

GPZ900RからZRXシリーズまで続く高い互換性が生かせる、Ninja系エンジンの魅力!
カスタム & メンテナンスを楽しむ決定版!

ヘリテージ & レジェンズ

Heritag Legends

Ninja エンジン



NEW
ハヤブサ
発進!

4

2021
APRIL
Vol.22

ミスター/イグ
4月号誌付録
Heritag&Legends
Vol.22 第36巻第7号
2021年4月1日発行

GPZ900RからZRXへと連なる
ニンジャ・エンジンの魅力!

★ **Ninja系エンジンの違いと歴史**

GPZ900R・1000RX / ZX-10 / ZZR1100・1200
GPZ1100・ZRX1100・1200・DAEG...

★ **ZRX&GPZ-R**

チューニングの要と経過

T・G Nakagawaでエンジン全バツ&チェック

★ **スペシャルマシンインプレッション**

ケイファクトリーのスーパーチャージドDAEG評報

★ **スペシャルSHOPトピックス**

スペック×井上ボーリング: アルミめっきシリンダー+CBM活用法
ブルドッカー・タゴス: 長く楽しみ続けるための厳選ピストン
しゃぼん玉: 多彩なパーツ群から知るお勧めメニュー
ACサンクチュアリー: 新車並みコンプリートが人気上昇中



第3世代
ニューモデル
デビュー!

スズキ **HAYABUSA**
正常進化と錬成で新時代を開く旗艦!



● 第3世代HAYABUSA詳報と歴史
● カスタムマシンショーアップ!: ストライカーワークス/レッドモーター/TG-RUN

STRIKER WORKS HAYABUSA

外観も機能も正常進化させて完成形へ導かれた1台

TIRE: BRIDGESTONE T31 [F]120/70ZR17・[R]190/50ZR17



蓮の花をモチーフにしたピンク×ホワイトの外装はこの車両の前に乗っていた'08年型で施したものを移植。燃料タンクは耐久レース仕様のピーター製アルミで、グラブパーも相馬さんの職業にちなんで仏具のゴールドで塗装。テールライトはLED化し、カーボントリム付きのスクリーンはマジカルレーシング。トップブリッジにはハンドル装着位置をノーマル+5/+12/+17mmに調整できるケイファクトリー製スペーサーをセット。左右のブレンボマスターは整備も行き届いて上々のタッチを維持している



HAYABUSA CUSTOM

既に20年超を旗艦で居続けたハヤブサ。完成度は高いのに手を入れる余地もあるという魅力から、多くのカスタムが登場した。それらを作ってきたショップとオーナーの目指すところが、新しい3代目への流れを作ったのではないかと。そんな考えも込められたような、ハヤブサ・カスタムを見ていこう。

STRIKER WORKS

ストライカーワークス

距離を乗るといふ共通点を意識してメンテナンスを行うことが重要

ワンオーナーで長く乗る人が多いハヤブサには、車両にも多くの履歴が表れる。その履歴を、ショップとの関係性とともにも色濃く持ったストライカーワークスの2台を見てみよう。



完成度が高いから
ずっと持っておきたい

「ハヤブサは本当に多彩なライダーが乗って、いろいろな使われ方をしていると思います」。ストライカーワークスの鈴木さんがそう言うように、ハヤブサユーザーの方向性は多様だ。ストリートを流すことやツーリングは当然、荷物を積んでのキャンピング込みロングツーリングや一気走りの弾丸ツーリング、ドラッグレースやUSロング&ロースタイルに。タンデムライダーが多いのも特徴だろうか。

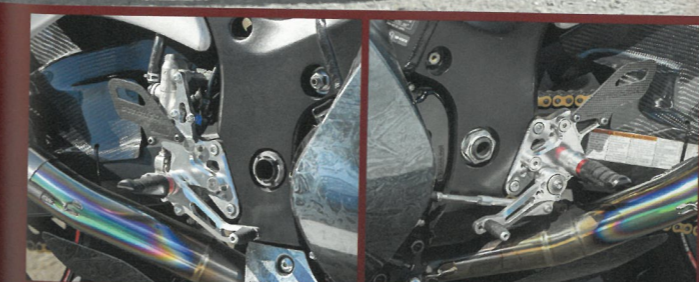
ここに紹介する2台は、そんな多彩な使い方を象徴するかのようでもある。まずは蓮の花がモチーフと聞けばなるほど、と思わせてくれる品のある落ち着いたピンクとホワイトでフルペイント(グラブパーも仏具に関わるゴールド)されたこの車両。

元々'08年型フルカスタムに乗っ



フロントフォークはハヤブサノーマルで、リアのオーリンズショックとともに良好な作動性をキープ。ステンレスメッシュラインへの変更以外ブレーキはノーマルでホイールは3.50-17/6.00-17サイズのままアルミ鍛造のゲイルスピードTYPE-Rに換装。前後のカーボンフェンダーはマジカルレーシング。2本出しのフルエキはストライカーのワンオフで左右で異なるエンブレムはBusa-Tomo.Net専用

ノーマルの完成度の高さを知った上で要所要所に手を入れたこの車両、エンジンもノーマルながら調子は良好。転倒時の損傷を最小限に抑えるガードスライダーはストライカー(エアダクト後部)と、アグラス(クランクケースカバー)を装着。集口ゴ上に見えるBusa-Tomo.netは全国のハヤブサ乗りが親交を深めるサイト。今回撮影の2台のオーナーもBusa-Tomo.Netのメンバーだ



フレームやスイングアームは年ごとに設定されるブラック仕様のノーマルで、新車状態のようにきれいに保たれている。ステップバーのポジションが6カ所から選べるステップキットはストライカー製品で、バーをブラック/ベースプレートとヘダルはシルバーとしている。ヒールガードはカーボン

元々オフロード好きから転じてハヤブサに乗るようになったというオーナー相馬さん。ヒップバッグはストライカー×RSタイプ



STRIKER WORKS HAYABUSA

数々のパーツ開発にも関わって 磨き抜かれたイエローBUSA

TIRE: BRIDGESTONE S22 [F]120/70ZR17・[R]190/50ZR17



外装に施されたSTRIKERのロゴなどはDETO RACINGによるラッピング。スクリーンはゼログラフィティBusaTomoでミラーはGSX-R1000純正流用。ヘッドライトバルブはスフィアライトのLEDに変更、メーターのLEDもブルー化。細かく位置変更できるセパレートハンドルはABM製をリジッドマウント、トップブリッジはハリケーン製に。左右マスターはゲイルスピードVRCでホンダ純正グリップヒーターもセットされる。シートはストライカーカスタムシートでフェンダーレスはデイトナ



エンジン/フレームはノーマルベースでストライカー・ラジエーターコアガードやストライカー・ガードスライダー（カーボンコンポジット）、ストライカーステップ/タンデムステップバー等をセット。ヒールテック・FIT PROサブコンでの燃料調整や同じくヒールテック製クイックシフター/リミッターカッターも加えられる



排気系はストライカー・チタンマフラーで現状ではワイリーキッズ製ワンオフサイレンサーを接続。フロントフォークはハイパープロスプリングを組み込み、リヤショックもハイパープロ。スイングアームはGストライカーでホイールはゲイルスピードTYPE-Sの3.50-17/6.00-17サイズ。フロントアクスルはラジカル製クロモリでフェンダーはネクスレイ・カーボン。ブレーキはフロントが純正プレノボキャリパーにアクティブ・クロスロックディスク



ライカー製の3タイプを持ち、着せ替えて遊んでいるという。アフリカツイン（1100）も所有している今は少し乗る機会は減ったかもと言いつつ、300km圏内でのキャンピングツーリングなどにも使われ、きれいに保たれている姿は年数も感じさせない。少し乗せてもらっただけでも車両はな

じみがよく軽く、スムーズなパワーデリバリーとブレーキングを堪能でき、これは気軽さも高めたパッケージだと思える。ちなみにツーリング時は積載性を重視してGⅠVⅡリアケースを装着することだが、その着脱を含めた柔軟性も注目点だろう。相馬さんによればこの形で完成

ほかにあえていじるところはないとのこと。新しいハヤブサも十分に食指が動く存在だけど、それを手に入れたとしてもこの車両も一緒に持っておきたい。それくらいに気に入っているとも言つ。2代目の良さを磨いたからこそ3代目にも期待できる



もう1台は、イエローの車体色と、サイドに書かれたストライカーのロゴとともに、覚えがあるという人も多いのではないだろうか。各部にはGストライカー・スイングアームなど、ストライカー製や、アクティブ扱い品を主としたパーツが装着されている。「この車両はオーナーさんの個人所有車なんですけど、ストライカー（ストライカーワークスの母体カラーズインターナショナルのブランド）のハヤブサ用パーツ開発

やショー出展などの協力をいろいろとさせていただいた車両でもあるんです。代表の新（辰朗さん）も思い入れが強いようでした。見ての通り、足まわりやポジション関連パーツなど、換わる場所はほぼ換わってます。先ほどの相馬さんの車両作業、日常的な整備やカスタムについては当店がほとんどですが、この車両の場合は、オーナー自身がハヤブサのノウハウもたくさん持つってらっしゃるので、自分で行うことも多く、半分くらいが当店でしようか」

こう続けてくれる鈴木さん。この2台以外にもハヤブサオーナーが多く来店するというストライカーワークスでは、ここまでのハヤブサをどう見ているのだろうか。アドバイスも合わせて尋ねた。「バイクという意味ではスズキの旗艦らしい性能やオールラウンド性があるかと思えます。それもあってハヤブサは、いろいろな使われ方がされると思いますが、総じて距離を乗るといいう人が多くと思います。ですから、消耗品の交換をきちんとしていくのがいいでしょう。当店のお客さんにも、2代目を5年ほど前に手に入れてもう12万km以上走行と距離を重ねた方がいらつやいます。この方はフロントフォークを2回オーバーホール、ホイールベアリングもステムベアリングもそれぞれ2回交換。リヤホイールベアリングを2回、それからスイングアーム/リンクのベアリングも2回交換されています。つい先日でも来店されて、ブレーキディスクを交換しています。これも2回目。このあたりの消耗品をきちんと換えていく。乗れば減る物ですから、そこはきちんと、いい状態を維持しておきたい。スイングアームまわりはわざわざ外してみてもダメだったというケースはそうないんですけど、距離が伸びると心理的にも不安が募りますし、何よりも開けた上で大丈夫なことを確認して、その上で交換すれば、それだけで安心感も増します。そうした意味でも5〜6万kmでやっておいたほうがいいですよ」

距離を走ることが苦にならない車両ゆえに、それを維持できるように定期メンテナンスに気をつけるのがいいということだ。ところでこのイエロー・ハヤブサ、3代目の登場によって乗り換えが決まったという。それまでは買い換えの予定はなかったが、この車両で試してきたことが3代目にはほとんど盛り込まれているのも、そのきっかけになったようだ。つまり長年育ててきた愛車から、安心して乗り換えられる。しかもその基本性能をメーカー側が汲んだかのようにアップグレードした新しい後継機（3代目ハヤブサ）が出てきた。そして今まで乗ってきた車両は、その意味と良さを知ってくれる新しいオーナーの元へ行くことが決まった。そうして、ハヤブサファンの世界はまた先に伸びていくのだろう。ストライカーワークスは3代目も含めて、そうしたファンと車両をサポートしてパーツも開発してくるはずだから、そちらの期待も膨らんでくる。