予定)。アルミのカバーとジュラコンのスライダーを削り出しして組み合わせ、スライダーを交換可能とした。ほかにも新デザインの削り出しステップ(中)、SAD=ストライカーエアロデザイン・カーボンチェーンカバー(右)やフェンダー/ビポッドプレート等も展開中だ

誰にでも乗れるという乗りやすさも特徴

ストライカーレーシングゼファー1100は、ある意味よく出来たカスタムの延長上にあると言え、セルスターと保安部品があれば公道でも楽しめそうな作りも特徴だ



エンジンはφ80mmモリワキピストン+STD62.6mmクランクの[1062→]1258cc仕様で、ヨシムラST-2カムと同スプリングが入るなどの基本は参戦当初からほぼ同じ。キャブレターはFCRφ41mmで排気系はストライカー、サイレンサーは同SPEC2。当初はパワーと耐久性の問題もあったが、この解消後は安定した性能を発揮。このエンジン/マフラー仕様についても、必要なハイパワーが安心して出せるように配慮したと新さんは言う。動力系でも乗りやすさが速さになるということだ



1 永井電子製ULTRA回転計を中央に置くコクピット。Fブレーキ/クラッチマスターはブレンボラジアル。ステムまわりは倒立フォークとともにZX-14R用で、バランスはかなりよいこと。タンクはアルミインナー式で容量は約14l
2 上過ぎず下過ぎない絶妙の位置にバー位置を設定したステップ。ピボット部はカバーを外したのみのノーマル

3 上で紹介した新作2ピースバルサー/カバーも装着。スイングアームはGストライカー、ホイールは3.50-17/6.00-17サイズの鍛造品。ブレーキはフロントがニッシン4P+サンスターディスク、リヤがブレンボ2PをKEINZマウントでセット

バイクでもあつたんです。今のフレームは、元々分割式の右ダウンドリームを溶接で一体化。ヘッドパイプまわりはブレードを貼つてますが、補強はその程度ですね。

そこから各部を作り、セッタアップしていくが、まずはポジション。ハンドルとシート、ステップを決める。きちんと操作出来る位置に基準を決めてこそ、各部

の評価が出来る」
新さんのフォームを見ていると、各レースでほとんど変わらないことが分かる。ここが基準という位置を決めないと、何かを換えて違うは分からぬということだ。また、ステップに目を移すと、レーシングタイプとしてよく見かける後ろでなく、やや前気味で、高さも抑え気味に見える。

「一番の踏ん張りどころで下にグッと踏めることが、ステップでは大事なんです。単に後ろとか高いのだと、加速中とか巡回中とかは良くても、ブレーキングや切り返しで後ろに力が行つて、身体を支えきれなくて、操作もおぼつかないですから。ここは気を遣いたい。それからカギになるのがフロント。純正正立フォークのモデル

2007 Taste Of Tsukuba

初参戦は'07年10月のTOT(この年は1回開催)で、クラスはモンスターEVOLューション。前後17インチ化はか足まわり/エンジン内部と吸排気変更程度と、ノーマルプラスαと言った感じも強かったが、新さんは1分02秒721を記録してクラス優勝。前を走ったのは当時混走だったフレーム加工/新作可のスーパーMONOWE 2台、サンクチュアリZとディールZだけだった



STDの素性を高めつつレースで進化した

2009 Kaguradukinojin

やろうと思えばまだ先も狙える懐の深さ

良好な素性、と新さんが評したゼファー。車両に目をやると、ピボットガードが外され倒立化したのが目立つ程度。TOTスーパーMONOWEエヴォリューションクラスでは、新さんのような国際級ライダーはこのクラス、というようないい。その中で、あえてのノーマル加工フレームだった。では、どこにポイントがあったのか。「クセがないということは、その後の変更は基本的に上積みで行われる。デインシンジョンを変えたり補正したり、何かの位置決めからやるような、ゼロスタートが省ける。今までの参戦はフレームを作ることが目的でなく、オーテンション引き出すことでしたから、基本が決まれば楽。ゼファーはそういう



2015 Kaguradukinojin Stage



'09年秋にはOVVERのOV-32アルミフレームで出走、2位。その後STDフレームベースに戻し、'13年秋には1分02秒29.9をマーク。'14年にはスイングアーム等を変更、1分00秒8.23のペースで十分な速さを見せていた



2013 Kaguradukinojin

アイから始まつてオーリングズ正立、純正系倒立のモデルファイ、オーリンズ倒立、さらにハイグレードのスーパーバイク用オーリンズ倒立、という順があります。レースに勝つことが目標ならハナからトツブグレードもあるでしょうが、ガチガチよりもしなりがある方がいい。サーキットでかかるかどうかはぐらいで、Gストライカースイングアームはしなる方向を意識して作りました。そんなふうに段階を踏んで、この状態で1分00秒台('14年5月)出ています。59秒台とかも狙える懐はあります。ですが、それはヘッドパイプかぐらいで、Gストライカースイングアームはしづらさで別の段階に入る。だからフレームを大きくいじらないという幅度で、ここで完成。本当に乗りやすいんですよ。セルモーターと保安部品を付けて、そのまま皆に乗ってもらいたいくらい。ツーリングでも楽しめるはずです」

速さは、乗りやすさの延長にあつた。確かにストライカーゼファーは、ノーマルを軸に限界を伸ばすという意味で、究極の1台と出会えたなら、ぜひ跨がって、ポジションを試し、各部の作りを見て、愛車への参考にしてほしい。