

スズキ、インターモトで海外向け二輪車の新型モデルを発表

スズキ株式会社は、10月4日から9日 ※までドイツ・ケルンで開催されている二輪車の国際見本市「インターモト」において、欧州、北米を中心とする海外市場向けの2017年新型モデル5車種を発表した。

※プレスデー:10月4~5日、一般公開日:10月6~9日

スズキは、スーパースポーツバイクの**新型「GSX-R1000」、「GSX-R1000R」**およびシリーズ最小排気量の新型モデルとなる**「GSX-R125」**、ストリートスポーツバイクのシリーズ第2弾となる**「GSX-S750」**を投入する。さらに、アドベンチャーバイクの**新型「V-Strom(ブイストローム)1000」、「V-Strom1000XT」**および**新型「V-Strom650」、「V-Strom650XT」**を発表した。

これら5車種に加え、11月にイタリア・ミラノで開催される二輪車ショー「EICMA2016(ミラノショー)」で新型モデル4車種を発表し、合計9つの新型モデルを2017年に投入する予定である。

10月4日に開催された記者発表会において、鈴木俊宏社長は「スズキの二輪事業は、スズキが更なるブランド強化を推し進めるにあたり、非常に重要な役割を担っている。初めて二輪車に乗られるお客様から経験の豊富なライダーまでが楽しんで頂けるラインアップとするため、商品シリーズの充実を図り、今後もお客様の期待を超える独創的な商品を積極的に投入していく。」と述べた。

「インターモト」発表モデルの概要

| シリーズ | 車種名 | 特長 | 販売開始 |
|---------|------------------------------|--|--------|
| GSX-R | GSX-R1000 GSX-R1000R | <ul style="list-style-type: none"> 「GSX-R1000」の全面改良モデルとして、MotoGPで培われた技術を採用することでさらに進化。 エンジンと車体が調和した「走る・曲がる・止まる」の基本設計を徹底的に見直し、高次元でバランス。 ローンチコントロールシステムやクイックシフトシステムなどを標準装備した上級仕様車「GSX-R1000R」を追加。 | 2017年春 |
| | GSX-R125 | <ul style="list-style-type: none"> 「GSX-Rシリーズ」最小排気量の新型モデル。 「GSX-R」の名に相応しい高い性能と伝統を受け継いだデザイン。 | 2017年夏 |
| GSX-S | GSX-S750 | <ul style="list-style-type: none"> 「GSX-S1000」に次ぐ、「GSX-Sシリーズ」第2弾。 シリーズ共通の低く構えたデザインや装備。 | 2017年春 |
| V-Strom | V-Strom1000 V-Strom1000XT | <ul style="list-style-type: none"> 長距離ツーリングでの様々な状況で走行を快適に楽しむことができるスポーツアドベンチャーツアラーの全面改良。 装備や機能を充実させ、快適性、安全性、利便性を向上。 ワイヤースポークホイール仕様の「V-Strom1000XT」を追加。 | 2017年春 |
| | V-Strom650 V-Strom650XT | <ul style="list-style-type: none"> 中型排気量スポーツアドベンチャーツアラーの全面改良。 出力・トルク向上、「V-Strom1000」と共通のデザインや装備など「V-Stromシリーズ」としてさらに進化。 ワイヤースポークホイール仕様の「V-Strom650XT」にはナックルカバーとアンダーカウリングを標準装備。 | 2017年春 |

【GSX-Rシリーズ】

●スズキを代表するスーパースポーツバイク 新型「GSX-R1000」、「GSX-R1000R」



GSX-R1000



GSX-R1000R

新型「GSX-R1000」および上級仕様車「GSX-R1000R」は、スズキを代表するスーパースポーツバイク「GSX-R1000」の6代目、8年ぶりの全面改良モデルとして、MotoGPで培われた技術を採用することでさらに進化させたモデルである。「GSX-Rシリーズ」の特長である、エンジンと車体が調和した「走る・曲がる・止まる」の基本設計を徹底的に見直し、高次元でバランスさせた。

「GSX-R1000」、「GSX-R1000R」共通の主な特長

エンジン

- ・ 新開発999.8cm³直列4気筒エンジンは、MotoGPで開発された技術を取り入れた新機構「ブロードパワーシステム」を採用。「ブロードパワーシステム」とは、①吸気VVT、②電子スロットル（スズキ二輪車初）、③バルブ動弁装置、④排気圧調整バルブの4つの機構の総称で、高回転域での出力向上と低中速域での出力を両立する技術である。
- ・ 新排出ガス規制「ユーロ4」を満たしている（欧州仕様車）。

車体

- ・ 新開発のフレームは全幅を抑えることで空力性能を高め、メインフレーム部分で約10%の軽量化を実現しながら強度の最適化を図った。
- ・ エンジンの搭載角度を変更し、前輪の中心からスイングアームの前軸までの距離を短縮することでコーナリング性能と操縦性を高めた。
- ・ 前面の表面積を縮小したカウリングを完全新設計し、空気抵抗を大幅に低減した。

装備

- ・ 前輪にはブレンボ社製ラジアルマウントブレーキキャリパーを採用。制動力をより効率的に伝達できるブレンボ社製T-ドライブブレーキディスクを量産車向けに改良して装備した。
- ・ ABS仕様車（「GSX-R1000R」は標準装備）は、IMU（Inertial Measurement Unit：慣性計測装置）により、フルブレーキ時に後輪が浮くのを抑制する「モーショントラック・ブレーキシステム」を採用。さらに、「GSX-R1000R」には、コーナリング時のブレーキングにおいても、傾斜角度を基準にフロントブレーキ圧を最適化することで、フロントタイヤのグリップ低下を抑止する機能も装備。
- ・ 10段階から選択可能な「モーショントラック・トラクションコントロール」は、ライダーの好みやライディングスキル、路面状況に応じてエンジン出力をより効率よく路面に伝達することを可能とした。
- ・ 発進時や低回転走行時においてエンジン回転数をわずかに上げる「ローRPMアシスト」や、スタータースイッチを押し続けずにワンプッシュするだけでエンジンが始動する「スズキイージースタートシステム」を採用。

主要諸元（欧州仕様車）

- ・ 最高出力：148.6kW（202ps）／13,200rpm
- ・ 最大トルク：117.6N・m（12.0kgf・m）／10,800rpm
- ・ 車両重量：200kg／202kg（ABS仕様車）／203kg（GSX-R1000R）

「GSX-R1000R」の主な特長

- ・ エンジン回転数とトルクを制御し、前輪が浮くのを抑制することで、より効率的なスタートを支援するローンチコントロールシステムをスズキの競技車両以外の市販車で初めて採用。
- ・ より機敏でスムーズな変速が可能となるクイックシフトシステムをスズキ二輪車で初めて採用。
- ・ レースで開発されたショーワ社製の高性能な前後サスペンション「バランスフリーフロントフォーク」と「バランスフリーリヤクッションライト」を標準装備。

●「GSX-Rシリーズ」最小排気量の新型モデル「GSX-R125」



GSX-R125

「GSX-R125」は、初心者や若年層にも幅広く「GSX-Rシリーズ」を楽しんでいただけるよう、軽量でコンパクトな車体にシリーズ最小排気量124cm³エンジンを搭載した新型モデルである。水冷4バルブ単気筒DOHCエンジンは、「GSX-R」の名に相応しい高い性能を実現。ABSを標準装備し、キーレスイグニッションシステムや「スズキイージースタートシステム」を採用した。スポーティーなスタイリングは、「GSX-R」の伝統を受け継いだデザインとした。

【GSX-Sシリーズ】

●「GSX-Sシリーズ」第2弾の新型モデル「GSX-S750」



GSX-S750

「GSX-S750」は、前回2014年の「インターモト」で発表し、日本でも2015年7月の発売以来、鋭敏なスロットルレスポンスと扱いやすさで好評を得ている「GSX-S1000」に次ぐ、「GSX-Sシリーズ」第2弾の新型モデルである。シリーズ共通の低く構えたデザインや、3段階から選択可能なトラクションコントロール、ラジアルマウントフロントブレーキキャリパーなどを採用した。また、前後輪に花卉形状のペタルブレーキディスクや、ハンドルには中央部を大径化したテーパー形状のハンドルバーを装備した。さらに、「ローRPMアシスト」や「スズキイージースタートシステム」を採用し、ABS仕様車も設定した。「GSX-R750」ゆずりの高揚感のある加速と、一般公道での扱いやすさを追求した高出力の749cm³直列4気筒エンジンを搭載し、「ユーロ4」を満たした(欧州仕様車)。

【V-Stromシリーズ】

●さらに便利で快適になった新型「V-Strom1000」、「V-Strom1000XT」



V-Strom1000



V-Strom1000XT

新型「V-Strom1000」、「V-Strom1000XT」は、街中から高速道路、山岳路まで、長距離ツーリングでの様々な状況で走行を快適に楽しむことができるスポーツアドベンチャーツアラーの全面改良モデルである。1,037cm³V型2気筒エンジンは特性を維持しながら「ユーロ4」を満たした（欧州仕様車）。1988年に発売した「DR750S」から始まったスズキのアドベンチャーバイクよりヒントを得たデザインを採用し、ナックルカバーとアンダーカウリングの標準装備や、高さや角度の調整が可能な可変ウインドスクリーンを従来比で49mm高くすることで、快適性を高めた。さらに、IMUの搭載によりコーナリング時のブレーキングにおいてもABSの作動を可能とし、フロントブレーキ圧が一定以上加わると自動的にリアブレーキ圧を加えることで車体を安定させる「モーショントラック・ブレーキシステム」や、「ローRPMアシスト」、「スズキイージースタートシステム」などの新採用により、安全性や利便性も高めた。低速域での衝撃吸収性を高めるワイヤースポークホイール仕様の新型モデル「V-Strom1000XT」には、テーパ形状のハンドルバーを標準装備した。

●「V-Stromシリーズ」としてさらに進化した新型「V-Strom650」、「V-Strom650XT」



V-Strom650



V-Strom650XT

新型「V-Strom650」、「V-Strom650XT」は、中型排気量スポーツアドベンチャーツアラーの全面改良モデルである。2015年の「ミラノショー」で発表し、日本でも2016年8月に発売した「SV650」と共通の645cm³V型2気筒エンジンを搭載することで出力とトルクを高め、「ユーロ4」を満たした（欧州仕様車）。新型「V-Strom1000」と共通のデザインや、トラクションコントロール、「ローRPMアシスト」、「スズキイージースタートシステム」などを新たに採用し、「V-Stromシリーズ」として統一感を持たせ、さらに進化させた。ワイヤースポークホイール仕様の「V-Strom650XT」には、ナックルカバーとアンダーカウリングを標準装備した。