

SUZUKI 400

400ccロードスポーツ総合リーフレット



Road Sports



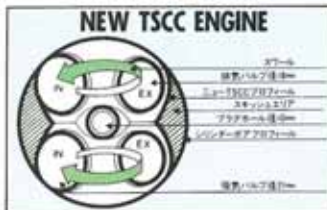
●このカタログに使われている走りの写真は、すべてプロライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道では、無理な走行をしないようにしましょう。

マルチリフ

テクノロジーはさらに進化する。
TSCCエンジンも第2世代に。

理想的な燃焼方式を目指し、スズキが開発・完成したのがTSCC(Twin Swirl Combustion Chamber 2渦流燃焼室)です。このTSCCをより高次元のレベルへと進化させたのがニューTSCCです。ニューTSCCでは、理論上の完全燃焼に近づけるためにシリンダーヘッドを真円化。さらに高圧

縮比を得ると同時にスワール効率が促進され、効率を高め、た、小径ブ



ラグの採用により、大径バルブの採用が可能となり、吸排気効率の大幅な向上を実現しました。

コンロッドやクランクシャフトの軽量化、ピストンリングの肉厚を薄くするなど、フリクションロスも低減させています。

BORN IN CIRCUIT

また、水冷化により、熱的に安定するとともに、高圧縮比が可能となり高出力が得られる、エンジンの軽量・コンパクト化が実現するなど、数々のメリットをもたらしています。このように、GSX-Rの水冷・DOHC・16バルブのインラインフォアエンジン



は、59ps/11,000rpmと4.0kg-m/9,000rpmの最高出力、最大トルクを発生しながら、45km/ℓ (60km/h定地走行) という低燃費も獲得しました。



また、GSX-Rの4into1エキゾーストは、排気ガスを集合部分から旋回させる構造を持っているので、排気スピードが上がり、低速から高速域までゆとりあるパワーが引き出せます。キャブレターは2バルブタイプで、性能のアップを図りながら軽量・コンパクトなサイズです。



また、GSX-Rの4into1エキゾーストは、排気ガスを集合部分から旋回させる構造を持っているので、排気スピードが上がり、低速から高速域までゆとりあるパワーが引き出せます。キャブレターは2バルブタイプで、性能のアップを図りながら軽量・コンパクトなサイズです。



また、GSX-Rの4into1エキゾーストは、排気ガスを集合部分から旋回させる構造を持っているので、排気スピードが上がり、低速から高速域までゆとりあるパワーが引き出せます。キャブレターは2バルブタイプで、性能のアップを図りながら軽量・コンパクトなサイズです。



フレーム、ブレーキ、サス すべてに、レーシング・スピ リットがあふれている。

GSX-Rのフレームは、軽量かつ高剛性を発揮するMR-ALBOXフレームです。市販車(RG250Γ)に初めてア

ルミフレームを採用したスズキが、より高度なレーシングマシンのノウハウを生かして開発したものです。その特長は、アルミ角パイプの角に4つのリブを持たせたことにあります。このような形状により、軽量化を図りながら、剛性を高めることが可能となり、乾燥重量152kgという400ccマルチでは画期的な数値を実現しました。

設計に当っては、コンピュータによる応力解析など、最新のテクノロジーが駆使されています。ブレーキシステムは、DECA(10) PISTON

BRAKE SYSTEMを採用。これは、フロント8ピストン、リア2ピストンの計10ピストンで、制動力を得るものです。特にフロントには、DOP(デュアル・オポーズド・ピストン)と呼ばれる対向ピストンタイプをさらに進化させたディスクブレ



また、GSX-Rの4into1エキゾーストは、排気ガスを集合部分から旋回させる構造を持っているので、排気スピードが上がり、低速から高速域までゆとりあるパワーが引き出せます。キャブレターは2バルブタイプで、性能のアップを図りながら軽量・コンパクトなサイズです。



ーキを採用しています。このDOPは、制動時にディスクブレークの両側から、4つのピストンではさみつけるのでより確かな制動力が得られます。また、急制動時における姿勢変化を減少させ、操安性を高めるANDF(アンチ・ノーズダイブ機構)をダブルで装着しています。

フロントホイールは、クイックな旋回性能とブレーキ性能の向上などを発揮する、16インチホイールを採用しています。

フロントフォークには、剛性を高めるためのアルミ製スタビライザーを装備。ラジエターへの空気の流れを促進し、冷却効率アップにも大きく寄与する形状です。リアサスペンションは、クッションユニットとクッションロッドをクロスさせたCMCタイプのフルフロー

ターを採用しています。操安性と乗り心地が向上する画期的なサスです。スプリングイニシャル(初期荷重)は、RCPL(Remote Control Pre Load)により、簡単に調整ができます。



また、GSX-Rの4into1エキゾーストは、排気ガスを集合部分から旋回させる構造を持っているので、排気スピードが上がり、低速から高速域までゆとりあるパワーが引き出せます。キャブレターは2バルブタイプで、性能のアップを図りながら軽量・コンパクトなサイズです。



そのアビアランスは、 まさにレーシングマシン。

フェアリングは、エアロダイナミクスの追求とともに、ハンドリングへの悪影響を及ぼさない設計です。35W/35Wのハロゲン2灯を使用した、デュアルヘッドライトにより、きわだつフロントビューを見せます。ターニングシグナルは、前後ともビルトインタイプで、そのアビアランスにマッチしたものです。メーターパネルは、アルミ製パネルにフローティングマウント防振対策を図っています。18ℓの大容量フューエルタンクは、エアブレンタイプ

のキャップと別体式のブリーザーパイプを装着しています。ハンドルは、アルミ鍛造製のセパレートタイプです。スイッチ類は機能性、操作性を重視しています。随所にアルミ材を用い、軽量化を図っています。



POWER ENDURANCE GSX-R

標準現金価格 ¥629,000

あくまでも快適さを主張する。

次世代の高速ツアラーは、ハイパワーを発生するニューTSCCエンジン、トータルバランスに優れた足回り、軽快なハンドリングなど、スズキ・アドバンス・テクノロジーの結晶を持った。

いままたスズキは、高性能エンジンのスタンダードをつくりあげた。ニューTSCCエンジン。

ニューTSCC(Twin Swirl Combustion Chamber・2過流燃焼室)は、TSCCの基本構造はそのままに、よりパワフルで、燃費性能をも向上させた燃焼方式です。特長としてまずあげられるのはシリンダーヘッドの真円化です。真円化により、高圧縮比(11.3)が可能となり、スワール効果の高まりとともに、燃焼効率が大幅に向上、理想的な燃焼に近づきました。さらに、小径プラグの採用により、吸・排気のパルプ径も大きくなり、吸排気効率のアップも実現しています。このように数々の特長を持つGSX400FWの水冷・DOHC・16バルブのインラインフォアエンジンは、59ps/11,000rpmの最高出力と4.0kg-m/9,000rpmの最大トルクを発生しながら、45km/ℓ(60km/h定地走行)の低燃費をも実現しています。エンジンの水冷化は、熱的安定により、高圧縮比による高出力が得られ、エンジン本体の軽量・コンパクト化が実現するなど、数々のメリットがあります。キャブレターは、2バルブのSUタイプで高性能を発揮する

軽量・コンパクトなものです。

ナイス・フットワークを生みだす、フレーム、サス、ホイール、ブレーキ。

GSX400FWのダブルクレードルフ



フレームです。コンピュータによる応力解析などを駆使した設計で、軽量かつ高剛性なフレームです。ブレーキは、フロントがダブル、リアがシングルのトリプルディスクで、対向ピストン式のキャリパーを採用しています。対向ピストン式は、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、抜群のストップピングパワーを発揮します。

フレームは、角パイプの高張力鋼管を使用した“L-BOX”フ



レームは、角パイプの高張力鋼管を使用した“L-BOX”フレームです。コンピュータによる応力解析などを駆使した設計で、軽量かつ高剛性なフレームです。ブレーキは、フロントがダブル、リアがシングルのトリプルディスクで、対向ピストン式のキャリパーを採用しています。対向ピストン式は、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、抜群のストップピングパワーを発揮します。

クイックでシャープなコーナリング性能、グリップ力、ブレーキ性能の大幅な向上など、16インチのフロントホイール採用は、多くのメリットがあります。GSX400FWでは、専用偏平タイヤ(チュープレス)を装着しています。リアサスペンションは、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です。スプリングイニシャルを遠隔操作で調整できるRCPL(Remote Control Pre Load)を装備しています。フロントには、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)をダブルで装着しています。

充実した装備は、快適さを主張するファクターだ。

エアロダイナミクスにすぐれたフェアリングには、より整流効果を高めたスクリーンを装着。フェアリングと一体になった角型ヘッドライトは、60W/50W



のハロゲンを使用しています。メーター類は、みやすく集中配置されています。アルミ鍛造製のセパレートタイプのハ



ンドルに、機能的で使いやすいスイッチ類を採用しています。アルミ製の部品を多用し、軽量化を図っています。

Dramatic Performer
GSX400FW

標準現金価格 ¥566,000



その走りは軽量マシンの真髓をみせる。

コンパクトで扱いやすいボディに、高トルクを発生するTSCC・ツインエンジンの組み合わせは、キビキビとした走りが味わえます。

信頼性で他を圧倒する TSCCツインエンジン。

スズキが開発したTSCC (Twin Swirl Combustion Chamber・2過流燃焼室) 採用のツインエンジンは、パフ

ーマンスで、ドライバビリティのよさで、燃費のよさで、高い評価を得ています。そのパワーユニットは、時とともに熟成され、信頼性でも折紙付きのタフなエンジンとして完成しています。399ccの総排気量から44ps/9,500rpmと3.7kg

m/8,000rpmの最高出力・最大トルクを発生します。ツインエンジンの特長でもある、タツプリとしたトルク感も味わえ、軽快なスロットルレス

ポンスとともに、俊敏な走りが体感できます。



軽快なフットワークを生み出す足回り。

フロントフォークは、加圧エア封入タイプでサスペンション機能が一段と向上しています。レーシングマシンからのフィードバックメカとしてあまりにも有名なANDF (アンチ・ノーズダイブ機構) の採用により、急制動時におけるノーズダイブを防ぎ、操安性を向上させるとともに、サスのソフトなセッティングによる乗り心地の向上が図られています。

フロントの油圧ディスクはダブルで装着。確かな制動力が得られます。



充実した装備の数々。

スポーティなフェアリングは、空力特性の向上とライダーの疲労度を低減させます。

メーターパネルには、便利なフューエルゲージを装着しています。各スイッチ類は使いやすい機能的なレイアウトです。

ヘッドライトは、60W/55Wのハロゲンを使用。夜間走行の安全性を高めます。リアのコン



ビネーションランプも被視認性の高いものです。

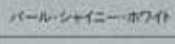
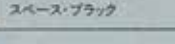


KATANA GSX400E

標準現金価格 ¥419,000・¥434,000(フェアリング付)

400c.c. SPECIFICATIONS

●400ccロードスポーツ仕様諸元表

車名	GSX-R	GSX400FW	GSX400E KATANA
型式	GK71B	GK71A	GK51C
全長	2,090mm	2,110mm	2,105mm
全幅	710mm	735mm	735mm
全高	1,185mm	1,215mm	1,070mm/1,160mm(フェアリング付)
軸間	1,425mm	1,435mm	1,415mm
シート高	780mm	780mm	755mm
最低地上高	135mm	160mm	145mm
乾重量	152kg	178kg	172.9kg
定地燃費	45.0km/l(60km/h)	43km/l(60km/h)	39km/l(60km/h)
最小回転半径	3.3m	3.3m	2.4m
制動距離	14.0m(50km/h)	14.0m(50km/h)	14.0m(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・2気筒
弁方式	DOHC・4バルブ	DOHC・4バルブ	DOHC・4バルブ
総排気量	398cc	398cc	393cc
内径×行程	53.0mm×45.2mm	53.0mm×45.2mm	67.0mm×56.6mm
圧縮比	11.3	11.3	10.5
最高出力	59ps/11,000rpm	59ps/11,000rpm	44ps/9,500rpm
最大トルク	4.0kg-m/9,000rpm	4.0kg-m/9,000rpm	3.7kg-m/8,000rpm
キャブレター	AS27VW	AS27VW	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
始動方式	セル	セル	セル
点火方式	フルランジスタ	フルランジスタ	フルランジスタ
燃料タンク容量	18ℓ	17ℓ	16ℓ
オイル容量	3.0ℓ	3.0ℓ	3.0ℓ
エンジン冷却方式	水冷	水冷	空冷
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
変速機形式	常時噛合6段リターン式	常時噛合6段リターン式	常時噛合6段リターン式
第1速	3.166	3.166	2.461
第2速	2.125	2.125	1.777
第3速	1.631	1.631	1.380
第4速	1.333	1.333	1.125
第5速	1.173	1.173	0.961
第6速	1.083	1.083	0.851
一次減速(ギヤ)	2.212	2.212	2.714
二次減速(チェン)	3.066	3.066	2.933
キヤスタ	27°25'	27°20'	27°50'
トレール	96mm	96mm	102mm
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
ブレーキ形式(後)	油圧ディスク	油圧ディスク	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
タイヤサイズ(前)	100/90-16 54H	100/90-16 54H	3.60S18-4PR
タイヤサイズ(後)	110/90-18 61H	110/90-18 61H	4.10S18-4PR
かじ取角左右	30°	30°	42°
ボディカラー	 ブルー・ホワイト・ツートン	 パール・シャイニー・ホワイト	 ホワイト・レッド・ツートン
	 ブラック・レッド・ツートン	 スペース・ブラック	 ブラック・レッド・ツートン
	 ハーレー・エロウ(限定)		 キャンディー・サブシー・レッド
			 アイアン・シルバー・メタリック

●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。

SAFE & JOYFUL ●モーターサイクルに乗るための、マナーとルール

お楽しみヘルメット。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ましょう。身体が露出が少なく、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、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。走行は必ず安全に。●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。車両距離は十分に。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ときは、必ず止まって左右の確認してから進みましょう。●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。改道はやめよう。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。盗難にご注意。バイクから離れたときは、キーを抜きハンドロック(施設設置、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。★安全のため改道はやめよう。スズキ安全運転指導本部



ツーリングワンピース
SIZE: M-L ¥97,000



ツーリングツーピース
SIZE: M-L ¥86,000



ヘルメット SIZE: S-M-L-L-L
¥33,000(ホワイト、シルバー、レッド) ¥38,000(ホワイト+アズロストライプ)



ツーリンググローブ
SIZE: M-L ¥11,000



ブーツ
SIZE: 24.5cm-27.0cm ¥35,000

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

ライダーズスタイル・アズロ
AZZURRO



ゲラロスーツ
SIZE: M-L-L ¥74,000



ゲラロスーツ
SIZE: M-L-L ¥74,000



ゲラログローブ
SIZE: M-L ¥6,500



ゲラロブーツ(SGB-6)
SIZE: 24.5cm-27.0cm ¥22,000

ライディングウェアにファッションな感覚を

We Got the Glory
GERALROW

SUZUKI
鈴木自動車工業株式会社
〒432-91 静岡県浜松市外高塚300
99999-10101-500