

AERODYNAMICS SUPER SPORTS
GSX750S

SUZUKI



写真は、テストコース内で撮影したものです。一般公道では、無理な走行をしないようにしましょう。

想像力は、どこまで加速するのだろうか。カタナ、再び未来へ。

機能を極めたものは、いつも美しい。むき出しの力を誇るのではなく、そのフォルムがさり気なくすべてを語るのだ。
なめらかなマシンのフォルムが息をひそめる獣の姿を想わせる。ニュー・カタナよ。おまえはポテンシャルをどこまで高めるのか。
イグニッションキーを手にする者は、風を友として走り去る自分の姿を脳裏に描いて、軽い戦慄を感じる。
ニュー・カタナ GSX750Sこれはアウトバーンの美学だ。



▼
カタナ、再び未来へ。

力を誇るのではなく、そのフォルムがさりげなくすべてを語るのだ。
思わせる。ニュー・カタナよ、おまえはポテンシャルをどこまで高めるのか。
走り去る自分の姿を脳裏に描いて、軽い戦慄を感じる。
750Sこれはアウトバーンの美学だ。





ULTRA-LIGHT WEIGHT

ウルトラ・ライトウェイトとエアロダイナミクスの美しい融合。モーター・サイクルにとってマシンの軽量化はパフォーマンスの向上を図る上で至上の命題です。スーパースポーツの名にふさわしい高性能を好燃費で達成するため、ニュー・カタナもその全身をシェイプ・アップしています。中空カムシャフトの採用や各部の除肉などによって一層コンパクトで軽量となったTSCCエンジン。軽量・高剛性を誇るL-BOXフレーム。各種パーツのアルミ鍛造化など軽量化の意図はマシンのすみずみにまで徹底しています。1/100秒のタイムのために、グラム単位のウェイトと闘い続けるスズキのレーシングテクノロジーが、フェアリング装備の乾燥重量212kgを実現、アウトバーンの王者と呼ぶにふさわしいニュー・カタナのスペックを可能としたのです。さらに徹底した空力特性の追求によってニュー・カタナのフォルムは形成されました。空気の刃によって彫刻された姿は、風圧の壁を切り裂いて進むニュー・カタナのポテンシャルを何よりも強く語っています。ウルトラ・ライトウェイトをエアロダイナミクスデザインに包んで、いまニュー・カタナはダッシュします。リアル・クオリティを識るライダーと共に。

AERODYNAMICS SUPER SPORTS GSX750S

成熟したマシンは美しい。カタナには、ライダーのステイタスを証明するロードエリート

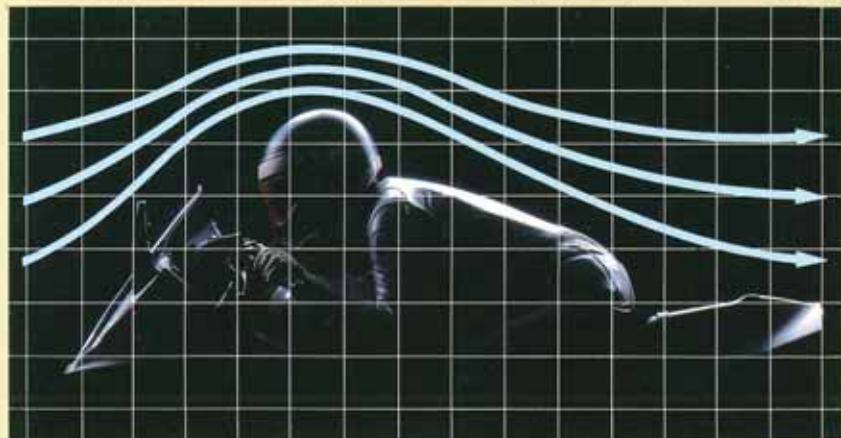
先進のスーパースポーツとしての血を受けて誕生したカタナは、常に群の先頭を走るべき使命を担っています。モーターサイクルのトレンドをリードするハイパフォーマンスを、風に磨きあげられた風格のフォルムに包んで、ニュー・カタナはいま新しい次元のスーパースポーツの名をほしいままにします。

アウトバーンの風は妥協を許さない。

エアロダイナミクスを極めたフェアリング。

GSX750Sニュー・カタナの個性を語るには、まず独創性豊かなデザインに触れなければなりません。カタナを特徴づけたH.ムートのあの衝撃的ス

どの人間工学的側面を十分に検討した上で完成したニュー・カタナのフェアリングは、アウトバーンを駆け抜ける風に磨かれたフォルムです。ヨーロッパスーパースポーツの先頭を切るそのスタイリングは、ハイスピード・ツーリングに威力を発揮



タイリングは、空力特性をさらに高めたエアロダイナミクスデザインに進化しました。高速走行時に問題となる①ライダーに対する風圧からの保護



- ② 操縦安定性
- ③ 空気抵抗
- ④ エンジン冷却
- ⑤ フロントのダウンフォースなどの空気力学的側面や、
- ⑥ 取り回しの容易さ
- ⑦ ライディング・ポジションとの関係な

するすぐれた空力特性ばかりでなく、完成度の高い造形美と仕上げて、ニュー・カタナを駆る人のステイタスをも予感させる魅力を秘めています。

機能は美しいフォルムに昇華する。スポーツバイク初のリトラクタブルヘッドライト。

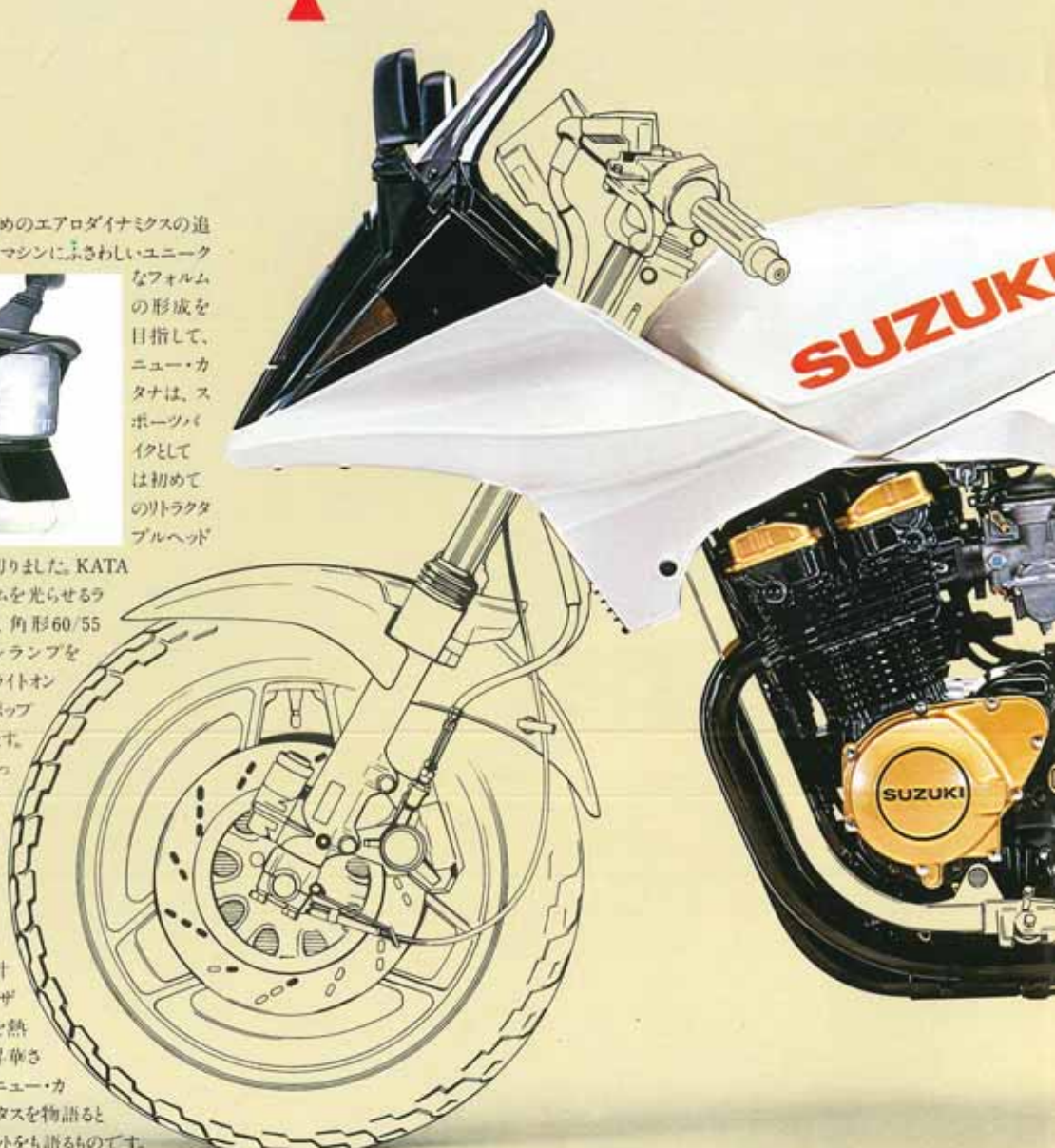


空力特性を高めるためのエアロダイナミクスの追求と、リアル・クオリティ・マシンにふさわしいユニーク



なフォルムの形成を目指して、ニュー・カタナは、スポーツバイクとしては初めてのリトラクタブルヘッド

ライトの採用に踏み切りました。KATANAの反転エンブレムを光らせるライトカバーの中には、角形60/55Wの強力なハロゲンランプを内蔵。パッシング時やライトオン時には、すみやかにポップアップして前途を照します。ビルトインタイプになったウィンカーやフェアリング装備のバックミラー、そしてタンクからリアコンビネーションランプへと流れるニュー・カタナのラインは、トータルな設計思想でまとめられたデザインで見る者の視線を熱くします。機能を美に昇華させたそのシルエットはニュー・カタナに乗る者のステイタスを物語ると共に、マシンのスピリットをも語るものです。

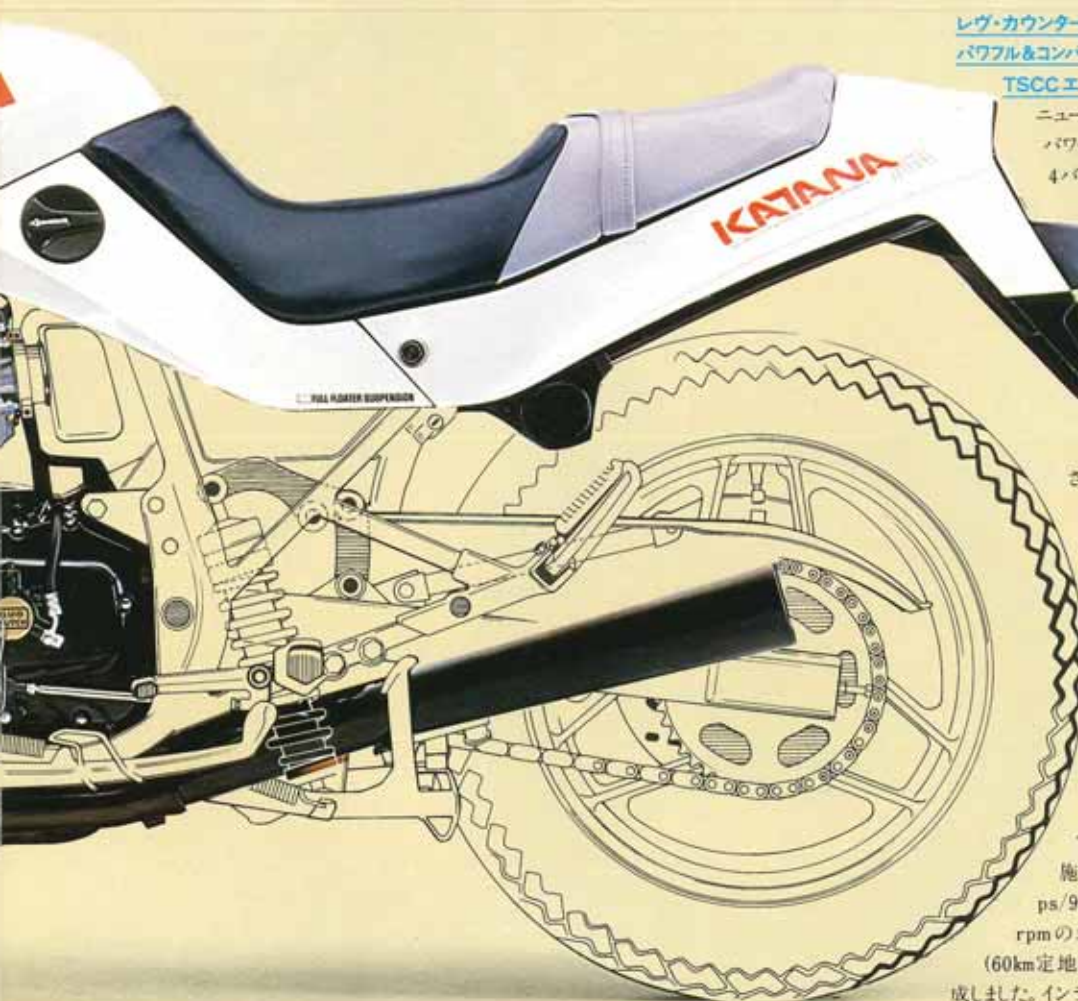


先進のスーパースポーツとしての血を受けて誕生したカタナは、
います。モーターサイクルのトレンドをリードするハイパフォーマンスを、風に磨きあげられた風格のフォームに包んで、
カタナはいま新しい次元のスーパースポーツの名をほいままにします。

熱
草さ
ユー・カ
スを物語ると
なも語るものです

たっ
ブ・タ
施してさ
9,000r
の余裕
地走行
ライン

の血統がある。



レブ・カウンターの針が実力を実感させる。
パワフル&コンパクトの
TSCCエンジン

ニュー・カタナの
パワーユニットDOHC
4バルブのインラインフォア。

ハイパワーと好燃

費で定評のある

スズキ独自のT

SCC(2渦流燃

焼室)エンジンです。

シリンダーヘッドに形

づくられたドームで

吸入混合気に2

つの渦を発生

させ、圧縮の最終行程でその

渦流をスキッシュ・エアから

勢いよく噴出させることで高

い燃焼効率が得られま

す。大径の4バルブは

吸排気効率が高く、

バルブレイアウトとの関

係で点火プラグも燃

焼に有利な燃焼室中

央に置かれています。ニ

ュー・カタナへの搭載にあ

たっては、排気側のバル

ブ・タイミングの変更などを

施してさらにパワーアップ。77

ps/9,000rpm、6.4kgm/7,500

rpmの余裕ある数値を、38.4km/ℓ

(60km定地走行時)という好燃費で達

成しました。インラインフォア独特の振動の少



ない。

スムーズ

な回転に加

えて、TSCCは高燃焼効率と軽量化によるフリクシ

ョンロスの軽減によって、めざましいばかりのスロ

トル・レスポンスを誇ります。レッド・ゾーンへ向かっ

て一気に駆け上がるレブ・カウンターの針が、ニ

ュー・カタナの実力

をあなたに教えて

くれるでしょう。また

TSCCだから可能

となった高燃焼効

率は、より幅広い、有

効トルクバンドをも

生み出しています。低回転域からのフルスロットルも余

裕をもって受けつけるTSCCエンジンは高性能エンジ

ンにありかちなナーバスさは無縁です。奇をてらう

ことなく、基本特性の向上を目指したカタナのTSCCは

トータルバランスにすぐれたパワーユニットに仕上がっています。

熱い走りをクールに見つめる。

オイルクーラー装備で万全の冷却システム。

ハイパワーと信頼性を支えるクーリングシステムも

グレードアップを図りました。エンジンの温度上

昇を防ぐため各ピストン裏面にオイルを噴射する

オイルジェット・ピストンクーリングに加えて、さらに冷

却効果を高めるためオイルクーラーを装備しました。

フロントホイールの小径化によって流
量を増した冷却風をフロントスタビライ
ザー部のフィンによってエンジン部へ導
いているため冷却効率はさらにアップ。長時

間に

わたる

高速走行

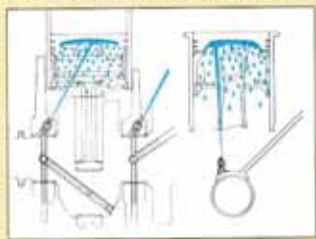
でも安定

した出力

と抜群の耐

久性を発

揮します。



骨格から徹底したシェイプ・アップ。

角形パイプの“L-BOX”

軽量化を至上の命題としたニュー・カタナには角

形パイプ使用で軽量・高剛性を誇る“L-BOX”

を採用しています。パイプの材質もハイテンション

鋼として一層の強度を得ています。極限の強度と

軽さを求められるレースの世界で鍛えられたダブ

ルクロードルタイプのフレームは、たゞしいカタナの

骨格です。スイングアームも材質をアルミ角パイプ

化、バネ下重量の軽減を図りました。すべてにぜ

い肉を取り去ったニュー・カタナは、スリムなフォルム

に、ハイポテンシャルな鋭い切れ味を秘めています。



前衛は停滞を許さない。カタナの進化は、すでにあのデビューの日から始まってい

サーキットでも、ロードでも常に追うものの羨望の視線を受けつづけてきた、スズキのモーターサイクル群。その頂点に立つべきカタナは、さらに進化したテクノロジーに磨かれて、いま新たな切れ味の走りを展開します。

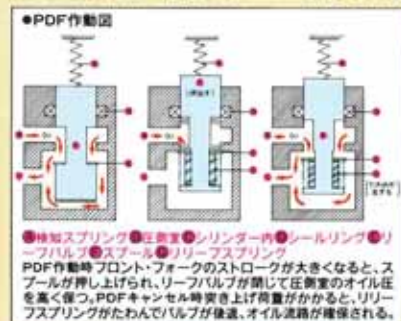
コーナリングラインの乱れは許されない。

世界初のPDF (ポジティブ・ダンピング・フォーク) 機構。

果敢にアドバンステクノロジーと取り組むスズキはANDF (アンチノーズダイブ・フォーク) の開発、レーシングマシンへの採用でも世界をリードしてきました。そしてニュー・カタナにも、またひとつ誇るべき世界初のメカニズムを搭載しました。ANDFの思想をさらに進化させたPDF機構です。PDFは、フロントブレーキのオイル圧だけに頼らず、前輪への圧縮荷重に反応して作動するため、従来のアンチ・ダイブ・メカでは抑制できなかった高速コーナリングやエンジンブレーキ時に起きるフロントの沈み込み (ノーズ・ダイブ) まで緩和できるようになりました。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、それに応じて高い減衰力を発生させてノーズダイブを抑えます。PDF作動中に路面からの突き上げなどの荷重がかかればPDFは即時にキャンセルされてショックを吸収します。またPDFはモジュール内の検知スプリングに対するプリロードを変えることで調節できますので、道路状況やライダーの好みにも対応します。コーナリング時のノーズダイブも抑制できるPDFの採用によって、コーナ



リング、快適な乗り心地と優れた操縦安定性を両立させています。今までのアンチ・ダイブ・メカと異なって、ブレーキオイル圧に頼ることなく、路面からの圧縮荷重に対応してダンパー減衰力を変



化させるPDFは、あらゆるロード、あらゆる走行パターンに対処できる革新的アンチ・ノーズダイブ機構といえましょう。強く、しなやかなPDFで足許をかためたニュー・カタナは、ハイウェイにワインディングロードに安定感あふれる走りを見せます。

フットワークは強くしなやかに。理想のプログレッシブ特性 フルフローター・サスペンション

ニュー・カタナを支えるフルフローター・サスペンションは後輪ストロークの大きさに対応してクッションユニットの減衰力が変化するプログレッシブ特性を生むサスペンションです。ユニットの両端はフレームと直結され

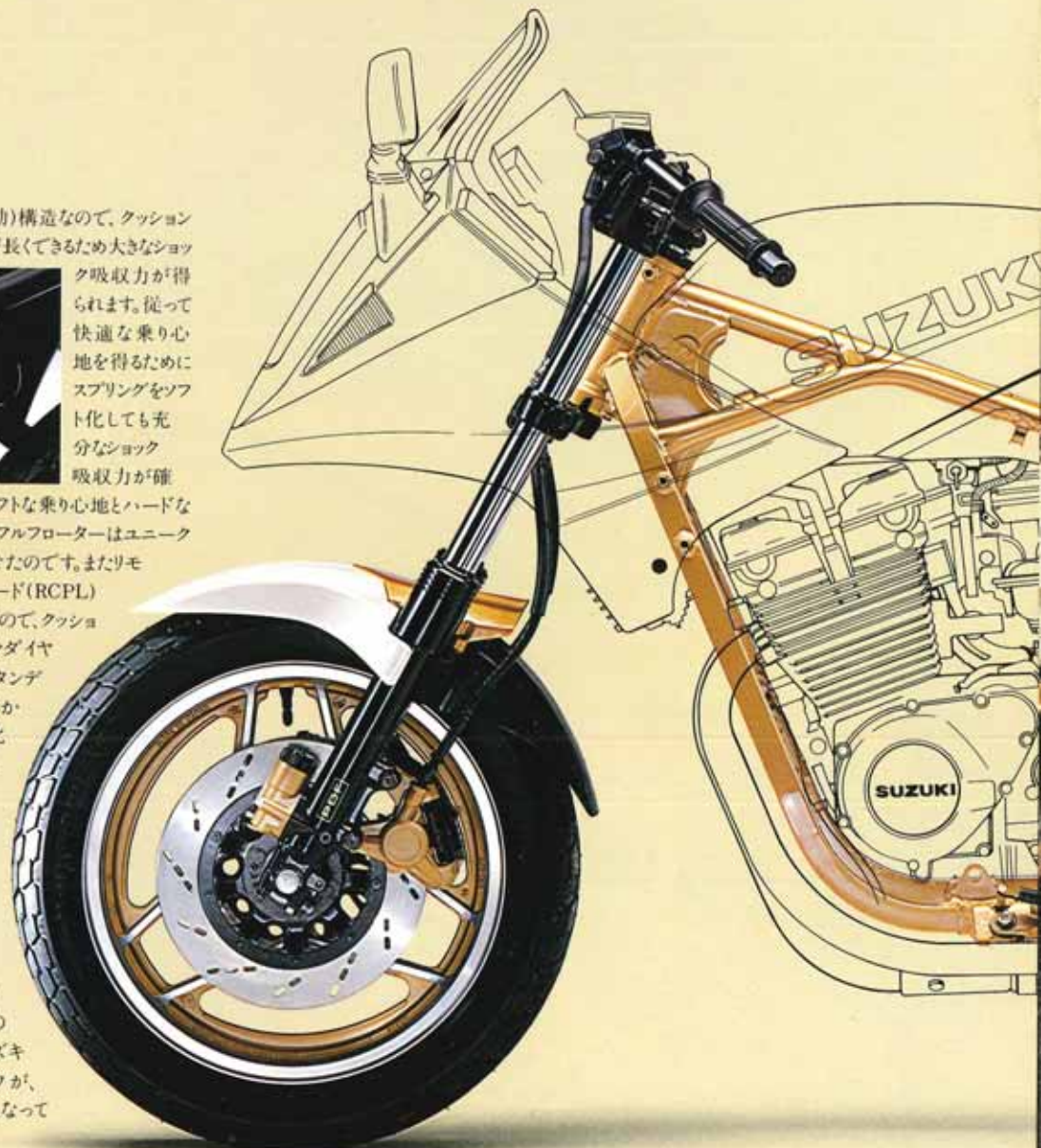


ないフローティング (浮動) 構造なので、クッションユニットの実ストロークが長くできるため大きなショック吸収力が得られます。従って快適な乗り心地を得るためにスプリングをソフト化しても充分なショック



吸収力が確保されているのです。ソフトな乗り心地とハードな走りに耐える粘り強さを、フルフローターはユニークな構造によって両立させたのです。またリモートコントロール・プリロード (RCPL) システムを採用していますので、クッ

ションユニットの初期荷重をダイヤルひとつで調節。ソロ・カタンデムか、シティ・ライディング・カツーリングかなど、変化する状況に応じてサスペンションの特性を選ぶことができます。ライダーの好みや体形にもきめ細かに対応してベストな状態を生み出すこれらのシステムによって、すべてのロードはカタナのものとなります。世界各地のサーキットを走破したスズキのレーシング・ノウハウが、今カタナのフットワークとなって生かされているのです。



視線を受けつづけてきた、
さらに進化したテクノロジーに磨かれて、
開します。

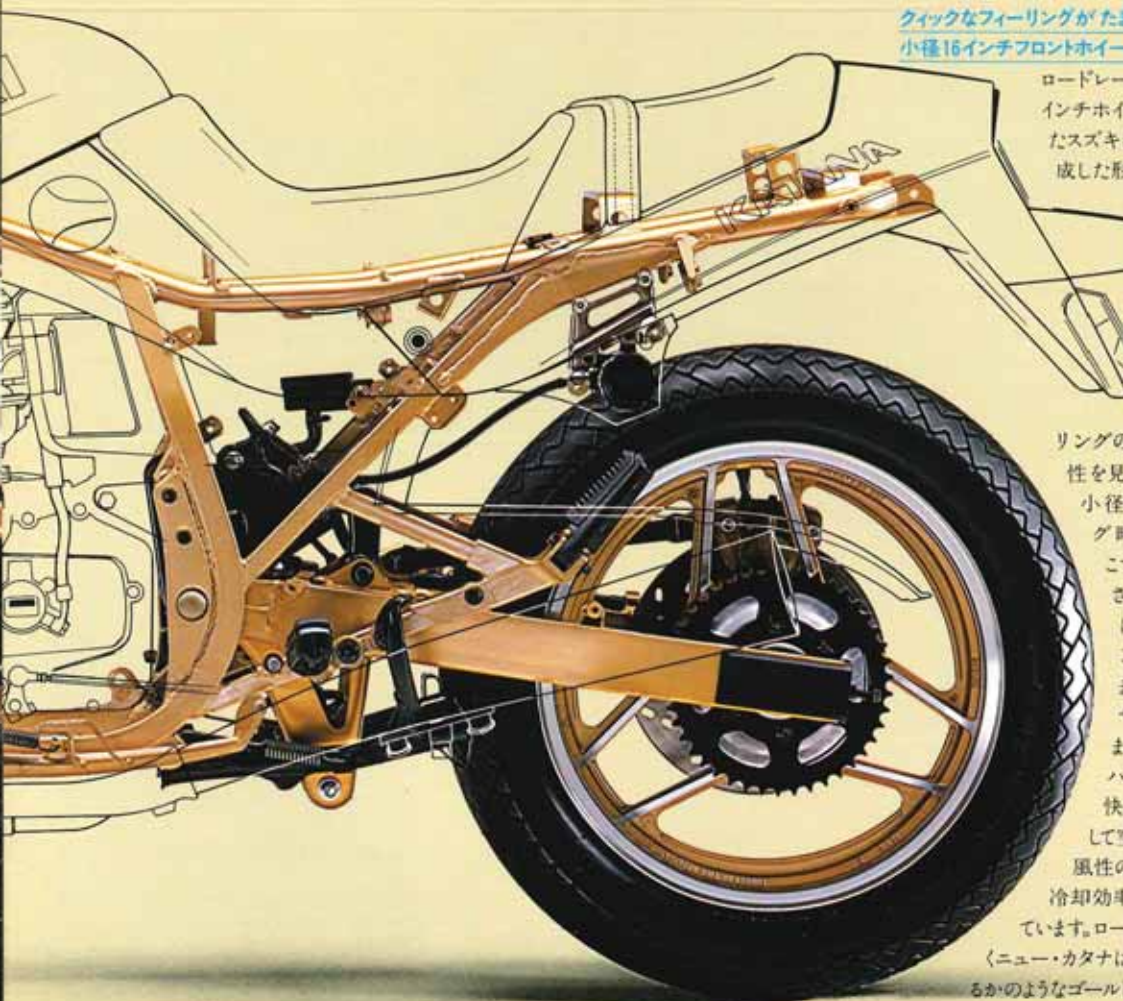
すので、クッシー
をダイヤ
のタンデ
ムか
は化
ス

の
世の
スズキ
ウが、
クとなって

ロードレー
インチホイ
たスズキ
成した形

リングの
性を見
小径
グ
こ
さ
ま
ハ
快
して
風性の
冷却効果
あります。ロー
・カタナ
うなゴール

た。



クイックなフィーリングがたまらない。
小径16インチフロントホイール。

ロードレースの世界でフロント16インチホイール化の先鞭をつけたスズキは、そのノウハウを熟成した形でニュー・カタナにもフィードバックしています。フロントフォーク・フレーム・サスペンションなどの微妙なセットアップを経て装着された16インチホイールは、ハンドリングの機敏性と操縦安定性を見事に両立させます。小径化によってコーナリング時にマシンを引き起こすジャイロ効果が小さくなるため、切り返しは極めて軽くなり、マシンの機敏性が高まります。レーサー譲りのサスペンションと相まってニューカタナのハンドリングはまさに軽快。さらに副次的効果として空気抵抗の減少や通風性の向上によるエンジン冷却効率のアップにも寄与しています。ロードレーサーの血をひくニュー・カタナは、ウィナーを象徴するかのようなゴールド・ホイールをロードに

きらめかせながら、華麗なフットワークを発揮します。
クオリティの高さをシンボライズする。

充実した装備。

●対向ピストン式フロント・ディスクブレーキ フロントのダブルディスクはレーサー感覚の対向ピストンタイプを装備。スパイラル孔つきのディスクは放熱効果が高く、ワインディングロードでのハードブレーキングの連続にも信頼感が違います。



●フルード・クラッチ(油圧式クラッチ) 油圧操作のフルード・クラッチを採用。クラッチの使用頻度が高い市街地走行でもライダーの疲労が減少する軽い操作感です。またワイヤー伸びなどがないためメンテナンス・フリーになりました。



●アルミ鍛造ハンドル ニュー・カタナのフォルムにふさわしい自然な前傾姿勢を生む新設計のハンドルです。材質もアルミ鍛造製と高級化。理想的なライディングポジションが決まります。



●メーター・パネル 中央にスピードメーター、右にレブカウンター左に各種パイロットランプを配置したメーターパネルは、視覚的にもニュー・カタナの未来性を感じさせるデザイン。視認性にも

ぐれ、マシンのコンディションをひと目で確認できるように人間工学的な配慮を盛り込みました。



●ステアリングロック・タンクキャップ ステアリング・ロックはメインスイッチと一体化してワン・アクションでロックできます。タンク・キャップは、ニーグリップしやすいタンクのなめらかなラインにマッチしたキーロック付エア・ブレンタイプです。



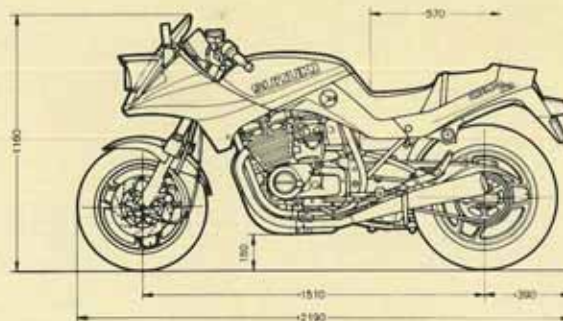
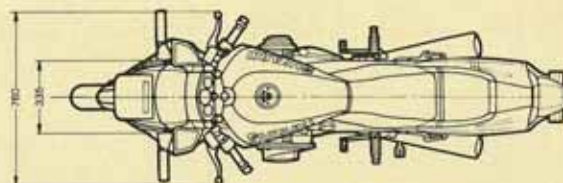
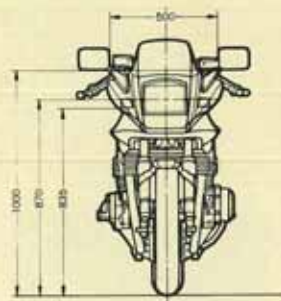
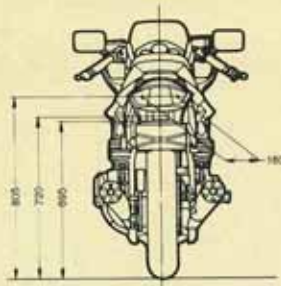
●アルミ鍛造パーツ 軽量化のためブレーキベダルなどのパーツをアルミ鍛造化。すべてブラック仕上げとして精悍なイメージを強調しています。



●リア・コンビネーション・ランプ ウィンカーをビルトインしたリアランプは斬新なデザイン。スモークタイプのガラスを使用して走り去るリヤビューでもニュー・カタナの個性を強く印象づけています。

●シート ニュー・カタナのスタイルにマッチしたシートは耐水性の高い素材を使用したツートンタイプ。グリップや足つきもよく、ステータスの高さを物語る材質です。





GSX750S 主要諸元

●寸法・重量

型式	GR72A
全長	2,190mm
全幅	760mm
全高	1,160mm
軸距	1,510mm
最低地上高	150mm
シート高	770mm
乾燥重量	212kg

●性能

定地燃費	38.4km/ℓ (60km/h)
最小回転半径	3.5m
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	77ps/9,000rpm
最大トルク	6.4kgm/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

21ℓ

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(チェーン)

3.071

●走行装置

キャスト 29"15

トレール 112mm

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

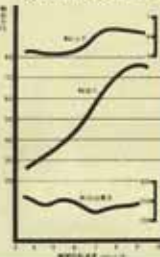
タイヤサイズ(前) 100/90-16 54H

タイヤサイズ(後) 120/90-17 64H

かじ取角左右 30°

標準現金価格 ¥699,000

スズキ750ccエンジン性能曲線図



スズキGR75A型変速機性能曲線図



●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。

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めてかぶりましょう。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、仕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。

スズキ安全運転指導本部

★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。

スズキクレジット スズキサマーズマイル

SUZUKI
鈴木自動車工業株式会社

〒432-91 静岡県浜松市外高塚300

99999-10105-800