

BikeJIN

絶景ロード特集&銘品大図鑑

4

April 2021
Vol.218
毎月1日発売

培俱人

別冊付録

銘品
大図鑑

ベストセラー&注目の
新作が目白押し!



絶景ロード

いつかは行きたい

神戸っ子タモンの
うまいもん好っきゃモン!

【讃岐うどん】

深掘りバイク日誌

KTM 250 ADVENTURE

BEST & LONG SELLER ITEMS IN 2021

For Motorcycles & Riders

培俱人

BikeJIN Special Issue 2021年4月号 別冊付録

銘品大図鑑

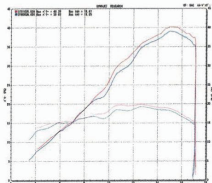
Arai / alpinestars / Bell Tatewaki / Definitive Supplies / DUNLOP / ENUMA CHAIN / CHIC DESIGN
DEGNER / elf / GOLDWIN / GarageRevo / FLAGSHIP / JRP / KANIYA / KIJIMA / KUSHITANI
Ideal / MaxFritz / MIDLAND / MOTO FIZZ / MOTO CORSE / NAPOLEON / PairSlope / SHOEI / r's gear
STRIKER / SYGN HOUSE / PANOLINE / WILD WING / ROUGH&ROAD / TAIRA RACING / ZEALOT

チタンヒートカラー



チタンソリッド

サイレンサーは異形カーボンエンドを採用したINTERMODEL OFF-Type。本体はチタン製でCKブラック、ヒートカラー、ソリッドの3種類



全域でノーマルを上回る パワー&トルク

4000回転からの常用域と加速時に使う8000回転を超えたあたりのトルクアップが明確で、これが乗りやすさを演出している

Other Item ▼

スペシャルステップキット

価格：6万5000円
素材：ジュラルミン
カラー：ブラックハードアルマイト
※カラーオーダー可能（1万2000円）
※オプションパーツで逆シフトに対応
数種類から選べるポジション、ペダルレングスの調整機構、ボールベアリング採用のペダルなど、操作性を追求したストライカーのステップキットにZX-25R用が登場。純正のスイッチ、ホース、純正クイックシフターに対応。もちろん、リペアパーツはボルト1本から入手可能だ



250ccに車検はないが、法規制への適合は必須。ストライカーのZX-25R用マフラーは触媒を装備、音量も規制値内。政府認証とJMCA認定を取得し、安心して公道走行が可能となっている



エキゾーストパイプはコニカルヘッダーを採用。1-2番、3-4番シリンダーを繋ぐバイパスパイプの位置は非対称、パワー特性を左右する重要な部分だ

Specification ▼

価格：22万円
（チタンソリッド、チタンヒートカラー）
23万1000円（チタンCKブラック）
最大出力：40.29ps
最大トルク：2.0kgm
重量：3.5kg（純正8.8kg）

ファッション性も
性能向上も譲れない

STRIKER Kawasaki Ninja ZX-25R/SE INTER MODEL SC フルエキゾースト OFF-Type B



問：カラース
インターナショナル
TEL:045-949-1345
http://striker.co.jp/



連結部分はトルクアップを狙った4-2-1方式を採用する。外側はもちろん内側もきれいに仕上げられており品質の高さを感じさせる

カ スタムフリークから、絶大な支持を得ているストライカーのパーツ。マフラーをはじめ、スイングアームやスタップといった車体周りパーツ。マシンのイメージを一新するカーボン製の外装パーツやプロテクター、グラブバーといったユーティリティパーツに至るまで幅広くラインナップ。ストライカーのパーツは、性能アップはもちろんのこと、質感の高さやスタイリッシュなルックス等がライ

カ バイクレースのトップカテゴリであるAMAで活躍したレーシングライダー。パフォーマンスの追求には余念がないはずと想っていたのだが、意外な答えが返ってきた。「デザインですね。せっかく装着するのならカッコ良いパーツの方がいい。カスタムするなら、カッコ良くしたいじゃないですか」

なんと、第一に考えたのは「デザイン性」とのこと。ストライカー製品は、ファッションパーツなのか？だが、新さんはこう続ける。「マフラーを開発する時は、最初にどんな形が似合うかを考えますね。そこから性能を作っていく。ZX-25Rは高回転でパワーを絞り出しています。ですから低回転域で若干扱いらすはビギナーも多いので、そうしたユーザーでも楽しめるパワー特性にするべきだと考えました。エキゾーストパイプの管長を揃えたり、バイパスの位置を変えたり……。色々と手を加えたことでトルクを太らせ、より乗りやすくてきたと思います。

高回転のパワーも上げていますし、排気音も四気筒らしい気持ち良いものになりました」

デザイン優先との言葉と裏腹に、性能アップのための試行錯誤に、かなりの時間とコストがかげられた。「スタイルの問題で、大きなサイレンサーやサブチャンバーは付けられなかった。その分、性能を出すのは苦勞しましたね」

「性能とデザインの両立」とはよく言われる言葉だが、ストライカーはその先を行っている。性能の向上は語るまでもない大前提。だから最初に上げたテーマが「ファッション性」であったのだ。誰だって、愛車は高性能でカッコ良くあって欲しい。ストライカーが支持されるワケだ。