



# グランドクロスオーバー

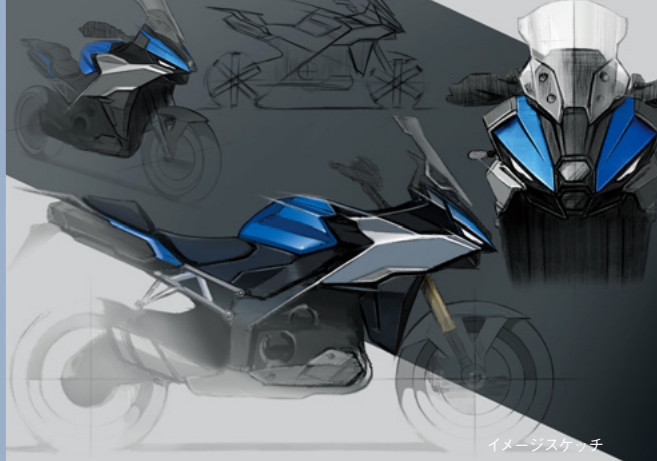
スーパースポーツのDNAを受け継いだコンポーネントと最新の電子制御システムの搭載により、さまざまな走行シーンで求められる高い操縦安定性と快適な乗り心地を実現。長いホイールトラベルを持つ電子制御サスペンションや、アップライトなポジションを採用するなどスポーツツアラーの快適性と、スポーツアドベンチャーツアラーの多様性を融合させた。アグレッシブなスポーツライディングから、コンフォートな走りにも対応するスズキが新しく提案するグランドクロスオーバー。



●掲載の写真(QU5)は、純正アクセサリ(別売り)装着車です。  
【樹脂サイドケースセット・ガーニッシュ(QU5)・サイドケースブラケット・サイドケースアダプター・ロックセット・プレミアムシート・ブレンボキャリパーセット(レッド)・センタースタンド・フレームスライダー・フロントアクスルスライダー・リアアクスルスライダー・ホイールデカール】

## 優雅さと、スーパースポーツの持つアグレッシブさの融合するデザイン

スーパースポーツのシャープなラインと幾重にも重なるアクセントが印象的なスタイリング。アップライトなライディングポジションや脚の長いプロポーションを採用したクロスオーバーの新しい可能性を表現する堂々とした佇まい。細部に至るまでこだわり抜き洗練された機能美は、ライダーの旅心を掻き立てる。

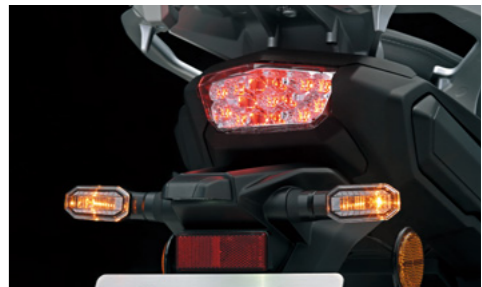


イメージスケッチ



### LEDヘッドランプ、ポジションランプ

縦に2灯配置したLEDヘッドランプはモノフォーカスタイプを採用し、小型軽量ながらもクリアな前方視界を確保する。コンパクトな面発光LEDポジションランプは、フロントカウルの側面に沿ってヘッドランプの側面に配置され、存在感のあるシャープな表情を演出する。



### LEDリアコンビネーションランプ

クリアレンズを採用した薄くフラットなLEDコンビネーションランプは、スレンダーなテールセクションをスタイリッシュに仕上げ、スタイリング全体の先進性に調和する。





# スズキ インテリジェント ライドシステム (S.I.R.S.)

## 1 スズキドライブモードセクターα (SDMS-α) : 統合ライディングモード

以下の3つの電子制御システムを統合コントロール

- 1-1 パワーモードセクター
- 1-2 スマートT.L.R.(トラクション、リフト、ロールトルク)コントロール
- 1-3 アクティブダンピングコントロールモード

「A」「B」「C」3つのモードより、ライダーの好みや条件に合わせた制御レベルを選択が可能。また、スマートT.L.R.およびアクティブダンピングコントロールモードはシステムごとに設定変更ができる。選択中の設定モードは、ディスプレイに表示される。

**Aモード(アクティブ)** : スポーティな走りを味わうモード。

**Bモード(ベーシック)** : コントロール性が高いバランスのとれたモード。

**Cモード(コンフォート)** : 荷物の積載やタンデム、長距離走行などで快適で安定感のあるスムーズなモード。

SDMS-αモードの初期設定とSRAS作動制御

	SDMS-α:統合ライディングモード	A (アクティブ)	B (ベーシック)	C (コンフォート)	レベル数	注記
通常路面 走行時	パワーモードレベル	1-1	1	2	3	※1
	スマートT.L.R.コントロールレベル	1-2	2	4	6	7+OFF ※2
	アクティブダンピングコントロールレベル (SFRCはパフォーマンスを妨げない設定)	1-3	H(ハード)	M(ミディアム)	S(ソフト)	3+“U” (ユーザー) ※3

	SDMS-α:統合ライディングモード	A (アクティブ)	B (ベーシック)	C (コンフォート)	レベル数	注記
↓	パワーモードレベル	1	2	3	3	※1
	スマートT.L.R.コントロールレベル	2	4	6	7+OFF	※2
	アクティブダンピングコントロールレベル (SFRCの制御レベルが高まり滑らかな乗り心地に)	H(ハード)	M(ミディアム)	S(ソフト)	3+“U” (ユーザー) ※3	

※1: パワーモードレベルの設定は固定。(例: Aモードのパワーモードレベルは1に設定されていて変更できない)

※2: スマートT.L.R.コントロールとアクティブダンピングコントロールのレベルを変更することが可能。(例: ライディングモードAを使用している場合でも、ADをS(ソフト)に設定することが可能)

※3: ADの“U”(ユーザー)設定は、フロントとリアサスペンションの減衰力をそれぞれ±3で調整可能。

### 1-1 SDMS-α: パワーモード

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。天候や、路面状況における様々な状況や、ライダーの好みに応じたモードを選択することでライディングをサポート。

### モード1

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。

### モード2

モード1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セッティングされており、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。

### モード3

モード2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負担を軽減。

## 1-2 SDMS-α: スマートT.L.R.(トラクション、リフト、ロールトルク)コントロール

### スズキトラクションコントロールシステム (STCS)

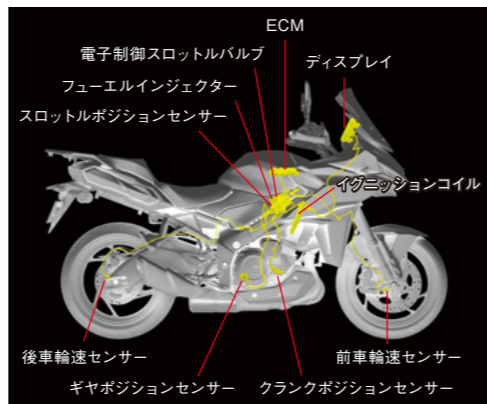
前後輪の速度センサー、スロットルポジションセンサー、クランクポジションセンサー、ギヤポジションセンサーの情報により、リヤタイヤのホイールスピンを検出した際、速やかにエンジン出力をコントロールする。路面の状況やライダーの経験値などに合わせて、7モード(+OFF)からシステムの介入レベルが選択可能。エンジン出力を効率よく路面に伝え、より快適なライディングを楽しむことができる。

●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。

### リフトリミッター

前輪のリフトを抑えながら効率の良い加速が得られるシステムを搭載。スズキトラクションコントロールシステム(STCS)と相互に連動して介入レベルが自動設定。リフトリミッターの作動中は、ディスプレイSDMSの位置にインジケーター「LF」が点滅。

●リフトリミッターは、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。



### ロールトルクコントロール

IMUと前後輪の車輪速センサーおよび車体姿勢を検出し、車体のバンク角と車輪の回転数に応じて後輪の駆動力をコントロールし、最適な加速ができるようトルクを制御する。スズキ二輪車初となるロールトルクコントロールは、スズキトラクションコントロールシステム(STCS)と相互に連動して介入レベルが自動設定。

●ロールトルク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。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。



## 1-3 SDMS-α: アクティブダンピングコントロール (AD)

スズキアドバンスドエレクトロニックサスペンション(S.A.E.S.)は、「H(ハード)」、「M(ミディアム)」、「S(ソフト)」、およびカスタマイズ可能な「U(ユーザー)」の4つから減衰力のモードを選択できる。統合ライディングモードでは「Aモード:H」「Bモード:M」「Cモード:S」が標準設定されているが、プリセットされたモードを変更することも可能。減衰力は、選択したモードに応じたその時々状況に合わせて自動的に調整される。また、ユーザーモード「U」では、「H」「M」「S」を基本に、ライダーの好みに合わせてフロントとリアの減衰力をそれぞれ±3段階で調整可能。

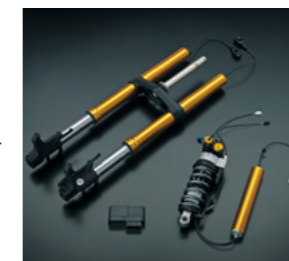
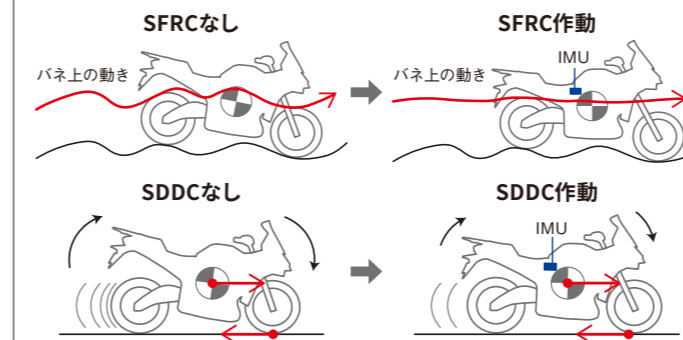
### スズキアドバンスドエレクトロニックサスペンション (S.A.E.S.)

スズキアドバンスドエレクトロニックサスペンション(S.A.E.S.)をスズキの二輪車として初採用。前後共に150mmのホイールトラベルを備え、路面入力に応じた減衰特性を発揮。長距離走行時の疲労を軽減し、快適な走行に貢献する。GSX-S1000GX専用にセッティングを施した日立Astemo株式会社(SHOWA)製電子制御サスペンションEERA(Electronically Equipped Ride Adjustment)は、電子制御ダンパーとして進化したSFF(Separate Function Front Fork)-CA™(カートリッジタイプ)と、BFRC(Balance Free Rear Cushion)-lite®を搭載。その結果、スムーズかつ安定した乗り心地が得られ、さまざまな走行シーンに合わせたサスペンション特性を提供する。

さらに、

- ①路面の変化に対応して追従性と快適性をさらに向上させるスズキフローティングライドコントロール(SFRC)
- ②車速を監視し、速度に合わせて減衰力を最適化するスズキペロシティディペンデントコントロール(SVDC)
- ③ブレーキによる車両姿勢の変化をスムーズに収束させ、理想的なピッチ運動を実現するスズキディセレーションダンピングコントロール(SDDC)

以上の3つの機能を搭載。



スズキアドバンスドエレクトロニックサスペンション(S.A.E.S.)

## 2 スズキロードアダプティブスタビライゼーションシステム (SRAS)

SRASは、SDMS-αと連携して、通常路面走行時の応答性を重視した設定と、石畳や凹凸のある路面を走行する際に乗り心地をより滑らかにする設定をシームレスに切り替える。OFFにすることも可能。凹凸のある路面走行を検出するとスズキフローティングライドコントロール(SFRC)が自動的に切り替えし、スムーズな走行に貢献。前後サスペンションストロークセンサーからの車両データを組み合わせ、さまざまな走行シーンに求められる優れたサスペンション特性を実現。



路面変化を検出



## 3 オートマッチリヤサスペンションモード

リヤサスペンションのプリロードアジャスターを電子制御化することにより、サスペンションモードを走行シーンに応じて4つの中から選択可能。AUTOモードは、リヤサスペンションのプリロードと減衰力を自動で調整。タンデムや荷物の積載状態に応じて車体姿勢の変化を検知し、適切な姿勢を保つよう自動補正するオートレベリング(プリロード補正)機能を搭載。積載状況に合わせてフロントの減衰力も自動に調整する。マニュアルモードは、①一人乗り、②一人乗り+荷物積載、③二人乗りの3つのモードから選択。さらに、ライダーの好みに合わせAUTOモードでは±3段階、マニュアルモードでは±4段階の調整が可能。



AUTOモード

マニュアルモード



●掲載の写真(QU5)は、純正アクセサリ(別売り)装着車です。

【樹脂サイドケースセット・ガーニッシュ(QU5)・サイドケースブラケット・サイドケースアダプター・ロックセット・プレミアムシート・ブレンボキャリパーセット(レッド)・センタースタンド・フレームスライダー・フロントアクスルスライダー・リアアクスルスライダー・ホイールデカール】 8

# スズキインテリジェントライドシステム (S.I.R.S.)

## 4 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、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。

## 5 双方向クイックシフトシステム

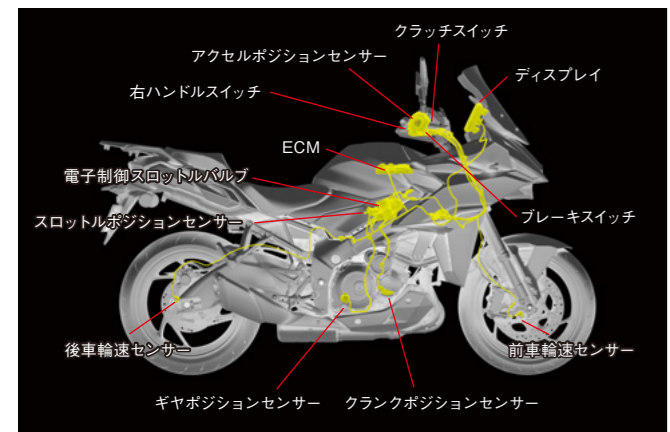
ライダーがクラッチやスロットル操作をせずにシフトアップ/ダウンが可能なシステム。OFFにすることも可能。シフトアップ時、スピーディなシフトアップが可能となり、ほぼ連続的な加速を得ることができる。シフトダウン時は、自動的にスロットルバルブを開けることでエンジン回転数を僅かに上げ、ギヤドッグ負荷を瞬間的に抜くことにより、スロットルのブリッピングやクラッチ操作をすることなく、スピーディかつスムーズなシフトダウンを行うことができる。各ギヤ、各回転域で最適なセッティングとすることで、快適なシフトフィーリングを実現。ギヤシフトを繰り返す状況でのクラッチ及びスロットル操作を省略できることにより、ライダーの疲労を軽減。

## 6 スマートクルーズコントロール

スロットルを操作せずに設定速度を維持できる機能。2速以上で30km/h～の速度設定が可能。双方向クイックシフトシステムを使ったシフト操作もできる。これにより、長距離を快適に走行できる。システム状態はディスプレイに表示され、左ハンドルスイッチ(+/-)を使って簡単に速度の調整が可能。セットした速度をキャンセルした後、前回セットした速度に戻すレジューム機能も装備している。



スマートクルーズコントロールスイッチ



## 7 モーショントラックブレーキシステム

IMUからの情報に基づき、直進時に加え、コーナリング時の状況に応じてABSが作動。車輪をロックさせずに効率よく減速することが可能。  
●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。



## 8 スロープディペンデントコントロールシステム

下り坂を走行しているときにライダーがブレーキ操作を行った場合、IMUが車体姿勢を検知し、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し安定した制動を行う。



## 9 スズキイージースタートシステム

ワンタッチで始動が可能なスズキイージースタートシステムを装備。スターボタンを押すと一定時間ス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) が始動状況を確認してスターモーターを止める。

## 10 ローRPMアシスト

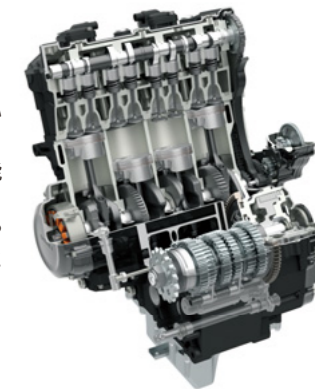
発進時や低回転走行時に、エンジン回転数、ギヤポジション、スロットル開度、クラッチスイッチの情報を用いて制御する。発進時のエンジン回転の落ち込みが緩和され、スムーズな発進を実現。また渋滞時の低速走行や、Uターンの際もエンジン回転の落ち込みを感じにくくライダーをサポート。

# スポーツクロスオーバーのパフォーマンス



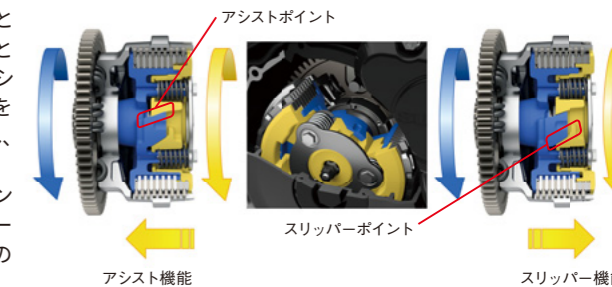
## 信頼性を兼ね備えた扱いやすいエンジン

998cm<sup>3</sup>水冷4サイクルDOHC4バルブ直列4気筒エンジンは、低回転から高回転域まで全域で豊富なパワーを提供し、GSX-S1000GXに相応しいパフォーマンスを発揮。スーパースポーツのDNAを受け継いだエンジンは、滑らかなトルクカーブと幅広いパワーバンドを持ち、高揚感のある加速性能を味わうことができる。電子制御との組み合わせによりエンジンを細かく制御し、スロットル開度やライダーのライディングスタイル等のさまざまな状況を考慮し、路面状況にあった最適なパワーデリバリーを実現する。



## スズキクラッチアシストシステム (SCAS)

SCASの採用により、ライダーのクラッチ操作をアシスト、軽量化にも貢献。スリーブハブとプレッシャーディスクに設けたアシストカムとスリッパカム構造により、加速時にはアシストクラッチとして機能し、エンジントルクを効率良く伝達しながらレバーの操作力を低減し、長時間のツーリングでの疲労を軽減。また、シフトダウン時の急激なエンジンブレーキによるショックを緩和するスリッパ機能を持っており、減速時の車体挙動の安定化に貢献している。



## 卓越したスポーツクロスオーバーライディングを体験

軽快性、安定性、コントロール性の最適なバランスを実現するため、スーパースポーツの動力性能とスポーツアドベンチャーの多様性を高次元で融合。GSX-RのDNAを受け継ぐエンジン、フレーム、スイングアームをベースに長いホイールトラベルを持ち、さまざまな走行状況に応じて、減衰力やリヤのプリロードを電子制御するスズキアドバンスドエレクトロニックサスペンション (S.A.E.S.) を組み合わせることでスポーツクロスオーバーライディングを実現している。そのほか、アップライトなライディングポジション、振動を低減するフローティングハンドルマウントやラバー付フットレストに加え快適性に優れたシートなど、細部にまでこだわった仕様としている。また、先進の制御システムS.I.R.S. (スズキ・インテリジェント・ライド・システム) も、エキサイティングで快適なクロスオーバーライディングの実現に貢献している。



## ホイールとタイヤ

アルミ製キャストホイールは軽量な6スポークを採用。軽快なハンドリングとスポーティな外観に貢献。ダンロップ製SPORTMAX Roadsport 2ラジアルタイヤ(フロント120/70ZR17、リヤ190/50ZR17)を採用。タイヤのトレッドパターンは、ウェット路面のグリップ性、ウォームアップ性、耐摩耗性を高めたシリカコンパウンドを採用。GSX-S1000GXの車両重量、パフォーマンス、スポーツクロスオーバーとしての走りに適合するよう最適化。



9 ●掲載の写真 (QU5) は、純正アクセサリ (別売) 装着車です。  
【樹脂サイドケースセット・ガーニッシュ (QU5) ・サイドケースブラケット・サイドケースアダプター・ロックセット・プレミアムシート・ブレンボキャリパーセット (レッド) ・センタースタンド・フレームスライダー・フロントアクスルスライダー・リアアクスルスライダー・ホイールデカール】

# スポーツクロスオーバーとしての快適性を追求

## アップライトなライディングポジション

快適なクロスオーバーツーリングを実現する自然と背筋が伸びるライディングポジション。幅広のグリップとライダーに近い位置に最適化されたハンドルバーは、優れたコントロール性に貢献。自由度の高いライディングポジションは、疲れにくく、ロングツーリングをサポートする。



## リヤキャリアとグラブバー

デザイン性と実用性を兼ね備えた軽量なグラブバー付きアルミ製リヤキャリアを標準装備。クラブバーは、握りやすい形状とすることでタンデムライダーをサポート。荷物の積載や純正アクセサリーのサイドケース(別売り)装着に対応。

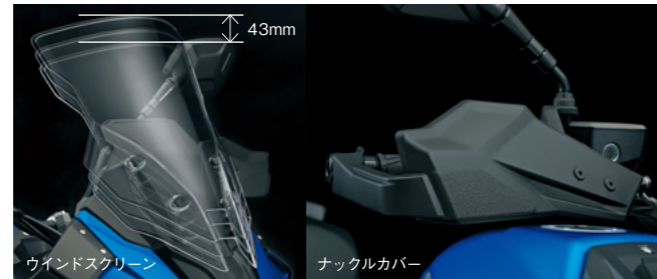
●最大耐荷重:6kg



リヤキャリア・グラブバー

## 高い防風性

フロントカウルは、走行時に発生する負圧の発生を抑制するレイヤードデザインを採用し不快な風の巻き込を防止する。また、カウルの形状は幅広形状とし3段階の高さ調整可能なウインドスクリーンや標準装備のナックルカバー等と合わせて風洞実験を重ね徹底したエアロダイナミクスを追求する事で、高い防風効果と魅力的な外観を両立させている。

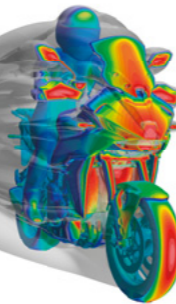


ウインドスクリーン ナックルカバー

## ヘルメットホルダー

シート下に装備されたヘルメットワイヤーを使用し、駐停車時にヘルメットを掛けることができる。

●写真中のヘルメットは撮影用に用意したものです。ヘルメットホルダーを使用するときは、必ずヘルメットワイヤーを使用してください。ヘルメットホルダーにヘルメットを掛けたまま走行しないでください。形状、大きさにより掛けられないヘルメットもあります、ご購入の際はご確認ください。



●防風シミュレーションウインドスクリーンは最上段の位置で計測

## 振動抑制による快適な乗り心地

フローティングハンドルマウントやラバー付きフットレストの採用など、多岐に渡り振動の低減を追求することで、よりリラックスでき快適な長距離ツーリングを楽しめる。

シートは、長距離走行時の快適性とスタイリングをより魅力的にするスポーティなデザイン。グリップ性の高いシート表皮は、自由度の高いライディングポジションと快適なライディングに貢献。ピリオンシートは、シート形状や厚さ、サイズを最適化し、優しい乗り心地を提供。



フローティングハンドルバー・ミラー



シート



フットレスト

# ライディングの楽しさを広げるコネクティビティ

## 6.5インチフルカラーTFT液晶マルチインフォメーションディスプレイ

6.5インチフルカラー TFT液晶マルチインフォメーションディスプレイを採用。二輪車専用に開発されたディスプレイは、傷が付きにくく、明るい光の下での視認性を向上させる反射防止コーティングが施されている。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視認性を最大限に高める。ディスプレイは車両のシステム、設定、リアルタイムの運転状況を表示するだけでなく、専用アプリ「SUZUKI mySPIN<sup>®</sup>」をインストールしたスマートフォンと連携することにより、さまざまな便利なアプリや機能を利用できる。マルチインフォメーションディスプレイの左横には、スマートフォン等の充電に便利なUSBソケットを搭載。

●写真の小物は撮影用に用意したものです。アイドリングやエンジン停止中にUSBソケットを使用すると、バッテリーあがりの原因となります。  
※1: [SUZUKI mySPIN] アプリは、iOS<sup>®</sup>2、Android<sup>™</sup>3ともに対応。アプリストアから無料でダウンロードが可能。  
※2: iOSは、Apple Inc.のOS 名称です。iOSは、Cisco Systems, Inc.またはその関連会社の米国およびその他の国における登録商標または商標であり、ライセンスに基づき使用されています。  
※3: AndroidはGoogle LLCの商標です。



デイモード



ナイトモード



USBソケット

**SUZUKI mySPIN**

左ハンドルスイッチのモード/設定スイッチより、設定・調整を操作することが可能。システムに登録されたサードパーティー製アプリをインストールして利用することにより、ツーリングの楽しみ方を多岐に広げることができる。

●[SUZUKI mySPIN]アプリは、アプリストアから無料でダウンロード可能。スマートフォンのOSは、iOSやAndroid<sup>™</sup>に対応。音楽の再生や電話の発信には別途仕様を満たすワイヤレスヘッドセットが必要です。●[SUZUKI mySPIN]のシステムに登録されたサードパーティー製アプリは当社の管理下になく、当社はそのコンテンツやプライバシーポリシーに責任を負いません。●スズキは[SUZUKI mySPIN]のシステムに登録されたサードパーティー製アプリの正常な動作を保証しません。●一部のサードパーティー製アプリは有料です。インストールする前に必ず確認してください。●サードパーティー製アプリをインストールおよび使用するときは、それぞれのアプリの使用条件を参照してください。●ディスプレイのイメージは iOS 16.2 を使用して作成されているため、OSやシステムのバージョンが異なる場合は表示が異なる場合があります。●アプリは特定の条件下で動作を確認しています。OSやシステムのバージョンによっては、一部のアプリが正常に動作しない場合や、機能が制限される場合があります。

**連絡先**

発信者の名前や電話番号をディスプレイに表示。ワイヤレスヘッドセットを使って通話が可能。  
●発信の操作は安全な場所に停車する等、安全が確保された状態でのみ行ってください。

**カレンダー**

スマートフォンに登録したカレンダー情報をディスプレイ上に表示させ、スケジュールやリマインダーを確認することができる。

**マップ**

地図上で現在地の確認が可能。また、左ハンドルスイッチを操作しズームイン/アウトすることや、目的地を検索し、簡易な経路情報を得ることもできる。  
●ナビ機能は別途サードパーティー製アプリが必要。

**音楽**

システムに接続されたワイヤレスヘッドセットを使って、スマートフォンの音楽ライブラリから音楽を聴くことができる。システムには2台のワイヤレスヘッドセットが接続可能なので、タンデムライダーもその音楽を一緒に聴くことが可能。

**電話機**

左ハンドルスイッチの操作で電話番号を直接入力するか、発信履歴の表示から電話をかけることができる。また、電話を受けると、画面に“Incoming Call”ポップアップ(受信中)が表示。  
●停車中のみ電話番号を入力して電話をかけることができます。

11 ●掲載の写真(QU5)は、純正アクセサリー(別売り)装着車です。  
【樹脂サイドケースセット・ガーニッシュ(QU5)・サイドケースブラケット・サイドケースアダプター・ロックセット・プレミアムシート・ブレンドキャリアセット(レッド)・センタースタンド・フレームスライダー・フロントアクスルスライダー・リアアクスルスライダー・ホイールデカール】

## プレミアムなスポーツクロスオーバーの世界へ

1000cm<sup>3</sup>クラスのスポーツツアラーとスポーツアドベンチャーツアラーの特性を組み合わせ、スポーツクロスオーバーに値するライディングエクスペリエンスを提供する。アグレッシブなスポーツライディングを楽しむと同時に長距離ツーリングも楽しむ。GSX-S1000GXは、プレミアムなスポーツクロスオーバーの世界へと導く。



●掲載の写真 (QU5) は、純正アクセサリ (別売り) 装着車です。

【樹脂サイドケースセット・ガーニッシュ (QU5)・サイドケースブラケット・サイドケースアダプター・ロックセット・プレミアムシート・フレンボキャリパーセット (レッド)・センタースタンド・フレームスライダー・フロントアクスルスライダー・リアアクスルスライダー・ホイールデカール】





トリトブルメタリック (YSF)



パールマットシャドウグリーン (QU5)



ガラススパークブラック (YVB)

メーカー希望小売価格 (消費税10%込み) **¥1,991,000** (消費税抜き¥1,810,000)

■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-S1000GX SPECIFICATIONS (主要諸元)<sup>\*1</sup>

型式	8BL-EK1AA
全長 / 全幅 / 全高	2,150mm / 925mm / 1,350mm
軸間距離 / 最低地上高	1,470mm / 155mm
シート高	830mm
装備重量 <sup>*2</sup>	232kg
燃料消費率 <sup>*3</sup>	国土交通省届出値: 定地燃費値 <sup>*4</sup> 20.8km/L (60km/h) 2名乗車時
	WMTCモード値 <sup>*5</sup> 17.0km/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	DTB1・水冷・4サイクル・直列4気筒 / DOHC・4バルブ
総排気量	998cm <sup>3</sup>
内径 × 行程 / 圧縮比	73.4mm × 59.0mm / 12.2:1
最高出力 <sup>*6</sup>	110kW (150PS) / 11,000rpm
最大トルク <sup>*6</sup>	105N・m (10.7kgf・m) / 9,250rpm

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 / 3.4L	
燃料タンク容量	19L	
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	2.562
	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)	1.553 / 2.588	
フレーム形式	ダイヤモンド	
キャスト / トレール	25.5° / 97mm	

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 31°
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・速度防止のため道路は歩道は歩か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。



一般財団法人 自動車安全取引促進協会 会員

### 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。



スズキの二輪新車 (競技用車種・電動アシスト自転車) は最大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おり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 99999-10107-824