SUZUKI

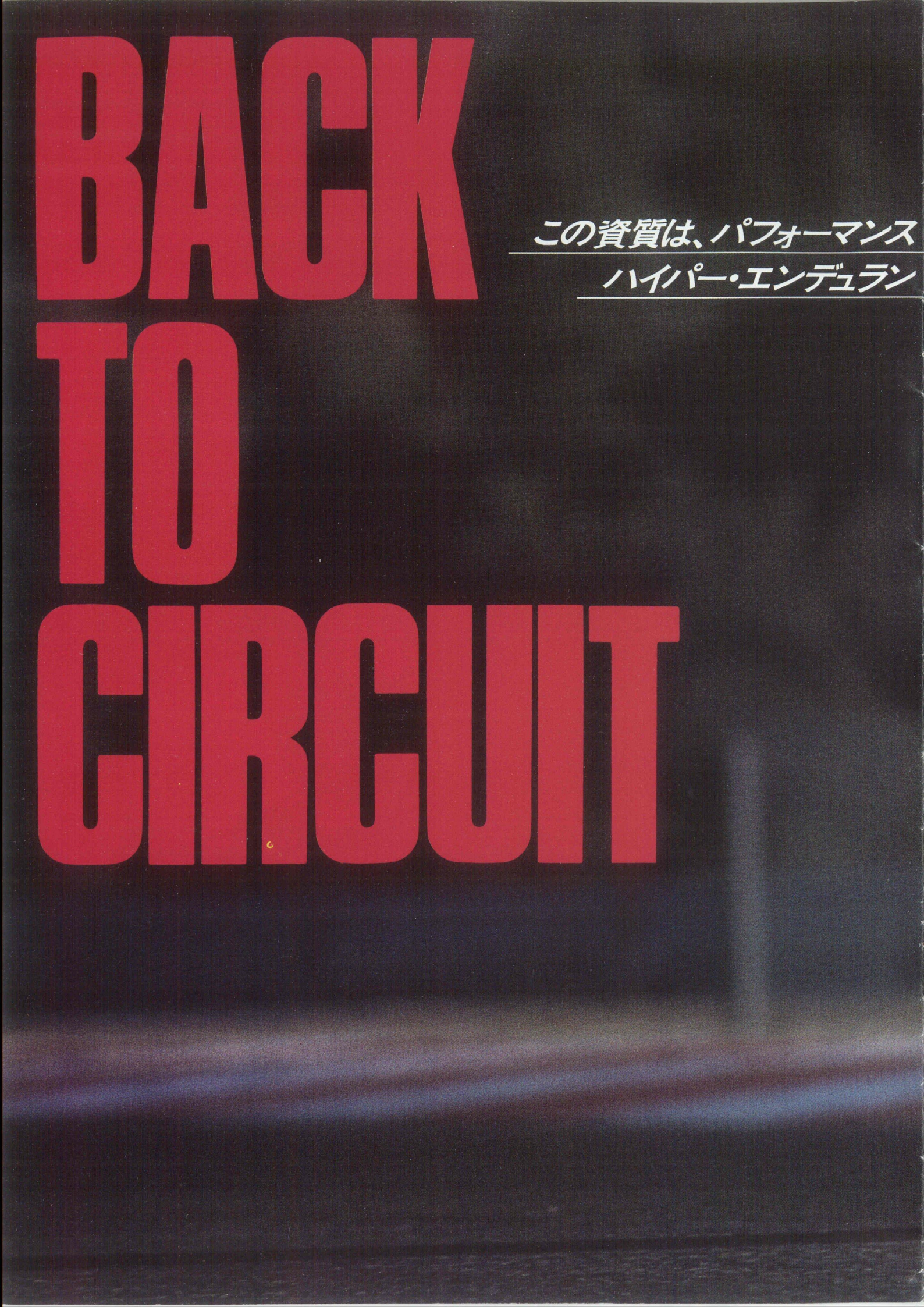
HYPER ENDURANCER GSX-R750



写真：シングルシート仕様

BACK TO CIRCUIT

この資質は、パフォーマンス
ハイパー・エンデュラン



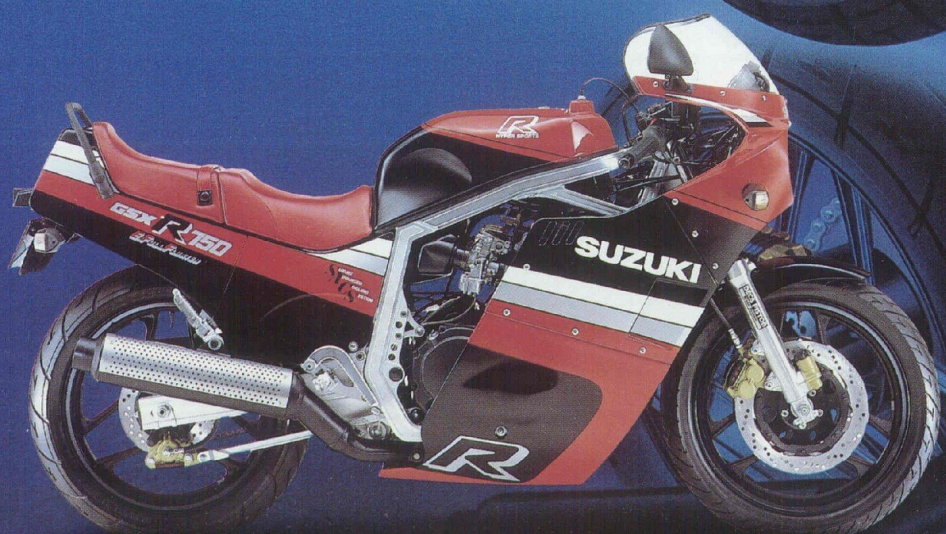


●写真はプロライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をしないようにしましょう。●シングルシート仕様

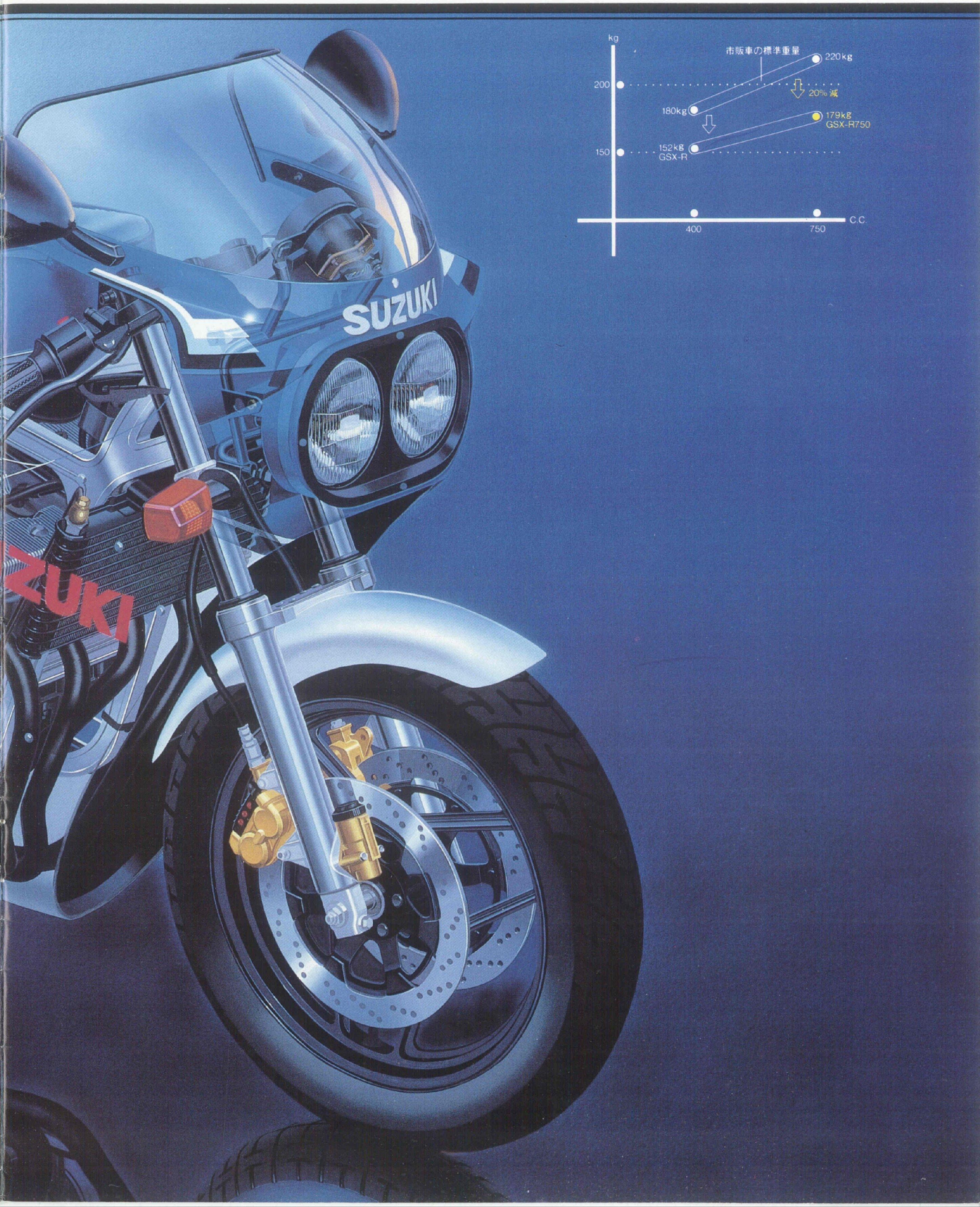
ULTRA-LIGHT WEIGHT

軽さとは、速さと同義である。
1gたりとも見逃さない強固な意思が、R750の全身を貫く。





GSX-R750の乾燥重量は、わずか179kg。通常の750c.c.クラスの標準重量、220kgを実に40kg以上も下まわる数値です。かつてGSX-Rにおいて、152kgという常識破りの軽量化を果たしたスズキが、いままた750c.c.クラスにおいて、不可能を可能ならしめたのです。なぜ、スズキはかくまで軽量化にこだわるのか？それは、軽量化こそ、マシンのトータルパフォーマンスを高める王道だと信じるからに他なりません。一般的に、軽量化を図ればマシンのパワー・ウェイトレシオが向上します。つまり、同じ馬力でも1馬力の受け持つ重量が少なくなり、それだけパワーに余裕が生まれ、加速性能や燃費が向上するのです。のみならず、軽量車体はクイックなハンドリングをもたらし、制動力を高めるなど、マシンの運動性能をもアップします。さらには取り回しなどの操作性が良くなり、ライダーの負担が軽減する点も、見逃せません。かつて、750c.c.と重さは不可分のものと見なされていました。750ライダーにとってマシンの重量感はある種の諦念であり、その重量に耐えることが美徳とされてきました。だが今や、それは過去のものとなろうとしています。GSX-R750の登場によって、高出力エンジンにのみ頼るマシンは、その存在を問われる時代に入ったのです。



SPECIFICATIONS

GSX-R750主要諸元

●寸法・重量

型式	GR71F
全長	2,110mm
全幅	745mm
全高	1,205mm
軸距	1,430mm
最低地上高	120mm
シート高	765mm

スペックを把握し得る知性があって初めて、R750はライダーの忠実なマシンとなる。

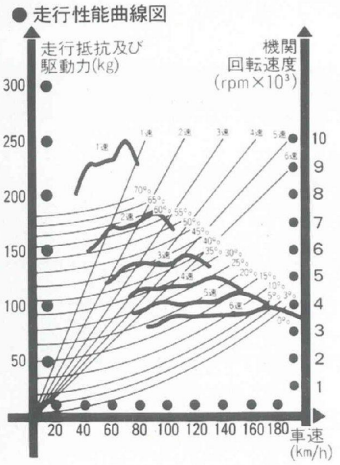


●シングルシート仕様

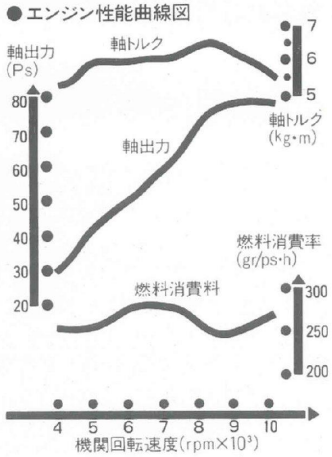
乾燥重量	179kg
●性能	
定地燃費	38.5km/ℓ(60km/h)
最小回転半径	3.2m
制動距離	14.0m(50km/h)
●エンジン	
型式	4サイクル4気筒
弁方式	DOHC・4バルブ
総排気量	749cc
内径×行程	70.0mm×48.7mm
圧縮比	11.0
最高出力	77ps/9,500rpm
最大トルク	6.4kg-m/8,000rpm
キャブレター	VM29
潤滑方式	ウェットサンプ
始動方式	セル
点火方式	フル・トランジスタ
燃料タンク容量	19ℓ
オイル容量	5.0ℓ
冷却方式	油冷
●動力伝達装置	
クラッチ形式	湿式・多板・コイルスプリング(油圧)
変速機形式	常時噛合式6段リターン
第1速	2.769
第2速	2.062
第3速	1.647
第4速	1.400
第5速	1.227
第6速	1.095
一次減速比(ギヤ)	1.744
二次減速比(チェン)	3.000
●走行装置	
キャスタ	26°00′
トレール	107mm
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)	110/80-18 58H(チューブレス)
タイヤサイズ(後)	140/70-18 66H(チューブレス)
かじ取角左右	30°

●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。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。

●走行性能曲線図



●エンジン性能曲線図



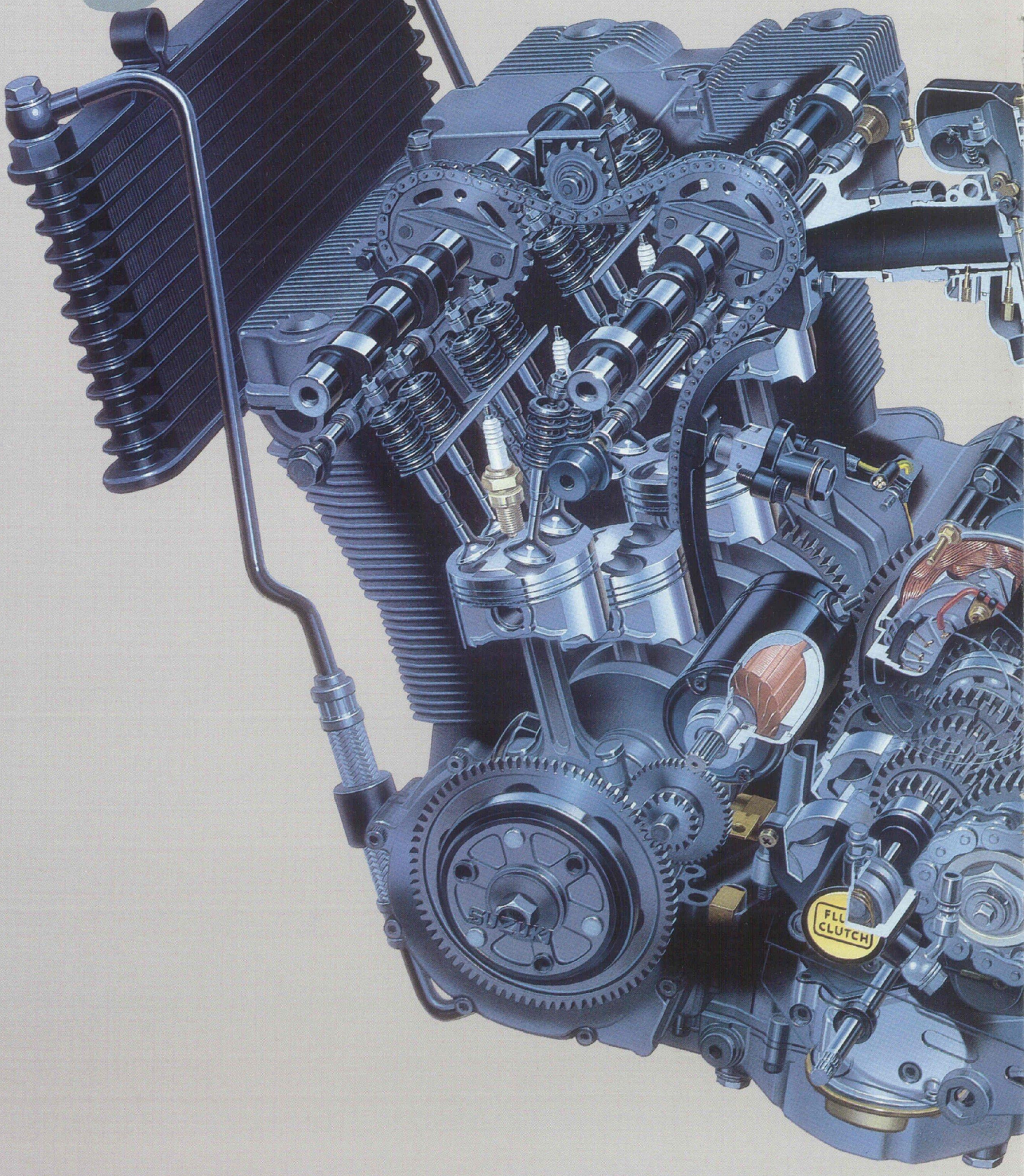


SACS

(Suzuki Advanced Cooling

水冷をしのぐSACS。第3の冷却方式

その潜在力を余すところな



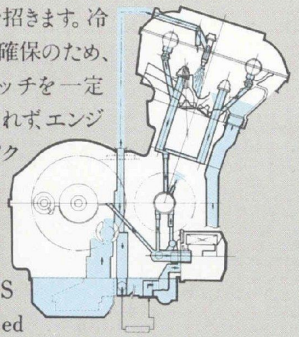
System)

式を得て、荒ぶる魂は、
く発揮する。

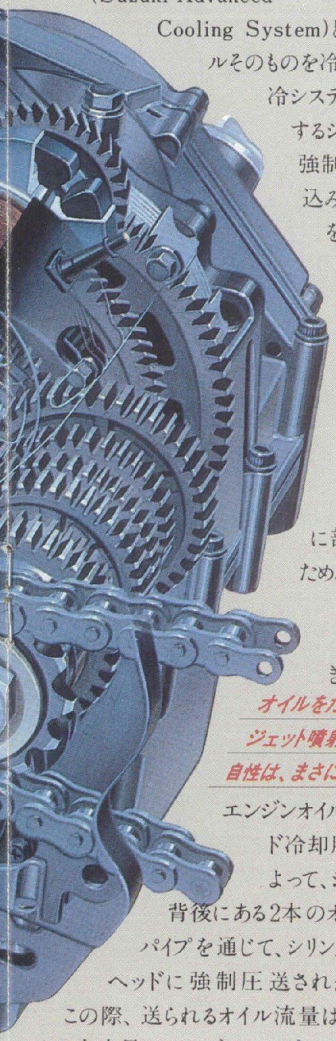


エンジンの軽量・コンパクト化と冷却効率の向上は両立し得ないのか、答えはSACSにある。

高出力エンジンの冷却方式は、水冷がごく一般的です。しかし、水冷は、機構的に複雑となり重量増を招きます。冷却水の通路確保のため、シリンダーピッチを一定以上つめられず、エンジンのコンパクト化も制限されます。

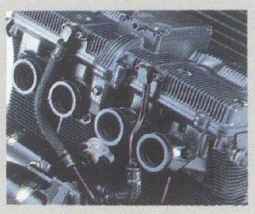


スズキがR750のために開発したSACS (Suzuki Advanced Cooling System)とは、エンジンオイルそのものを冷却媒体とする、油冷システム。最も熱を発生するシリンダーヘッドへ強制的にオイルを送り込み、エンジンの冷却を図る方式です。構造は、いたってシンプルでありながら、水冷よりもオイル温度を20℃～25℃も下げるという優れた冷却効果を発揮します。さらに部品点数が少ないため、水冷に比べ10%減といったエンジン軽量化にも大きく貢献しています。

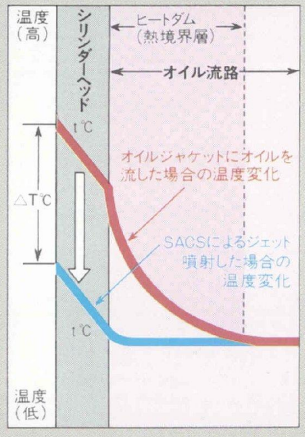


オイルをただ流すのではなく、ジェット噴射する。SACSの独自性は、まさにそこにある。

エンジンオイルはまず、専用のヘッド冷却用オイルポンプによって、シリンダーブロック背後にある2本のオイルパイプを通じて、シリンダーヘッドに強制圧送されます。この際、送られるオイル流量は、実に20ℓ/minもの大容量。シリンダーヘッドカバー内側には、オイル通路が設けられ、オイルはシリンダーヘッド側の8本のノズルから、シリンダーヘッド底部に猛スピードで噴射されます。噴射されたオイルは、バルブとの干渉を避けるために装着されたオイルチャンバープレートに反射し、さらにその勢いが増幅されます。このオイルチャンバープレートの効果は絶大。オイルの飛散を抑え、カムチェーントンネルに落ちる部分をなくし、オイルによるメカロスを最少限にとどめます。冷却を終えたオイルは、ヘッド前方の2ヶ所のポートから、パイプを通じてオイルパンへ。

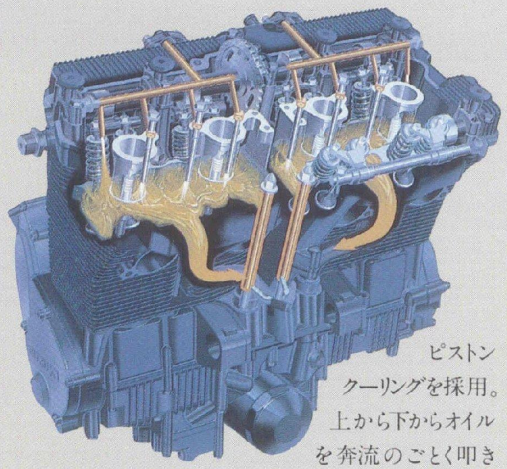


潤滑専用オイルポンプによってエンジン各部を潤滑し終えたオイルとともに、オイルクーラーに送られます。オイルは、大型のオイルクーラーで効率よく冷却され、新たな活力を得て、再びエンジン各部へ——



これが、SACSの概要です。あえて、シリンダーヘッドに水冷のようなオイルジャケットを設けなかったのは、冷却面積をより多く確保するため。そして何よりも、オイルはただ流すよりも、吹きつけた方が遙かに冷却効率が高いという事実があるからです。一般に金属と流体が接する部分には、ヒート・ダムと呼ばれる熱伝導を阻害する境界層が生まれます。ジェット噴射は、このヒート・ダムそのものを破壊する働きをするのです。既にスズキでは、GSX750Eで、ピストンの裏面をオイル噴射で冷却する、オイルジェットピストンクーリングを開発していました。SACSにおけるジェット噴射は、こうしたノウハウをさらに高次元に発展させたものといえます。R750でも、このオイルジェット

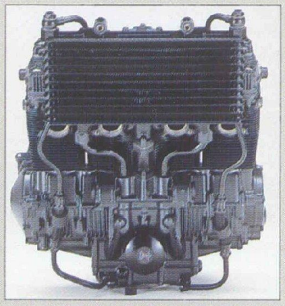


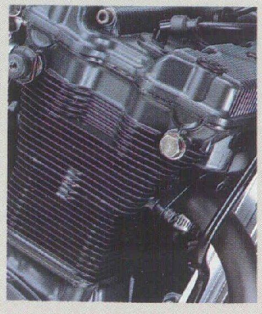


ピストンクーリングを採用。上から下からオイルを奔流のごとく叩き付け、万全の冷却を図りました。先に述べた通り、その冷却効果は著しく、たとえ、全開走行においても、油温は120℃前後。通常走行では90℃～100℃程度に留めることができます。冷却と潤滑を兼ねるオイルは、特殊なオイルを必要としません。オイル容量も、標準的な空冷エンジンのオイル容量を若干上まわる5ℓで済みます。さらに、油温が低いため、オイルの寿命そのものを延ばす効果も発揮するのです。エンジンオイルの潜在能力を、極限まで引き出すSACS。まさに、常識の盲点をつく先進の技術です。

航空機用レシプロエンジンと見まごうばかりの外観。それは冷却にかける強固な意志を示す。

R750のオイルクーラーは、8,000kcal /hという放熱容量を誇ります。通常の空冷マシンのオイルクーラーが1,500～2,000kcal /hであることを考えれば、その威力のほどをご想像いただけるでしょう。材質はアルミ製。大型にもかかわらず、驚くほど軽量に仕上げました。さらに、冷却フィンのピッチを5.5㎜までつめ、肉厚を薄くし、軽量化と冷却効率の向上の両立を図っています。シリンダーの1番と2番、3番と4番の間に通気口を設けるなど、その冷却対策には一部の隙もありません。エンジン本体は、ガンコートと呼ばれる特殊塗装を採用。放熱効果を高め、極めて傷のつきにくいエンジンを生み出しています。徹底に入り細に渡って、冷却というテーマを真摯に追求したエンジン。R750のエンジンこそ、次代のあるべき姿を示すパワーユニットといえましょう。



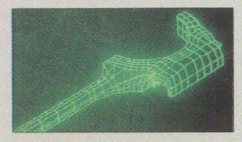


HYPER COMBUSTION

アルミ特殊合金に抱かれたR750の心臓部。
精緻なフォルムは、よどみない生命の律動を彷

このパワーにして、この耐久性。
徹底した軽量化は、耐久レーサーの心臓を生み出した。

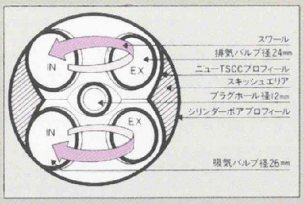
ピストンやコンロッドなどの往復運動部分の軽量化は、エンジンが高回転型になればなるほど大きな意味を持ってきます。なぜなら、軽量化によるフリクションロスの低減は、出力を高めるのみならず、エンジンの耐久性まで向上させるからです。R750では、有限要素法と呼ばれるコンピュータ解析を積極的に導入。各部を、さらに細分化された数学的モデルに置き換えて応力を計算し、全体の剛性バランスをとりながらシェイプアップしました。その結果、従来モデルに比べコンロッドは25.0%、ピストンは11.0%もの減量に成功しました。また、クランクシャフトは、SACSによる油温低下によってメタルの耐久性が上がったため、その径を細くすることができました。波及的効果として、カムスプロケットの枚数が減り、重量低減と同時に、エンジンのコンパクト化ももたらしています。シリンダーヘッドにはマグネシウム合金を使用し、材質面からも軽量化を追求。エンジン重量※67.6kgという、400cc並みの数値を達成しました。



※気化器を含む

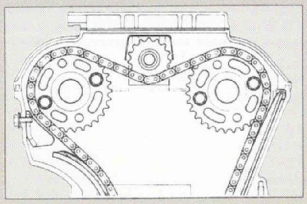
真円のシリンダーヘッドによるニューTSCC。
4バルブシステムは頂点を迎えた。

TSCC(2渦流燃焼室)方式とは、シリンダーヘッドに2つのドームを持つ燃焼方式。それぞれのドームに吸排気のバルブが配され、吸入された混合気は燃焼室内で理想的な2つの渦流を発生し、燃焼スピードの向上により、出力と燃費を高めます。お気付きのとおり、このシステムは1気筒あたり4バルブでなければ成立し得ないシステムです。既にスズキでは、1気筒あたりのバルブ数は、吸排気効率、多バルブによる体積効率の低下などをふまえ、4バルブが理想と結論づけています。このTSCCは、そうした4バルブの優位性を、さらに高次元なレベルまで高めたものといえましょう。R750では、真円のシリンダーヘッドによる、いわゆるニューTSCCを採用。燃焼室上部のクエンチングゾーンを排し、さらに完全燃焼に近づけました。その結果、最高出力は77ps/9,500rpm、最大トルク6.4kg-m/8,000rpm、耐久レーサーにふさわしい高性能が生まれました。



第2のカムチェーンテンショナー、アイドラースプロケット。その効果のほどは既に実証済。

高回転におけるバルブの追従性は、カムチェーンの安定性に深く依存しています。R750では、カムチェーンの振動や歯飛びを無くすため、カムチェーンテンショナーに加え、新たにアイドラースプロケットをシリンダーヘッドに装着しました。これは既に5年に渡って、あのGS1000Rでテストを受けてきたもの。その効果、信頼性は実証されています。

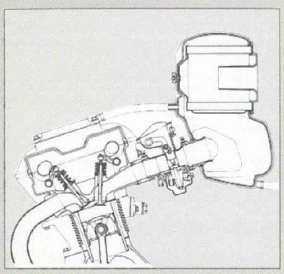


流体力学を極めれば、呼吸器はこうなる。
DAIS+フラットスライドキャブレター。

エンジンの吸気効率を高めるには、吸気通路の抵抗を減らす



佛させる。

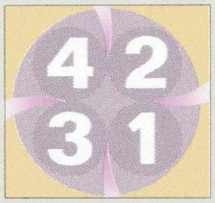


ことが必要です。R750ではDAIS(Direct Air Intake System)を採用。ガソリンタンク底の凹部にエアクリーナーを設け、エアクリーナーから燃焼室への吸気通路をほぼ直線的に設定しました。エアクリーナーは、8ℓもの大容量。R750に莫大な肺活量をもたらします。しかも、このシステムでは、空気取入口を従来に比べエンジンからより離れた位置に設定できるため、エンジンは常に冷えた空気を受けることができます。また、キャブレターには、プレート状のスロットルバルブを持つ、フラットスライドキャブレターを採用。断面積変化の少ないその構造は、最良の混合気をす速くつくり、鋭いレスポンスを生み出します。R750では、このスロットルバルブをジェットブロック(ガイドレール)に沿って動かす方式とし、混合気の回り込みを防止し、より吸気効率を向上させています。

排気系は、レーサーゆずりの4into1エキゾースト。

排気音は、まさに王者の咆哮。

通常の4into1エキゾーストは、集合部分で各気筒の吸排気パルスが互いに干渉しあって排気を促進するだけです。R750のそれは、いわばボルテックス(旋回)タイプ。爆発順序と同順に各エキゾーストが並び、集合部分で発生した排気の旋回で、排気スピードをさらに高めます。そのためパワーバンドは低・中速から高速まで実にワイド。どこからでもツキの良いなめらかなエンジン特性をもたらしています。エキゾースト表面には、ジェットエンジンのタービン部に使用されているサーメテル処理を採用。優れた耐熱効果により、エキゾーストを美しく保ちます。またサイレンサー部には大型ヒートガードを装着し、タンデムライダーへの配慮も加えました。



この部品点数の少なさは、どうだ。

アルミフレームの進化は、いまやスズキの独壇場。

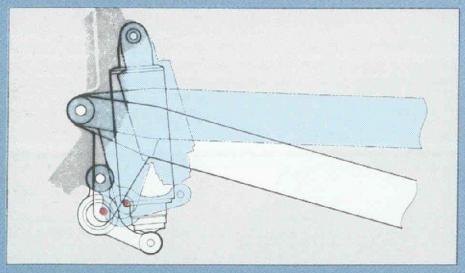
フレームの部品点数は、より少ないことが理想です。部品点数が少なければ、溶接箇所が減り、軽くなると同時に、フレーム自体のひずみも抑えられ、より信頼性が高まるからです。R750のMR(マルチリブ)-ALBOXフレームの部品点数は、従来に比べ1/3以下という驚異的な少なさです。しかも重量は、8.1kg、鉄の半分以下という軽さを誇ります。これをもたらしたのは、ヘッドパイプまわりなどに採用された、アルミ三元合金による低圧鋳造。一体成型を可能にする技術です。かつてRG250Γで、市販車として初めてアルミフレームを採用し、GSX-Rにおいてさらに軽量、高剛性のMR(マルチリブ)-ALBOXフレームを開発してきたスズキ。いままた、750Rを通じてアルミフレームの新たな進化を世に問いかけます。

ULTIMATE FOOT WORK

柔にして、剛。静にして、動。モーターサイクルの総ての挙動を計る。究極の足がここにある。

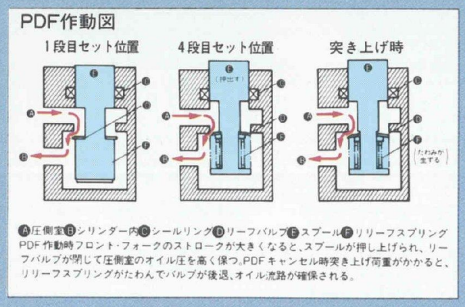
理想的なレバー比は、一個のカムがもたらした。
E(エクセレント)ーフルフローターサスペンション。

その優れたプログレッシブ特性で、卓越した操安性と快適な乗り心地を両立させたフルフローター・サス。いま新たな技術革新は、この黄金の足を、さらに高次元なシステムへと鍛えあげました。新世代のフルフローター・サスは、クッションユニットとスイングアームとの間に、フレームに支点を持つリヤクッションレバーを介する、下部リンク機構。クッションレバーとスイングアームからのびるブラケットとの間には、ニードル部が中心からオフセットされた、偏心カムが取り付けられています。後輪が荷重を受け、クッションユニットが圧縮される時、偏心カムはビギニングは左回転、ボトム付近では右回転と、あたかもペンダラム(振り子)のように作動します。いわば、カムの中心部とニードル部の浮動軌跡のズレを、スイングすることによって吸収しているわけです。一見、不可思議な動きをするカムですが、実はこのカムの採用によって、リヤクッションレバーの形状、大きさ、レイアウトなどの設計に自由度が増し、後輪ストロークに応じた理想的なレバー比を生み出すことが可能となったのです。しかも、プッシュロッドがないため、より軽量でコンパクトなサスペンションに仕上がっています。部品点数は35%減の31点。重量は実に51%減、4kgも軽くなっています。さらに部品点数の少なさはメカロスを抑え、占有スペースの減少は低シート高実現に大きく貢献しています。



アンチダイブ機構の先駆者は、新たな回答を示す。
前足に強靭さとしなやかさを与えるPDF。

PDF(Positive Damping Fork)とは、アンチダイブ機構の先鞭をつけたANDFの思想を受け継ぐもの。



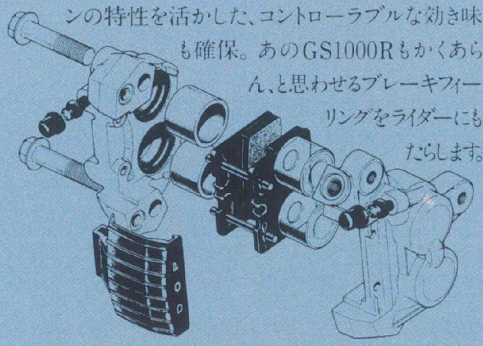
Ⓐ圧側室Ⓑシリンダー内ⒸシールリングⒹリーフバルブⒺスプールⒻリリーフスプリング
PDF作動時フロント・フォークのストロークが大きくなると、スプールが押し上げられ、リーフバルブが閉じて圧側室のオイル圧を高く保つ。PDFキャンセル時突き上げ荷重がかかると、リリーフスプリングがたわんでバルブが後退、オイル流路が確保される。

フルブレーキ時の圧縮荷重のみならず、前輪へのあらゆる荷重に対応して圧側減衰力を調整する機構です。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ます。そのため、従来のアンチダイブ機構では抑制できなかった高速コーナリング時やエンジンブレーキ時に起こるノーズダイブまで緩和。ライダーは、より安定した走行を享受できるようになりました。また、必要な時にのみ高い減衰力を得られるため、サスのセッティングをソフトにでき、快適な乗り心地までもたらします。PDF作動中に路面から大きな突き上げが起きれば、リリーフスプリングがたわんでバルブを解除。通常のサスペンションと同様にショックを吸収します。R750では、このPDFをダブルで装備。さらに、調整ダイヤルで、任意の圧側減衰力カーブを選択できるように設定。減衰力変化の起点を選択する従来のPDFに比べ、路面や走り方により適応[illegible]できる方式としました。

算し尽した、

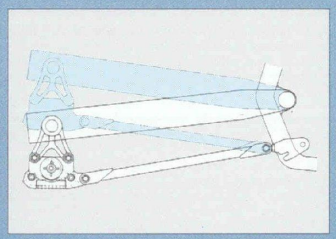
速く走れるマシンは、速く止まれるマシンを意味する。
強力無比なる制動力、DPBS。

DPBS(Deca Piston Brake System)とは、DECA(10)の名が示す通り、フロント8、リヤ2ピストンの計10ピストンで制動力を得るトリプルブレーキシステムです。特にフロントは、1枚のディスクプレートを両側4個のピストンではさみつけるDOP(Dual Opposed Piston)。通常の片側1ピストン、または2ピストンで押しつけるだけのシステムに比べ、はるかに贅を尽された機構といえます。しかもフロントディスクプレートは、φ300mmという大型。DOPと相まって、その制動力はこれまでの市販車では体験し得ないレベルまで高められています。もちろん、対向ピストンの特性を活かした、コントローラブルな効き味も確保。あのGS1000Rもかくあらん、と思わせるブレーキフィーリングをライダーにもたらします。



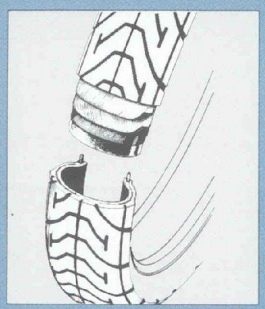
制動時でも、リヤサスの動きを妨げない。
フローティング・トルクリンク。

リヤブレーキキャリパーからのびるトルクリンクは、通常はスイングアームに固定されています。フローティング・リヤトルクリンクは、スイングアームではなくフレームにジョイントする方式。トルクリンクの前端取付部をピロボール支持、後端取付部とリヤキャリパーのアクセル軸受部を金属ブッシュ支持とし、全体を浮動構造としました。そのため、制動時でも、ブレーキ反力はトルクリンクとスイングアームの軸方向に相殺され、リヤサスに影響を与える上下方向への分力はほとんどゼロに近くなりました。



なぜあえて18インチフロントホイールか？
耐久レーサーの本質を知れば、答えは自明だ。

耐久レースは、ピットでの作業時間が大きな鍵を握るレース。ホイール交換も可能な限り、短時間で行なわなければなりません。16インチフロントホイールは、リム幅が広くかつホイール径が小さいため、ディスクプレートとタイヤとの空間に余裕が少なく、18インチに比べると脱着に時間がかかるのです。ロードレース世界GP500ccクラスで初めて16インチを採用し、勝利に導いた実績を持つスズキが、あえてR750に18インチを装着したのは、まさにこうした理由からなのです。旋回性の確保は、キャスターやトレールなどの前輪アライメントの改善でカバー。特殊な鋳造技術により強度が40%も向上し、その分より軽くなったダイキャストホイールや、乾燥重量179kgという超軽量車体と相まって、充分すぎる程の軽快性をマシンに与えています。またR750のタイヤには、レーシングタイヤと同一セクションを持つ、超偏平タイヤ(チューブレス)を採用しました。高速耐久性に優れているのみならず、吸い付くようなグリップ力を示し、マシンの走行安定性を高めています。



写真は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。

ARTISTIC EQUIPME

機能を明確に映した装備の数々。
R750は今や芸術の域に入った。

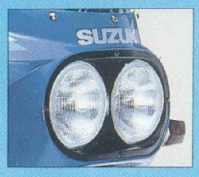
エアロ・フルカウル　3ピースタイプのフェアリングは、エアロダイナミクスの徹底追求から生まれた本格仕様。ライダーを風圧から保護し、高速走行時の空気抵抗を減少させ、ダウンフォースの発生によりフロントの浮き上がりを防止します。カウル前面のトップカウルからアンダーカウル(標準装備)へのラインは、エンジンの冷却効率を考慮に入れた耐久レーサーならではのもの。R750の素性を如実に物語ります。



●シングルシート仕様

NT

デュアルヘッドライト　闇をつらぬくR750のヘッドライトは、丸型のデュアルタイプ。45W×45Wの強力ハロゲンランプをフューチャーされ、その明るさはライダーを未体験の世界へ誘います。カウル裏には、光軸調整用ノブがそれぞれ装着され、ビームラインの微調整を容易にするなど、整備性も配慮しました。

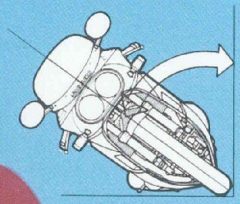


ティアドロップ・ミラー　エアロダイナミクスは、ついに、ミラーにまで及びました。カウルにマウントされたミラーは、あたかも風に流れる雨滴を思わせるシルエット。R750の強烈な個性をアピールします。

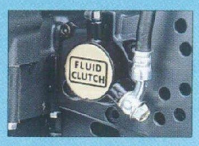


55°の深いバンク角　R750のエンジンは背面ジェネレーターの採用や、細部にわたるコンパクト設計によって、幅が従来*よりも65㎜も縮少され、驚くほどスリムに仕上がっています。エンジンのスリム化は、そのままバンク角に反映。静的1G(1名乗車)で実に55°という深いバンク角を実現しました。あのGS1000Rと同等のスペック。まさに驚異の一語に尽きます。(※当社比)

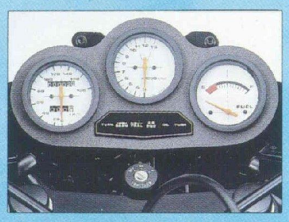
55° BANKING ANGLE



油圧式クラッチ　油圧式クラッチは、クラッチケーブルによるフリクションがないため、クラッチ操作はあくまでも軽く、スムーズ。クロスレシオの6速ミッションと相まって、エンジンのポテンシャルを余すところなく発揮できます。



メーターパネル　耐久レーサー同様、メーター類はスポンジマウントによる防振対策を施しました。タコメーターを中心に、左にスピードメーター、右に燃料計、下に各インジケーターと、シンプルかつ視認性に優れたレイアウトです。メーター盤は、虚飾を排した白色。R750の機能美を強調します。

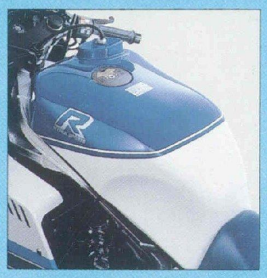


ハンドル　ハンドルは、アルミ鍛造のセパレートタイプ。トップブリッジ下にレイアウトし、よりエキサイティングなライディングポジションを実現しました。スイッチ類は、人間工学の所産。すき速く、確実な操作を可能にします。





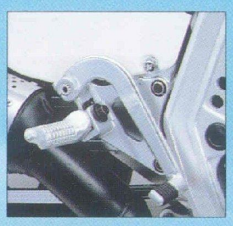
フューエルタンク　タンク下部にエアクリーナーのスペースがあるにもかかわらず、19ℓも大容量。38.5km/ℓ(60km/h、定地走行値)という低燃費と相まってロング走行を可能にします。タンクキャップは、突起のないエアプレーンタイプ。ブリザーパイプを設けるなど、耐久レーサーのイメージを強力に打ち出しました。

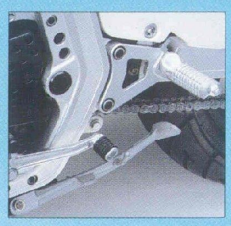


765㎜の低シート高　E(エクセレント)-フルフローターサスの採用によって、シート高は実に765㎜。750ccとは思えない足着き性の良さを確保しました。ライダーの快適性はもちろんのこと、タンデムライダーのためを考えたグラブバーも標準装備しています。



チェンジ&ブレーキペダル　ペダルはいずれもアルミ鍛造。チェンジペダルは、後退したステップに対応したリンク機構。メカニカルなイメージを与えます。リヤブレーキペダルは、転倒時の破損を最少限にとどめるオーバーステップタイプ。設計者の良心がうかがえる仕様です。



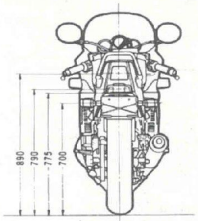


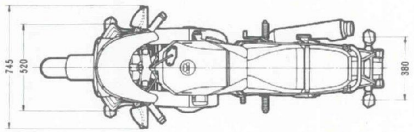
WHAT A TASTY RUN!

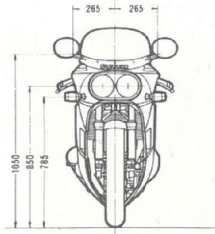
「乗る」から「味わう」へ。'85スズキ。

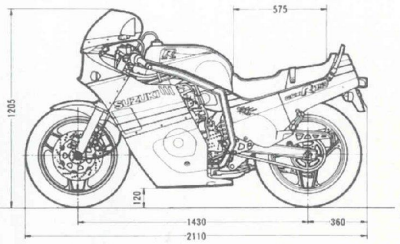


●写真はプロライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をしないようにしましょう。●シングルシート仕様











ブルー・ホワイト



レッド・ブラック

標準現金価格

¥780,000

(北海道・沖縄および一部離島を除く)

SAFE & JOYFUL：モーターサイクルに乗るための、マナーとルール。

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しめてかぶりましょう。身体の露出が少なく、動きやすく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。空ブカシはムダです。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ときは、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(施錠装置、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

GSX-R750のパフォーマンスにベスト・マッチングAzzurro。

軽さ・美しさ・快適さ・機能性すべての面でマシンとコーディネートできるAzzurroのライダーズシステムウェア。



TOURING ONE PIECE
SIZE:M・L ¥97,000



TOURING TWO PIECE
SIZE:M・L ¥86,000



HELMET
SIZE:S・M・L・LL ¥38,000



HELMET
SIZE:S・M・L・LL ¥33,000



TOURING GLOVES
SIZE:M・L ¥13,800



BOOTS
SIZE:24.5~27.0cm ¥35,000

Rider's System Wear Azzurro

★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。

気軽で便利なお支払い　二輪盗難・傷害保険にご加入を
スズキクレジット　スズキサンスマイル

信頼に応える技術のスズキ

SUZUKI

〒432-91 静岡県浜松市外高塚300

99999-10102-700