

SUZUKI

アウトバーンの成熟

GSX750S

KATANA



极致

機能と美の極点に至る途をKATANAはひた走る。

シルバーに輝くシルエットがアウトバーンの疾風に重なる時、KATANAは再び加速する。



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



が加速する。

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、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、グラム単位のウエ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



好燃費で達成するため、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まで徹底しています。1/10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。

MATURITY 成熟

「美しさとは何か」を考える時、KATANAのフォルムは強烈なインパクトを持つ。妥協を許さない設計思想が成し遂げたぜい肉ひとつない解答がここにある。

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。

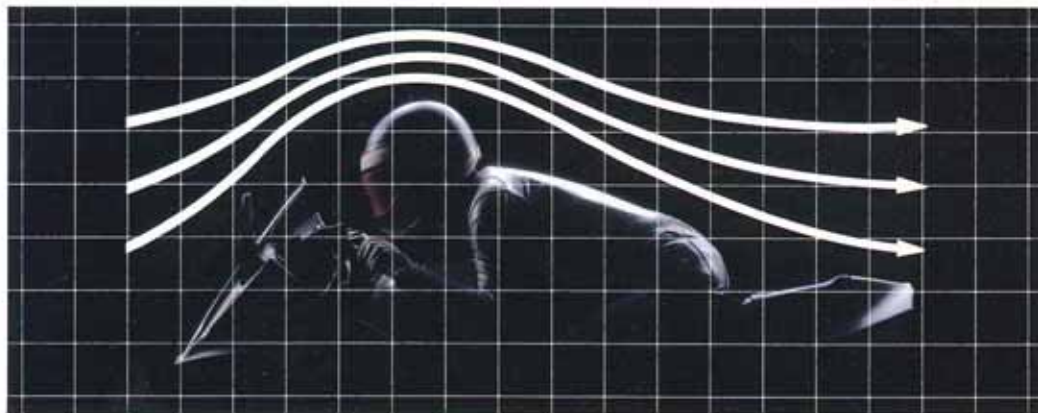
GSX750Sカタナの個性を語るには、まず独創性豊かなデザインに触れなければなりません。カタナを特徴づけたH.ムートのあの衝撃的スタイリングは、空力特性をさらに高めたエアロダイナミクスデザインに進化しました。高速走行時に問題となる

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どの人間工学的側面を充分に検討した上で完成した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バイク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するだけの空力特性ばかりでなく、完成度の高い造形美と仕上げて、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。



機能はいま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、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と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物語るものです。

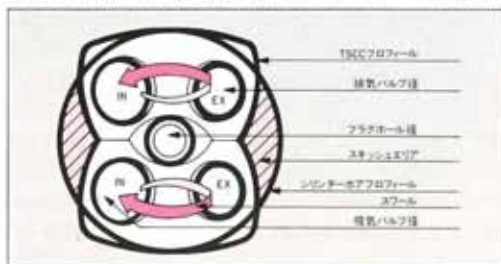






**レヴ・カウンターの針が実力を実感させる。
パワフル&コンパクトのTSCCエンジン。**

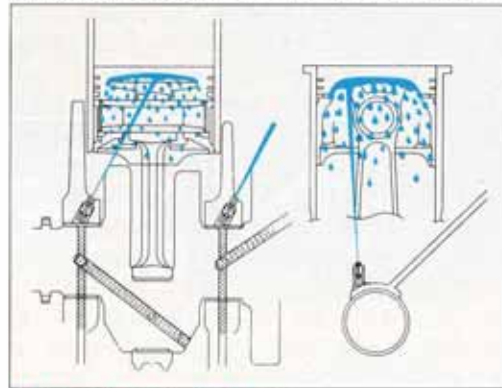
カタナのパワーユニットはDOHC4バルブのインラインフォア、ハイパワーと好燃費で定評のあるスズキ独自のTSCC(2渦流燃焼室)エンジンです。シリンダーヘッドに形づくられたドームで吸入混合気に2つの渦を発生させ、圧縮の最終行程でその渦流をスキッシュ・エリアから勢よく噴出させることで高い燃焼効率が得られます。大径の4バルブは吸排気効率が高く、バルブレイアウトとの関係で点火プラグも燃焼に有利な燃焼室中央に置かれています。カタナへの搭載にあたっては、排気側のバルブ・タイミングの変更などを施してさらにパワーアップ。77ps/9,000rpm、6.4kgm/7,500rpmの余裕ある数値を、38.4km/ℓ(60km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の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ットル・レスポンスを示します。レッド・ゾーンへ向かって一気に駆け上がるレヴ・カウンターの針が、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が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エンジンはトータルバランスに優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タ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レードルタイプのフレームはたくま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、バネ重量の軽減を図りました。すべてにぜい肉を取り去ったカタナは、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。

C L I M A X

ライダーの感性を激しく昂揚させるKATANAのパフォーマンス。
それは飽くなき進化を追求した先進性が見出した機能の高みである。

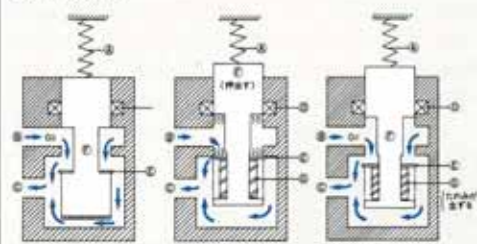
コーナリングラインの乱れは許されない。
世界初のPDF (ポジティブ・ダンピング・フォーク) 機構。

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、それに対応し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、コーナリング中のタイヤのグリップ力やライダーの姿勢も変化が少なく、操縦安定性は大きく向上しました。さらに必要な時には高い減衰力を得られるため、サスペンションをソフトにセッティング、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・メカと異なり、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のアンチ・ノーズ



ダイブ機構といえましょう。強く、しなやかなPDFで足許をかためたカタナは、ハイウェーにワインディングロードに安定感あふれる走りてライダーのテクニックを的確にひき出してくれます。

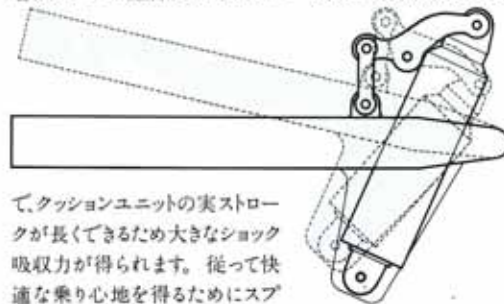
●PDF作動図



①検知スプリング ②圧側室 ③シリンダー内 ④シールリング ⑤リーフバルブ ⑥スプール ⑦リーフスプリング
PDF作動時フロント・フォークのストロークが大きくなると、スプールが押し上げられ、リーフバルブが閉じて圧側室のオイル圧を高く保つ。PDFキャンセル時突き上げ荷重がかかると、リーフスプリングがたわんでバルブが後退、オイル流路が確保される。

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

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GRESSIVE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て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





写真は、プロライダーの走行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。



写真は、プロライダーの走行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。

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。ソロかタンデムか、シティ・ライディングかツーリングかなど、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・テクノロジーが、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。

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と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カタナは、ウィナーを象徴するかのようなシルバーのフォルムをきらめかせながら、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。スパイラル孔付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ちがいます。

●**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、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** 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ピッタリ決まります。

●**メーター・パネル** 中央にスピードメーター、右にレヴカウンター、左にフューエルメーターを配置したメーター・パネルは、視覚的にもカタナの未来性を感じさせるデザイン。視認性にもすぐれ、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んでいます。

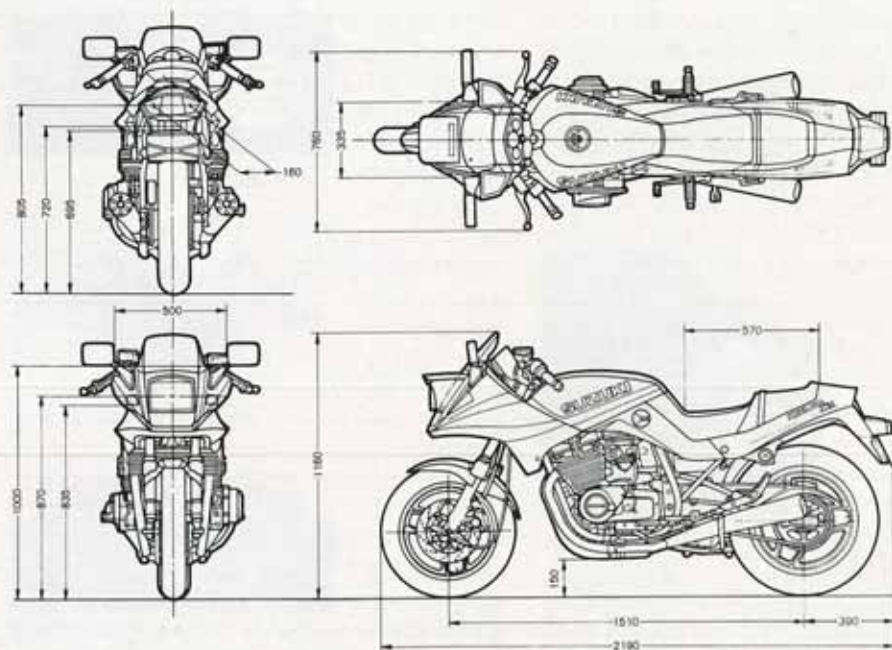
●**ステアリングロック・タンクキャップ** ステアリング・ロックはメインスイッチと一体化してワン・アクションでロックできます。タンク・キャップは、ニーグリップしやすいタンクのなめらかなラインにマッチしたキーロックつきエア・ブレンタイプです。

●**アルミ鍛造パーツ** 軽量化のためブレーキペダルなどの各種パーツをアルミ鍛造化。マシンの性格にふさわしく、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走り出るリヤビューでもカタナの個性を強く印象づけています。

●**シート** 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、マシン・ステイタスの高さを物語る材質です。



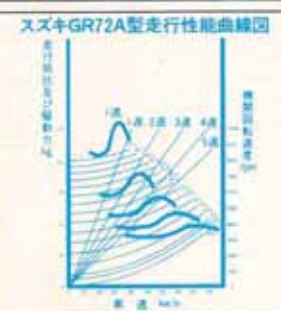
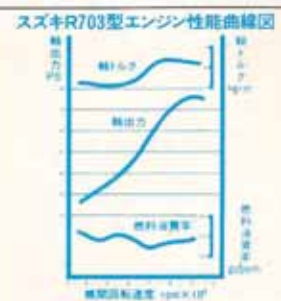


GSX750S 主要諸元	
●寸法・重量	
型式	GR72A
全長	2,190mm
全幅	760mm
全高	1,160mm
軸距	1,510mm
最低地上高	150mm
シート高	770mm
乾燥重量	212kg
●性能	
定地燃費	38.4km/ℓ (60km/h)
最小回転半径	3.5m
制動距離	14.0m (50km/h)
●エンジン	
型式	4ストローク・4気筒
弁方式	DOHC・4バルブ
総排気量	747cc
内径×行程	67.0mm×53.0mm
圧縮比	9.6
最高出力	77ps/9,000rpm
最大トルク	6.4kgm/7,500rpm
キャブレター	BS32(SU)×4
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	
キヤスタ	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**

●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。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。

かいていしょうヘルメット 乗用車ヘルメットは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し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、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時は、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

■車体色

コロネット・シルバーメタリック

パールシャイニーホワイト

★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。

※軽度修理・点検は別料金です。●本車は盗難・火災保険に加入してください。
スズキクレジット スズキサマスマイル



〒432-91 静岡県浜松市外高塚300

99999-10105-801