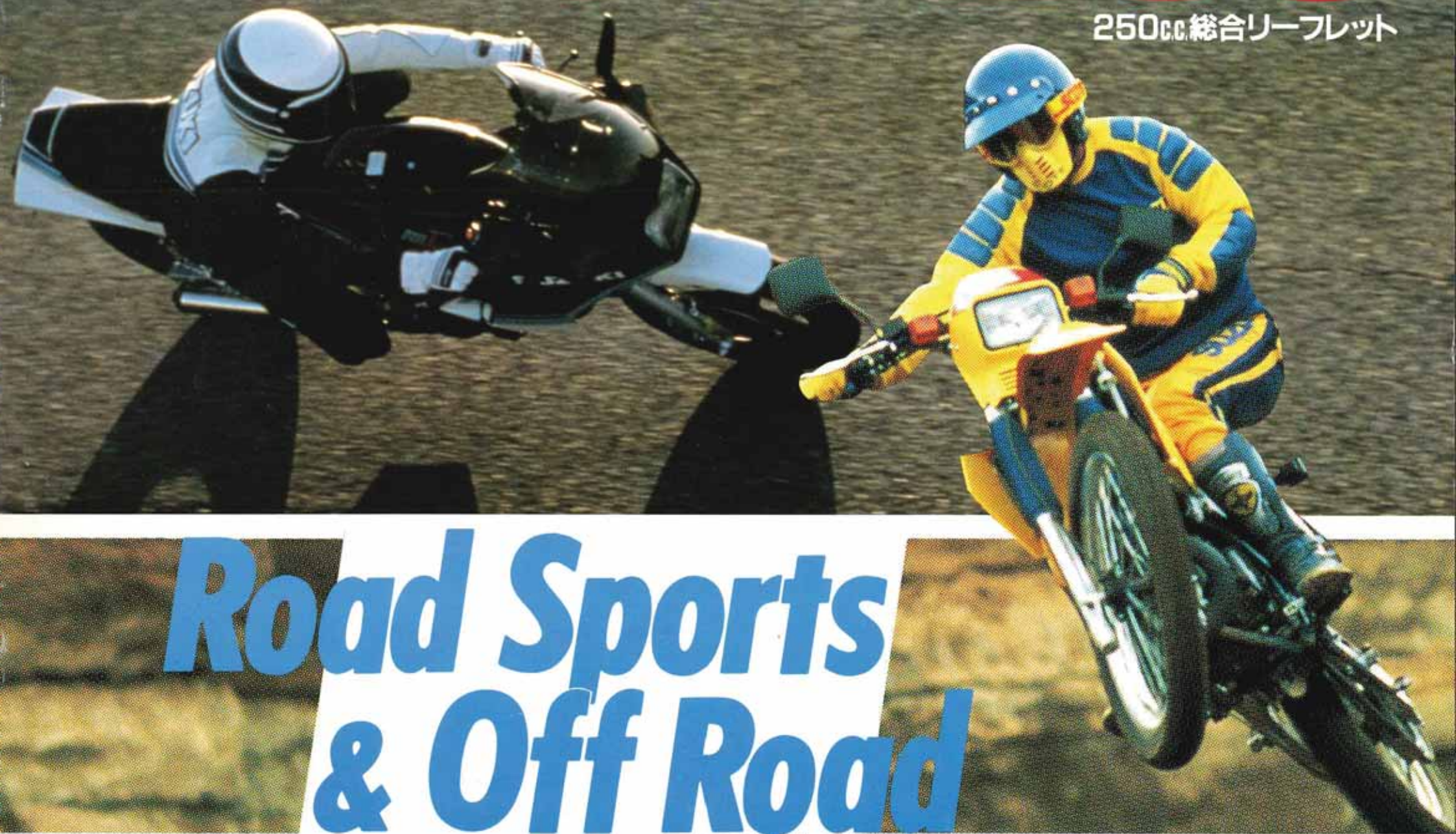


# SUZUKI 250

250cc総合リーフレット

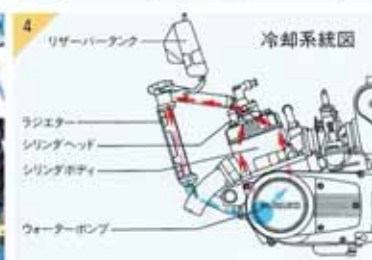
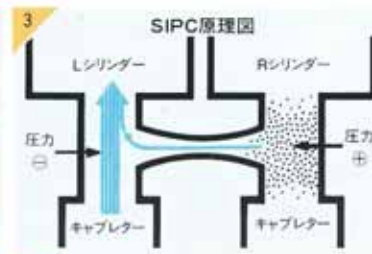
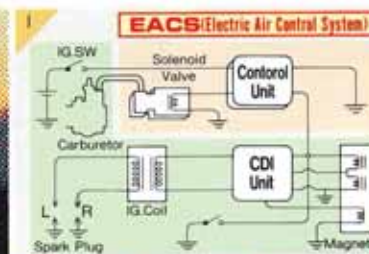
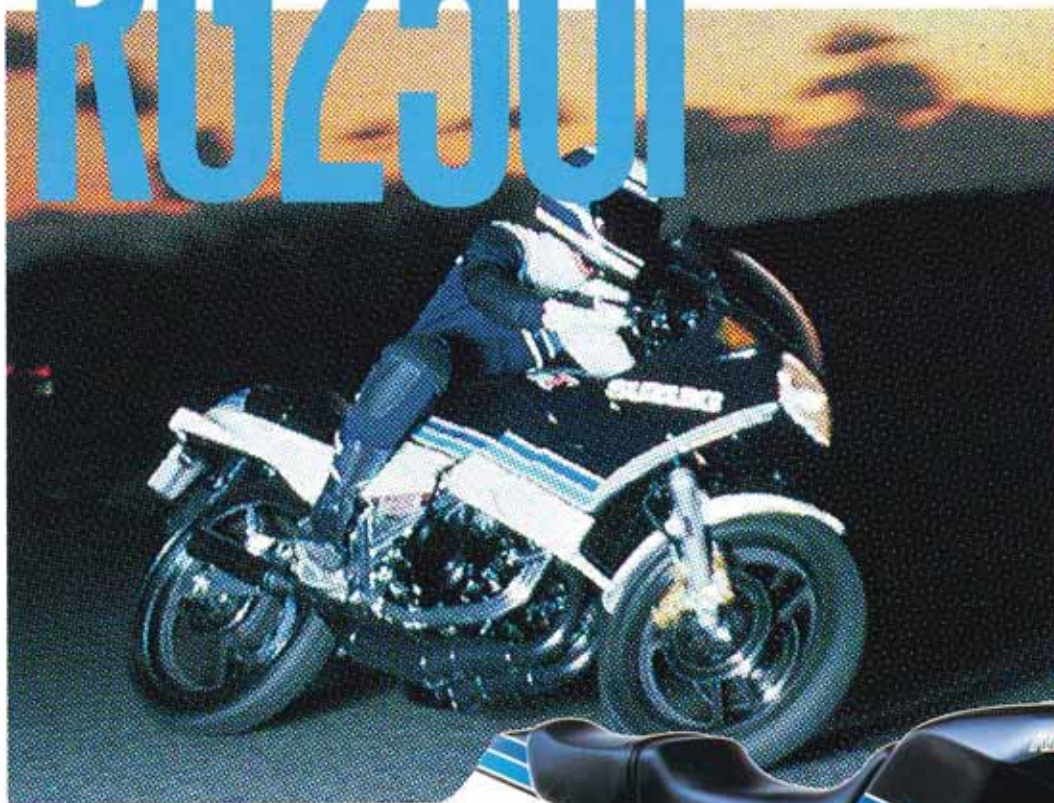


## Road Sports & Off Road

●このカタログに使われている走りの写真は、すべてプロライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道では、無理な走行をしないようにしましょう。

# RG250

New RG250 $\Gamma$ 、全身から漂うレーシング・スピリット。  
先進のメカニズムは、さらに磨かれ高次元へ。



クォーターマシンの走りのイメージを変えた $\Gamma$ のパワーユニット。①②③④

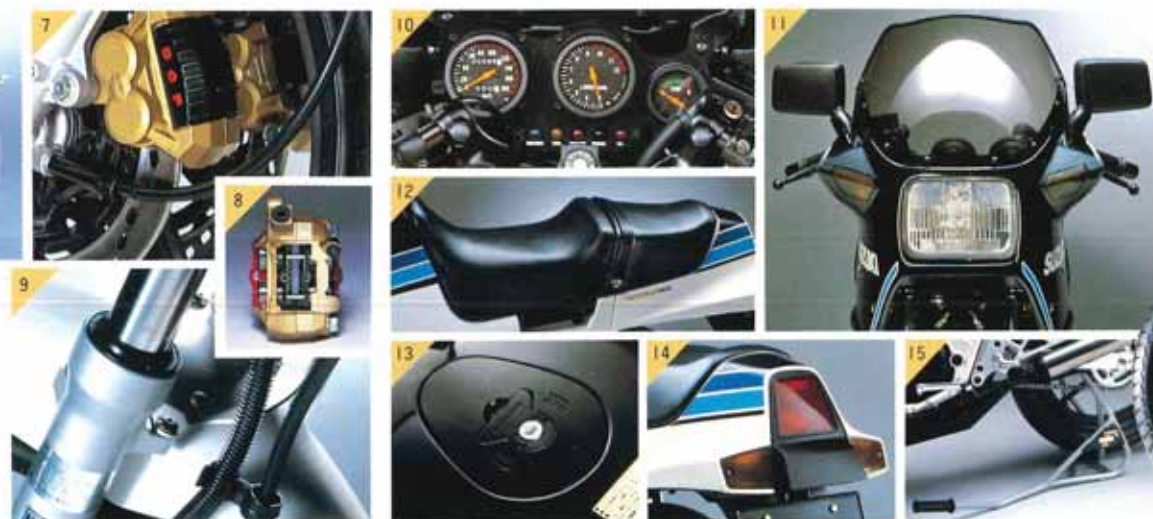
水冷・2ストローク・パラレルツインの $\Gamma$ エンジンは、2ストローク理想の排気量、1気筒当り125c.c.と、高効率を誇るスズキ・パワーリードバルブにより、クラス最高の45ps/8,500rpmの最高出力と3.8kg-m/8,000rpmの最大トルクを発生します。さらに、エンジン回転数を常時検知し、全回転域で理想的な混合気をつくり出すEACS(電子制御エアコントロールシステム)を採用。加速性能と燃費特性が大幅に向上しています。キャブレターには、スズキ独自のアルミ製フラットスライドキャブレターを採着。SIPC(Suzuki Intake Power Chamber)との相乗効果により、瞬発力、中・低速域でのビッグトルク、鋭いレスポンスを生みだします。マフラーは、燃焼、排気効率を大幅にアップする多段膨張タイプを採用しています。シングルコアタイプのラジエーターは、冷却効率にすぐれたものです。

限りなくGPマシンに近づく $\Gamma$ の足回り。⑤⑥⑦⑧⑨  
ダブルクレードルタイプの $\Gamma$ の骨格は、角にリブを持つ新斬

SUPER CHAMPION  
**RG250**  $\Gamma$  ガンマ

標準現金価格 ¥460,000

# SUPER



SUPER CHAMPION 限定車  
**RG250** *ガンマ* **HB**

チャンピオンマシン譲りのHB(ハーバー)カラーを施したRG250ΓHB。アンダーカウルの装着により、一段と空力特性がアップ。精悍さの中に華麗さを秘めた珠玉の一台です。



面形状の特殊アルミ軽合金製のMR-ALBOXフレームです。単体重量7.3kgと驚くべき軽量化を図りながら高剛性を発揮します。ブレーキは、合計10個(DECA)のピストンを持つDECA-PISTONブレーキシステムで、絶大なストップングパワーを誇ります。制動時のノーズダイブを防ぎ、すぐれた乗り心地と操安性を生み出すANDF(アンチ・ノーズダイブ機構)をダブルで装着しています。前後のタイヤは、ミシュラン製チューブレスのニュータイヤを採用。コーナリング性能が飛躍的に高まりました。リアサスは、オンロード専用設計のフルフローターサスで、理想のクッション特性を実現しています。スプリングイニシャルは、RCPL(Remote Control Pre Load)により調整ができます。セミエアタイプのフロントフォークには、剛性を高め、直進性と操安性を向上させるスタビライザーを装着。ラジエターへの集風効果も高める形状です。

装備までもレーシングスピリットが息づいている。⑩⑪⑫⑬⑭⑮

コックピットという呼び方がふさわしいメーター回り。メーター

類はすべてラバーフローティングマウントされ、充分な防振対策が図られています。エアロダイナミックスの追求から生まれたフェアリングは、抜群の整流効果を発揮します。ハロゲンヘッドライトは、60W/50Wの大光量で、夜間走行の安全性を高めます。アルミ鍛造製のセパレートタイプのハンドルを低い位置に配し、ベストなライディングポジションを生みだしました。快適な形状のシートは、ベストなライディングポジションがとれます。フューエルタンクは17ℓの大容量で、エアブレンタイプのキャップを採用しています。被視認性を高めたニューデザインのテールランプとターニングシグナルです。マフラーブラケット・フットレストなどもアルミを用い、徹底した軽量化を図っています。オプションでレーサー気分にあふれるスタンドを用意しました。

# RACING SPIRIT

# GS250FW

このクラスでは世界唯一の水冷・4気筒・DOHCエンジンを搭載してGS250FW発進。  
高回転域でのマルチサウンドが、心地よく耳に響く。



## より性能を高めたクォーター・マルチエンジン。①

GS250FWのMQ38エンジンは、世界でただひとつの水冷・4気筒・DOHCエンジンで、38ps/11,500rpm、2.4kg-m/10,500rpmの最高出力・最大トルクを発生します。エンジンの水冷化、2バルブキャブレターの採用などにより、スリムでコンパクトなエンジンに仕上がっています。

## GPマシンからのフィードバックメカが走りの確かさを生む。②③

フレームは、軽量、高剛性の高張力鋼管角パイプ製L-BOX (Light Weight Box section)採用のダブルクレードルタイプです。設計に当たっては、コンピュータを駆使し、多方面からの応力に対する強度剛性を高めています。リア・サスは、オンロード専用設計のフルフローターサスペンションで、抜群のトラクション性能と快適性を生みだします。クッションユニットのスプリングイニシャルを調整できるRCPL (Remote Control Pre Load)を装備しています。ニュートラルな運動特性を持ち、クイックなハンドリングをも可能とする16インチのフロントホイールを採用しています。ブレーキは前後とも対向ピストン式ディスクブレーキです。制動時のノーズダイブを防ぎ、常にバランスを保つANDF (アンチ・ノーズダイブ機構)を装着しています。直進安定性とコーナリング特性を向上させるアルミ製のスタビライザーを採用しています。

## ハイスピードクルージングにふさわしい装備。④

新形状のスクリーンを採用し、一段と空力特性を向上させたフェアリングを装着しています。アルミ鍛造製のセパレートタイプのハンドルに機能性を重視したスイッチ類の組合わせています。メーター類も、視認性のよいものです。ヘッドライトは、角型で60W/55Wのハロゲンランプを採用しています。アルミダイキャストのマフラーブラケット、アルミ鍛造のステップ、ペダル類と、高品質で軽量化をも図っています。



THE QUARTER MULTI  
**GS250FW**

標準現金価格 ¥484,000

標準現金価格 ¥384,000 (フェアリング付)  
¥369,000



## GSX250E KATANA

ハイパワーを引き出しながら、低燃費性能をも可能としたTSCC (Twin Swirl Combustion Chamber・2渦流燃焼室) を採用したツインエンジンと、軽量、コンパクトなボディにより、シャープな走行が楽しめます。

- DOHC・2気筒・8バルブ・TSCCエンジンは、高トルクを発生します。①
- 制動時のノーズダイブを防ぎ、走行安定性を確保するANDF (アンチ・ノーズダイブ機構) を採用しています。
- 軽快なフェアリングに、60W/55Wのハロゲンヘッドライトの組み合わせです。
- メーター類は見やすく、スイッチ類は使いやすく、機能を重視したレイアウトです。②



標準現金価格 ¥355,000



## GSX250T

高トルクを発生し、信頼の高いTSCCの2気筒エンジンに、落着のあるオーソドックスなスタイルリングがマッチした、モダン・トラディショナル。

吸入



気筒入り2つのインテークマニホールドから短時間に大量の混合気が吸入されます。燃焼室ループの形状により、2つのスワールが発生し、混合気の高密度化を促進します。

圧縮



圧縮行程においては、ピストンとシリンダーヘッドとの間に設けられたスキッシュ・エリアから混合気が燃焼室中央へと噴出し、混合気のかくはんがさらに行われます。



TSCCは、2渦流燃焼室の略で4ストロークエンジンのハイパワー化と、低燃費化を同時に果たしたスズキ独自の機構です。その特徴は、複雑な補助機構を必要とせず、目的を達成したことにあります。

DOHC & VALVES  
TSCC  
SUZUKI

爆発



燃焼室中央に位置するスパークプラグにより、火焔伝播が均一にひろがり、燃焼スピードと燃焼効率の向上が図られます。

排気



2つのエキゾーストバルブにより、排気効率が向上します。排気効率のアップは、吸入と燃焼効率の向上に大きく寄与します。

## GSX250L

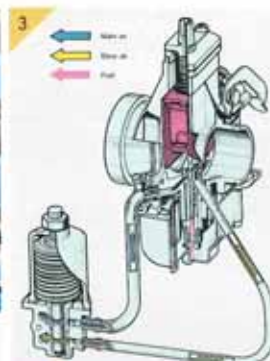
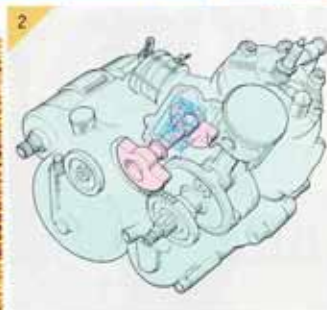
軽快なパワーを生み出すTSCCの2気筒エンジン、ゆったりとしたライディングができるローライド・シートなど、ロング・ツアラーにふさわしいメカニズムとアビアランスを備えています。



標準現金価格 ¥365,000

# RH250

パワーユニットが、足回りが…… チャンピオンマシンのテクノロジーが、見事なまでに形になった。スーパー・オフローダー RH250。



幾多のチャンピオンマシンを生んだスズキのスーパーメカニズムが生きづく、2ストロークのパワーユニット。①②③ 35ps/7,500rpmの最高出力、3.4kg-m/6,500rpmの最大トルクを発揮するエンジンは、レースで培われたメカニズムをフィードバックしています。シャープなレスポンスを生み出すフラットスライドキャブレッターに、AAR(自動高度補正機構)の採用により、高地での気圧変化にも全回転域で最良の混合気をシリンダーに送り込みます。排気システムは、スズキ独自の多段膨張マフラーを採用。高い排気効率と燃焼効率の大幅な向上が実現しました。ラジエターは軽量、小型の分割タイプのアルミ製で、高い放熱効果を持っています。冷却水の循環経路を最短距離にとるスズキ独自の冷却システムを構成しています。一軸式のバルンサーを内蔵し、低振動、低騒音と、エンジンの軽量、コンパクト化を実現しています。

## RH250

標準現金価格 ¥399,000

# SUPER



苛酷な走りに耐える足回り。ここにもチャンピオンマシンのノウハウが生きる。④⑤

RH250のタフな骨格は、軽量、高剛性、コンパクトなハイテンションスチール製のセミダブルクレードルフレームです。リアサスは、スズキ独自のフルフローター・サスペンション(CMCタイプ)で、抜群の路面追従性と操安性を誇ります。クッションストロークは、クラス最高の266mmを確保しています。さらに、ガス室をクッションユニットから独立した別タンク式を採用するなど、高い耐久性も実現しています。フロントブレーキは、油圧ディスクブレーキを採用。確かな制動力が得られます。前後のホイールはアルミで、チャンピオンマシンにも使われているストレートスポークを採用しています。リアタイヤは、グリップ力、コーナリング能力とも最高の性能を発揮する偏平タイヤを装着しています。

鍛えられ、考え抜かれた装備。

オフロード・ランを知りつくしたスズキだからここまでシンプルになった。⑥

スピードメーターに水温計、各種パイロットランプを機能的にレイアウトしたメーター類は見やすいものです。メーターパイザーにより、泥、砂などからメーター類を守ります。ラジエターへの集風グリッドも設けています。スイッチ類は、右側にキルスイッチを、左側には、その他のスイッチをすべてレイアウト、機能性最優先の設計です。シートは体重移動が容易な形状で、乗り心地もよいものです。ブレーキペダル、チェンジペダルは、ホールディング(可倒式)タイプで、破損を防止します。ヘッドライトは、45W/45Wの角型ハロゲンランプを装着しています。フューエルタンクは12ℓの大容量を誇ります。

# OFF ROADER

標準現金価格¥339,000



オフロードをしなやかに走りぬけるフルフローターサス。ビッグトルクを発生するTSCCの単気筒エンジン。DR250Sには、苛酷なモトクロス、自然条件の厳しいオフロードで鍛えぬかれたスズキのテクノロジーが、脈々と流れています。

TSCC(2渦流燃焼室)の単気筒エンジンは、ダイナミックなパワーを生む。

単気筒、SOHCながら、スズキ独自のTSCCを採用したDR250Sのパワーユニットは、22ps/8,500rpmの最高出力、2.0kg-m/6,500rpmの最大トルクを発生。4バルブのため、吸排気効率にすぐれ、燃焼効率も向上し、驚異の低燃費を誇ります。

「サスペンションの理想」という、高い評価を得ているフルフローターサス。

完全にフローティングしたクッションユニットを持つ構造のサスで、優れた路面追従性を発揮しながら、クッションユニットのコンパクト化、低重心化、マスの集中化を実現したのが、スズキ独自のフルフローターサスです。軽快なフットワークと快適な乗り心地を実現したサスペンションです。



