

自分流カスタムバイクのアイデア発見マガジン「カスタムピープル」

# CUSTOM PEOPLE

2018 JUL.

Vol.181

月刊

定価 980円

## 選択のテクニック

パーツ選びとカスタム手法の悩み解決!

■パーツチョイスのアドバイス ■狙った性能を得るための手法 ■整備環境の構築法

カスタムピープル撮影会  
第2特集 in 仙台泉2りんかん



### Custom People File

理想を追い求めて手を動かす  
8人のカスタムピープル

### Technical Expert File

プロの技術とノウハウで生まれ変わった  
12台のエキスパートマシン

# 7

ニューモデルインプレッション:CB1000R & Z900 | アフターパーツの基礎知識:ハンドル | パーツメーカーの舞台裏:ノジマエンジニアリング  
スーパースポーツカスタムの可能性 | 直四以外のカスタム:ドゥカティ・レプリカカスタム | 【番外編】軽トラカスタム:スズキ・キャリイ

2018年5月16日発売(毎月16日発売) 第16巻第7号(通巻第110号)

# 05

# STRIKER SYSTEM YOKOHAMA

◎ストライカーシステムヨコハマ ◎神奈川県横浜市都筑区桜並木5-7 ☎045-949-1347

## KAWASAKI Z900RS



### CUSTOM POINT

ストライカーのチタン製フルエキゾーストは高回転域でも聴き疲れにくいよう、音量と音質にこだわって排気音を追求している。また集合方式は外観上は4-1となるが、内部をセパレート式にすることで4-2-1構造とし、低中回転域からの扱いやすさとパワーアップの両立を図っている

### CUSTOM SPECIFICATIONS

エンジン総排気量	948cm <sup>3</sup>
エキゾーストシステム	ストライカー
タイヤ	(F) ヌグラーレーステックRR 120/70-17 (R) ヌグラーレーステックRR 180/55-17
Fブレーキ	キャリパー: スズキ純正4ポット
ブラケット	ストライカー
スイングアーム	Gストライカー
ハンドル	ストライカー
ステップ	ストライカー
シート	表皮張り替え
Fフェンダー	SAD
フェンダーレスキット	ストライカー
エンジンスライダー	ストライカー
スプロケット	RK
チェーン	RK etc.



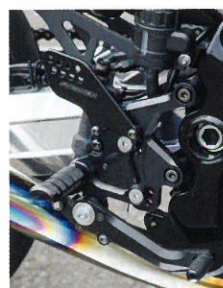
④フェンダーレスキットは撮影時には試験用を装着していたのでギルドデザインのエンブレム入りだが、市販用はストライカーとして市販予定となる。純正ウインカーはそのまま流用可能



③東京モーターサイクルショールの同社ブースで注目を集めていたのが開発中のブラケット。バーハンドル装着用にアップブラケットには取り付け穴が設けられているのが見て取れる



④適度な前傾姿勢と垂れ角・絞り角を設けたセパレートハンドルはZ900RSとZ900RSカフェでの試験評価用の試作品。市販化しても問題なさそうに感じたが、まだまだ開発中とのことだ



③ステップは幅広のステップバーが特徴となるストライカーのスポーツツリリングコクセブ4モジュールだ。20・30mmアップ、20・30mmバグの4ポジションから位置が選択可能



④今やカスタムシーンのみならず、バイクユーザーの基本装備になった感もあるスライダー。この車両も採用するフロントフォークスライダーは開発中だが、エンジンスライダーは販売中だ



④スイングアームはギルドデザインとのコラボレートで生まれたGストライカー製となる。こちらも試作品で、市販用にはチェーンカバーの装着ステーなどが追加される予定だとか



③GARDストライカー・エプロンデザインの新作としてカーボン製フロントフェンダーを開発中。将来的にはライオンナードライを開発の製作も構想として挙がっているとのこと

## 誰もが気軽に楽しめるよう 純正入れ替えを前提とした設計

Z900RSカスタムは各パーツメーカーが力を入れており、ストライカーブランドを展開するカラスインターナショナルもまた、各種パーツを鋭意開発中だ。そのデモ車として18年東京モーターサイクルショールの同社ブースに展示されていたのがこの車両である。

Z900RS用パーツの開発コンセプトは、日常の延長線上。純正パーツとの入れ替えを前提としており、ポルトオンで交換可能としつつ、ほかの社外パーツと併用しないと使用できないといったケースに可能な限りならないようにしている。ストライカーシステムヨコハマの鈴木正彦店長はそのねらいを次のように語る。

「たとえばブラケットにしても、φ43mm用に設定して社外製倒立フロントフォーク対応としては

いけません。ブラケット交換はあくまでも純正フロントフォークが使えることを前提としています。また、ブラケットに関しては今回の車両はセパレートハンドル化していますが、純正ハンドルも使用可能です。当社パーツを採用するには周辺パーツの何から何まで交換していただく、では気軽にカスタムを楽しむどころではなくなりますが、

「カスタムをもっと身近で、より気軽に楽しめるようにしたい。特殊な加工や取り付け技術、セットアップ能力を問われることなく、ストライカーのパーツは誰もが楽しめることができるようにしたい。それがとくにZ900RSで同社がパーツ開発時に力を注いでいるポイントのこと。今回のデモ車に採用されるパーツはまだ開発中のモノも多いが、その完成が待ち遠しい。

# 4-2-1集合

マフラーをまず2本に束ね、それから1本にするのが4-2-1集合方法だ。排気脈動の効果が高まって排気効率のみならず燃焼室の充てん効率も高まるので、トルクアップしつつも全域でパワーアップする特性を得やすい。集合管は集合部にパイプが集中するが、4-2-1は2-1にする段階で横方向（水平）に並べることができるので配管スペースの自由度が高い。排気音が多少バラつく印象が強いが、燃調を合わせた設計のモノは無駄な排気干渉がなく、キレイな排気音が得られる。

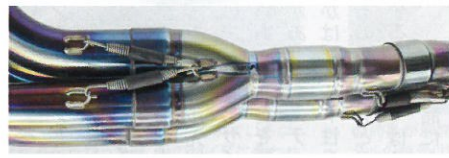


## 開発ベースはすでに4-2-1のみ

同社の開発の基準は前述したように4-2-1が基準だ。「むろん4-2-1ならどんな構造でも問題ないわけではなく、サイレンサーを含めてかなりの研究を重ねています。そのため当社エキゾーストパイプに他社サイレンサーといった組み合わせや、サーキット用をストリートに転用するのも非推奨です。開発意図に沿ったマフラーを選んでください」



④見てのとおり4-2の段階で分割されるため、マフラーとしての構成パーツが多くなる。とはいえ写真は縦だが横に設計することもできるので配置の自由度は高まっている



④写真はZRX1200ダグ用だが、ネイキッドなので最低地上高を確保しつつ集合部を目立たせている。しかしモデルによっては4-2部分を横置きにし、最低地上高をかせぐことも



④パイプ径が微妙に変化しているのが見て取れるだろう。こうしたコンカル形状も膨大な研究と試作を経て、必要な重種に採用を決定しているのだ



④この排気口近くにパイプを設けるケースもあるが、そういったパイプの有無も研究と実験によって導き出された構造。安易な真似は厳禁だ

# 集合方式の選び方

## 今や扱いやすさ重視 極端なハズレはない

カスタムパーツ三種の神器の筆頭がマフラーで、まっ先に交換されるケースも多い。マフラーの選択肢の一つに集合方法が挙げられる。では、何を基準に集合方式を選べばいいのだろうか？

マフラーを選ぶ際、フルエキゾーストの場合だとエキゾーストパイプの集合方式が4-2-1なのか4-1なのかでラインナップは大きく二分されている。ストライカーブランドでマフラーを多数展開しているカラースインターナショナルでも4-1と4-2-1を展開するが、そのねらいや違いについて同社代表の新辰朗氏に聞いた。

「いろいろならいが各マフラーメーカーにはあると思いますが、4-1は高回転型、4-2-1が中間重視という傾向は、もう長らく変わっていません。おそらく今後も変わらないでしょうから、この集合方式の違いがマフラー選びの際にはまず重視したいポイントになります。

ただ、今の時代にピークパワーだけを重視して低回転を犠牲にするような設計は、まず好まれません。全域でのパワーアップがあたり前、社外マフラーに交換することで乗りやすくなって当然と思われています。そのため当社でも、とりわけF1採用車からは4-2-1が当社マフラーの設計の基準になっています。4-1では集合部に仕切り板を設けたり、パイパスを設けたり、コンカル形状のパイプを用いて扱いやすさを重視したとしても、全域でセッティングさせることが非常に困難でした。F1採用以降の直四マシンは純正でも4-2-1を採用しています。当社と同じ理由だと思っています」

そのため同社のF1車用は4-2-1の一択となる。ただし、同社ではゼファー系やZRX系のキャブレター車であれば4-1が中心だ。この違いについても触れてもらった。

「単純に当社は4-1から設計をスタートさせたのも理由にあります。吸気と排気の関係がF1車に比べて単純なので、セッティングをしやすいですよ。当社4-1マフラーは集合部分に仕切り板を入れるなど中間回転域を考慮した設計を取り入れています。設計の効果を反映させやすいのも利点ともいえます。

それに見た目の「バイクらしさ」という意味では、ネイキッドなら4-1に勝るモノはありません。その見た目も加味しつつ、昔のように極端な出力特性ではなく扱いやすい4-1として当社も用意しています」

その意味で、ネイキッドのニューカマーとなるZ900RS用ストライカーマフラーは4-1集合であるて用意した。しかし先の話からすれば、全域でのパワーアップが期待できないのではないのか？

「マフラーは各部の長さや太さなど、複雑な要素が絡み合って開発されています。そういった研究を重ねた今なら、F1車でも全域でしっかり楽しめる4-1が製作できるようなりました。Z900RSも各マフラーメーカーともねらいが異なるので、同一車種でもパイプ径や接続位置、長さやパイパスの有無などがメーカーごとに異なります。選ぶ際には各社の考え方もよく調べると、ミスマッチが起こりにくくなるでしょう」

# 集合方式でキャラクターは激変する!

## スリップオンとフルエキゾーストの違い

手軽にサイレンサーのみ交換するスリップオンと、マフラーすべてを変更するフルエキゾースト。サイレンサー単体で性能向上を図る必要がある前者は意外に開発も苦労する場合もあるそうだが、「せっかくなら性能、重量、サウンド、規制すべてをクリアしたフルエキゾーストに交換したい」というケースが多いそうだ。



④同社はZRX100にもスリップオンを設定。単体交換でも性能は向上するが人気はフルエキゾーストだ



④写真のゼファー/スリはステンレスを採用するが、サビにくく、比較的安価なので人気商品だ

## 材質の違い

現在、社外マフラーの主流はチタン製だ。ステンレスやスチールよりも軽量化でき、耐候性・耐熱性にすぐれ、熱に反応すると独特の焼き色が付くことから人気を博している。ではステンレスやスチールと性能面で差はあるのか？「素材だけが違うのなら出力特性に違いはありません。ちなみに同寸・同厚のパイプならチタンもスチールも排気音は同じです」

## 集合部の設計も進化

マフラーはパイプをただつなぎ合わせているわけではない。排気脈動や排圧なども考慮して各マフラーメーカーが最適な配置を日々研究し続けているのだ。そのため同じように見える集合部や連結部も車種ごとにすべて異なる。それによって性能差・違いも生じるのだ。



④集合部の長さや角度も実は性能を左右するパーツ。「単純な構造だからこそもちよとの違いが生じます。購入後にはなると思いますが、こういったパーツにも注目いただければと思います」

# 4-1集合

70年代初頭にヨシムラが開発した4-1集合管。排気管を1つに束ねると排気脈動の効果で出力がアップすることを発見し、以後、純正にも採用されるようになった。とくに排気効率が向上するので高回転域の出力特性で有利になる。独特の甲高く澄んだ排気音が魅力である反面、低中回転域のトルクが落ち込みやすいため、俗に高回転型と呼ばれることが多い。なお、この低中回転域を補うべく、集合部に仕切り板などを用いるケースも多い。



④写真は同社製4-1マフラー。この集合部を均等に集合させることで出力アップにつなげている。基本的には正四角形となるが、採用するエンジン形状や最低地上高によっては菱形にすることも



取材協力  
カラースインターナショナル  
ストライカーブランドでマフラーやステップ、外装パーツなどを展開するパーツメーカー。とくにカワサキ系を得意とすることで知られてきたが、近年はGSX1300Rハヤブサ用パーツの開発も積極的に行なっている。またギルドデザインとの共同開発ブランド、Gストライカーでプラケットやスイングアームも開発・販売中だ。

取材協力

カラースインターナショナル

ストライカーブランドでマフラーやステップ、外装パーツなどを展開するパーツメーカー。とくにカワサキ系を得意とすることで知られてきたが、近年はGSX1300Rハヤブサ用パーツの開発も積極的に行なっている。またギルドデザインとの共同開発ブランド、Gストライカーでプラケットやスイングアームも開発・販売中だ。

④神奈川県横浜市都筑区板並木5-7  
④045-949-1345 ④http://www.striker.co.jp