

Kawasaki

カワサキZ伝説がふたたび動き出す

2018年11月11日発行
モーターファン 別冊

Z900RS

カスタマイズのすべて

カワサキZカスタムの新風

前後18インチに変更する理由

FI&メカチューンの可能性

歴代Zのエッセンスを効果的に採り入れる

オリジナルカスタム14選

マフラー実走インプレッション

アフターパーツカタログ300点



マフラーは、チタンパイプを、耐久性に優れるセラコートでコーティングした、ストリートコンセプトチタンブラックライン(¥270,000)をチョイス。

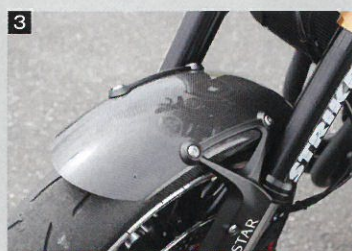


カラーズインターナショナル
神奈川県横浜市都筑区桜並木5-7
TEL 045-949-1345
www.striker.co.jp/

カワサキネイキッドのカスタムなら、ストライカーにお任せ。

カワサキのネイキッドモデル用パーツを、積極的に展開するストライカー。Z900RSにも本気で取り組んでいる。国際ライダー新辰朗氏がプロデュースするパーツは、確実な性能アップを

実現しつつ、オーナーの所有欲を満たすスタイリッシュなデザインがポイント。この車両は、ストライカーのデモマシン兼パーツ開発のテストベッドとして、日々進化を続けているのだ。



1 ブレーキキャリパーはブレムボ、ローターはサンスターに換装。アクスルスライダー(¥9,180)。2 純正フロントフォーク対応のステムキット(ブラウン¥167,400)はGクラフトとのコラボブランドGストライカーのパーツ。セパレートハンドル単体(¥46,440)、トップブリッジ単体(¥68,040)、フルキット(¥103,680)が選択可能。3 カーボン製フロントフェンダーは鋭意開発中。4 車体を保護するガードスライダー(ブラック¥16,200)。5 リアショックユニットはオーリンズを使用。6 スポーティなポジションを構築するスポーツツーリングコンセプトステップキット(¥62,640)は、ステップ位置20mm/30mmバック、20mm/30mmアップの可変4ポジション。7 シャープなテールビューを実現するアルミビレットフェンダーレスキット(¥23,760)。8 純正シートをレザー張替えでイメージを変える。9 スイングアームはGストライカー(バフ仕上げ¥194,400)。リアホイールはマグ鍛JB-3。

STRIKER

STREET CONCEPT Full Exhaust TITAN BLACK LINE

¥250,000

カラーズインターナショナル
神奈川県横浜市都筑区桜並木5-7
TEL 045-949-1345
www.striker.co.jp

SPEC
フロントパイプ●チタン コニカルテーパー
テールパイプ●チタン
サイレンサー●チタン Φ100mm × L400mm
集合方式●4-1
重量●4.2kg
近接排気騒音●90db
加速走行騒音 82db●政府認証取得

タンデム
ステップ可

オイル
交換可

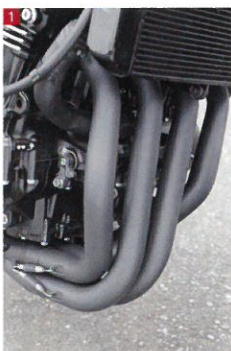
オイルフィルター
交換可



ストライカーからの新提案、TITAN BLACK LINE は要注目。

全日本やAMAで活躍したレーシングライダー、新 辰朗氏が代表を務めるパーツメーカーのカラーズインターナショナル。同社のブランドであるストライカーは、マフラーを中心にステップや外装パーツ、スイングアームなどをラインナップ。確かな性能とスタイリッシュなデザインは、カスタムフリークから絶大な支持を得ている。

Z900RS用マフラーは4タイプを用意。チタン製のエキゾーストパイプに特殊コーティング「セラコート グレーシャープブラック」を施したチタンブラックラインが要注目。シックなブラックフィニッシュが、マシンディティールの引き締める。



1フロントパイプはコニカルテーパー形状を採用。2集合部はZ900RSのスタイリングとのマッチングを考慮して、4-1ルックのセパレーター内蔵4-2-1構造。3サイレンサーはラウンドタイプ。異形ひし形断面形状とカーボン製テールエンドピースを装備する「OFF-Type」サイレンサー仕様もラインナップ。4ツヤ消しブラックが精悍な印象を与える、セラコートは今までにない高い耐久性を誇る特殊コーティング。

Impression パワーアップを実感できる、エキサイティングな乗り味が魅力。



このマフラーは、一言「速い」に集約される。どの回転域でもパワフルで、回転上昇と比例するようにパワーが盛り上がってくるのが面白く、いかにパワーを引き出して走るのかが楽しめる。これだけパワーアップを体感できると、もっと攻めたい、より速く走ってやろうとワクワクしてくる。ダイレクトに「速さ」を感じられるマフラーだ。アフターマフラーを装着するなら、やはり速さは重要。こうでなくっちゃ、とヘルメットの中でつぶやいた。

バックトルクは若干強めだが、スロットルオフで嫌な減速をするわけではない。エンブレを多用するライダーには好ましい特性だし、ここは好みの分かれる部分だ。個人的に気になった部分を挙げるなら、スロットルの開け始めで少々過敏な反応をみせる場合があること。パワーが出ているし、レスポンスも良好なため、ある程度は仕方ない。見方によっては、ワイルドでスリリングなキャラクターであるし、乗りこなす楽しみが多いともいえるのだから。