

THE QUARTER MULTI GS250FW

SUZUKI

LIQUID COOLED
LC
ANTI-MISS DIVI FORK
AND F
FULL FLOATER

Getting All from the World Champion
すべては世界チャンピオンから始まる。83モーターサイクルはスズキ



The Q

世

界

夢のハイメカニズム、250cc.

4気筒水冷DOHCエン



The Quarter Multi

カニズム、250cc. **界** 4気筒水冷DOHCエンジン **初**

Quarter Multi

モーターサイクルを愛する者なら、だれでもハイメカニズムへの、あこがれにも似た夢を持っている。夢を実現させよう。250の4気筒を創ろう。それもクォーターキングと呼ぶにふさわしいハイパフォーマンス&ハイクオリティなマシンを——GS250FWの開発は、こうしてスタートしました。エンジンは驚異的に軽量・コンパクトなインライン・フォア。しかも、水冷DOHCを採用し、最高出力は36馬力を発揮。さらに、世界チャンピオン・マシンRGFのレーシングテクノロジーを全身に継承し、フロントには16インチ・ホイール、ANDF、対向ピストン式ディスクブレーキを、リアにはRCPL(リモートコントロール・プリロード)機構をもつフルフローターサスを採用。フレームは、軽量・高剛性の角パイプ採用フレーム^{エルボックス}“L-BOX”。そして、本格的なハーフフェアリングを始めとして、小さなパーツ一点一点まで、機能本位の軽量化とクオリティが徹底して追求されました。GS250FWは、まさに250ccクラスの常識を超えたメカニズムの集合体。いま、“ザ・クォーターマルチ”GS250FWは走り始める。



GS250FWには、世界チャンピオンの秘密がある。



過去に例のないメカニズムを知ることは、実に楽しいものだ。私のGPマシンRGFは常に進化を続けている。新しいメカニズムが加わるたびに、それは私の心を刺激し、自信をつけさせ、そして勝てるのだ。だれもやらないことにチャレンジする、この姿勢こそスズキが7年も世界チャンピオンを獲り続ける秘密だ。GS250FWは、スズキらしい先進性にあふれたマシンだ。すばらしいエンジンのみならず、すべてが新しく、そして完成されている。

ロードレースGP500世界チャンピオン フランコ・ウンチーニ

FRANCO UNCINI

初

このメカニズムは、未体験の走りを主張する。

高出力36馬力・世界初の4気筒水冷DOHCエンジン、軽量・高剛性角パイプ採用フレーム“L-BOX”搭載。



4サイクル・エンジンの究極、4気筒水冷DOHC・250ccエンジン。
世界初の4気筒水冷DOHC・4サイクル250ccエンジンMQ-36 (Multi Quarter-36ps)。最高出力36ps/11,000rpm、最大トルク2.3kg-m/10,000rpm、定地燃費46.0km/ℓが、高回転・高出力、中低速・高トルクを合せもち、低燃費をも同時に達成しています。この高性能を成し上げた第1の要因が、高回転に有利な4気筒DOHC機構の採用です。吸排気・燃焼効率に優れ、バルブまわり、ピストンなど往復運動部分の慣性重量が小さく、ウルトラスムーズ&クイックレスポンスを実現。そして、たとえばもないマルチサウンドの響き。これが世界初体験の水冷DOHCクォーターマルチ感覚です。さらに、サーモスタット、電動ファンを装備した、冷却効率の高い水冷システムを導入。水冷化によ

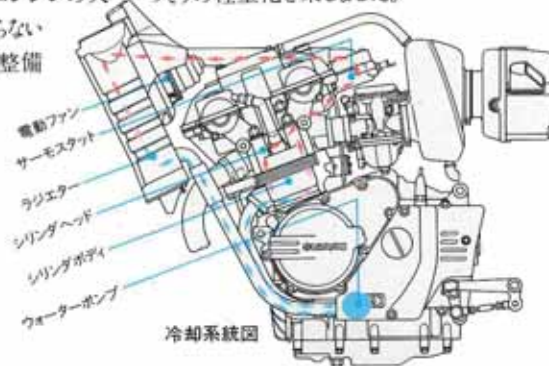
て、エンジンは熱的に非常に安定するため、10.9の高圧縮比やオイル温度の大幅な低下などが可能。この結果、エンジンは高速域まで、常に安定した燃焼を行なうことができ、36馬力の高出力を無理なく引き出しています。また、シリンダーピッチを小さくできるなど、エンジンのスリム化、コンパクト化が可能なのも見逃せません。MQ-36エンジンの大きさは、従来のツインとはほとんど変わらないばかりか、51kg(変速機を含む整備重量)という単体重量は、ツインをも超える、驚くべき軽さ。ここに、水冷化、マルチ化が、大きく重くなるという常識は完全に打ち破られました。世界初の4気筒DOHCクォーターも、水冷化なくては存在しなかった、と言っても過言ではありません。

●1:50km/h定地走行時 ●2:当社製品比較

■ 軽量・コンパクト設計に徹した、
■ 新開発2バレル・キャブレター採用。
エンジンに対する、スズキの軽量・コンパクト設計は、キャブレターにもおよびます。新開発の2バレル・キャブレターは、ひとつのキャブレターで2つのキャブレターの機能を行な



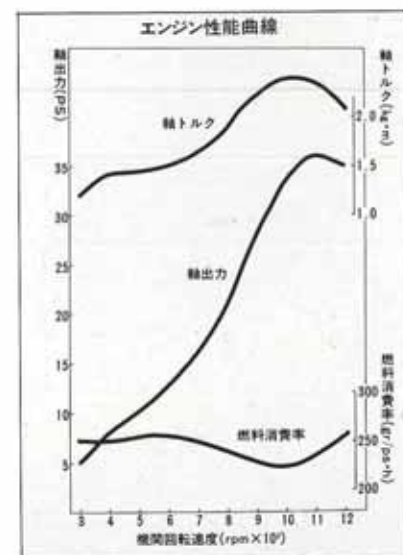
います。性能的には、従来の4連キャブレターとまったく変わらず、それでいて大幅な軽量・コンパクト化を実現しています。仮に、MQ-36エンジンに、同程度の4連キャブレターを装着した場合と比べると、新開発の2バレル・キャブレターは、横幅で約20mm、重量で約900g小さくなっています。しかも、材質はアルミ製で、いっそうの軽量化を果しました。



■ パワーをフルに引き出す6段ミッション、
■ 新設計のクラッチ・リリース。
トランスミッションは6段リターン式。エンジンのパワーを効率よく走りに活かすクロスレシオに設定。シフトワークも小気味よくきまります。また、クラッチには新設計のボール入りクラッチ・リリースを採用。フリクションが少なく、スムーズ&スピーディなクラッチ操作ができます。



■ 電子進角式
■ フルトランジスタ
■ 点火を採用。
点火方式は、エンジンの回転数を問わず常に確実な着火が得られる電子進角式フルトランジスタ点火方式を採用しています。



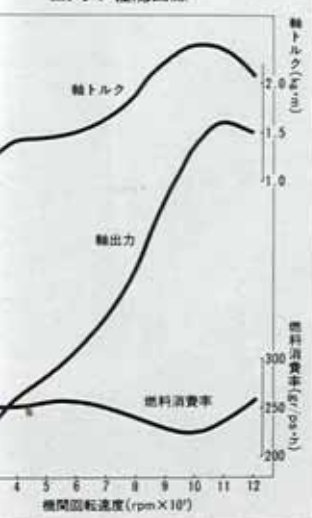
エルボックス
-BOX" 搭載。

ワーをフルに引き出す6段ミッション。
■新設計のクラッチ・レリーズ。
ミッションは6段リターン式。エンジン
を効率よく走りに活かすクロスレシ
。シフトワークも小気味よくきまります。
クラッチには新設計のボール入りクラ
レリーズを採用。フリクションが少なく、
&スピーディなクラッチ操作がで
きます。



■電子進角式
■フルランジスタ
■点火を採用。
点火方式は、エン
ジンの回転数を問
に確実な着火が得られる電子進角式
ランジスタ点火方式を採用しています。

エンジン性能曲線



■軽量・
角パイプ
GS250F
ハイテン
鋼)角ハ
ルの"L
Boxsec
イブを採
剛性のフ
こと。角
パイプを
軽量化
であって
けです。
証した角
コンピュ
入。角



■ 軽量・高剛性・ウェルバランス、
角パイプ採用フレーム^{エルボックス}“L-BOX”
GS250FWのフレームは、新開発
ハイテンション・スチール（高張力
鋼）角パイプ採用ダブルクレード
ルの“L-BOX”（Lightweight
Boxsection）フレームです。角パ
イプを採用する特長は、軽量・高
剛性のフレームにすることができ
ること。角パイプ採用フレームは、丸

パイプを採用した場合と比較して、約15%の
軽量化が可能です。言いかえると、同じ重量
であっても、より大きな強度剛性が得られるわ
けです。スズキは、GPレースの極限状態で実
証した角パイプ採用フレームの技術に加え、
コンピューターによる応力解析を積極的に導
入。角パイプと丸パイプを巧みに組み合せ、



大幅な軽量化と高剛性化を果しています。
また、フレームはマシンの骨格。足まわりや
エンジンとのバランスによって、操安性の良し
悪しを大きく左右します。そして、このバランス
の良さこそ“L-BOX”の真骨頂。GS250FW
に、見事なまでのトータルバランスを創り出
しています。

このフットワークは、ハイポテンシャルを主張する。

16インチ・フロントホイール、ANDF、フルフローターサス、世界を制したスズキ・レーシングテクノロジー、ここに結集。



世界のサーキットを制覇した、オンロード専用設計のフルフローターサス。GS250FWは、モトクロスだけでなく、ロードレースでも、その優秀性を実証したフルフローター・サスペンションを採用しています。クッション・ユニットの両端をフレームに直接固定せず、上端をフレームに支点をもつクッションレバーに、下端をスイングアームにセット。その名の通りフローティング（浮動）構造をもつフルフローター・サスペンション。一般走行ではソフトに、ハードなコーナリングで大きなGが加わると、クッション・ユニットのピストンスピードが徐々に高まり、大きな減衰力を発生、力強い反応を示します。フルフローターの重要な特長が、クッション・ユニットの大きな実ストローク。実ストロークの大きさは、エネルギー吸収力の大きさを示します。そのため、フルフローターは、バネ定数の低いスプリングが使用で

き、乗り心地が快適なうえ、ロードホールディングも向上し、優れた操安性を発揮します。大きな実ストローク——この特性が、他のプログレッシブサスではまねのできない、フルフローターの高性能を生み出す秘密です。GS250FWのフルフローターは、クッション・ユニットの位置を低くセットし、重心位置を下げたオンロード専用設計。スイングアームにはハイテンションスチールの角パイプを採用し、バネ下重量の軽減と剛性の向上を実現。

RCPL (Remote Controlled Pre Load)

リモートコントロール・プリロード。クッション・ユニットのスプリング・インシヤル調整を遠隔操作できるRCPLを装備。サイドカバー下部のコントローラーで、自在に調整できます。



■ クイックなハンドリングと比類ない安定性。
■ スズキの、16インチ・フロントホイール。16インチ・フロントホイール採用によるメリットは、コーナリングにおける切り返し性能、タイヤのグリップ力、ブレーキ性能などが大幅に向上することです。ところが、フロントホイールを単純に小径化しただけでは、オーバーステアになったり、ハンドリングがクイックになりすぎたりして、16インチ・フロントホイールのメリットを活かしきれません。スズキは、16インチ・フロントホイールの優れた特長に、いち早く着目。RGI[®]が16インチ・ホイール装着車として唯一の世界チャンピオンを獲得しています。GS250FWは、RGIで培った技術を基に、ANDF、フルフローター・サスペンション、角パイプ採用フレーム「L-BOX」[®]と合せて、専用扁平タイヤ（チューブレス）、バランスのよい軽量スパイラル・キャストホイールを同時に開発。16インチ・

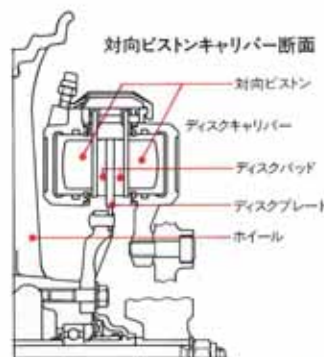


フロントホイールが持つ優れた特性を活かしたクイックなハンドリングと、抜群の安定性を生みだしています。

■ ブレーキ時の操安性を大幅に向上。

■ スズキ独創のANDF。

ANDF（アンチ・ノーズダイブ機構）は、スズキが世界で最初に実用化に成功したメカニズムで、ブレーキ時に起こるノーズダイブを防ぎ、操安性と乗り心地を飛躍的に高めます。その機能は、ブレーキ時にフロントフォークにかかる過度の荷重を、油圧ブレーキと連動したモジュレーター内のオイル作動によって緩衝。急激なノーズダイブの発生を防ぎ、マシンのバランスを保ちます。また、サスペンションのセッティングもソフトにでき、乗り心地も向上します。ANDFが作動中、前輪が突起物に乗り上げた時は、自動的にキャンセルされ、通常のサスペンションとしての機能が働きます。

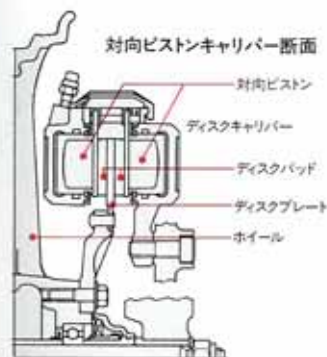


■ “レーザータッチ”のブレーキフィーリング。

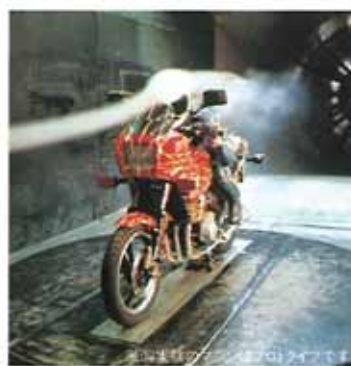
■ 対向ピストン式フロント・ディスクブレーキ。

フロント・ブレーキには対向ピストン（Opposed Piston）式ディスクブレーキを採用しています。対向ピストン式は、一般のシングル・ピストン式が片側からのみディスクプレートを押しつけるのに対し、両側からはさみつけて制動させます。その結果、制動力が大幅に向上し、キャリパーの剛性も高まるため、コントロールな“レーザータッチ”のブレーキフィーリングを発揮。スパイラル多孔式のディスクプレートは、中央部分をアルミ製とした分割式で、熱によるひずみに強く、バネ下重量も軽減。リア・ブレーキは、大径ドラムをもつフリーディング・トレーリング式で、前後のバランスを重視。

The Quarter Multi



■「レーザータッチ」のブレーキフィーリング。
■対向ピストン式フロント・ディスクブレーキ。
フロント・ブレーキには対向ピストン(Opposed Piston)式ディスクブレーキを採用しています。対向ピストン式は、一般のシングル・ピストン式が片側からのみディスクプレートを押しつけるのに対し、両側からはさみつけて制動させます。その結果、制動力が大幅に向上し、キャリパーの剛性も高まるため、コントロールしやすい「レーザータッチ」のブレーキフィーリングを発揮。スパイラル多孔式のディスクプレートは、中央部分をアルミ製とした分割式で、熱によるひずみに強く、パネ下重量も軽減。リア・ブレーキは、大径ドラムをもつリーディング・トレーリング式で、前後のバランスを重視。



■走る機能と、ライダーを守る機能を追求。
■スズキのエアロダイナミクス・フェアリング。
走行中の空気抵抗は、車速の2乗に、またマシンの前面投影面積に比例して増加していきます。見えざる空気の壁から、走行性能を損なうことなく、ライダーを効果的に守るフェアリング、それがスズキが追求したフェアリングです。GS250FWのエアロダイナミクス(空気力学)に優れたハーフフェアリングは、スズキがロードレースで蓄積した経験に加え、風洞実験による徹底的なテストを実施して誕生しました。その特長をまとめると、(1)ライダーを風圧か



ら効果的に保護する、(2)フレームに直接装着するためハンドリングに悪影響がない、(3)マシン全体がフェアリング装着を前提に、ライディングポジションまで考慮して設計されているため、トータルバランスに優れている、(4)高速走行時の空気抵抗を減少させる、(5)フロントの浮き上がりを防止し、高速走行の操安性を向上させる——となります。このハーフフェアリングの他に、GS250FWには、よりコンパクトなミニフェアリングも設定。どちらもGS250FWに専用設計された、機能美にあふれたフォルムを完成させています。

この美しさは、ハイクオリティを主

250初の本格ハーフフェアリング、そして数々のハイクオリティ



■見やすさを最重点においたメーターパネル。
走行中ひんばんに見るスピードメーター、タコメーター、およびフューエルメーター、水温計をワンボックス内に収納した見やすいレイアウトです。タコメーターはエンジンの回転にす早く追従する電気式。走行中のギヤ位置がひと目で確認できるギヤポジション・インジケーターも装備しています。

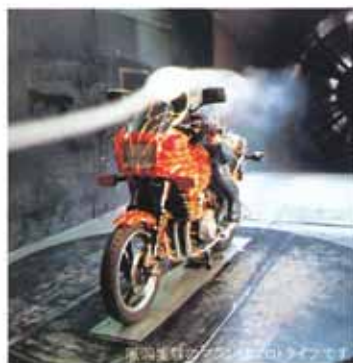
■機能的なアルミ鍛造製のハンドル。
アルミ鍛造製の高品質なセパレート・タイプのハンドルです。ハンドル位置は、自然なライディングポジションを形づくり疲労を抑えます。ブレーキ、クラッチレバーはブラック樹脂コーティング処理をほどこしています。

■フェアリングと一体化したヘッドライトは、60W/55Wの強力ハロゲン球を採用。ターンシグナル、テールランプも大型で、被視認性に優れています。



■マフラーブラケットは十分な強度を持たせながらリギリまで肉抜きしたアルミダイキャスト製。ステップ、ダル類はすべてアルミ鍛造で高品質と軽量化を両立





走る機能と、ライダーを守る機能を追求。
スズキのエアロダイナミクス・フェアリング。
 走行中の空気抵抗は、車速の2乗に、またマシンの前面投影面積に比例して増加していきます。見えざる空気の壁から、走行性能を損なうことなく、ライダーを効果的に守るフェアリング、それがスズキが追求したフェアリングです。GS250FWのエアロダイナミクス(空気力学)に優れたハーフフェアリングは、スズキがロードレースで蓄積した経験に加え、風洞実験による徹底的なテストを実施して誕生しました。その特長をまとめると、(1)ライダーを風圧か

ら効果的に保護する、(2)フレームに直接装着するためハンドリングに悪影響がない、(3)マシン全体がフェアリング装着を前提に、ライティングポジションまで考慮して設計されているため、トータルバランスに優れている、(4)高速走行時の空気抵抗を減少させる、(5)フロントの浮き上がりを防止し、高速走行の操安性を向上させる——となります。このハーフフェアリングの他に、GS250FWには、よりコンパクトなミニフェアリングも設定。どちらもGS250FWに専用設計された、機能美にあふれたフォルムを完成させています。

この美しさは、ハイクオリティを主張する。

250初の本格ハーフフェアリング、そして数々のハイクオリティ装備。



■見やすさを最重点においたメーターパネル。
 走行中ひんばんに見るスピードメーター、タコメーター、およびフューエルメーター、水温計をワンボックス内に収納した見やすいレイアウトです。タコメーターはエンジンの回転にす早く追従する電気式。走行中のギヤ位置がひと目で確認できるギヤポジション・インジケーターも装備しています。

■機能的なアルミ鍛造製のハンドル。
 アルミ鍛造製の高品質なセパレート・タイプのハンドルです。ハンドル位置は、自然なライティングポジションを形づくり疲労を抑えます。ブレーキ、クラッチレバーはブラック樹脂コーティング処理をほどこしています。

■フェアリングと一体化したヘッドライトは、60W/55Wの強力ハロゲン球を採用。ターンシグナル、テールランプも大型で、被視認性に優れています。



■マフラーブラケットは充分な強度を持たせながらギリギリまで肉抜きしたアルミダイキャスト製。ステップ、ペダル類はすべてアルミ鍛造で高品質と軽量化を両立。



■低燃費とあいまって、ロングツーリングも安心な大容量15ℓ入りフューエルタンク。ニーグリップもびたりときまる形状です。タンクキャップはキーロック付。



■スリムなエンジン幅。2バルブ・キャブレターの採用で4気筒とは思えない足置き性を示します。シートはホルルド感に優れ、クッションも適度なソフト感です。

The Quarter Multi



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。あこひはきちんとしめてかぶりましょう。身体露出が少なく、動きやすい(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、仕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時は、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、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。**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

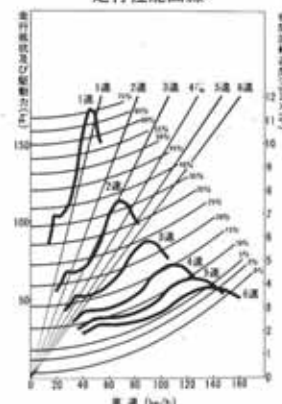
●GS250FV主要諸元

型式	GJ71A	始動方式	セル
全長	2,045mm	燃料タンク容量	15ℓ
全幅	745mm(ミニ) 735mm(ハーフ)	オイル容量	2.6ℓ
全高	1,185mm(ミニ) 1,240mm(ハーフ)	エンジン冷却方式	水冷
軸距	1,400mm	クラッチ形式	湿式多板 コイルスプリング
シート高	770mm	変速機形式	常時噛合式6速リターン
最低地上高	160mm	第1速	3.454
乾重量	157kg(ミニ) 158kg(ハーフ)	第2速	2.266
定地燃費	46.0km/ℓ(50km/h)	第3速	1.750
登坂能力	$\tan\theta=0.70$	第4速	1.450
最小回転半径	3.2m	第5速	1.250
制動距離	14.0m(50km/h)	第6速	1.150
エンジン型式	4サイクル 4気筒	一次減速(ギヤ)	2.081
弁方式	DOHC・2バルブ	二次減速(チェーン)	3.615
総排気量	249cc	キャスト	27°00'
内径×行程	44.0×41.0mm	トレール	100mm
圧縮比	10.9	ブレーキ形式(前)	油圧式ディスク
最高出力	36ps/11,000rpm	ブレーキ形式(後)	ロータリングブレーキ
最大トルク	2.3kg-m/10,000rpm	フレーム形式	ダブルクレードル
キャブレター	BSW22(SU)	タイヤサイズ(前)	100/90-16 54S
潤滑方式	ウェットサンプ	タイヤサイズ(後)	100/90-16 58S
点火方式	フルタイム電子	かじ取角左右	30°

※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。●この仕様は、改良のため変更する場合があります。

●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。

走行性能曲線



標準現金価格
ハーフフェアリング ¥479,000(ツートン)
ミニフェアリング ¥459,000(モノトーン)



(ハーフフェアリング)

★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
SUZUKI

鈴木自動車工業株式会社
〒432 静岡県浜松市外高塚300