

SUZUKI

遊びの
優等生

GF250

さらに熱くなったハートに、軽快フットワークが冴える。New GF250誕生。



コントロールラブルな素性はそのままだに、熱いパワーをハートに秘めた。New GF250

吸排気系のリファインにより、
さらに熱感を深めた
ハイコンパクト・パワーユニット

クォーターマルチのさきかへとなったGF250のパワーユニット、J702。その開発にあたって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わたって実施し、ピストンやコンロッドなどの往復運動部分やクラシクシヤフトを、強度を高めながら軽量化することに成功しています。また、吸気バルブの大径化や半球型燃焼室の採用によってすぐれた燃焼効率を実現しました。ニューGF250ではこのJ702にさらなるパフォーマンスを求めて吸排気系をリファイン。キャブレターの大径化と排気管形状の最適化によって45馬力のハイパワーと2.6kg-mの高トルクを獲得しています。

苛酷な使用にも安定したブレーキフィーリングを確保。フローティング・ディスクプレート

GF250の制動系は、前後輪ともディスクブレーキ。特にフロントディスクには、プレートとホルダーの間にスパーサー

を介するフローティング・ディスクプレートを採用しました。熱膨張によるプレートの変形が少なく、苛酷な使用にも安定したブレーキフィーリングを保ち続けます。さらにフロントブレーキには、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むDOP(デュアル・オペーズド・ピストン)を採用。リヤの対向ピストンと相まって強力な制動力を実現しています。

ブレーキング時はもちろん、あらゆる前輪荷重に対応する強靱な足まわり。PDF

PDF(ポジティブ・ダンピング・フォーク)は、あらゆる前輪荷重に対応して圧側減衰力を調整するスズキ独自のアンチノーズダイブ機構。コーナリング時やエンジンブレーキ時に起こるノーズダイブまで緩和し、操縦安定性を一挙に高めました。

ひとつの偏心カムが走りを変えた。E-フルフローターサスペンション

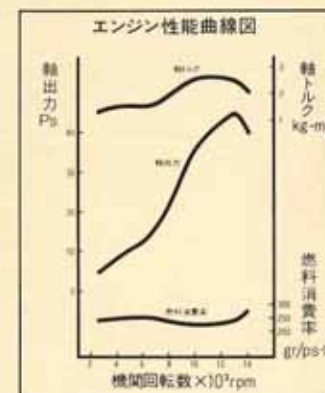
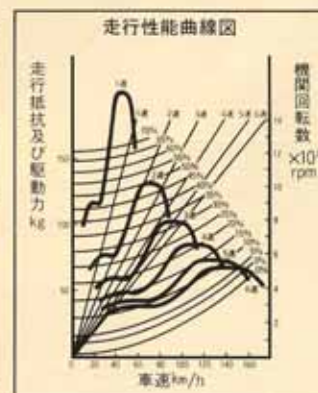
EはエクセレントのE。ニードル部が中心からオフセットされた偏心カムを採用した、新世代のフルフローターサスペンションです。偏心カムの採用によって設計に自由度が増し、より理想的なクッション特性を生み出すことが可能になりました。また、部品点数の減少により軽量・コンパクト化にも貢献。占有スペースの少なさは750mmという低シート高をもたらししています。



操作性・安全性を徹底追求。

機能的なスイッチ類

ニューGF250には操作性にすぐれたプッシュキキャンセル式ウインカースイッチを採用。また、サイドスタンド・ウォーニングランプの新設により、インジケータ類も充実しました。



GF250 主要諸元	
型式	GJ71C
全長	2,040mm
全幅	720mm
全高	1,085mm
軸距	1,370mm
最低地上高	155mm
シート高	750mm
乾燥重量	139kg
定地燃費	46.0km/ℓ(50km/h)
最小回転半径	3.2m
制動距離	14.0m(50km/h)

エンジン型式	4サイクル・4気筒
弁方式	DOHC
総排気量	249cc
内径×行程	44.0mm×41.0mm
圧縮比	11.3
最高出力	45ps/13,000rpm
最大トルク	2.6kg-m/10,500rpm
キャブレター	BSW26
潤滑方式	ウェットサンプ
駆動方式	セル
点火方式	フル・トランジスタ
燃料タンク容量	15ℓ

オイル容量	2.6ℓ
エンジン冷却方式	水冷
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5段リターン
第1速	3.454
第2速	2.266
第3速	1.750
第4速	1.450
第5速	1.250
第6速	1.150
一次減速比(ギヤ)	2.166
二次減速比(チェーン)	3.692

キャスタ	26°00'
トレール	106mm
ブレーキ形式(前)	油圧式ディスク
ブレーキ形式(後)	油圧式ディスク
フレーム形式	ダブルクレードル
タイヤサイズ(前)	100/90-16 54S
タイヤサイズ(後)	110/80-18 58S
カビ取角左右	34°

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

セーラー・サイクルに乗るためのマナーとルールを。守ろう、身につけよう/安全運転。

★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。

ONE FOR ONE
確かな信頼と、新スズキ

鈴木自動車工業株式会社
本社：〒432-91 浜松市外高塚
99999-10103-802

