

リーンは  
横ではなく  
下へ。  
ここで曲がる！を  
マスターする

揺るがない強さ

The Top Performer

SUZUKI

GSX-R1000R

鈴鹿8耐  
総力特集

優れた一体感をもたらす  
セバハンキット

低く、そしてタイトに構えられたセバレットハンドルがアグレッシブな印象を放つストライカーのZ900RS。本誌では6月号でも一度紹介しているが、実はその時とはハンドルもエキゾーストもエンジンの仕様も別モノ。さらなる進化を遂げているので順を追ってみたい。

まずはそのハンドル周りだが、これは鋭意開発中のプロトタイプながら完成まではもう少しといったところ。削り出しのトップブリッジとセバレットハンドルから成るキットで、以前の仕様はバーハンドル用の固定穴が残されたままだったが、それが無くなり、よりシャープなデザインへ変更された。

しかもフォークにクランプされる部分を反転させることができ、それによってハンドルの高さを2段階の中から選べるようになっていたのだ。

ステップの位置は4つの選択肢があるため、それらを組み合わせることによってライダーの好みに合わせたいきめ細やかなセットアップを実現。見た目はスバルタンながら、そこに苦痛や我慢はなく、荷重をコントロールしやすいバランスの取れたポジ

ション作りが可能になっている。

そしてもうひとつ、迫力のたたずまいに貢献しているのが、4・1集合のチタンフルエキゾーストだ。総重量はわずか4・2kg（STDは11・9kg）に収められ、非常に細身ながら騒音・排ガス規制はクリア済み。政府認証とJMC A認定も取得しており、車検にも対応する。

注目はセラコートグレイシャープラックと呼ばれる特殊コーティングが施されているところだ。これは摩擦や衝撃、溶剤などに対して優れた耐性を持つ保護塗膜の一種で、特に熱に強いことで知られている。

また、外観からは分らないものの、エキゾーストの刷新にともなってECUチューニングも進められている。STDと比較すると明らかにレスポンスがよくなっており、全域でトルクもアップ。スロットル操作に対して間髪入れずに車体が反応してくれるため、もともと俊敏だったZ900RSのハンドリングがさらにシャープになった印象だ。

そのハンドリングを支えているパーツのひとつがアルミスイングアームで、剛性が上がり過ぎないようにサスペンションやフレームとのバランスを最適化。相応に向上しているであろうパワーを無駄なくトラクションに変換し、不安定な挙動を誘発することはなかった。

ノスタルジックなスタイルと軽やかなコーナリング。そのバランスが巧みに図られたストライカーのZ900RSはスポーツツマインドを満たしてくれる1台である。



新 辰朗さんが  
走って仕上げる

ブランドの代表であり、開発チームを務める新さん自身が走ってパーツをテスト。今回の撮影時も積極的に周囲を重ね、車体からエンジンに至るすべてをチェック

COLOR'S  
INTERNATIONAL

PHOTO/K.OHTANI, S.MAYUMI TEXT/T.ITAMI  
取材協力/カラースインターナショナル TEL045-949-1345  
<http://www.striker.co.jp/>

# KAWASAKI Z900RS

## 走るZを追求する

全日本ロードレース選手権のGP500クラスを筆頭に  
AMA(全米選手権)などでも活躍した新 辰朗さんが率いる  
カスタムパーツブランドが「ストライカー」だ  
すでにZ900RS用のパーツが数多くラインナップされているが  
テスト中のプロトタイプも含む最新バージョンを紹介しよう

ボルトオン、合法で  
パーツを開発

カスタムを楽しむ一般ユーザーのことを  
第一に考え、リリースするパーツはボルト  
オン装着が可能で、各種法規をクリア  
することを基本に開発を進めている



1.ジュラルミンを主素材にしたオリジナルのステップキット(6万2640円)。4つのポジションから好み位置を選択でき、逆シフトにも対応する 2.ブラウンとブラックの2色から選べるアルミビレットのフェンダーレスキット(2万3760円)。ナンバー角度は40度で新しい法規制に対応している 3.アルミ異形目の字断面のG-ストライカー・スイングアーム(19万4400円)を装着。フックやステア追加など各種オプション設定もあり 4.新たに開発されたチタンのフルエキゾーストマフラー(27万円)。擦れ・摩耗・熱などの耐性に優れたセラコート処理が施され、車検にも対応 5.現在開発が進められている削り出しのトップブリッジとセバレットハンドルのキット。ハンドルの高さは2段階から選べる 6.ブレンボのキャリパーとサンスターのブレーキディスク(φ320mm)を組み合わせる

## フルモデルチェンジに 合わせて新開発

従来モデルとの共通パーツは「ミラーの一部」というほど、全面的に刷新されたのが18年型のニンジャ250と同400だ。

事実、250を基準にするとその車体は17年型比で7kg軽量化され、エンジンの最高出力に至っては8psも向上するなど、まったくの別モノ。その劇的な進化に合わせ、ストライカーが開発したのが、ここで紹介するパーツの数々である。

その中でも、とりわけ印象的なのがスリップオンマフラーだ。パイプとサイレンサーの主素材にチタンを用い、エンド部分にはカーボンを採用したそれは、STDのマフラー

1. ジュラコンにステンレスのウエイトを組み合わせたグリップエンド (5940円) 2. 衝撃から車体やエンジンを守るガードスライダー。ベース部分が写真のシルバーの他、ブラックアウトされたタイプも用意 (2万7000円～2万9160円) 3. ホイールをドレスアップできるリムライnstッカー (3780円)。耐候性も確保されている 4. ストライカーオリジナルの「INTER MODEL・SC SLIP-ON OFF-Type サイレンサー・タイプB」 (9万6120円)。チタンソリッドとチタンヒートの2色がある 5. 4つのポジションから選べる「STRIKER SPECIAL STEP KIT」 (5万9400円)。オブションでレースポジションへコンバートすることも可能だ

に比べて2kg以上も軽く仕上げられ、その単体重量は1・5kgに過ぎない。

もちろんその状態で騒音規制をクリアし、政府とJMC Aの認証も取得しているため、心地いいサウンドを公道で楽しむことができる。

今回サーキットで試乗させてもらったのだが、そのパフォーマンスはすぐに体感できるものだった。

エンジンはSTDの状態でもよく回り、パワーも充分ながらこのスリップオンマフラー装着後は高回転での伸び切り感が一段と向上。そこに至るまではフラットに回転が上昇していくためにクセがなく、とにかく扱いやすい。端的に言えば、爽快なマフラーである。



1  
2  
3  
4  
5



少しの変更で走りを変える、ストライカーらしいスタイル

COLOR'S INTERNATIONAL

KAWASAKI

# Ninja 250

ストライカーが手掛けるもう1台のカスタムマシンがこのニンジャ250だ。車体に装着されているのは手軽なボルトオンパーツながらスリップオンマフラーを筆頭に確実にポテンシャルアップを体感できる!

