

SUZUKI

HYPER ENDURANCER
NEW GSX-R750



BACK TO CIRCUIT

絶対性能への大いなる希求。このマシンには、進化の香りがある。



●走りの写真はすべてプロライダーによる高速走行テスト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。

軽量化。何よりもそれが第1のテーマだった。軽量化のもたらすメリットは枚挙にいとまがありません。①エンジン性能の向上②操縦安定性の向上③制動能力の向上④乗り心地の向上⑤低燃費の実現——そしてこれらのメリットは、言うまでもなくきわめて高次元のトータルパフォーマンスを実現します。GSX-R750の開発にあたっては、エンジン、フレーム

から細部にわたるまで、その材質や形状を徹底的に見なおすことによって大幅にシェイプアップ。特にエンジンについては有限要素法と呼ばれるコンピュータ応力解析による軽量化を実施しました。その結果、R750の乾燥重量はわずか179kg。通常の750ccクラスの標準重量、220kgを40kg以上も下まわる驚異のスペックを獲得しています。

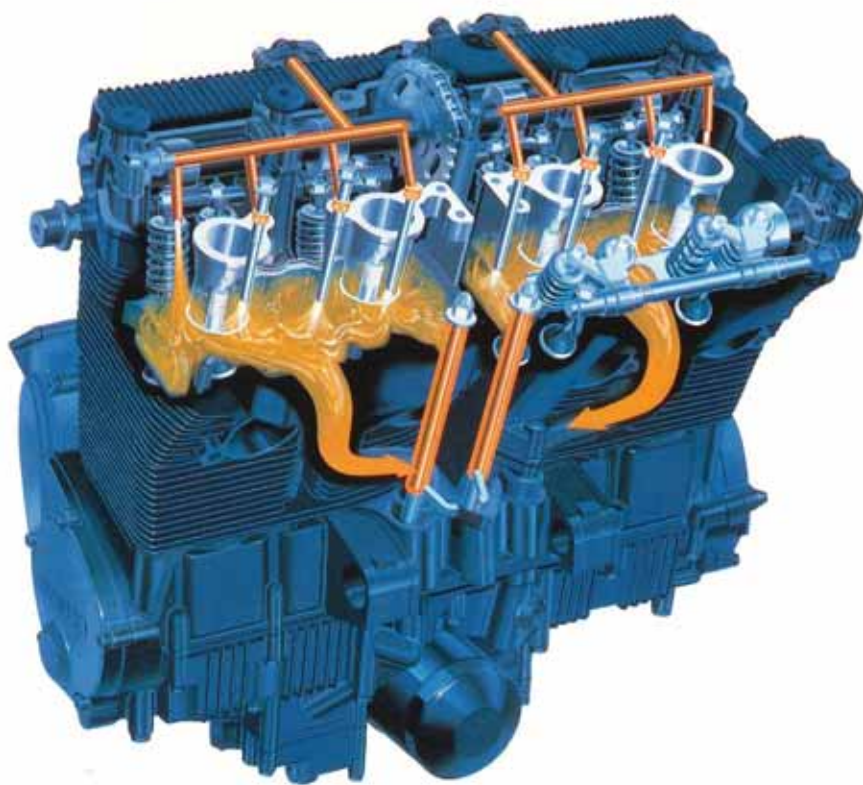
SACS

SUZUKI ADVANCED COOLING SYSTEM M

油冷=SACS。

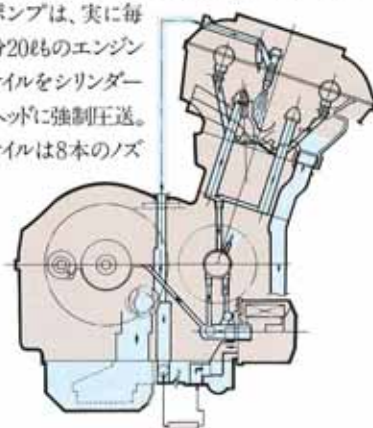
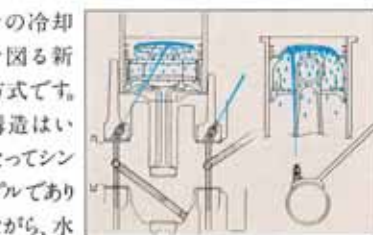
これが、冷却方式の代名詞となる日は近い。

エンジンの軽量・コンパクト化と冷却効率の向上は両立し得ないのか。答えはSACSにある。
高出力エンジンの冷却方式は、水冷がごく一般的です。しかし水冷は、機構的に複雑なため重量増を招き、エンジンのコンパクト化にも限界があります。スズキがR750のために開発したSACS(スズキ・アドバンスド・クーリング・システム)とは、エンジンオイ

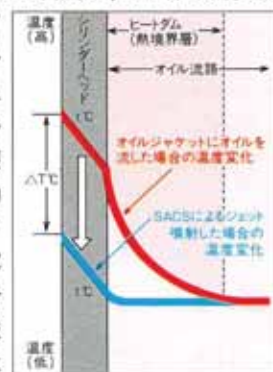


ルそのものを冷却媒体として積極的に利用する油冷システム。最も高温になるシリンダーヘッドにオイルを強制圧送し、エンジンの冷却を図る新方式です。構造はいたってシンプルでありながら、水冷よりも油温を15℃~20℃も下げるといふ優れた冷却効果を発揮。部品点数が少ないため、エンジン軽量化にも大きく貢献しています。**オイルをただ流すのではなく、ジェット噴射する。SACSの独自性は、まさにそこにある。**

R750の油冷エンジンは、通常の潤滑系用オイルポンプの他にもう1つ、冷却系専用のオイルポンプを持っています。この冷却系用オイルポンプは、実に毎分20ℓものエンジンオイルをシリンダーヘッドに強制圧送。オイルは8本のノズ



ルからシリンダーヘッド底部へ猛スピードで噴射され、効果的に冷却を行います。冷却を終えたオイルは、ヘッド前方のポートからパイプを通じてオイルパンへ。潤滑系用オイルポンプによってエンジン各部を潤滑し終えたオイルとともに、オイルクーラーへと送られます。大型のオイルクーラーで効率よく冷却され、新たな活力を得たオイルは再びエンジン各部へ——これがSACSのあらまです。金属と流体が接する部分には、ヒートダムと呼ばれる境界層が発生し、熱伝導を阻害します。SACSでは、オイルをジェット噴射することにより、ヒートダムを破壊し、冷却効果を高めています。SACSにおいて冷却と潤滑を兼ねるオイルに



は、何ら特殊なオイルを必要としません。オイル容量も、標準的な空冷エンジンのそれを若干上回る程度です。さらに、油温が低く保たれるため、オイルそのものの寿命を延ばす効果も発揮しています。エンジンオイルの潜在能力を極限まで引き出すSACS。まさに常識の盲点をつく先進の技術です。



HYPER COMBUSTION

4into1サウンドに身をゆだねる時、緊張は、
やがて官能へと移る。

高効率の実現は、ともに渦巻きの発生にある。

ニュー-TSCC & 4into1エキゾースト。

TSCC(2渦流燃焼室)方式とは、シリンダーヘッドに2つのドームを持つ、4バルブシステムならではの燃焼方式。それぞれのドームに吸排気バルブが配され、吸入された混合

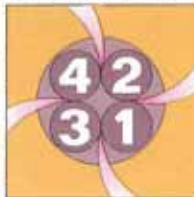
気は燃焼室内で2つの渦流を発生します。燃焼スピードの向上により、すぐれた燃焼効率を実現。

高出力と低燃費を同時に獲得しています。R750

では真円のシリンダーヘッドを持つ、ニュー-TSCCを採用。無駄のない構造によって、さ



らに理想的な完全燃焼に近づけました。また、排気系には4into1エキゾーストシステムを採用。R750のそれは、4本のエキゾーストパイプを爆発順に並べるサイクロンタイプ。集合部で発生した排気の旋回によって排気スピードをさらに高め、すぐれた排気効率を実現しています。そのため、パワーバンドは中低速域から高速域まで実にワイド。どこからでもツキのよい、なめらかなエンジン特性をもたらしています。エキゾースト表面には、ジェッ



トエンジンのタービンに使用されているサーメタル処理を採用。また、サイレンサー部には大型ヒートガードを装着し、タンデムライダーへの配慮を加えました。

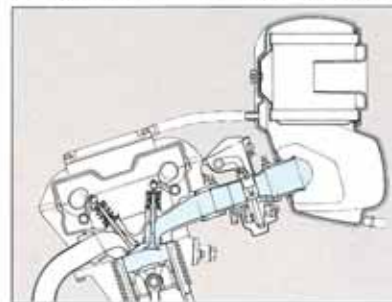
流体力学を極めれば、

呼吸器はこうなる。

DAIS&フラットスライド

キャブレター。

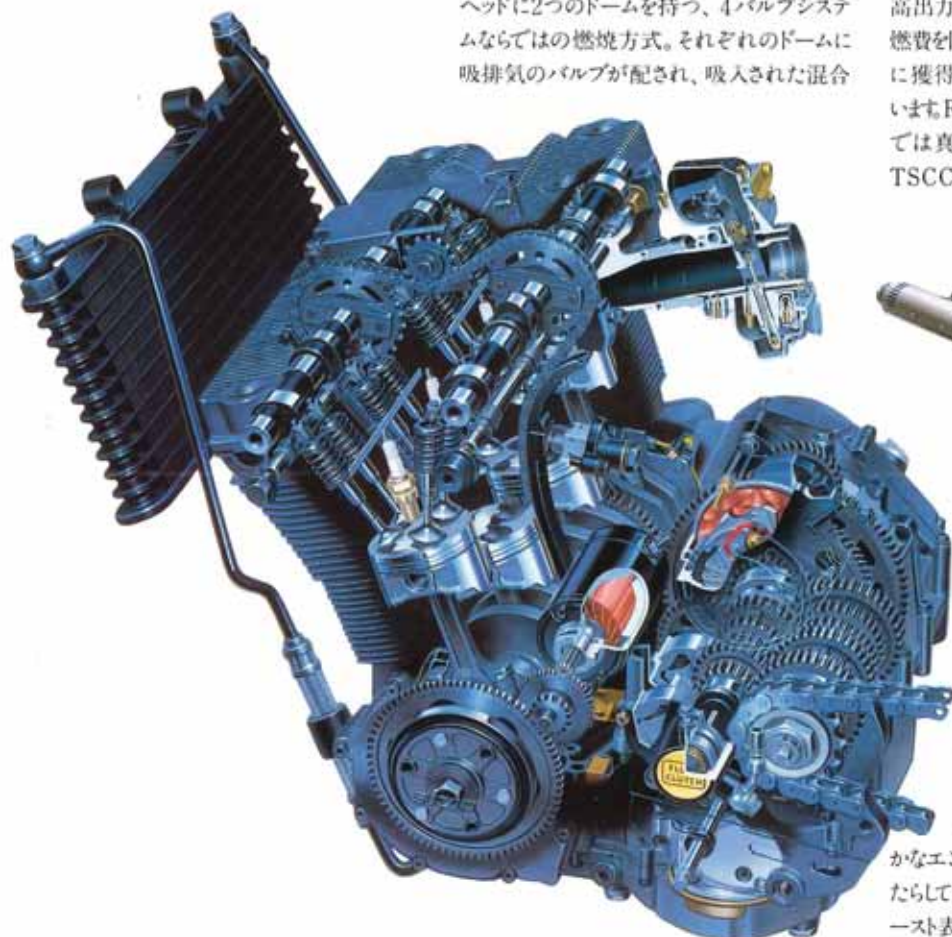
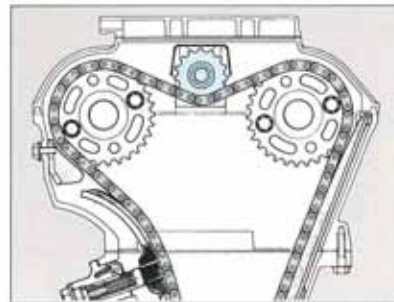
エンジンの吸気効率を高めるには、吸気通路の抵抗を減少させることが必要です。R750ではDAIS(ダイレクト・エア・インテーク・システム)を採用。フューエルタンク底の凹部にエアクリナースペースを設け、エアクリナーから燃焼室への吸気通路をほぼ直線としました。エアクリナーは8ℓの大容量。R750に莫大な肺活量をもたらします。また、キャブレターには、プレート状のスロットルバルブを持つフラットスライドキャブレターを採用。吸気抵抗が小さく、鋭いスロットルレスポンスを実現しています。



第2のカムチェーンテンショナー。

アイドルスプロケット。

高回転域におけるバルブの追従性は、カムチェーンの安定性に深く依存しています。R750では、カムチェーンの振動や歯飛びを防止するために、カムチェーンテンショナーに加えて新たにアイドルスプロケットをシリンダーヘッドカバーに設置しました。この機構はすでに5年にわたって耐久レーサーGS1000Rでテストを受けてきたもの。その効果、信頼性は実証されています。



ULTIMATE FOOT WORK

豪快なフットワークを保証する筋肉と骨格。
アルミの輝きが大地を貫く。



この部品点数の少なさは、
まさに画期的。
アルミフレームの開発は、
スズキの独壇場だ。

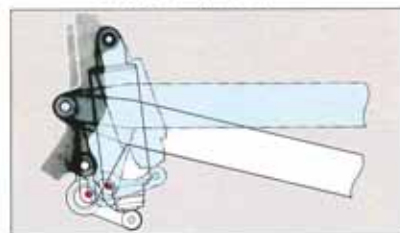
R750ではアルミフレームにさらなる高剛性を求め、MR(マルチリブ)構造の角アルミパイプを採用しました。MR-ALBOXと呼ばれるこのフレームは、従来の4面角形フレームに比べ同じ剛性でも肉厚を薄くすることができ、より軽量化が図れるというメリットを持ちます。また、フレームの部品点数は少なければ少ないほど理想的です。部品点数が少なければ溶接箇所が減り、軽くなると同時にフレーム自体のひずみも抑えられ、信頼性もさらに高まるからです。R750のMR-ALBOXフレームの部品点数は、従来に比べ実に約1/2という驚異的な少なさ。しかも重量は鉄製の1/2以下という軽さを誇ります。これをもたらしたのは、ヘッドパイプまわりなどの

一体成型を可能にする低圧鋳造技術。かつてRG250Γで量販車に初めてアルミフレームを採用したスズキの最新ノウハウが、余すところなく生かされています。



ひとつの偏心カムが走りを変えた。
E-フルフローターサスペンション。

EはエクセレントのE。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との間に偏心カムを介するニュー・フルフローターサスペンションです。後輪が荷重を受けてクッション



ユニットが圧縮される時、この偏心カムは、ピギニングは左回転、ボトム付近では右回転と振り子のように作動します。いわばカムの中心部とニードル部の浮動軌跡のズレを、スイングすることによって吸収しているわけです。

この偏心カムの採用によって、リヤクッションレバーの形状、大きさ、レイアウトなどの設計に自由度が増し、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)を生み出すことが可能となったのです。そのため、快適な乗り心地を確保しながらもコシの強さを発揮。優れたプログレッシブ特性をものにしています。

また、部品点数の減少により、軽量・コンパクト化にも貢献。占有スペースの少なさは765mmという低シート高をもたらししました。
エンジンのコンパクト化がもたらしたこのスペック。
R750のバンク角は実に55°。

R750のエンジンは、背面ジェネレーターの採用や細部にわたるコンパクト設計によって、幅が従来よりも65mmも縮小され(当社比)、実にスリムに仕上がっています。

す。エンジンのスリム化はそのままバンク角に反映。静的1G(1名乗車)で55°という深いバンク角を実現しました。これは耐レーサーGS1000Rとはほぼ同等のスペック。まさに驚異の一語に尽きます。

55° BANKING ANGLE



TASTY CONTROL

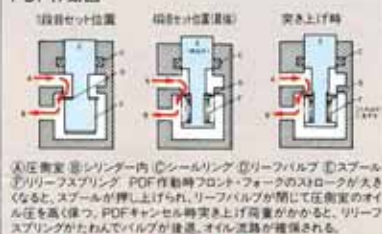
静と動をつなぐアドバンス・テクノロジー。
駿馬の手綱さばきは軽快だ。

**ブレーキング時はもちろん、あらゆる荷重に
対応する強靱な足まわり、PDF。**

PDF(ポジティブ・ダンピング・フォーク)は、アンチダイブ機構に先鞭をつけたANDF(アンチ・ノーズ・ダイブ・フォーク)の思想をさらに進化させたもの。ブレーキング時の圧縮荷重のみならず、前輪へのあらゆる荷重に対応して圧側減衰力を調整する機構です。フロント

ダンパー内のオイル流量を、モジュレーター内に設けたスプールとリーフバルブでコントロール。フロントフォークへの圧縮荷重が大きくなれば、それに対応して高い減衰力を発生させます。そのため、従来のアンチダイブ機構では抑制できなかったコーナリング時やエンジンプレーキ時に起こるノーズダイブまで緩和。ライダーはより安定した走行を享受できるようになりました。また、必要な時に高い減衰力を得られるため、サスペンションのセッティングをソフトにでき、快適な乗り心地を同時に実現しています。

PDF作動図



フロント8、リヤ2、合計10個のピストンが

確実な制動力をもたらす

トリプルディスクブレーキシステム、

DPBS(デカ・ピストン・ブレーキ・システム)。

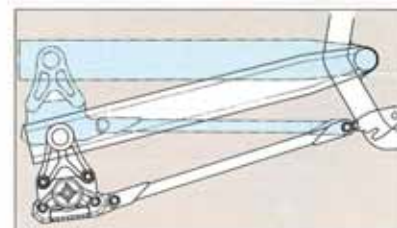


テムです。特にフロントブレーキにはDOP(デュアル・オポーズド・ピストン)を採用。1枚のディスクブレーートを両側から4つのピストンではさみ込み、強力な制動力を得る対向ピストンシステムです。そのストッピングパワーは群を抜き、効き味もきわめてコントロールラブル。リヤの対向ピストンブレーキとともに、最高のブレーキフィーリングを実現しています。

フルブレーキング時にもリヤサスの動きを

さまたげない、フローティング・トルクリンク。

リヤブレーキキャリパーからのびるトルクリンクは、通常はスイングアームに固定されてい



ます。R750ではこれをフレームにジョイントするフローティング・トルクリンク方式を採用。トルクリンクの前端取付部をビロボール支持、後端取付部とリヤキャリパーのアクスル軸受部を金属ブッシュ支持とし、全体を浮動構造としました。そのため、制動時でも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なくなりました。

サーキットからの最新フィードバック、

ラジアルタイヤ。

軽く、耐摩耗性に優れ、高いグリップ特性を持つラジアルタイヤは、いまやレースシーンの主役になりつつあります。スズキはいち早くNEW R750に、これをフィードバックしました。

なぜあえて18インチフロントホイールか?

耐久レーサーの本質を知れば、答えは自明だ。

耐久レースでは、ピットでの作業時間が大きな鍵を握っています。18インチホイールに比べ、16インチホイールはリム幅が広く、ホイール径も小さいためディスクプレートとタイヤとの空間に余幅が少なく、脱着に時間がかかります。世界GP500ccクラスで初めて16インチFホイールを採用し、勝利に導いた実績を持つスズキが、あえてR750に18インチを装着したのは、まさにこうした理由からなのです。

ARTISTIC EQUIPMENT

クラフトマンシップが息づく装備群。
美と機能の結合がここにある。



エアロ・フルフェアリング 3ピースタイプのフルフェアリングは、空気力学の徹底追求から生まれた本格仕様。ライダーを風圧から保護し、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ってフロントの浮きあがり防止します。NEW R750ではアンダーカウルの形状をさらにリファイン。エンジン冷却効果を確保しながら、フロントタイヤ



後部での整流効果をさらに向上させました。
デュアルヘッドライト 間をつらぬくヘッドライトは丸型のデュアルタイプ。NEW R750には60/55Wのハロゲンバルブを採用しています。その強力なビームがナイトライティングでの安全性を確保します。カウリング裏には光軸調整用ノブがそれぞれ装備され、ビームラインの微調整を容易にするなど、整備性にも配慮がなされています。
ティアドロップ・ミラー エアロダイナミクスはこのミ



ラーにまで及んでいます。カウリングにマウントされたミラーは、あたかも風に流れる雨滴を思わせるシルエット。R750の強烈な個性をアピールします。
油圧式クラッチ 油圧式クラッチは、クラッチケーブルによるフリクションロスがないため、クラッチ操作はあくまでも軽く、スムーズ。クロスレシオの6速ミッションとあいまって、エンジンのポテンシャルを余すところなく引き出します。



ウッシュキヤンセル 式を採用しました。
フューエルタンク タンク下部にエアクリーナースペースを設けたにもかかわらず19ℓの大容量を確保。38.0km/ℓ(60km/h定地走行値)という低燃費とあいまってロングランも安心です。タンクキャップは突起のないエアブレンタイプ。そのほかブリーザーパイプの採用など、耐久レーサーのイメージを強力に打ち出しています。



765mmの低シート高 DAISとE-フルフローターサスペンションの採用によって、シート高は実に765mm。750ccとは思えない足つき性のよさを実現しました。タンデムライダーのためのグラブバーも標準装備しています。



チェンジ&ブレーキペダル ペダルはいずれもアルミ鍛造。ブレーキペダルは転倒時の破損を最少限にとどめるオーバーステップタイプ。耐久レーサー装備としての配慮がここにも息づいています。



メーターパネル 耐久レーサー同様、メーター類にはスポンジマウントによる防振対策を施しました。タコメーターを中心に、左にスピードメーター、右に燃料計、下に各インジケーターと、シンプルかつ視認性にすぐれたレイアウトです。NEW R750には新たにサイドスタンド・ウォーニングランプが装備されています。

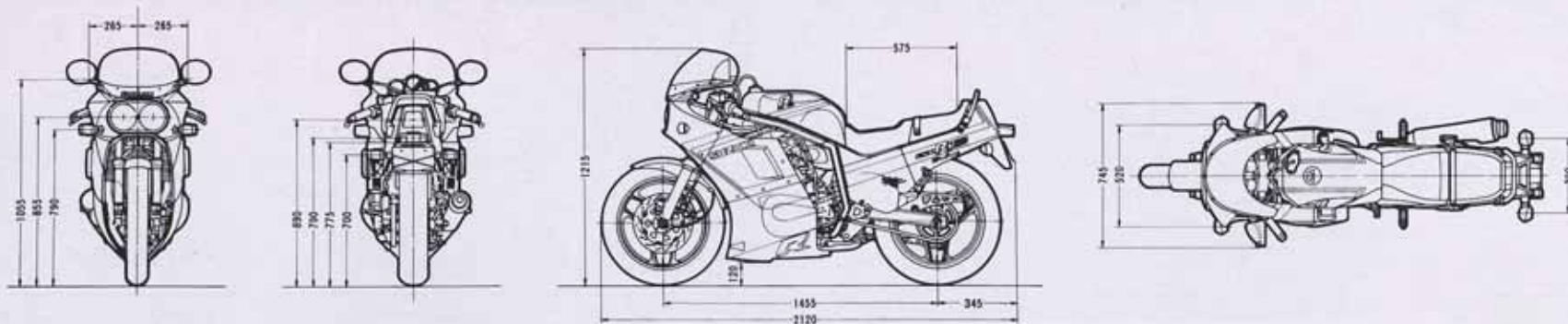


ハンドル ハンドルは、アルミ鍛造のセパレートタイプ。トップブリッジ下にクリップオンされ、エキサイトなライディングポジションを実現しています。



プッシュキヤンセル・ウインカースイッチ ウインカースイッチには、操作性にすぐれたプ





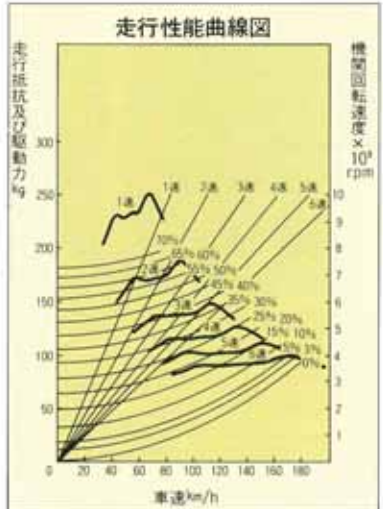
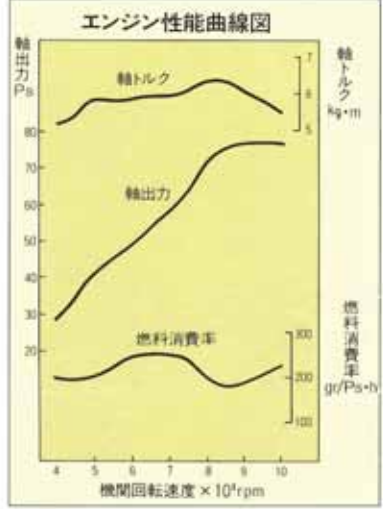
GSX-R750 主要諸元	
型式	GR71G
全長	2,120mm
全幅	745mm
全高	1,215mm
軸距	1,455mm
シート高	765mm
最低地上高	120mm
乾燥重量	179kg
定地燃費	38.0km/ℓ (60km/h)
最小回転半径	3.3m
制動距離	14.0m (50km/h)
エンジン型式	4サイクル・4気筒
弁方式	DOHC4バルブ
総排気量	749cc
内径×行程	70.0×48.7mm

圧縮比	11.0
最高出力	77ps/9,500rpm
最大トルク	6.4kg-m/8,000rpm
キャブレター	VM29
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	19ℓ
オイル容量	5.0ℓ
エンジン冷却方式	油冷
クラッチ形式	湿式多板・コイルスプリング(油圧)
変速機形式	常時噛合式6段リターン
第1速	2.769
第2速	2.062
第3速	1.647
第4速	1.400

第5速	1.227
第6速	1.095
一次減速比(ギヤ)	1.744
二次減速比(チェーン)	3.000
キャスト	26"00'
トレール	107mm
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
タイヤサイズ(前)	110/70R18 66H(チューブレス)
タイヤサイズ(後)	140/80R18 58H(チューブレス)
カビ取角左右	30°

●定地燃費は、定められた試験条件のもとの値です。従って、走行時の気象、道路、車輦、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 ￥780,000 (北海道・沖縄および一部離島を除く)



SAFE & JOYFUL: モーターサイクルに乗るためのマナーとルール。

●かぶらしましょうヘルメット 乗車用ヘルメットはJIS、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、動きやすい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。●走行はメリハリに安全に あせらずメリハリ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、進路変更などの意思表示です。早めの確か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。



'85 MACHINE OF THE YEAR

'85マシン・オブ・ザ・イヤー

受賞

第13回全日本二輪車選手権大会
ロード750部門・総合部門第1位
(内外出版社・主催)

'85 JAPAN BIKE OF THE YEAR

'85ジャパンバイク・オブ・ザ・イヤー

受賞

クラスA(401~750cc)部門第1位
(モーターマガジン社・主催)

GSX-R750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。

TOURING GLOVES
SIZE: M・L ¥9,800

HELMET
SIZE: S・M・L ¥32,000

LEATHER SUITS
TWO PIECE TYPE
SIZE: M・L ¥119,000

BOOTS
SIZE: 24.5~27.0cm ¥21,000

ONE FOR ONE

味わいと個性。'86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。

気軽に便利なお支払い方法——— 二輪店・海客保険に加入する
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
99999-10102-701