



SUZUKI

SUPER ENDURANCER
GSX-R400

BORN IN CIRCUIT

武装強化のGSX-R400。情熱の封印を開けるときがきた。

サーキットでの勝利を義務づけられたマシンが、また一步、進化のステージを昇った。GSX-R400、誕生。吸排気系のリファインで新たな息吹を与えられたデュアルヘッドを搭載したエアロフルフェアリング。一連の進化がもたらすダイナミックな走りは、まさに官能の一語につきる。スズキレーシングブランド

0. 情熱の封印を開けるときがきた。



エンジンを昇った。GSX-R400、誕生。吸排気系のリファインで新たな息吹を与えられたエンジン。強大なグリップ力を発揮するワイドリム&タイヤ。そしてイエローバルブの
からダイナミックな走りは、まさに官能の一語につきる。スズキレーシングブランドの先兵、GSX-R400。いま勝利の美酒を求めて、駿馬のムチが振りおろされた。



●走りの写真はすべてプロライダーによるサーキット走行を撮影したものです。

●一般公道では無理な走行はしないようにしましょう。

THE RACING BRAND

エンジン。強大なグリップ力を発揮するワイドリム&タイヤ。そしてイエローバルブの先兵、GSX-R400。いま勝利の美酒を求めて、駿馬のムチが振りおろされた。

SUPER ENDURANCE
GSX-R400

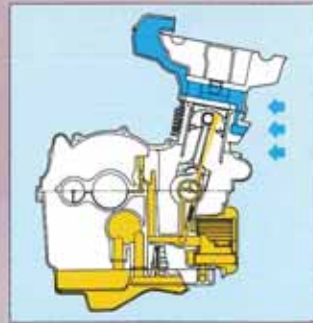
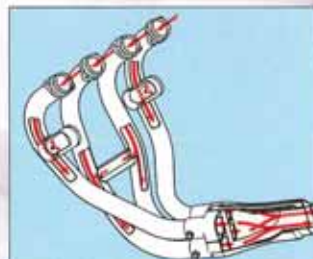
全域パワーのエンジン。よどみない吹けあがりこそ、R400の新戦力。

スムーズ&トルクフル。全域パワーをもたらした新吸・排気システム。GSX-R400に採用されたエキゾーストシステムは、1番・4番のエキパイに円筒形のサブチャンバーを設け、2番・3番をパイプで連結するSPES(Suzuki Power up Exhaust System)。この構造によるメリットは、あらゆる回転域で排圧のベストマッチングによる理想的な排気脈動効果が得られ、充填効率が向上することにつきます。つまり、高回転型エンジン特有のオーバーラップタイム延長がもたらす中・低速域のトルクの低下を防ぎ、スムーズでトルクフルな吹け上がりをもたすのです。また吸気系では、バルブウエスト部を絞り吸気抵抗の減少に努めるとともに、バルブシート内径を拡大することで、バルブ重量を増やすことなく大径バルブと同等の吸気効率を実

現。低速から14,000rpmまで、一直線に吹けあがるツキのよさをものにしました。**エンジンにムラなく冷却空気を送り込むSCAI(Suzuki Condensed Air Intake)。**エンジンには冷えた空気を供給するのが理想です。空気は熱くなると膨張し密度を下げ、充填効率の低下を招くからです。GSX-R400では、フェアリング右側のエアインテークから、ガソリタン

クを貫通するパイプを経由して冷えた外気を送り込むSCAIを採用し、エンジンの熱ダレに対処しています。エアクリーナーへの冷氣供給にあたっては、流体力学による徹底解析を実施。安易にエ

アクリーナー直結とせず、マシンの走行スピード、追い風や向かい風の違い、エンジンの回転数など、あらゆる条件下での供給ムラを排除した設計を施しています。**さらにリファインされたSATCS(Suzuki Advanced Three-way Cooling System)。**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する適材適所の思想に立った冷却システム。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の機構も取り入れ、水・空気・オイルとあらゆる媒体で積極的に冷却を図ります。GSX-R400では、ラジエーターをシングルコアからダブルコアに変更しコンパクト化を実現。空いたスペースにオイルクーラーを縦置きに巧みにレイアウトし、マスの集中を一歩押し進めました。



限界を高めた足まわり。そのしなやかさは、調教された駿馬を思わせる。

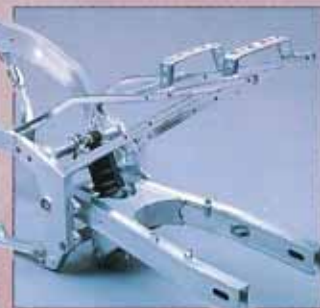
1個の偏心カムがもたらす、卓越した操安性。E-フルフローターサスペンション。 E-フルフローターサスペンションは、クッションユニットとスイングアームの間にクッションレバーを介する下部リンク機構。クッションレバーとスイングアームからのびるブラケットの間には、クッションユニットのストロークによって左右に回転する偏心カムが取り付けられています。一見、不可思議な動きをするカムですが、実はこのカムの採用によって、クッションレバーの形状、大きさ、レイアウトなどの設計が自由になり、より理想的なレバー比（後輪ストロークとクッションユニットストロークの差）が生み出せたのです。GSX-R400では、ピボット部に、ニードルベアリングを使用してフ

リクションロスの低減をはかり、スムーズな作動性と耐久性を確保しています。**マニアックなサスセッティングが楽しめる、フロントフォーク・プリロード機構。** 38φの大径インナーチューブを持つ高剛性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

機構を装備しました。路面の状況やライダーのウェイトなどに応じて、微妙なサスセッティングが可能です。

低重心、低シート高を実現するDC-ALBOXフレーム。 DCとは、Dual Cell（セル＝小部屋）の略。その名の通り、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、755mmという低シート高が実現しました。



究極の制動力。駿馬の手綱は、強力にしてコントロールラブル。

大径ディスクプレートとともに強大な制動力を発揮するDPBS(Deca Piston Brake System) DPBSとは、DECA(10)の名が示すとおり、フロント8ポット、リヤ2ポットの計10個のピストンで制動力を得る、トリプルディスクブレーキです。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。290φの大径ディスクプレートと相まって、強力かつコントロールラブルな効き味をもたらします。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 フローティン・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ヒロボール支持、後端取付部とリヤ

ブレーキキャリアのアクス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。

ワイドリムの翼断面

キャストホイール

には、ロープロ

ファイルラジアル

タイヤを採用 ホイール

には、軽量化と回転抵抗・

走行騒音の低減

を追求した翼断

面中空3スポークキャ

ストホイールを採用。リ

ムを3.00(F)、4.00(R)

にワイド化するととも

に、タイヤのラジアル

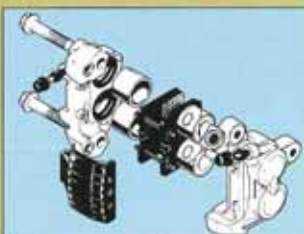
化、ロープロファイル

化を実施しました。特にリヤ

には60タイヤ(140/60-R18

64H)を与え、グリップ性能

を大幅に向上させています。



官能のフォルム。それは、サーキットを戦うための造形。

① **耐久レーサーを思わせるフルフェアリング** さらに低くなったアッパーフェアリングにより、空気抵抗、前面投影面積とも一段と減少しました。大気を切りさくようなフォルムは、ダイナミックな走りを予感させます。② **イエローバルブ採用のデュアルヘッドライト** ヘッドライトは、45W×45Wのハロゲン球をデュアルで装備。イエローバルブの採用で精悍さを強調しています。③ **マシンの資質を語るメーターパネル** メーターパネルに、防振タイプのスポンジマウントを採用。計器類は、回転計を中心に、左に速度計、右に燃料計、水温計、下に各種インジケータと、シンプルかつ視認性に優れたレイアウトです。サイドスタンドウォーニングランプも装備しました。④ **空気力学から生まれたエアロミラー** サイドミラーも空気抵抗を考慮した砲弾形の新しいデザイン。フル

フェアリングとともにレーシーなイメージを高めます。⑤ **機能重視のハンドルグリップ** ハンドルは、アルミ鍛造のセバレートタイプ。トップブリッジ下にレイアウトし、理想的なライディングポジションを実現。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、機能に徹した設計です。⑥ **ニードリッパに優れた大容量フューエルタンク** 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。突起のない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。⑦ **755mmの低シート高** 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。足着き性は格段に向上しました。シートは体重移動のしやすい形状。走りにあわせた理想的なライディングポジションがとれます。⑧ **軽量化を追求したステップまわり** アルミパーツを多様し、品質感を漂わせるステップまわり。特にブレーキペダルは、耐久レーサーと同様、アルミ鍛造のオーバーステップタイプです。





GSX-R400 主要諸元 (デュアルライト仕様)

形式	GK71F
全長	2,050mm
全幅	680mm
全高	1,125mm
軸距	1,405mm
最低地上高	110mm
シート高	755mm
乾燥重量	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)
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

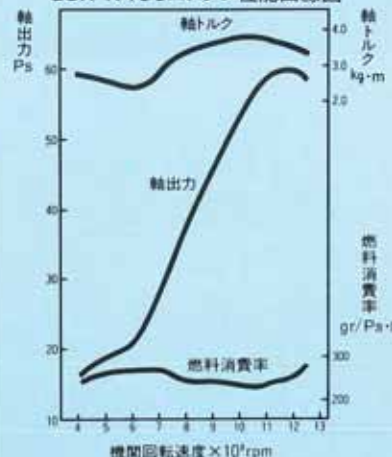
最高出力	59ps/12,000rpm
最大トルク	3.8kg-m/10,500rpm
キャブレター	AS27VW
潤滑方式	ウェットサンプ
始動方式	セル
点火方式	フルトランジスタ
燃料タンク容量	18ℓ
オイル容量	3.0ℓ
エンジン冷却方式	SATCS
クラッチ形式	湿式・多板・コイルスプリング
変速機形式	常時噛合式6段リターン
第1速	3.363
第2速	2.307
第3速	1.750
第4速	1.437
第5速	1.250

第6速	1.150
一次減速比(ギヤ)	1.954
二次減速比(チェーン)	3.214
キヤスタ(度)	25°00'
トレール	93mm
ブレーキ形式(前)	油圧式ダブルディスク
ブレーキ形式(後)	油圧式ディスク
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)	110/70-R17 53H (ラジアル)
タイヤサイズ(後)	140/60-R18 64H (ラジアル)
かじ取り角左右	30°

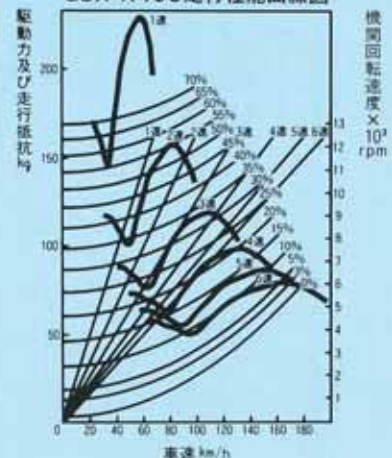
標準現金価格 **¥699,000**

(北海道・沖縄および一部離島を除く)

GSX-R400エンジン性能曲線図



GSX-R400走行性能曲線図



GSX-R400



GSX-R シングルライト仕様



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

●定地燃費は、定められた試験条件のもとでの値です。従って、走行時の気象、道路、車種、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。 ●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。

モーターサイクルに乗るためのマナーとルール。

SAFE & JOYFUL

守ろう、身につけよう、安全運転。

広い道へ出る時は、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、キーを抜きハンドロック(施設装置、スズキ全車に標準装備)で盗難防止を。 ●**安全運転指導本部**

GSX-R400のファルムに似せる SUZUKI RACIN' FUNCTION



LEATHER SUIT
 SIZE:S-M-L ¥143,000



HELMET RED/BLACK
 SIZE:S-M-L ¥27,000



HELMET BLUE/WHITE
 SIZE:S-M-L ¥27,000



BOOTS
 SIZE:24.5-27.5cm ¥28,000



GLOVES
 SIZE:L-M ¥10,600

SUZUKI RACIN' FUNCTION

- ★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。

鈴木自動車工業株式会社

本社:〒432-91 浜松市外高塚

