

SUZUKI ALL 250c.c. ROAD MODELS



GS250FW

ENGINE TYPE: 4-STROKE DOHC IN LINE-4 LIQUID COOLED
CAPACITY: 249c.c. • MAXIMUM POWER: 36PS/11000r.p.m.
MAXIMUM TORQUE: 2.3kg-m/10000r.p.m.

RG250Γ

ENGINE TYPE: 2-STROKE POWER REED VALVE LIQUID
COOLED • CAPACITY: 247c.c. • MAXIMUM POWER: 45PS/8500
r.p.m. • MAXIMUM TORQUE: 3.8kg-m/8000r.p.m.

GSX250E KATANA

ENGINE TYPE: 4-STROKE DOHC 8-VALVES • CAPACITY: 249c.c.
MAXIMUM POWER: 29PS/10000r.p.m. • MAXIMUM TORQUE: 2.2
kg-m/8000r.p.m.

GSX250L

ENGINE TYPE: 4-STROKE DOHC 8-VALVES • CAPACITY: 249c.c.
MAXIMUM POWER: 29PS/10000r.p.m. • MAXIMUM TORQUE: 2.2
kg-m/8000r.p.m.

GSX250T

ENGINE TYPE: 4-STROKE DOHC 8-VALVES • CAPACITY: 249c.c.
MAXIMUM POWER: 29PS/10000r.p.m. • MAXIMUM TORQUE: 2.2
kg-m/8000r.p.m.

GN250E

ENGINE TYPE: 4-STROKE SOHC 4-VALVES • CAPACITY: 249c.c.
MAXIMUM POWER: 22PS/8500r.p.m. • MAXIMUM TORQUE: 2.0
kg-m/5500r.p.m.

GS250FW



(ハーフフェアリング)

The Quarter

あなたは、チャンピオン・マシンの系譜に乗る。

スズキのロード・スポーツ・モデルには、
チャンピオン・マシンRGFのように、他を
リードする先進性がある。
それは最新のテクノロジーの塊でありな
がら、ライダーを魅了するヒューマンなポ
リシーで作られているからだ。

UNCINI



RG250Γ



走りの写真は、すべてテストコース内で撮影したものです。一般公道では、無理な走行をしないようにしましょう。



Super Chan

r Multi

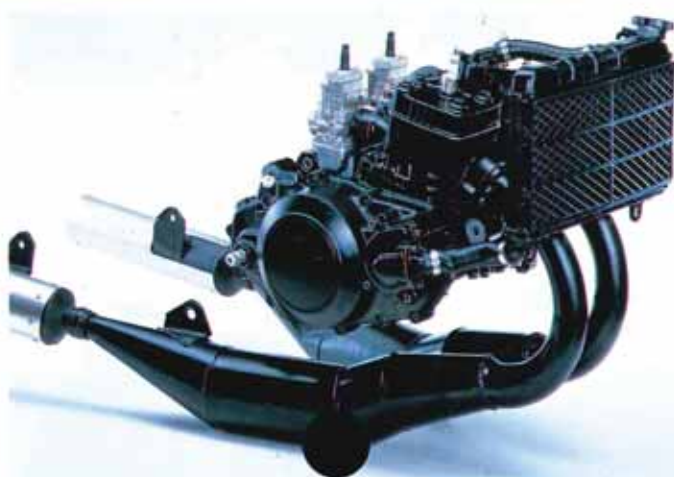


250cc世界初の水冷4気筒DOHCエンジン搭載。このマルチクォーター・エンジンは、36馬力のハイパワーを発生します。水冷システムの採用により、静粛性と冷却性が大幅に向上しています。**新開発の2バレル・キャブレターを採用。**軽量、コンパクトな2バレル・キャブレターを装着し、エンジン本体のスリム化、コンパクト化にも対応します。**電子進角式のフル・トランジスタ点火方式の採用。**確実な着火性能を発揮し、メンテナンスフリーを実現します。**リザーバータンクを設けたラジエターを装着。**冷却水を適温に保ち、安定したエンジン冷却効果を生み出すサーモスタットと電動ファンを装備しています。①



- 軽量で剛性の高い角パイプ・フレームL-BOX。コンピュータによる応力解析を導入した、ハイテンション・スチール製角パイプ採用のダブルクレードル・フレームです。
- クイックなハンドリングと抜群の安定性を生み出す、16インチのフロントホイール。切り返し性能、グリップ力、ブレーキ性能などの大幅な向上が可能となりました。②
- ブレーキ時のノーズダイブを防ぐとともに、操安性をも高めるANDF機構を装着しています。③
- フロントの油圧ディスクブレーキには、レーザータッチの対向ピストン式キャリパーを採用し、強力な制動力を実現します。②

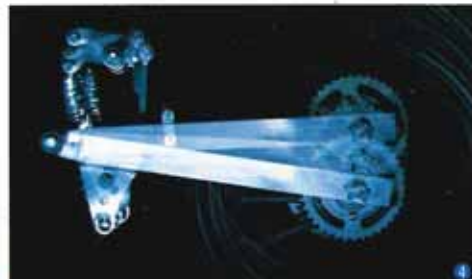
- リヤ・サスペンションには、ロードレースでその優秀さを実証したフルフローターサスペンションを装着。後輪の接地性が高まり、走行性能が飛躍的に向上します。クッション・ユニットのスプリング・イニシャルを遠隔操作するための、RCPL(リモート・コントロール・プリ・ロード)機構を装備しています。④
- エアロダイナミクスの上とライダーの保護機能を追求したフェアリングを装着しています。
- 見やすいメーターパネルには、水温計とフューエルメーターを装備しています。⑤
- 角型ヘッドライトは、60/55Wのハロゲン・ランプを装着しています。



mpion

- 市販車で世界初のアルミ角パイプ製フレーム“AL-BOX”を使用しています。高い剛性が得られるとともに、大幅な軽量化をも達成しています。
- フロントホイールは、ミシュラン製の16インチ偏平タイヤを装着。コーナリング性能、ブレーキ性能、を向上させるとともに、グリップ力をも高めています。②
- セミエアタイプのフロントフォークとANDF機構のダブル装着により、乗り心地の向上とブレーキ時の操安性向上が図られました。③
- ブレーキ装置は、フロントがダブル、リヤがシングルの油圧ディスクブレーキを装着。強力な制動力とシャープな効き味を発揮する、対向ピストン式のキャリパーを採用しています。②

- 後輪の接地性を高めたフルフローターサスを採用。操安性の向上と、快適な乗り心地を可能とします。クッション・スプリングのイニシャル調整をリモートコントロールできるRCPLを装備。後輪にもミシュラン製のタイヤを装着しています。④
- セパレート・ハンドル、チェンジレバー、ライダーステップ、タンデムステップ、マフラーブラケットなど、アルミを多用し軽量化を図っています。●60/55Wのハロゲンランプを装着したヘッドライトです。
- エアロダイナミクスの追求から生まれた、高性能フェアリングを装着しています。
- タコメーターを中央に配した機能的なメーターパネルです。⑤
- 17ℓの容量を確保したフューエルタンクには、エアブレンタイプのキャップを採用しています。



45馬力のハイ・パワーを発揮する、水冷2ストロークのツイン・エンジンを搭載。スズキ独自のパワーリッド・バルブ方式により、リッターあたり180馬力以上の高出力を発生します。**鋭いレスポンスを生み出す、フラットスライド・キャブレター。**さらに、インレット・マニホールドを左右連結した新開発のSIPC(スズキ・インテーク・パワー・チャンバー)機構の採用により、出力と燃費が大幅に向上しました。**多段膨脹マフラーの採用により、燃焼効率、排気効率が大幅にアップ。**レーシングマシンのような迫力あるスタイリングが魅力です。**ラジエターは、小型、軽量のSRタイプを装着。**サーモスタット、リザーバータンクを装備しています。①

GSX250E KATANA



(フェアリング付)

●ハイパワーと低燃費性能を両立させたスズキ独自のTSCC(2渦流燃焼室)採用の、DOHC・2気筒・8バルブ・エンジンを搭載しています。

●ブレーキ時のノーズダイブを防ぎ、走行安定性を確保するとともに、ソフトなクッション性能を可能にし、快適な乗り心地を生み出すANDF機構を装着しています。

●エアロダイナミクスの追求とライダー保護の目的で装着されたフェアリング。メーター類の汚れを防ぐ効果もあります。

●パネ下重量を軽減し、走行性能を高めるニュータイプのキャストホイールを装着しています。

●見やすいレイアウトを採用したメーターパネルには、フューエル・ゲージやスズキ独自のギヤポジションを装着しています。

●スイッチ類は、操作性に優れた一体式を採用しています。

●ヘッドライトは、60/55Wのハロゲンランプを使用しています。



TSCC Twin Swirl Combustion Chamber

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、低燃費化を同時に生み出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に、目的を達成したことにあります。



吸入

気筒当り2つのインテーク・マニホールドから同時に大量の混合気が吸入されます。燃焼室の形状により2スワールが発生し、混合気の高密度化を促します。

GSX250



●ゆとりトルクを生みだしながら、低燃費をも実現したTSCC(2渦流燃焼室)採用の、DOHC・2気筒・8バルブ・エンジンを搭載しています。

●多孔プレートのフロント油圧ディスクブレーキは、放熱性、耐水性に優れ、確かな制動力を発揮します。

●見やすく機能的なメーターパネルには、便利なフューエルゲージをレイアウトしました。ギヤポジションも装備しています。

●スイッチは操作性のいい一体式を採用しています。

●快適なロングクルージングができる、大型段付シートを採用しています。

●走りをダイナミックに表現する、120/90-16 63Sサイズのリヤタイヤを装着しています。

●被視認性が向上したテールランプを採用しています。



●ドライブシャフトのよさ、燃費のよさをあわせ持つスズキ独自のTSCC(2渦流燃焼室)のDOHC・2気筒・8バルブ・エンジンを搭載しています。

●フロントの油圧ディスクブレーキは、多孔式のプレートを採用し、放熱効果、耐水効果を高めました。確かな制動力を発揮します。

●レイアウトを一新し、さらに見やすくなったメーターパネルには、スズキ独自のギヤポジションランプを採用しています。

●操作性に優れたスイッチを採用。チョークレバーは、使いやすく左ハンドル・スイッチ・ボックスにレイアウト。

●テールランプは反射面を改良し、被視認性が向上しています。

●シート内部を利用した、便利な小物入れを設置しました。

●シート後部には、アルミ・ダイキャスト製のグラブバーを設けました。

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プ・エアから混合気が燃焼室中央へと噴出し、混合気のかはらがさらに行われます。

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。

GSX250T



GN250E



●TSCC(2渦流燃焼室)採用のSOHC・単気筒・4バルブ・エンジンは、フラットなトルクを生みだし、圧倒的な低燃費性能(58.0km/ℓ(50km/h定地走行テスト値))を発揮します。

●確かな制動力を生み出す、フロントの油圧ディスクブレーキ。常にシャープな効き味を発揮するために、多孔式のディスクプレートを採用しています。

●ダイヤモンド・フレームは、車体の軽量化とともに、低いシートを取り付ける設計で、乗降性および運転性が向上します。

●シンプルで大径のメーターは、走行中の確認が容易です。

●操作のしやすい集中式のスイッチを採用しています。



●250ccロードスポーツ仕様諸元表

仕様諸元	車名	GS250FW	RG250Γ	GSX250E・KATANA (フェアリング付)	GSX250L	GSX250T	GN250E
型式		GJ71A	GJ21A	GJ51B	GJ51B	GJ51B	NJ41A
全長(mm)		2,045	2,050	2,100	2,090	2,095	2,030
全幅(mm)		745(ミニ) 735(ハーフ)	685	755	840	840	840
全高(mm)		1,185(ミニ) 1,240(ハーフ)	1,195	1,080(1,160)	1,140	1,125	1,120
軸距(mm)		1,400	1,385	1,410	1,430	1,400	1,350
最低地上高(mm)		160	155	155	145	140	160
シート高(mm)		770	785	750	755	745	737
乾燥重量(kg)		157(ミニ) 158(ハーフ)	131	157.3	157	154	127.6
定地燃費(km/ℓ)		46.0(50km/h)	45.3(50km/h)	45.0(50km/h)	45.2(50km/h)	45.6(50km/h)	58.0(50km/h)
燃料消費率(ℓ/100km)		0.70	0.70	0.34	0.36	0.34	0.66
最小回転半径(m)		3.2	3.2	2.4	2.5	2.4	2.4
制動距離(m)		14.0(50km/h)	14.0(50km/h)	14.0(50km/h)	14.0(50km/h)	14.0(50km/h)	14.0(50km/h)
エンジン型式		4ストロータ・4気筒	2ストロータ・2気筒	4ストロータ・2気筒	4ストロータ・2気筒	4ストロータ・2気筒	4ストロータ・2気筒
弁方式		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	SOHC・4バルブ
総排気量(cc)		249	247	249	249	249	249
内径×行程(mm)		44.0×41.0	54.0×54.0	60.0×44.2	60.0×44.2	60.0×44.2	72.0×61.2
圧縮比		10.9	7.5	10.5	10.5	10.5	9.0
最高出力(ps/r.p.m.)		36/11,000	45/8,500	29/10,000	29/10,000	29/10,000	22/8,500
最大トルク(kg-m/r.p.m.)		2.3/10,000	3.8/8,000	2.2/8,000	2.2/8,000	2.2/8,000	2.0/5,500
キャブレター		BSW22(SU)	VM28SS(アマル)	BS30(SU)×2	BS30(SU)×2	BS30(SU)×2	BS34(SU)
潤滑方式		ウェットサンプ	CCIS(分離潤滑)	ウェットサンプ	ウェットサンプ	ウェットサンプ	ウェットサンプ
始動方式		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	フル・トランジスタ	フル・トランジスタ	フル・トランジスタ	フル・トランジスタ
燃料タンク容量(ℓ)		15	17	16	13	13	10
オイル容量(ℓ)		2.6	1.2	2.5	2.5	2.5	1.5
エンジン冷却方式		水冷	水冷	空冷	空冷	空冷	空冷
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
変速機形式		常時噛合6段リターン変速	常時噛合6段リターン変速	常時噛合6段リターン変速	常時噛合6段リターン変速	常時噛合6段リターン変速	常時噛合6段リターン変速
第1速		3.454	2.500	2.500	2.500	2.500	2.636
第2速		2.266	1.625	1.625	1.625	1.625	1.687
第3速		1.750	1.210	1.210	1.210	1.210	1.263
第4速		1.450	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
第5速		1.250	0.863	0.863	0.863	0.863	0.818
第6速		1.150	0.782	0.782	0.782	0.782	—
一次減速比(ギヤ)		2.081	3.100	3.125	3.125	3.125	3.238
二次減速比(チェーン)		3.615	2.642	3.357	3.214	3.133	2.733
ギヤスタ		27°00'	28°45'	31°20'	29°30'	28°40'	30°15'
トレール(mm)		100	102	99	118	109	105
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
ブレーキ形式(後)		リーディング・トレーリング	油圧ディスク	リーディング・トレーリング	リーディング・トレーリング	リーディング・トレーリング	リーディング・トレーリング
フレーム形式		ダブルクレードル	ダブルクレードル	セミダブルクレードル	セミダブルクレードル	セミダブルクレードル	ダイヤモンド
タイヤサイズ(前)		100/90-16 54S	100/90-16 54S	3.00-18 4PR	90/90-19 52S	3.00-18 4PR	3.00S18-4PR
タイヤサイズ(後)		100/90-18 56S	100/90-18 56S	4.10S18-4PR	120/90-16 63S	3.50-17 4PR	4.60S16-4PR
かじ取角左右		30°	30°	42°	42°	42°	40°
ボディ・カラー		レッド・ホワイト・ツートン (ハーフフェアリング) ブラック・レッド・ツートン (ハーフフェアリング) マーズブルー・レッド (ミニフェアリング) スペース・ブラック (ミニフェアリング)	ブルー・ホワイト・ツートン	ホワイト・レッド・ツートン (フェアリング付) ブラック・レッド・ツートン (フェアリング付) キャンディー・ジブシー・レッド アイアン・シルバー・メタリック	マリン・レッド・ツートン ブラック・シルバー・ツートン	キャンディー・ジブシー・レッド ブラック	スペース・ブラック キャンディー・ジブシー・レッド ブローニュ・グリーン
標準現金価格		¥479,000(ハーフフェアリング) ¥459,000(ミニフェアリング)	¥460,000	¥384,000(フェアリング付) ¥369,000	¥359,000	¥349,000	¥308,000

★安全は人と車でつくるもの。★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。※早朝・夕暮は早めにライトの点灯を。

モーターサイクルに乗るためのマナーとルール

SAFE&JOYFUL

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。あごひもはきちんと締めかぶりましょう。身体露出が少なく、動きやすい色や素材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、作業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 バイクを運転する時は、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、進路変更などの意志を表示す。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時は、必ず止まって左右の確認をして発進しましょう。

○カーブの手前で減速 カーブでは、手前で十分スピードをおとしてから曲るようにしましょう。
改造はやめましょう。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なく、操縦安定性及び消音機能を低下させ、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

- 本仕様は、改良のため変更する場合があります。
- 定地燃費は定められた試験条件の値です。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。
- 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。

スズキクレジット スズキサマーズ

SUZUKI



鈴木自動車工業株式会社

〒432 静岡県浜松市東区堀田300

99999-10101-601