

スズキを代表するスーパースポーツバイク 新型「GSX-R1000R ABS」の日本仕様を発売



スズキ株式会社は、スズキを代表するスーパースポーツバイク**新型「GSX-R1000R ABS」**の日本仕様を7月28日より発売する。

新型「GSX-R1000R ABS」は、「No. 1スポーツバイク」をコンセプトに、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、MotoGPで培った技術を採用することでさらに進化させ、高次元でバランスさせた。このたび8年ぶりに全面改良した6代目「GSX-R1000」は、初めて日本仕様を設定した、GSX-R史上最もパワフルで、最も環境性能に優れたモデルである。

新開発999cm³エンジンは、MotoGPで開発した技術を取り入れた新機構「ブロードパワーシステム」を採用し、低中速域のパフォーマンスを損なうことなく最高出力を向上させながら、スムーズな出力の伝達と全回転域での強力な加速性能を実現した。車体は空力性能を高め、フレームの軽量化と強度の最適化を図り、エンジンの搭載角度を変更することで、コーナリング性能と操縦性を高めた。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により高い接地性と吸収性を実現し、フロントブレーキにはブレンボ社製のキャリパーとディスクを装備した。

また、ライダーをサポートする高度な電子制御として、制動時の姿勢を安定させる「モーショントラック・ブレーキシステム」や、エンジン出力を制御し10段階から選択できる「モーショントラック・トラクションコントロール」などの装備に加え、スムーズな変速を支援するクイックシフトシステムを採用した。さらに、サーキット走行でのアシスト機能として、理想的なスタートの加速を支援するローンチコントロールシステムも採用している。

新型「GSX-R1000R ABS」日本仕様の特長として、欧州仕様と同程度の最高出力・最大トルクを実現し、国内専用装備としてETC車載器を標準装備した。

「GSX-R1000」は、レース活動で培った最新技術をフィードバックした軽量・高出力な高性能スポーツバイクGSX-Rシリーズの最上位モデルとして2001年より欧州、北米等で販売を開始した。輸出専用車として、これまでに全世界で累計20万台以上を販売し、「GSX-R1000」をベースとしたレース車両は、世界耐久選手権で11回のタイトルを含め、スーパースポーツバイク世界選手権、鈴鹿8時間耐久レース、全日本ロードレース選手権など数々のレースで栄光を勝ち取ってきた。

● 新型「GSX-R1000R ABS」の主な特長

エンジン

- ・ 新開発999cm³直列4気筒エンジンは、MotoGPで開発し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、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。
 - 1) カムプロケットに内蔵したベアリングが高回転域に遠心力で外側に広がることでカムタイミングが可変する吸気VVT
 - 2) 燃焼効率、スロットルレスポンス、最高出力を向上させる、スズキ二輪車初の電子スロットル
 - 3) 正確なバルブコントロールとエンジンの高回転化を実現する動弁装置
 - 4) エンジン回転数、スロットルポジション、ギヤポジションに基づいて排気圧を最適化することで、全回転域でトルクを向上させる、3つの排気圧調整バルブ
- ・ 平成28年国内新排出ガス規制に対応。

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

- ・ 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、BFF[®] (バランスフリーフロントフォーク)とBFRC[®] lite (バランスフリーリヤクッションライト)を標準装備。
- ・ 前輪にはブレンボ社製モノブロック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には、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、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。^{※1}
- ・ 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。^{※2}
- ・ ライダーの好みに応じて出力特性を3つの走行モードから選択できる「S-DMS (スズキドライブモードセレクター)」を搭載。
- ・ クラッチやスロットルの操作をせずに、より機敏でスムーズなシフトチェンジが可能となる、レーサータイプの双方向クイックシフトシステムをスズキ二輪車で初めて採用。
- ・ サーキット走行において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アシスト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。^{※3}
- ・ 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。
- ・ メーター内の表示で動作状況の確認が可能なETC車載器を標準装備。
- ・ 車体色は、青「トリトンブルーメタリック」、黒「ガラススパークルブラック」の2色を設定。

※1 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。

※2 トラクションコントロールは、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。

※3 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システムです。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。

主要諸元

- ・ 最高出力:145kW/13, 200rpm
- ・ 最大トルク:117N・m/10, 800rpm
- ・ 車両装備重量:203kg

● 年間目標販売台数 240台

● メーカー希望小売価格(消費税8%込み)

商品名	エンジン	価格(円)
GSX-R1000R ABS	4サイクル 999cm ³	2, 041, 200

* 価格(リサイクル費用を含む)には、保険料、税金(消費税を除く)、登録等に伴う費用は含まれない。