

面对信息化时代，稍不注意就会脱轨，所以及时的补充知识才能让我们与时俱进，今天给大家带来的是关于ZRX币众筹发行价格是多少和zrx币的一篇文章，相信会给你带来较大的帮助！

楼下的连小黄蜂是什么都不知道，就不要乱说了。

ZRX是400级别街车里，最猛的，相比其他三家大厂的街车，川崎ZRX的缸径更大行程更短，所以在同一时间内会比其他400级别街车转数更高500左右，相应的提速就会更猛好多！雅马哈XJR和川崎ZRX测试的话必输无疑。

小黄蜂是运用CBR250的高转发动机，也很不错。就是价格离谱了点，车况好的也能到180的。两款车不同排量没有可比性，小黄蜂发动机声音比较柔和，整车设计圆润。ZRX发动机声音较之粗犷，设计棱角分明，很男人。要说哪个车更快，真没试过。

98年之前的，少了TOKICO对六卡钳和电感化油器，一般二手价位也就在5000-8000的范围。

建议考虑01以后的，01年的二手在1.1-1.2万左右，03年的车看车况和成色，一般二手价在1.2-1.5万之间，05年到08（08年停产），05年的纯水在2万以上

以上很多价格都是国内二手价格，纯水的还得贵一点。

川崎车子比较独特，操控性算不上拔尖，车也很重，但加速时非常猛，发动机偏向高转速，所以相对其他日系400街车，这个动力有点爆，高转速也导致保养上会更多投入一点，费用要大，油耗要高，不过车子性价比高，就是国内相对川崎的保有量低，配件要少，所以你可以看看稍微贵点的XJR400，CB400的话现在价格有点炒高了。

Bandit GSF1200在96年初面世，在00年改款和05年有小改良，但引擎仍然来自80年代GSX-R1100改良过来的直四引擎。由水冷改为油冷的GSX-R1100引擎虽然力大如牛兼防弹耐用，但经过这么多年之后，过时或看厌是必然的事情。终于看到Suzuki对2007年Bandit所作的三重改动，心里万分激动。首先是扩大引擎排氣量：缸径维持不变，而衝程长度由59mm增长至64mm，排氣量由1157cc增加至1250cc。更重要是由油冷设定，升级为水冷引擎！整台引擎的外貌也完全不同。第二项改动是顺应环保潮流，Bandit 1250的供油系统当然也由化油器改为电子燃油喷射系统。第三项改动也是最令老编感到既惊又喜的是，2007年Bandit 1250的波箱竟然由五前速改为六前速设定，这对于提升极速和改善各波段的馬力衔接都有莫大帮

助，實在是一大bonus。07年Bandit

1250分為NK版和S版，兩個版本都可以選配ABS防鎖死掣動系統。所以Bandit 1250便分為1250、1250A、1250S和1250SA四個型號。執筆時問過Suzuki代理，代理表示今年Suzuki要緊急應付來自全球瘋狂入票的GSX-R1000 K7訂單，所以其他車款都未有確實生產日期，現階段仍未有07年可售賣新車的細節在手。

07年Bandit 1250的水冷引擎揉合現代跑車技術：合金活塞、SCEM耐熱耐磨汽缸壁，PVD活塞環技術等都能增加汽缸的運動性、耐用性和密封性。增加了的排氣量和增長了的衝程，令Bandit 1250更耐用，扭力特性更強，同一轉數之下，無論是馬力或扭力，新車都會有更強的輸出，符合街車在現實世界裡的實際需要。新引擎雖然排氣量增加，雙平衡軸和採用水冷系統，但佈局竟然可以比以前更緊湊。傳動軸、發電機的位置執過位，令引擎的長度得以縮短，汽缸與汽缸之間的距離也有拉近，令盤頂的闊度收窄了20mm，意味著Bandit

1250座位前端和夾膝位置得以收窄，提升操控之餘，雙腳也更著地。Bandit 1250的36mm電子燃油噴注系統，當然也配備Suzuki跑車都一致採用的SDTV雙油喉閥門技術來提升油門反應和細緻度。其他電子技術包括ISC怠轉控制、PAIR減省廢氣裝置也可以在Bandit

1250身上找到。在死氣喉裡當然也有含氧感應器和催化器，令Bandit 1250的廢氣排放，可以符合歐盟三期的要求。新車架雖然同樣是鋼管製作，前傾角和拖曳距也維持不變。但抗扭剛性提升了10%。實用仍是Bandit 1250的特色，原庄有大架，只提供預載調整的43mm正Fork和單筒避震，夠用、好用、實用。

我给你份盜匪手冊 ★重点推荐:SUZUKI BANDIT1200★ SUZUKI

BANDIT1200迷失世界 SUZUKI BANDIT 1200自1995年推出至今，以有销售60,000辆的佳绩，的确是一个成就。其成功的发动机设计，操控灵活与售价低廉，以得到大量用户拥戴，还令其他厂家纷纷为她制作各种的强化部品，使她如虎添翼。经过5年的悠长岁月，SUZUKI要为BANDIT 1200起革命，也都是因为人们的要求越来越高，厂方就从细微处着手。基本设计保持不变，令她变得更宁静，扭矩表现更理想，现在推出更实用半流罩版。发动机是她的设计重点

肌肉型风/油冷式1, 157ml直列4缸DOHC 16气门发动机，现以Mikuni BSR 36S化油器配合油门位置感应装置，由于1、4号汽缸与2、3号汽缸在运作时温度存有差异，感应器同时产生针对性调节作用。排气活塞由原来的60度设计减到53度，提供更紧凑的排气动作。排气凸轮也同时做出变数去配合改动，改低良、中段扭矩输出。机油冷却器比以前扩大75毫米，令冷却效能得以一再提高。

采用更强力的离合器弹簧也属改良项目，以环保为前提的SUZUKI PULSED SECONDARY AIRINJECTION脉冲式2阶段空气喷注，99版的GSX—R750已采用如此设计，将新鲜空气注入排气管道，令汽油燃烧时间得以延长，汽油得到彻底的燃烧，排出的废气所含有毒物质自然减少。小巧黝黑且备散热片的机器，看来相当自我。经过改良的新车架，外貌与上一代并没多大差别，现在的轮距1, 430□比以前缩短5□，前倾角是25.3度比以前微减了0.2度，拖曳距是现在的104□比以前减了4□，座鞍高790□比以前大幅度递减45□。把手高度也下降17□，前刹车是一对310

□浮动式钻孔盘，比以前的标准厚了0.5□，配Tokico 6活塞对向卡钳。强而韧的前叉弹簧配于43□套筒前叉，且备有预调装置；尾减震器更换较重力的弹簧，设有弹簧预压与油压预调。采用容量较大的20升油缸，seat位采用两种不同物料，较硬的驾驶座以及软熟的乘客座熟，更具备有尾部挽手。Seat位底部设杂物挂钩方便使用，同时设有放置U锁的空间。大量设备比以前更实用，还有电子钟、油表及其他必须设备，应有的都不会缺少。试车感受 全新改良的BANDIT 1200带来更强的驾驶感受，转向性获得进一步改良，但在猛力加速时依然带来少许震动。当车速被推至180□/h时就令人心寒，备有半流罩的BANDIT 1200S也为此而来。她比标准版更稳定，贴路性能也较佳，只要时速在250□以下，总是可以应付过来。额外附加前半流罩重量，加上恰当的减震预调，确实可完全媲美纯跑车表现。发动机表现比以前更加柔韧，5,000rpm已带来相当的扭矩，提供像飞机般的爬升力量，又要飞啦！维持以5前变速箱令中段扭矩尽情地发挥，全新刹车设备带来极满意表现。

完全盗匪手册 盗匪族谱（按照排量划分）轻量级的车型：Bandit 250/V (74A、77A) 中量级的车型：Bandit 400/V (74A、75A、77A、7AA) GSF600 Bandit (N、S) GSF650 Bandit (N、S、SA) GSF750 Bandit 顶级无限量级车型：GSF1200 Bandit (N、S、SA) 日本的并列四缸街车有本田的CB，雅马哈的XJR/Fazer，川崎的ZRX，而铃木则有GSF

Bandit(盗匪)。这次就向大家讲讲盗匪这个家族。盗匪车如其名，他不是绅士，不会文质彬彬。他勇猛、豪爽、粗野、潇洒。“盗匪”从一出世就表现得很嚣张，它绝非是日系摩托中的泛泛之辈。它的特点是汽缸行程短、缸径大。这就使得发动机压缩比偏大，扭矩大，在中低速爆发力强，加速性能好。这个车系的成员十分庞杂，按照排量粗略分类的话，他们有250、400、600、1200等排量，都好似街车中经典的车型；但是如果按照加强版本和各区域版本分类的话，它有二十多位成员。这个车系和火神一样，也有一个显著的英文单词成为他名称的标志，那就是Bandit。我们常看到盗匪的很多车名称十分相似，只是略有不同，例如铃木GSF1200 Bandit和铃木Bandit1200，其实是一车两名，只是因为该车针对的市场不同。盗匪的每个排气量，都有新旧版本，还有N版本和S版本。N版是指NK街车系列，S版指Sports运动版。二者最大的区别就是在于风档，不同的版本针对的销售区域不同，连生产时间都有差异。比如，铃木GSF650SA Bandit与铃木GSF650 Bandit则是同一辆车的两种版本，两车是兄弟关系，只是在部件的配置上稍有差异而已。

这次，我将各车型呈现给大家，方便像我一样爱车的朋友系统地了解盗匪家族。

盗匪中的暴徒 Bandit 250/V (74A) Bandit 250/V (77A)

生产年代：1989年到1994年 生产年代：1995年到1998年

发动机型式：水冷/并列4缸 发动机型式：水冷/并列4缸 排量：249ml

排量：249ml 行程×缸径：49×33 (mm) 行程×缸径：49×33 (mm)

最大功率：28kW/14000rpm (1992年后29kW) 最大功率：29kW/14000rpm

最大扭矩：18N·m/10000rpm 最大扭矩：18N·m/10000rpm

轮胎规格：前110/70-17 轮胎规格：前110/7-17 后150/60-17 后150/60-17

油箱容积：15L 座高：770mm 净重：156kg 净重：147kg Bandit 250是最早的



盗匪成员，即便到现在，它仍然受到众多车手追捧。这得感谢始终忠于它的澳大利亚和日本车友，它有两个版本74A和77A。Bandit 250的极速表现并不好，但是它的加速性颇佳，车发动起来就能感受到那令人喜悦的提速表现。有朋友会说：“它很容易爆表。”但是你一加速就可能突破15000转的红线，Bandit 250在很短的时间内就可以达到让你满意的速度，这个时候常有人误以为这不是Bandit 250，而是Bandit 400的发动机。只要你的时速保持在85~90公里，那么Bandit 250带给你的驾驶感受是无与伦比的。Bandit 250那77毫米的座高非常适合一般身高的车手骑行。147千克的车体是驾驶者无论是在郊区还是在城镇，都可以轻松地驾驶它上班或出游。Bandit

250/V ( 74A ) 使用的是钢管车架，以GSR-R250的发动机为基础。Bandit 250 ( 77A ) 与之相比，采用了VC液压可变凸轮技术发动机，车尾有弧型设计，空滤的外壳颜色做了改变。1997年出品的Bandit 250加了风挡，在油箱与膝盖贴合的位置做了凹陷的处理，这样的设计完全符合人体工程学原理，这样使驾驶员在进行过程中坐姿舒适了许多。 \*\*\*\*\*Bandit 250\*\*\*\*\*

Bandit 400/V ( 75A ) Bandit 400/V ( 7AA ) 生产年代：1989年到1994年  
生产年代：1994年到1999年 发动机型式：水冷/四冲程/DOHC  
发动机型式：水冷/并列四缸 排量：398ml 排量：399ml 行程×缸径：56.0×40.4  
( mm ) 行程×缸径：56.0×40.0 ( mm ) 压缩比:11.8:1 最大功率:39 kW /10600  
rpm 最大功率:36.5 kW /10600 rpm(1992年后为39 kW)

最大扭矩：38.2N·m/9600rpm 轮胎规格：前110/70-17  
轮胎规格：前110/70-17 后150/70-17 后150/70-17 净重：195kg 净重：184kg  
油箱容积:16 L Bandit 400是继 Bandit 250之后的产品，因此两者有很多相似之处。除了从排量上区分这两款车外，还有一个明显的区别就是两者的制动不同，Bandit 250的配置是单制动盘，Bandit 400是双制动盘。Bandit

400 ( 75A ) 的钢管车架装载的是GSX R400的发动机，变速箱改为注重中速化。1991年都改为VC液压可变凸轮发动机，成为Bandit 400V。盗匪400 Bandit ( 7AA )，发动机做了很大的改动，质量减为184千克，功率限制在39千瓦以内。1996款则加装了风挡。在众多四冲程街车中，Bandit 400的坐高、零件以及它在高转速时的性能表现已经接近了跑车的高水平。高压压缩比、化油器口径和VC可变凸轮发动机以及扁平的汽缸，让它有个很火爆的脾气。它的怒气随时都可能急速爆发，无法抑制。Bandit 400的车架比同排量的其他车型小很多，因此它是新手最炙手可热的选择。还有那车座的高度和车的质量，对于驾驶者来说真是非常贴心的设计。另外需要说明的一个Bandit车系特有的技术，就是前面屡次提到的VC液压可变凸轮技术。VC是铃木自己开发的关于气门系统的技术，类似本田的VTEC，中文叫可变正时气门系统，该技术让发动机在8000转为一分界点，8000转以下为低凸轮推动气门，8000转以上则有高速凸轮加入工作，使发动机在中低速区域及高速区域均有出众的进排气效率。这项技术用在RF和Bandit车系，主要特征是红缸盖。Bandit

400\*\*\*\*\*中量级销售大亨 GSF600 Bandit ( N、S )  
GSF600 Bandit ( N、S ) 发动机型式：风油冷/4冲程/DOHC/8气门 排量：599 ml

行程×缸径：62.6×48.7 ( mm ) 压缩比:11.3:1 最大功率:56.9 kW /10500 rpm  
最大扭矩：54.00N·m/9500rpm 长×宽×高：2069×760×1218 ( mm )  
轮胎规格：前 120/60-ZR17 后 160/60-ZR17 净重：208kg 座高：800mm  
油箱容积：19L 颜色：红色、黑色 GSF600 Bandit上市后很多人评价该车有些“纯朴”，还有人认为它的造型太过简单。但是，真正的盗匪车迷还是非常喜欢它。在欧洲，铃木GSF600 Bandit有两个版本，它表现灵活，而且动力相比Bandit400有所增加，价格也适中，因此销售业绩良好。美国市场上的版本调整了轴距，整车直线行驶稳定性强，质量更轻了，前轮制动性加强了，采用了先进的双重保护大灯，发动机冷却性增加，驾驶者驾乘更加舒适。GSF600 Bandit与Bandit400相比，车驾做了很大的改动。最大的改变是笔直的车驾顶部钢管和以螺旋固定的乘客脚踏，为了获得灵敏的转向性能，GSF600 Bandit把前倾角从25.6度减到了25度，拖拽距相应地从103.6毫米减到了98毫米。为了保证车的直道稳定性，轴距从1430毫米增加到了1440毫米。前减震仍是41毫米，完全不可调，但是前减震比以前的更硬了。GSF600 Bandit有很多兄弟，它们在不同的地区上市，虽是一家但是各有不同。铃木GSF600 Bandit从1995年生产到2004年；铃木GSF600S Bandit从1996年生产到2004年。铃木GSF600N Bandit则于1995年出品，2003年停产。除了生产年代不同之外，车的部件和性能方面也有一些微小的差异。例如：GSF600N Bandit在9500转/分时输出最大功率54.千瓦，在9500转/分时产生最大扭矩98牛米；而GSF600 Bandit则在10500转/分时输出最大功率56.9千瓦，在9500转/分时产生最大扭矩53牛米。 \*\*\*\*\*GSF600 Bandit\*\*\*\*\*  
GSF600 Bandit第三代 GSF650 Bandit ( N、S、SA )  
发动机型式：风油冷/4冲程/DOHC/8气门 排量：656 ml 行程×缸径：48.7×65.5 ( mm ) 最大功率:57 kW /10100 rpm 最大扭矩：59.19N·m/7800rpm  
长×宽×高：2110×770×1235 ( mm ) 油箱容积：20L 净重：204kg  
你说的匪首就是GSF 1200 BANDIT  
价格嘛由于进口车的炒价较乱这个我不敢给你明价 不过它的价格跟600差不多

首先我觉得西风和ZRX虽然都是川崎的街车  
但却是两个完全不同的设计理念下的两种不同风格的街车

这两种街车从400级别开始 一直到公升级都有  
至于说那个的最初生产年代在前那个在后 大家可以去翻一下川崎的官方网站 但西风肯定在ZRX之前-为什么这么说，后面我会慢慢解释。而且每个排量级的这两种车型到现在都在生产。这说明川崎公司对旗下的两个车型都是重视的。毕竟，市场决定生产 而这两种车型在世界各地都有大量的拥护者！

先说下ZRX吧。说实话，个人认为ZRX更有川崎车的风格 外形高大 外观乍看很朴实 但绝不乏科技含量！

关键是他的发动机设计 看过直四主义这篇文章的都应该知道  
我就不在这里搬砖头了 说一下个人感受 低转力量稍差 但转速爬升很快  
回落也相当快 转速上万转是很轻松的事。如果你经常接触街车你就会感受的到这个车型的发动机设计更像是一台跑车！本人有幸接触过自贡几乎所有类型的街车。可以很负责的说 在400级别的街车中 在直道上100码后是绝对是ZRX的天下！（盗匪不知道，因为在自贡没遇到过好的盗匪75A或7AA）还有这个车型的机件设计比西风更复杂 也更合理（别问我为什么，一两句讲不出来 拆过就知道。。。）

说说这车的不足（实际上这个不足有两面性，所谓有失必有得）：

1，车身太重。坐高比普通的400级街车要高 导致在低速的时候缺乏灵活性而且因为低转扭力输出的原因 起步不够凌厉（个人觉得川崎的速度应该用“猛”来形容 是力量的积累而不是单纯像盗匪一样的瞬间爆发力）不过前面说过了这个问题有两面性 车身重在高速的时候就更加的稳定相比起其它的车款来ZRX更加适合高速 所以在98年后川崎公司就为ZRX换上了TOKICO的对向6活塞卡钳为得是能够在高速的时候能更有效的拉停这匹沉重的大马-这在400级甚至是公升级的街车中也是绝无仅有的！而且川崎本来就是生产重工业的 他的车也是一向做的高头大马在欧洲有很多的簇拥鬼佬更喜欢大个的东东。

2。后轮箍是18的！实际上这是厂家的设计初衷，从最开始生产到现在也没有改变。我个人觉得这是为了高速巡航而设定的  
轮箍大一号和后牙盘少一两齿的作用是一样的追求尾速（可能这也和车重上述文章内容就是吧）；但这个设计经常被我个人所诟病 减低了弯道的转向性能 加上座高的问题 给高速下弯造成了心理压力。

说到这里我想说说ZRX的后摇臂 摊开来像个8字型的钢管  
实际上这个设计在街车上是绝无仅有的非常成功的设计！你仔细看看它的形状  
再去看看23 29期的后摇臂  
觉得有什么相同之处？！这样做虽然你只是看到摇臂只有两根钢管的组合  
但是他却充分兼顾了直道上加速后轮所需要的刚性  
和弯道上需要的韧性！这个设计是取自于跑车上的设计 在ZRX上得到了变形，使之更适合一台街车的风格。铝合金的怎么样？告诉你，ZRX1200的后摇臂就是铝合金的但他同样是8字型的环抱型设计~

另外说一下ZRX的外形，这是有来头的—它取自1981年美国赢得AMA SuperBike比赛冠军的Eddie Lawson的川崎战马。有着传统的街车造型，内在却有着21世纪川崎的现代性能。它代表着川崎的骄傲！许多中国的车迷觉得猪头不好看，像农民款，实际上是因为国内的街车把这个造型仿造的滥市了（万恶阿，中国



的摩托车制造业。这里我想说一下有个朋友说进口的车车容易坏，呵呵。你拿一辆06年的进口车和06年的国产或者国产合资车比比看。你所见到的进口车可能大都是一些超高龄而又被国内的一大群机车饥渴分子到来去操过多少回的了。这些人操日本人的车就像日本人当年操我们的女人一样，惨不忍睹啊。试问一下，要是这样的操法下，你还能找到一台国产的来比较吗？大概尸体都没有了！在日本、台湾很多的车迷推崇猪头的外形，他们认为那个小导流罩代表的才是王道是ZRX的精髓所在。这也是我个人比较欣赏的，特立独行，不落俗套。有个性，我喜欢！

另外ZRX也有一个没有导流罩的版本 叫ZR XII 圆灯款 价格比方灯的少几千这是为了迎合市场的产物，毕竟不是所有的人都愿意追求个性的。自己觉得圆灯就失去了ZRX原有的韵味 在保持车的原有个性这一点上川崎公司还是暴露了他是个日本公司的特点，刻意的去迎合市场不像欧洲的车厂 总是坚持自己的原则 不刻意迎合消费者 但正因为这样才使这些购买者趋之若鹜 觉得物有所值 人性怎么感觉有点下贱呢？！ 在这里鄙视川崎公司一下！

总的来说，ZRX是一台在传统街车的外形下  
有着强烈的独特气质和相当高性能的机车 特立独行、决不会流于平庸  
这同样也是川崎的精神所在！

下面说一下西风。 西风应该说是现代无罩街车的始作俑者。在80年代中后期 仿公路赛的包板跑车占领了日本的几乎所有的市场，四大车厂争相出产了相应的产品——我们现在看到的CBR、GSX、FZR、ZXR就是那个时代的产品。但市场对此有点厌倦了，大家都厌倦了公路赛车疲于奔命的驾驶姿势和日常复杂的保养 就在这个时候川崎反其道而行之推出了无导流罩的第一辆现代NK 他就是西风！西风的推出给死气沉沉的被仿公路赛车统治的市场带来了新的选择 和一种新的理念——这就是回归，我们现在流行叫复古！为什么叫做复古而不叫创新呢？因为大家知道摩托车从一开始就是把发动机裸露在外面的机械走兽。但我们把西风叫做现代NK也不是很合适——自从FZ1000、X11、Z1000等新型的运动街车出现以后像西风 CB XJR 等这样的摇篮车架 后双减震 车身笨重的街车又有点像是昨日黄花了。但他们的支持者认为这样的重型巨兽才真正的符合NK车粗狂 豪迈的设计初衷。

之前提到了西风的最初生产年代要比ZRX早就是这个原因。在西风推出之后，其他三大车厂才发现了NK的巨大市场、相继推出了相应的竞争车型。所以大家知道了吧，西风的特点在于他的文化氛围。在日本，川崎西风好像美国的哈里戴维森一样妇孺皆知，现在在日本国内还有大批的追随者。看过GTO麻辣老师的朋友相信看得出主角鬼冢英吉就是驾驶的一台川崎西风750！所以，它是适合你日常代步和在周末带上你的爱人去郊外旅游的车

只要你仔细阅读了上述，那么你就已经了解了zrx 币的相关知识，如果屏幕面前的

你还有什么对ZRX币众筹发行价格是多少好的建议和想法，欢迎各位再下面评论区评论出来，我们将及时回复。