

SUZUKI

SUPER ENDURANCER
GSX-R



CHASED AGAIN



新たな戦闘服をまとった、第3のR。追われるものの神話が、いま始まる。

2年の歳月は、駿馬を華鬘に調教した。ニューGSX-R登場。その地を這うようなエアロフォルムを見よ。パフォーマンスの絶対領域を広げた、新冷却システムに目をみはれ。新世代のエンデュランサーの変貌は、あまりにも鮮烈、あまりにも過激だ。走りの限界をさらに究めた第3のR。いま、新たな潮流がロードに押しよせる。

ULTRA-LIGHTWEIGHT 軽さは、速さを意味する。のみならず、制動力、燃費が向上し、クイックなハンドリングが可能となる。マシンの軽量化は、スポーツモデルのパフォーマンスを決する要である。ニューGSX-Rの乾燥重量は、旧モデルをさらに進めた151kg(ハーフフェアリング)。2.56kg/psというパワーウェイトレシオだ。その実走行への反映は、乗るほどにライダーの知るところとなる。

心臓、骨格、足まわり。すべてを一新すれば、こんなにも走りが変わるものなのか。
軽やかに、舞うようにコーナーを駆けぬける至福は、
ニューGSX-Rのライダーに与えられた特権だ。



水冷かつ油・空冷。革新の新冷却システム・SATCS(Suzuki Advanced Three-way Cooling System)。エンジンを熱的に安定させるには、水冷が一般的です。しかし、冷却水路の確保のため、エンジンのコンパクト化が制限されます。SATCSとは、最も熱を発生するシリンダーヘッドのみを水冷、それほどの高温にならないシリンダーブロックをフィンによる空冷とした、冷却システム。いわば、適材適所の思想に立ったメカニズムです。ラジエーターのみならず、オイルクーラーも設け、2つの冷却器で冷却効率をアップ。オイルクーラーを集風効果の高いヘッドライト下部に設置するほか、ピストン裏面をオイルでジェット噴射するオイルジェットピストンクーリングを採用するなど、万全の対策を施しました。このSATCSによって、油温が安定し、エンジン各部の耐久性やオイルの寿命が向上。ラジエーターの小型化は、よりスリムなエンジンをもたらしました。

理想の冷却方式とは何か。SATCSがこの議論にピリオドを打つ。

ハイパワーにして強靱なるニューTSCCエンジン。Rの潜在能力はさらに高まった。ニューTSCCとは、真円のシリンダーヘッドに2つのドームを設けた2渦流燃焼方式。ドームによって発生する混合気の2つの渦流が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GSX-Rでは、吸排気バルブを大径化。ピストンリングの肉厚を薄くフリクションロスを低減するなど、高回転でのパフォーマンスを高めました。さらにカムシャフトの支持点を4点から5点にし、ショートストローク化によるピストンスピードの低減と相まって、耐久性を向上させています。
絶妙な吸排気チューニング。ニューGSX-Rは、呼吸器までハイパフォーマンスだ。ニューGSX-Rには、応答性に優れたSUタイプの2バレルキャブを採用。さらに容量アップされたエアクリーナーとともに、吸気効率を高めています。一方、排気系には、排気効率に優れた4into1エキゾーストを装着。排気スピードを高める構造により、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。





Advanced Three-way Cooling System エンジンを熱的に安定させるには、水冷が一般的です。しかし、冷却水通
CSとは、最も熱を発生するシリンダーヘッドのみを水冷、それほどの高温にならないシリンダーブロックをフィンによる
カニズムです。ラジエーターのみならず、オイルクーラーも設け、2つの冷却器で冷却効率をアップ。オイルクーラー
でジェット噴射するオイルジェットピストンクーリングを採用するなど、万全の対策を施しました。このSATCSによって、油
の小型化は、よりスリムなエンジンをもたらしました。

の議論にピリオドを打つ。

ニュー-TSCCとは、真円のシリンダーヘッドに2つの
ピードを高め、高出力と低燃費をもたらします。ニュー
低減するなど、高回転でのパフォーマンスを高めまし
ピードの低減と相まって、耐久性を向上させています。
ニュー-GSX-Rには、応答性に優れたSU-タイプ
率を高めています。一方、排気系には、排気効率
ドを低・中速域から高速域まで大きく広げています。





前面投影面積の縮小は、この形状がもたらした。新開

発、DC-ALBOXフレーム。アルミフレーム技術の

最先端を歩んできたスズキが、ニューGSX-Rの

ために開発したのは、DC-ALBOXフレーム。DCとは

Dual Cell(セル=小部屋)の略。その

名のとおり、メインフレームの断面が2つの区画で構成され

たダブルクレードルフレームです。従来に比べ15%もの剛性アップ(当社比)をはたすとともに、下部区画をワイ

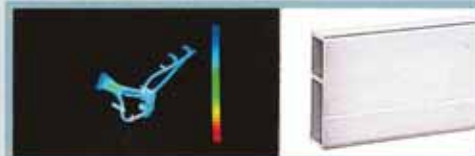
ヤー類の収納スペースとして利用でき、美しいサイドビューをもたらしています。またメインフレームを、エンジ

ン上部ではなくサイドに回りこませ、スイングアームピボットに直結する構造としたため、エンジン位置を下げる

ことに成功。低重心・マスの集中によって操安性を向上させるほか、車高を下げダイナミックなエア

ロフォルムを生み出しました。また、波及効果として、シートレールを低く、狭くすることができ、

シート高755mmというスペックが実現しました。



低重心・マスの集中、高剛性、これが、Rを貫くバックボーンだ。

1個の偏心カムがもたらす、卓越した操安性。E-フルフローターサスペンション。GSX-R750に初めて採用さ

れ、その優れた操安性で定評のあるE-フルフローターサスペンションを、ニューGSX-Rにも装着しました。こ

の新世代のサスは、クッションユニットとスイングアームの間にクッションレバーを介する下部リンク機構。ク

ッションレバーとスイングアームからのびるブラケットの間には、クッションユニットのストロークによって左右

に回転する偏心カムが取り付けられています。一見、不可思議な動きをするカムですが、実はこのカムの採用

によって、クッションレバーの形状、大きさ、レイアウトなどの設計が自由になり、より理想的なレバー比(後輪

ストロークとクッションユニットストロークの差)が生み出せたのです。ニューGSX-Rでは、こうしたE-フルフ

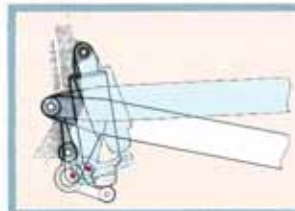
ローターの特性に加え、サスペンションユニットをエアサス化し、乗り心地と操安性をより向上させています。

マニアックなセッティングが楽しめる、フロントフォーク・プリロード調整機構。インナーチューブ径が38φに

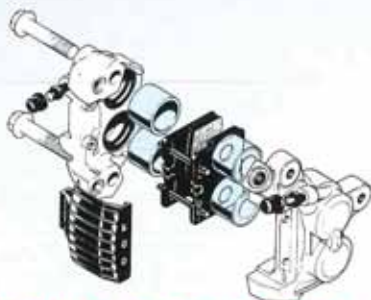
なり、より剛性を高められたフロントフォークには、レーサーのメカニズムそのままのプリロード調整機構を

装備しました。コースの状態や、ウェイトなどのライダーのコンディションに応じて、微妙なサスセッティングが

可能。いかなる状況下においても、ニューGSX-Rのフットワークを、100%わがものとすることができます。



ムチをあてれば同時に加速し、手柄をひきしめれば速やかに止まる。
しかもトレースラインは、ライダーの意のままだ。リアルタイムの応答性。
これがGSX-Rを駿馬と呼ぶゆえんだ。



制動における高性能。足まわりでも、Rは熟成を遂げた。



大径ディスクプレートを得て、さらに制動力を高めたDPBS(Deca Piston Brake System)。DPBSとは、DECA(10)の名が示すとおり、フロント8ポッド、リア2ポッドの計10個のピストンで制動力を得る、トリプルブレーキシステムです。特にフロントは、1枚のディスクプレートを両側4個のピストンではさみつけるDOP(Dual Opposed Piston)。通常の片側1ピストン、または2ピストンで押しつけるだけのシステムに比べ、はるかに進んだ機構です。ニューGSX-Rでは、フロントのディスクプレートを236φ→290φに大径化。DPBSの制動力を一挙に高めました。もちろん、対向ピストンならではのコントローラブルな効き味も確保。レーサーと同等の絶妙なブレーキフィーリングをもたらしています。制動時にマシンの挙動変化を最少限にとどめる、フローティング・トルクリンク。制動時の操安性を確保していなければ、真に高性能なブレーキシステムとはいえません。ニューGSX-Rでは新たにフローティング・トルクリンクをリアに採用し、DPBSをさらに高次元なシステムにまとめあげました。フローティング・トルクリンクは、スイングアームではなくフレームにジョイントする方式。トルクリンクの前端取付部をピロ

ール支持、後端取付部とリヤブレーキキャリパーのアクセル軸受部を金属ブッシュ支持とし、全体を浮動構造にしています。そのため、制動時にブレーキ反力はトルクリンクとスイングアームの軸方向に相殺され、リヤサスに影響を与える上下方向への分力は、ほとんどゼロに近くなりました。

ワイドリム、ワイドタイヤ。750ccクラスに迫るボリュームが、見るものを威圧する。ニューGSX-Rの足まわりでひととき目立つのが、前後17インチホイール。バネ下重量の軽減をはかりながら、リムを前2.5インチ、後3.0インチとワイド化しました。タイヤは、路面の接地面積の多い偏平Hレンジタイヤ。DPBSと相まって制動力を高めると同時に吸いつくようなグリップ力を示します。



力を高めたDPBS(Deca Piston Brake System)。DPBSとは、DECA(10)の名が示すとおり、10ピストンで制動力を得る、トリプルブレーキシステムです。特にフロントは、1枚のディスクプレートに10ピストン(Dual Opposed Piston)。通常の片側1ピストン、または2ピストンで押しつけるだけのシステムに比べ、SX-Rでは、フロントのディスクプレートを236φ→290φに大径化。DPBSの制動力を一挙に高め、コントロール可能な効き味も確保。レーサーと同等の絶妙なブレーキフィーリングをもたらしています。

とどめる、フローティング・トルクリンク。制動時の操安性を確保していなければ、真に高性能なバイクは作れません。SX-Rでは新たにフローティング・トルクリンクをリヤに採用し、DPBSをさらに高次元なシステムに引き上げ、スイングアームではなくフレームにジョイントする方式。トルクリンクの前端取付部をピロ・ボール支持、後端取付部とリヤブレーキキャリアのアクセル軸受部を金属ブッシュ支持とし、全体を浮動構造にしています。そのため、制動時にブレーキ反力はトルクリンクとスイングアームの軸方向に相殺され、リヤサスに影響を与える上下方向への分力は、ほとんどゼロに近くなりました。

ワイドリム、ワイドタイヤ、750ccクラスに迫るボリュームが、見るものを威圧する。ニューGSX-Rの足まわりでひととき目立つのが、前後17インチホイール。バネ下重量の軽減をはかりながら、リムを前2.5インチ、後3.0インチとワイド化しました。タイヤは、路面の接地面積の多い偏平Hレンジタイヤ。DPBSと相まって制動力を高めると同時に吸いつくようなグリップ力を示します。

低く



レッド・ホワイト ツートン

ブルー・ホワイト ツートン



低く身がまえたフォルム。それは、偉大なディテールの集合である。

エアロ・フェアリング 低重心、マスの集中、前面投影面積の縮小。これらの設計思想を見事に具現したのが、ニューGSX-Rのフェアリングです。その空気抵抗係数(CdA値)は、実に0.28。高速走行において空気抵抗を減少させるとともに、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、マシンの操縦安定性を高めています。ニューGSX-Rでは、ハーフフェアリングとフルフェアリングの2タイプを設定。ライダーの好みにあわせて選択できます。

ティアドロップ・ミラー ① フェアリングにマウントされた左右ミラーは、風に流れる雨滴を思わせるシルエツト、フルフェアリングとともにエアロダイナミクスを追求しました。ミラーステーを長くとり、後方視認性への配慮も加えました。

メーターパネル ② 左にスピードメーターと燃料計を、右にタコメーターと水温計を配したシンメトリックなレイアウト。各計器類の下部に配した各種インジケーターには、新しくサイドスタンドウォーニングランプも装備しました。

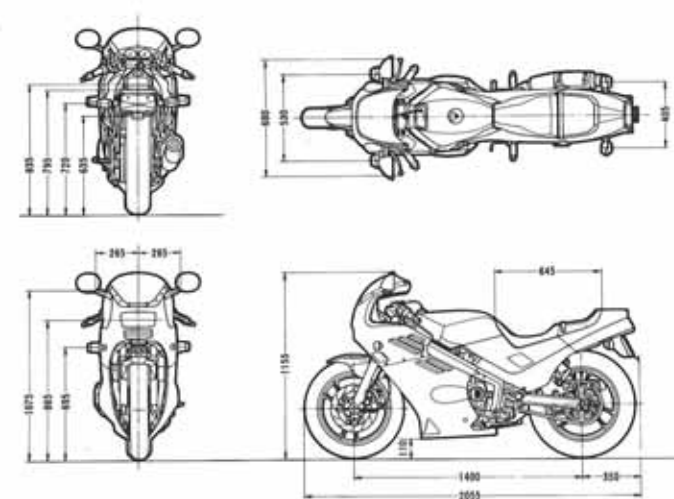
ハンドルグリップ ③ ハンドルは、アルミ鍛造のセパレートタイプ。トップブリッジ下にレイアウトし、レーサームードをもりあげました。スイッチ類は、ウインカースイッチをプッシュキャンセル方式とするなど、機能を重視した設計です。

フューエルタンク ④ 容量は18ℓものビッグサイズ。45.0km/ℓ(60km/h、定地走行値)という低燃費と相まってロング走行を可能にします。エアブレンタイプのタンクキャップとブリーザーパイプが、レーサーイメージを強調します。

シート ⑤ DC-ALBOXフレームと、E-フルフローターサスの採用で、シート高は実に755mm。足着き性は従来に比べ、格段に向上しました。オプションとしてシングルシートカウルも用意。よりエキサイティングなフォルムを楽しめます。

ブレーキペダル ⑥ アルミ鍛造のブレーキペダル。転倒時の破損を最少限に留めるオーバーステップタイプです。

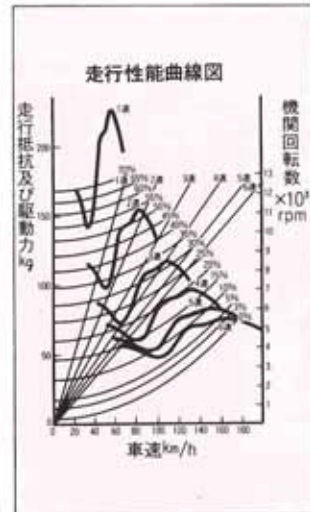
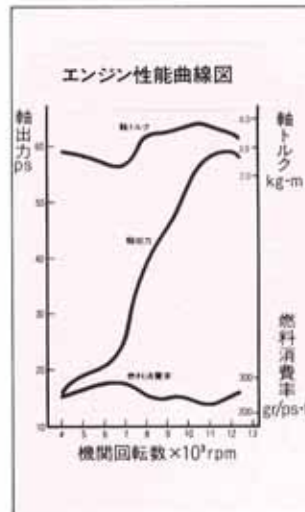
ヘッドライト ⑦ ヘッドライトは、マシンのコンパクト化のため、デュアルタイプからシングルタイプに変更しました。60/55Wのハロゲンバルブによって、光量は充分。暗闇に強力なビームを投げかけ、夜間走行の視界を広げます。



GSX-R主要諸元表(1)内の数値は70km/h以上	
型式	GK71F
全長	2,055mm
全幅	680mm
全高	1,155mm
軸距	1,400mm
最低地上高	145mm(110mm)
シート高	755mm
乾燥重量	151kg(153kg)
定地燃費	45.0km/ℓ(60km/h)
最小回転半径	3.2m
制動距離	14.0m(50km/h)
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	56.0mm×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	フルトラジスタ
燃量タンク容量	18ℓ

オイル容量	3.0ℓ
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	常時啖合式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(ギヤ)	1.954
二次減速(チェーン)	3.285
キャスト	25"00
トレール	101mm
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(アルミ合金)
タイヤサイズ(前)	110/80-17 57H(チューブレス)
タイヤサイズ(後)	140/80-17 69H(チューブレス)
かじ取角左右	30°

標準現金価格
 ¥639,000 (北海道・沖縄および一部離島を除く)
 ¥669,000 (フルフェアリング)



●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、実物と異なる場合があります。



GSX-Rに
美しくフィットする R Image.

機能性・ファッション性・快適性など、すべての条件を満たす、R Imageのシステムウェア。



HELMET
SIZE:S-M-L-LL ¥32,000



TOURING GLOVES
SIZE:M-L ¥8,800



BOOTS
SIZE:24.5~27.0cm ¥21,000

LEATHER SUITS
TWO PIECE TYPE
SIZE:M-L-LL
¥113,000

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締めかぶりましょう。身体露出が少なく、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、整備手帳に記入。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時は、必ず止まって左右の確認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。期間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

★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。

★安全のための改造はやめましょう。

資料で便利なお支払い——— 二輪自動車・乗車保険にご加入を
スズキクレジット スズキサンスマイル

ONE
FOR ONE
確かな信頼性、88スズキ

SUZUKI

〒432-91 浜松市外高塚