

SUZUKI

POWER ENDURANCER
GSX-R



AZZURRO **MOTUL**

BORN IN CIRCUIT

さらに成熟度を増して。GSX-R、第2世紀へ。



ULTRA-LIGHT WEIGHT

IN CIRCUIT

デビュー以来、ライダーの多くを羨望と興奮の
さらに精悍さを増したフォルムに先進の装備を
かつてGSX-Rを評して、「もう何も望むものはない

増して。GSX-R、第2世紀へ。



RA-LIGHT WEIGHT

マシンは、まず軽くなければなりません。なぜなら、軽量化をはかれば加速性能がアップする、制動力が向上する、燃費が良くなる、さらにはクイックなハンドリングが可能となるなど、さまざまなメリットが生まれるから

UIT

デビュー以来、ライダーの多くを羨望と興奮の渦に巻きこんだGSX-Rが、いま新たな変貌をとげた。ニューGSX-R、誕生。さらに精悍さを増したフォルムに先進の装備を秘め、その走りは新たな次元を切り開く。かつてGSX-Rを評して、「もう何も望むものはない」と語ったライダーよ。ニューGSX-Rを前にして、その言葉を保てるか。



●走りの写真はプロライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をしないようにしましょう。

マシンは、まず軽くなければなりません。なぜなら、軽量化をはかれば加速性能がアップする、制動力が向上する、燃費が良くなる、さらにはクイックなハンドリングが可能となるなど、さまざまなメリットが生まれるから

です。ニューGSX-Rの乾燥重量は実に152kg。パワーウェイトレシオにすれば2.57kg/psという驚異のスペックを実現しました。軽量車体と59馬力が出揃えばいかなる世界が広がるか、容易にご想像いただけるでしょう。

軽量かつパワフル。

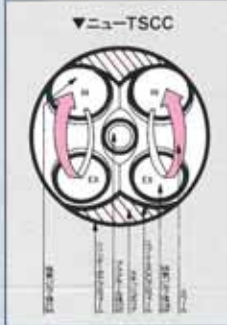
耐久レースの苛酷さが、この心臓を生んだ。

バルブは大きく、プラグは小さく。

水冷ニュー-TSCCは、軽量、

ハイパワーという新たな頂点を築いた。

GSX-Rの心臓部は、4サイクル・水冷・DOHC・16バルブのインラインフォア。各部の構造や材質の見直しによって、重量66kgという大幅なシェイプアップを成し遂げた、超軽量エンジンです。プラグ径12→10mmに小径化させることによって、バルブ径をイン側19→21mmに、アウト側17→18mmにそれぞれ拡大させ、吸排気効率を一挙に向上。ピストンリングの肉厚を薄くするなど、随所に施された低フリクション化と相まって、高回転でのパフォーマンスを高めました。その結果、最高出力は59ps/11,000rpm、最大トルクは4.0kg-m/9,000rpm。パワー・エンデュランサーGSX-Rにふさわしい心臓部が誕生しました。



真円のシリンダーヘッドを得て、

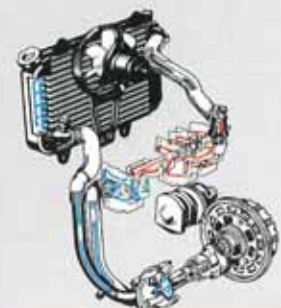
さらに燃焼効率がアップ。ニュー-TSCC。

TSCC (2渦流燃焼室) 方式とは、シリンダーヘッドに2つのドームを形成する燃焼方式。それぞれのドームに吸排気のバルブが配され、吸入された混合気は、燃焼室内で理想的な2つの渦流を発生し、燃焼スピードを高め、高出力と低燃費をもたらします。ニュー-TSCCでは、より完全燃焼に近づけるために、真円のシリンダーヘッドを実現。さらに吸気通路の形状を変更し、吸気抵抗も大幅に減少させました。そのため、燃焼効率は飛躍的にアップ。59馬力ものハイパワーと同時に、45km/ℓ (60km/h 定地走行値) という低燃費も獲得しました。

ハイパワーを保证する水冷システム。

Rの熱い鼓動は、心強い味方を得た。

水冷化によって、エンジンは熱的に安定します。そのため高圧縮比やオイル温度の低下などが可能となり、エンジンは、高速域まで常に安定した燃焼を行なうことができます。GSX-Rでは細部の煮詰めによって冷却効果を高め、水冷システムをさらに高次元なものとした。しかもラジエターにはサーモスタットと電動ファンを装備。冬期走行時のオーバーヒートや渋滞時のオーバーヒートを防いでいます。



耐久レーサー、GS1000Rゆずりの4into1エキゾースト。排気音はまさに感動的だ。

一般的な4into1エキゾーストは、集合部分で各気筒の吸排気バ



ルスが互いに干渉しあって排気を促進するだけです。しかし、GSX-Rの4into1エキゾーストは、そうした点に加え、爆発順序と同順に各エキゾーストを並べ、排気ガスを集合部分から回転させるという構造を持っています。そのため排気スピードが高まり、パワーバンドを低・中速域から高速域まで大きく広げています。

42
31

フォームは、徹頭徹尾レーサーゆずり。 Rの血統の正しさを物語る。

エアロダイナミクスのひとつの結晶、高性能フェアリング。 Rは風をも味方につけた。

低速域では、ライダーに爽快感を与える風も、高速域では目に見えぬ壁となります。空気抵抗は、風速の2乗に比例して大きくなるのです。GSX-Rのフェアリングは、スズキのロードレースでの経験に加え、風洞実験による徹底的なテストを経て生まれた本格仕様。ライダーを風圧から保護するのみならず、高速走行時の空気抵抗を減少させ、ダウンフォースの発生によりフロントの浮き上がりを防止します。さらに、マシン全体がフェアリング装着を前提にして設計されているため、トータルバランスにも優れています。



耐スレーサーと同タイプの丸型デュアルヘッドライト。 強力なビームがいばりをつらぬく。

GSX-Rのフロントマスクに精悍さを与えるのが、デュアルヘッドライト。130φの35W/35Wのハロゲン球が2灯使用され、その明るさは、闇を駆るライダーに至福の喜びをもたらすはず。ポジションランプは、3.4Wのものを各ライト内に装備。薄暮時における被視認性を、より一層高めています。



メーターパネルは、タコメーターを中心に、スピードメーター、水温計を左右に配列しました。さらに、各メーター類は、



フローティングマウントによる防振対策を施しました。GSX-Rのコックピットは、まさにレーサー感覚と、いえましょう。

軽量かつ高剛性、MR-ALBOXフレーム。 これはもう、レーサーの骨格だ。

MR(マルチリブ)ALBOXフレームとは、4つのリブを持ち、その全体は一種の結晶構造のようにシメトリックな形状をしています。従来のALBOXフレームに比べ、同じ重量でも剛性を高くでき、ひいてはより



軽量化がはかれるというメリットを持ちます。ちなみに鉄フレームに比べると、実に6.4kgも軽量化されていることになります。フレームの素材は「MR787」という特殊アルミ三元合金。一般のアルミ合金と比較して、強度、溶接、美しさなどあらゆる点で優れた材質です。乾燥重量152kg、パワーウェイトレシオ2.57kg/psをもたらし、MR-ALBOXフレーム。いま、アルミの地肌にも、パワー・エンデュランサーGSX-Rの野性が輝く。



コーナーを選ばぬフットワーク。 しなやかな足こそ、Rの身上だ。

16インチフロントホイールと相まって、

驚くべき制動力を発揮。強力無比なるDPBS。

DPBS(Deca Piston Brake System)とは、Deca(10)の名が示すとおり、フロント8、リヤ2の計10ピストンで制動力を得るトリプルディスクブレーキ方式です。特にフロントは、一枚のディスクプレートを両側から4つのピストンではさみつけるDOP(Dual Opposed Piston)。片側1ピストン、または2ピストンで押しつけるだけの一般的なディスクブレーキに比べ、16インチフロントホイールとの相乗効果により、強力な制動力を発揮します。効き味はもちろん、コントロールブル。レーサータッチのフィーリングです。



急制動時の姿勢変化を減少させるANDF。

走りのRにふさわしく、ダブル装備だ。

スズキが世界に先がけて実用化した、ANDF(アンチ・ノーズダイブ機構)をもちろん採用。その機構は、ブレーキ時に、ブレーキオイルの流れでフロントフォークの作動オイル圧を高め、減衰力を大きくすることによってノーズダイブを防ぐというもの。サスペンションのセッティングをソフトにでき、乗り心地を快適にすることが出来ます。



ニュートラルでクイックな旋回性能。16インチフロントホイールを得て、Rは舞うように走る。

16インチホイールは、コーナリングがシャープになる、ブレーキ性能が向上する、



空気抵抗が減少するなど、さまざまなメリットを持ちます。スズキは、ANDF、MR-ALBOXフレーム、CMCタイプフルフローターサスなどと、絶妙にセットアップ。16インチフロントホイールを、真の「黄金の足」たらしめています。そのため、GSX-Rのステアリング感覚は、あくまでもニュートラル。優れた旋回性能と同時に、抜群の安定性を実現しています。



リヤサスは・CMCタイプのフルフローター。

絶頂でしなやかな足が、Rの走りを保証する。

フルフローターサスペンションは、クッションユニットを直接フレームに固定しないフローティング(浮動)構造。一般走行ではソフトに、大きなGが加わると高い減衰力を発揮するプログレッシブな特性を示します。しかも実ストロークが長いので、エネルギー吸収力が高く、バネ定数の低いスプリングの使用が可能となり、すばらしい乗りごこちも生み出しました。GSX-Rでは、クッションユニットとクッションロッドをクロスさせた軽量かつコンパクトなCMC(Cross Mono Cushion)タイプを採用。マスの集中化によって、マシンの操安性をさらに向上させています。



オーナーの誇りをかきたてる充実の装備群。 まさに密度の興奮だ。



ハンドル アルミ鍛造製の豪華なセパレートタイプ。ライディングポジションはエキサイティングそのものです。スイッチ類は機能性・操作性を重視した新しいデザインです。



タンク 18ℓという大容量のフューエルタンク。キャップは、突起のないエアプレーンタイプです。ブリーザーパイプを別体式にするなど、あくまでもレーサーレプリカに徹しています。



シート マシンと美しくコーディネートされたシート。快適な乗り心地も確保しています。シート高は780mm。さらに縮小されたシート幅と相まって、優れた足着き性をもたらします。



ターンシグナル フロント、リヤとも、ビルトインタイプのターンシグナル。GSX-Rの流れるようなラインに溶け込み、パワーエンデュランサーの個性を強く主張します。



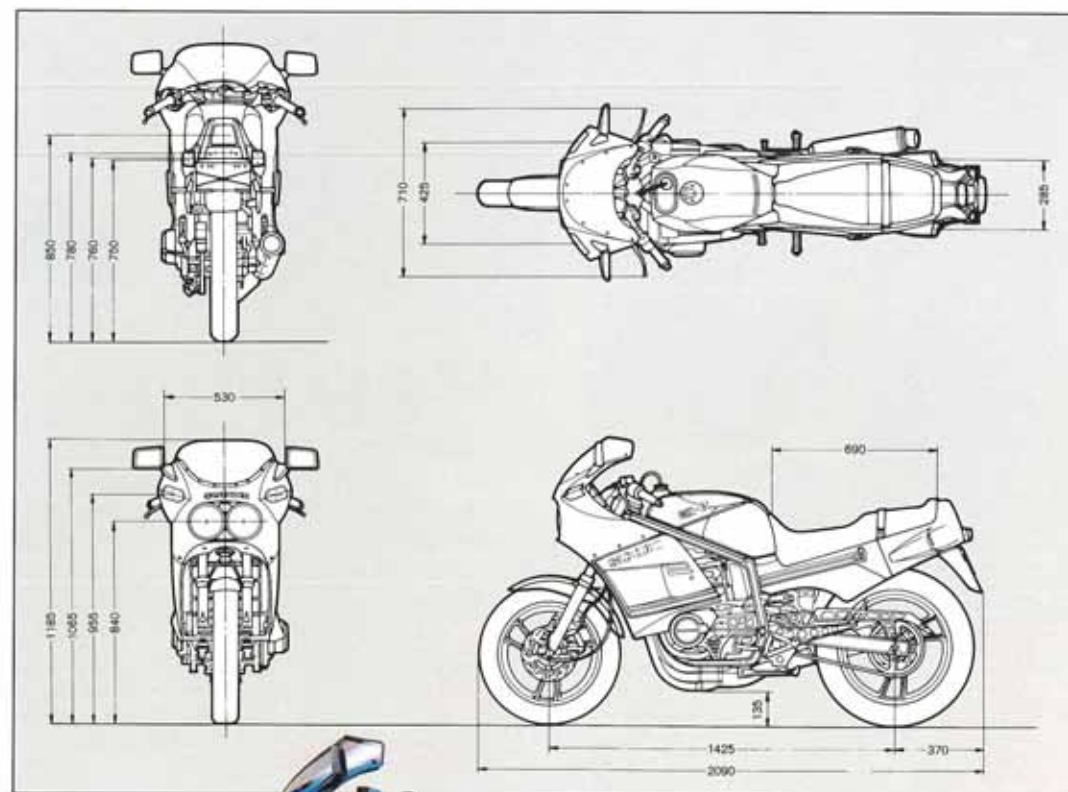
マフラーブラケット 巧みに肉抜きされたアルミダイキャスト製のマフラーブラケット。ステップ、タンデムステップ、チェンジペダル、ブレーキペダルは、アルミ鍛造パーツを奢り、材質面からも徹底した軽量化を図っています。



RCPL(Remote Controlled Pre Load) リヤクッションユニットのスプリングイニシャルすなわち初期荷重をリモートコントロールで調節できるRCPLを装備。走りに合わせて、ライダーの自由なセッティングが可能です。



スタビライザー 後方がフィンのようにせり上がったスタビライザー。フロントフォークの剛性を高めると同時に、ラジエターへの空気の流入を促進し、エンジン冷却に貢献します。
タイヤ タイヤは、フロントが16インチ、リヤ18インチのロードホールディングに優れたタイヤを装備。チューブレスタイヤですから、急激なエア抜けの心配がありません。



GSX-Rのパフォーマンスに ベスト・マッチングAzzurro。

軽さ・美しさ・快適さ・機能性すべての面でマシンとコーディネートできる
Azzurroのライダーズシステムウェア。



TOURING ONE PIECE
SIZE:M・L ¥97,000



TOURING TWO PIECE
SIZE:M・L ¥86,000



HELMET
SIZE:S・M・L・LL ¥38,000



TOURING GLOVES
SIZE:M・L ¥13,800



BOOTS
SIZE:24.5-27.0cm ¥36,000

Rider's System Wear
Azzurro

GSX-R主要諸元

●寸法・重量	
型式	6K71B
全長	2,090mm
全幅	710mm
全高	1,185mm
軸距	1,425mm
最低地上高	135mm
シート高	780mm
乾燥重量	152kg
●性能	
定地燃費	45.0km/ℓ(60km/h)
最小回転半径	3.3m
制動距離	14.0m(50km/h)
●エンジン	
型式	4ストローク4気筒
弁方式	DOHC・4バルブ
総排気量	398cc
内径×行程	53.0mm×45.2mm
圧縮比	11.3
最高出力	59ps/11,000rpm
最大トルク	4.0kg-m/9,000rpm
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	フルランジスタ
燃量タンク容量	18ℓ
オイル容量	3.0ℓ

冷却方式	水冷
●動力伝達装置	
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	3.166
第2速	2.125
第3速	1.631
第4速	1.333
第5速	1.173
第6速	1.083
一次減速(ギヤ)	2.212
二次減速(チェーン)	3.066
●走行装置	
キャスト	27"25
トレール	96mm
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	ダブルクレドール
タイヤサイズ(前)	100/90-16 54H
タイヤサイズ(後)	110/90-18 61H
カビ取角左右	30°

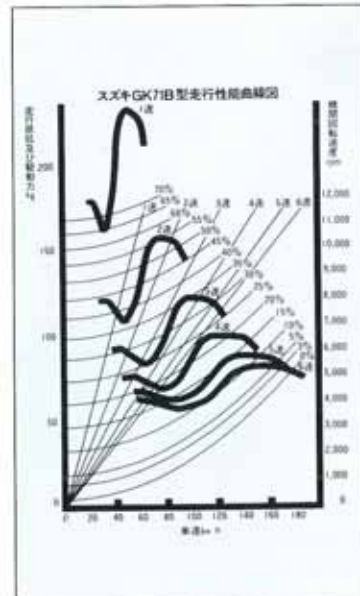
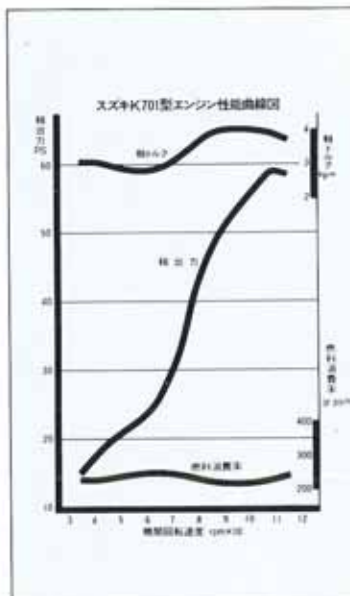


ホワイト・ブルー



ホワイト・レッド

標準現金価格 ¥629,000円 (北海道・沖縄および一部離島を除く)



●定地燃費は定められた試験条件のもとでの値です。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、改良のため変更する場合があります。●車体色は印刷のため、実物と異なって見える場合があります。

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マークつきのものを選びましょう。あごひもはきちんと締めてかぶりましょう。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。空ぶかしはムダです。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、進路変更などの意志表示です。早め、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さえ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。

★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。

教習で学ばれたように、**スズキクレジット スズキサンスマイル**



信頼に応える技術のスズキ

SUZUKI

〒432-91 静岡県浜松市外高塚300

99999-10102-301