

RC甲子園のHITMANスト  
マフラーは、圧倒的ハイパ  
ンスと扱いやすさ、そしてス  
ングの美しさを兼備していた!

# もはや“ストリート”の域を超えたストリートマフラー!



■取材協力  
RC甲子園/兵庫県西宮市六湛寺町2-1-101  
TEL0798-34-3523 [www.rckoshien.co.jp](http://www.rckoshien.co.jp)  
YSP大阪箕面/大阪府箕面市今宮3-2-5  
TEL072-726-5310  
[www.yzpo@akaminoo.com](http://www.yzpo@akaminoo.com)  
セントラルモーターサイクルショップ/大阪府堺市南区野々井683  
TEL072-299-6334  
<http://central-mcs.com>

## 低中速のトルクアップに 高速の伸びをプラス!

オフロードマシンのアフターパーツは、数値上のレ  
ベルアップやスタイリングの美しさだけではユーザー  
を満足させることが出来ない。その点、RC甲子  
園がリリースしたHITMANストリートマフラー  
は違う。

「ノーマルのWRも非常に良い仕上がりなので、マ  
フラーを換えることでどれほどの違いが出せるのか  
楽しみでした。実際に乗ってみると、低中速域のト  
ルクが上乘せされていて、吹け上がりのスムーズさ  
を保ったまま高速域まで伸びていくんです。ノーマ  
ルにあるわずかな落ち込みをフォローして、理想的  
なパワー曲線を描いていることが体感できたのは、  
正直、驚きました」

オフロードマシンの楽しさは、さまざまなシチュ  
エーションでライダー自身が「操っている」という感  
覚を得たり、テクニックが「上達している」ことを  
自覚する瞬間にある。

「極低速からの加速や、スピードに乗った状態から  
もうひと伸び欲しい時もしっかりついてきてくれま  
す。また、ノーマル比2.5kg減という物理的な  
軽さだけでない、取り回しの軽快感は大きなメリッ  
トです。こんなマフラーを着けたマシンなら、走る  
のが楽しくて仕方ないでしょうね」

そのパフォーマンスは、インプレッションライダー  
をも唸らせるレベルだが、さらに嬉しいのは音量規  
制やガス換をクリアしたJMC A認定品というこ  
と。レースシーンはもちろん、一般公道でも胸を張  
ってその実力を見せつけられるのだ。

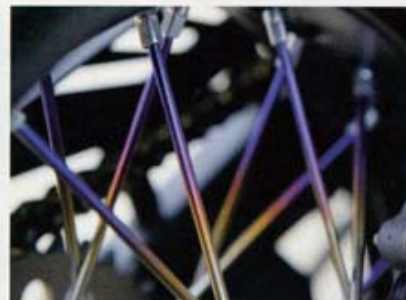


# PERFECT CUSTOM

## HITMAN ストリートマフラー ¥102,900~134,400

★重量3.23~3.96kg ★音量:90db ★JMCA認定  
■問:RC甲子園

エキパイはステンレスとチタンの2種類、チタンサイレンサーはマウントが2通り(バンドタイプと直付けタイプ)、チタンエキパイと直付けサイレンサーが最上級セット



## HITMAN チタンスポーク 開発中

計量器が430gを示す写真はフロントホイール用。ノーマルが700gなので約4割の軽量化を実現(前後で約500g軽減)。ただ、ホイールはジャイロ効果が生じるため、実際のハンドリングはその数倍の軽さを体感できる

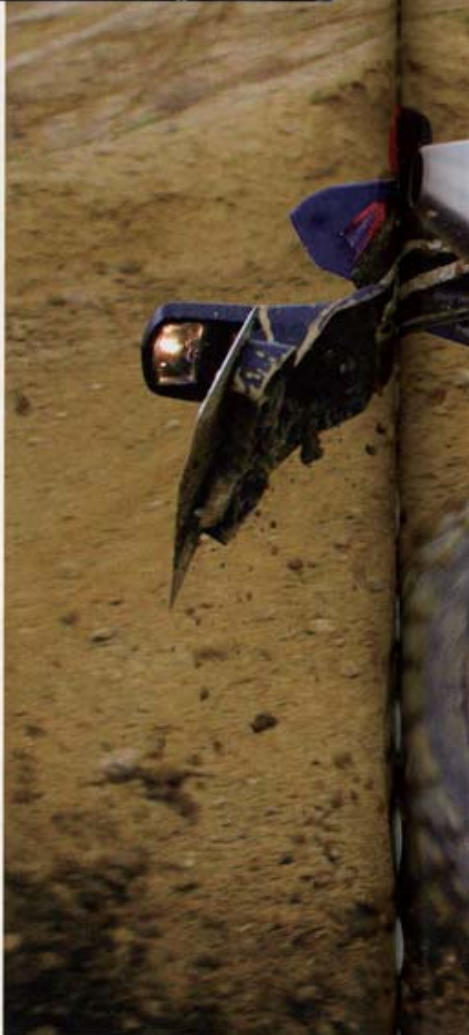
RIDER



辻本幸二

元モトクロス国際A級ライダーで「セントラルモーターサイクルシヨップ」代表。「TEAM KOH-Z」を運営している

モタード仕様のWR250Xでも、HITMANストリートマフラーの実力は存分に生かされる。加速速の多い市街地からワインディングまで、軽快な取り回しをアシストしてくれる



# なら、これが最強!!

## 鈴木健二

# 国内エンデューロバイク



イエローストロボのYSP限定外装を身にまとった国内エンデューロ仕様。基本的には市販を見据えた開発パーツと、市販品のみで構成されている。吸気系は穴開け加工などでモディファイ、エキゾーストにはHITMANのレース仕様を装着。これに合わせてECUはマッピングを書き換えたモノになっている。また、各部外せるモノはすべて外し、ボルトはチタンに。この軽量化によって重さはWR250Fと同じレベルまでおさえたという

各部ボルトにはチタンを使用。クラッチはメラ油圧に変更し、チェーンガイドは泥詰まり防止に形状をカット



HITMANレーシング仕様のサイレンサー。モトクロッサーなみの野太い炸裂音を響かせるが、94db以下

### 新パーツ開発中!?

WRの開発にも関わる鈴木健二のマシンは、国内レース仕様では新パーツが続々と投入されている。これは、市販を見据えた開発ものだろう。つまり、もしかすると軽量タイプのサブフレームや、社外サイレンサー用のECUなどが発売されるかもしれない、ということだ。

ちなみにこの2台の乗り心地はというと、パワー重視でありながらも、ノーマルより力強くトラクションしていく完全なエンデューロ仕様。先日開催された全日本エンデューロ開幕戦でも優勝、しかもファイナルクロス（レース最後におこなわれるモトクロス）では、モトクロッサーを駆る現役1Aを打ち破つての勝利。このマシン、マジでモトクロッサーを抜ける！



サブフレームの無駄な部分は完全に切り取っている。ナンバーステーの部分だけでなく、ヘルメットホルダーやタンデムステップのステーなども、削り切ってスルー



左側のシムラウドには、追加のラシエーターを装備



マスクはヘッドライトを外してメッシュを貼った



スポークにはRC甲子園のチタン製、リムにはRKエキセルリム。乗ってわかるほど足廻りは軽量



スイングアームの無駄な部分を削り落とし、削り落としているためバフがけで表面を整えた塗装なので剥離して磨くだけだそう

