

SUZUKI

HYPER ENDURANCER
GSX-R750
LIMITED EDITION



さらなるパフォーマンスを求めるライダーに、この一台を捧ぐ。GSX-R750R。

耐久レースデビュー戦の'85ルマン24時間を、見事1・2フィニッシュで飾ったGSX-R750は、'85全日本選手権ロードレースF1クラスにおいてもチャンピオンシップを獲得。そのチャンピオンマシンがロードに凱旋したかと思わせるばかりのカラーリングとフォルムに仕立てたのが、このリミテッドエディションだ。そのレーサー譲りのメカニズムとフォルムが、ライダーをグランプリの世界へと誘う。第2のRが、走りを究めた。

絶対性能を究めたリミテッド・エディション、GSX-R750R限定発売。

サーキットからの最新フィードバック、ラジアルタイヤ実装。

ガス室別体式クッションユニット採用のE-フルフローターサスペンション。

耐久レーザーと同仕様の乾式多板式クラッチ、マグネシウム製クランクカバー。

操縦安定性を向上させるステアリングダンパー。

市販最初、淡黄色ハロゲンヘッドライト、電気駆動式アンチノーズダイブシステム「NEAS」、大径・フローティングディスクブレーキ。



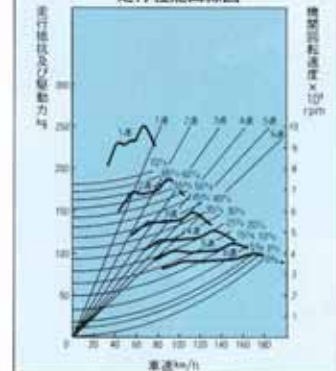
※スタンドは撮影用です。

GSX-R750R 主要諸元

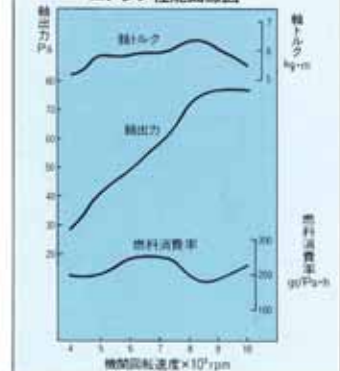
型式	GR71G	オイル容量	4.8ℓ
全長	2,120mm	エンジン冷却方式	油冷
全幅	745mm	クラッチ形式	乾式多板・コイルスプリング
全高	1,215mm	変速機形式	常時噛合式6段リターン
軸距	1,455mm	第1速	2,769
シート高	770mm	第2速	2,062
最低地上高	120mm	第3速	1,647
乾燥重量	181kg	第4速	1,400
定地燃費	38.0km/ℓ (60km/h)	第5速	1,227
最小回転半径	3.3m	第6速	1,095
制動距離	14.0m (50km/h)	一次減速比(ギヤ)	1.744
エンジン型式	4サイクル・4気筒	二次減速比(チェン)	3.000
弁方式	DOHC4バルブ	キャスタ	26°00'
総排気量	749cc	トレール	107mm
内径×行程	70.0×48.7mm	ブレーキ形式(前)	油圧式ダブルディスク
圧縮比	11.0	ブレーキ形式(後)	油圧式ディスク
最高出力	77ps/9,500rpm	フレーム形式	ダブル・クレードル
最大トルク	6.4kg-m/8,000rpm	タイヤサイズ(前)	110/80R18 58H(チューブレス)
キャブレター	VM29	タイヤサイズ(後)	150/70R18 70H(チューブレス)
潤滑方式	ウェットサンプ	かじ取角左右	30°
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		

標準現金価格 1,050,000円(北海道・沖縄および一部離島を除く)

走行性能曲線図



エンジン性能曲線図



●定地燃費は、定められた試験条件のもとでのもので、実際の燃費、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。

大径・フローティング化された、Fディスクブレーキ。 310mmの大径ディスクブレーキをダブル装備。マウント方式には熱膨張に強いフローティング・マウントを採用し、常に強力かつ安定した制動力を確保します。ブレーキホースは伝達ロスのないスパイラルガード付低膨張タイプ。耐久性にすぐれ、目にも精悍です。
アンチノーズダイブシステムはひとつの究極をむかえた。NEAS(ニュー・エレクトロリカリアクティブ・サスペンション)。 あらゆる前輪荷重に対応してFフォークの圧縮減衰力を調整するPDF(ポジティブ・ダンピング・フォーク)。R750RのNEASではこれをさらに進化させ、電気制御によってブレーキング・ノーズダイブへの即応性を高めました。ブレーキレバーに設けられたセンサーからの情報で、圧

側減衰力を積極的に制御し、ピッチングモーションを未然に抑え、操縦安定性を高めます。
淡黄色ハロゲンバルブ(60W/55W)を採用の丸型デュアルヘッドライト。 **ステアリングダンパーを装備。** MR-ALBOXフレームのヘッド部には、操縦安定性を向上させるステアリングダンパーを装着しました。
レーザータッチの乾式クラッチ。 レーサーと同仕様の乾式多板式クラッチを採用。油温に関係なく常に良好な切れ味を保ちつづけます。そのシャープな操作感、まさにレーシングマシンそのもののフィーリングです。
ガス室別体式クッションユニット採用のRサスペンション。

ショーン。 すぐれたプログレッシブ特性で定評のE-フルフローターサスペンションには、ガス室別体式クッションユニットを採用。さらに安定した減衰力特性を得ています。
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、耐磨耗性にすぐれ、高いグリップ特性を持つラジアルタイヤは、いまやレース界の主役。これをいち早くフィードバックしました。
R750R専用、テールカウル一体型シングルシート。 (小物入れ1付)
●その他の特別装備/スパイラルガード付低膨張タイプ・ブレーキホース、レーザータイプ・パワーレバー、レーザータイプ・クラッチケーブルアジャスター、カウリング・クイックファスナー、車体まわりのス

レスポルト、アルミ削り出しのアップーブラケット&ハンドルエンドキャップ、マグネシウム製エンジンスプロケットカバー、アルミ製フートガードNo.1・No.2、ゴールド・ドライブチェーン、アルミ製フートレストプロテクター、アルミ製マフラスター、レーシングスタンドボス取付穴、オイルインスペクションレンズをダブル装備、カラーホイール、ゼッケンステッカー、※オーナーマークステッカー、※レーシングステッカー(※は申込み者に後日送付)
エンジンの軽量・コンパクト化と冷却効率の向上を見事に両立、SACS(スズキ・アドバンスド・クーリング・システム)。 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。SACSは、エンジンオイルそのものを冷却媒体として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へ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℃から20℃も下げるというすぐれた冷却効果を発揮。部品点数が少ないため、エンジンの軽量化とコンパクト化に大きく貢献しています。
この部品点数の少なさはまさに画期的。軽量かつ高剛性の新世代フレーム、MR-ALBOX。 その部品点数は従来の約1/2、重量は鉄製の1/2

下という軽さを誇るMR-ALBOXフレーム。MR(マルチリブ)構造の角アルミパイプの採用により、剛性もさらに高まりました。
フロント8、リヤ2、合計10本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)。 R750Rの制動系は、フロント—ダブル、リヤ—シングルのトリプルディスクブレーキシステムです。特にフロントブレーキにはDOP(デュアル・オポズド・ピストン)を採用。そのストップピングパワーは群を抜き、しかもコントロールブル。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。

ONE FOR ONE SAFETY SUIT
ひとつの安全服、ひとつの安全意識。安全のため改良はやりましよう。

★ヘルメットを正しくかぶりましよう。
★点検・整備を忘れずに。
★安全のため改良はやりましよう。

SUZUKI
〒432-91 浜松市外高塚
99999-10106-000