

NEW

DRAMATIC PERFORMER

SUZUKI

GSX400FW

LIQUID COOLED **LC** DOHC 4-VALVE **TSCC** 4-VALVE **4NIF** FULL FLOATER



P O W E R U N I T

エンジン史上に、また新たなページを加える新開発ニューTSCC・水冷・DOHC・16バルブ・インラインフォアエンジン採用。



TSCC(Twin Swirl Combustion Chamber・2過流燃焼室)は、理想的燃焼の実現をめざして、スズキが開発・完成した画期的な方式です。燃焼室は2つのドームによって形成され、それぞれのドームには一組の吸・排気バルブが配されている——これがTSCCの基本構造です。

ニューTSCCは、この基本構造を変えること

なく、TSCC理論の可能性をさらに引き出すために生まれた画期的なスズキアドバンステクノロジーです。ニューTSCCでは、



●φ10という小径プラグ(レーシングプラグ)を採用。このため、バルブ径をイン側19→22mm、アウト側17→18mmと大径化。さらに吸気通路形状を変更し、吸

気抵抗を低減。これらにより、吸排気効率の大幅な向上を実現。

●理想的燃焼に限りなく近づけるため、シリンダーヘッドを真円化。11.3の高圧縮比を得ると同時に、TSCCならではのスワール効果がさらに促進され、燃焼速度を高め、燃焼効率の大幅な向上を実現。

などを成功させています。基本ポリシーが正しく、先進性と先見性にすぐれた“テクノロジー”だけが“可能な”進化のためのプロセスが、このニューTSCC完成の過程といえるでしょう。ニューTSCCを得たスズキ水冷インラインフォアは、最高出力59ps/11,000rpm、最大トルク4.0kg-m/9,000rpmというクラス最高のパフォーマンスを得ています。さらに、45km/ℓ(60km/h定地走行時)の低燃費をも実現しています。

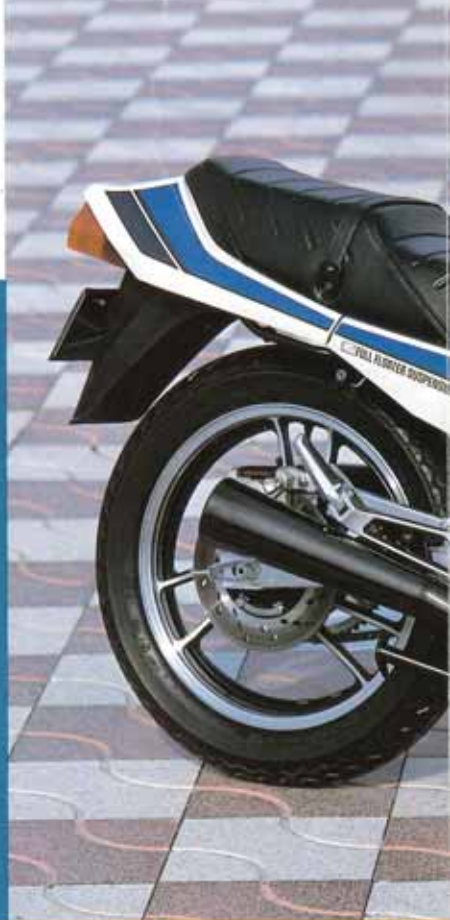
冷却効率の高い水冷システム。

水冷化によってもたらされた熱的安定により、(1)高圧縮比が可能となり高出力が得られる。(2)シリンダーピッチを小さくできるので横幅がコンパクトになる。(3)オイル温度が低下しオイル消費が少ない。(4)耐久性が向上する。といった数多くのメリットを生み、エンジンの軽量・コンパクト化はもとより、群を抜く静粛性を実現しています。渋滞時などの冷却を考慮して電動ファンを装備。さらに、暖気を早く、また、オーバーヒートを防止するサーモスタットも装備しています。

インレットマニホールドの吸気抵抗を減少。

軽量・コンパクト、クイックレスポンスの2バルブキャブレター。

SUタイプの2バルブキャブ方式を採用。ひとつのキャブレターに2つのベンチュリーを持つため、大幅な軽量・コンパクト化を実現しています。New GSX400FWでは、ベンチュリー径を広げて混合気の吸入量を増加させ、さらにインレットマニホールドを吸気抵抗の少ない形状にし、SUタイプならではの高い吸入効率と相まって、パワーアップと低燃費化に大きく寄与しています。

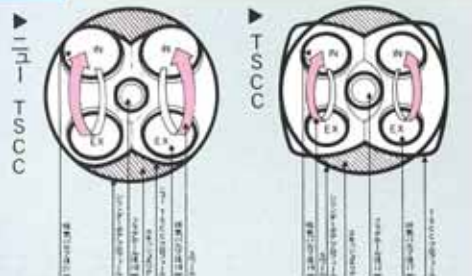


高いトータルバランスを支える“L-BOX”フレーム。

高張力銅管、軽量、角パイプ“L-BOX”(Light-Weight Boxsection)採用のダブルクレードルフレーム。コンピュータによる応力解析など、最新テクノロジーを駆使した合理的な設計を行ない、多方向からの応力に



対する強度、剛性を高めています。ステアリングヘッドにはテーパーローラーベアリングを採用。



N I T

冷却効率の高い水冷システム。
水冷化によってもたらされた熱的安定により、
(1)高圧縮比が可能となり高出力が得られる。
(2)シリンダーピッチを小さくできるので横幅がコンパクトになる。(3)オイル温度が低下しオイル消費が少なくなる。(4)耐久性が向上する。といった数多くのメリットを生み、エンジンの軽量・コンパクト化はもとより、群を抜く静音性を実現しています。渋滞時などでの冷却を考慮して電動ファンを装備。さらに、暖気を早く、また、オーバークールを防止するサーモスタットも装備しています。

インレットマニホールドの吸気抵抗を減少。
軽量・コンパクト、クイックレスポンスの2バレルキャブレター。

SUタイプの2バレルキャブ方式を採用。ひとつのキャブレターに2つのベンチュリーを持つため、大幅な軽量・コンパクト化を実現しています。NewGSX400FWでは、ベンチュリー径を広げて混合気の吸入量を増加させ、さらにインレットマニホールドを吸気抵抗の少ない形状にし、SUタイプならではの高い吸入効率と相まって、パワーアップと低燃費化に大きく寄与しています。



F



O O T W O R

高いトータルバランスを支える“L-BOX”フレーム。

高張力鋼管、軽量、角パイプ“L-BOX”(Light-Weight Boxsection)採用のダブルクレードルフレーム。コンピュータによる応力解析など、最新テクノロジーを駆使した合理的な設計を行ない、多方向からの応力に対する強度、剛性を高めています。ステアリングヘッドにはテーパーローラーベアリングを採用。



強力なストップピングパワーとレーサータッチのブレーキフィーリングを誇る対向ピストン式トリプルディスクブレーキ。

ブレーキは、対向ピストン(Opposed Piston)式ディスクブレーキをトリプルで装着しています。対向ピストン方式は両側の独立したピストンではさみつけて制動力を得るため、キャリパーの剛性が大幅に向上し、その結果、(1)制動力が向上する。(2)効き味がすぐれている。(3)耐久性が高い。などの大きな特長をもち、抜群のストップ



ピングパワーを発揮します。ディスクプレートはスパイラル多孔式を採用。中央部分をアルミ製とした分割式で、熱によるひずみを防止し、パネ下重量も軽減しています。クイックでありながらニュートラル、16インチフロントホイール。

コーナリングにおける切り返し性能がシャープになり、タイヤのグリップ力、ブレーキ性能が大幅に向上するうえ、前面投影面積を小さくし空力特性をも向上させた16インチフロントホイールを採用。さらに、専用扁平タイヤ(チューブレス)、バランスの良い軽量スパイラル・キャストホイールを採用し、クイックなハンドリングに加えて抜群の安定性を実現しています。

比類なきドライバビリティを誇るオンロード専用設計のベンション。

New GSX400FWのフククションユニットを低いロード専用設計で、低重化に大きく貢献しています。のスプリング・イニシャルをRCPL(Remote Control)を装備しました。急激なノーズダイブを防止を保つANDFをダブル快適な乗り心地を確保しを高めるANDF(アンチ・を左右にダブル装備し



EQUIPMENT



整流効果を高めた新ハーフフェアリング。
New GSX400FWのフェアリングはスクリーンの形状がスリムになり、よりエアロダイナミクスにすぐれたものになっています。さらにサイドミラーがフェアリングに装着され、よりスタイリッシュになりました。

アルミ鍛造セパレートハンドル。
セパレートタイプのハンドルはアルミ鍛造製で、ハンドル位置はベストなライディングポジションを形作り、ライダーの疲労を抑えます。スイッチ類は使いやすい機能的な手元集中型。



視認性が高いメーターパネル。
メーターパネルは、左にスピードメーター、フューエルメーター、右にタコメーター、水温計、中央にギヤポジションインジケーターをレイアウト。OKモニターを装備。

■ヘッドライトは60W / 55Wの強力なハロゲンランプを採用。フェアリングと一体になった角型デザインです。ターンシグナルは大型で被視認性にすぐれています。



■アルミダイキャスト製のマフラーブラケットを採用。ステップ、ペダル類はアルミ鍛造製。機能性と軽量化を追求した、スズキならではの品質志向です。



■フューエルタンクは大容量17ℓ。低燃費と相まってロングツーリングにも安心です。密閉性の高いタンクキャップはキーロック付です。■段つきタイプのシートを採用し、シート高は780mm。スリムな2バレルキャブレターの採用などにより、すぐれた足着き性を示します。クッションも適度なソフト感です。

■テールランプ、ターンシグナルを一体化した新鮮なテールエンドです。シートテールカバーには、便利な小物入れを内蔵しています。



TWORK

強力なストップピングパワーとレーサータッチのブレーキフィーリングを誇る対向ピストン式トリプルディスクブレーキ。

ブレーキは、対向ピストン(Opposed Piston)式ディスクブレーキをトリプルで装着しています。対向ピストン方式は両側の独立したピストンではさみつけて制動力を得るため、キャリパーの剛性が大幅に向上し、その結果、(1)制動力が向上する。(2)効き味がすぐれている。(3)耐久性が高い。などの大きな特長をもち、抜群のストップ



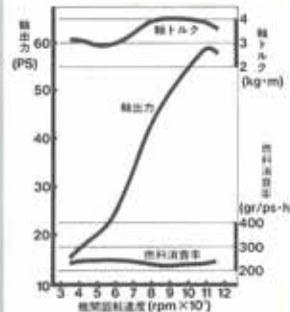
ングパワーを発揮します。ディスクプレートはスパイラル多孔式を採用。中央部分をアルミ製とした分割式で、熱によるひずみを防止し、パネ下重量も軽減しています。**クイックでありながらニュートラル、16インチフロントホイール。**
コーナリングにおける切り返し性能がシャープになり、タイヤのグリップ力、ブレーキ性能が大幅に向上するうえ、前面投影面積を小さくし空力特性をも向上させた16インチフロントホイールを採用。さらに、専用偏平タイヤ(チューブレス)、バランスの良い軽量スパイラル・キャストホイールを採用し、クイックなハンドリングに加えて抜群の安定性を実現しています。

比類なきドライバビリティとスタビリティを支えるオンロード専用設計のフルフローターサスペンション。
New GSX400FWのフルフローターサスは、クッションユニットを低い位置にセットしたオンロード専用設計で、低重心化、マスの集中化に大きく貢献しています。クッションユニットのスプリング・イニシャル調整も遠隔操作できるRCPL(Remote Control Pre Load)を装備しました。
急激なノーズダイブを防ぎ、マシンのバランスを保つANDFをダブル装備。
快適な乗り心地を確保し、制動時の操安性を高めるANDF(アンチ・ノーズダイブ機構)を左右にダブル装備しました。

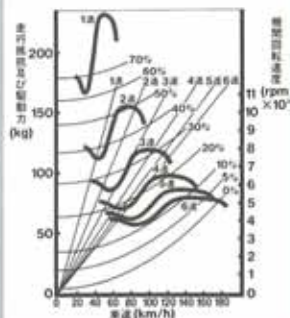
DRAMATIC PERFORMER



エンジン性能曲線



走行性能曲線



標準現金価格 ¥566,000

GSX400FW主要諸元

型式	GK71A	燃料タンク容量	17ℓ
全長	2,110mm	オイル容量	3.0ℓ
全幅	735mm	エンジン冷却方式	水冷
全高	1,215mm	クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング
軸距	1,435mm	変速機形式	常時噛合式6速リターン
シート高	780mm	第1速	3.166
最低地上高	160mm	第2速	2.125
乾重量	178kg	第3速	1.631
定地燃費	43km/ℓ (60km/ℓ)	第4速	1.333
最小回転半径	3.3m	第5速	1.173
制動距離	14.0m (50km/h)	第6速	1.083
エンジン型式	4サイクル・4気筒	一次減速(ギヤ)	2.212
弁方式	DOHC・4バルブ	二次減速(チェーン)	3.066
総排気量	398cc	キャスタ	27°20'
内径×行程	53.0×45.2mm	トレール	96mm
圧縮比	11.3	ブレーキ形式(前)	油圧ダブルディスク
最高出力	59ps/11,000rpm	ブレーキ形式(後)	油圧ディスク
最大トルク	4.0kg·m/9,000rpm	フレーム形式	ダブルクレードル
キャブレター	AS27VW	タイヤサイズ(前)	100/90-16 54H
潤滑方式	ウェットサンプ	タイヤサイズ(後)	110/90-18 61H
点火方式	フルトランジスタ	かじ取角左右	30°
始動方式	セル		

※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、実物と異なって見える場合があります。

走るエンスージアストのための トータルコーディネーション

GSX400FW & Azzurro

軽さ、美しさ、しなやかさ、安全性、強靭さ、快適さをもつ
斬新なマテリアルを採用した、理想のライダーシステムウェア Azzurro。



TOURING ONE PIECE
SIZE: M・L ¥97,000



TOURING TWO PIECE
SIZE: M・L ¥86,000



TOURING GLOVES
SIZE: M・L ¥11,000



HELMET SIZE: S・M・L・LL
¥33,000 (ホワイト/シルバー・レッド) ¥38,000 (ホワイト+アズール・ブラック)



BOOTS SIZE: 24.5cm
〜27.0cm ¥35,000

ボディカラー
○パール・シャイニー・ホワイト
●スペース・ブラック

スズキクレジット スズキサズマイル
SUZUKI
鈴木自動車工業株式会社
〒432 静岡県浜松市外高塚300
99999-10103-701

モーターサイクルに乗るための、マナーとルール SAFE & JOYFUL

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てかぶりましょう。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、作業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輪車の動きに注意 バイクを運転する時は、4輪車の動きをよく見ましょう。4輪車からよく見えぬ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。

○一時停止は確実に 一時停止の標識のある場所や狭い道へ出る時は、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、手前で十分スピードをおとしてから曲るようにしましょう。減速は早めに。変型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なく、操縦安定性及び消音機能を低下させ、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。正確に二注意。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。



★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。