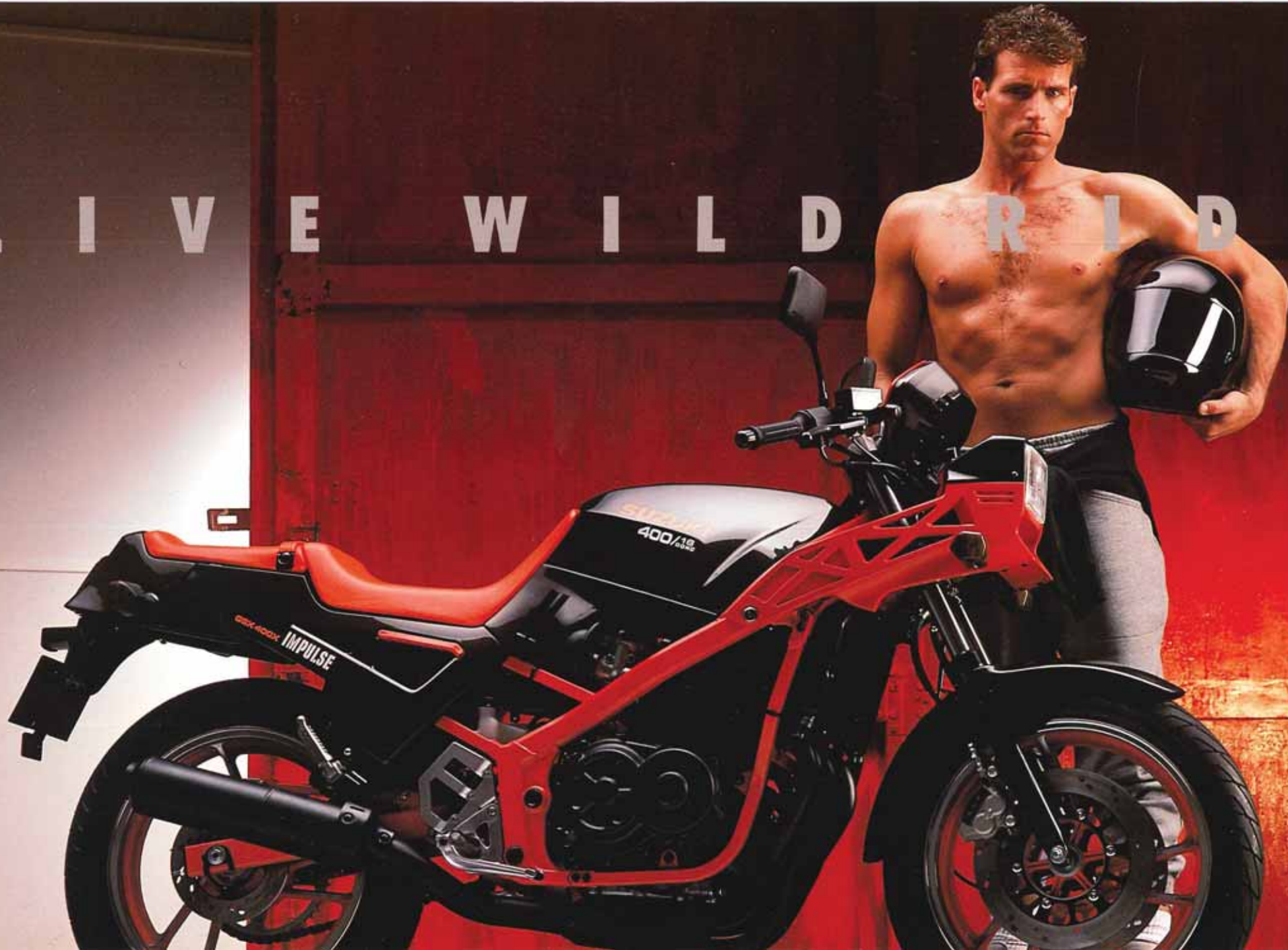


SUZUKI

GSX-400X
I M P U L S E

L I V E W I L D R I D E







自由気分

モーターサイクルをめぐる快感の原点。GSX-400Xインパルスにむくまに感じ、そして勝手気ままに快適Ridingを満喫するべくして誕生したマシンだ。日本の若者のライフスタイルという、斬新なデザインは、あのハンス・ムート氏のデザイン。ドスポーツの新たな旗手GSX-400Xインパルス、自





自由

モーターサイクルをめぐる快感の原点。GSX-400Xインパルスの衝撃的なデビューだ。インパルスには飾る言葉などいらない。ライダーの心のおもむくままに感じ、そして勝手気ままに快適Ridingを満喫して欲しい。ファッショナブルに走るもよし、ワイルドに走るもよし。まさに“個性の時代”に生まれるべくして誕生したマシンだ。日本の若者のライフスタイルをイメージしたという、斬新なデザインは、あのハンス・ムート氏の手によるもの。オンロードスポーツの新たな旗手GSX-400Xインパルス、自由気分に掟はいらない。



気分 に 掟 は い ら な い。



GSX-400X
I M P U L S E

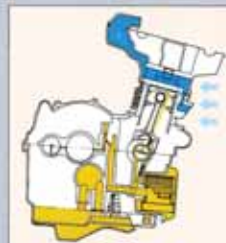


HYPER ENGINE

走りのポテンシャルを敏感に察知する者たちへ、先鋭のパワー・ユニットを捧げる。

水冷と油・空気の3重のメリットを
併せもつ新冷却方式SATCS

(Suzuki Advanced Three-way Cooling System) エンジン作動中、シリンダー内部とピストンの上部は常に高温にさらされています。この熱をいかに効率よく冷却するかが、エンジンの耐久性を大きく左右します。GSX-400Xインパルスに与えられた冷却方式SATCSは、まったく新たな概念のもとで開発されたものです。もともと熱を発生するシリンダーヘッド部は水冷に、シリンダーブロックはフィンによる空冷としました。しかもオイルクーラーも装備し、油温の低下も効果的に図っています。万全な冷却システムを搭載したGSX-400Xインパルス、単に油温の安定によるエンジン各部の耐久性を向上させるのみならず、ラジエーターとオイルクーラーのダブル装備により、ラジエーター自体の小型化も実現。冷却水通路の最少限度の確保なども簡単し、よりスリムでコンパクトなエンジンを可能としました。



燃焼効率をアップし、ハイパワーに動きをかけるニューTSCC

ニューTSCCは、完全燃焼により近づけるために、真円のシリンダーヘッドに2つのドームを形成する理想の2流道燃焼方式です。それぞれのドームに吸排気バルブを設け、吸入された混合気は、燃焼室内で2つの渦流を発生し、燃焼スピードを高め、高出力化はもちろん、燃費も実現します。さらにバルブを大径化し、吸入抵抗を下げ、ピストンリングの肉厚をうすくして、フリクションロスの低減を図っています。また、ボアストロークを55.0mm×40.4mmとショート



ストローク化し、ピストンスピードを低減。カムシャフトの支持点も5点とし、エンジンそのものの高回転化に伴い、耐久性を大幅に向上させました。さらに、エキゾーストパイプは定評ある4into1。排気効率をより一層高め、低速から高速までワイドなパワー・バンドを確保しています。しかも表面はサマニウム処理を施し、優れた耐熱効果とも高品質感をかもしだしています。

NEW FRAME WORK

熱い走りを具現する鮮烈なフレームワークはみなぎる個性を主張する。

パワー・ユニットを包みこむ新設計の鋼管角ワイドフレーム

GSX-400Xインパルスのフレームは新構造の鋼管角ワイドフレーム。タンクレールをシリンダーヘッドの側面を通し、エンジンをすっぽり包み込む斬新な形状。よりワイドなフレームは高い剛性を示します。また、ダウンチューブはエンジンの振動を容易にするために、左右ボルトオン構造とし、整備性を高めています。さらに、タンクレールを下方に設けたことにより、シート高は必然的に低減(745mm)。シートレール、シート幅も狭くすることにより、膝のつきつき性を確保しています。力強



さとファッション性の両面を兼ね備えたインパルスの骨格は、その高信頼性を大いに発揮するとともに、みなぎる個性を主張します。

剥き出しの感性を刺激するもの。それが単に、"高"



NE

トを掲げる。



た耐熱効果と

FRAME WORK

鮮やかなフレームワークはみなぎる個性を主張する。

みこむ新設計

ーム

フレーム、タン
をすっぽり包み
示します。また、
に、左右ボルト
ノールを下方に
、シートレール、
ています。力強

とファッション性の両面を兼ね備えたインパルスの骨格は、その
高信頼性を大いに発揮するとともに、みなぎる個性を主張します。



性を刺激するもの。それが単に、“高性能”という言葉に集約されるの

DPBS

パワフルな走りに見合う、
強力なストッピングパワー
を共有する。

ディスクプレート径の大型化でさらに制動力を高めたDPBS
(Deca Piston Brake System) 自在な走りを制するために
GSX-400Xインパルスが備えたのはスズキの誇るDPBS, Deca(IX)
が示すように、フロント8ポッド、リヤ2ポッドの
計10個のピストンで強力な制動力
を発揮するトリプルディ

スクレー
のディスク
ちだんと
ブルな効
ーリングは

走みだす
ションアー
ターサスな
る時、偏心
と振り子さ
バーの形
ストローク
かもブッ
メカロスの
するなど、
グリップ
鋭い走り
行安定性
57H、後1



DPBS

パワフルな走りに見合う、
強力なストッピングパワー
を共有する。

ディスクプレート径の大型化でさらに制動力を高めたDPBS
(Deca Piston Brake System) 自在な走りを制御するために
GSX-400Xインパルスが備えたのはスズキの誇るDPBS, Deca (10)
が示すように、フロント8ポッド、リヤ2ポッドの
計10個のピストンで強力な制動力
を発揮するトリプルディ

スクレーキシステムです。しかも、フロントは径290mmという大型
のディスクプレートを採用。その結果、DPBSの定評ある制動力をい
ちだんと高めました。また、対向ピストンの特性をいかしたコントロール
ブルな動きも受け継いでいます。この卓越したブレーキ性能とフイ
ーリングは、まさしくレーサーと同等のクオリティを持つものです。

FOOT WORK

熱い走りを路面に共鳴させる
ために、卓越の足まわりを得た。

偏心カムを採用して理想的なレバー比を

生み出すE-フルフローターサスペンション スイングアームとク
ッションアームをつなぐピボット部に偏心カムを採用したE-フルフロ
ーターサスを装備。後輪が荷重を受け、クッションユニットが圧縮され
る時、偏心カムはピギニング付近で左回転、ボトム付近で右回転
と振り手のようにスイングします。この機構により、リヤクッションレ
バーの形状、サイズ、レイアウトなどの設計の自由度が増し、後輪
ストロークに応じた理想的なレバー比を生み出すことができます。し
かもプッシュロッドを省略できるなど部品点数も減少し、軽量化と
メカロスの低減を実現。コンパクトで高剛性、そして低シート高も可能に
するなど、スズキのアドバンストテクノロジーならではの先進メカニズムです。

グリップ性能に余裕を持たせるワイドリム、ワイドタイヤを装備

鋭い走りを模倣するインパルスのホイールは前後17インチ。軽快さと走
行安定性を両立させました。しかも、ワイドリム、ワイドタイヤ(前110/80-17
57H、後130/80-17 65H)を採用。走行性能、制動力を高めました。

EQUIPMENT

個性を映したす
俊麗美に満ちた装備群

角型ヘッドライト(1) ユニークなハラス

風ステーに支えられたヘッドライトは60/55Wの角型ハロゲンタイ
プ。フロントビューの精悍さと個性をよりいっそうひきたてています。
ハンドル(2) セノレートタイプでスポーティなハンドルは鉄パイプと
アルミ鍛造合成。剛性と品質感を高めました。また、主要なスイッチ
類をレフト側に集中させるレイアウトで操作性をより向上させました。
メーターパネル(3) 中央に回転計、左に速度計、右に水温計と燃料計を
一体化した視認性にすぐれたメーターパネル。フェアリング付は水温計と燃
料計を別体化し左右に配しました。また、サイドスタンド警告灯を設けました。
フューエルタンク(4) ニーグリップのしやすい形状のタンクは、18.6
の大容量。ロングランでも安心です。タンクキャップは突起のない
スマートなレーサーライクデザイン。エアブレーンタイプとしました。
シート(5) ベストポジションとタンデムライダーの快適性を両立させ
たシートは、幅そのものもスリムにし、優れた足つき性を実現しました。
新フレームの採用とも相まって745mmという抜群の低シート高です。
ステップ(6) アルミを多用したステップ面は、高品質感にあふれ、特に
スプリングリターン方式を採用し、ラバーコーティングされたステップは、ス
ポーツな感覚をそこなうことなくより安定した乗り易さを追求しました。
スタンドグリップ(7) メインスタンド使用時に便利な、スタンドグリ
ップを新たに設けました。手にフィットしグリップしやすいこの新装
備はまさに、ライダーの側に立って考えたキメ細かな配慮です。



性能”という言葉に集約されるのを本意とせず。



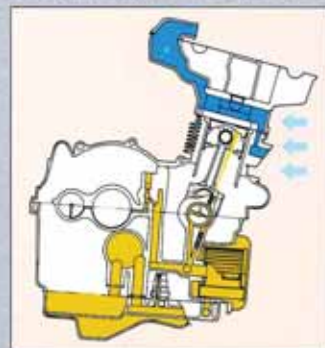
オンロードスポーツの新たなトレ

HYPER ENGINE

走りのポテンシャルを敏感に察知する者たちへ、先鋭のパワー・ユニットを捧げる。

水冷と油・空冷三者のメリットを
併せもつ新冷却方式SATCS

(Suzuki Advanced Three-way Cooling System) エンジン作動中、シリンダー内部とピストンの上部は常に高温にさらされています。この熱をいかに効率よく冷却するかが、エンジンの耐久性を大きく左右します。GSX-400Xインパルスに与えられた冷却方式SATCSは、まったく新たな概念のもとで開発されたものです。もともと熱を発する



シリンダーヘッド部は水冷に、シリンダーブロックはフィンによる空冷としました。しかもオイルクーラーも装備し、油温の低下も効果的に図っています。万全な冷却システムを搭載したGSX-400Xインパルス、単に油温の安定によるエンジン各部の耐久性を向上させる

のみならず、ラジエーターとオイルクーラーのダブル装備により、ラジエーター自体の小型化も実現。冷却水路の最少限度の確保なども相乗り、よりスリムでコンパクトなエンジンを可能としました。

燃焼効率をアップし、ハイパワーに磨きをかけるニューTSCC

ニューTSCCは、完全燃焼により近づけるために、真円のシリンダーヘッドに2つのドームを形成する理想の2渦流燃焼方式です。それぞれのドームに吸排気バルブを設け、吸入された混合気は、燃焼室内で2つの渦流を発生し、燃焼スピードを高め、高出力化はもちろん、低燃費も実現します。さらにバルブを大径化し、吸入抵抗を下げ、ピストンリングの肉厚をうすくして、フリクションロスの低減を図っています。また、ボアストロークを56.0mm×40.4mmとショート



ストローク化し、ピストンスピードを低減。カムシャフトの支持点も5点とし、エンジンそのものの高回転化に伴い、耐久性を大幅に向上させました。さらに、エキゾーストパイプは定評ある4 into 1。排気効率をよりいっそう高め、低速から高速までワイドなパワーバンドを確保しています。しかも表面はサメメタル処理を施し、優れた耐熱効果とともに高品質感をかもしだしています。

NEW FRAME WORK

熱い走りを具現する鮮烈なフレームワークはみなぎる個性を主張する。

パワー・ユニットを包みこむ新設計
の鋼管角ワイドフレーム

GSX-400Xインパルスのフレームは新構造の鋼管角フレーム。タンクレールをシリンダーヘッドの側面を通し、エンジンをすっぽり包み込む斬新な形状。よりワイドなフレームは高い剛性を示します。また、ダウンチューブはエンジンの脱着を容易にするために、左右ボルトオン構造とし、整備性を高めています。さらに、タンクレールを下方に設けたことにより、シート高は必然的に低減(745mm)。シートレール、シート幅も狭くすることにより、抜群の足つき性を確保しています。力強



さとファッション性の両面を兼ね備えたインパルスの骨格は、その高信頼性を大いに発揮するとともに、みなぎる個性を主張します。

剥き出しの感性を刺激するもの。それが単に、“高

DPBS

パワフルな走りに見合う、
強力なストッピングパワー
を共有する。

ディスクブレーキの大型化でさらに制動力を高めたDPBS
(Deca Piston Brake System) 自在な走りを制御するために
GSX-400Xインパルスが備えたのはスズキの誇るDPBS。Deca(10)
が示すように、フロント8ポッド、リヤ2ポッドの
計10個のピストンで強力な制動力
を発揮するトリプルディ

スクブレーキシステムです。しかも、フロントは径290mmという大型
のディスクブレーキを装着。その結果、DPBSの定評ある制動力をい
ちだんと高めました。また、対向ピストンの特性をいかしたコントローラ
ブルな効き味も受け継いでいます。この卓越したブレーキ性能とフー
ーリングは、まさしくレーサーと同等のクオリティを持つものです。

FOOT WORK

熱い走りを路面に共鳴させる
ために、卓越の足まわりを得た。

偏心カムの採用で理想的なレバー比を

生み出すE-フルフローターサスペンション スイングアームとクッ
ションアームをつなぐピボット部に偏心カムを採用したE-フルフロ
ーターサスを装備。後輪が荷重を受け、クッションユニットが圧縮され
る時、偏心カムはピギニング付近で左回転、ボトム付近で右回転
と振り子のようにスイングします。この機構により、リヤクッションレ
バーの形状、サイズ、レイアウトなどの設計の自由度が増し、後輪
ストロークに応じた理想的なレバー比を生み出すことができます。し
かもブッシュロッドを省略できるなど部品点数も減少し、軽量化と
メカロスの低減を実現。コンパクトで高剛性、そして低シート高も可能に
するなど、スズキのアドバンステクノロジーならではの先進メカニズムです。

グリップ性能に余裕を持たせるワイドリム、ワイドタイヤを装着

鋭い走りを標榜するインパルスのホイールは前後17インチ。軽快さと走
行安定性を両立させました。しかも、ワイドリム、ワイドタイヤ(前110/80-17
57H、後130/80-17 65H)を採用。走行性能、制動力を高めました。

EQUIPMENT

個性を映し出す
機能美に満ちた装備群

角型ヘッドライト① ユニークなトラス

風ステーに支えられたヘッドライトは60/55Wの角型ハロゲンタイ
プ。フロントビューの精悍さと個性をよりいっそうひきたてています。

ハンドル② セパレートタイプでスポーティなハンドルは鉄パイプと
アルミ鍛造合成。剛性と品質感を高めました。また、主要なスイッ
チ類をレフト側に集中させるレイアウトで操作性をより向上させました。

メーターパネル③ 中央に回転計、左に速度計、右に水温計と燃料計を
一体化した視認性にすぐれたメーターパネル。フェアリング付は水温計と燃
料計を別体化し左右に配しました。また、サイドスタンド警告灯を設けました。

フューエルタンク④ ニーグリップのしやすい形状のタンクは、18ℓ
の大容量。ロングランでも安心です。タンクキャップは突起のない
スマートなレーサーライクのデザイン、エアブレンタイプとしました。

シート⑤ ベストポジションとタンデムライダーの快適性を両立させ
たシートは、幅そのものもスリムにし、優れた足つき性を実現しました。
新フレームの採用とも相まって745mmという抜群の低シート高です。

ステップ⑥ アルミを多用したステップ回りは、高品質感にあふれ、特に
スプリングリターン方式を採用し、ラバーコーティングされたステップは、ス
ポーティな感覚をそこなうことなく、より安定した乗り易さを追求しました。

スタンドグリップ⑦ メインスタンド使用時に便利な、スタンドグリッ
プを新たに設けました。手にフィットしグリップしやすいこの新装
備はまさに、ライダーの側に立って考えたキメ細かな配慮です。

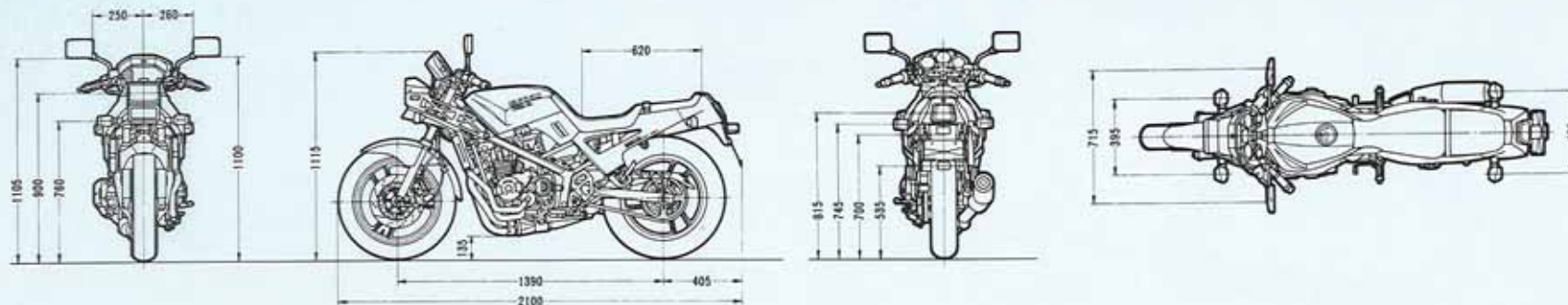


性能”という言葉に集約されるのを本意とせず。





GSX-400X IMPULSE ハーフフェアリング



GSX-400X主要諸元 ※()の数字はハーフフェアリング

型式	GK71E
全長	2,100mm
全幅	715mm
全高	1,115mm (1,120mm)
軸距	1,390mm
最低地上高	135mm
シート高	745mm
乾燥重量	153kg
定地燃費	45.0km/ℓ (60km/h)
最小回転半径	2.7m
制動距離	14.0m (50km/h)
エンジン型式	4サイクル・4気筒
弁方式	DOHC・4バルブ
総排気量	398cc
内径×行程	56.0×40.4mm
圧縮比	11.5

最高出力	59ps/12,000rpm
最大トルク	3.8kg-m/10,500rpm
キャブレター	AS27VW
潤滑方式	ウェットサンプ
始動方式	セル
点火方式	フル・トランジスタ
燃料タンク容量	18.0ℓ
オイル容量	3.0ℓ
エンジン冷却方式	SATCS
クラッチ形式	湿式多板・コイルスプリング
変速機形式	常時噛合式6段リターン
第1速	3.363
第2速	2.307
第3速	1.750
第4速	1.437
第5速	1.250
第6速	1.150

一次減速比(ギヤ)	1.954
二次減速比(チェーン)	3.285
キャスト	25"25
トレール	105mm
ブレーキ形式(前)	油圧ダブルディスク
ブレーキ形式(後)	油圧ディスク
フレーム形式	ダブルクレードル
タイヤサイズ(前)	110/80-17 57H
タイヤサイズ(後)	130/80-17 65H
かじ取り角左右	35°

- 定地燃費は、定められた試験条件の値です。したがって、走行時の気象、道路、車両、整備などの諸条件により異なります。
- この仕様は改良のため、予告なく変更する場合があります。

標準現金価格
 ¥569,000 (北海道・沖縄および一部離島を除く)
 ¥595,000 (ハーフフェアリング)

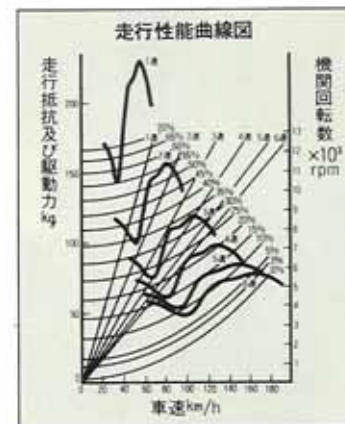
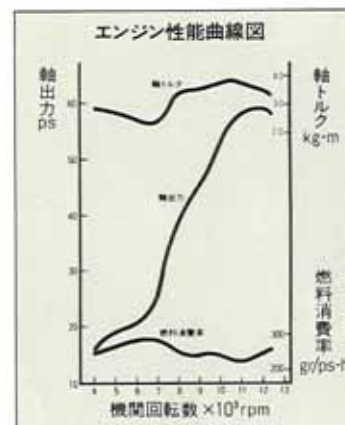


エンペラー・ブラウン
メタリック
ブラッシュ・ブルー
メタリック



ハーフフェアリング

エンペラー・ブラウン
メタリック
シャベット・シルバー
メタリック



SAFE & JOYFUL: モーターサイクルに乗るための、マナーとルール。

- かぶりましょうヘルメット 乗車用ヘルメットはS、SG、JIS、マークのついたものを選びましょう。あごひもはきちんとしてかぶりましょう。身体の露出が少なく、動きやすく明るい色の服を着用しましょう。
- あなたのバイクをチェック 乗る前に、燃料、オイル、ブレーキ、タイヤ、ランプなど、運行前点検を必ずしましょう。整備手帳にある、定期点検も大切です。
- 走行はムリなく安全に あせらずムリせず安全速度で経済走行をしましょう。空プカシはムダです。ガソリンを大切にしましょう。
- 4輪車の動きにご注意 バイクを運転するときは、4輪車の動きをよく見ましょう。4輪車からよく見える位置を選んで走りましょう。車間距離は十分に。交差点では左折や右折する4輪車に注意しましょう。特に大型トラックなどの、左側には近づかないようにしましょう。
- 合図は早めに 合図は、右左折、道路変更などの意思表示です。早めに的確な合図を心がけましょう。
- 一時停止は正確に 一時停止の標識のある場所や狭い道から広い道へ出るときは、必ず止まって左右の確認をしてから発進しましょう。
- カーブの手前で減速 カーブでは、手前で十分にスピードをおとしてから曲るようにしましょう。
- 改造はやめよう 変形ハンドルやマフラーの改造などは、法律で禁じられているばかりではなく、操縦安定性及び消音機能を低下させ、バイク本来の性能が発揮できませんのでやめましょう。
- 自賠責保険をお忘れなく 自賠責保険には、必ず加入しましょう。期限のチェックも忘れずに。
- 盗難にご注意 バイクから離れるときは、キーを抜きとりハンドルロック(施設装置、スズキ全車に標準装備)で盗難防止を。



スズキ安全運転指導本部

ONE
FOR ONE
味わいと個性、88スズキ

- ★ヘルメットを正しくかぶりましょう。
 - ★点検・整備を忘れずに。
 - ★安全のため改造はやめましょう。
- 乳児で便利なお支払い 二輪運転・傷害保険にご加入を
 スズキクレジット スズキサンスマイル



〒432-91 浜松市外高塚
 99999-10104-200