

SUZUKI

遊びの
優等生

GF 250S



さらに熱くなったハートに加えて、足まわりも **パワーアップ**。ハーフカウルの



排気系の軽量・コンパクト化にも大きく貢献した4 into 1 エキゾーストシステム。GF250Sには4本のエキゾーストパイプを爆発順に並べるサイクロンタイプを採用。集合部分で発生した排気の旋回によって排気スピードをさらに高め、すぐれた排気効率を実現。中低速域から高速域までパワーバンドをワイドに広げます。また、マフラーは音質重視設計。騒音を低くおさえながらも小気味よいスポーツサウンドを響かせます。

は音質重視設計。騒音を低くおさえながらも小気味よいスポーツサウンドを響かせます。

GF250Sのフレームは、高張力鋼角パイプによるL-BOX(ライトウエイト・ボックスセクション)フレーム。コンピュータ解析によって軽量化と高剛性化を高次元で両立させ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かえ、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、強すぎる部分の肉を削ぎ落

GF250Sの制動系は、フロント——ダブル、リヤ——シングルのトリプルディスクブレーキシステムです。特にフロントブレーキにはDOP(デュアル・オポズド・ピストン)を採用。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、

クォーターを加速するGF250S。
いまロードへ。

まわりもパワーアップ。ハーフカウルのGF250S。



と求め
イン。
進化と

ワイドな
4into1エキゾースト
リングです。

コンパクト化にも大きく貢献した
システム。GF250Sには4本
を爆発順に並べるサイクロ
各部分で発生した排気の旋
ードをさらに高め、すぐれた
中低速域から高速域までバ
広がります。また、マフラー
騒音を低
気味よいス
かせます。

りを変えた
ンション

。クッションレバーとスイン
ブラケットとの間に偏心カム
フローター・サスペンション
を受けてクッションユニットが
偏心カムは、ピギニングは
ては右回転と振り子のよう
カムの中心部とニードル部
を、スイングすることによっ
て、この偏心カムの採用によ
る。レバーの形状、大きさ、レイ
アが、より理想的なレ
ックとクッションユニットスト
出すことが可能となったので
な乗り心地を確保しながらも
優れたプログレッシブ特性



をものにしています。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。
ニューL-BOXフレーム。
GF250Sのフレームは、高張力鋼管パイプによ
るL-BOX(ライトウエイト・ボックスセクション)
フレーム。コンピュータ解析によって軽量化と高
剛性化を高次元で両立させ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かえ、
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、強すぎる部分の肉を削ぎ落

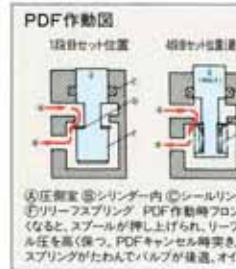
として全体のバランスをとることによって強度を高
める、という手法をとりました。そのため高剛性で
ありながら重量はわずか9.6kg。乾燥重量141
kgという軽量車体の実現に大きく貢献しています。
フロント8、リヤ2、合計10個のピストンが
確実な制動力をもたらすトリプルディスクブレーキシステム。
DPBS(デカ・ピストン・ブレーキシステム)。
GF250Sの制動系は、フロント——ダブル、リ
ヤ——シングルのトリプルディスクブレーキシ
ステムです。特にフロントブレーキにはDOP(デュ
アル・オペズド・ピストン)を採用。1枚のディス
クプレートに両側から4つのピストンではさみ込み、

強力な制動力を得る対向ピストンシステムです。
そのストップパワー
は群を抜き、効き味も
きわめてコントローラ
ブル。リヤの対向ピ
ストンブレーキとともに、
最高のブレーキフィー
リングを実現します。
ブレーキ時はもちろん、
あらゆる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、アン
チダイブ機構に先鞭をつけたANDF(アンチ・



ノーズ・ダイブ・フォーク)の思想をさらに進化さ
せたもの。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
やエンジンブ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、必要な時に高い減衰力を得ら

れるため、サスペンションのキ
で、快適な乗り心地を同時



GF250S。



スタイリッシュな走りをもたらすハーフカウリング。角形ハロゲンヘッドライト一体式です。風圧の体感をやわらげ、俊敏な走りを実現するカウリング。GF250Sにはボディマウントのハーフタイプを採用しました。さらに空力特性にすぐれた3次曲面レンズの角形ハロゲンヘッドライトを一体化。60/55Wの強力なビームが、ナイトライディングでの安全性を確保します。



充実装備のメーターパネル。スポーツ心をくすぐる中央配置のタコメーター。その左にはスピードメーターを、右側には燃料計と水温計を見やすくアレンジ。ギヤポジション・インジケータ、サイドスタンド・ウォーニングランプなど親切装備も充実しています。



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すぐれ、エンジン冷却に貢献します。スリムでありながら安心の大容量。15ℓのフューエルタンク。ニードルグリップのしやすさを優先しつつ十分な容量を確保しました。ロングツーリングも安心です。親しみのスペック、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。スリムなシート形状とあいまって、足着き性は抜群です。これはアイデア。便利な収納型ラゲッジ・フック。ビロオンシート左右にラゲッジ・フックを装備しました。荷物のない時には収納する



ことができ、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。テールカウルにはレインスーツなどを収納できる小物スペースを設けています。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。グリップ力に優れたチューブレスタイヤ。前後輪とも、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。チューブレステスから、急激なエア抜けの心配がありません。プッシュキャンセル式・ウインカースイッチ。ウインカースイッチには、操作性にすぐれたプッシュキャンセル式を採用しました。



●写真はプロライダーによる高速走行テスト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。

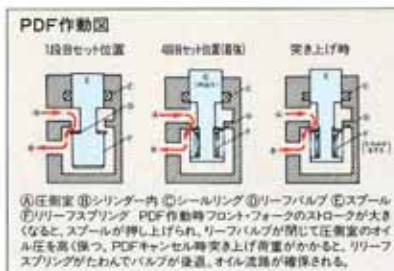
強力な制動力を得る対向ピストンシステムです。そのストップパワーは群を抜き、効き味もきわめてコントロール。リヤの対向ピストンブレーキとともに、最高のブレーキフィードバックを実現します。

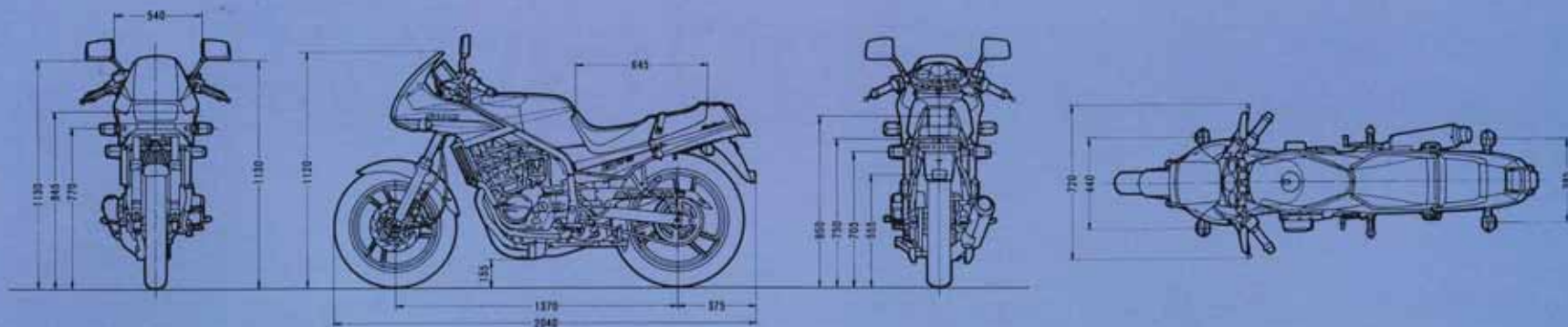


ブレーキ時はもちろん、あらゆる荷重に対応する強靱な足まわり、PDF。PDF(ポジティブ・ダンピング・フォーク)は、アンチダイブ機構に先鞭をつけたANDF(アンチ・

ノーズ・ダイブ・フォーク)の思想をさらに進化させたもの。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縮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ブ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、必要な時に高い減衰力を得ら

れるため、サスペンションのセッティングをソフトにでき、快適な乗り心地を同時に実現しています。





GF250S 主要諸元

型式	GJ71C
全長	2,040mm
全幅	720mm
全高	1,120mm
軸距	1,370mm
シート高	750mm
最低地上高	155mm
乾燥重量	141kg
定地燃費	46km/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	44.0×41.0mm

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
始動方式	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6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)	油圧式ダブルディスク
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(チューブレス)
タイヤサイズ(後)	110/80-18 58S(チューブレス)
かじ取角左右	34°

- 定地燃費は、定められた試験条件のもとの値です。従って、走行時の気象、道路、車輦、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。

車体色



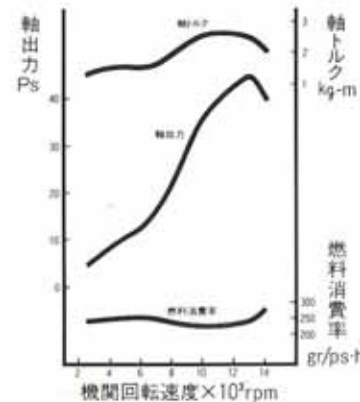
- ブラッシュブルーメタリック・スペシャルホワイト(PHOTO)
- マーブルビュアレッド・プライトシルバーメタリック
- スペースブラック・イタリアンレッド

標準現金価格

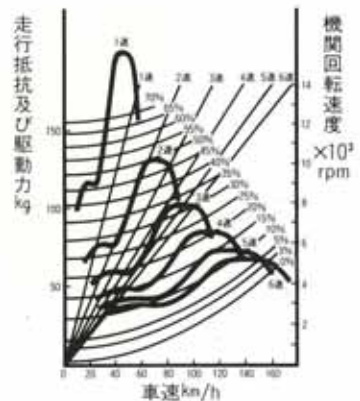
¥489,000

(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しめてかぶりましょう。身体露出が少なく、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

ONE
FOR ONE
味わいと個性、88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。

気軽に便利なお支払い——— 二輪証書・傷害保険にご加入を
スズキクレジット スズキサンスマイル



〒432-91 静岡県浜松市外高塚300
99999-10103-001