

GS750/1000詳細図鑑



1980



'80年型GS1000ST (Tは'80年の年度記号) はマイナーチェンジモデル。欧州向けではVM30SSキャブを備え94.6hpを公称、マフラーも短い。車体色は塗り分けを変更し、'79年型GS1000SNと同じく青×白と、仕向け地によって赤×白を用意。シートは段付きでグラブバーはなく、メーターの燃料計、時計、油温計も省略されたが車重は変わらず。穴あきのブレーキディスクや角型のウインカーもT型の特徴だ。車台番号は北米向けが530325～、欧州向けが531162～となっている。

GS1000S

シャフトとも相性のいいパワーユニットが、スズキのツアラー路線を大幅開拓した

チェーン駆動のスポーツとして生まれたGS1000ではあったが、市場からは当時のあこがれにも似た需要からシャフトドライブ仕様車を望む声もまた多かったと言う。そこで造られたのがこれら派生モデルだが、短命だったGS1000に対して'80年代半ばまで販売が続けられ、シリーズ全体では地味ながら長期的に成功を取めたと言える。エンジンの耐久性に関しては全開2万kmの開発実験をクリアしており、ツアラーに求められる資質はもともと十分に備えていたわけである。



GS1000G

▲GS850Gに続くシャフトドライブ車の最高峰として'80年に投入されたツーリング向けモデル。スタイルは850Gとほぼ共通と言ってよく、22ℓの燃料タンクなど車体構成は非常に似通っている。乾燥重量も同等だが最高出力は89.5hpと約10hpもハイパワーだ。



GS1100G

▲GS1000はスポーツモデルとしてGSX、GSX-Rへと発展を遂げたが、Gはツアラーゆえに熟成を重ねて'82年型から排気量を1074ccへ拡大。ホイールやメーターのデザインを変更し、乾燥重量は265→247kgと8kg軽量化された。最終型では93hpを公称する。



GS1100GL

▲アメリカン仕様のGS1000Lは'79年型として発売されるが、当初はチェーン駆動。'81年型からシャフトドライブを採用するGS1000GLとなり、翌'82年型から排気量を1074ccへ拡大して写真のGS1100GLとなった。ホイールサイズはフロント19、リア16インチ。



GS1100GK

▲'82年発売の重装備ツアラー仕様。アメリカで流行していたベッターに似た大型のツーリングカウルとアップハンドルを備え、前後バンパーやトップ&サイドボックスを標準装備。リアホイールは16インチで、もちろんシャフトドライブを採用する。

製造ラインの一部を共有して生まれた兄弟車たち

1977 GS400

GS750の中央2気筒を設計共有し、生産コストを低減させたモデル。だが、当時クラス唯一のDOHCエンジン+6速ミッション搭載車として大いに人気を博し、前後18インチのニュートラルな操縦性もGS750と思想を同じくしていた。輸出仕様は後に425ccや450ccへと発展。



●スズキGS400主要諸元

- エンジン 空冷4サイクル並列2気筒DOHC2バルブ 65.0×60.0mm 総排気量398cc
- 性能 最高出力36ps/8500rpm 最大トルク3.2kgm/7000rpm
- 寸法・重量 全長2080 全幅835 全高1125 軸距1385 最低地上高160 (各mm) 車両重量172kg
- 容量 燃料タンク14ℓ オイル2.1ℓ
- 発売当時価格 32万円 (1976年12月1日)

1977 GS550

主に海外向けを想定したモデルで、発売当時国内ですでに中型限定免許が生まれていたが、国内にも中量級としての需要があり、GT550の後継として発売された。400や750と設計を共有しない専用設計モデルだが、後に多くのバリエーションモデル (GS650Gなど) に発展した。



●スズキGS550主要諸元

- エンジン 空冷4サイクル並列4気筒DOHC2バルブ 56.0×55.8mm 総排気量549cc
- 性能 最高出力51ps/9000rpm 最大トルク4.2kgm/7500rpm
- 寸法・重量 全長2175 全幅850 全高1155 軸距1435 最低地上高150 (各mm) 車両重量196kg
- 容量 燃料タンク17ℓ オイル2.6ℓ
- 発売当時価格 41万9000円 (1977年6月15日)