



手間のかかる構造も妥協せずに採用
 車種によっては中低速トルクを犠牲にせず高回転のパワーを確保するテーパー形状の“コニカルヘッダー”を採用。手間とコストがかかるが性能追求のために妥協しない

「お客さんはスタイルと音を気にしますよね、僕は現役時代はまったく気にしなかつたけど(笑)。パーツ作りを始めて、お客さんから大切なことをたくさん教わりました。だからマフラー開発の仕上げでは、サイレンサーの角度とかフレームとの隙間とか、イイ音って何だろう? って気を使って詰めていきます」

そんなストライカーだけに、人気車種は大排気量に限らずミドルクラスもラインナップ。サイレンサーが跳ね上がったアップタイプが人気だが、STDのタンデムストップが装着できず、取り外したままだと車検不可。だからタンデムストップキットも必ず用意する。

「昔とはマフラー選びの優先順位が違います。まずは法的な安心感が第一。いま、ミドルクラス用がよく売れています。やはりそこが影響していると思います」

集合方式は扱いやすくパワフルな4-2-1が主体(ミドルクラスは4-1がメイン)。横から見ると4-1風のスッキリしたデザインも魅力だ



バイクメーカーと同レベルのマフラー理論と技術で最新マシンに対応



Performance Recommend 7 Brand
Muffler

- | | |
|-------------------|---------------------|
| #00. INTRODUCTION | #04. STRIKER |
| #01. R'S GEAR | #05. YOSHIMURA |
| #02. NOJIMA | #06. LASER |
| #03. K-FACTORY | #07. NOUVELLE VAGUE |

Muffler Brand



STRIKER

ミドルクラスもしっかり認証、車検対応
 カテゴリーを選ばない安心感がウリ!

スタイルと音に定評のあるストライカーは、法的な安心感も抜群
 理論とユーザー目線の両面で、人気モデルに対応する

取材協力/カラスインターナショナル TEL045-914-6881 <http://www.striker.co.jp/>

キャブレター時代のバイクと、現在のインジェクション仕様のバイクは、マフラー製作において大きな違いがある……と、「ストライカー」を展開するカラスインターナショナル代表の新辰朗さん。「誤解を恐れずに言えば、キャブの頃は「アナログ」な作りでも対処できたんです。多少の「ズレ」はキャブのパイロットスクリューやメインジェット交換で合わせることもできたワケですから。でも、インジェクション車で「サブコン買って調整してください」とは、絶対に言えませんから」

そのためインジェクション車のマフラー作りは、シヤシーダイナモに載せて燃調や空燃比を解析するところからスタートし、設計もバイクメーカーと同様なレベルで理論的に行う必要がある。ある意味、「デジタル」な作りが求められているのだ。そうしなければ性能は

もちろん、厳しい規制をクリアして、認証マフラーとして販売するのは不可能。極めてクールな話だが、国際ライダーとして活躍してきた新さんにとって「性能向上とレギュレーションを守る」のは当たり前。そこから先がストライカーの魅力だ。

味、「デジタル」な作りが求められているのだ。そうしなければ性能は もちろん、厳しい規制をクリアして、認証マフラーとして販売するのは不可能。極めてクールな話だが、国際ライダーとして活躍してきた新さんにとって「性能向上とレギュレーションを守る」のは当たり前。そこから先がストライカーの魅力だ。



ストリートコンセプト
 タイプRC

写真はCB1300SF/SB用フルチタンで20万4750円。CB400SFやZR400等のミドルクラス用もラインナップ(フルチタン4-1。13万5450円〜)もちろん最新規制に対応

ビッグネイキッド向けの
 “ステンレス手曲げ”

ストライカー TEMAGE (15万2250円〜)は、手曲げ加工のステンレス製フルエキ。サイレンサーはカーボンとアルミから選択可能。規制対応品

