

 **SUZUKI**
Power to the Future

DR-Z 400S

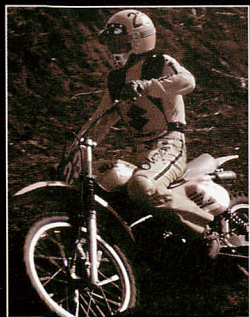
大関昌典、46才。
DR-Z400Sを選ぶ。



CLEAN

平成11年二輪車排出ガス規制適合車

スズキ、新バイクライフの提案。

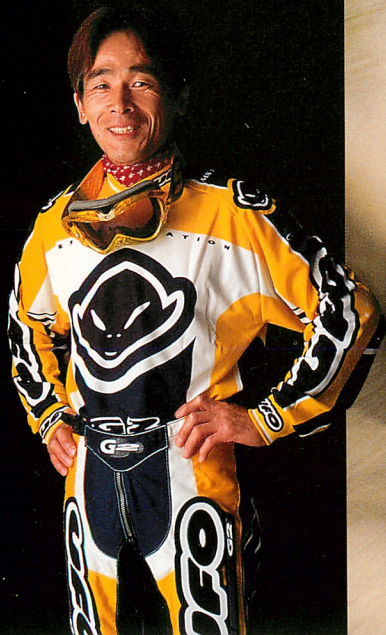


大関 昌典

1955年、山口県生まれ。
'73年~'87年チームスズキより、全日本モトクロスに参戦。

'82年全日本モトクロス125クラスチャンピオンを獲得。
'90年オーストラリアンサファリラリーにスズキDR650で初参戦し完走。

現在はJAJAライディングスクール等で精力的に活動中。



オフの真っただ中へ。

大地を制する398cm³のハイパワーエンジンを搭載した、軽量&コンパクトボディ。

そこには、走りをとことん楽しむためのハイスベックがある。

オフロードライディングの醍醐味を知り尽くした男、

大関のイチ押し、DR-Z400S。



※走行シーンは、プロのライダーによるクローズドコースでのパフォーマンス走行です。

BODY WORKS

乾満重量129kgの軽量&スリムなボディ。ハイポテンシャルを最大限に引き出し、高いコントロール性を発揮するDR-Z400Sの軽量ボディ。その基本骨格には、軽量かつ高強度のクロモリ鋼管製セミダブルクレードルフレームを採用。ダウンチューブとスイングアームピボット回りを角断面パイプにして、さらに頑丈さを追求。軽量なアルミ製リヤフレームはレーシーな分割式。フューエルタンクからシート、サイドカバー、リヤフェンダーまでの流麗なボディラインは、フラッシュサーフェイス化すると同時にスリム化している。

「滑らかなボディデザインは、シートからタンクへの体重移動がとてもスムーズ。だから、スタンディングからコーナーリングまで、ライダーに応じた様々なライディングポジションがとれるね。」(大関昌典)



繊細なとしなやかさをもつサスペンション。フロントフォークには、正立式カートリッジタイプを採用。インナーチューブはφ49mmの極太径。高剛性かつしなやかな乗車感を生む。減衰力は圧側14段・伸側18段に調整でき、**路面追従性**と走破性を追求。リヤサスペンションは、シリンダー径φ46mmのピギーバック式十大型角断面



アルミスイングアーム。イニシャルは無段階、減衰力は圧側高速側 3 $\frac{1}{2}$ 回転、低速側20段のダブルアジャスター、伸側21段に調整でき、路面コンディションや技術レベルに合わせた微妙なセッティング変更を可能にする。圧側ダブルアジャスターはモトクロスサー**RMシリーズと同タイプ**。オフロードでのハードな路面状況に対応する高速側とツーリング



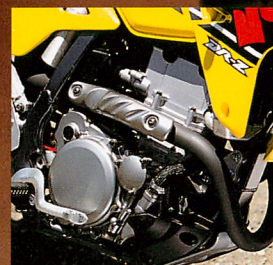
や街中での走りに対応する低速側がセッティングできる。また、軽量なアルミリム、ホイールハブ、スポークを採用することでバネ下重量も低減。

「RMと同じタイプのダブルアジャスターがついて、高速側でも低速側でもセッティングできるのがうれしいね。」

(大関昌典)

POWER UNIT EQUIPMENT

パワフルな水冷4サイクルDOHCエンジン。オフロードにおけるパワフルさとタフさを追求したDR-Z400Sの心臓部には、水冷4サイクルDOHC4バルブエンジンを搭載。最高出力29kW<40ps>/7,500rpm、最大トルク39N・m<4.0kg・m>/6,500rpmを発揮する。吸入効率に優れた大容量6ℓを誇るエアクリナーと大径BSR36キャブレターが、力強い走りを強力にサポートする。バルブにはIN:36/EX:29mmの大径バルブを採用し、高い燃焼効率を実現。さらに、高張力材製のバルブスプリングと軽量なアルミ製バルブリテーナーを組み合わせて、より高い信頼性を確保。軽量で高強度の鍛造ピストンには、シール性の高いL型トップリングを使用。さらに**メッキシリンダー**を採用して、高い耐久性を追求。



「滑らかでシャープに吹け上がる高回転フィールと低中回転域でのレスポンスを両立させたエンジンは扱いやすく仕上がっているから、初心者から上級者まで**ハイパフォーマン**スを楽しめるね。」

(大関昌典)

扱いやすい軽量・コンパクトなサイズ。パワフルなエンジン特性を存分に楽しむために、軽量かつコンパクトに仕上げられたエンジン。そのため、オイル潤滑にはドライサンプ式を採用して、エンジン高を短縮。その分エンジン搭載位置を低くして車体の低重心化を促進。フラットな形状のクラッチカバーはスリムなエンジン幅を実現。さらに、アルミ合金製パーツの多用や、左右のエンジンカバー、シリンダーヘッドカバーにマグネシウム合金を採用することで軽量化も促進。冷却ファン付きラジエーターにより、長時間の低速走行にも威力を発揮する。

オフロードの走りを充実させる各種装備群。●よりアグレッシブな印象を高めるモトクロスサーRMシリーズと共通のニューグラフィック。●小型軽量で視認性も高い35/36.5Wのハロゲンヘッドランプ。カバーデザインの変更で精悍なフロントマスクに。●足場が悪い場所でのリスタートに便利なオートデコンプ付きセルフスターター。●ツイントリップ、時計などを備えた多機能デジタルメーター。●スピーディーに開閉できてメンテナンスも容易な、左側クイックファスナー付きエアクリナーボックス。●エンジン左右のウォーターポンプとマグネットに軽量なナイロン製カバー、エンジン底部にはアルミ製アンダーカバー、リヤディスクブレーキには樹脂製ディスクカバーを装備。●可倒式のアルミ鍛造ブレーキペダル。●メンテナンス性の高い別体式クラッチカバーアウター。●高品質のチェーンアジャスター。●軽量かつコンパクトに収納できるタンデムフットレスト。●小物や工具の収納に便利なりヤバッグ。



「大地と格闘するモトクロスイメージそのままのグラフィックには腕が鳴るよ。各種カバー類も標準装備になって、より**戦闘力アップ**って感じだね。」

(大関昌典)



DR-Z 400E



チャンピオンイエロー-No.2(YU1)

メーカー希望小売価格 **¥648,000** (北海道・沖縄及び一部地域を除く)

●価格には保険料・税金(消費税を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれておりません。消費税は別途計算の上、申し受けます。●価格は全て参考価格です。詳しくは販売店にお問い合わせてください。※定地燃費は、定められた試験条件のもとでの値です。従って、走行時の炎、車両、整備などの諸条件により異なります。※車体色は印刷のため、実物と異なる場合があります。※この仕様は改良のため予告なく変更する場合があります。



“バイクライフをもっとエンジョイしたい”と思ったらJAJA-UMA CLUBは見逃せません。JAJA-UMA CLUBでは、ライダーの遊び心を満足させるイベントや特典が盛りだくさん。JAJA-CUPエンデュロやスズキ竜洋テストコースを使ったJAJA 竜洋走行会などのイベントを開催。また、ホームページには“JAJA-WEB”を開設。“気になる”イベント情報や各種特典を豊富にご用意しております。さらに、ネット上の会員誌「JAJA-UMA CLUB WEB MAGAZINE」では、スズキレース情報やニューモデルの試乗インプレッションを掲載。会員の方のみお楽しみいただける情報が満載です。JAJA-UMA CLUBへの入会お申し込みは、下記のホームページアドレスまで。

JAJA-WEB会員大募集! [JAJA-UMA CLUB ホームページアドレス]
<http://www.suzuki.co.jp/motor/jaja/>
<http://i.suzuki.co.jp/> (i-mode専用)

JAJA-UMA CLUB (MC-VISA) カードであなたの活動範囲をグリーンと広げます。
 JAJA-UMA CLUBの特典にミリオンカード/VISAの特典がプラスされたJAJA-UMA CLUB (MC-VISA) カードはバイクから降りても利用価値大。サインひとつでカードショッピングからガソリンの給油、CD機からのキャッシングもOK。その他、MC-VISAとの提携施設がお得な料金で利用できる特典付。大学生や会社にお勤めの方にお勧めの一枚です。



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・迷惑防止のため違法改造は行な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運転をしましょう。

バイクにフレンドシップ
見られるためのライトオン



「グッドライダー・防犯登録」で、バイクの事故と盗難防止。

このカタログは、再生紙を使用しております。

インターネットホームページ
<http://www.suzuki.co.jp/motor/>
 フルラインナップ・イベント・キャンペーンなど情報満載!

●この印刷物を無断転載・無断使用することはお断りいたします。



河原・森林・山野には小さな動物がいます。進行場所・進行方法には十分気をつけて走りましょう。

DR-Z400S SPECIFICATIONS

型式	BC-SK43A	潤滑方式	ドライサンプ式
全長	2,310mm	潤滑油容量	1.9ℓ
全幅	875mm	燃料タンク容量	10ℓ
全高	1,225mm	クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング
軸距	1,475mm	変速機形式	常時噛合式5段リターン
最低地上高	300mm	変速比 (1速)	2.285
シート高	895mm	(2速)	1.733
乾燥重量	129kg	(3速)	1.375
定地燃費	40.0km/ℓ (60km/h)	(4速)	1.090
最小回転半径	2.2m	(5速)	0.863
エンジン型式	K419・水冷・4サイクル・単気筒	減速比(1次/2次)	2.960/2.866
弁方式	DOHC・4バルブ	フレーム形式	セミダブルクレードル
総排気量	398cm ³	キャスト	28°45'
内径×行程	90.0×62.6mm	トレール	117mm
圧縮比	11.3	ブレーキ形式(前)	油圧式ディスク
最高出力	29kW<40ps>/7,500rpm	ブレーキ形式(後)	油圧式ディスク
最大トルク	39N・m<4.0kg・m>/6,500rpm	タイヤサイズ(前)	80/100-21 51P
キャブレター形式	BSR36	タイヤサイズ(後)	120/90-18 65P
始動方式	セルフ式	舵取り角左右	45°
点火方式	CDI式	乗車定員	2名

※エンジン出力表示は「ps/rpm」から「kW/rpm」へ、トルク表示は「kg・m/rpm」から「N・m/rpm」へ切り替わりました。< >内は、旧単位での参考値です。



本社:〒432-8611 浜松市高塚町300
 2001年8月現在 1NE-AUG 99999-10106-900