





Perfectly Poised

溢れ出るパワー、際立つ俊敏性、威圧する存在感。

それが、「Hayabusa」だ。

時代を見据え挑戦するスズキの情熱が伝説のマシンを進化させた。

電子制御システムを身に纏い、

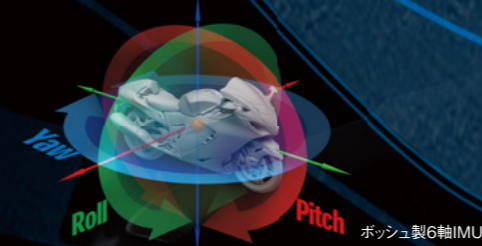
底知れぬパフォーマンスを発揮する車体をシャープで近未来的なフォルムで包んだ「Hayabusa」は、
独自の世界観を創造する。

進化したSDMS- α が確かな走りを生み出す

スズキドライブモードセレクトアルファ (SDMS- α) は、パワーモードセレクト、アンチリフトコントロールシステム、双方向クイックシフトシステム、エンジンブレーキコントロールシステム、およびモーショントラクトラクションコントロールシステム以上、5つの電子制御システムを統合コントロールする。各モードは、予めセットされたプリセットモード「A」「B」「C」と、ライダーの好みや条件に合わせた制御レベルを設定できるユーザーモード「U1」「U2」「U3」を採用。ユーザープリセットは、システムごとに設定でき、ライダーは左ハンドルスイッチでモードと設定を変更。選択中の設定モードは、インストルメントパネル中央に配置されたフルカラー液晶ディスプレイに表示される。

車両の動きと姿勢を検知するIMU (Inertial Measurement Unit)

ポッシュ製の6軸IMUを採用。ピッチ、ロール、ヨーの3軸の角速度センサー (ジャイロメーター) と前後、左右、上下の3軸加速度センサーを1つのユニットに装備。車両の動きをリアルタイムに検出することにより、S.I.R.S.のシステムを制御。



パワーモードセレクト

路面状況や走行条件に合わせ、エンジンの出力特性を3つのモードから選択。

モード1は、最もシャープなスロットルレスポンスであり、すべてのスロットル開度において最大のエンジン出力が得られる特性。

モード2は、中間のスロットル開度まで、モード1よりスロットルレスポンスがマイルドな特性。

モード3は、フルスロットル時の最大出力をモード2より絞った最もマイルドな出力特性。



アンチリフトコントロールシステム

前輪のリフトを抑えながら最大限の加速が得られるシステムを搭載。10段階+OFFのモードから選択できる。モード1は、最もシステムの介入が少なく、数字が大きいほど介入の度合いが大きくなる。

※アンチリフトコントロールシステムは、あらゆる条件下での前輪の浮き上がりを抑制するものではありません。悪路や坂道、また車両後部に積載している状態などでは浮き上がりが発生しやすくなります。

Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S.)



双方向クイックシフトシステム

走行中のシフトチェンジ操作をアシストする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の操作をせずにシフトアップ/ダウンが可能。2段階+OFFのモードから選択できる。モード1は、シャープなシフト感の「スポーツ」モード。モード2はソフトなシフト感の「街乗り」モード。スムーズなシフトチェンジを確実にし、また、アシスト&スリッパ[®]クラッチとあわせて、スムーズなシフトフィールを実現。

●「アシスト&スリッパ」は、株式会社エフ・シー・シーの登録商標です。



エンジンブレーキコントロールシステム

スロットルグリップを全閉にしたときに発生するエンジンブレーキの強さを、燃料噴射とスロットルバルブの開度を調整することにより制御。3段階+OFFのモードから選択できる。エンジンブレーキは、モード3が最小となり、このシステムがOFFになっているときに最大となる。減速中のエンジントルクを制御し、シフトダウン時等においてエンジンブレーキを適切に制御し、リヤの挙動を抑制する。



モーショントラクトラクションコントロールシステム

モーショントラクトラクションコントロールは、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。10段階+OFFのモードから選択できる。モードの数字が大きいほど、システムの介入が大きくなり、よりリヤタイヤスピンが小さくなるように制御する。

※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。

Poised for Action

スズキインテリジェントライドシステム (S.I.R.S.)

様々な走行シーンに対応する電子制御システムS.I.R.S. (スズキインテリジェントライドシステム) を装備。ライダーが求める使いやすさと利便性を向上させた。アルティメットスポーツバイクの圧倒的なポテンシャルを引き出し、走る醍醐味を味わうことができる。

ローンチコントロールシステム

クローズドコースにおいて停車状態からの発進時に滑らかで効率的な加速をサポートするシステム。アンチリフトコントロールシステムの相乗効果もあり、安定した発進加速をサポート。

※ローンチコントロールシステムは、クローズドコースにおいて、ライダーの操作をアシストするための装備です。クラッチを急激につなぐ等の適切でない操作は、事故や転倒などの原因になるおそれがあります。走行する際は、ご自分の技量に合わせた走行を行ってください。

アクティブスピードリミッター

スズキ二輪車販車で初めて採用。ライダーが任意の速度でスピードリミッターを設定することができる。アクティブスピードリミッターを設定することにより、意図する速度を超過する心配なく走行することができる。

※制御車速とスピードメーターの速度は、一致しない場合があります。

※指定以外のタイヤを使用すると、システムが正しい制御車速を表示できません。タイヤを交換するときは、必ず指定タイヤを使用してください。
※制御車速を設定していても、走行の状況によっては設定値を一時的に超えるときや制御しきれない場合があります。速度の制限を保証するものではありませんのでご注意ください。技量、天候、路面状況、交通ルールに則した適切な速度で運転してください。

クルーズコントロールシステム

ライダーがスロットルを操作することなく設定速度を維持できるクルーズコントロールシステムを装備。走行中に「クルーズコントロールスイッチ」を操作することで、スロットルを操作しなくても、設定された速度(約30km/h～)の巡航ができ、左ハンドルパースイッチのアップ・ダウンで速度の調整が可能。また、セットした速度をキャンセルした後に、前回セットした速度に戻す便利なレジューム機能も装備。高速道路走行時や、長距離走行時にライダーの疲労を軽減する。

エマージェンシーストップシグナル (ESS)

スズキの二輪車に初搭載。約55km/h以上の速度から急ブレーキをかけると、前後のターンシグナルがすばやく点滅して、後続車両に注意を促す。

※ESSは、走行中の急ブレーキ時に後続車に注意を促すための機能であり、追突を防ぐものではありません。

※ESSの機能を停止させることはできません。

※次のような路面を走行中に、一瞬しかABSが作動しなかったときは、ESSが作動しないことがあります。

1: 滑りやすい路面を走行しているとき。 2: 道路の継ぎ目などの段差を乗り越えるとき。

モーショントラックブレーキシステム

6軸のIMU (Inertial Measurement Unit) とABS (Anti-Lock Brake System) コントロールユニットを組み合わせる「モーショントラックブレーキシステム」を採用。ブレーキ入力した際に前後の車輪速センサー及びIMUから得た情報を基にABS介入の可否を判断。介入する場合はこれらの情報に応じた高度な制御を行う。また、前後のブレーキを連動させるコンバインドブレーキシステムも搭載。モーショントラックブレーキシステムは、ABSとコンバインドブレーキの連携により、車輪をロックさせずに効率よく減速することを可能としている。

※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。



スローペディンデントコントロールシステム

下り坂の走行中にブレーキをかけると、車体の姿勢と傾斜角度の検知データから、勾配に応じてABSの作動を最適化することで、後輪のリフトを減らすことにより安定した制動を行う。

ヒルホールドコントロールシステム

上り坂でブレーキをかけ完全に停止すると、IMUの情報から車体姿勢を推定。ブレーキを放しても約30秒間リヤブレーキを自動的に作動。これにより、再スタートする際、スムーズな発進をサポート。システムは、フロントブレーキレバーを素早く2回握るか、発進加速で解除される。

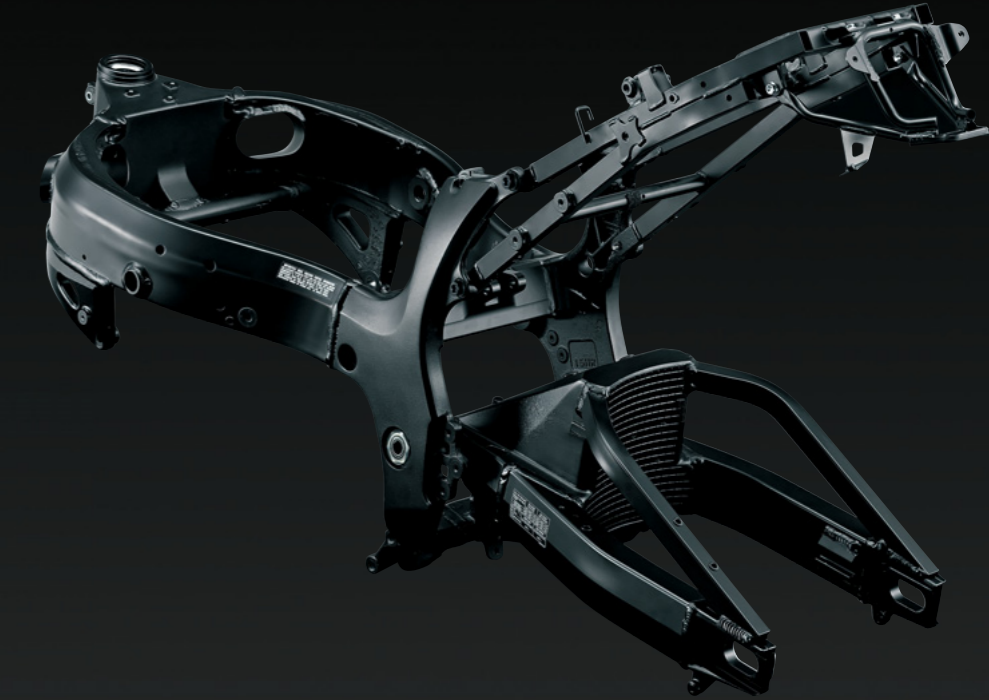
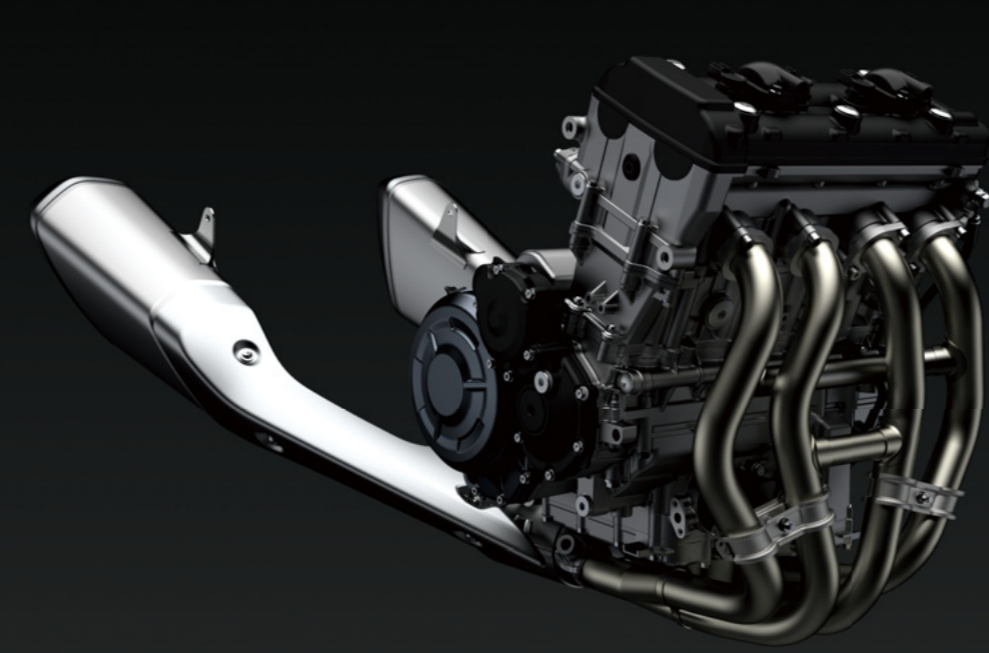
●操作条件

- ・上り坂で停車しているとき
- ・フロントブレーキ、リヤブレーキまたはその両方をかけているとき
- ・ヒルホールドコントロールシステムがOFFに設定されていないとき
- ・ギヤポジションがニュートラルでないとき
- ・サイドスタンドを外しているとき

※ホイールの回転が完全に止まっていないと機能しません。

The Perfect Marriage of Power and Poise

「Hayabusa」は、パワーとシャシー、ライダーとバイクが、息を合わせたとき生まれる究極のパフォーマンスを体感できる。溢れるパワーとトルクを、様々なスピード、様々なギヤで引き出しながら、熟成した車体と足回りによる軽快かつ安定したハンドリングで自在にコントロールしていく。纏うのは、挑戦的で大胆なスタイリング、その外観はクラフトマンシップを感じる上品なディテールで強調されている。「Hayabusa」のパフォーマンスは、獲物を追う「隼」を想像させる。



究極のスポーツライディングを楽しむために

優れた動力性能をどなたにでも楽しんでいただけるよう、扱いやすく造り込む。初代から続く熱い思いを胸に、1,339cm³水冷直列4気筒エンジンを徹底的に見直し改良を加えた。トータルバランスを向上させ、エンジン効率と耐久性を高めながら、平成32年（令和2年）国内排出ガス規制に対応。

進化した出力特性、耐久性、コントロール性

見た目の印象を覆す扱いやすさも「Hayabusa」の魅力の一つである。その魅力をさらに伸ばすため、高回転の出力を低中回転に振り分けて実用域の出力を増加させることで、リニアでコントロール性のある出力特性を造りこんだ。従来の2渦流式燃焼室（TSCC）に対し、充填効率の改善を図った燃焼室に変更。ファンネル筒内に設けられたプレートへ側面から噴霧を衝突させ、空気とガソリンの混合を促進させるスズキサイドフィードインジェクター（S-SFI）と、43mm電子制御スロットルボディを吸気系に採用。バルブのオーバーラップを減らし、エキゾーストパイプの#2#3に加え、#1#4も連結管で接続したことで低中速域のパフォーマンスとコントロール性を向上させた。「Hayabusa」のエンジンが持つ高い耐久性をさらに伸ばすため、ピストンやコネクティングロッドは軽量化した上で強度剛性の最適化を行い、クランクは油路変更によりエンジン内オイル分配を見直し各部の潤滑性を向上させた。また、トランスミッションやカムチェーンテンションなど多数の部品形状変更も実施した。その変更はエンジンケースボルトの締付方法変更やネジ穴の加工方法変更にも及んだ。

強く、しなやかなシャシー

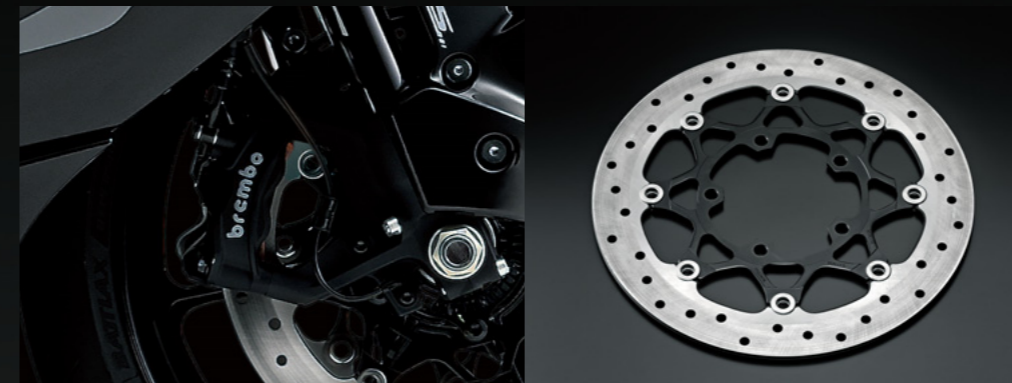
「Hayabusa」のシャシーは、高いコントロール性を備え、ライダーの信頼に応えながら走る楽しさを倍増させてくれる。また、エンジンの強烈なパワーをしっかりと受け止め、路面へ確実に伝えていく。ストレート及びコーナーにおいても電子制御システムが効果的に動作し、安定した走行とブレーキをサポート。「Hayabusa」のアルミツインスパーフレームとスイングアームは、適正な強度と柔軟性を両立させる特性を誇る。高い信頼性で定評のある「Hayabusa」のフレームは、展伸材と鋳造アルミ部材をフレーム構成材として採用し、強烈なパフォーマンスを支え、トータルバランスの向上に貢献している。

最適化されたサスペンション

KYB製倒立フロントフォークを採用。カートリッジ式で120mmのホイールトラベルを備える。外径43mmのインナーチューブにはフリクション低減のためにダイヤモンドライクカーボン（DLC）コーティングを施し、あらゆる速度域での路面への追従性を確保した。スプリングプリロード、圧側・伸側ダンピングの調整が可能なフルアジャスタブルとなっている。内部構造の改良で路面の衝撃吸収力が向上、スムーズで安定感のある走りや良好なグリップ感を実現している。また、フルアジャスタブルKYB製リンクタイプリヤサスペンションについても内部構造を改良し、快適性を強化。さらに、フロント・リヤサスペンションは、全速度でニュートラルかつ安定感のある走りを実現するため、セッティングを最適化している。



Maximizing grip, agility and stopping power



Brembo Stylema®フロントブレーキキャリパー

フロントブレーキキャリパーにはBrembo Stylema®を採用。より軽く、コンパクトで、精巧なデザインが特徴。ブレーキパッドまわりの気流を増加させ冷却性を改善、良好なレスポンスを実現している。フロントディスクは、外径を310mmから320mmに拡大し、冷却効率をさらに最適化するために新しいホールパターンを採用している。



タイヤとホイール

「Hayabusa」専用に開発されたブリヂストン製BATTLAX HYPERSPORT S22を採用。新しいコンパウンドと内部構造で、ドライ路面におけるグリップ、ウェット路面でのパフォーマンスを向上させ、オールラウンドで俊敏な特性を実現。直進安定性とコーナリングのグリップ性能のこれまでにない味わいは、高い信頼性とエキサイティングな走りを提供する。また、7本スポークホイールは、デザイン性向上、及び接地感の向上にも貢献している。



Aggressive, elegant and delightfully inviting



洗練されたインストルメントパネル

一目で「Hayabusa」と分かる優れた機能とレイアウトの5連メーターを装備。大型のアナログタコメーターとスピードメーターは、洗練されたデザインを採用。可読性を上げるため、数字のサイズや太さを大きくした立体的なメーターの目盛りは、白色LEDバックライトで昼夜とも、鮮明で高い視認性を確保。メーター横にレイアウトしたアナログフューエルメーターと水温計。フルカラー液晶ディスプレイに表示されるSDMS- α やアクティブデータを結ぶリング状のアクセントカラーとして、ゴールドを採用。SDMS- α 画面では、上にSDMS- α 、中央にギヤポジション、左下、右下には運転アシストシステムのモードを選択して表示することが出来る。またメイン画面をアクティブデータへ切り替えることにより、作動中のSDMS- α のモード、バンク角（ピークホールド機能付き）、前後ブレーキ圧、前後加速度、スロットル開度を表示。インフォメーションウィンドウには、オドメーター、トリップメーター1/2、平均燃費計1/2、累積時間1/2、電圧計、瞬間燃費計、航続可能距離計を選択して表示することが出来る。また、イグニッションをオンにすると、フルカラー液晶にこれから体験するライディングへの期待を高める様々なアニメーションが現れる。イグニッションをオフすると、スキロロのアニメーションが流れ画面が消灯。



ETC車載器を標準搭載

標準搭載したETC2.0車載器は、フルカラー液晶ディスプレイ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ビリオンシート下に設置。

※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済を行う際、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の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。



個性あふれるライティング

ヘッドライトは縦型2灯でハイビームは下部のプロジェクタータイプ、ロービームは上部の4つのLEDを採用。明るくクリアな照射で、夜間の視認性に貢献。細部にまでデザインを施し、ヘッドライト全体を印象的な光で満たす。また、ハイビーム上のカウルには「隼」のロゴを配置。

空気の流れを表現するデザイン

デザインコンセプトは、「The Refined Beast（凶暴さを制す知性）」。流麗なエアロダイナミクスデザインは、「Hayabusa」の持つ溢れ出るパワーやパッションを開放しながら、その強力なパワーを手の内でコントロールするという理性を備えたスタイリングを具現化。サイドパネルに踊る印象的な差し色とクロームのアクセントは、エンジンの始動音を待ちかねる「Hayabusa」の底知れぬポテンシャルをビジュアルで表現。「Hayabusa」のロゴもスピード感をさらに感じるデザインとした。空力特性の追求から生まれたシルエットは、ライダーとマシンが一体となるHayabusa独特のエアロフォルム。トップスピードのポテンシャルと安定性を限界まで引き上げている。

Poised to create a new legend

ULTIMATE SPORT –Hayabusa–

スタイルと走りを新次元に磨き上げ、
究極のライディングプレジャーを提供する。



ブリリアントホワイト/パールピギーブルー (JWN)



ガラススパークルブラック/マットブラックメタリックNo.2 (KGL)



サンダーグレーメタリック/キャンディダーリングレッド (CJH)

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。

Hayabusa SPECIFICATIONS <主要諸元>

型 式	8BL-EJ11A
全 長 / 全 幅 / 全 高	2,180mm / 735mm / 1,165mm
軸 間 距 離 / 最 低 地 上 高	1,480mm / 125mm
シ ー ト 高	800mm
装 備 重 量 ^{*1}	264kg
燃 料 消 費 率 ^{*2}	国土交通省届出値・定地燃費値 ^{*3} 20.2km/L (60km/h) 2名乗車時 WMTCモード値 ^{*4} 15.4km/L (クラス3、サブクラス3-2) 1名乗車時
最 小 回 転 半 径	3.3m
エ ン ジ ン 型 式 / 弁 方 式	DXA1・水冷・4サイクル・直列4気筒 / DOHC・4バルブ
総 排 気 量	1,339cm ³
内 径 × 行 程 / 圧 縮 比	81.0mm × 65.0mm / 12.5
最 高 出 力 ^{*5}	138kW(188PS) / 9,700rpm
最 大 ト ル ク ^{*5}	149N・m(15.2kgf・m) / 7,000rpm

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	ウェットサンプ式 / 4.1L	
燃 料 タ ン ク 容 量	20L	
ク ラ ッ チ 形 式	湿式多板コイルスプリング	
変 速 機 形 式	常時噛合式6段リターン	
変 速 比	1速	2.615
	2速	1.937
	3速	1.526
	4速	1.285
	5速	1.136
	6速	1.043
減 速 比 (1 次 / 2 次)	1.596 / 2.388	
フ レ ー ム 形 式	ダイヤモンド	
カ ャ ス タ ー / ト レ ー ル	23° / 90mm	

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) / 190/50ZR17M/C(73W)
舵 取 り 角 左 右	30°
乗 車 定 員	2名
平成32年(令和2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とでの値です。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]へ切り替えられました。()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。
● カタログ中の走行写真は、海外で撮影されたものです。一般公道では無理な走行をせず、安全な運転をしましょう。

みんなが走る道だから
SAFE & JOYFUL
 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。● 余裕をもち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。

スズキの二輪新車(発技用車・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。
 2年保証
 スズキの二輪新車(発技用車・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。

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ついてい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、収集・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。

●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。

インターネットでスズキに関する情報がご覧いただけます。
<http://www.suzuki.co.jp>
 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

●お問い合わせは、確かな技術でお客様をしっかりとサポートする当店へ

スズキ株式会社
 本社:〒432-8611 浜松市南区高塚町300
 2022年6月現在 22PH-JUN 99999-10107-136

2 022101 071367

●掲載の写真は、用品(別売り)装着車です。[シングルシートカウル]、シングルシートカウルを取り付けた場合は、必ず15日以内に自動車検査証の乗車定員の記載を1名に変更する構造変更検査を受けて下さい。また、取り付けたシングルシートカウルからピリオンシートへ戻す場合にも、その都度、乗車定員を2名に変更する構造変更申請手続きが必要となります。

