

平成
31年
4月1日発売
創刊月1日発売
第21巻第3号(通巻137号)

Kawasaki

カワサキ乗りたちへ[カワサキバイクマガジン]



3強ネイキッド

> Z900RS > ZRX1200DAEG > ZEPHYR series

- 持って生まれた宿命と誕生背景の差
- カスタムベースとしての圧倒的支持
- すべてはゼファーから始まった

など

2019.5 vol.137

2019 NEW MODEL IMPRESSION

Ninja H2 SX SE+
ZX-10R SE
VERSYS 1000 SE
Z400/250



[ジャパニーズロード] 静岡県 いつもの伊豆半島、ちょっと秘境味わい旅

オーストラリアのロケ地を訪れる [映画『MAD MAX』公開40周年聖地巡礼]

2019年のスタートを切る真冬の会場に2,000人が集結 [カワサキコーヒーブレイクミーティング in 大磯]

3強
ネイキッド使ってライダーに優しく
楽しいピュアスポーツ

Z900RSは、サーキット走行を楽しめるほどポテンシャルが高く、一方でトラディショナルな味わいもある。おまけにZ900RSと同様の基本構成を持つZ900は、スポーツ心が放たれるファンバイクだ。となれば、Z900RSのカスタムには、限りない可能性を予感させる。料理の仕方で、キャラクターはお気に召すままということだ。ストライカーのZ900RSは、カフェレーサーに仕上げられている。それもしさが上乗せされている。それはZ900RSが持つ生まれた素性を昇華させていることになる。



↑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ぐに通じ合える

カフェレーサーとして再降臨したRS

ストライカーのZ900RSは、カフェレーサーに仕上げられている。それもしさが上乗せされている。それはZ900RSが持つ生まれた素性を昇華させていることになる。

高回転域に向けてのエンジンの伸びも爽快だ。マフラーが4-1集合のため、中回転域が弱くなっているのかかもしれないが、滞りなくスムーズに繋がり、カフェレーサーというキャラクターにも合っている。

となると、ノーマルの従順さや扱いやすさが犠牲になつていると思われるかもしれないが、そのようなことはない。むしろエンジン特性は上質になつていているくらいである。

とくに低回転におけるスロットルレスポンスの上質さが好印象である。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こともあり、ノーマルよりも扱いやすく気持ちいい。

また、フロントフォークのバネはノーマルから2ランクもソフトに

なつていて、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。

先の読めないコーナーでは、ねらったラインを正確にトレースしていく。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ことの相乗効果なのである。

とにかく、どんなシチュエーションでも、すんなり身体に馴染み、マシンに対して信頼を寄せることができ。パッケージングとしての仕上がりも最高である。

RIDING POSITION



↑足着きはノーマルよりも良好だ。市販車のZ900RSカフェよりもハンドル位置が低いが、上体の前傾度はきつい。ステップ位置も絶妙だ

■身長/161cm ■体重/57kg

Z900RSに対して、ますますカスタムベースとしての魅力を感じてしまう。

跨ると、Z900RSカフェより

も上体が前傾し、現代の水準からするとハンドル位置もやや遠めだが、このくらいならツーリングでも許容できる。ノーマルのハンドル切れ角が維持されていることもうれしい。

ワインディングでは、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

おもしろさも濃厚なのである。

ハンドリングの手応えにはダイレクト感がある。シャープと言つてもよく、楽しさを高めてくれている。

軽量化に加え、上下のフロントフォークブレケットが剛性アップされて

いるおかげなのだろうか。



↑コーナーでねらったラインをトレースできるし、常にニュートラルな状態を維持してくれる。そして、人間の感性に合ひ、人に近い乗り物であると感じさせてくれる

POINT



↑マフラーは当然ながらストライカーを採用する。集合方式は4-1だが、集合部をセバレー構造とすることで、低中回転域に配慮している



↑変更ポイントの一つがブレケットだ。ストライカーのステムキットで、倒立フロントフォークとの剛性バランスを適正化し、ハンドリングがスポーティとなった

CUSTOM MACHINE IMPRESSION

STRIKER

Z900RS

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、今日的な技術によって、高いポテンシャルを秘めている。このストライカーZ900RSは、その能力を覆い隠さず、前面に押し出していた

和歌山利宏=ライダー・文
Impression Rider & text by Toshihiro Wakayama

夏目健司=写真
photographs by Kenji Natsume

スポーツバイクとして
高水準でまとめる

トラディショナルな味わいがあつて、オールラウンドに楽しめるノーマルに対し、カスタム車は少々ピンポイント的なものになつても致し方ないところだろうが、カラーズインターナショナルが仕上げたZ900RSは全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。同社代表の新辰郎さんによつて、サーキット走行を楽しめるように開発されたが、ステージはあくまでも公道で、ツーリングにも使えるものにしている。

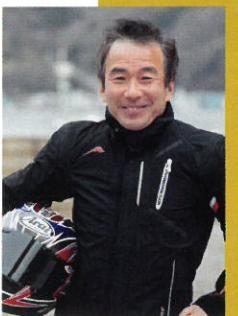
●カラーズインターナショナル ●神奈川県横浜市都筑区桜木5-7 (2F)
●045-949-1345 ●http://www.striker.co.jp

CUSTOM SPECIFICATIONS

エンジン総排気量	949cm ³
エキゾーストシステム	ストライカー
ハンドルバー	ストライカー
Rホイール	JBパワー マグ窓JB-3 5.50-17
タイヤ	ビレリ ディアプロスバーコルサ
Fブレーキ	キャリパー:ブレンボ4ポット マスター:ブレンボジアルボンブ
Fフォーク	スクーデリアオクムラ チューン
ブレケット	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

IMPRESSION RIDER
和歌山利宏

市販車の開発を経験したテストライダーの立場からすると、カスタムマシンを全面的に薦められるわけではない。おもしろさの反面、ネガもあるからだ。でも、今回は心底楽しめた。調和された作り込みがすばらしかったのだ。





STRIKER Z900RS

ストライカーがカスタムしたZ900RS。主力商品のひとつであるマフラーをはじめ、車体関連のパーツも充実。ボルトオンでひと味もふた味も違うライディングフィールを味わうことができる。ライディングポジションの再構築によって、より自然なハンドリングが実現し、なおかつ各部の剛性バランスも追求している。サスペンションはノーマルをベースに、スクーデリアオクムラでチューニングをほどこす。カラーリングはブラックタイガーを採用し、他の色も導入予定だ。



車体の構築

Z900RSというバイクはZ1/Z2をモチーフとしていることもあり、ライディングポジションは現行モデルとしてはアップライトで、ハンドルは幅広だ。もちろんノーマルのポジションで雰囲気を楽しむのもアリだ。しかし、倒立フロントフォークやモノショックなど、車体や足まわりは現代の主流の仕様であり、そのため同社はセバレートハンドル化によってライディングポジションを再構築した。これにより自然とフロント荷重となり、コーナーでハンドルに余計な力をかける必要がなくなった。



↑ライディングポジション構築のポイントとなるステップ。4ポジションとすることで体格や好みに対応しており、部品の高精度化で操作性も格段に向かっている



↑Gストライカーのスイングアームは、高剛性化とともに適度なやかさもねらっている。トリプルツリーの変更とあいまって、ハンドリング特性の向上に貢献する



↑リヤショックも、フロントフォークとの相性を突き詰めて、社外品ではなくノーマルをベースにスクーデリアオクムラにてMEチューンを行なっている

R Sは前後17インチ、倒立フロントフォーク、モノショックなど、採用する機能は現行モデルでも高いレベルにある。だが、ノーマルは、そのスペックとスタイルに若干のアンバランスが存在すると感じた新氏は、レートとすることで、バイクのディメンションに最適なライディングポジションを構築。自然とフロント荷重をかけられるようになり、よりナ

チュラルなハンドリングを味わえるようになった。もちろんハンドルのみならず、ステップやシートといったライディングポジションの構築に重要なポイントも見直し、サスペンションもアフターパーツに取り換えている手法を取り入れている。

前荷重のライディング



↑ディメンションこそ17インチホイールの現代のバイクなのだが、ハンドルは幅広く、グリップ位置は高い。ヒジが張った乗車姿勢は、まるで70年代の空冷Zに乗っているかのような雰囲気だ



↑コーナーを駆け抜けるストライカーZ900RS。ヒジは適度に締められて、リラックスした姿勢に見える。ライディングポジションの再構築と共にサスペンションの見直しも行なえば、より楽しく走れるだろう

70年代風のアップライトなライディングポジションに設定されたZ900RS。とはいっても車体構成は倒立フロントフォーク、モノショックという現行モデルの構成である。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く、コーナリングの際などは余計な入力も必要になってしまうと新氏は評価する。そのため同社は、よりフロントに荷重をかけやすくするため、セバレートハンドル化という手法を採用し、それにともないシステムキットも開発し、フロントまわりの剛性を高めている。アッパープラケットのみも用意する。



ゼファー1100カスタムでのレース活動など、ネイキッドの可能性を常に模索するカラーズインターナショナル。同社はZ900RSというモデルにも秘めたる可能性を見出し、積極的にパーツをリリースする。

夏目健司=写真・文
photographs & text by Kenji Natsume

カラーズインターナショナル代表 新辰朗氏

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。99年にストライカーブランドのパーツ展開をスタートし、カスタムショップも運営する。釣り用品ブランドのDLINE-Fも展開している

④神奈川県横浜市都筑区桜並木5-7(2F)
⑤045-949-1345 <http://www.striker.co.jp>

PART.2 カスタムベースとしての魅力

車種別カスタム実例集

Z900RS STRIKER

秘めたスペックを多様な手法で解き放つ

「ウチで出来る最大限の提案」と新氏がいう同社製作のカスタムは、マフラーによってエンジン特性を改善しつつ、同時に車体関連の見直しを行なうことで、Z900RSの走行性能をさらに高めている。Z900

現行モデルとしてとらえ
荷重バランス等を再構築