





Own The Racetrack

GSX-R1000R ABSは、「The Top Performer」であり続けるために、
情熱を余すところなく注ぎ込み、
「The King of Sportbikes」の称号を目標に開発してまいりました。

さらに、コンパクト化や空力性能を追求し、高いハンドリング性能、
スムーズなスロットルレスポンスと優れた燃焼効率を備えています。
また、緻密にプログラミングされたエンジンマネジメントシステムが、
様々なシーンでスポーツライディングをサポートします。

30年以上に渡り、世界耐久選手権をはじめ、
世界中のプロダクションレースで数々の勝利を得たGSX-Rの開発経験と、
MotoGPで培われた最新テクノロジーの融合を果たしました。

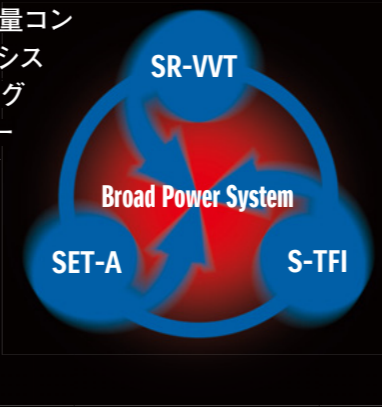
Own The Racetrack GSX-R1000R ABS。



MotoGPテクノロジーの融合

「4つの技術を集合させ、全域で強力な加速性能を発生するブロードパワーシステム」

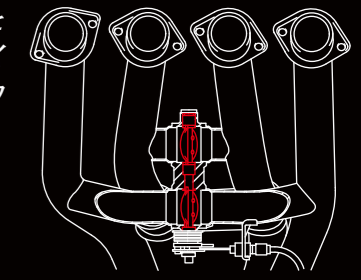
ボア×ストローク76.0×55.1mm、総排気量999cm³の軽量コンパクトな直列4気筒DOHCエンジンは、「ブロードパワーシステム」を投入。ブロードパワーシステムは、スズキレーシングバリアブルバルブタイミング (SR-VVT)、スズキフィンガーフォロワーバルブトレイン、スズキエキゾーストチューニングアルファ (SET-A)、スズキトップフィードインジェクター (S-TFI) の組み合わせで形成する。低中速域のパフォーマンスを損なうことなく、最高回転数を上昇させ、最高出力の向上を実現した。その結果、ほぼリニアなパワーデリバリーと、全回転域において強力な加速性能を発生している。



スズキエキゾーストチューニングアルファ (SET-A)

「背圧を最適化し、全回転域でのトルクを向上」

連結管は#1と#4、#2と#3気筒のエキゾーストパイプを連結。各ヘッダーバランスチューブにサーボ制御のバタフライバルブを追加することで、低回転域ではバルブを閉じトルクを増加。高回転時にはバルブを開き、容量増加と背圧低減、排気脈動効果により、より高いパワーを実現する。



スズキトップフィードインジェクター (S-TFI)

「制御されたデュアルインジェクターにより、リニアなスロットルレスポンスを実現」

電子制御スロットルを搭載した、軽量コンパクトな直径46mmスロットルボディは、シングルバタフライバルブを備え、先進のエンジンマネジメントシステムによって制御されている。1気筒あたり、2基の超微粒化10ホールフェューエルインジェクターを装備。プライマリーインジェクターは、スロットルボディに狭角で取り付けられ、エンジン稼働中は常に燃料を噴射。高回転域では、インテークファンネル上部に取り付けられたトップフィードインジェクターも作動し、燃焼効率、スロットルレスポンス、最高出力を向上させるために最適な燃料を噴射する。



スズキレーシングバリアブルバルブタイミング (SR-VVT)

「MotoGPで開発された可変バルブシステム」

SR-VVTは、遠心力を利用し、複雑な仕組みを必要としない、非常にシンプルで軽量コンパクトなインテークバルブタイミングを変化させるシステムである。インテークカムスプロケットに内蔵されたガイドプレートには、斜めに刻まれた溝があり、ある回転数以上になると12個のスチールボールが遠心力で溝に沿って移動、その時インテークカムスプロケットを回転させ、インテークバルブタイミングを遅らせる。その結果、高回転域でのパワーアップを実現することができる。



スズキデュアルステージインテーク (S-DSI)

「可変長インテークファンネルのように作動し、スムーズなパワーデリバリーを実現」

#1と#4シリンダーにデュアルステージインテーク、#2と#3シリンダーにはシングルステージインテークを備える。S-DSIファンネルは重量を増加させず、複雑な仕組みを必要としない可変長のインテークファンネルの利点を実現。空気の流れの物理特性により、低中速域では長いファンネルのように作動し、パワーとトルクが向上。高回転域では短いファンネルのように作動し、トップエンドのパワーとトルクを向上させる。この組合せは、あらゆるパターンを試みた結果、低中速を犠牲にすることなく、より幅広くスムーズなパワーバンドを実現し、低中速域から高回転域へのスムーズなパワーデリバリーが可能となる。



頂点を目指して

最高のパフォーマンスを発揮するスポーツバイクを作るため「走る」、「曲る」、「止まる」の基本性能の向上を追求しています。

「走る」：軽量コンパクトなエンジンは、幅広い回転域でスムーズかつコントロールラブルなパワーを提供し、鋭いコーナーの立ち上がり俊敏な加速を実現。

「曲る」「止まる」：軽量コンパクトな車体によりフロントのフィーリングとブレーキ性能が優れており、コーナーの進入時に軽快なハンドリングを実現。また、先進の電子制御システムが安心感をサポート。優れた空力特性により、ライダーの快適性を実現。

信頼性、耐久性、扱いやすさ、そしてトータルパフォーマンスが高い次元で融合したパッケージは、多くのライダーにスポーツバイクの楽しさを提供します。

スズキフィンガーフォロワーバルブトレイン

「エンジンの高回転化に貢献しながら、正確なバルブコントロールを実現」

MotoGPマシンであるGSX-RRに採用されている正確なバルブコントロールを実現するスズキレーシングフィンガーフォロワーバルブトレインをベースに設計。固定されたシャフトを支点とするので、その慣性質量が小さく、軽量のチタン製エキゾーストバルブ、インテークバルブの搭載とあわせて、エンジンの高回転化とバルブのリフト量を増やすことが可能となる。耐久性向上のためのダイヤモンドライクカーボン (DLC) コーティングを施している。



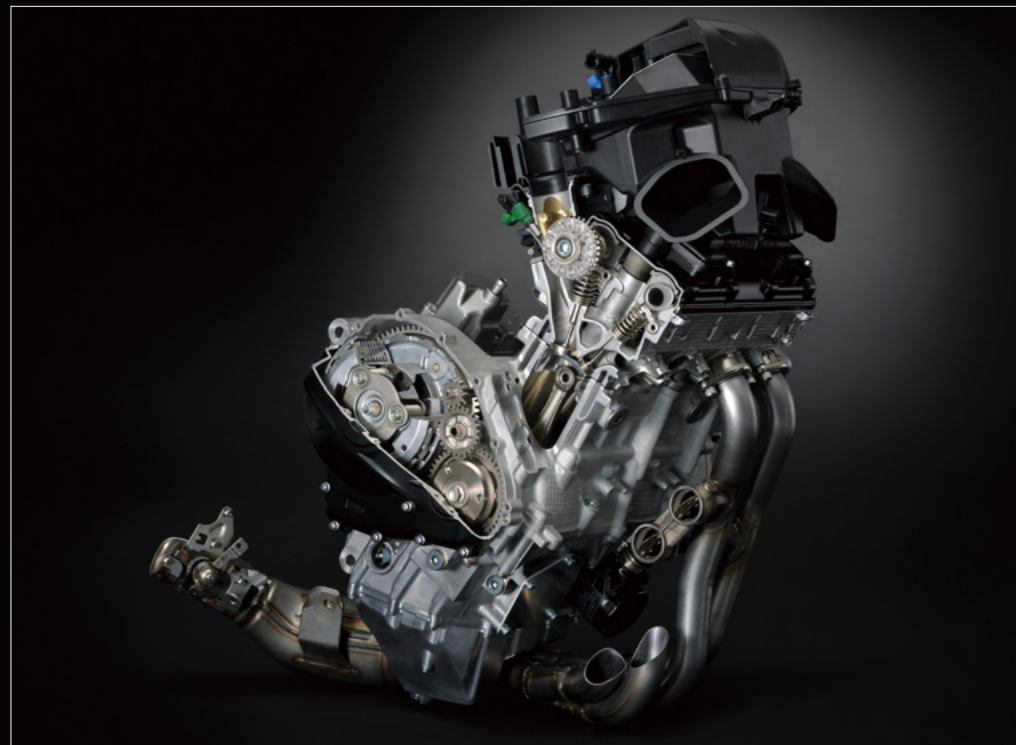
アルミ製鍛造ピストンは、大きく切り欠いた短いスカートを持ち、ピストンピンにはダイヤモンドライクカーボン（DLC）コーティングが施され、フリクションロスを低減。緻密に計算された燃焼室の形状により、13.2：1の圧縮比を実現し、優れた燃焼効率に貢献する。

ピストンリングはL型リングを採用し、高い密閉性によりブローバイガスを低減。オイルリングは、硬く滑らかな窒化クロムコーティングを採用し、フリクションロスの低減、耐久性、密閉性の向上に貢献する。

クロムモリブデン鋼のコネクティングロッドは、浸炭処理を施し、強度を確保。アルミ合金製シリンダーには、スズキ独自のSCEM（Suzuki Composite Electrochemical Material）メッキシリンダーを採用。フリクションの低減と、高い放熱性、耐摩耗性、気密性を確保している。各シリンダー下方にベンチレーションホールを採用し、ピストンが下降する時の圧力を隣のシリンダーに逃がしポンピングロスの低減と、気密性向上に貢献。

緻密に設計されたウォータージャケットによりクーラントの流速を高め、少ないクーラントの量で優れた冷却性能を実現。高効率ラウンド形状のラジエターには、電動ファンを2基搭載。冷却効率を損なうことなく軽量化に貢献。

クロスレシオの6速トランスミッションは、垂直に配置されたシャフトによりエンジン長を抑える。スズキクラッチアシストシステム（SCAS）の採用により、ライダーの負担を軽減。傾斜したクラッチプレートドライブカムが内蔵され、シフトダウン時には、クラッチプレートの圧力を下げスリッパークラッチとして機能し、スムーズなシフトダウンを実現。



スズキイージースタートシステム

「ワンプッシュでエンジン始動ができる」

ワンプッシュでエンジン始動が可能なスズキイージースタートシステムを装備。スターターボタンを押すと一定時間スターターモーターが回転。ECM（Engine Control Module）が始動状況を認識してスターターモーターを止める。スズキイージースタートシステムと、アイドルリングを安定させるアイドルスピードコントロールシステムがコールドスタートを改善し、排出ガス低減に貢献する。また、始動の際、ニュートラルであればクラッチレバーを握る必要はない。

ローRPMアシスト

「発進・停車を繰り返す市街地走行などでの操作性を向上」

発進時や低回転走行時に、エンジン回転数、ギヤポジション、スロットル開度、クラッチスイッチの情報を用いて制御するローRPMアシストを採用。発進時のエンジン回転の落ち込みが緩和され、スムーズな発進を実現。また渋滞時の低速走行や、Uターンの際もエンジン回転の落ち込みを感じにくく安心感が得られる。

エキゾーストシステム

マフラーカバーを大型化。マフラーカバーエンドをスラッシュカット形状し、サイレンサー本体の色をブラックアウトすることでスタイリッシュな印象を与える。



ETC車載器を標準装備

標準装備したETC2.0車載器は、メーターパネル内のインジケーターで動作状態の確認が可能。ETC2.0車載器本体は外観を損なわないフロントシート下に設置。

- ETC2.0車載器をご利用になるには、別途決済用の「ETCカード」と登録時の「セットアップ費用」が必要になります。
- クレジット会社によっては、ETCカード年会費が必要になる場合があります。
- ETC2.0サービスのセットアップが必要です。
- ETC2.0車載器でのご利用料金の決裁を行う際、ICクレジットカードが必要になる場合があります。ETCカードには、ETC専用とクレジット一体型ものがありますのでご注意ください。
- ETCレーンは、いつでも安全に停車できる速度（20km/h以下）で、十分な車間距離をとって通行してください。



先進の電子制御がスポーツライディングをサポート

「ライダーをサポートする高度な電子制御を装備」

慣性計測ユニット (IMU: Inertial Measurement Unit) を装備した高度な電子制御システムは、32-bitデュアルプロセッサECM (Engine Control Module) によってコントロールされている。ライダーがスロットルグリップを回すと、ECMはスロットルポジション、クランクポジションと、エンジン回転数、ギヤポジション、前後の車輪速度、IMUのポジション、排出ガス中の酸素濃度を読み取る。そして、点火時期の調整、スロットルバルブの開閉を行い、トラクションコントロールシステムと連動して吸入空気量を最適化し、より効率的かつ完全燃焼を行うよう燃料噴射量を調整。効果的なトラクションコントロールと、よりリニアなスロットルレスポンス、全回転域における排出ガス低減を実現する。

車両の動きと姿勢を検知するIMU

GSX-R1000R ABSの高度な電子制御システムは、車両の動きと姿勢をピッチ、ロール、ヨーの3軸に沿って6方向を検知するIMUを採用。車両の動きをリアルタイムで検知することにより、トラクション、ブレーキング、コーナリング制御をより正確かつ効果的に行うことが可能。IMUベースのシステムは先端テクノロジーとMotoGPマシン開発から生まれている。

スズキドライブモードセクター (S-DMS)

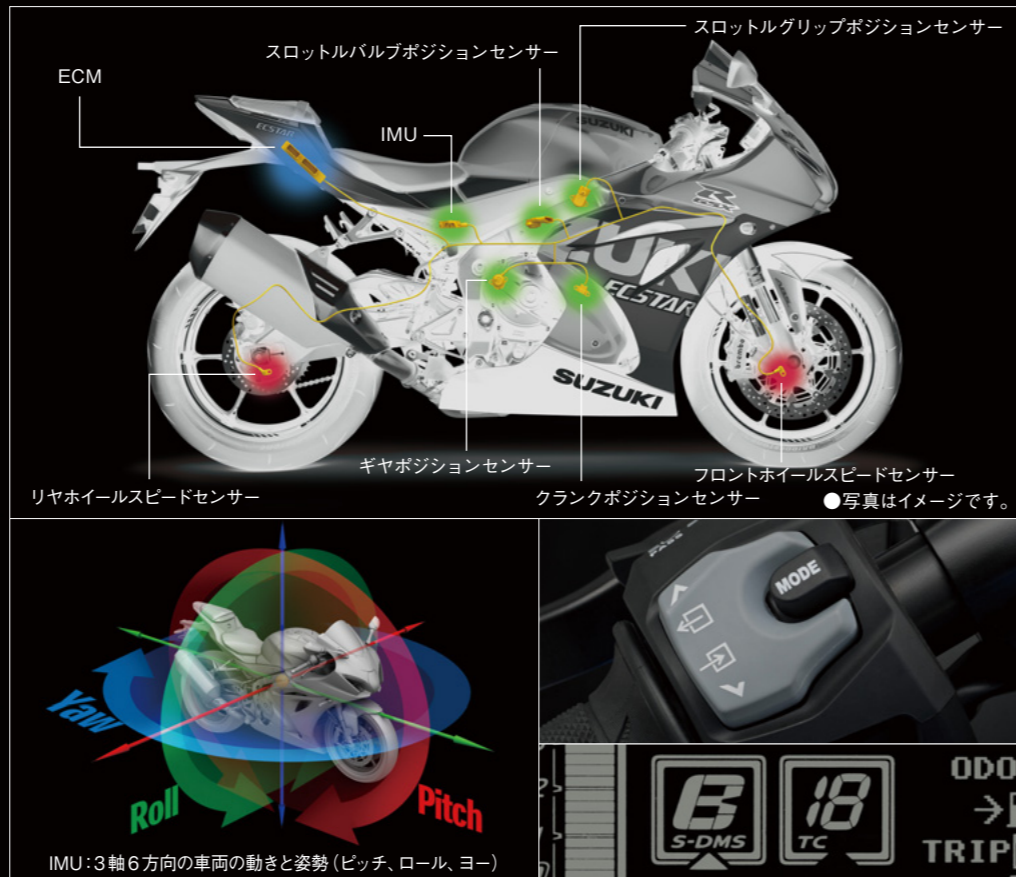
「好みに応じた3つのモードから出力の立ち上がりの変化を選択できる」

スズキドライブモードセクター (S-DMS) は、左ハンドルバースイッチにより、A・B・Cの3つの走行モードから任意のモードを選び、エンジン制御マップの切り替えが可能。ワインディング、市街地、高速クルージングなど、様々なライディングコンディションにおいて、ライダーの好みに応じた走行モードを選択することができる。S-DMSは、10モードのトラクションコントロールシステムと合わせて、バリエーション豊富な出力特性を選択可能とした。

双方向クイックシフトシステム (2モード+OFF)

「シフト時のクラッチ操作から解放され、ライディングに余裕ができる」

レーザータイプの双方向クイックシフトシステムを搭載。ライダーがクラッチやスロットル操作をせずにシフトアップ/ダウンが可能。シフトアップ時、自動的に出力をカットし、トランスミッションギヤドッグに噛合っている駆動トルクの負荷を瞬間的に抜く。アクセル全開でも滑らかでスピーディなシフトアップが可能となり、ほぼ連続的な加速を得ることができる。シフトダウン時は、スロットルのブリッピングやクラッチ操作をすることなく、自動的にスロットルバルブを開き、エンジン回転数を次のギヤ比に見合う回転数まで上げ、スピーディかつスムーズなシフトダウンを行うことができる。クイックシフトシステムは、シフトリンクエッジの動きとストローク、シフトカムの回転、スロットルバルブポジションを検知している。



モーショントラックTCS (トラクションコントロールシステム)

「S-DMSと組合せ30通りから好みのセッティングを選択し、効率的に駆動をリヤタイヤに伝える」

効率的に駆動力をリヤタイヤへ伝えることができるモーショントラックTCS (トラクションコントロールシステム) は、路面の状況、あるいは個人の好みや経験レベルに合わせて、10段階のモードからトラクションコントロール介入レベルを選択できる。インストルメントパネルには、選択中のモードが表示され、モーショントラックTCSが介入している時は、TCインジケーターが点滅する。モーショントラックTCSは、前後輪の車輪速センサー、スロットルポジションセンサー、クランクポジションセンサー、ギヤポジションセンサーおよび車両の動きや姿勢の情報により、リヤタイヤのスピンを検出した際、速やかにエンジン出力を低減するシステムである。点火タイミングとスロットルバルブの開度により出力を制御することでエンジン出力を自動的に制御する。モーショントラックTCSは、0.004秒毎に各センサーから情報を受取ることで、高精度な検知をおこなっている。IMUがセンシングした信号を使い、動きと姿勢を演算する。モード選択は、スロットル全閉時に操作が可能。

●トラクションコントロールシステムは、あらゆる条件下で後輪のスリップ (スピン) を完全に制御したり転倒を防止したりするものではありません。

ローンチコントロール

「レースにおける効率的なスタートの加速をサポート」

ローンチコントロールシステムは、レースにおけるスタート時に、滑らかで効率的なスタートをサポートするシステム。発進時エンジン回転数を自動的に制限し、出力を制御することにより、ライダーはクラッチミートに集中することができる。右ハンドルバーのスイッチでローンチコントロールシステムをオンにすると、システムは、スロットルバルブ開度と点火タイミングを制御する特別なマップを選択。スロットルグリップポジション、スロットルバルブポジション、エンジン回転数、ギヤポジション、前後の車輪速を計測する。発進の瞬間、システムは効果的なスタートのために理想的なエンジン回転数を保持。クラッチがミートされると、エンジン回転数の制限はなくなり、スロットルバルブ開度は、力強い加速のために理想的なトルクに保つようコントロールされる。ローンチコントロールシステムは、理想的なスタートの加速をサポートする。これは、モーショントラックTCSと連携し、スロットルバルブ開度と点火タイミングを制御しながら、前後の車輪速を検知することで可能となる。ローンチコントロールシステムは、4速にシフトアップするか、スロットルを閉じた時点で自動的に解除される。



エンジンと車体のパッケージング、軽量フレームを備えた車体

「計算されつくした軽快なフィーリング」

軽量コンパクトで、スリムなアルミ製ツインスパーフレームは、4つのセクションで構成されている。メインスパーは、内側を鋳造、外側をプレス成型とすることで、剛性バランスを最適化。一体鋳造となったステアリングヘッドとフロントエンジンハンガー、アッパー、ローアエンジンマウント、スイングアームピボットと連結される。ボルトオンのシートレール(リヤフレーム)は、角断面のアルミパイプ製を採用し、アルミ製スイングアームは、重量と剛性バランスを最適化。フューエルタンクは、低くデザインされ、ヘルメットをより低い位置に伏せやすくしている。また、フューエルタンク後部は、スリムかつ滑らかにし、ライダーが前後左右に体重移動しやすい形状。前部の両サイドは、コーナリング時にタンクをホールドしやすい形状とし、フューエルタンクからシートまで流れるように繋がっている。

モーショントラックブレーキシステム

「ブレーキの圧力を最適化してライダーをサポート」

ピッチ、ロール、ヨーの3軸6方向の動きと姿勢を常に検知するIMUと連動するモーショントラックブレーキシステムを採用。直進時に加え、IMUからの情報に基づきコーナリング時の状況に応じてABSは作動する。急減速時などの後輪のリフトをIMUが検知すると、フロントブレーキ圧をコントロール(前後連動ブレーキではない)し、後輪のリフトを減らすことにより、鋭い初期制動とより大きなブレーキングフォースがもたらされる。

●ABSは制動距離を短くするためのシステムではありません。コーナーの手前では十分に減速するなど、走行環境に合った安全運転を心がけてください。

ラジアルタイヤ・6スポークホイール

6スポークアルミキャストホイールは、軽快なハンドリングとスポーティな外観に貢献。ブリヂストン製BATTLAX RACING STREET RS11ラジアルタイヤは、様々な条件下で安定した性能と耐久性を誇り、スポーツ性能と乗りやすさを両立。

ブレーキディスク・ブレーキキャリパー

Brembo製直径320mmステンレスフロントディスクは、5個のスプリング式フローティングピンマウントと5個のBrembo Tドライブフローティングマウントを組み合わせた、ハイブリッドマウントシステムを採用。また、直径32mm対向4ピストンのBrembo製モノブロックラジアルマウントフロントブレーキキャリパーを採用。マスターシリンダーは、直径19mmのラジアルポンプタイプ。ブレーキホースには低膨張のステンレスメッシュ素材を採用。優れたブレーキタッチとブレーキング時の高いコントロール性を実現。リヤブレーキは、直径220mmシングルディスクにシングルピストンキャリパーを備える。また、高速走行時に風圧によって、フロントブレーキレバーが押し込まれることを抑止するため、レバーエンドに風圧を逃すスリット形状が設けられている。

BFF® (Balance Free Frontfork)



BFRC® lite (Balance Free Rear Cushion lite)



Brembo製フロントブレーキディスク

しなやかな路面追従性をもつサスペンション

レース技術よりフィードバックされた、SHOWA BFF® (Balance Free Frontfork) と SHOWA BFRC® lite (Balance Free Rear Cushion lite) を搭載。

いずれも、減衰力応答性向上によるスムーズなストローク、優れたトラクションと吸収性を実現している。従来のショックアブソーバーは、オイルがピストンの上下に取り付けられたシムバルブを通過する時の抵抗を利用し減衰力を生み出している。ピストンの動きによって一方のチャンバーは油圧が高まり、反対側は油圧が下がるという不均等が生じる。

BFF®システムは、内部ピストンが上下に動く時、油圧をバランス(均等化)させ、ピストンが押されると、フォークレグからオイルを押し出し、外部ダンピング回路を通過して、フォーク

レグに戻り、ピストンの反対側に流れる。これにより、伸側/圧側の油圧は、ピストンの動きに左右されずほぼ一定となる。オイルが通過するダンピング機構は油圧の不均等から解放され、ピストンの動きに応じた減衰力がすぐに立ち上がる。減衰力応答性向上により、路面状況を把握しやすく、コーナリングのグリップ性を向上させる。

BFRC® liteショックアブソーバーは、BFF®システム同様に、ピストンが上下に動く時、ピストン上下の油圧をバランス(均等化)する。また、電子制御式ステアリングダンパーを装備。検知された車輪速により、ECMがオイルの流量を制御、高速時には減衰を増加させ外乱や振動を低減。低速時には減衰を減少させ軽快な取り回しを確保。安定性とシャープなハンドリングを実現する。



エアロダイナミックなボディワーク

「MotoGPマシンのデザイン要素を取り入れた性能のための造形」

MotoGPマシンからインスパイアされた、エアロダイナミックに優れたボディデザインをまとい、優れたハンドリングとトップスピードを実現する。フロントフェアリングの「耳」に当たる部分の形状は、ハンドルバーに近づけることにより、ライダーの手と腕に当たる風の流れを最適化し、高い整流効果を発揮している。フェアリングノーズの突き出た部分は、スズキラムエアダイレクト（SRAD）吸気ダクトに空気を導入、滑らかにしたダクトの内部形状とともに、エアクリナーボックスへのラムエア流量を増加、吸気効率の向上に貢献。優れたダウンフォースを発揮するフロントフェンダーの形状は、ラジエターへの冷気導入やフロントブレーキキャリパーの冷却にも貢献。ボディワークは、フロントからテールセクションへと、流れるようなラインを形成。風洞実験を重ねたスムーズなラインと小さな前面投影面積は空気抵抗を減少させ、リフト量も減少している。軽量かつマスの集中化により慣性モーメントが減少し、軽快性が向上。エンジンとブレーキの冷却性能を向上させ、ダウンフォースの増加、ライダーのウィンドプロテクション、エンジンの燃焼効率を向上させるために、空気の流れを最適化。つまり、その外観が流麗だけでなく、「走る」、「曲る」、「止まる」の基本性能に大きく貢献している。

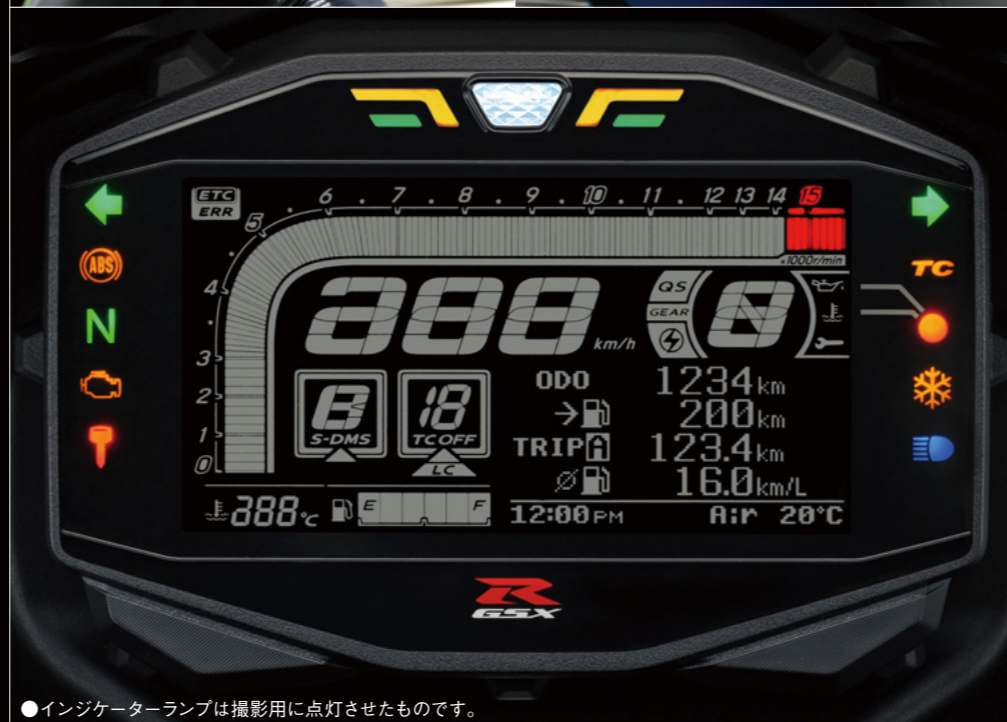
LEDの灯火類

高輝度LEDを採用したコンパクトなヘッドランプを採用。フェアリングに収められたコンパクトなLEDヘッドランプにより、空力特性の向上に貢献。ロービームとハイビームは上下に配置され、上側がロービーム、下側がハイビームとなる。シャープな印象のLEDポジションランプをSRAD吸気ダクト上部に配置。テールランプ、ストップランプ、ライセンスランプにもLEDを採用。縦に配置された、テール/ストップランプがスリムなテールセクションを演出。LEDライセンスランプは、バルブタイプと比較して、約半分の大きさであり、振動に強く、リヤフェンダーを軽量かつシンプルにすることが可能。ターンシグナルランプもLEDを採用し、軽量化に貢献している。

多機能インストルメントパネル

軽量コンパクトなフル液晶ディスプレイ多機能インストルメントパネルを採用。フル液晶ディスプレイとすることで、豊富な情報をライダーに提供。背景が黒のネガティブ表示を採用し、6段階の輝度調整が可能。液晶ディスプレイには、スピードメーター、タコメーター、オドメーター、トリップメーター、S-DMSモード、トラクションコントロールモード、ローンチコントロールモード、ギヤポジション、ラップタイム、燃料計、瞬間燃費計、平均燃費計、航続可能距離計、水温、外気温、時計、ETCを表示。ターンシグナル、ABS、ニュートラル、エンジン警告、イモビライザー、TC、水温/油圧警告、フリーズ、ハイビームの各インジケータランプはLEDとし、液晶ディスプレイパネルの左右に見やすく配置。エンジンRPMインジケータランプは、インストルメントパネル上部に配置し、見やすさを追求。任意の回転数で点灯するようプログラム可能。ギヤポジションインジケータは、正確な磁気センサーを採用。また、より軽量コンパクトなバッテリーを搭載している。

●フリーズインジケータは、外気温が3℃以下で点灯。5℃を上回ると消灯。



●インジケータランプは撮影用に点灯させたものです。





The King of Sportbikes

かつてない 強力なGSX-Rが誕生。

GSX-Rを表すもの それは、プライドと情熱
30年以上に渡るGSX-Rのパフォーマンスの知識を基に、スポーツライディングとレースを愛してやまない
GSX-R開発陣のプライドと情熱、ノウハウと決意を具現化した。

パフォーマンス、イノベーション、比類のない価値、GSX-Rの集大成がここにある。

- Own The Racetrack -

GSXR1000R ABS



トリトブルメタリック/ミスティックシルバメタリック (GUL)



マットブラックメタリック No.2/ グラスマットメカニカルグレー (CB8)



マットブラックメタリック No.2 (4TX)

メーカー希望小売価格(消費税10%込み) **¥2,156,000** (消費税抜き¥1,960,000)

■メーカー希望小売価格には、保険料・税金(消費税を除く)・登録などに伴う諸費用は含まれておりません。 ■メーカー希望小売価格は参考価格です。販売価格は各販売店が独自に定めていますので、詳しくは販売店にお問い合わせ下さい。 ■メーカー希望小売価格は消費税10%にもとづく価格です。

GSX-R1000R ABS SPECIFICATIONS <主要諸元>

型式	2BL-DM11G
全長 / 全幅 / 全高	2,075mm / 705mm / 1,145mm
軸間距離 / 最低地上高	1,420mm / 130mm
シート高	825mm
装備重量 ^{※1}	203kg
燃料消費率 ^{※2}	国土交通省届出値:定地燃費値 ^{※3} 22.1km/L (60km/h) 2名乗車時
	WMTCモード値 ^{※4} 16.6km/L (クラス3、サブクラス3-2) 1名乗車時
最小回転半径	3.5m
エンジン型式 / 弁方式	DTA1・水冷・4サイクル・直列4気筒 / DOHC・4バルブ
総排気量	999cm ³
内径 × 行程 / 圧縮比	76.0mm × 55.1mm / 13.2
最高出力 ^{※5}	145kW (197PS) / 13,200rpm
最大トルク ^{※5}	117N・m (11.9kgf・m) / 10,800rpm

燃料供給装置	フューエルインジェクションシステム	
始動方式 / 点火方式	セルフ式 / フルトランジスタ式	
潤滑方式 / 潤滑油容量	ウェットサブ式 / 4.1L	
燃料タンク容量	16L	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング	
変速機形式	常時啗合式6段リターン	
変速比	1速	2.562
	2速	2.052
	3速	1.714
	4速	1.500
	5速	1.360
	6速	1.269
減速比 (1次 / 2次)	1.652 / 2.647	
フレーム形式	ダイヤモンド	
キャスト / トレール	23° 20' / 95mm	

ブレーキ形式 (前・後)	油圧式ダブルディスク (ABS)・油圧式シングルディスク (ABS)
タイヤサイズ (前・後)	120/70ZR17M/C (58W)・190/55ZR17M/C (75W)
舵取り角 左右	27°
乗車定員	2名
平成28年国内排出ガス規制に対応	

- ※1: 装備重量は、燃料・潤滑油・冷却水・バッテリー液を含む総重量となります。
- ※2: 燃料消費率は、定められた試験条件のもので値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法、車両状態(装備、仕様)や整備状態などの諸条件により異なります。
- ※3: 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。
- ※4: WMTCモード値は、発進・加速・停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。
- ※5: エンジン出力表示は「PS/rpm」から「kW/rpm」へ、トルク表示は「kgf・m/rpm」から「N・m/rpm」へ切り替わりました。()内は、旧単位での参考値です。
- 車体色は印刷のため、実物とは異なる場合があります。
- 仕様および装備は予告なく変更する場合があります。
- 掲載写真には、合成または特別に許可を得て撮影したものが含まれます。

みんなが走る道だから
SAFE & JOYFUL

●ヘルメットを正しくかぶりましょう。●法定速度を守りましょう。●ヘッドランプを正確に照準をのぞいてください。●安全な走行方法を守りましょう。●安全運転を心がけましょう。●定められた点検整備をしましょう。●取組目標をより高く設定して安全な運転をしましょう。

あなたの走り方で燃費は決まります。

●発進は、ふんわりアクセルを心がけましょう。●加速・減速の少ない運転をしましょう。●減速・停止時は早めのアクセルオフをしましょう。●余裕をもってゆっくり走りましょう。●タイヤを適正な空気圧にして走りましょう。



※※※※※ 自動車公正取引協議会・会員



スズキの二輪新車(競技用車輛・電動アシスト自転車は除く)には、2年保証が適用されます。

●この印刷物を無断転載、無断使用することは法律で禁じられています。

お問い合わせ、ご相談はお近くのスズキ販売店、または下記お客様相談室まで。

スズキ株式会社
お客様相談室 ☎ 0120-402-253

受付時間 / 9:00~12:00、13:00~17:00

※弊社お客様相談室におけるお客様の個人情報取り扱いについては、スズキ株式会社ホームページにて掲載しておりますのでご覧ください。

●お買い求めは、確かな技術でお客様をしっかりとサポートする当店へ



スズキでは廃棄二輪車のリサイクルを推進しています。
※リサイクルマークがない車両であっても、廃棄時にリサイクル料金のご負担はありません。※廃棄二輪取扱店に車両をお持ちの場合、取集・運搬費用が別途必要となります。詳しくは、廃棄二輪取扱店にお問合せください。



インターネットでスズキに関する情報をご覧頂けます。

<http://www.suzuki.co.jp>

SUZUKI
スズキ株式会社

本社:〒432-8611 浜松市南区高塚町300

2021年7月現在 21PB-JUL 99999-10107-007

