

GF 250

10 M

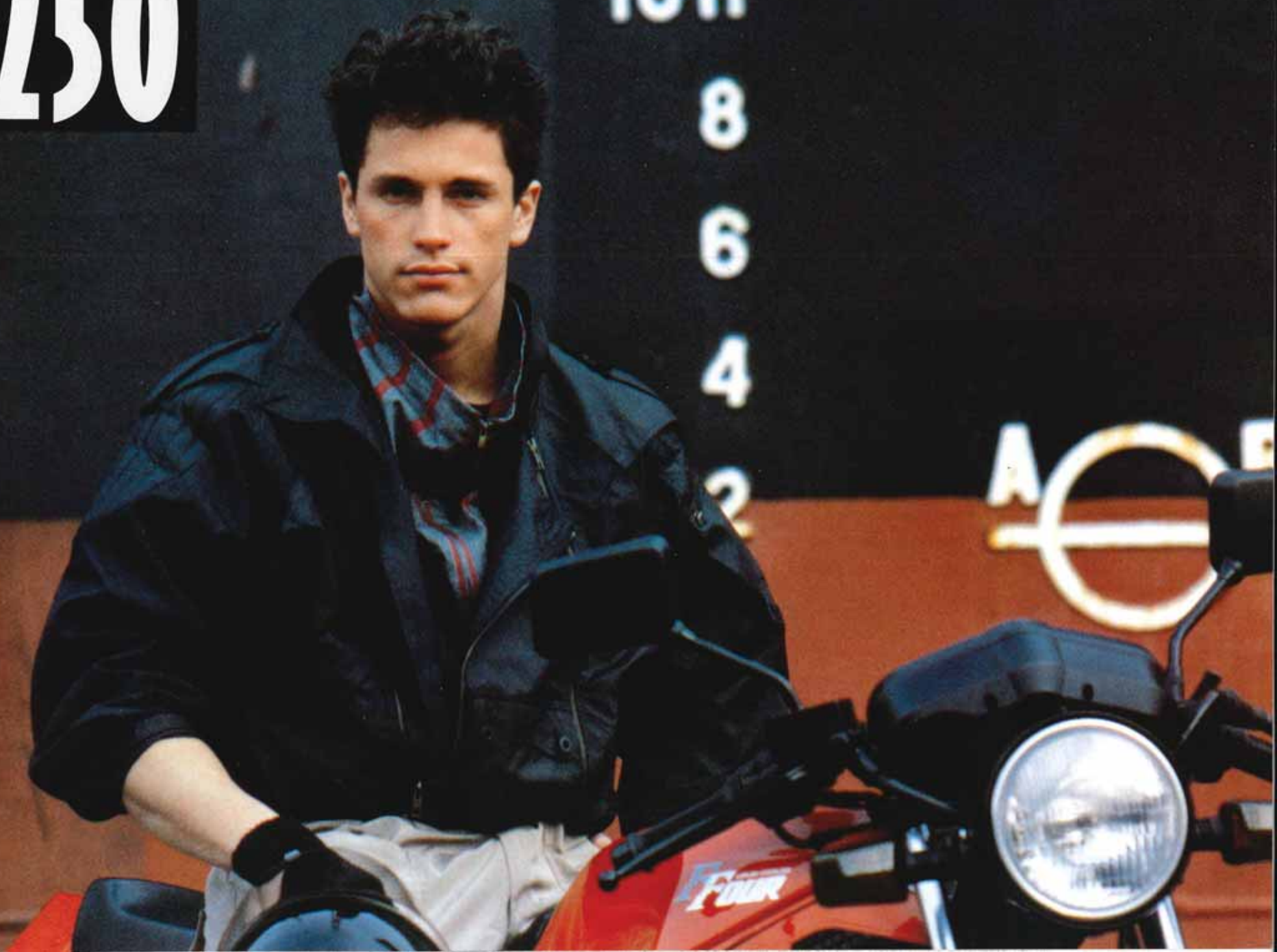
SUZUKI

8

6

4

2







と
その
その
マル
スリ
遊び

とことん、バイクしたい。

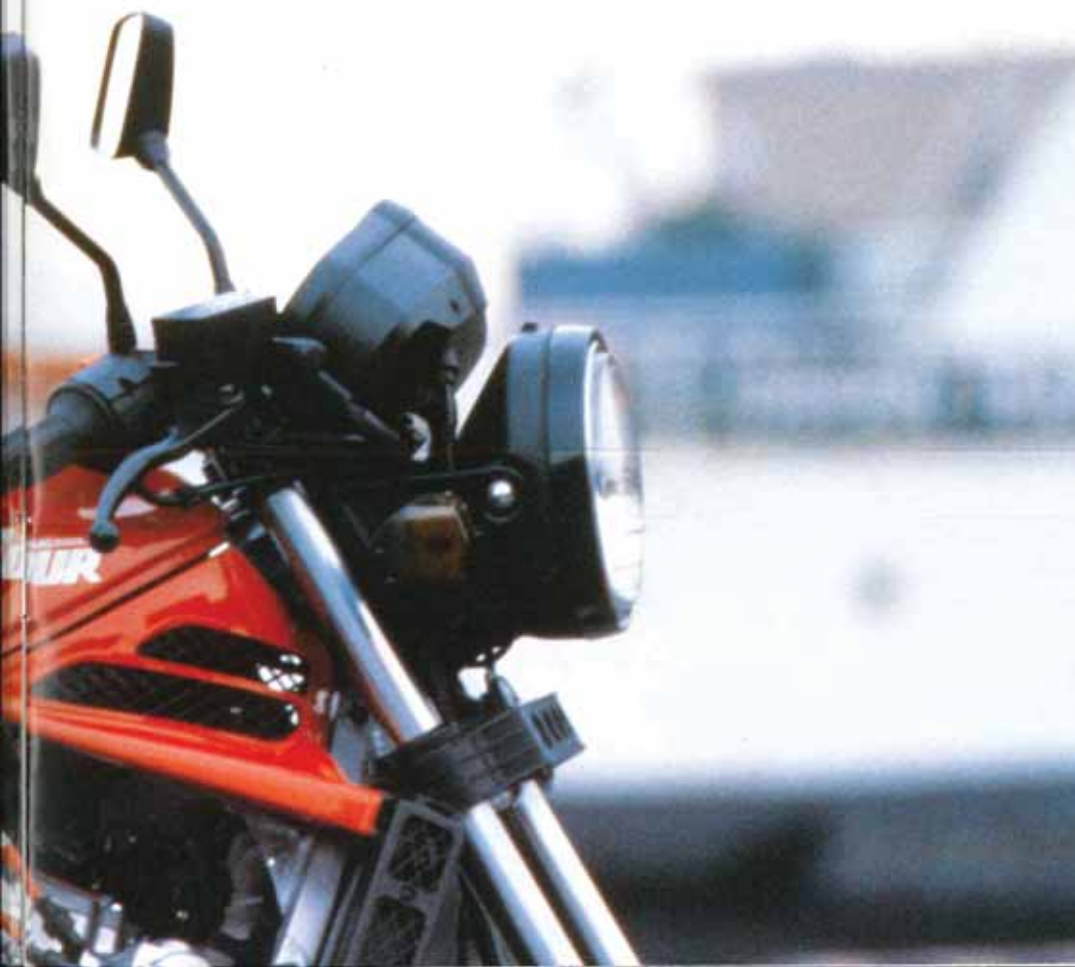
その気になれば、攻められる。

その気にならなければ、ずぶといトルクがものをいう。

マルチ特有のほどよい振動、エキゾーストサウンドも魅力だ。

スリムでスタイリッシュなフォルムは、抑えた自己主張に、ちょうどいい。

遊び心を満タンにした、GF250。とことん、バイクしたいライダーたちへ。



遊びの優等生

GF250

TASTY PERFORMANCE

トルクの低速。パワーの高速。世界で初めて、
250cc・水冷・4サイクル・4気筒を生んだ実績がものをいう。

マルチでありながら、このスリムさ。

250ccでありながら、このパワー。これはまさに驚異。

エンジンのメカロス低減と軽量化が出力に及ぼす影響は、小排気量車ほど大きくなります。GFでは、有限要素法と呼ばれるコンピュータ応力解析を細部に渡って実施。ピストンなどの往復運動部分やクランクシャフトを、強度を高めながらシェイプアップしました。特にコンロッドは、ロングコンロッドを採用。シリンダー内壁への側圧を減少させることによって、各部の負担を減らし、エンジンの軽量・コンパクト化につなげています。

また、小径プラグの採用によって、燃焼室を拡大させることなく吸気バルブを大径化し、丸型ベンチュリー径の新2バルブキャブとともに吸気効率を向上。さらに燃焼室上部を半球型にし、優れた燃焼効率を実現させています。その結果、46 km/ℓ(50km/h定地走行値)という低燃費に加え、中・低速トルクと41馬力ものハイパワーを両立。ツイン並みのスリムで



コンパクトなエンジンは、250cc 4ストマルチの常識をくつがえすパフォーマンスを発揮します。また、このパフォーマンスをささえる冷却方式には、水冷を採用。ラジエターをダブルコアとし横幅をつめ、さらにスリム化を押し進めています。

4サイクル・マルチは、生まれつきの低振動、

低騒音。GFは、さらにその特性を活かしました。

エンジン振動が少なければ、回転はスムーズとなり、耐久性が向上し、騒音が低下します。エンジンにとって、振動はより少ないことが理想です。理論上、エンジンの1次振動は、V型ツインも並列マルチも0です。しかし、並列マルチはV型ツインでは防止できない偶力(横ぶれ)まで打ち消すことができ、生まれながらにして低振動・低騒音という優れた特性を持っているのです。GFの水冷・4サイクル・DOHC・4気筒エンジンは、こうした特性に加え、各部のメカロスの低減と軽量化によって、振動源そのものを減少させることに成功。極めてスムーズで静かなるパワーをライダーにもたらしめています。

中・低速トルクと小気味いい排気音をもたらす、

サイクロンタイプ4intolエキゾーストを採用。

エンジンの軽量・コンパクト化に大きく貢献した、4intolエキゾースト。GFでは、これを、各エキパイを集合部で爆発順に並べたサイクロンタイプとし、排気効率を高め、中・低速から高速までパワーバンドを大きく広げています。また、エキゾーストサウンドは、音質重視設計。クォーターマルチならではの、高回転での小気味いい排気音に、さらに一歩、磨きかけました。



TASTY RUNNING

流すも攻めるも思いのまま。
軽快なフットワークこそ、GFの身上だ。

をいう。



の
E
E
ら
ロ
ン
軌
に
す
よ
記
ク
な
の
果
し
強
れ
ス
し
ン
点

TASTY RUNNING

流すも攻めるも思いのまま。
軽快なフットワークこそ、GFの身上だ。

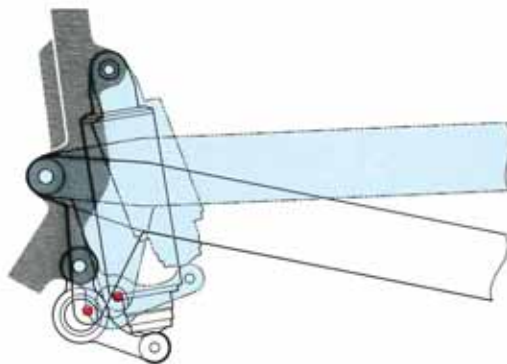


ひとつの偏心カムが時代を変えます。

E-フルフローター・サスペンション。

EはエクセレントのE。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との間に、偏心カムを介するニュー・フルフローター・サスペンションです。後輪が荷重を受け、クッションユニットが圧縮される時、偏心カムはピギニングは左回転、ボトム付近では右回転と振り子のように作動します。いわば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。この偏心カムの採用によって、リヤクッションレバーの形状、大きさ、レイアウトなどの設計に自由度が増し、より理想的なレバー比(後輪ストロークとクッションユニットストロークの差)を生み出すことが可能となったのです。そのため、快適な乗り心地を確保しながら、コシの強さも発揮。優れたプログレッシブ特性をもにしています。また

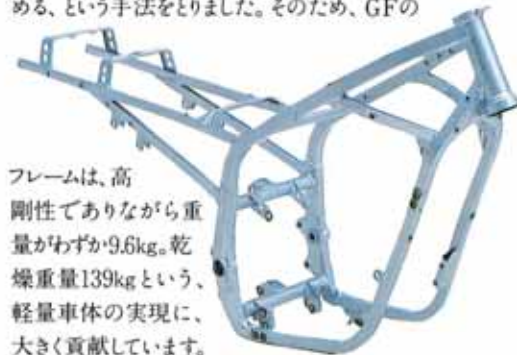
ブッシュロッドなどがないため、軽量・コンパクト化にも貢献。占有スペースの少なさは、750mmという低シート高をもたらしました。



徹底したコンピュータ解析によるこの軽さ、この強さ。

GF専用、ニューL-BOXフレーム。

GFのフレームは、高張力鋼角パイプによるL-BOX (Lightweight Boxsection) フレーム。コンピュータ解析による軽量・高剛性をさらに追求したニュータイプです。各部を細分化された数学的モデルに置き換え、応力を徹底的に分析。弱い部分を補強して剛性を高めるのではなく、強い部分の肉を削ぎ落として全体のバランスによって強度を高める、という手法をとりました。そのため、GFの



フレームは、高剛性でありながら重量がわずか9.6kg。乾燥重量139kgという、軽量車体の実現に、大きく貢献しています。

優れた旋回性能と、抜群の安定性をもたらします。

16インチフロントホイール。

16インチホイールは、コーナリングがシャープになる、接地面積が大きい制動力が高まる、空気抵抗が減少するなど、さまざまな利点があります。スズキは、この軽快な足をL-BOXフレーム、E-フルフローターサスなどと絶妙にセットアップ。シャープさを残しながらも、コーナーでの安定感を高めました。そのため、GF250は、コーナーではあくまでも、クイックでニュートラルな旋回性能を発揮。狙ったラインをトレースし、ライダーの遊び心を満喫させます。



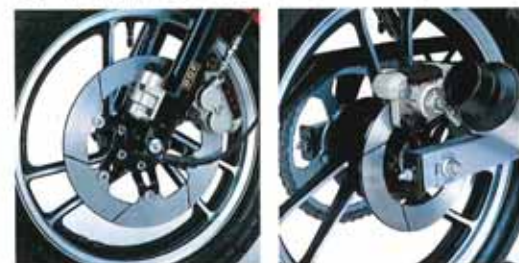
TASTY STOPPING

効き味も性能のうち。
自慢の足は、フローティング・ディスク。

苛酷な使用でも、安定したブレーキ性能を確保。

市販車初、フローティング・ディスクプレート。

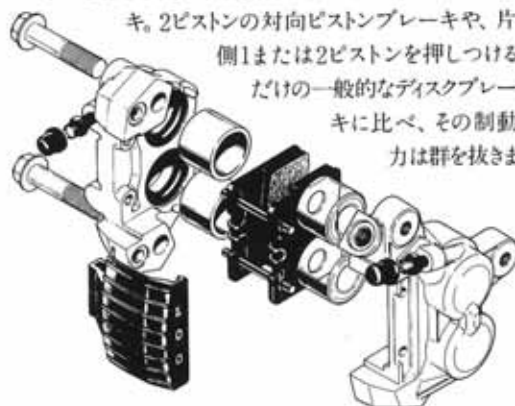
GFには、前後ともディスクブレーキを採用。特にフロントは、フローティング・ディスクプレートをフィーチャーしました。フローティング・ディスクプレートは、プレートとホルダーを完全固定ではなく、その間に、スペーサーを介する方式。制動による熱に強く、プレートとパッドは、常に理想の状態を維持できます。そのため、連続したブレーキングでも、GF本来のコントロールな効き味を確保できるのです。このフローティング・ディ



スクプレートの採用は、市販車ではもちろん初めて。GFオーナーの誇りをかきたてる、先進の装備です。
4つのピストンで強力な制動力をもたらす。

DOP(デュアル・オポズド・ピストン)。

DOPとは、1枚のディスクプレートを、両側から4つのピストンではさみ込み、制動力を得る対向ピストンブレーキ。2ピストンの対向ピストンブレーキや、片側1または2ピストンを押しつけるだけの一般的なディスクブレーキに比べ、その制動力は群を抜か



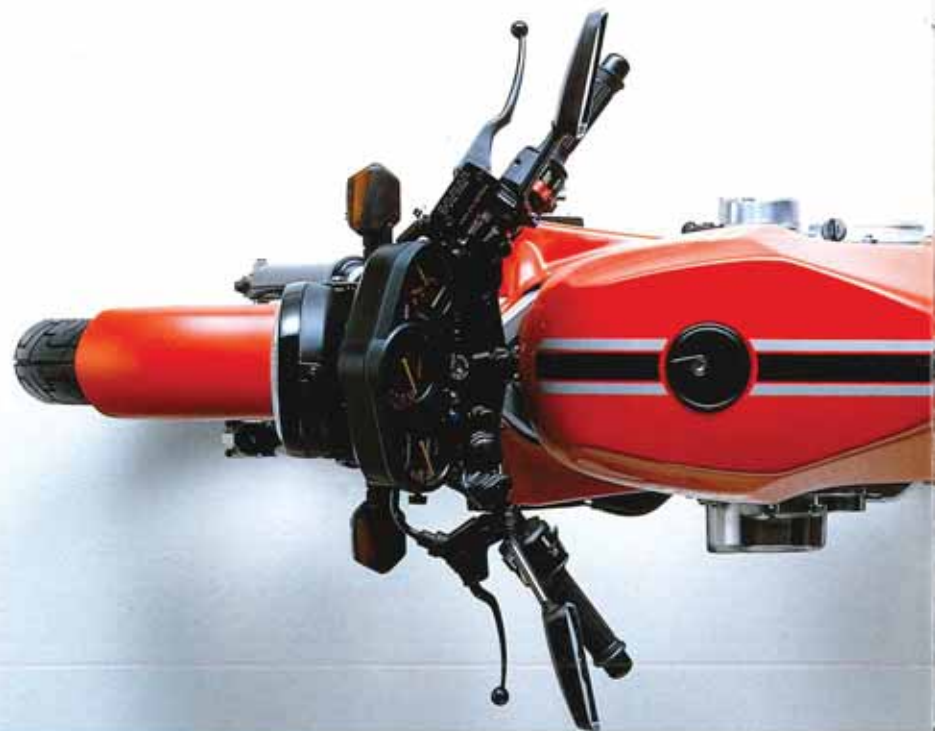
す。もちろん、効き味はすこぶるコントロール。セミメタルパッドやフローティング・ディスクプレートと相まってブレーキフィーリングを高めています。

ブレーキ時はもちろん、あらゆる

荷重にしっかり対応するPDF

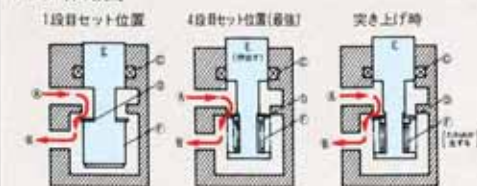
(ポジティブ・ダンピング・フォーク)。

PDFは、アンチダイブ機構の先がけとなったANDFの思想を受け継ぐもの。フルブレーキ時の圧縮荷重のみならず、前輪へのあらゆる荷重に対応して圧側減衰力を調整する機構です。フロントダンパー内のオイル流量を、モジュレーター内に設けたスプールとリーフバルブでコントロール。フロン



トフォークへの圧縮荷重が大きくなれば、それに対応して高い減衰力を発生させます。そのため、従来のアンチダイ

PDF作動図



注: 荷重発生時にダンパー内のオイルがリーフバルブをスプールで押し上げられ、PDFの作動により、フォークの動きがスムーズになり、スプールが押し上げられ、リーフバルブが閉じて圧縮側のオイルを押し戻す。PDFは、ダンパー内のオイルがリーフバルブを押し上げて、リーフバルブが閉じて圧縮側のオイルを押し戻す。PDFは、ダンパー内のオイルがリーフバルブを押し上げて、リーフバルブが閉じて圧縮側のオイルを押し戻す。

ト機構では抑制できなかったコーナリング時やエンジンプレーキ時に起こるノーズダイブまで緩和。ライダーは、より安定した走行を享受できるようになりました。また、必要な時にのみ高い減衰力を得られるため、サスのセッティングをソフトにでき、快適な乗り心地までもたらしめます。PDF作動中に路面から大きな突き上げが起きれば、リーフスプリングがたわんでバルブを解除。通常のサスペンションと同様にショックを吸収します。



TASTY EQUIPMENT

欲張りライダーへ、気くばりの装備。
GFは、すべてに優等生。



トフォークへの圧縮荷重が大きくなれば、それに対応して高い減衰力を発生させます。そのため、従来のアンチダイ

PDF 作動図

[illegible]

ブ機構では抑制できなかったコーナリング時やエンジンプレーキ時に起こるノーズダイブまで緩和。ライダーは、より安定した走行を享受できるようになりました。また、必要な時にのみ高い減衰力を得られるため、サスのセッティングをソフトにでき、快適な乗り心地までもたらしめます。PDF作動中に路面から大きな突き上げが起きれば、リリーフスプリングがたわんでバルブを解除。通常のサスペンションと同様にショックを吸収します。



TASTY EQUIPMENT

欲張りライダーへ、気くばりの装備。
GFは、すべてに優等生。



これは、アイデア。ラゲッジ・フック。ビリオンシート左右にラゲッジフックを装備し、ユーティリティを高めました。荷物を積まない時は、収納OK。GFのシルエットをくずしません。



小さな気づかい、小物スペース。シートテールカウルにも、レインスーツなどを収納できる小物スペースを設けました。市街地走行や、日帰りツーリングなどに最適です。女性にもやさしい、750mmの低シート高。E-フルフローターサスの採用などによって、125cc並みの低シート高を実現しました。足着き性がよく、マシンの操作性を高めています。



15ℓの大容量、フューエルタンク。スリムな車体でありながら、タンク容量は15ℓ。46km/ℓ(50km/h定地走行値)という低燃費と相まって、ロングツーリングもOKです。



RCPL(リモート・コントロール・プリロード)リヤサスの初期荷重をリモートコントロールできるRCPL。タンデム、ソロなどの走行状態や、路面に合わせたセッティングが可能です。



前足のふんばり、スタビライザー。フロントフォークの剛性を高めるスタビライザー。後方にせりあがったフィン、ラジエターへの集風効果に優れ、エンジン冷却に貢献します。



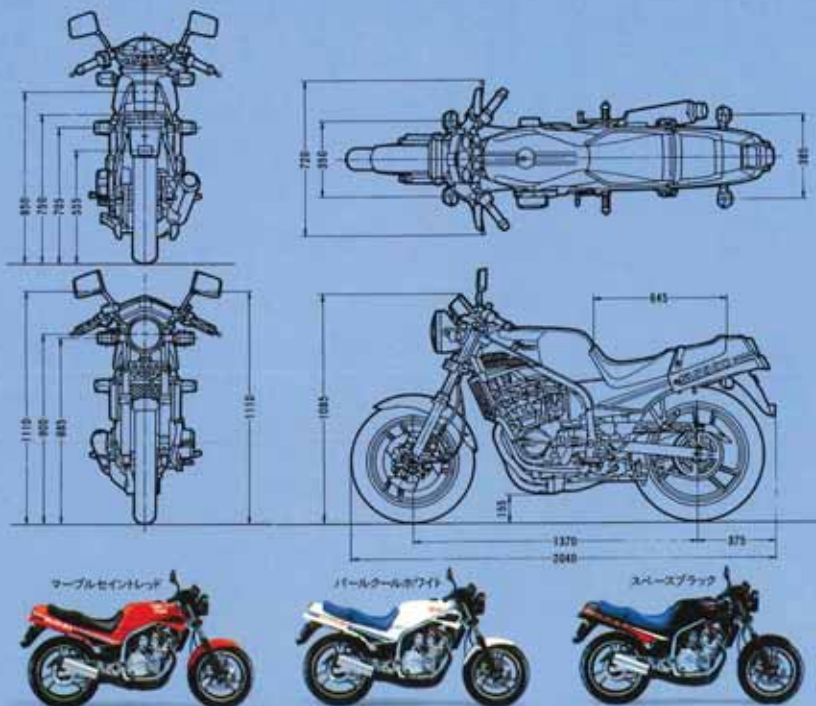
アルミ鍛造、ハンドル。ハンドलगリップは、人間工学に基づいた設計。シートと相まって、ロングツーリングでも疲れにくいライディングポジションを生み出します。豪華装備のメーターパネル。スピードメーター、タコメーターはもちろん、フューエルメーターやギヤポジション・インジケーターも装備。配慮にゆきとどいた仕様です。



ヘッドライトは、ハロゲンを採用。シンプルな丸型ヘッドライトは、60/55Wのハロゲン球を使用。視認性を高めるとともに、鋭いビームで、夜の闇を照らします。



グリップ力に優れたチューブレスタイヤ。前後とも、新設計のトレッドパターンを採用したハイグリップタイヤ。チューブレスですから、急激なエア抜けの心配がありません。



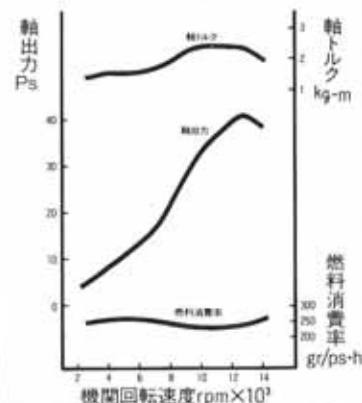
GF250 主要諸元

型式	GJ71C	オイル容量	2.6ℓ
全長	2,040mm	エンジン冷却方式	水冷
全幅	720mm	クラッチ形式	湿式多板・コイルスプリング
全高	1,085mm	変速機形式	常時噛合式6段リターン
軸距	1,370mm	第1速	3.454
シート高	750mm	第2速	2.266
最低地上高	155mm	第3速	1.750
乾燥重量	139kg	第4速	1.450
定地燃費	46km/ℓ(50km/h)	第5速	1.250
最小回転半径	3.2m	第6速	1.150
制動距離	14.0m(50km/h)	一次減速比(ギヤ)	2.166
エンジン型式	4サイクル・4気筒	二次減速比(チェン)	3.692
弁方式	DOHC2バルブ	キャスタ	26°00'
総排気量	249cc	トレール	106mm
内径×行程	44.0×41.0mm	ブレーキ形式(前)	油圧式ディスク
圧縮比	11.3	ブレーキ形式(後)	油圧式ディスク
最高出力	41ps/12,500rpm	フレーム形式	ダブル・クレードル
最大トルク	2.4kg-m/10,500rpm	タイヤサイズ(前)	100/90-16 54S(チューブレス)
キャブレター	BSW24	タイヤサイズ(後)	110/80-18 58S(チューブレス)
潤滑方式	ウェットサンプ	カビ取角左右	34°
始動方式	セル		
点火方式	フル・ラングスタ		
燃料タンク容量	15ℓ		

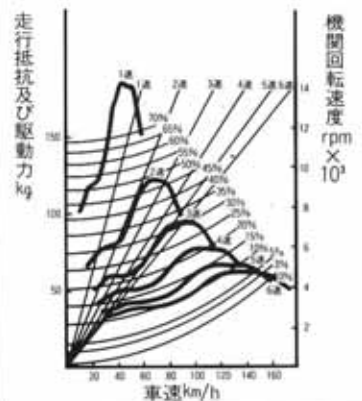
●定地燃費は、定められた試験条件のもとでの値です。従って、走行時の気象、道路、車種、整備などの諸条件により異なります。
●この仕様は改良のため、予告なく変更する場合があります。

標準現金価格 **¥459,000** (北海道・沖縄および一部離島を除く)

エンジン性能曲線図



走行性能曲線図



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** 乗用車ヘルメットは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しめてかぶりましょう。身体の露出が少なく、動きやすく明るい色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、進路変更などの意志表示です。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、キーを抜きハンドロック(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

WHAT A TASTY RUN!

「乗るから」味わうへ、高スズキ。

- ★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 スズキサマスマイル



信頼に應える技術のスズキ

SUZUKI

〒432-91 静岡県浜松市外高塚300

99999-10103-800