

250 cc. 総合カタログ

SUZUKI

S U Z U K I 2 5 0





遊びの優等生

GF250

¥459,000

マルチ特有のほどよい振動。魅力あるエキゾーストサウンド。スリムでスタイリッシュなフォルム。遊び心を満タンにした、**GF250。**



スリムで、ずぶといトルクを持ったクォーター・マルチ・エンジン。だから快適な走りができる。

エンジンの細部にまで、有限要素法と呼ばれるコンピュータ応力解析を実施。ピストンやクランクシャフトを、強度を保ちながらよりシェイプアップ。また、ロングコンロッドの採用により、フリクションロスを低減。小径プラグの採用とともに、吸気バルブを大径化し吸気効率をアップ。さらに燃焼室上部を半球型にし、優れた燃焼



効率を実現しています。さらに、サイクロンタイプ4into1エキゾーストの採用、新2バレルキャブレターの装着などにより、中・低速トルクの向上を図り41馬力というハイパワーと、46km/hという、低燃費をも実現しています。



※50km/h定地走行値

グッド・フットワーク。軽量、いい足回り、だから攻められる。

GF250のリヤサスペンションは、新タイプのE-フルフローターサス。このサスの特徴は、クッションレバーとスイングアームからのびるブラケットの間に、偏芯カムを介するものです。後輪が荷重を受け、クッションユニットが圧縮されるとき、偏芯カムはピギングで左回転。ボトム付近では右回転と振り子のように作動します。カムの中心部とニードル部の浮動軌跡のズレを、スイングすることによって吸収しているわけです。この結果、クッションレバーの形状、大きさ、レイアウトなどの設計がより自由になり、理想的なレバー比を生み出すことが可能になります。





現しています。さらに、サイクロンタイ
エキゾーストの採用、新2バレルキャ
の装着などにより、中・低速トルクの
り41馬力というハイパワーと、46km/h
低燃費をも実現しています。

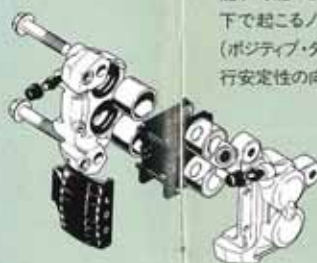


安定走行機



グッド・フットワーク。軽量、いい足
回り、だから攻められる。

GF250のリヤサスペンションは、新タイプの
E-フルフローターサス。このサスの特徴は、
クッションレバーとスイングアームからのび
るブラケットの間に、偏心カムを介するもの
です。後輪が荷重を受け、クッションユニット
が圧縮されると、偏心カムはピギ
ングで左回転。ボトム付近では右回
転と振り子のように作動します。カムの中心
部とニードル部の浮動軌跡のズレを、スイン
グすることによって吸収しているわけです。こ
の結果、クッションレバーの形状、大きさ、レ
イアウトなどの設計がより自由になり、理想的
なレバール比を生み出すことが可能になります。



安定した制動力、効き味も性能
のうち。

フロントには、16インチホイールを装着。クイ
ックでニュートラルな旋回性能を見せてくれま
す。また、フロントブレーキには、国内市販車
初のフローティング・ディスクプレートを採用。
DOP(デュアル・オポズド・ピストン)やセミ
メタルパッドとあいまって確実なブレーキ性
能が可能となりました。さらに、あらゆる条件
下で起こるノーズダイブを緩和する、PDF
(ポジティブ・ダンピング・フォーク)を装着。走
行安定性の向上を高次元で確保しました。



快適な乗り心地を確保しながら、コシの強い
サスペンションが生まれました。GFのフレーム
は、専用設計のニューL-BOXフレーム。コン
ピュータ解析により、さらに軽量・高剛性を
追求。取りまわしが楽なモーターサイクル
です。



足置き性がよ
く、マシンの操
作性を高める
750mmの低い
シート高。シー
トカウルには小物スペース、ビリオンシート左
右にはラゲッジ・フックを装備。



フューエルタンクは、ロングツーリングも楽し
める15ℓの大容量を確保。



メーターパネルは、あらゆる情報が確認で
きる豪華装備。

シンプルな丸型ヘッドライトは、60W/55W

のハロゲン
を採用。



THE QUARTER MULTI GS250FW ¥484,000



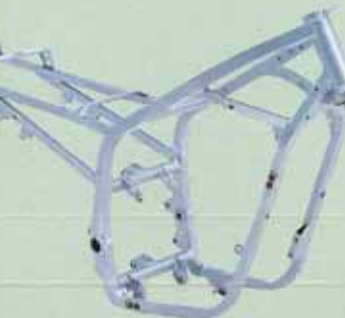
水冷クォーターマルチの先駆者。高速ク



パワフルなマルチエンジンは、ハイ
スピードクルージングにふさわしい。
GS250FWに搭載のマルチエンジンは、38
ps / 11,500 rpm の最高出力と2.4kg-m/
10,500rpmの最大トルクを発生します。世界
初の水冷クォーターマルチエンジンにふさ

わしく微
されてい
足回り
表現し
フレーム
BOX (L
のダブル
ンション
Load・ク
したフル
フロント
ブレーキ
どの採用
制動能力

快適な乗り心地を確保しながら、コシの強いサスペンションが生まれました。GFのフレームは、専用設計のニューL-BOXフレーム。コンピュータ解析により、さらに軽量・高剛性を追求。取りまわしが楽なモーターサイクルです。



安定した制動力、効き味も性能のうち。

フロントには、16インチホイールを装着。クイックでニュートラルな旋回性能を見せてくれます。また、フロントブレーキには、国内市販車初のフローティング・ディスクプレートを採用。DOP（デュアル・オバースド・ピストン）やセミメタルパッドとあいまって確実なブレーキ性能が可能となりました。さらに、あらゆる条件下で起こるノーズダイブを緩和する、PDF（ポジティブ・ダンピング・フォーク）を装着。走行安定性の向上を高次元で確保しました。



足着き性がよく、マシンの操作性を高める750mmの低いシート高。シートカウルには小物スペース、ビリオンシート左右にはラゲージ・フックを装備。



フューエルタンクは、ロングツーリングも楽しめる15Lの大容量を確保。



メーターパネルは、あらゆる情報が確認できる豪華装備。

シンプルな丸型ヘッドライトは、60W/55Wのハロゲンを採用。



THE QUARTER MULTI GS250FW ¥484,000



水冷クォーターマルチの先駆者。高速クルージングにその威力を発揮する。



パワフルなマルチエンジンは、ハイスピードクルージングにふさわしい。GS250FWに搭載のマルチエンジンは、38ps / 11,500rpmの最高出力と2.4kg-m / 10,500rpmの最大トルクを発生します。世界初の水冷クォーターマルチエンジンにふさ

わしく徹底的な軽量化、コンパクト化が施されています。

足回りのよさが、走りの確かさを表現してくれる。

フレームは、高張力鋼管角パイプ製のL-BOX（Light Weight Box Section）採用のダブルクレードルタイプです。リヤサスペンションは、RCPL（Remote Controlled Pre Load・クッションの初期荷重調整）を装備したフルフローターサスを装着。16インチのフロントホイールに対向ピストン式ディスクブレーキ、ANDF、フロントスタビライザーなどの採用により、スポーティな走りと確実な制動能力が発揮されます。



充実した装備が走りを予感させる。

空力特性を追求したフェアリング、アルミ鍛造製のセパレートハンドル、60W/55Wのハロゲンランプ採用の角型ヘッドライト、アルミパーツの多用など、ライダーを魅了するハイグレードマシンです。



TOP SPRINTER



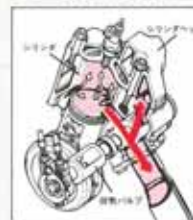
多くのライダーを魅了しつづけたRG250Γ。最新のテクノロジーを結集して、新たな次元へと加速する。

PRINTER



クォーターマシンのイメージを根底から変えたパワーユニット。

ニュー250Γの2サイクルエンジンには、新



な走りを具現化する先進のメカニズムが取り入れられています。2サイクルのよさを生かしながら、あらゆる回転域で

スムーズなパワーを引き出すSAEC (Suzuki Automatic Exhaust Control) を採用。このSAECは、排気ポート直後にサブチャンバーを設け、エンジン回転数に応じてチャンバー容量をコントロールすることにより、中・低速トルクに厚みをもたせ、高速域では伸びのあるエンジン特性が得られるのです。ニューΓでは、新しい形状の多段階膨張型マフラーとの相乗効果により、中・低速域から高速域にいたるまで、トルクフルで鋭い吹き上がりを実現。また、吸気系には、独自のフラットスライド・キャブレター、SIPC (Suzuki Intake Power Chamber) の採用により、スロットルレスポンスの向上と高出力を発生しながら低燃費を

多くのライダーを魅了しつづけたRG250Γ。最新のテクノロジーを結集して、新たな次元へと加速する。



ブルー・ホワイト (アンダーカウル付)

スーパーホワイト

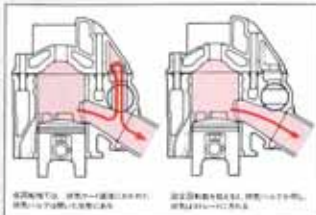


クォーターマシンのイメージを根底から変えたパワーユニット。

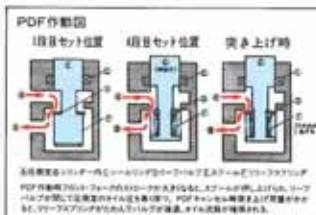


ニュー250の2サイクルエンジンには、新たな走りを実現化する先進のメカニズムが取り入れられています。2サイクルのよさを生かしながら、あらゆる回転域でスムーズなパワーを引き出すSAEC (Suzuki Automatic Exhaust Control) を採用。このSAECは、排気ポート直後にサブチャンバーを設け、エンジン回転数に応じてチャンバー容量をコントロールすることにより、中・低速トルクに厚みをもたせ、高速域では伸びのあるエンジン特性が得られるのです。ニューでは、新しい形状の多段階変型マフラーとの相乗効果により、中・低速域から高速域にいたるまで、トルクフルで鋭い吹き上がりを実現。また、吸気系には、独自のフラットスライド・キャブレター、SIPC (Suzuki Intake Power Chamber) の採用により、スロットルレスポンスの向上と高出力を発生しながら低燃費を

も可能としました。混合気の流れを円滑にする4in6outの排気ポート、新素材FCO-2622Bを使用したクラッチフェーシングなど、あらゆる部分に最新のテクノロジーが、おもしろく盛り込まれています。



アルミフレームのバイオニア、MR-ALBOXフレームは進化します。ニュー250のバワフルな走りを支える骨格もさらに改良が加えられ、コンピュータ解析による軽量化を達成し、さらに精度と強度があげられました。また、リヤには、E-フルフローター・サスペンションを採用。ハイポテンシャル・マシンにふさわしい足回りです。E-フルフローター・サスペンションは、スイングアームとクッションユニットをつなぐピボットに偏芯カムを採用し、いちだんと優れたプログレスシブ効果を発揮。さらに、部品点数の減少により、軽量・コンパクト化も達成。しかも、735mmという低いシート高を実現しました。



先進のメカニズムが凝縮されたフロント回り。

あらゆる前輪荷重に対応するPDF (Positive Damping Fork) をダブルで装置。制動時、コーナリングなどでのフロントの沈み込みを緩和、しなやかさと強さを両立させた先進のメカニズムです。減衰力は4段階に調節が可能です。エアサス併用のフロントフォークには、プリロード調整機構を採用。無段階に調節できるので、状況に応じたセッティングができます。コントロールブルなブレーキフィーリングを見せるのが、DPBS (Deca Piston Brake System) です。フロントに対向式4ポットの油圧ダブルディスクを、リヤに対向式2ポットと合計10個のピストンで強力な制動力を示します。



ホワイトパネルのメーターは視認性に優れています。



低く、狭めにセッティングされたアルミ合金製のセパレートハンドル。



角型ヘッドライトは60W/55Wのハロゲンランプを採用。



フューエルタンクは17ℓの大容量でエアプレーンタイプのキャップを装着。



アルミ鍛造パーツを多用したステップ回り。



ブルー・ホワイト (アンダーカウル付)

スーパーホワイト

レッド・ホワイト

**TOP SPRINTER
RG250**
¥480,000 [アンダーカウル付
ホワイト除く]
¥460,000



軽量・コンパクトな4サイクル・2気筒エンジンを搭載した駿足ロードスポーツ

DOHC・8バルブの2気筒TSCCエンジン。

ゆとりあるパワーと低燃費性能を可能にした、スズキ独自のT.S.C.C. (Twin Swirl Combustion Chamber・2渦流燃焼室)を採用した2気筒エンジンを搭載しています。トランスミッションは6段



DOHC 8 VALVES
TSCC
SUZUKI

リターン式で、パワーを有効にひきだしテクニックを思う存分発揮することができます。

ANDFがキビキビとした走りを生みだす。

制動時のノーズダイブを防ぎ、走行安定性を向上させるANDF (アンチ・ノーズダイブ機構)を装着。強力な油圧ディスクブレーキとともに、軽快さを主張する走りを見せてくれます。さらに、軽量キャストホイールの採用により、バネ下重量も軽減。

ANTI-NORSE DIVE FORK
ANDF
SUZUKI



シンプルで機能的な装備。
ヘッドライトはハロゲンランプを使用し夜間走行の安全性をたかめます。メーターは見やすく、スイッチは操作しやすい機能優先のデザインとレイアウトです。



GSX250E KATANA

¥384,000
(フェアリング付)
¥369,000



伝統あるクラシカルなスタイリングに高性能なメカニズムをフューチャーしたトラディショナル・モデル。

DOHC・2気筒にスズキ独自の燃焼効率の高いTSCC機構を採用した高トルク・エンジン。
シンプルな角型ターンシグナルをはじめ走りの安全性を高める各種ランプ。
見やすさと操作性のよさで定評のあるメーター&スイッチ。



GSX250T
¥355,000

アーバン・ホース。ゆったりとロング・ツアーを楽しめる、軽快なクォーター・アメリカン。

ゆとりある高トルクを発揮し、燃焼効率の高いTSCC機構採用の2気筒・DOHC・8バルブエンジン。
ロング・ツアラーの象徴、ブルバックハンドルとローライドシート。
夜間走行の安全性を高め、マシンの意思を明快に伝えるライト類。



GSX250L
¥365,000



RH250

¥399,000

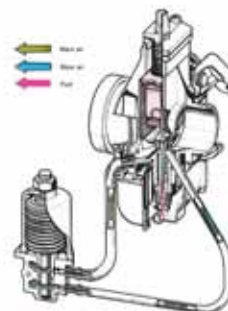


オフロードをあらゆるテクニックを駆使して走る、跳ぶ、越える。RH250には、チャンピオンマシンのテクノロジーが生きています。

RHのエンジンは、オフロードで瞬発力と耐久力を発揮する。

35ps/7,500rpmと3.4kg-m/6,500rpmの最高出力と最大トルクを発揮するエンジンは、レースから得たノウハウがおしみなく生かされています。さらに、あらゆる条件下での走りを考慮し、AAR(自動高度補正機構)を採用したフラットスライドキャブレターを装着。気圧の変化によるパワーダウンもおこしません。また、一軸式バルancerにより

振動、騒音を低減するとともに、エンジンの軽量、コンパクト化を実現しました。排気



系には、多段脚張マフラーを採用。エンジン冷却には、小型、軽量のアルミ製ラジエーターからなるスズキ独自の水冷方式を取り入れています。

オフロードを駆け抜くために生まれた、しなやかで強靱な足回り。スズキ独自のフルフローターサスペンション(CMCタイプ)を装備し、さまざまな路面を確実にグリップします。266mmのクッションストロークを確保。クッションユニットは、ガス室別体式を採用。ハードな走行でのサスペンション性能の耐久性を大幅に向上させています。フロントには、確かな制動力を得られる油圧式ディスクブレーキを装着。



オフロード・ランにふさわしい装備の数々。

メーターバイザーにより、泥や砂から保護されたメーター類。体重移動の容易なシートは、乗り心地もすぐれています。



ブレーキとチェンジペダルは、ホールディングタイプ(可倒式)です。ヘッドライトは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の大容量タイプです。



●走りの写真は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。

250c.c.ロードスポーツ&オフロード 250c.c.SPECIFICATIONS

★	名	GF250	GS250FW	RG250F	GSX250E KATANA	GSX250T	GSX250L	RH250
型 式		GJ71C	GJ71B	GJ71B	GJ51B	GJ51B	GJ51B	GJ11B
全 長		2,040mm	2,045mm	2,010mm	2,100mm	2,095mm	2,090mm	2,150mm
全 幅		720mm	730mm	675mm	755mm	840mm	840mm	825mm
全 高		1,045mm	1,225mm	1,170mm	1,080mm/1,165mm(フェアリング)	1,125mm	1,140mm	1,230mm
軸 距		1,370mm	1,400mm	1,355mm	1,410mm	1,400mm	1,400mm	1,430mm
乾 重		155mm	160mm	150mm/130mm(フューエル)	155mm	140mm	145mm	270mm
乾 重		139kg	157kg	128kg/130kg(フューエル)	157kg	145kg	157kg	103kg
シ ー ト 高		750mm	770mm	725mm	750mm	745mm	755mm	850mm
定 地 速		46km/h(50km/h)	46.0km/h(50km/h)	46.5km/h(50km/h)	45.0km/h(50km/h)	45.0km/h(50km/h)	45.2km/h(50km/h)	49.0km/h(50km/h)
最小回転半径		3.2m	3.2m	3.1m	2.4m	2.4m	2.5m	2.2m
軸 距 間 隔		14.0m(50km/h)	14.0m(50km/h)	14.0m(50km/h)	14.0m(50km/h)	14.0m(50km/h)	14.0m(50km/h)	14.5m(50km/h)
エンジン形式		4サイクル・4気筒	4サイクル・4気筒	4サイクル・2気筒	4サイクル・2気筒	4サイクル・2気筒	4サイクル・2気筒	2サイクル・単気筒
弁 方 式		DOHC・2バルブ	DOHC・2バルブ	パワーリードバルブ	DOHC・4バルブ	DOHC・4バルブ	DOHC・4バルブ	パワーリードバルブ
総 排 気 量		249cc	249cc	247cc	249cc	249cc	249cc	249cc
内 径 × 行 程		44.0mm × 41.0mm	44.0mm × 41.0mm	54.0mm × 54.0mm	60.0mm × 44.2mm	60.0mm × 44.2mm	60.0mm × 44.2mm	70.0mm × 54.0mm
圧 縮 比		11.3	10.9	7.0	10.5	10.5	10.5	7.4
最 大 出 力		41ps/12,500rpm	38ps/11,500rpm	45ps/8,500rpm	27ps/10,000rpm	27ps/10,000rpm	27ps/10,000rpm	35ps/7,500rpm
最 大 トルク		2.4kg-m/10,500rpm	2.4kg-m/10,500rpm	2.8kg-m/8,000rpm	2.2kg-m/8,000rpm	2.2kg-m/8,000rpm	2.2kg-m/8,000rpm	3.4kg-m/6,500rpm
キャブレター		BSW24	BSW24	VM28SS	BS30(SU) × 2	BS30(SU) × 2	BS30(SU) × 2	VM34SS
潤滑方式		ウェットサンブ	ウェットサンブ	分離潤滑式	ウェットサンブ	ウェットサンブ	ウェットサンブ	分離潤滑式
点火方式		セル	セル	セル	セル	セル	セル	セル
点火方式		フルトランジスタ	フルトランジスタ	P.E.I	フルトランジスタ	フルトランジスタ	フルトランジスタ	P.E.I
エンジン冷却方式		水冷	水冷	空冷	空冷	空冷	空冷	水冷
燃料タンク容量		15L	15L	17L	16L	13L	13L	12L
オイル容量		2.6L	2.6L	2.6L	2.5L	2.5L	2.5L	1.2L
クラッチ形式		湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング
変速機形式		常時噛合6段リターン式	常時噛合6段リターン式	常時噛合6段リターン式	常時噛合6段リターン式	常時噛合6段リターン式	常時噛合6段リターン式	常時噛合5段リターン式
第1速		3.454	3.454	2.230	2.500	2.500	2.500	2.384
第2速		2.266	2.266	1.562	1.625	1.625	1.625	1.500
第3速		1.750	1.750	1.210	1.210	1.210	1.210	1.105
第4速		1.450	1.450	1.000	1.000	1.000	1.000	0.863
第5速		1.250	1.250	0.863	0.863	0.863	0.863	0.708
第6速		1.150	1.150	0.782	0.782	0.782	0.782	---
一次減速(ギヤ)		2.166	2.166	3.000	3.125	3.125	3.125	2.708
二次減速(チェン)		3.692	3.615	2.785	3.357	3.133	3.214	3.461
ギヤースタ		26/20	27/20	25/25	27/20	28/20	29/20	29/15
チェーン		106mm	106mm	103mm	103mm	103mm	103mm	112mm
ブレーキ形式(前)		油圧ディスク	油圧ディスク	油圧ディスク	油圧ディスク	油圧ディスク	油圧ディスク	油圧ディスク
ブレーキ形式(後)		油圧ディスク	油圧ディスク	油圧ディスク	リーディング・ブレーキング	リーディング・ブレーキング	リーディング・ブレーキング	リーディング・ブレーキング
フレーム形式		ダブルクレードル	ダブルクレードル	ダブルクレードル	ダブルクレードル	ダブルクレードル	ダブルクレードル	ダブルクレードル
タイヤサイズ(前)		100/90-16 54S	100/90-16 54S	100/90-16 54H	3.60S18-4PR	3.60-18-4PR	90/90-18 52S	3.00-21-4PR
タイヤサイズ(後)		110/80-18 58S	100/90-18 56S	110/80-18 58H	4.10S18-4PR	3.50-17-4PR	120/90-18 63S	130/80-17 65P
かじ取角左右		34°	30°	30°	42°	42°	42°	45°
ボディ・カラー		スベスベ・ブラック	パール・シルバー・ホワイト	ホワイト・ブルー・フォード	ホワイト・レッド・フォード (フェアリング付)	キャンディ・ブルー・レッド	マルチ・レッド・フォード	フロリダ・ハイロー
		パール・シルバー・ホワイト	スベスベ・ブラック	ホワイト・ブルー・フォード	ブラック・レッド・フォード (フェアリング付)	ブラック	ブラック・シルバー・フォード	マープル・カレン・レッド
		マープル・カレン・レッド		スベスベ・ホワイト (フェアリング付)	キャンディ・ブルー・レッド			スベスベ・ホワイト
				アイアン・シルバー・メタリック				

●定地速は定められた試験条件のもとでの値です。したがって、走行時の気象、道路、車両、整備などの諸条件により異なります。●この仕様は、改良のため変更する場合があります。●車体色は印刷のため、実物と異なって見える場合があります。●価格は標準全価格です(北海道、沖縄および一部離島を除く)。



走るエンターテインメントのためのトータルコーディネート

ツーリングツーピース SIZE:M-L ¥97,000

ゲライロスーツ SIZE:M-L-L ¥74,000(左) ¥98,000(右)

ヘルメット SIZE:S-M-L-L ¥38,000

ヘルメット SIZE:S-M-L-L ¥33,000

ゲライロヘルメット(S-70B) SIZE:M-L ¥33,000

ゲライロヘルメット(S-70A) SIZE:M-L ¥33,000

ツーリンググローブ SIZE:M-L ¥11,000

ブーツ SIZE:24.5cm-27.0cm ¥35,000

ゲライログローブ SIZE:M-L ¥5,600

ゲライロブーツ(SGB-5) SIZE:24.5cm-27.0cm ¥21,000

SAFE & JOYFUL: モーターサイクルに乗るための、マナーとルール。

かぶりましょうヘルメット。乗車用ヘルメットはS、SG、JISマークのついたものを選びましょう。あこひはきちんとめてかぶりましょう。身体の露出が少なく、動きやすい色合いの服を着用しましょう。あなたのバイクをチェック。乗る前に、燃料、オイル、ブレーキ、タイヤ、ランプなど、運行前点検を必ずしましょう。整備手帳にある、定期点検も大切です。●走行はムリなく安全に。あせらずムリせず。安全速度で経済走行をしましょう。空ぶかしはムダです。ガソリンを大切にしましょう。●4輪車の動きにご注意。バイクを運転するときは、4輪車の動きをよく見ましょう。4輪車からよく見える位置を選んで走りましょう。車間距離は十分に。交差点では左折や右折する4輪車に注意しましょう。特に大型トラックなどの、左側には近づかないようにしましょう。●合図は早めに。合図は、右左折、進路変更などの意思表示です。早めに的確な合図を心がけましょう。●一時停止は正確に。一時停止の標識のある場所や狭い道から広い道へ出るときは、必ず止まって左右の確認をしてから発進しましょう。●カーブの手前で減速。カーブでは、手前で十分にスピードをおとしてから曲がるようにしましょう。改造はやめよう。変形ハンドルやマフラーの改造などは、法律で禁じられているばかりではなく、操縦安定性及び消音機能を低下させ、バイク本来の性能が発揮できませんのでやめましょう。自賠責保険をお忘れなく。自賠責保険には、必ず加入しましょう。期限のチェックも忘れずに。●盗難にご注意。バイクから離れるときは、キーを抜きとりハンドルロック(施設装置、スズキ全車に標準装備)で盗難防止を。

スズキ安全運転指導本部



★ヘルメットを正しくかぶりましょう。

★点検・整備を忘れずに。

★安全のため改造はやめましょう。

スズキクレジット スズキサンスマイル

信頼にこたえる技術のスズキ

SUZUKI

〒432-91 静岡県浜松市外高塚300
99999-10101-601