

SUZUKI ALL 400c.c. ROAD MODELS



GSX400FW

ENGINE TYPE: 4-STROKE DOHC 16-VALVES IN LINE-4
LIQUID COOLED - CAPACITY: 398c.c. - MAXIMUM POWER:
50PS / 10500r.p.m. - MAXIMUM TORQUE: 3.6kg-m / 8500r.p.m.

GSX400FS IMPULSE

ENGINE TYPE: 4-STROKE DOHC 16-VALVES IN LINE-4
CAPACITY: 398c.c. - MAXIMUM POWER: 48PS / 10500r.p.m.
MAXIMUM TORQUE: 3.5kg-m / 8500r.p.m.

GSX400F

ENGINE TYPE: 4-STROKE DOHC 16-VALVES IN LINE-4
CAPACITY: 398c.c. - MAXIMUM POWER: 45PS / 10000r.p.m.
MAXIMUM TORQUE: 3.5kg-m / 8500r.p.m.

GSX400E KATANA

ENGINE TYPE: 4-STROKE DOHC 8-VALVES - CAPACITY:
399c.c. - MAXIMUM POWER: 44PS / 9500r.p.m. - MAXIMUM
TORQUE: 3.7kg-m / 8000r.p.m.

GSX400T

ENGINE TYPE: 4-STROKE DOHC 8-VALVES - CAPACITY:
399c.c. - MAXIMUM POWER: 44PS / 9500r.p.m. - MAXIMUM
TORQUE: 3.7kg-m / 8000r.p.m.

GSX400L

ENGINE TYPE: 4-STROKE DOHC 8-VALVES - CAPACITY:
399c.c. - MAXIMUM POWER: 44PS / 9500r.p.m. - MAXIMUM
TORQUE: 3.7kg-m / 8000r.p.m.



スズキのマシンには、作り手の情熱がほとばしっている。それは、メカニズムに、アビラシスに、強い主張を持って流れている。だから、ニューカマーを見るたびに、私はドキリとする心を静めねばならない。

82ロードレースGP 500世界チャンピオン
フランコ・ウンチーニ



UNCINI

Dramatic Performer GSX400FW



(ハーフフェアリング)

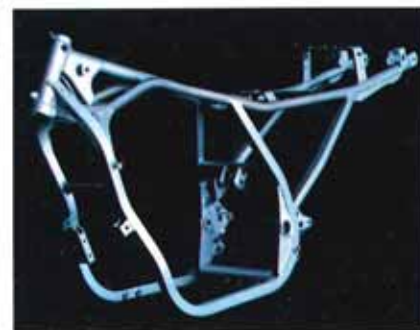


設計の水冷エンジン

水冷却によるメリットとして、オイル温度が低下し消費量が少なくなること、エンジン本体の軽量コンパクト化が実現すること、静粛性が大幅に向上するこ

となどがあげられます。さらに、高圧縮比の設定が可能になり、スズキ独自の燃焼方式TSCC(2渦流燃焼室)の採用とともに、50馬力の高出力を発揮します。ハイパワーを発生させながら、低燃費をも達成するTSCCにより、43.0km/ℓ(60km/h定地走行値)という驚異的な数値をマークします。エンジンの軽量コンパクト化のために、新開発の

2バルブ・キャブを採用しています。小型、軽量のラジエターには、サーモスタットと電動ファンを装備し、冷却水を適温に保ちます。さらに、メンテナンスに便利なりザーバータンクも設けています。電子進角式のフル・トランジスタ点火方式により、良好な始動性とメンテナンス・フリーが可能となりました。



●ハイテンション・スチール製の角パイプを使用したダブルクレードル・フレーム「L-BOX」は、軽量で高い強度、剛性が得られます。コンピュータによる応力解析により設計された、最新のフレームです。



●シャープなコーナリング性能と、抜群の直進安定性を生み出す16インチのフロントホイールを装着しています。チャンピオン・マシンRGFからのノウハウを生かしたもので、グリップ力、ブレーキ性能など大幅な向上が可能となります。



●GSX400FWのブレーキは、フロントがダブル、リヤがシングルの油圧ディスクブレーキを装着。強力な制動力と確かな効き味を示す対向ピストン式のキャリパーを採用しています。

●フロントフォークに、ブレーキ時のノーズダイブを防ぎ、走行の安定性を確保するANDF機構をダブルで装着しています。フロントフォークは、セミエア・タイプで乗り心地とロードホールディングを高めます。



●リヤ・サスペンションは、理想的なクッション特性を発揮するフルフローター・サスペンションを装着。乗り心地が向上するとともに、走行性能が飛躍的に向上します。クッションユニットのスプリング・インシタルを遠隔操作するための、RCPL(リモートコントロール・プリロード)機構を装備しています。



●電気式のレヴカウンター、マシンチェックにかかせないOKモニター、液晶のギヤポジション・インジケーターなど、機能性と視認性を重視したメーターです。

●軽量化と品質の向上を図るため、随所にアルミ鍛造、アルミダイキャストの部品を用いています。

TSCC

Twin Swirl Combustion Chamber

TSCCは、2渦流燃焼室の英文の頭文字を取ったもので、4ストローク・エンジンのハイパワー化と低燃費化を同時に生み出したスズキ独自の機構です。その特徴は、複雑な補助機構を必要とせずに、目的を達成したことにあります。400ccロードスポーツエンジンは、すべてTSCCを採用しています。

走りの写真は、すべて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。



Impulse
インパルス/GSX400FS



吸入

気筒当たり2つのインテーク・マニホールドから短時間に大量の混合気が吸入されます。燃焼室ループの形状により、2つのスワールが発生し、混合気の高密度化を促進します。

圧縮

圧縮行程においては、ピストンとシリンダーヘッドとの間に設けられたスキッシュ・エリアから混合気が燃焼室中央へと噴出し、混合気のかくはんが行われます。

爆発

燃焼室中央に位置するスパークプラグにより、火焔伝播が均一にひろがり、燃焼スピードと燃焼効率の向上が図られます。

排気

2つのエキゾーストバルブにより、排気効率が向上します。排気効率のアップは、吸入と燃焼効率の向上に大きく寄与します。

DOHC 16 VALVES
TSCC
SUZUKI



小型、軽量化を図りながら、ハイ・パワーを追求したエンジンです。DOHC・4気筒・16バルブ・TSCCエンジンで、バルブタイミングの変更、キャブレター口径の大径化、サイクロンタイプ4 into 1マフラーの採用により、48馬力の最高出力を発揮します。

エンジンのコンパクト化を可能とするため、オイルリザーバータンクを装着。耐久性が向上しています。⊕



●見やすい角度にセットされたメーター・パネルには、フューエルメーター、ギヤポジションランプなど便利で機能的な装備が配されています。
●車体重量の軽減と品質の向上を図るため、アルミ製の角パイプ・スイングアーム、ジュラルミン鍛造のセパレートハンドル、フットレストなどを採用しています。



●ブレーキ時のノーズダイブを防ぎ、操安性を高めるメカニズムANDF機構をダブルで装着。油圧ダブルディスクとともに、安定した制動が得られます。セミエア・タイプのフロントフォークにより乗り心地が向上しています。



●ライダーをホールドし、ベストなライディング・ポジションが得られる段付シートを採用しています。



●リヤサスペンションは、減衰力左右同時リモコン調整装置付で、快適な走りを生み出すベスト・セッティングが手軽に行えます。



●エアロダイナミクスに優れ、ライダーの保護機能を目指すスズキ独自の形状のフェアリングを装着しています。
●60/55Wの大光量ハロゲン角型ヘッドライト、ビルトインタイプのリアコンビネーションランプなど、夜間走行の安全性を高める装備も充実しています。



●400ccの4気筒で初めて4バルブを実現したエンジンです。燃焼方式はスズキ独自のTSCC(2渦流燃焼室)で、ハイパワーを発生しながら、低燃費をも可能とします。シャープな吹き上がりとともに信頼性でも高い評価を得ています。

●ブレーキ時のノーズダイブを防ぎ、操安性を高めるメカニズムANDF機構をダブルで装着しています。

●ブレーキは、フロントがダブル、リヤがシングル油圧ディスクブレーキです。

●リヤサスペンションには、オートマチック・デュアルダンピング・フォースのショックアブソーバーを装着し、走行性能の向上を図っています。

●メーターパネルには、ギヤポジションランプ、フューエルゲージを装着しています。

●操作性に優れた、ハンドル手元のスイッチです。

●ヘッドライトは、60/55Wのハロゲンランプです。

GSX400F



(ツートン)



●低速域から高速域にいたるまで安定したフラットなトルクを発揮し、扱いやすくて定評のあるTSCC(2渦流燃焼室)のDOHC・2気筒・8バルブ・エンジンを搭載しています。

●大径でシンプルなメーターは、走行中でも見やすい角度で取付けられています。スズキ独自のギヤポジションランプも装備しています。

●シャープな制動力を示すフロントの油圧ディスクブレーキです。

●ハンドル手元のスイッチは、頻繁な操作にも十分応えてくれる使いやすい形状、レイアウトです。

●ヘッドライトにはシテイルランプを内蔵し、走行の安全性を高めています。

●低いシートは、乗降性、足つき性に優れています。

GSX400T



GSX400F



(ツートン)

GSX400E KATANA



(フェアリング付)

- シャープなレスポンスを示し、ハ
(2渦流燃焼室)のDOHC・2気
- ブレーキ時のノーズダイブを
をフロントフォークに装着してい
- フロントフォークは、クッション
な乗り心地が得られます。

- より
- イスク
- 空
- させる
- 軽
- ホイー
- 見
- ルには
- ジを装
- ス
- ヘッ
- 用して

GSX400T



GSX400L



- フラ
- を楽しむ
- 2気筒
- 評ある
- です。
- シ
- ヤボシ
- フロ
- スクフ
- ハ
- イアウ
- ゆ
- るロー
- ヘ
- 安全

GSX400E KATANA



(フェアリング付)

●シャープなレスポンスを示し、ハイ・パワーと低燃費を両立させたTSCC (2渦流燃焼室)のDOHC・2気筒・8バルブ・エンジンを搭載しています。

●ブレーキ時のノーズダイブを防ぎ、操縦安定性を高めるANDF機構をフロントフォークに装着しています。

●フロントフォークは、クッション性能が向上したセミエアタイプで、快適な乗り心地が得られます。

●より確実な制動力を発揮する、油圧ダブルディスクをフロントに装着しています。

●空力特性の向上とライダーの疲労度を低減させるフェアリングを装着しています。

●軽快な走りを生み出すニュータイプのキャストホイールを装着しています。

●見やすい角度にレイアウトされたメーター・パネルには、ギヤポジションランプ、フューエルゲージを装備しています。

●スイッチは、機能的なレイアウトです。

●ヘッドライトは、60/55Wのハロゲンランプを使用しています。



GSX400L



●フラット・トルクを発生し、ゆったりとした走行感を楽しめる、TSCC (2渦流燃焼室)のDOHC・2気筒・8バルブ・エンジンを搭載しています。定評ある低燃費性能を発揮するパワー・ユニットです。

●シンプルで見やすいメーターには、便利なギヤポジションランプを装着しています。

●フロントブレーキは、多孔プレートの油圧ディスクブレーキで、制動力の確かさを示します。

●ハンドル手元のスイッチは、操作性を考えたレイアウトです。

●ゆったりとしたライディング・ポジションが得られるローライド・シートを採用しています。

●ヘッドライト、ターンシグナルは、明るく走行の安全性を高めます。



●400ccロードスポーツ仕様諸元表

仕様諸元	車名	GSX400FW	GSX400FS IMPULSE	GSX400F	GSX400E KATANA	GSX400T	GSX400L
型式		GK71A	GK72A	GS400XF	GK51C	GS400X	GS400X
全長(mm)		2,110	2,105	2,105	2,105	2,070	2,090
全幅(mm)		745(ミニ) 735(ハーブ)	725	750	755	840	850
全高(mm)		1,180(ミニ) 1,230(ハーブ)	1,130	1,140	1,070(フェアリング付) 1,160(フェアリング付)	1,145	1,205
軸距(mm)		1,435	1,415	1,415	1,415	1,385	1,385
最低地上高(mm)		160	140	165	145	145	145
シート高(mm)		780	780	775	755	770	775
乾燥重量(kg)		177(ミニ) 178(ハーブ)	171	175	172.9	172.5	169.3
定地燃費(km/L)		43.0(60km/h)	40.0(60km/h)	38.0(60km/h)	39.0(60km/h)	39.0(60km/h)	39.0(60km/h)
登坂能力(tanθ)		0.70	0.70	0.40	0.42	0.41	0.43
最小回転半径(m)		3.3	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4
制動距離(m)		14.0(50km/h)	14.0(50km/h)	14.0(50km/h)	14.0(50km/h)	14.0(50km/h)	14.0(50km/h)
エンジン型式		4ストローク・4気筒	4ストローク・4気筒	4ストローク・4気筒	4ストローク・2気筒	4ストローク・2気筒	4ストローク・2気筒
弁方式		DOHC・4バルブ	DOHC・4バルブ	DOHC・4バルブ	DOHC・4バルブ	DOHC・4バルブ	DOHC・4バルブ
総排気量(cc)		398	399	398	399	399	399
内径×行程(mm)		53.0×45.2	53.0×45.3	53.0×45.2	67.0×56.6	67.0×56.6	67.0×56.6
圧縮比		10.9	10.7	10.5	10.5	10.5	10.5
最高出力(ps/r.p.m.)		50/10,500	48/10,500	45/10,000	44/9,500	44/9,500	44/9,500
最大トルク(kg-m/r.p.m.)		3.6/8,500	3.5/8,500	3.5/8,500	3.7/8,000	3.7/8,000	3.7/8,000
キャブレター		BSW30(SU)	BS28(SU)×4	BS26(SU)×4	BS34(SU)×2	BS34(SU)×2	BS34(SU)×2
潤滑方式		ウェットサンプ	ウェットサンプ	ウェットサンプ	ウェットサンプ	ウェットサンプ	ウェットサンプ
始動方式		セル	セル	セル	セル	セル	セル
点火方式		フル・トランジスタ	フル・トランジスタ	フル・トランジスタ	フル・トランジスタ	フル・トランジスタ	フル・トランジスタ
燃料タンク容量(L)		17	15	15	16	12	11
オイル容量(L)		3.0	3.2	3.2	3.0	3.0	3.0
エンジン冷却方式		水冷	水冷	水冷	水冷	水冷	水冷
クラッチ形式		湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング
変速機形式		常時噛合6段リターン変速	常時噛合6段リターン変速	常時噛合6段リターン変速	常時噛合6段リターン変速	常時噛合6段リターン変速	常時噛合6段リターン変速
第1速		3.166	3.166	3.166	2.461	2.461	2.461
第2速		2.125	2.125	2.125	1.777	1.777	1.777
第3速		1.631	1.631	1.631	1.380	1.380	1.380
第4速		1.333	1.333	1.333	1.125	1.125	1.125
第5速		1.173	1.173	1.173	0.961	0.961	0.961
第6速		1.083	1.083	1.083	0.851	0.851	0.851
一次減速比(ギヤ)		2.212	2.350	2.243	2.714	2.714	2.714
二次減速比(チェーン)		3.066	2.866	2.866	2.933	2.812	2.687
キャスタ		27°20'	27°	27°	27°50'	29°20'	26°30'
トレール(mm)		96	98	102	102	120	123
ブレーキ形式(前)		油圧ダブルディスク	油圧ダブルディスク	油圧ダブルディスク	油圧ダブルディスク	油圧ディスク	油圧ディスク
ブレーキ形式(後)		油圧ディスク	リーディング・トレーリング	油圧ディスク	リーディング・トレーリング	リーディング・トレーリング	リーディング・トレーリング
フレーム形式		ダブルクレードル	ダブルクレードル	ダブルクレードル	ダブルクレードル	ダブルクレードル	ダブルクレードル
タイヤサイズ(前)		100/90-16 54S	3.25S19-4PR	3.25S19-4PR	3.60S18-4PR	90/90-19 52S	3.60S19-4PR
タイヤサイズ(後)		110/90-18 61S	3.75S18-4PR	3.75S18-4PR	4.10S18-4PR	110/90-17 60S	4.60S16-4PR
カビ取角左右		30°	42°	42°	42°	42°	42°
ボディカラー		レッド・ホワイト・ツートン (ハーブフェアリング) ブラック・レッド・ツートン (ハーブフェアリング) キャンディー・ジブシー・レッド (ミニフェアリング) スペース・ブラック (ミニフェアリング)	ブラック・レッド・ツートン ホワイト・ブルー・ツートン ホワイト・レッド・ツートン パール・ブラック パール・マープル・ブラック (ミニフェアリング) ブライト・シルバー・メタリック	ブルー・ホワイト・ツートン レッド・ホワイト・ツートン マープル・ビューアー・レッド パール・ブラック スターダスト・シルバー・メタリック	ホワイト・レッド・ツートン ブラック・レッド・ツートン キャンディー・ジブシー・レッド アイアン・シルバー・メタリック	キャンディー・ファンシー・マールーン	マープル・インディゴ
標準現金価格		¥559,000(ハーブフェアリング) ¥539,000(ミニフェアリング)	¥493,000	¥448,000(ツートン) ¥438,000(ソリッド)	¥434,000(フェアリング付) ¥419,000	¥365,000	¥375,000

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、動きやすい色、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、定期点検も大切に。

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 バイクを運転する時は、4輪車の動きをよく見ましょう。4輪車から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。

改造はやめましょう。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りばかりでなく、操縦安定性及び消音機能を低下させ、本来の機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。期間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

●本仕様は、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。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。
●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。

スズキクレジット スズキサマール

SUZUKI
鈴木自動車工業株式会社
〒432 静岡県浜松市外堀町300

★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。●安全速度で走りましょう。●車間距離は余裕をもつて。●合図は早めに行ないましょう。●一時停止は正確に。●カーブではスピードをひかえめに。●早朝・夕暮は、早めにライトの点灯を。