

SUZUKI GSX750E

軽量化をはかれば、加速性能がアップする。750にする自由への翼だ。過剰な装備を施すよりも、真軽量化をはかることが750づくりの原点だ。育てられたノウハウを惜しみなく、ひとたびスロットルを開ければ、スーパー

ULTRA-LIGHT WEIGHT

とつて、軽量化はスバルタンな走りを可能に走りに必要なものだけを追求し、徹底したとスズキは信じる。超軽量という武器を備え、レー注がれたアグレッシブマルチ、GSX750E。スポーツという名の靈気様が、サイドミラーから姿を消す。



そして、

ライダーの右手が、廻るロケットをあげる。こ
れにも勝つかだったのだろうか。16インチアロ
ースを削いぬき、磨きあげてきたクレーンメカニ



こちらが、マルチの強みとがわかるように、パイプフレームの構造が、公道では不利。つまり、この
ストロークが、フルクローサーズが、公道では不利。つまり、このストロークが、公道では不利。つまり、この
ストロークが、公道では不利。つまり、このストロークが、公道では不利。つまり、このストロークが、公道では不利。つまり、この

ライバル達は、僕の背中に嫉妬する。



※写真は、テストコースでの走行です。一般公道ではむりな運転はしないようにしましょう。

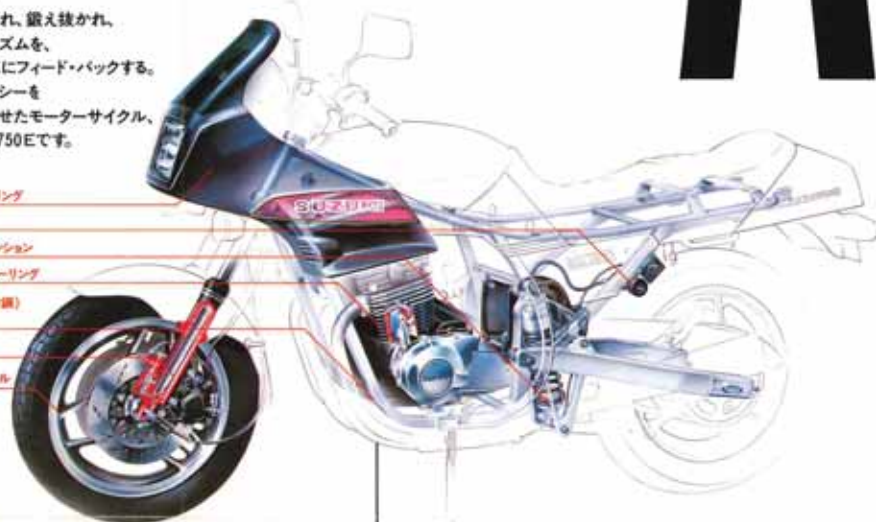
AGGRESS

レースは苛酷な戦いだ、それは、ライダーにとってだけではない。限りなく速く走
づけることを己れの使命として、それを果たしつづけるスズキのアドバンステク

ることを義務づけられたマシンを支えるメカニズム
ノロジーこそ、ウィナーテクノロジーと呼ぶにふさわし

レースのスズキ。
そして、そこで試され、鍛え抜かれ、
完成されたメカニズムを、
いち早く市販車にフィードバックする。
このスズキのポリシーを
最も色濃く反映させたモーターサイクル、
それがこのGSX750Eです。

新設計ハーフ・フォアディング
RCPL
フルフローターサスペンション
オイルジェットシステム
ハイテック（高張力鋼）
角パイプフレーム
ANDF
16インチフロントホイール



真のスーパースポーツは、レーサーの足を持つ。
16インチフロントホイール装着。

近年、ロードレーサーは、操縦安定性の向上をねらって、重量を車体中央に
集めるために、比較的前部ヘビーとなる傾向にあります。しかし、フロントヘ
ビーではフロントの接地性、安定性は増すものの、ハンドリングが重くなり、こ
ろどは操縦性をそこなってしまう。そこで考えられたのが、16インチホイール。
16インチホイールは、タイヤの径を縮小するとともに、タイヤホイール巾を太く
しグリップ力を向上させることができるのです。さらに、小径化によりコーナリ
ング時にマシンを起そうとする慣性力
率（ジャイロ効果）が小さくなるため、切
り返しを極めて軽くすることができ、また、
前輪制動力をも向上させます。しかも、
16インチホイールの採用により、エンジ
ン前部への通風性が良くなり、エンジ
ンの冷却性を高めるというメリットも生
まれました。もっとも、単純にフロントホイ
ールを小径化すれば、これら16インチホ
イールのメリットが生まれるというわけ
ではありません。フロント16インチ採用によるリアタイヤとのバランス調整、車体
全体にわたる最適なセッティングを経てはじめて、16インチフロントホイール
のポテンシャルが発揮されるのです。スズキは世界で初めてロードレースに16
インチホイールを採用し、その技術的課題に取り組み、絶大の効果を収めて
きました。この高度なレーシング・テクノロジーが生んだ16インチフロントホイ
ールを得て、いざGSX750Eの走りは真のスーパースポーツの域に達しました。

コンマ1秒を争うレースで実証済み。
ANDFを、もちろん装備。

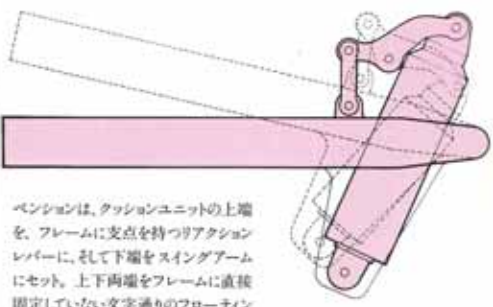
スズキが世界にさきがけて開発し、79
年の世界GPレースでRGBにはじめて
搭載したANDF（アンチノーズダイブ
機構）をダブルで装着。制動時にけ
る優れた走行安定性を実現しています。
その機構は、急激なブレーキングによ
る、フロントフォークにかかる過度な荷
重を、モジュレーター内のオイルの作
動によって緩和。急激なノーズダイブ
（前沈み現象）の発生を防ぎ、マシン
のバランスを保ちます。その結果、制動
時におけるライダーの姿勢や視野の
変化を抑え、安全で、しかもスポー
ティな走りを実現。また、ANDF作動時
も、路面のギャップなどを乗り越える場
合は、自動的にアンチノーズダイブ機
構がキャンセルされ、通常のサスペン



ションとしての機能を果たします。加えて、ANDFの採用により、サスペンション
のセッティングをソフトにでき、ノーマル走行における乗り心地を、さらに快適な
ものにしていきます。より速く、よりライダーへの負担を軽く——コンマ1秒を争う
レースで鍛えぬかれ、そして、現在もRGI、GS1000Rに栄光をもたらすANDF。
アドレッシブ・マルチ GSX750E にこそふさわしい、スズキ・レーシングテク
ノロジーのフィードバックです。

理想のプログレッシブ特性を発揮する、
フルフローターサスペンションを採用。

モトクロッサーで鍛え抜かれ、そして、RGI、GS1000Rなどのレーサーで完
成されたフルフローターサスペンション。スパルタンな走りより快適なものに
するために、この理想の脚をGSX750Eに採用しました。フルフローターサス



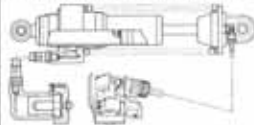
ペンションは、クッションユニットの上端
を、フレームに支点を持つリアクショ
ンレバーに、そして下端をスイングア
ームにセッ。上下両端をフレームに直接
固定していない「文字通りのフロア
ティング（浮動）構造になっています。このフル
フローターサスペンションの第一の特
徴はそのプログレッシブなクッション特
性にあります。精密な計算と膨大な実
験の末、最適な設定されたレバー比
（後輪ストロークに対するクッションユ
ニットのストローク比）が生み出すプロ
グレッシブ特性によって、同じ後輪スト
ロークでも、ビギニング、ミドル、ボトム
ではクッションユニットのストロークが可
変的に作動。すなわち、ビギニングで
はクッションユニットのストロークは小さ
く、ショックをソフトに吸収、ミドルでは
スムーズに、ボトム付近ではクッションユ
ニットのストロークが大きくなり同時に、
高い減衰力を発生させ腰の強さを発
揮。あらゆるショックに対して理想的な
ショック吸収を実現しているのです。

フロアティング構造がもたらす大きな実ストローク
それが比類なき快適なライディングを生み出す。

しかし、リアサスペンションは単にプログレッシブ特性をもつか否かでは語
れません。フルフローターサスペンションは、クッションユニットがリアクショ
ンレバーによって上端から押され下方に動くとともに、スイングアームによって上
方に押しあげられます。この上下両方向へのアクションは、クッションの実スト
ロークが大きくなることを意味します。言い換えれば、エネルギー吸収能力が
高く、そのためフルフローターのクッションには低いバネ定数のスプリングを使用
することが可能なのです。この「柔らかいスプリング」がフルフローター独自の
ソフトでありながら腰のある動物の脚のようなしなやかさを生み出している
のです。大きな実ストローク——この特性が、他のプログレッシブサスにない、
フルフローターサスペンションの高性能を生みだしている秘密なのです。

新機構RCPL、減衰力調整、フロントフォークエア圧調整。
三位一体の機構が自由なセッティングの可能性をさらに広げた。

理想のリアサスペンション、フルフローターに、GSX750EではRCPL（RE
MOTE CONTROLLED PRE-LORD）を採用。このRCPLはリモートコ
ントローラーによって、クッションユニ
ットのバネの初期荷重を調節できるとい
う世界でも初めての機構です。また、
このRCPLと、同じリモートコントロール
によるリアクッションの減衰力調整、フ
ロントフォークのエア圧調整をあわせ
れば自由なセッティングが可能となりまし



AGGRESSIVE MULTIPLE

よく速く走
ンステク

ることを義務づけられたマシンを支えるメカニズムにとって、レースこそ、真価
ノロジーこそ、ウィナーテクノロジーと呼ぶにふさわしい。いま、その勝者の技術

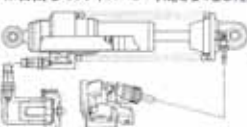
を問われる最大の試験の
が、ロードを走る。イエス

フローティング構造がもたらす大きな実ストローク
それが比類なき快適なライディングを生む秘密。

しかし、リアサスペンションは単にプログレッシブ特性をもつか否かでは語れません。フルフローターサスペンションは、クッションユニットがリアクッションレバーによって上端から押され下方に動くとともに、スイングアームによって上方に押しあげられます。この上下両方向へのアクションは、クッションの実ストロークが大きくとれることを意味します。いかにいえば、エネルギー吸収力が高く、そのためフルフローターのクッションには低い「不定数のスプリング」を使用することが可能なのです。この「柔軟なスプリング」がフルフローター独自のソフトでありながら硬いある動物の脚のようなしなやかさを生み出しているのです。大きな実ストローク——この特性が、他のプログレッシブサスにない、フルフローターサスペンションの高性能を生みだしている秘密なのです。

新規RCPL、減衰力調整、フロントフォークエア圧調整。
三位一体の機構が自由なセッティングの可能性をさらに広げた。

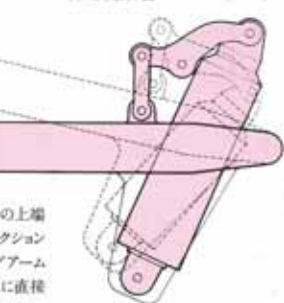
理想的リアサスペンション、フルフローターに、GSX750EではRCPL(REMOTE CONTROLLED PRE LOAD)を採用。このRCPLはリモートコントロールによって、クッションユニットのバネの初期荷重を調節できるという世界でも初めての機構です。また、このRCPLと、同じリモートコントロールによるリアクッションの減衰力調整、フロントフォークのエア圧調整をあわせれば自由なセッティングが可能となりました。



加えて、ANDFの採用により、サスペンション
マル走行における乗り心地を、さらに快適な
ライダーへの負担を軽く——コンマ1秒を争う
在もRGF、GS1000Rに栄光をもたらすANDF、
DOEにこそふさわしい、スズキレーシングテク

グレスピード特性を發揮する、
ーサスペンションを採用。

して、RGF、GS1000Rなどのレーサーで完
ンションスバルタンを走りより快適なものに
SX750Eに採用しました。フルフローターサス



の上端
クッション
アーム
に直接
ーテイン
のフル
ーの特
ンの特
大な実
ー比
ンユニ
プログ
論スト
バムで
クが「可
ングで
は小さ
ではス
ンユニ
同時に、
さを見
想的な
す。

路面や走りにあわせてベストなセッティ
ングを選ぶことができ、どのような状況
下においても、GSX750Eのポテンシヤ
ルをひきだします。

軽量化、それはトータルパフォーマンスを実現するための
ベースコンセプト。

軽量化——それはレーサーならずとも走りを求めるモーターサイクルの必須条件といえるテーマです。GSX750Eは、この観点からエンジン、車体、すべてにわたって徹底的な軽量化を追求。そしてついに車重210kgという驚異的な数値を実現したのです。しかも、さらにハイパフォーマンスになったTSCCエンジンの72psという高出力とあわせて、マシンの総合性能は飛躍的に向上。この軽量化の実現と高出力エンジンの相乗効果は、パワーウエイトレシオ2.91kg/psという数値にはっきりと表われています。まずエンジン関係では、点火方式を電子点火式とするこ



により、バッテリー部を除去。スターターギヤ部のボス幅の縮小とあいまって、エンジン幅を20%短縮することに成功しました。そして、ミッション軸間の縮小とギヤの小径化をはかり、エンジン前後長を25%短縮。さらに、クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッドの除肉、中空カムシャフトの採用など、細部にわたり大胆なシェイプアップをほどこしました。エンジン全体の重量(キャブレーター・エキゾースターを含む)は76kgと従来ものより13kgの軽量化に成功。まさにコンパクトでハイパフォーマンスなエンジンの誕生です。フレームは、軽量かつ剛性も高いハイテンション(高張力鋼)角パイプを採用。ハンドル、フロントストップ、ブレーキ&チェーンペダルなどにアルミ鍛造パーツを使用するといった、材質面からも軽量化をねらいました。スズキの職人芸だからこそなされた、徹底的なULTRA-LIGHT WEIGHT。GSX750Eの登場で、重い車体をひびくように、エンジンをうならせる時代は、すでに過去のものとならうとしています。

※当社'82GSX750Eと比較

このフェアリング
風をてなづける。ライ

いま、モーターサイクルはフェアリングの時代に入っています。しかし、そうしたフェアリングのなかには、デザインにのみ重点が置かれ、重量や空気抵抗の増大によってマシンの走行性能を損なうものもあります。スズキが、このGSX750Eにおいて追求したのは、あくまでも「走り」のためのフェアリング。空気特性と整流効果を発揮するフェアリングのハーフフェアリングこそは、まさに技術減少させ、優れた整流効果により速走行をもたらします。モーターサイクルアライグ、風をライダーの味方に変える

新・大径バルブの採用で、
TSCC第2世代、DOHC

GSX750Eの4バルブユニットは、4ストローク・DOHC・16バルブ・4気筒エンジン。燃焼方式に、ハイパワーと低燃費を両立させた信頼のTSCC(Twin Swirl Combustion Chamber、二渦流燃焼室)を採用。しかも、このGSX750E搭載にあたってスズキは、TSCCをさらに一歩進化した。すなわち、吸入バルブと排気バルブをそれぞれ25φ、21φとバランスよく大径化。吸入効率と燃焼効率



MAXIMIZING MULTI

にとって、レースこそ、真価を問われる最大の試験の場なのだ。いまや常勝スズキにとって、敗北だけがニュースになる。勝ちつが、ロードを走る。イエス！アグレッシブ・マルチGSX750E。ロードを、未知の疾風がふきぬける。

路面と走りにあわせてベストなセッティングを選ぶことができ、どのような状況下においても、GSX750Eのポテンシャルをひきだします。

軽量化。それはトータルパフォーマンスを実現するためのベースコンセプト。

軽量化——それはレーサーならずとも走り求めるモーターサイクルの必須条件といえるテーマです。GSX750Eは、この観点からエンジン、車体、すべてにわたって徹底した軽量化を追求。そしてついに車重210kgという驚異的な数値を実現したのです。しかも、さらにハイパフォーマンスになったTSCCエンジンの72psという高出力とあいまって、マシンの総合性能は飛躍的に向上。この軽量化の実現と高出力エンジンの相乗効果は、パワーウエイトレシオ2.91kg/psという数値にはっきりと表われています。まずエンジン関係では、点火方式を電子点火式とすることにより、ガバナード部を除去。スターターギヤ



部のボス幅の縮小とあいまって、エンジン幅を20%短縮することに成功しました。そして、ミッション軸間の縮小とギヤの小径化をはかり、エンジン前後長を25%短縮。さらに、クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッドの

除肉、中空カムシャフトの採用など、細部にわたり大胆なシェイプアップをはどこしました。エンジン全体の重量（キャブレター・エキゾースターを含む）は76kgと従来のものより3kgも軽量化に成功。まさにコンパクトでハイパフォーマンスなエンジンの誕生です。フレームは、軽量かつ剛性も高いハイテンション（高張力鋼）角パイプを採用。ハンドル、フロントステップ、ブレーキとサスペンションなどにアルミ鍛造パーツを使用するといった、材質面からも軽量化をねらいました。スズキの職人芸だからこその、徹底したULTRA-LIGHT WEIGHT。GSX750Eの登場で、重い車体をひっぱり回すように、エンジンをうならせる時代は、すでに過去のものとなろうとしています。

※当社'82GSX750Eと比較



を問われる最大の試験の場なのだ。いまや常勝スズキにとって、敗北だけがニュースになる。勝ちつが、ロードを走る。イエス！アグレッシブ・マルチGSX750E。ロードを、未知の疾風がふきぬける。

このフェアリングは熱いではない。風をてなづける。ライダーの強力な武器だ。

いま、モーターサイクルはフェアリングの時代に突入しつつあります。しかし、そうしたフェアリングのなかには、デザインのみ重点がおかれ、重量や空気抵抗の増大によってマシンの走行性能を損なうものもあります。スズキが、このGSX750Eにおいて追求したのは、あくまでも「走り」のためのフェアリング。軽量・コンパクトでありながら、優れた空力特性と整流効果を発揮するフェアリングの開発でした。このウェッジシェイプのハーフフェアリングこそは、まさにそのひとつの解答。走行時の空気抵抗を減少させ、優れた整流効果によりダウンフォースを発生し、安定した高速走行をもたらします。モーターサイクルの運動特性を極めたコンパクトフェアリング。風をライダーの味方に変える、先進の装備です。

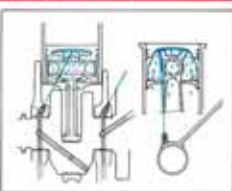
新・大径バルブの採用でさらにハイパフォーマンス。TSCC第2世代。DOHC16バルブ4気筒エンジン。



GSX750Eのベースユニットは、4ストローク・DOHC・16バルブ・4気筒エンジン。燃焼方式に、ハイパワーと低燃費を両立させた信頼のTSCC（Twin Swirl Combustion Chamber）=2渦流燃焼室を採用。しかも、このGSX750E搭載にあたってスズキは、TSCCをさらに一歩進化させました。すなわち、吸入バルブと排気バルブをそれぞれ25φ、21φと大径化。吸入効率と燃焼効率のマッチングにより、さらに高次元のハイパフォーマンスを実現しました。低速から高速まで、よみ込みのない72ps/9,000rpmの高出力、6.3kg-m/7,500rpmの力強いトルク。そして、すぐれた低燃費を得ています。このTSCCエンジンは、シリンダーヘッドが機械加工による2ドームに分かれ、それぞれに吸・排気の2つの大径バルブを持っています。そのため、①吸入バルブ付近での混合気の流れの剥離現象が少なく、吸入効率が②高い。③シリンダー内に吸入される混合気は2つの渦流を発生する。④そして、圧縮行程の最終段階で、シリンダーヘッドに設けられたスキップエッジから、混合気が噴出し、そのスキップエッジ効果により、燃焼をスムーズに行うための混合気のかはんが一層激しくなる。⑤さらに、スポーツプラグは、燃焼室中央部、しかもピストン圧縮面に近く設定されているため、均一化された燃焼と、燃焼スピードのアップを実現する。これらの特性が有効にミックスされて、ハイパワーをひきだしながら、好燃費をも両立させているのです。しかも、エンジン・車体の軽量化、材質アップと相まって、その体感性能はスベックをはるかに凌いでいます。まさに究極のTSCCエンジンを搭載して、GSX750Eは、彼方へと加速します。

シンプルでありながら、水冷に匹敵する冷却能力。オイル・シールド・ピストン・クーリングを新装備。

エンジンの冷却能力を高める方法として水冷化があることは周知の事実です。しかし、水冷化は、それにとらなうラジエーター、ウォータージャケットなど複雑で、軽量化に反する様々な設備が必要で、スズキはこのGSX750Eの開発にあたって、ひとつの基本ポリシーとした「シンプルイズベスト」に基づき、空冷のまま水冷の冷却能力に匹敵するニュー・メカニズムの開発に成功。それが、このオイル噴射によるピストン冷却です。その機構は、ピストン冷却用として圧送されてきたオイルをノズルより噴出させ、各気筒のピストンの裏面を冷却するというものです。オイル噴射によるピストン冷却により、ピストンの過熱防止と軽量化が可能となり、長時間の高速クルージングにおいても、安定したハイパフォーマンスを発揮します。また、油圧が2.0kg/cm²以下（約4,000rpm）になるとレギュレーターが自動的に閉じ、低回転時の過冷却を防ぎます。



ハンドルバー アルミ鍛造の豪華なセパレートタイプのハンドルバー。軽やかなハンドリングと、ベストライディングポジションをもたらす、スポーツ走行に大きく貢献します。



フューエルタンク GSX750Eのスポルタン走りを予感させるフューエルタンク。ユーグレリップしやすく、マシンと一体になった走りを楽しくライディング姿勢を約束します。容量も20ℓと充分。ロングツーリングに何の不安もありません。



ランプ類 ヘッドランプはフェアリングと一体化された60W/55Wのハロゲン封入式を使用。夜間走行時の安全性を約束します。テールランプ、ターンシグナルは視認性に優れ、他車にマシンの動きを確実に知らせます。いずれも、ハイパフォーマンス車のための安全を重視した設計。セーフティライディングを助けます。



メーター類 スピードメーター、タコメーターに加えて、オイル、ハイビーム、ターンシグナル、ギヤポジションインジケータを同一パネル上に機能的にレイアウトしました。マシンの状態をすばやく確認できる見やすいデザインです。



ヘルメットホルダー シート後部の左右2ヶ所のヘルメットホルダー。タンク上でツーリングを楽しむ時など、いつでも便利。もちろん、ロック付で、盗難対策も万全です。



ブレーキ 前輪にはダブル、後輪にはシングル油圧式ディスクブレーキを装着しています。ディスクプレートは、レーサーからフィードバックされたスパイラル状の穴あき構造。軽量化とともに、放熱効果に優れ、パッド・プレート間の異物を除去し、つねに鋭い安定したブレーキング性能を発揮します。



気分を上げて、これは、まさにレーサーだ。いま、すべてのライディングシーンが変わる。

アスファルトを、いま未知の疾風が駆けぬけようとしている。その風には、すべてのライダーは、あのサーキットにおけるレーサーを想起せざるにはいけないはずだ。GSX750E。このマシンは、まさにGS1000Rの血統そのものだ。より速く、より安全に、より快適に——この条件を最高のレベルで満たしたマシンこそが、常先のチェッカーフラッグを目のあたりにすることができる。いま、ロードでかすかなフラストレーションを感じながらマシンを駆るすべてのライダー達に、スズキは、この一台を捧げたい。



Be Aggressive with GSX750E.

あのハンス・ムートが、いままた新しいモーターサイクルのフォルムを語る。

GSX750Eを語る時、忘れてならないのが、ハンス・ムートによる斬新なデザインです。GSX750Eで、モーターサイクルの新しい形を提唱した彼が、いままた、このGSX750Eで、もうひとつの未来形を語ります。ソフィスティケートされたフォルムの中に、スポルタン走りの予感を秘めたシルエット。シティブラインディングロードで、ひととき眺め先、先進のデザインです。

AGGRESS

レースは苛酷な戦いだ、それは、ライダーにとってだけではない。限りなく速く走
づけることを己れの使命として、それを果たしつづけるスズキのアドバンステク

ることを義務づけられたマシンを支えるメカニズム
ノロジーこそ、ウィナーテクノロジーと呼ぶにふさわし

レースのスズキ。

そして、そこで試され、鍛え抜かれ、
完成されたメカニズムを、
いちはやく市販車にフィード・バックする。
このスズキのポリシーを
最も色濃く反映させたモーターサイクル、
それがこのGSX750Eです。

新設計ハーフ・フェアリング

RCPL

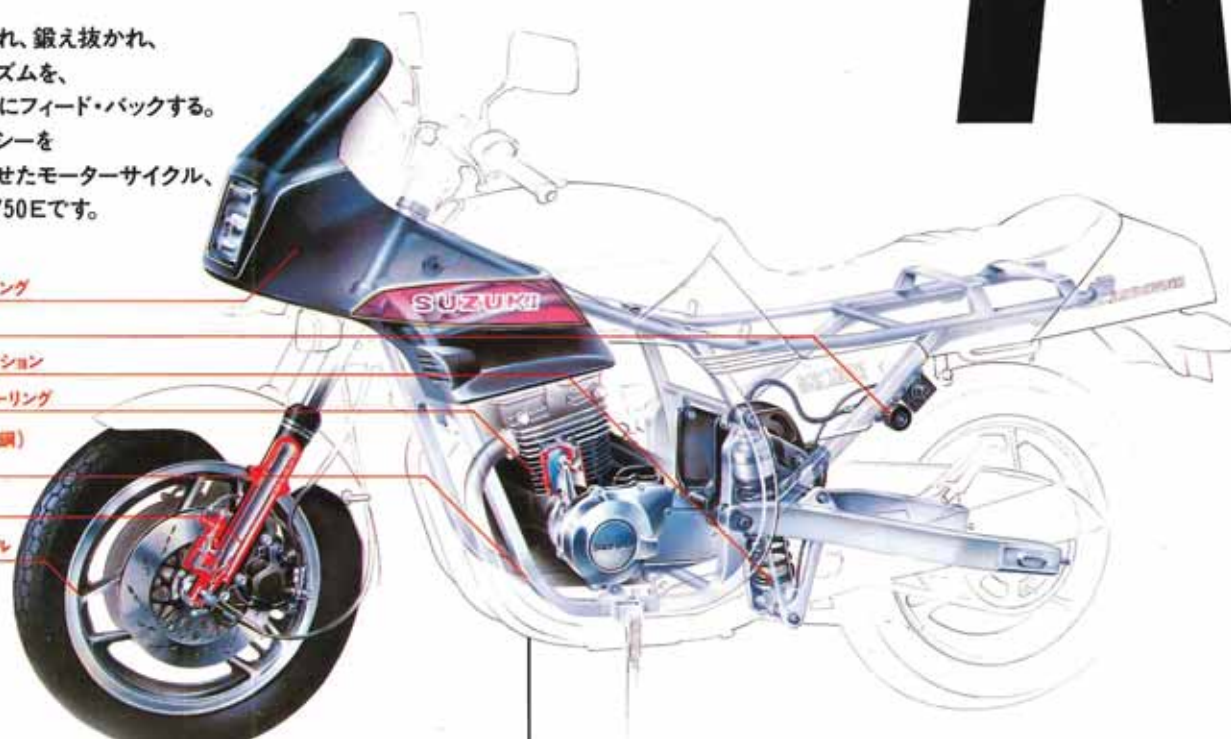
フルフローターサスペンション

オイルジェットピストンクーリング

ハイテンション(高張力鋼)
角パイプフレーム

ANDF

16インチフロントホイール



フローティング構造がもたらす大きな実ストローク
それが比類なき快適なライディングを生む秘密。

しかし、リアサスペンションは単にプログレッシブ特性をもつか否かでは語
れません。フルフローターサスペンションは、クッションユニットがリアクシ
ョンレバーによって上端から押され下方に動くとともに、スイングアームによって上
方に押しあげられます。この上下両方向へのアクションは、クッションの実スト
ロークが大きくとれることを意味します。いいかえれば、エネルギー吸収力が
高く、そのためフルフローターのクッションには低いバネ定数のスプリングを使用
することが可能です。この“柔らかいスプリング”がフルフローター独自の
ソフトでありながら腰のある動物の脚のようなしなやかさを生み出している
のです。大きな実ストローク——この特性が、他のプログレッシブサスにない、
フルフローターサスペンションの高性能を生みだしている秘密なのです。

新機構RCPL、減衰力調整、フロントフォークエア圧調整。
三位一体の機構が自由なセッティングの可能性をさらに広げた。

理想のリアサスペンション、フルフローターに、GSX750EではRCPL(RE
MOTE CONTROLLED PRE LORD)を採用。このRCPLはリモートコ
ントローラーによって、クッションユニ
ットのバネの初期荷重を調節できる
という世界でも初めての機構です。また、
このRCPLと、同じリモートコントロール
によるリアクッションの減衰力調整、フ
ロントフォークのエア圧調整をあわせ



SIMPLE MULTI

にとって、レースこそ、真価
を問われる最大の試練の場なのだ。いまや常勝スズキにとって、敗北だけがニュースになる。勝ちつ
が、ロードを走る。イエス/アグレッシブ・マルチGSX750E。ロードを、未知の疾風がふきぬける。

路面や走りにあわせてベストなセッティ
ングを選ぶことができ、どのような状況
下においても、GSX750Eのポテンシ
ヤルをひきだします。

軽量化。それはトータルパフォーマンスを実現するための
ベーシックコンセプト。

軽量化——それはレーサーならずとも走りを求めるモーターサイクルの必須
条件ともいえるテーマです。GSX750Eは、この観点からエンジン、車体、すべ
てにわたって徹底した軽量化を追求。そしてついに車重210kgという驚異的な
数値を実現したのです。しかも、さらにハイパフォーマンスになったTSCCエ
ンジンの72psという高出力とあいまって、マシンの総合性能は飛躍的に向
上。この軽量化の実現と高出力エンジンの相乗効果は、パワーウエイトレ
シオ2.91kg/psという数値にはっきりと表われています。まず
エンジン関係では、点火方式を電子進角式とすること
により、ガバナリー部を除去。スターターギヤ

部のボス
幅の縮小と
あいまって、エ
ンジン幅を20%
短縮することに成
功しました。そし

このフェアリングは飾りではない。
風をてなづける、ライダーの強力な武器だ。

いま、モーターサイクルはフェアリング
の時代に突入しつつあります。しかし、
そうしたフェアリングのなかには、デザ
インのみに重点がおかれ、重量や空
気抵抗の増大によってマシンの走行性
能を損なうものもあります。スズキが、こ
のGSX750Eにおいて追求したのは、
あくまでも“走り”のためのフェアリング。軽量・コンパクトでありながら、優れた
空力特性と整流効果を発揮するフェアリングの開発でした。このウェッジシェ
イプのハーフフェアリングこそは、まさにそのひとつの解答。走行時の空気抵
抗を減少させ、優れた整流効果によりダウンフォースを発生し、安定した高
速走行をもたらします。モーターサイクルの運動特性を極めたコンパクトフェア
リング。風をもライダーの味方に変える、先進の装備です。

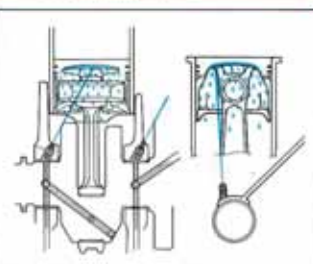
新・大径バルブの採用でさらにハイパフォーマンス。
TSCC第2世紀。DOHC16バルブ4気筒エンジン。

GSX750Eのパワー
ユニットは、4ストロー
ク・DOHC・16バル
ブ・4気筒エンジン。
燃焼方式に、ハイパ



シンプルでありながら、水冷に匹敵する冷却能力。
オイル ジェット ピストン クーリングを新装備。

エンジンの冷却能力を高める方法とし
て水冷化があることは周知の事実です。
しかし、水冷化は、それにともなうラジエ
ーター、ウォータージャケットなど複雑
で、軽量化に反する様々な装備が必要
です。スズキは、このGSX750Eの開発
にあたって、ひとつの基本ポリシーとした
“シンプル・イズ・ベスト”にもとづき、空冷
のままで水冷の冷却能力に匹敵するニュー・メカニズムの開発に成功。それ
が、このオイル噴射によるピストン冷却です。その機構は、ピストン冷却用とし
て圧送されてきたオイルをノズルより噴出させ、各気筒のピストンの裏面を冷
却するというものです。オイル噴射によるピストン冷却により、ピストンの過熱防
止と軽量化が可能となり、長時間の高速クルージングにおいても、安定したハ
イパフォーマンスを発揮します。また、油圧が2.0kg/cm²以下(約4,000rpm)に
なるとレギュレーターが自動的に閉じ、低回転時の過冷却を防ぎます。



ハンドルバー アルミ鍛造の豪華なセパレートタイプのハンドルバー。
軽やかなハンドリングと、ベストラ
イディングポジションをもたらす、ス
ポーツ走行に大きく貢献します。



フューエルタンク GSX750Eのスパルタンな走りを予感させるフューエル

真のスーパースポーツは、レーサーの足を持つ。
16インチフロントホイール装着。

近年、ロードレーサーは、操縦安定性の向上をねらって、重量を車体中央に集めるために、比較的フロントヘビーとなる傾向にあります。しかし、フロントヘビーではフロントの接地性、安定性は増すものの、ハンドリングが重くなり、こんどは機敏性をそくなってしまいます。そこで考えられたのが、16インチホイール。16インチホイールは、タイヤの径を縮小するとともに、タイヤホイール巾を太くしグリップ力を向上させることができるのです。さらに、小径化によりコーナリング時にマシンを起こそうとする慣性比率（ジャイロ効果）が小さくなるため、切り返しを極めて軽くすることができ、また、前輪制動力をも向上させます。しかも、16インチホイールの採用により、エンジン前部への通風性が良くなり、エンジンの冷却性を高めるというメリットも生まれました。もっとも、単純にフロントホイールを小径化すれば、これら16インチホイールのメリットが生まれるというわけではありません。フロント16インチ採用によるリアタイヤとのバランス調整、車体全体にわたる最適のセットアップを経てはじめて、16インチフロントホイールのポテンシャルが発揮されるのです。スズキは世界で初めてロードレースに16インチホイールを採用し、その技術的課題に取り組み、絶大の効果を収めました。この高度なレーシング・テクノロジーが生んだ16インチフロントホイールを得て、いまGSX750Eの走りは真のスーパースポーツの域に達しました。

コンマ1秒を争うレースで実証済み。
ANDFをももちろん装備。

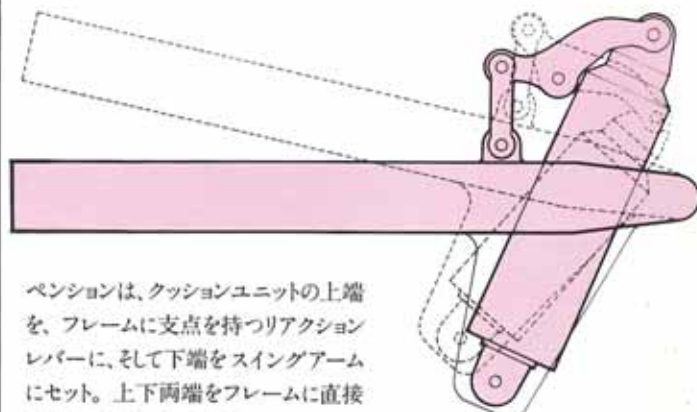
スズキが世界にさきがけて開発し、'79年の世界GPレースでRGBにはじめて搭載したANDF（アンチノーズダイブ機構）をダブルで装着。制動時における優れた走行安定性を実現しています。その機構は、急激なブレーキングによる、フロントフォークにかかる過度な荷重を、モジュレーター内のオイルの作動によって緩衝。急激なノーズダイブ（前沈み現象）の発生を防ぎ、マシンのバランスを保ちます。その結果、制動時におけるライダーの姿勢や視野の変化を抑え、安全で、しかもスポーティな走りを実現。また、ANDF作動時でも、路面のギャップなどを乗り越える場合は、自動的にアンチノーズダイブ機構がキャンセルされ、通常のサスペン



ションとしての機能を果たします。加えて、ANDFの採用により、サスペンションのセッティングをソフトにでき、ノーマル走行における乗り心地を、さらに快適なものにしています。より速く、よりライダーへの負担を軽く——コンマ1秒を争うレースで鍛えぬかれ、そして、現在もRGΓ、GS1000Rに栄光をもたらすANDF。アグレッシブ・マルチ GSX750E にこそふさわしい、スズキ・レーシングテクノロジーのフィードバックです。

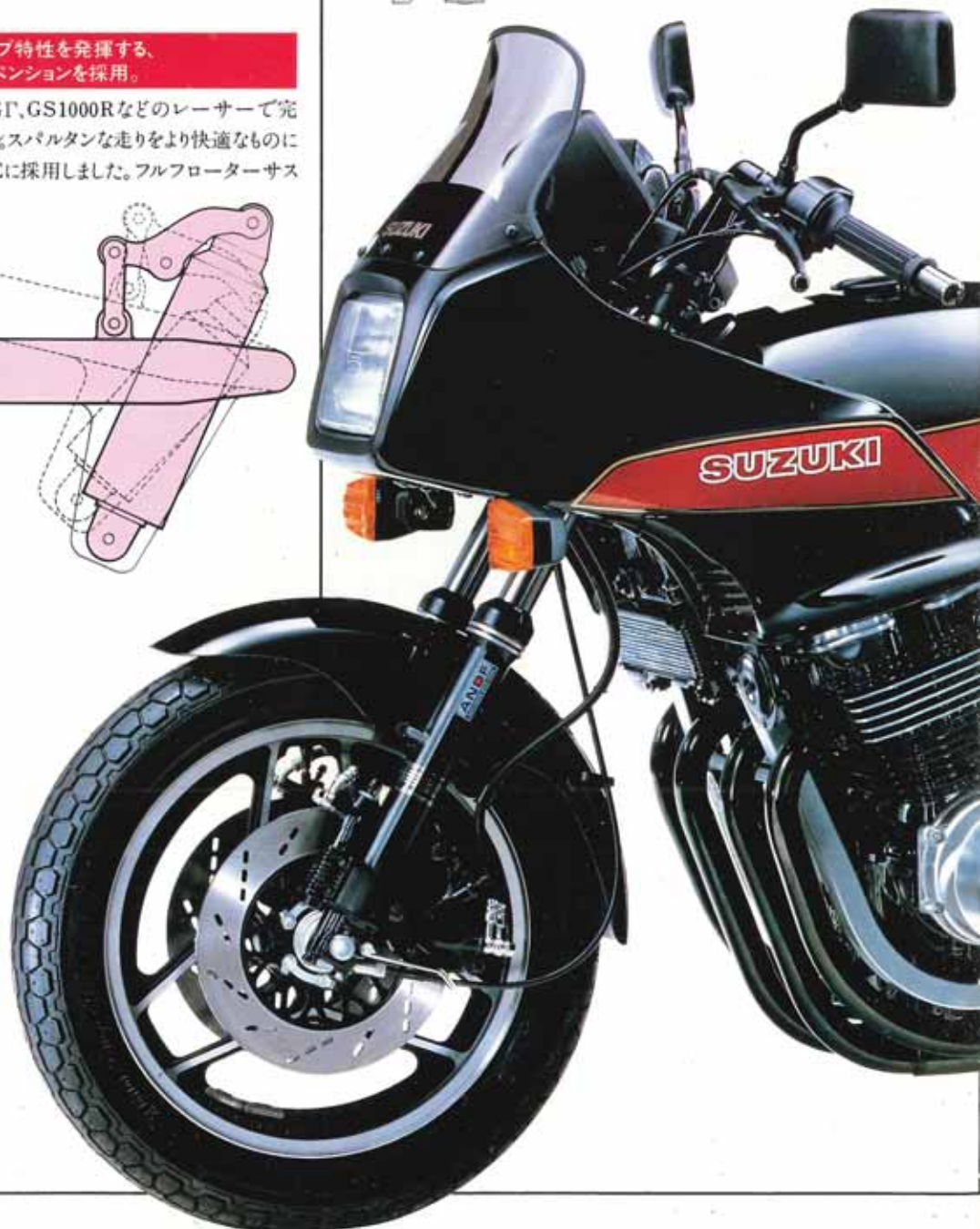
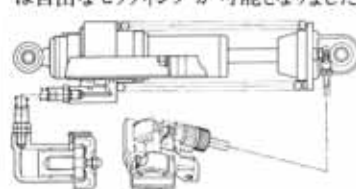
理想のプログレッシブ特性を発揮する、
フルフローターサスペンションを採用。

モトクロスサーで鍛え抜かれ、そして、RGΓ、GS1000Rなどのレーサーで完成されたフルフローターサスペンション。スパルタンな走りをより快適なものにするために、この理想の脚をGSX750Eに採用しました。フルフローターサス



ペンションは、クッションユニットの上端を、フレームに支点を持つリアクションレバーに、そして下端をスイングアームにセット。上下両端をフレームに直接固定していない文字通りのフローティング（浮動）構造になっています。このフルフローターサスペンションの第一の特徴はそのプログレッシブなクッション特性にあります。緻密な計算とばう大な実験の末、最適に設定されたレバー比（後輪ストロークに対するクッションユニットのストローク比）が生み出すプログレッシブ特性によって、同じ後輪ストロークでも、ビギニング、ミドル、ボトムではクッションユニットのストロークが可変的に作動。すなわち、ビギニングではクッションユニットのストロークは小さく、ショックをソフトに吸収、ミドルではスムーズに、ボトム付近ではクッションユニットのストロークが大きくなると同時に、高い減衰力を発生させ腰の強さを発揮。あらゆるショックに対して理想的なショック吸収を実現しているのです。

ば自由なセッティングが可能となりました。

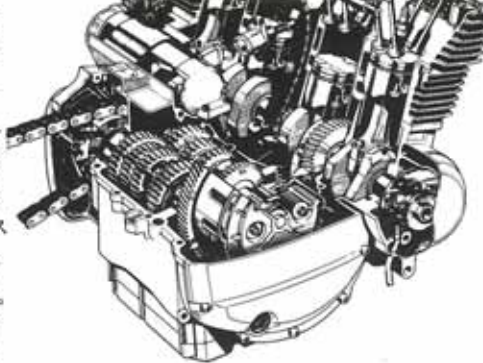


て、ミッション軸間の縮小とギヤの小径化をはかり、エンジン前後長を25%短縮。さらに、クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッドの除肉、中空カムシャフトの採用など、細部にわたり大胆なシェイプアップをほどこしました。エンジン全体の重量(キャブレター・エアクリナー含む)は76kgと※従来のものより13kgも軽量化に成功。まさにコンパクトでハイパフォーマンスなエンジンの誕生です。フレームは、軽量かつ剛性も高いハイテンション(高張力鋼)角パイプを採用。ハンドル、フロントステップ、ブレーキ&チェンジペダルなどにアルミ鍛造パーツを使用するといった、材質面からも軽量化をねらいました。スズキの職人芸だからこそのしなやかな、徹底したULTRA-LIGHT WEIGHT。GSX750Eの登場で、重い車体をひっぱり、エンジンをうならせる時代は、すでに過去のものとなろうとしています。

※当社'82GSX750Eと比較



ワーと低燃費を両立させた信頼のTSC C(Twin Swirl Combustion Chamber)＝2渦流燃焼室を採用。しかも、このGSX750E搭載にあたってスズキは、TSCCをさらに一歩進化させました。すなわち、吸入バルブと排気バルブをそれぞれ25φ、21φとバ



ランスよく大径化。吸入効率と燃焼効率のマッチングにより、さらに高次元のハイパフォーマンスを実現しました。低速から高速まで、よどみのない72ps/9,000rpmの高出力、6.3kg-m/7,500rpmの力強いトルク、そして、すぐれた低燃費を得ています。このTSCCエンジンは、シリンダーヘッドが機械加工による2ドームに分かれ、それぞれに吸・排気の2つの大径バルブを持っています。そのため、①吸入バルブ付近での混合気の流れの剥離現象が少なく、吸入効率が高い。②シリンダー内に吸入される混合気は2つの渦流を発生する。③そして、圧縮行程の最終段階で、シリンダーヘッドに設けられたスキッシュエリアから、混合気が噴出し、そのスキッシュ効果により、燃焼をスムーズに行うための混合気のかくはんが一層激しくなる。④さらに、スパークプラグは、燃焼室中央部、しかもピストン圧縮面に近く設定されているため、均一化された燃焼と、燃焼スピードのアップを実現する。これらの特性が有効にミックスされて、ハイパワーをひきだしながら、好燃費をも両立させているのです。しかも、エンジン・車体の軽量化、材質アップと相まって、その体感性能はスペックをはるかに凌いでいます。まさに究極のTSCCエンジンを搭載して、GSX750Eは、彼方へと加速します。

タンク。ニーグリップしやすく、マシンと一体になった走りを楽しむライディング姿勢を約束します。容量も20ℓと充分。ロングツーリングにも何の不安もありません。

ランプ類

ヘッドランプはフェアリングと一体化された60W/55Wのハロゲン封入式を使用。夜間走行時の安全性を約束します。テールランプ、ターンシグナルは被視認性に優れ、他車にマシンの動きを確実に知らせます。

いずれも、ハイパフォーマンス車のための安全を重視した設計。セーフティライディングをもたらします。

メーター類

スピードメーター、タコメーターに加えて、オイル、ハイビーム、ターンシグナル、ギヤポジションインジケータを同一パネル上に機能的にレイアウトしました。マシンの状態をすばやく確認できる見やすいデザインです。

ヘルメットホルダー

シート後部の左右2ヶ所のヘルメットホルダー。タンデムでツーリングを楽しむ時などにたいへん便利。もちろん、ロック付で、盗難対策も万全です。

ブレーキ

前輪にはダブル、後輪にはシングルの油圧式ディスクブレーキを装着しています。ディスクプレートは、レーサーからフィードバックされたスパイラル状の穴あき構造。軽量化とともに、放熱効果に優れ、パッド・プレート間の異物を除去し、つねに鋭い安定したブレーキング性能を発揮します。

気分を超えて、これは、まさしくレーサーだ。いま、すべてのライディングシーンが変わる。

アスファルトを、いま未知の疾風が駆けぬけようとしている。その風に、すべてのライダーは、あのサーキットにおけるレーサーを想起せずにはいられないはずだ。GSX750E。このマシンは、まさしくGS1000Rの血統そのものだ。"より速く、より安全に、より快適に"——この条件を最高のレベルで満たしたマシンこそが、栄光のチェッカーフラッグを目のあたりにすることができる。いま、ロードでかすかなフラストレーションを感じながらマシンを駆るすべてのライダー達に、スズキは、この一台を捧げたい。

Be Aggressive with GSX750E。

あのハンス・ムートが、いままた新しいモーターサイクルのフォルムを語る。

GSX750Eを語る時、忘れてならないのが、ハンス・ムートによる漸新なデザインです。GSX750Sで、モーターサイクルの新しい形を提唱した彼が、いままた、このGSX750Eで、もうひとつの未来形を語ります。ソフィストケートされたフォルムの中に、スバルタンな走りの予感を秘めたシルエット。シティでワインディングロードで、ひととき映える先進のデザインです。





●ボディーカラー



ブラック・レッド ツートン



ホワイト・レッド ツートン

●GSX750E主要諸元

●寸法・重量

型式	GR72A
全長	2,135mm
全幅	740mm
全高	1,215mm
軸距	1,480mm
最低地上高	135mm
シート高	780mm
乾燥重量	210kg

●性能

定地燃費	38.5km/ℓ (60km/h)
登坂能力	$\tan \theta = 0.70$
最小回転半径	2.8m
制動距離	14.0m (50km/h)

●エンジン

型式	4ストローク・4気筒
弁方式	DOHC・4バルブ
総排気量	747cc
内径×行程	67.0mm×53.0mm
圧縮比	9.6
最高出力	72ps/9,000rpm
最大トルク	6.3kg-m/7,500rpm
キャブレター	BS32(SU)×4
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 20ℓ

オイル容量 4.0ℓ

冷却方式 空冷

●動力伝達装置

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5段リターン式

第1速 2,500

第2速 1,750

第3速 1,368

第4速 1,130

第5速 0,956

一次減速比(ギヤ) 1.895

二次減速比(チェン) 3.071

●走行装置

キヤスタ 27°

トレール 99mm

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

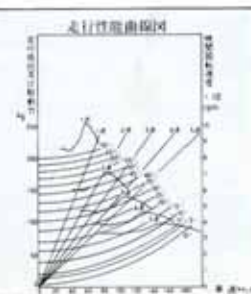
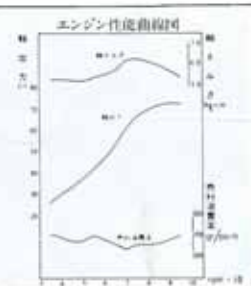
タイヤサイズ(前) 100/90-16 54H

タイヤサイズ(後) 120/90-17 64H

カビ取角左右 37°

●この仕様は改良のため、変更する場合があります。

●定地燃費は、定められた試験条件のもとでの値ですが、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。



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、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。走行はふりなく安全に。●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、進路変更などの意志表示です。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。



スズキ安全運転指導本部

スズキクレジット スズキサンスマイル

★ヘルメットをかぶりましょう。★自賠責保険をお忘れなく。

SUZUKI



鈴木自動車工業株式会社

〒432 静岡県浜松市外高塚300 99999-10103-601

標準小売価格 ￥680,000