



# The New Standard of Sport

## スポーツバイクの新基準へ

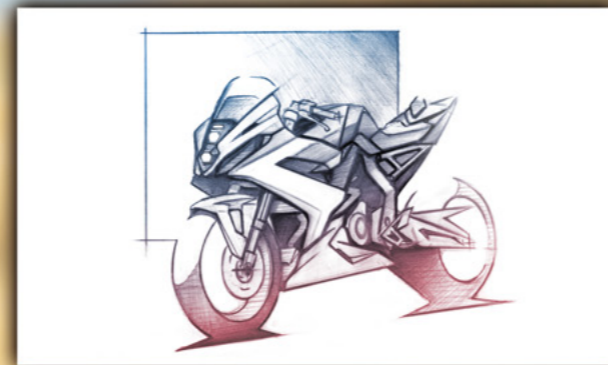
街中やワインディングに寄り添う扱いやすさ。  
時には、ロングツーリング、サーキットでのスポーツ走行を爽快に楽しむ。

1台で幅広いライディングを楽しめるスポーツバイクの新しい基準を提案する。



## 新時代のスズキスポーツバイクスタイリング

迫力のあるフロントカウルからリヤにかけてのスリムで流麗なラインが、アグレッシブなマスフォワードのスタイリングを生み出す。エンジンやシートレールなどの機能部品はあえて大胆に露出させ、無駄をそぎ落としたメカニカルな機能美の魅力を強調。GSX-8Rの魅力を最大限に引き出すロゴデザインは一目でわかる存在感を放つ。

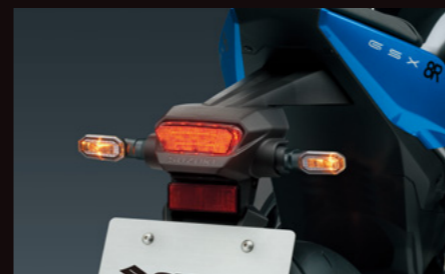


**インスパイアされたフェアリングデザイン**  
GSX-RシリーズのDNAを引き継ぎつつも、スズキのスポーツバイクの新しい時代を切り拓くデザイン。スズキスポーツバイクのアイデンティティを踏襲した縦型2灯LEDヘッドランプの象徴的なデザインを纏ったフロントフェアリングは、空力性能を高め、走行安定性に貢献する。



### LEDヘッドランプ・ポジションランプ

縦に2灯配置した六角形LEDヘッドランプの上に、LEDポジションランプをレイアウト。LEDヘッドランプは、モノフォーカスタイプを採用し、クリアな前方視界を確保。ヘッドランプをカウルマウントにすることにより、軽快なハンドリングに貢献。



### LEDテール・ストップランプ

LEDライセンスランプ一体型LEDテール・ストップランプは、コンパクトなデザインを採用。スリムなリヤフェンダーに装着することで、リヤビューをよりスポーティに演出。バー形状のLEDターニングナルランプを採用し、視認性と耐久性が向上。



デイモード



ナイトモード

### 5インチカラーTFT液晶マルチインフォメーションディスプレイ

豊富な情報をライダーに提供。車両のシステム、設定、リアルタイムの運転状況を表示。また、アラートや警告を大きくポップアップ表示。タコメーターはエンジン回転インジケータとしても機能。任意に設定したエンジン回転数に到達すると、タコメーターバーの点滅でシフトチェンジのタイミングを知らせる。(4,000rpmから9,750rpmの範囲で、250rpm刻みで設定可能)

デイモード(白)とナイトモード(黒)の表示モードを手動または自動で切り替えることができるので、時間や走行状況に関係なく可視性を最大限に高める。ディスプレイの両サイドには、ターニングナル、エンジン警告灯(MIL)、ニュートラル、マスターウォーニング、ハイビーム、トラクションコントロールシステム、水温警告灯、ABS警告灯、油圧警告灯、バッテリー充電警告灯を認識しやすいレイアウトで表示。

●インジケータランプは、撮影用に点灯させたものです。



左ハンドルスイッチ

右ハンドルスイッチ

### コントロールスイッチ

左ハンドルスイッチのモード/セレクトスイッチにより、設定・操作をすることが可能。スムーズに設定ができ、スイッチの位置は操作しやすいように配慮。

## スポーツパフォーマンスの新基準



### エンジン

余裕のパワーを生み出す775cm<sup>3</sup>パラレルツインエンジンを搭載。革新的な2軸1次バルンサー「スズキクロスバルンサー」を採用し、エンジンから発生する振動を抑制。エンジンの小型化と、軽快なハンドリングに貢献。270°のクランクを採用しており、心地よい鼓動感で、低回転域から滑らかで扱いやすい出力特性と、高回転域までスムーズに吹けあがる絶妙なバランスに仕上げた。極低速域でも粘り強いパワーを発生し、ワインディングロードやタンデムツーリングまで高いコントロール性を発揮。前後長が短いコンパクトなサイズにすることにより重量配分と最適なライディングポジションに寄与。

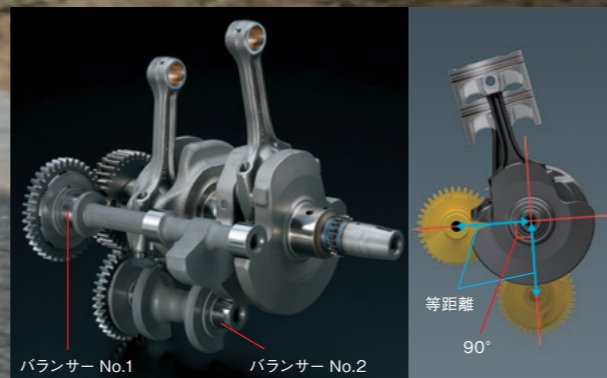
### 個性的なショートマフラー

2-into-1エキゾーストシステムはショートタイプのマフラーを採用し、軽快なルックスとパラレルツインエンジン独特の、心地よい排気音を演出。エキゾーストパイプ集合部に2段式の触媒コンバーターを装備し、平成32年(令和2年)国内排出ガス規制に対応と、伸びやかな出力特性を両立させた。



### スズキクロスバルンサー

270°位相クランクにより発生する、1次振動と、偶力振動を抑制するため、クランク軸に対して90°に1次バルンサーを2軸配置。この機構<sup>※</sup>は、スムーズな走行に貢献するとともに、前後方向のコンパクト化と軽量化を実現。バルンサーNo.1が第1シリンダーのピストンから発生する1次振動、バルンサーNo.2が第2シリンダーの1次振動を抑制する。270°のクランクを採用することで、2次振動をキャンセルし、よりスムーズなエンジンの動作に貢献。さらに2つのバルンサーをそれぞれのクランクシャフトに対して90°に置き、それぞれをクランクシャフトから等距離で配置することで、1次偶力振動も抑制される。  
※特許取得済み。



## スズキインテリジェントライドシステム (S.I.R.S.)

最新のスズキインテリジェントライドシステム(S.I.R.S.)を搭載。路面の変化やライダーの好みに合わせた最適なパフォーマンスを提供し、ライディングに集中できるようS.I.R.S.がアシスト。ライダーの疲れを軽減し、走る楽しさをさらに感じることができる。

●S.I.R.S.(スズキインテリジェントライドシステム)とは、スズキの電子制御システムの総称です。

### スズキドライブモードセレクター (SDMS)

3つの走行モードから任意のモードを選択し、エンジン制御マップの切替えが可能。最高出力は変わらず、出力フィーリングの違いを体感できるように設定。各モードは、スポーツモデルとしての性能を最大限に発揮できるようセッティング。天候や、路面状況における様々な走行状態において、ライダーの好みに応じたモードを選択することで、トラクションコントロールシステムと合わせてライディングをサポート。

### Aモード (アクティブ)

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。スポーティな走りを味わうことができる。

### Bモード (ベーシック)

Aモードより中間のスロットル開度においてスロットルレスポンスがややマイルドな特性。市街地走行やツーリングなどに適用するようチューニングされており、コントロール性が高いモードになっている。最高出力値は変わらない。

### Cモード (コンフォート)

Bモードより高いスロットル開度までスロットルレスポンスがマイルドな特性。最高出力値は変わらないが、非常に滑らかな加速が得られる。最も穏やかなスロットルレスポンスとトルク特性が特長。ウエットな路面や滑りやすい路面などでライダーのスロットル操作による負担を軽減。

### スズキトラクションコントロールシステム (STCS)

前後輪の速度センサー、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の情報により、リヤタイヤのホイールスピンを検出した際、速やかにエンジン出力をコントロールする。路面の状況やライダーの経験値などに合わせて、3モード(+OFF)からシステムの介入レベルが選択可能。エンジン出力を効率よく路面に伝え、より快適なライディングを楽しむことができる。

●スズキトラクションコントロールシステムは、走行を補助するシステムであり、スリップ(スピン)の発生や転倒を完全に防止するものではありません。機能には限界がありますので、システムに頼らず安全運転を心がけてください。

### 双方向クイックシフトシステム

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、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、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。ギヤシフトを繰り返す状況でのクラッチレバーの操作回数を削減し、ライダーの疲労を大きく軽減することで、ライディングにより集中できる。システムをOFFにすることも可能。

### 電子制御スロットルシステム

エンジンをきめ細かく制御することができ、リニアでスムーズなスロットルフィーリングを実現。このシステムの優れたコントロール性を活用することで、SDMSの各モードを最適化。スポーツバイクとして様々なシーンで、ライダーに忠実に応えるスロットルフィーリングを実現。また、双方向クイックシフトシステムなどライダーを補助する有効な電子制御システムの導入を可能とし、乗り易さと高い操作性に貢献。

### ローRPMアシスト

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を用いて制御する。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抑制しライダーをサポート。

### スズキイージースタートシステム

ワンブッシュで始動が可能なシステム。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(エンジンコントロールモジュール)が始動状況を認識してスターターモーターを止める。



## さまざまなライディングに応える走行性能



### 走る喜びを追求

機敏性、快適性、実用性、走る楽しさを最大限に引き出す軽量コンパクトな車体。

コンパクトな平行ツインエンジンにより、車体設計の自由度を広げ、性能向上のために最適な車体構成を実現。純正アクセサリに設定されているサイドケース（別売り）を装着した状態でも優れたハンドリングと操縦性を発揮。一人乗りでもタンデム走行でも疲労を最小限に抑えることを念頭に置いた。

高剛性のスチール製フレームを採用。優れた直進安定性、軽快なハンドリング、高速道路での走行性能を追求。

スリムなシートレールは、足つき性に貢献するとともに、ライダーをしっかりサポートするような形状に設計されており、GSX-8Rのスリムな外観と機能的な美しさにも貢献。

アルミ製スイングアームは、適切な縦剛性・横剛性・ねじれ剛性を実現し、操縦安定性と乗り心地に貢献。

前後長が短い平行ツインエンジンにより、最適な重量配分とライディングポジションを実現。特にライダーのヒップポイントを前方に十分動かせることができ、タイトなコーナリングなどで、前輪に体重をかけやすくなっている。軽快なハンドリング、快適性、自在にコントロールできる走りの楽しみを実現する。

### 最適化されたフロント&リヤサスペンション

フロントは日立Astemo株式会社（SHOWA）製SFF-BP®(Separate Function Fork-Big Piston)倒立フロントフォークを採用。フォーク右にダンパーとスプリング、左にスプリングを配置し左右で別々の機能を持つことにより、フォーク内部の構成部品を減らす事ができ軽量化に貢献。ダンパーのピストン径を大きくすることで、高い減衰力を発揮し、コントロール性を確保。

リヤはリンク式モノショックサスペンションを採用。スプリングプリロードの調整が可能。

高い路面追従性を発揮し直進安定性と機敏性、乗り心地に貢献する。

※SFF-BPは日立Astemo株式会社の登録商標です。



### ホイール・タイヤ

軽量のアルミ製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走りを実現するデザイン。

タイヤはフロント120/70ZR17、リヤ180/55ZR17ダンロップ製SPORTMAX Roadsport2を装着。内部構造は、GSX-8Rの重量・性能にあわせた剛性とし、軽快なハンドリングと安定性を両立。ウエットコンディションでのグリップ力を高めるシリカコンパウンドを採用し、高い耐摩耗性を実現。

前後サスペンションのセッティングとの相乗効果により、高いグリップ力と安定性、軽快なハンドリングを実現するとともに、快適な乗り心地にも貢献する。



## 爽快な走りと扱いやすさを両立させた新しいスポーツバイク

スポーティな外観と、パフォーマンスを兼ね備え、  
さまざまな走行シーンで走る楽しさ、操る喜びを感じる。



●掲載の写真 (OKA) は、純正アクセサリ (別売り) 装着車です。  
【ツアリングスクリーン・ツートンシート・ソフトサイドケース・ソフトサイドケース用ブラケット・フレームスライダー・グリップヒーター・ピレックブレーキレバー・ピレッククラッチレバー・ハンドルバーエンド・タンクバッグ(大)・タンクリング・タンクパッド・タンクプロテクション・ホイールデカール・リムデカール】



トリトブルメタリック (YSF)



マットソードシルバーメタリック (QKA)



マットブラックメタリックNo.2 (YKV)

メーカー希望小売価格 (消費税10%込み) **¥1,144,000** (消費税抜き ¥1,040,000)

■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-8R SPECIFICATIONS (主要諸元)<sup>\*1</sup>

型式	8BL-EM1AA
全長 / 全幅 / 全高	2,115mm / 770mm / 1,135mm
軸間距離 / 最低地上高	1,465mm / 145mm
シート高	810mm
装備重量 <sup>*2</sup>	205kg
燃料消費率 <sup>*3</sup>	国土交通省届出値:定地燃費値 <sup>*4</sup> 34.5km/L (60km/h) 2名乗車時
	WMTCモード値 <sup>*5</sup> 23.4km/L (クラス3、サブクラス3-2) 1名乗車時
最小回転半径	3.2m
エンジン型式 / 弁方式	FRA1・水冷・4サイクル・2気筒 / DOHC・4バルブ
総排気量	775cm <sup>3</sup>
内径 × 行程 / 圧縮比	84.0mm × 70.0mm / 12.8:1
最高出力 <sup>*6</sup>	59kW (80PS) / 8,500rpm
最大トルク <sup>*6</sup>	76N・m (7.7kgf・m) / 6,800rpm

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	圧送式ウェットサンプ / 3.9L	
燃料タンク容量	14L	
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	3.071
	2速	2.200
	3速	1.700
	4速	1.416
	5速	1.230
	6速	1.107
減速比 (1次 / 2次)	1.675 / 2.764	
フレーム形式	ダイヤモンド	
キャスト / トレール	25° / 104mm	

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)・180/55ZR17M/C (73W)
舵取り角左右	32°
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: 主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書の数値です。(シート高を除く)
- ※2: 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。
- ※3: 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。
- ※4: 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。
- ※5: 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。
- ※6: 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**  
 ●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。●ヘッドランプを昼間はロービーム点灯しましょう。●安全運行・速度防止のため法定速度は行わないようにしましょう。●定められた点検整備をしましょう。●取扱説明書をよく読んで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。

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、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。

●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。



一般社団法人 日本自動車工業会 会員



スズキの二輪新車 (競用車種・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。



●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

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いますのでご覧ください。(https://www.suzuki.co.jp)

スズキ株式会社 本社: 〒432-8611 浜松市中央区高塚町300  
 2024年1月現在 24PB-JAN 99999-10106-724