

SUZUKI DR125S



FULL FLOATER

SUZUKI
Twin
Dome
Combustion
Chamber

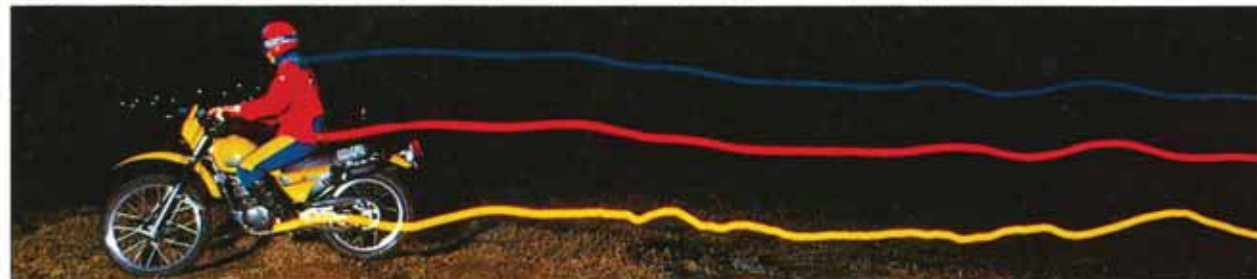


FULL FLOATER
3S
フルフローター
Soft
Smooth
Strong

大地を、まるごと体感。DR125S

フル・フローター&STDCC、野性の脚力はアグレッシブな心臓を持った。

FULL FLOATER



フル・フローターならではの

画期的なフロート構造

フル・フローターサスの構造はその名が示す通り、クッション・ユニットの両端をフレームに直接固定せず、まさにフロート(浮動)の状態。上端はリアアクション・レバーに、下端はスイング・アームに、取り付けられているため、リア・ホイールに加わる路面からのショックは上下から同時にクッション・ユニットを押し、相乗的に吸収解消される。フレームに支点を持つリアアクション・レバーは直線的なショックを回転運動に転換させ、可変的なクッション特性を生み出す。さらに、フロート構造ゆえ、クッション・ユニットの実ストロークを大きく確保することができる。ここに、荒野を見事なまでに走りまわる野性動物の脚力をヒントに開発されたという、フル・フローターだけのノウハウがあるのだ。

フル・フローターならではの

理想のクッション特性

この画期的なフロート構造によるフル・フローターの特徴が、従来のモノショック・サスと比較し、いかにすぐれているか――

●後輪ストロークのビギニングではSoft(ソ

フト)に、ミドルではSmooth(スムーズ)に、そしてボトム付近ではStrong(ストロング)にと独自の3Sを発揮。しかも、その変化はコシが強く、ナチュラルで、まさに理想的なクッション特性。

●クッション・ユニットのピストン・ストロークが大きく確保でき、クッション・ユニット自体の性能の安定化、軽量化を可能とし、特に吸収エネルギーの大きさがきわ立って高い。

●クッション・ユニットのピストン・スピードが速くできるため、大きな減衰力が得られ、ショック吸収効率が高い。

フル・フローターならではの

野性の脚力

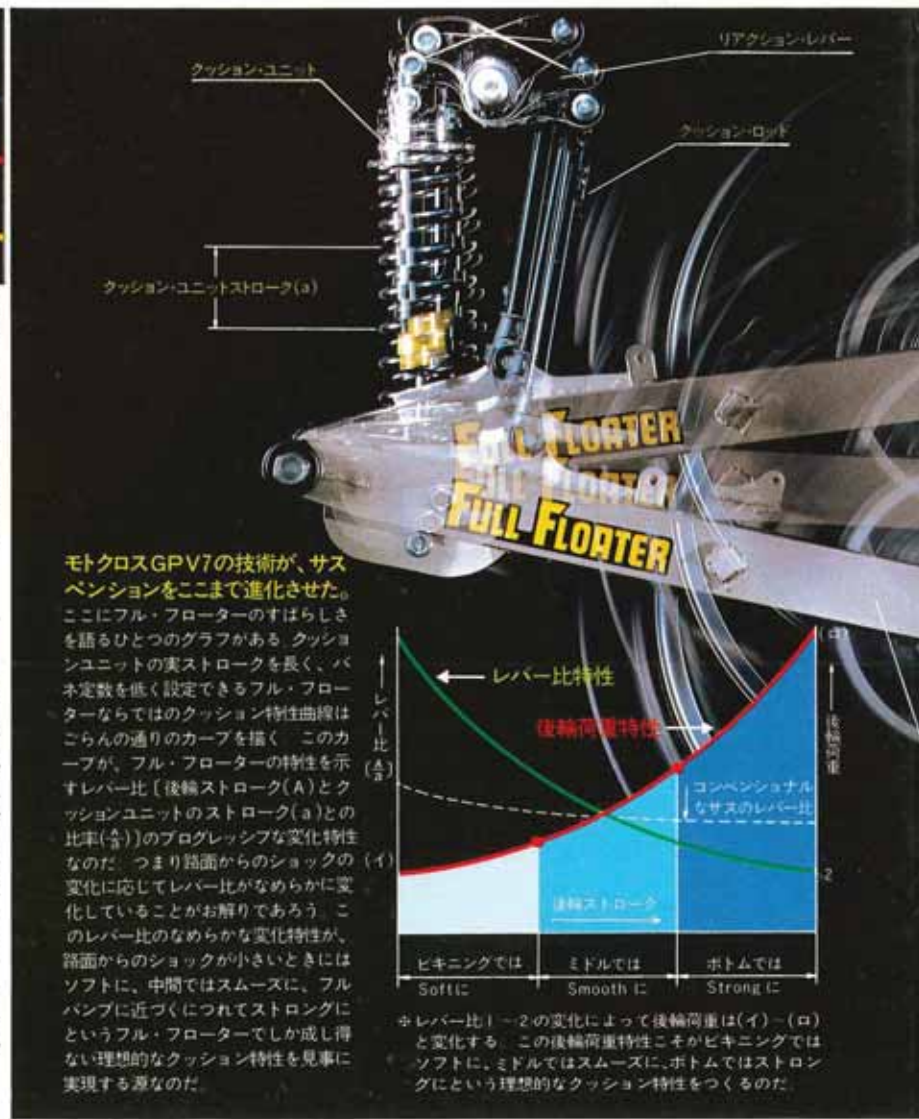
アスファルトロードではロードスポーツなみのハンドリングと、快適な乗り心地を示すDR125Sをオフロードに乗り入れるや、その差はいっそう明快。野性の動物が疾走するように大地を蹴り、力感あふれる走りを見せつける。フル・フローターは路面からのショックを自ら感じとり、敏感に、そしてナチュラルに反応していく。連続ギャップはフル・フローターの得意とするところ。155mmのロングなアクスル・ストロークを利用して、すぐれた路面

追従性を発揮。180mmのストロークを持つリーディング・アクスル・フロントフォークと相まって、完璧なギャップ走破力を披露する。横ハネ、前後のピッチングもほとんどなく、自分の足を動かすようにコーナーをクリア。ライダーとマシンと大地とが、一体になったこの爽快感。あくまで自然の理にかなった「生きモノサス」フル・フローターは、大地で野性に帰る。

フル・フローターならではの

すぐれたフレーム設計

フル・フローターは、サスペンション自体の軽量化のみならず、そのすぐれた吸収特性によりフレーム全体の軽量化、シンプル化をも実現。DR125S専用開発されたニュー・ダイヤモンド・フレームは単体重量わずか8.2kg、俊敏な走りを引き出す。また、ロードクリアランスを十分にとりながら、800mmの低いシート高。凹凸路面の走破性と足つき性がバランスよく設計されている。そして、メインチューブには角形断面鋼管を使用し、強度鋼性をアップ。ハードなオフロードランにもすぐれた操安性を発揮する、完璧な設計だ。



な心臓を持った。

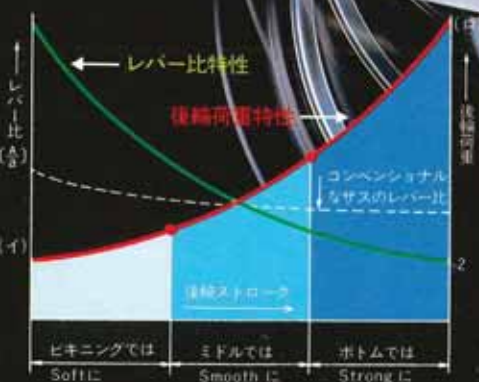
ストロークを持つ
フォークと相
を披露する。
ほとんどなく、自
をクリア。ラ
になったこの
になった「生き
大地で野性

設計

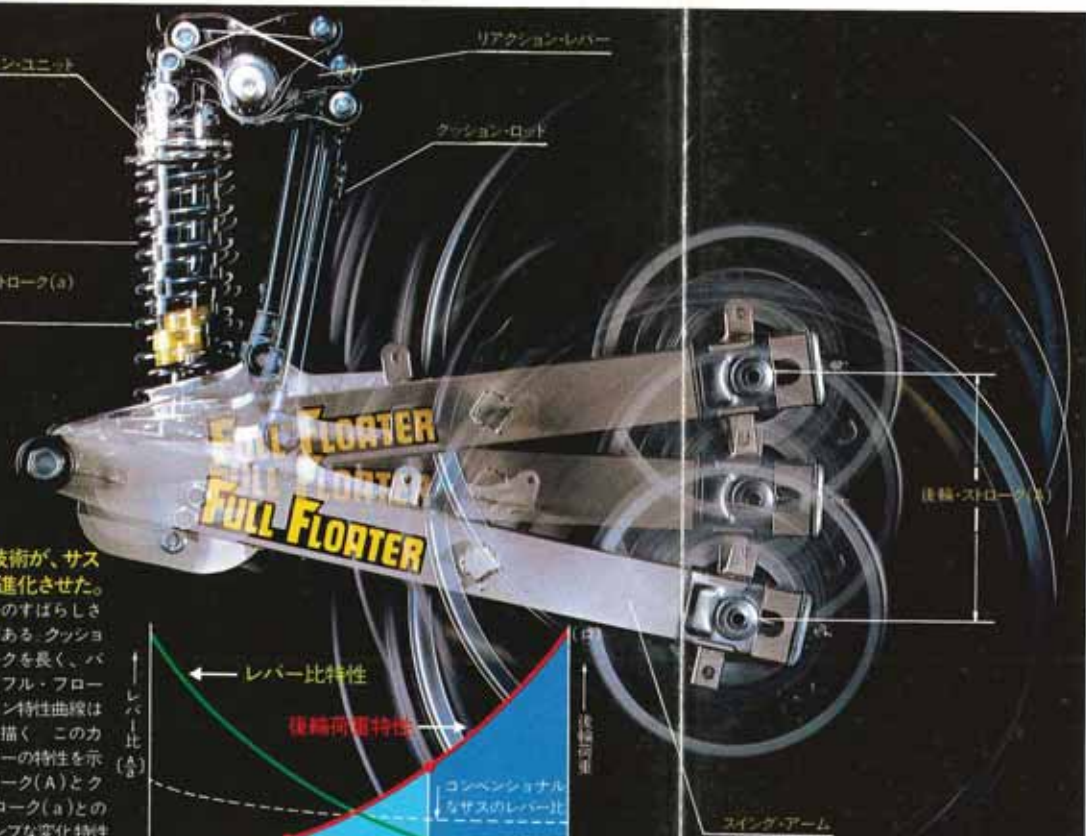
ション自体の
た吸収特性
シンプル化
されたニュ
体重量わず
す。また、ロ
が800mm
走破性と足つ
いる。そして、メ
管を使用し、
アロードラン
る。完璧な

モトクロスGPV7の技術が、サスペンションをここまで進化させた。

ここにフル・フローターのすばらしさを語るひとつのグラフがある。クッションユニットの実ストロークを長く、バネ定数を低く設定できるフル・フローターならではのクッション特性曲線はこの通りのカーブを描く。このカーブが、フル・フローターの特徴を示すレバー比（後輪ストローク(A)とクッションユニットのストローク(a)との比率(%)）のプログレッシブな変化特性なのだ。つまり路面からのショックの変化に応じてレバー比がなめらかに変化していることがお解りであろう。このレバー比のなめらかな変化特性が、路面からのショックが小さいときにはソフトに、中間ではスムーズに、フルバンクに近づくにつれてストロングにというフル・フローターでしか成し得ない理想的なクッション特性を見事に実現する源なのだ。



※レバー比1ーその変化によって後輪荷重は(イ)～(ロ)と変化する。この後輪荷重特性こそがヒキニングではソフトに、ミドルではスムーズに、ボトムではストロングにという理想的なクッション特性をつくるのだ。



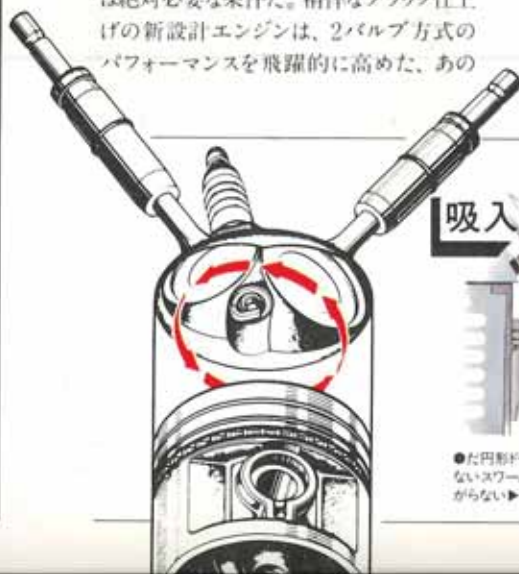
STDCC



STDCCならではの

タフな心臓部

パワフルでフラットな出力特性、シャープなレスポンス、コンパクトなサイズ、そして好燃費。デュアルバールバス・マシンのエンジンには絶対必要な条件だ。精悍なブラック仕上げの新設計エンジンは、2バルブ方式のパフォーマンスを飛躍的に高めた、あの



●円形ドームでスワール発生●乱れのないスワール●混合気の通路が急に広がらない●スムーズな混合気流

STDCC(2ドーム形燃焼室)

足は、タフな心臓を持ったのSTDCCならではの

パワフルな走り

DR125SのSTDCCエンジンは、にまとめられた4サイクルOHC出力13ps/9,500rpm、最大トルク/8,000rpmをアグレッシブな格闘を組み合わせる特異なによって作り出されるスワールのスワールをさらに強化するスによって、一般的な半球形燃焼室にない、すぐれた燃焼効率をオフロード・ランに重要な低中いパワーとフラットなトルク特性 $\tan\theta=0.49$ (約26.1度)というずみだ。そして、STDCCのもうな特長が「スロットル・レスポンス」。アクセルを握る右手の微妙なピッドに反応し、思い通り、自由

圧

STDCC



STDCCならではの

タフな心臓部

パワフルでフラットな出力特性、シャープなレスポンス、コンパクトなサイズ、そして好燃費。デュアルバーパス・マシンのエンジンには絶対必要な条件だ。精巧なブラック仕上げの新設計エンジンは、2バルブ方式のパフォーマンスを飛躍的に高めた。あの

STDCC(2ドーム形燃焼室)を採用。いい足は、タフな心臓を持ったのだ。

STDCCならではの

パワフルな走り

DR125SのSTDCCエンジンはコンパクトにまとめられた4サイクルOHC単気筒。最高出力13ps/9,500rpm、最大トルク1.0kg・m/8,000rpmをアグレッシブに発揮する。2つの楕円を組み合わせた特異な燃焼室形状によって作り出されるスワール(渦流)と、そのスワールをさらに強化するスキッシュ効果によって、一般的な半球形燃焼室では得られない、すぐれた燃焼効率を実現している。オフロード・ランに重要な低中速域の力強いパワーとフラットなトルク特性は登坂能力 $\tan\theta=0.49$ (約26.1度)という数値が証明済みだ。そして、STDCCのもうひとつの大きな特長がスロットル・レスポンスの素晴らしさ。アクセルを握る右手の微妙な操作にビビッドに反応し、思い通り、自由自在のコントロールが可能だ。このクラスの4サイクル・デュアルバーパスの常識を超えた、パワフルな走りを満喫できるエンジンだ。

STDCCならではの

類のない経済性

卓越した燃費もSTDCCのなせる技。補助機構をいっさいもいちず、燃焼室の形状のみで燃焼効率を向上させているため、低速から高速まで回転数を問わず、つねに良好な燃費を示す。62km/ℓ(50km/h定地走行テスト値)というクラス随一の好燃費を記録。オイル消費やメンテナンスも少ない、エコノミーさが自慢のエンジンだ。

STDCCならではの

軽量・コンパクト

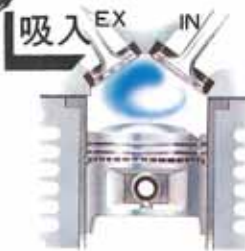
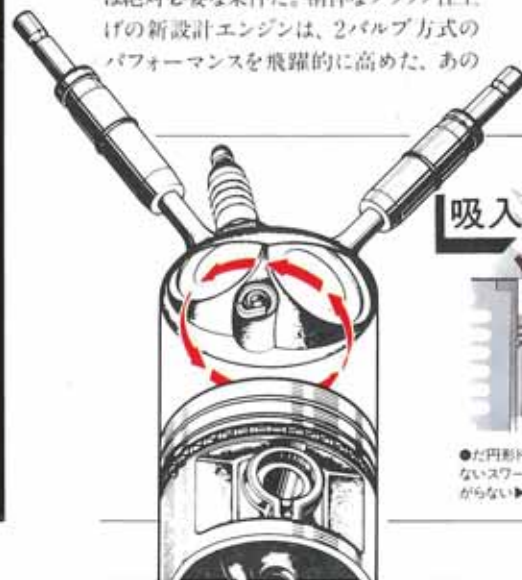
OHC方式採用でコンパクトになったシリンダーヘッドなど、エンジンの軽量化は単体重量28kg(変速機を含む整備重量)と驚異的な軽さを実現。この結果、車輻重量は

99.4kg(乾燥)とデュアルバーパス125cc4サイクル・マシン中、最軽量だ。エンジンのパワーも、すぐれたサスペンションも、軽い車重で初めて生きてくる。DR125Sのこの軽さ。オンを、オフをノビノビ走るに最適なマシンではないか。

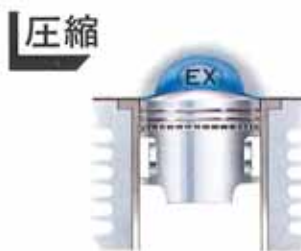
STDCCならではの

トータル・パフォーマンス

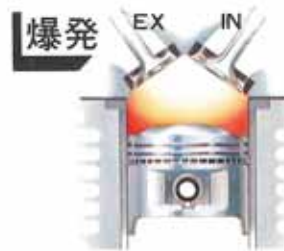
- 点火方式は強力なスパークを得られるトランジスタ方式。ポイント・レスのためホコリや泥にも強く、メンテナンスも必要としない。
- 大型エアクリーナー、大型マフラーで吸気音、排気音を低減。静かさの中にも迫力ある4サイクル・サウンドが楽しめる。
- 走行状態によって適切なギアを選びながら走ることもオフロード・ランの楽しみのひとつ。エンジンのパワーをフルに引き出す最適なレシオを持つ、6段リターン式トランスミッション。



●た円形ドームでスワール発生●見れないスワール●混合気の通路が急に広がらない●スムーズな混合気流



●広い面積のスキッシュエリア●高圧縮比●スキッシュ効果で混合気はさらに高密度



●燃焼室中央付近のスパークプラグ●燃焼スピードがきわめて速い●全体が均一に燃焼●燃焼効率向上



●た円形ドームでスムーズに排気●バルブとのオーバーラップが少ない●クリーンな吸・排気●排気効率向上

後輪・スロットル

スイング・アーム

スタイリングは走りを語り 装備はそのスピリットを語る。

操作機能にすぐれたスイッチ・レイアウト。

走行中ひんばんに使用するスイッチ類はすべて左側に集中させた安全設計。
チョークレバーも左側の使いやすい位置にセット。

スリムでビッグな大容量フューエルタンク。

スリムにデザインされたフューエルタンクは8.5ℓの大容量。
航続距離をグンとのばしている。シートもスリムで、
果敢なオフロード走行での体重移動も自然に行なえる形状だ。

見やすいデザインのコমビネーション・メーター。

スピードメーターとタコメーターを一体にした
新デザインのコムビネーション・メーターは
昼夜とも見やすく、一瞬のうちに
走行状態をキャッチ。もちろん、使いやすい
トリップメーターも標準装備だ。



大光量のヘッドライト、ワイドに照射。

ヘッドライトは35W/35Wの大光量。
薄暮時に便利なシティランプを内蔵し
安全性を向上。フレキシブル・ステアを
備えたターニングシグナルも大型で、
被視認性にすぐれたスクエア・タイプ。
12Vバッテリーも装備。



ラフで威力を発揮、大型スキッド・プレート。

たっぷりとした265mmのロードクリアランスを確保し、さらに
大型のスキッド・プレートを採用。小石や岩からエンジンをしっかりガード。
オフロード・ランのための心強い配慮だ。

大地を噛むリア18インチ、痛快なグリップ力。

ホイールはフロント21インチ、リア18インチのアルミ・ホイールを装備。
バネ下重量を低減し操安性、乗り心地の向上に寄与している。
タイヤはオフロードですぐれたグリップを発揮し、
アスファルトロードでも絶対の強さを持つ新パターンを採用した。

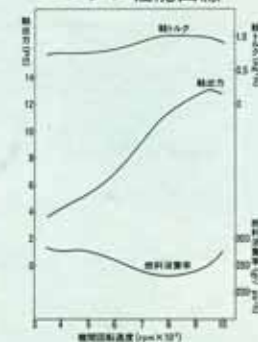
頼もしい制動力。強力なドラムブレーキ。

ブレーキは前後ともリーディング・トレーリング式で、ドラムは大径φ130mm。
雨や泥にも抜群な制動力を失わない。
安全性の高いブレーキ・システムだ。また、バネ下重量軽減のため、
前後とも片ハブ方式を採用。

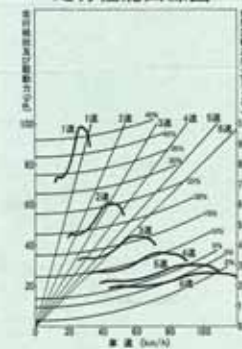


●DR125S主要諸元		型式SF41A
全長	2,135mm	
全幅	850mm	
全高	1,170mm	
軸距	1,345mm	
シート高	800mm	
車両重量	99.4kg(乾重)	
定地燃費	62.0km/l(50km/h)	
登坂能力	$\tan \theta = 0.49$	
最小回転半径	2.3m	
制動距離	8.0m(35km/h)	
エンジン型式	4ストローク・単気筒	
排気量	124cc	
内径×行程	57.0mm×48.8mm	
圧縮比	9.5	
最高出力	13ps/9,500rpm	
最大トルク	1.0kgm/8,000rpm	
キャブレター	VM22SS	
潤滑方式	ウェットサンプ	
始動方式	キック式	
燃料タンク容量	8.5ℓ	
オイル容量	1.0ℓ	
エンジン冷却方式	空冷	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング	
変速機形式	常時噛合式6段リターン式	
第1速	3.000	
第2速	1.857	
第3速	1.368	
第4速	1.095	
第5速	0.913	
第6速	0.800	
一次減速(ギア)	3.470	
二次減速(チェーン)	3.357	
キャスト	30°/0°	
フレーム	124mm	
ブレーキ形式(前)	リーディング・トレーリング	
ブレーキ形式(後)	リーディング・トレーリング	
フレーム形式	ダイヤモンド	
タイヤサイズ(前)	2.75 21 4PR	
タイヤサイズ(後)	4.10 18 4PR	
カビ取角左右	43°	

エンジン性能曲線



走行性能曲線図



●ボディ・カラー



●ワープルビュアレッド



●フロリダイエロー



●ロッキーホワイト

●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。

標準現金価格 ¥239,000

- 安全は人と車をつくるもの。
- 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。

スズキクレジット スズキサマール

SUZUKI

鈴木自動車工業株式会社
〒432 静岡県浜松市外高第300 99999-10106-300

※定地燃費は定められた試験条件の値ですが、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。