

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

専用パーツが豊富な時代に流用を選ぶ意味とは

今、なぜ流用

■カスタム第一人者の見解 ■メーカー別流用実例集 ■DIYカスタムのアイデア

2019 APR.

Vol.190

月刊

定価 980円

4

2019年2月16日発売(毎月16日発売) 第17巻第4号(通巻第219号)



第2特集

Z900RSカスタムの動向

話題のブランド14連発! / パーツメーカーが語る今後の展開
モーターサイクルショー先行情報 / 海外ショーの出展車両 ほか

Custom People File

理想を追い求めて手を動かす
7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
7台のエキスパートマシン

【新連載】空冷GT-MのFI化計画 | プロショップの作業環境:ブライトロジック | パーツメーカーの技術:SSK | オリジナルフレームの神髄

PART.2

CUSTOM MACHINE IMPRESSION

STRIKER COLOR'S INTERNATIONAL

Z900RS
カスタムの動向

ベースとなったZ900RSは、スタイリングも走りもトラディショナルな魅力にあふれている。そして、今日の技術によって、高いポテンシャルを秘めている。ストライカーのZ900RSは、その能力を覆い隠さず、前面に押し出していた

(text) 和歌山利宏・夏目健司
(photo) 夏目健司

ベース車の潜在能力を昇華させ カフェレーサーとして再降臨



IMPRESSION RIDER
和歌山利宏
カフェレーサータイプのマシンは嫌いでないが、市販車開発の経験もあるテストライダーという立場からすると、すべてを、自信を持って勧められるわけではなかった。ピンポイント的なおもしろさの反面、ネガもあるからだ。でも、今日は心底楽しめた。バランスの取れた作り込みがすばしかったからである。

変更したことで、スタンドの出し入れがしにくくなっていること。とはいえ、僕の体格でも何とかこなせるから、さほど深刻な問題でもない。ちなみに、このサイドスタンド取り付けはまだ試作段階とのこと。

走り出しても、あくまでもフレンドリーで、ホツとした気分になる。スポーツ指向を高めるため、かつては車両姿勢をやたらとケツ高とする方法が流行ったことがあるが、ストライカーのZ900RSは標準の車高が維持されているのだろう。また、フロントフォークはダンパー減衰力を改良し動きをよくすることで、ライダーにやさしく、マシンの状態と接地感も伝わりやすい。

それでいて、ステアリングの手応えには、ノーマルにないダイレクト感がある。上下のフロントフォーククランプが剛性アップされているためと思われ、シャープだと表現して差し支えない。

製作者であるカラーズインターナショナルの新辰郎さんは、ややシャープ過ぎとの見方もお持ちのようだが、それはサーキットでマシンとの格闘を前提にしていることもあるのだろう。シャープさがサーキットではノイズになりかねなくても、公道だとおもしろさに繋がっていると思えて、僕は嫌いではない。

さらに、好印象なのが、低回転で開き始めのスロットルレスポンスの上質さである。極低速域での速度コントロールが実にスムーズなのだ。換装されたマフラーに合わせて、マップが変更されているというが、ユーロ4適合の難しさに対処したはずのノーマルよりも、はるかに扱いやすいく気持ちいい。

跨り、街中を走り出し、ワインディングを楽しむ。それぞれのシチュエーションにおいて、すんなり体に馴染み、マシンに対して信頼を寄せることができる。パツケーシングとしての仕上がりも最高だと言える。

トラディショナルな味わいがある。オールラウンドに楽しめるノーマルZ900RSに対し、カスタムマシンは、少々ピンポイント的なものになっても致し方ない。だが、今回試乗したストライカーのZ900RSはまったくそんなことはなく、スポーツバイクとして高水準にまとめられているのである。

フォームもスタイリッシュでリヤが高いので、足着きが犠牲になっているのでは、と最初は想像した。だが、足着きはノーマルよりも良好なくらいである。跨ってサイドスタンドで傾いた車体を起こすと、格段に軽くなっている。マフラーの軽さのおかげなのだろうが、これならスポーティに日常的に付き合えそうだ。

しかも、ライディングポジションに先鋭感はなく、一般的なネイキッドを思わせる。現在の水準からすると、ハンドル位置はやや速めだが、ツリーングでも許容できる範囲だ。また、このハンドル位置のおかげでハンドル切れ角に支障なく、タンクとの干渉もない。さらに、実際にワインディングを走ると、適度なハンドルの遠さが、積極的な前後方向の体重移動を促進してくれるから、操るおもしろさも濃厚だ。

ただ、残念なのは、バンク角対策でサイドスタンドの取り付け位置を

跨り、街中を走り出し、ワインディングを楽しむ。それぞれのシチュエーションにおいて、すんなり体に馴染み、マシンに対して信頼を寄せることができる。パツケーシングとしての仕上がりも最高だと言える。

トラディショナルな味わいがある。オールラウンドに楽しめるノーマルZ900RSに対し、カスタムマシンは、少々ピンポイント的なものになっても致し方ない。だが、今回試乗したストライカーのZ900RSはまったくそんなことはなく、スポーツバイクとして高水準にまとめられているのである。

フォームもスタイリッシュでリヤが高いので、足着きが犠牲になっているのでは、と最初は想像した。だが、足着きはノーマルよりも良好なくらいである。跨ってサイドスタンドで傾いた車体を起こすと、格段に軽くなっている。マフラーの軽さのおかげなのだろうが、これならスポーティに日常的に付き合えそうだ。

しかも、ライディングポジションに先鋭感はなく、一般的なネイキッドを思わせる。現在の水準からすると、ハンドル位置はやや速めだが、ツリーングでも許容できる範囲だ。また、このハンドル位置のおかげでハンドル切れ角に支障なく、タンクとの干渉もない。さらに、実際にワインディングを走ると、適度なハンドルの遠さが、積極的な前後方向の体重移動を促進してくれるから、操るおもしろさも濃厚だ。

ただ、残念なのは、バンク角対策でサイドスタンドの取り付け位置を

跨り、街中を走り出し、ワインディングを楽しむ。それぞれのシチュエーションにおいて、すんなり体に馴染み、マシンに対して信頼を寄せることができる。パツケーシングとしての仕上がりも最高だと言える。

トラディショナルな味わいがある。オールラウンドに楽しめるノーマルZ900RSに対し、カスタムマシンは、少々ピンポイント的なものになっても致し方ない。だが、今回試乗したストライカーのZ900RSはまったくそんなことはなく、スポーツバイクとして高水準にまとめられているのである。

フォームもスタイリッシュでリヤが高いので、足着きが犠牲になっているのでは、と最初は想像した。だが、足着きはノーマルよりも良好なくらいである。跨ってサイドスタンドで傾いた車体を起こすと、格段に軽くなっている。マフラーの軽さのおかげなのだろうが、これならスポーティに日常的に付き合えそうだ。

しかも、ライディングポジションに先鋭感はなく、一般的なネイキッドを思わせる。現在の水準からすると、ハンドル位置はやや速めだが、ツリーングでも許容できる範囲だ。また、このハンドル位置のおかげでハンドル切れ角に支障なく、タンクとの干渉もない。さらに、実際にワインディングを走ると、適度なハンドルの遠さが、積極的な前後方向の体重移動を促進してくれるから、操るおもしろさも濃厚だ。

ただ、残念なのは、バンク角対策でサイドスタンドの取り付け位置を

STRIKER Z900RS



CUSTOM POINT

●Gストライカーのステムキット、倒立フロントフォークとの剛性バランスを適正化し、より積極的にフロントに荷重をかけられるようになった。ギルドデザインとのコラボパーツで、そのクオリティの高さにも注目だ

CUSTOM SPECIFICATIONS

エンジン	948cm ³
エキゾーストシステム	ストライカー
ハンドルバー	Gストライカー
ステップ	ストライカー
Rホイール	JBパワー マグ鍛造JB-3 5.50-17
タイヤ	ピレリ スーパーコルサ
Fブレーキ	キャリパー: プレンボ4ポット マスター: プレンボラジアルポンプ
Fフォーク	スクーデリアオクムラ チューン
ブラケット	Gストライカー
Rショック	スクーデリアオクムラ チューン
スイングアーム	Gストライカー
ペイント	TMガレージ
シート	ストライカー
スライダー	ストライカー etc.



RIDING POSITION 身長:161cm 体重:57kg

足着きはノーマルよりも良好なのがうれしい。Z900RSカフェよりもハンドル位置が低いが、ご覧のように上体の前傾度は極端ではない。ステップ位置も絶妙で、前後幅のあるステップバーのホールド感と快適さも抜群だ。

カフェレーサーっぽく セパハン装着でも 至って友好的である



●コーナーではねらったラインをトレースできるし、つねにニュートラル性を維持してくれる。そして、人間に近い乗り物であると感じさせてくれる

●写真向かって左の新辰郎さんは、かつて全日本のプレミアムクラスで活躍したレーシングライダーでもあり、マシンについての会話をすくすくと通じ合える

重量バランスの再配分で操安性がアップ



①ライディングポジション構築の要のひとつでもあるシートもオリジナル。座面の形状、硬さを見直してリヤのトラクションがつかみやすい、好みの形状などのリクエストも可



②ブレーキマスターはプレンのRCSラジアルポンプに変更している。ブレーキキャリパー、ディスク変更によって強大となった制動力を、精密にコントロールする



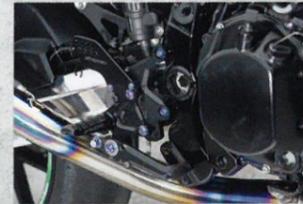
③ノーマルの幅広アップハンドルのままだと、後ろ荷重気味になってしまうが、セパレートハンドル化することによって積極的にフロントに荷重をかけられるようになった



④スイングアームは、ステム同様ギルドデザインとのコラボとなるGストライカー。サーキットでのテストなどを経て剛性バランスを徹底追及して生まれた製品だ



⑤ブレーキは、60mmローターとプレノキャリパーという構成となっており、強大な制動力を発揮する。フロントフォークリヤショックはチューニング済み



⑥4ポジションの設定が可能なステップ。最小20mmアップ/バック、最大30mmアップ/バックが可能。ペダルの軸受けにはボールベアリングをインサート



⑦マフラーにはストライカーを採用する。集合方式を4-1としつつ、集合部をセパレート構造とすることで中低速もしっかりと確保した。もちろんJMCA認証だ

現代的な乗り味を構築し
楽しさがさらに増した

カラーズインターナショナルは、Z900RSの秘めたる可能性に早くから着目し、その真価を引き出すべく、車体、サスペンションのバランスを追及し、数々のパーツを開発している。同社はZ900RSが発売された直後よりサーキットを中心に幾度もテストを重ね、よりスポーティなハンドリングを目指しつつ、街乗りにおいても乗りやすさを求めている。

同社が着目したのは、Z900RSの前後重量バランスだ。現代的な構成の車体に対し、そのライディングポジションは、幅広のアップハンドルのために後ろ荷重気味で、フロントに荷重がかかにくいというものだった。フロントフォークを積極的に動かすことでハンドリング特性を向上させるべく、同社はパーハンドルからセパレートハンドルへと変更し、フロントまわりの剛性を高めるべくステムキットも開発した。同時にスイングアームも変更することで前後の剛性バランスを整えつつ、ノーマルサスペンションをベースに、スクーデリアオクムラにてチューニングも行っている。

マフラーはコニカルパイプを用いた4-1フルエキゾーストを採用。集合内部をセパレート構造として中低速を重視し、なおかつ大幅な軽量化をも両立している。さらにはブレーキの大径化、ステップやシートといったポジション系パーツも用意。充実のパーラインナップにより、Z900RSのポテンシャルは解放された。

郊外に向かうと、エンジンの高回転域に向かっている伸び感が爽快だ。さすがマフラーが4-1だけのことはある。ノーマルと比べれば、中回転域が弱くなっているのかもしれないが、滞りなくスムーズに繋がり、カフェレーサーという車両キャラクターにも合っている。ワインディングでは、ごく自然にさまざまなレイアウトのコーナーに順応できる。まるで、このコーナーに合わせてセッティングされていったかのようにだ。とくに先の読めないコーナーでも、ねらったラインを正確にトレースしてくれる。ダイレクト感のあるステアリングレスポンスによって意志に忠実に反応してくれること、スムーズなスロットルレスポンスによって加減速をコントロールしやすいこと、ストローク感が適切なフロントフォークによって姿勢変化も絶妙な相乗効果なのである。

スイングアームが剛性アップされたため、コーナー脱出に移行する一瞬はアンダーっぽさを感じないでもないが、リヤに掛かった荷重で絶妙にしなり、安定してトラクション旋回できる。攻めた領域での潜在能力も高いわけだ。

リヤショックは、ストリートでのあらゆる場面を想定してチューニングされている。路面が大きくうねったコーナーなどでは少しあおられそうになるも、急激に収束。そのあたりの細かい煮詰めは今後時間をかけ調整していくそうだ。

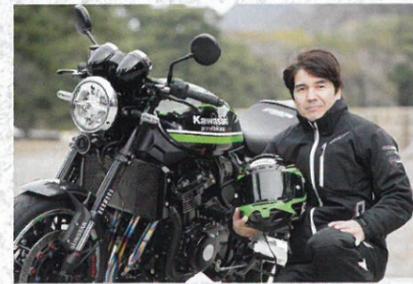
日常的にも使えて、スポーツすることが楽しくなるストライカーのZ900RS。ノーマルの潜在能力を見事に引き出している。

(和歌山利宏)

カラーズインターナショナル 新 辰郎が語る走行性能のポイント

重量バランスの再配分で操安性がアップ

ノーマルのZ900RSに乗ったとき、超大型ハンドルの着いたリヤ荷重スタイルの走りに、「これの実力はこんなもんじゃない。こいつのポテンシャルをしっかり引き出してやろう」と思い、それがコンセプトになっています。サーキット走行を楽しめるようにテスト(事実、タイヤはピレリのスーパーコルサで、バンク角対策もほどこされる)していますが、ステージはあくまでも公道です。ツーリングにも使えるモノとしています。リヤショックなどは定評のある社外品を使えば動き自体はともよくなります。しかしリヤだけよくなりフロントとの動きのバランスがくずれてしまいかねない。そこで前後合わせた動きのよさとデリバリーコストを考え、ノーマル改オクムラチューンを進めました。まだできあがったばかりの一次品で、和歌山さん指摘の問題点も確認できたので、これはしっかり対策できるはずです。(新 辰郎)



●カラーズインターナショナル代表の新辰郎氏(今回インプレッションのロケ現場にて走行して車両を評価してもらった)



その真価を余すところなく引き出す



ストライカー



ストライカー



ノーマル



ノーマル



④ライディングポジション構築のキモとなるステップ。いたずらに下げるのではなく、最適な位置で設定し、4ポジションとすることで体格や好みに対応する



⑤剛性を高めるだけでなく、過度なしなやかさもねらったというGストライカーシングアーム。ステム変更とあいまって、ハンドリング特性向上に貢献



⑥リヤショックは当初社外品をテストしたが、フロントフォークとの相性を突き詰めると、フロント同様ノーマルのMEチューンがベストと判断した



⑦ノーマルフロントフォークは硬めの印象だが、セパレートハンドル化と同時により動く特性を目指しスクーターリアオカムラでMEチューンを実施した

前荷重のライディング

アップライトなライディングポジションのZ900RSだが、車体は倒立フロントフォークとモノショックというスポーツ性ある構成となっていて、ノーマルハンドルのままではフロントに荷重をかけづらいと新氏は評価する。同社はよりフロントに荷重をかけやすくするため、セパレートハンドル化という手法を採用。同時にステムキットも開発している



インプレッションでも使用したZ900RSのカスタムマシン。ハンドルはセパレート化され、ステムキットも装着される。これによりハンドリングは劇的に変化した

PART.4 パーツメーカーの動向 #2

車体カスタムの手法

多種多様なスタイルが存在するZ900RSのカスタム。車体に関してのカスタムポイントを、多様な専用パーツを積極的にリリースするカラスインターナショナルにうかがった

[photo & text] 夏目健司



セパレートハンドル&ステム

秘めたポテンシャルを解放すべく、カラスインターナショナルが注目したポイントがステアリングまわりだった。セパレートハンドルとすることで荷重を前方向にシフトしてハンドリング性能を向上させつつ、ステムキットによりフロントまわりの剛性バランスを適正化。ハンドルのみ、アッパーブラケット&ハンドルのキットなど、パーツも多様にラインナップ。

⑧ハンドルポストが使用できるタイプのアップブラケットもラインナップ。カラーはブラック、シルバーに加えアブラウを用意し、多様なカスタムスタイルに対応

重量配分の適正化で もっと面白いバイクに

Z900RSの可能性に早い段階から注目したカラスインターナショナル。車両のデリバリーが始まるやいなや、マフラーをはじめ数々のパーツを積極的にリリースしはじめた。マフラーと同様、同社が力を入れているのが、車体関連パーツだ。「弊社はゼファーやZR-Xシリーズのカスタムで多くのお客さまの支持をいただきました。Z900RSはゼファーやZR-Xの後を引き継ぐモデルと考えていて、弊社としても、お客さまに絶対に納得してもらえたい製品を目指して、バイクが発売された直後より開発に力を入れてきました。マフラーはもちろんですが、車体に関してもツクバサーキットでのテストをくりかえして開発を進めてきました」

こう語るのはカラスインターナショナル代表・新辰朗氏。Z900RSというバイクは、Z1/Z2をモチーフとしているということもあり、ライディングポジションは現

行モデルとしてはかなりアップライトな印象だ。実際にまたがってみるとハンドルは高く、そして幅広いという印象を受ける。もちろんノーマルのライディングポジションで雰囲気を楽しむのも大いにアリではあるが、採用パーツがハイスベックなだけに、走行性能も楽しみたい。Z900RSはクラシカルなデザインとはいえ、水冷900ccエンジンと最新の電子制御によるパワーフルでスムーズな出力特性、そして倒立フロントフォーク、モノショックなど、足まわりも現代の主流な仕様となっていて、Z900RSはまぎれもなく現代の最先端バイクなのである。「Z900RSはともてポテンシャルの高いバイクだと思っています。もちろんノーマルの雰囲気を楽しむことは否定しませんが、やはり幅広い位置のハンドルだと、走りに関しての重量バランスは良好とは言いがたい。倒立フロントフォークやモノショックといった現行モデルの仕様にあった重量バランスにすることで、このバイクはもっとよくなる」と考えたんです」

ノーマルのハンドルのままでは、どうしても荷重が後方向に向かうため、倒立フロントフォークを動かしにくいという場面もある。そこで、乗車姿勢を前寄りとしてフロントフォークを積極的に動かすことで、より良好なハンドリングが得られると考えた同社は、セパレートハンドルという回答にたどりつく。セパレートハンドル化によってZらしいイメージが損なわれるのでは、という懸念もあったものの、Z1やZ2のカスタムではセパレートハンドル化も人気が高く、実際に同社にも、Z900

RS用セパレートハンドルキットの要望が多く寄せられていた。同社はGストライカーブランドでコラレーションしているギルドデザインとともにセパレートハンドルキットを商品化した。そしてフロントまわりの剛性を高め、より積極的にフロントフォークを動かせるステムキットも開発している。このキットによってハンドリングは劇的に変化し、よりスポーティな走りを実現。サーキットなどのスポーツ走行をも見据えたステムキットを筆頭としつつ、より多くのユーザーがセパレートハンドル化のメリットを受けられるよう、アッパーブラケット、ハンドルのセット、さらにはセパレートハンドルのみもラインナップしている。なお、ハンドルのポジションは4つのポジションが選択可能だ。ハンドリングの改善とともに同社が取り組んだのがサスペンションだ。ライディングポジションの適正化とともに、より動いてくれる足まわりを目指して開発を進めた。当初はリヤショックを社外のモノに変更してテストを繰り返したのだが、確かにリヤの動きは格段によくなるものの、その反面フロントの動きとのアンバランスが生じてしまった。そのため同社はリヤを再度ノーマルに戻し、スクーターリアオカムラにてチューンを実施した。取材時点でこのサスペンションは調整の最終段階で、近い将来に商品化を予定しているとのことである。

なお、今回の取材では和歌山利宏氏によるインプレッションも行なっている。ここでは、同社のカスタムによる走行性能の変化について詳述しているのので、こちらも合わせて参

照することで、同社のねらいをより正確に理解できることだろう。セパレートハンドル同様、ライディングポジションの適正化に大きく貢献しているステップは、そのポジションのみならず、操作性の向上というメリットも与えている。ペダルの支点にはボールベアリングをインサートすることでその動きを滑らかにしており、より正確なシフトタミング、ブレーキングが可能となった。ステップ位置は4ポジションとしており、ステップバーはライダーの好み、そして使用状況に応じてフラットな形状のスポーツツアリングタイプと、よりスポーツ性の高いバータイプの種類を用意している。Gストライカーとしては、セパレートハンドルキットのほかにインダグアームもすでに開発済みだ。この製品はマフラーやステップといった製品同様、多くの要望が寄せられた製品とのことだが、同社は開発においてゼファーでのレース活動で得たノウハウを参考に、硬すぎずしなやかな特性を持たせつつ、それでいて必要な剛性はしっかりもったスイングアームも製作。ステム変更によって高まったフロントまわりの剛性とのバランスを重視し、走安性はノーマルから飛躍的に向上している。

取材協力

カラスインターナショナル

95年に設立され、翌年よりオリジナルマフラーのストライカーを展開。以降、さまざまなパーツを生み出し、サポート&カスタムショップも運営。代表の新辰朗氏は80年代から90年代にかけて全日本ロードレース等で活躍したライダーで、釣り用品ブランドのDLIVE-Fも展開するなど、二輪業界のみならず、釣り業界でも活躍している。

◎神奈川県横浜市都筑区桜並木5-7(2F)
◎045-949-1345
◎http://www.striker.co.jp

モーターサイクルショー 先行情報

◎今回のZ900RS特集でインプレッションしたZ900RSのカスタムマシン。東京モーターサイクルショーには、機能系パーツはほぼこのままに、カラーリングを変更して展示する予定

取材協力

カラーストライカー

ストライカーと名付けられたマフラーやステップキット等を展開する。近年はギルドデザインとコラボしたGストライカーブランドのステムキットやスイングアームも好評だ。同社代表の新 辰朗氏は80年代から90年代にかけてのレースシーンで活躍したライダーで、同社の製品には走りの理論が込められている。

〒244-0292 神奈川県横浜市都筑区
桜並木5-7 (2F)
☎045-949-1345
🌐http://www.striker.co.jp



今号のインプレッションに登場したカラーストライカーのZ900RSのカスタムマシン。同社は東京モーターサイクルショーでこの車両をメインに展示し、コンプリートモデル「SZ-019」として展開する予定とのこと。

[photo & text] 夏目健司

STRIKER

ストライカー

走る喜びをかきたててくれる SZ-019が登場

そのスペックのみならず
美しさにも注目したい

マフラーやステップを中心としたアフターパーツを展開するカラーストライカー。ストライカーと名付けられた同社の製品は、性能はもちろん、美しさにも定評がある。Z900RSの登場直後より集中してパーツを開発してきた同社は、今年の東京モーターサイクルショーにおいて、看板商品のマフラーを装着したカスタムマシンを展示し、走りのストライカーという同社のブランドイメージをアピールした。

その後も同社は多種多様なZ900RS用パーツを生み出してきた。そして、今年の東京モーターサイクルショーでは、それらのパーツを装着したZ900RSコンプリートカスタム「SZ-019」を展示する予定だという。

カスタムの仕様に關しては、今号のインプレッションページが参考になるだろう。同社は走行性能の向上を目的に、荷重バランスに注目して足まわりを徹底的に追求し、オリジナルステムキットやスイングアーム

といったパーツを開発。なおかつノーマルサスペンションをベースにチューニングを行なうなど、徹底的に走行性能を突き詰めたカスタムを作り上げている。

「東京モーターサイクルショーで弊社が展示するSZ-019は、これまでに開発したパーツで構成されていますが、いずれのパーツも機能はもちろん、そのデザインも重要視しており、すべてポルトオンで使用可能です。カラーリングは、写真のグリーンタイガーではなく、異なるモノを展示する予定です。コンプリートマシンを展開するにあたり、多様なカラーリングも設定するつもりです」

こう語るのはカラーストライカーの代表の新辰朗氏。同社はZ900RS用のマフラーを現時点で8種類をラインナップしている。今後もブラックメカホン、チタンブラックメカホンといった製品を企画しており、ショーでは新型マフラーも登場すること。SZ-019は、走りのストライカーとしての存在感と、製品の美しさを多くの来場者にアピールすることだろう。



① 同社を代表する製品がマフラーだ。Z900RS用マフラーは現在8種類となっているが、東京モーターサイクルショーでは新作も発表予定



② ステップキットも同社の代名詞的なパーツである。スポーツリングをコンセプトとし、そのポジションのみならず、操作性も突き詰めている



③ ゼファーでのレースなど、ネイキッドカスタムのノウハウを豊富に持つ同社は、スイングアームも開発。もちろん展示車にもオリジナルが装着される



Theproduct Z900RS
Presentation of Custom Scene



④真円のチタンサイレンサーを採用。そのサイズは直径100mm、全長400mmという絶妙なサイズで設計される。ジェントルながらも力強いエキゾーストノートを響かせる。なお写真はオプション設定のチタンヒートカラーだ



⑤コニカルテーパーパーバイプが美しいカーブを見せる。フロントパイプのカーブを愛でられるのは、ネイキッド乗りの特権ともいえるだろう。集合方式は4-1方式を採用する

STRIKER STREET CONCEPT

カラーズインターナショナル 045-949-1345 http://www.striker.co.jp [text & photo] 夏目健司

ストリートで燦然と輝く ネイキッド第一人者の渾身作

マフラーを中心にストライカーブランドのステップや車体関連のパーツを積極的に展開するカラーズインターナショナル。Z900RSの登場とともに、このバイクの限らない可能性に着目し、専用パーツを次々と生み出している。

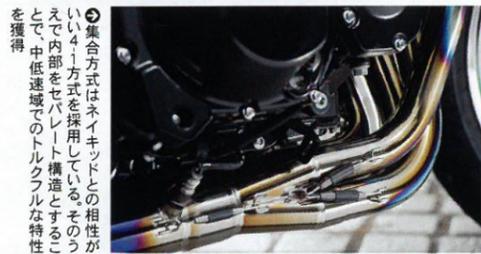
なかでも主力となるパーツがマフラーである。同社はあらゆる仕様のカスタムを想定し、これまでにさまざまなタイプのZ900RS用マフラーを開発しており、その種類は全部で8種類にも及んでいる。この数から、同社がいかにZ900RSというモデルに注目しているかということが分かることだろう。

同社がラインナップする数あるマフラーのなかで、今回取り上げるのはストリートコンセプトと名付けられた1本だ。Z900RSのスタイルにフィットする4-1集合方式を採用。集合内部はセパレート構造として、なおかつフロントパイプはコニカルテーパーパーバイプで仕上げている。

今後多様なメーカーがその技術を注ぎ込んだマフラーを市場に投入していくことは思うが、そんななか、ネイキッドのカスタムに定評のある同社は、激化するZ900RSカスタム界を渾身のマフラーとラインナップで引き続きリードしていくことだろう。



⑥パイプ径が徐々に広がるコニカルテーパーパーバイプを採用し、スムーズな排気の流れを実現し、低回転域から高回転域にかけて胸のすく吹上げが実現した



⑦集合方式はネイキッドとの相性がいい4-1方式を採用している。そのうえで内部をセパレート構造とすることで、中低速域のトルクフルな特性を獲得

これにより中低速域でのピックアップと高速域での伸びを両立し、トルクフルかつ胸のすく加速を味わえるマフラーとなっている。また、サブサイレンサーをキャンセルしたため、その重量も4kg台に軽減している。ノーマル比75%減というこの数字は、たとえばワインディングなどでは心地よい切り返しに体感でき、街中においても、低速ターンなどでのふらつきといった心配もなくなるだろう。なお、サイレンサーは写真のチタンヒートカラーのほか、同価格でチタンソリッドタイプの設定もある。

STRIKER

www.striker.co.jp

Z900RS FULL EXHAUST MUFFLER SPECIAL EDITION

JMCA認定 車検対応モデル



ストリートコンセプト「チタンフルエキゾーストサイレンサー」チタンヒートカラー 真円φ100
91411WJ-H ¥198,000(税別)
※サイレンサー「チタンソリッドカラー」設定有

ストリートコンセプト「チタンブラックラインフルエキゾーストサイレンサー」チタンマットブラックカラー 真円φ100
91411WJ-BK ¥250,000(税別)
※サイレンサー「チタンソリッドカラー」設定有



STREET CONCEPT
φ90ショートサイレンサー「チタンソリッド」
931410V ¥88,000(税別)
※サイレンサー「チタンヒートカラー」設定有

INTER MODEL
OFF-TypeBサイレンサー「チタンソリッド」
931410M ¥98,000(税別)
※サイレンサー「チタンヒートカラー」設定有

INTER MODEL
OFF-TypeBサイレンサー「チタンブラックライン」
91411M-J-BK ¥265,000(税別)

INTER MODEL
OFF-TypeBサイレンサー「チタンヒートカラー」
91411M-J-H ¥220,000(税別)
※サイレンサー「チタンソリッドカラー」設定有

KAWASAKI Z900RS ORIGINAL PARTS



Z900RS セパレートハンドルキット
ストリートユースでの快適なライディングをメインとし、サーキットレース ポジションへの変更も可能なマルチポジションのセパレートハンドルキット！ポジションは4種類から選択可能な4way仕様です！

- セパレートハンドルキット(トップブリッジ/ハンドルSET)
ブラック ¥96,000(税別) ブラウン(茶) ¥101,000(税別)
- セパレートハンドル部品
ブラック(黒)のみ ¥42,000(税別)
- トップブリッジ部品
ブラック(黒) ¥63,000(税別) ブラウン(茶) ¥68,000(税別)



スポーツツーリングコンセプト「STC」STEP KIT
4ポジション ブラック/ハードアルミ ¥68,000(税別)

G-STRIKER スイングアーム
バフ仕上げ ¥185,000(税別) セラコートBK ¥215,000(税別)



STRIKER ラジエーターコアガード NEW
Z900RS/CAFE用
ラジエーターコア部やフィン部分の破損、汚れを最小限に抑え、タイヤからの巻き上げが集中する中央部分は細かいメッシュ形状にする事でより飛び石や泥汚れなどを最小限に抑えます。

COLOR スモークガンメタリック
SS-OG141 ¥19,000(税別)

ボルトオン設計



アクススライダー フロント
SS-AS141B-F1 ¥8,500(税別)

ガードスライダー
カーボン SS-GS141C-F1 ¥25,000(税別)
シルバー SS-GS141A-F1 ¥13,000(税別)
ブラック SS-GS141B-F1 ¥15,000(税別)

Z900RS "SAD"カーボンリアフェンダー開発中!