

DAEG終了から5年! 未だ人気の快速マシン、ZRXの最新カスタムトレンド!

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

Heritage & Legends

Kawasaki

ZRX SERIES

1100/1200/DAEG

FOCUS ON!

NEW SUZUKI GSX-S1000
速攻試乗&魅力解説!

2021
NOVEMBER
Vol.29

三栄出版株式会社
〒100-0001 東京都千代田区有明1-1-1
三栄ビル4F
TEL:03-5561-1111

快速オールラウンダーの今!



- ★ 改めて知る、各世代モデルの特徴
- ★ 著名ショップ発! ZRX最新事情
- シャボン玉:製作車両に最新トレンドを見る
- バグースMC:お勧めパーツ&メンテナンス
- ストライカー:ワークス 乗り続けるための進化
- ★ 装着パーツに注目! 垂涎カスタム例
- アドバンテージ/ケイファクトリー/モトレガシー
- ...and more!

The Goodlookin' Bike
ザグッドルッキンバイク

Special!
2021 AUTUMN

欧州発! CB650Rから国内人気絶版車まで。羨望のカスタムバイク紹介、拡大版!

STRIKER WORKS 1200R

オールラウンドで長く楽しみ続けた上で、フレームマウントカウル等で新しさも導入

RE:PIRELLI DIABLO SUPERCORSA SC[F]120/70ZR17・[R]200/55ZR17

オーナーの永井さんが車両を手に入れた後、ポイントが掴みにくいと8年ほど前に車両を持ち込んだことから同店で手を入れ続けてきた車両。車体姿勢と足まわりセットアップによって車両は身近でコンパクトに感じられるようになり、今回はカウルをフレームマウント化しシングルシートカウルやセパレートハンドル化。楽しみの幅をさらに広げた

車体姿勢や足まわりセットアップから車体を身近にし、さらに走行性能を高めるZRXのポイント

ストライカーワークス

STRIKER WORKS

初代1100から25年弱、最終となるDAEGの生産終了からは既に5年。車歴を重ねたオーナーも多いZRXシリーズ。だが、各所にきちんと手を入れれば古びることもなく、車両は身近にでき、まだ十分に楽しめる余地がある。ストライカーワークスの2台の例で、見てみよう。



走行会をきっかけにセパハン&フレームマウントカウル化

これまでの仕様でも十分に走っていたが、さらに軽快なハンドリングを求めてビキニカウルをフレームマウント化し、ハンドルもアントライオン製トップブリッジ(ロアシステムはノーマル)のライザーを外し、バーからセパレートにした。自然な前傾姿勢を得つつ、ハンドル切れ角も確保している。ステップは最初の車両入手時からのもので、今回クイックシフター化した。シングルシートカウルも今回の変更で、ビキニカウルとともにレオバルド製。ほかの外装は従来通り

最初に手をかけたのは車体姿勢合わせと足まわりセットアップ



フロントブレーキマスターシリンダーはニッシンラジアル+アクティブレバーで、クラッチ側も同様。スロットルホルダーはアクティブ。マフラーはストライカー・フルチタンのリミテッドエディション。ストライカーではマフラーの多くをカスタム化(DAEG用STREET CONCEPTチタンフルエキゾースト4-2-1 STD JMCAは販売中)したが、Gストライカー・スイングアームやステップ、スライダーや外装等のパーツは引き続きラインナップされる



「この車両は長くお付き合いしてくださっているお客さんが、最近仕様変更したものです。変わったのは、まずビキニカウルとメーターまわりがフレームマウントになりました。ハンドルがバーからセパレートに。シートもノーマルのダブルタイプからシングルシートカウル仕様になりました。あとクイックシフター追加です」
こう、ストライカーワークスの店長・鈴木さんが教えてくれる仕様。ベースはZRX1200Rだ。「今回の変更のきっかけは、走行会でしょうか。今までの仕様でも街乗りやツーリングで楽しまれてきて、そこにもうちょっと軽く走るといふか、新しいことを加えたという感じです」
冒頭で挙げた以外の元々の仕様

ストライカーワークスへの入庫初期に不調を相談し、その解決策として車体姿勢合わせと足まわりセットアップを行ったこの車両。Gストライカー・スイングアームとフレノ4ピストンキャリパーはその後の装着。ほかのオリジナルはTVSのホイル、リヤシヨック、ゲリヤを1サイズアップした3.00/17/6.00/17サイズ等は当初からの仕様だ

エンジンはノーマルで定期メンテと吸排気セッティング



エンジンはZRX1200Rのノーマルで、ヘッドへのオイルホースを変更。定期メンテナンスも受けている。キャブレターはFCRφ39mmにZRXノーマル同様にスロットルポジションセンサーを追加している。セッティングもしっかり行われ、スロットルにしっかり付いてくる感じが楽しい仕様となっている



その一環だった。これは初入庫以降に開発されたパーツだから、アップデートと取っていいだろう。エンジンは快調。F1のイージーさとまでは行かないまでも、キャブレターもしっかりセッティングされ、操作が楽しくなる。その上で車体はノーマルよりぐっとコンパクトで操作しやすく感じられるようになった。換えたパーツの効果をごく簡単に引き出すには、前述のような基本的な車体姿勢作り、

このあたりはZRXなど水冷カワサキ、ゼファ1100/750なども含めたネイキッドを軸としたシヨップの姿勢の賜物。ゼファ1100ではTOTスーパーパーモンスターエポリユーシヨクラスでも代表・新さんが14年KAGURADUKI STAGEでの優勝を含めて長く走っていたから、そのノウハウもある。

この作業によって快適に走るZRXが得られたことで、オーナー永井さんは以後のメンテナンスやカスタム化を同店に依頼する。Gストライカー・スイングアームも

「ノーマルのエンジンや、スロットルポジションセンサーを付けたFCRキャブレター。ストライカー・チタンマフラーやゲイルスビードホイール等の前後足まわり。ホワイトをベースにしたフルペイントも合わせ、この車両が同店改称前のストライカーシステムヨコハマ時代」に初めて訪れた時点から大きく変わってはいないとのこと。ということは、今回の変更以前の仕様(パーツ類)は満足いくものだったと解釈していい。ただし、少し異なる点があった。
「外観や装着パーツ自体はその通りだったんですけど、最初にいらした時は乗り味が全然違っていたんです。中古で入手されたそうでしたが、高速域で真っ直ぐ走らなかつたんですね。来店のきっかけはそこで、安定性を良くしたいと。それで当時、原因が車体姿勢にあると判断してそれを直しました。前後サスも減衰がほとんど効いていなかったたので、これも手を入れました」

KAWASAKI ZRX

オールラウンドだからベースをきちんとする

普段はヘッドライト/テールライト/ウインカー/ミラー/ナンバーも装着してストリート仕様としても楽しんでいる1200R。今回はそれらを外してゼッケンカウルを付けた状態で撮影。サイドスタンドもレース/走行会時は外される。ストリート仕様には前述のパーツをセットしてカプラーオンで即変身可能。ZRXのオールラウンド性を生かした1台だ



STRIKER WORKS 1200R

灯火類着脱とカプラーオンオフで
普段使いからレースまで楽しむ

TIRE:DUNLOP [F]D213GP Pro-1 120/70ZR17・[R]D213GP Pro-2 200/55ZR17



そしてセッティングが不可欠。それがあって高性能パーツが本領を発揮するパッケージになったと言っている。

その上で、今回の変更はさらに軽快なハンドリングを得るなどのメリットを加えることになった。セパレートハンドル化も、十分に

ストリートで使えるハンドル切れ角を確保した上で、自然に前傾した今風ストリートファイターのポジションが得られた。鈴木さんは「たまたまでしたけど」と言うけれど、これらによって永井さんのZRXはまた一歩先を楽しめるようになったようだ。

ともにストライカーワークスと長く付き合い続けるお客さんのZRX1200R。最新の仕様はこのように近いものとなった。白車両は従来のダブルシート仕様でも楽しまれ(換装もすぐ可能)、黒車両の灯火類をカプラーオンで装着してストリートでも楽しむという切り替えも同様だ

オールラウンドだから ベースをきちんとする

もう1台、マットブラックで仕上げられたZRX1200R。こちらは普段はストリート使いで、写真はTOT(テスト・オブ・ツクバ)に向けた練習走行のためにレース仕様となった状態だ。

「こちらの車両はさらにチューニングされて、エンジンにも手を入れています。ピストンとカム交換にDAEGの6速ミッションも組んであります」と鈴木さん。ここではレース用ゼッケンカウルとなっているがフレームマウントカウル/シングルシートカウル。FCR十ストライカーチタンEXや前後オーリンズショックにゲイルスピード・ホイールという仕様は、確かに近い仕様。リヤも同様に2

フロントフォークはオーリンズ正立ラックリヤショックもオーリンズ。スイングアームはGストライカーのブラック。ホイールはアルミ鍛造のゲイルスピードType R#5017。60017サイズ。フロントブレーキはフレンドCNC4ピストンキャリパー十サンスターディスク。リヤブレーキもCNC2ピストンキャリパー十サンスターディスク。ドライブチェーンはRKの5200サイズ

00幅タイヤ。これでツクバラツプタイム1分2秒というから、十分な速さも秘めている。

「それで前後カウルを換えて前後のライトやウインカー、ナンバーが付くと、そのまま公道仕様。ハーネスも灯火類をカプラーオンでできるようにしていますから、レースと公道仕様がすぐ切り替えられます。ナンバー付き車両の走行会にも即応できますし、オーナーさんもババツと作業しますよ」

レーサーとしての使用は、メンテナンスの機会も増え、劣化を予防することにもつながった。フロントのブレンドキャリパー化は純正で6Pキャリパーの1100/1200では換えるのがお勧めなど、ベシッくな部分からも手を入れること、経年変化にも気を遣うことがいいですね」と鈴木さん。この2台の1200Rは期せずして、近い構成となった。だがそれは、ZRXをより楽しもうと手を入れてきた結果でもある。きちんとした整備とセットアップというベースが構築されていれば、フレームマウントカウルなど、後から出てきた効果的パーツも取り込んで、また楽しめる。それをこの2台は示しているわけだ。



フロントカウルとメーター類はDr.SUDA製マウントでフレームマウント化。前後カウルの換装と灯火・保安部品類



着脱も短時間でできる仕様だ。燃料タンクはラジカルでインナータンクを製作して純正形状のカバーを被せる仕



様に変更した。ハンドルはセパレート、左右マスターシリンダーはゲイルスピード



エンジンにはピストンやカムを変更しラジエーターを大型化。吸気系はFCRφ39mmで、排気系はストライカー・フルチタン。ステップもストライカー。サイドスタンドはストリート時に装着、サーキットでは外すが今回撮影用にそのまま付けている



▼ストライカーワークスの店長、鈴木正彦さん。同店ではZRXシリーズを多く扱ってきた。ストライカーパーツのアフターサービスも合わせて頼れる存在だ

