

**SUZUKI**

**POWER ENDURANCE**  
**GSX-R250**





# BATTLE IN CIRCUIT

先駆者であるがために

その本質を問い、磨き続けてきた。今、クォーターシーンにRを捧ぐ。

真の“R”。それは、ポテンシャルの究極を競い合うサーキットでこそ、実証されるものだ。F1、F3、熾烈な戦いに挑み、幾度凱歌を聞いたことだろう。R750、R400、お前たちが築き上げてきた素晴らしいレーシングスピリットを遂に、クォーターシーンに問うときがきた。強烈なパワー、先鋭的なフォルム、妥協を許さないエンデュランサーの資質が脈脈と受け継がれているGSX-R 250、全身を貫く“R”の血統をロードで、そしてサーキットで見せてやれ。





それは、ポテンシャルの究極を競い合うサーキット  
で争われるものだ。F1、F3、熾烈な戦いに挑み、幾度  
も勝つことだろう。R750、R400、お前たちが築き上げ  
たレーシングスピリットを遂に、クォーターシーン  
で強烈なパワー、先鋭的なフォルム、妥協を許さな  
い資質が脈脈と受け継がれているGSX-R  
の血統をロードで、そしてサーキットで見せてやれ。

**クォーターシーンにRを捧ぐ。**







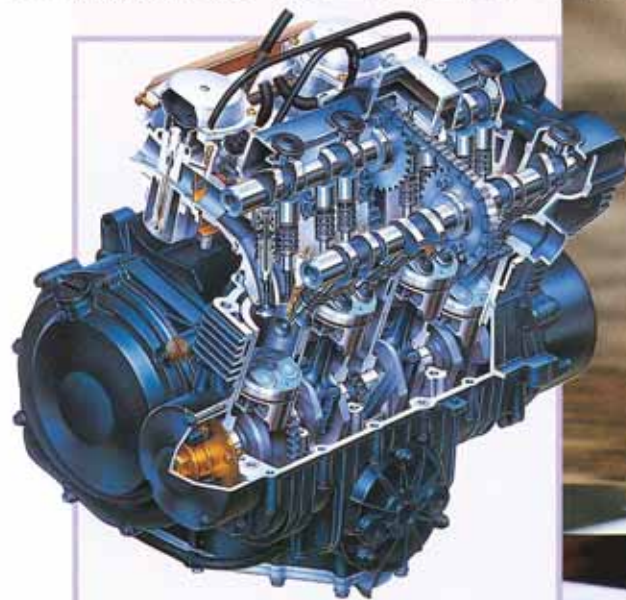
# THE RACING BRAND

POWER ENDURANCE  
**GSX-R250**



# HYPER ENGINE

先駆者としての誇りが、  
この精緻なメカニズムの中に宿っている。



●走りの写真はすべてプロライダーによるサーキット走行を撮影したものです。

●一般公道では無理な走行はしないようにしましょう。

水冷4バルブの新設計エンジンにより、強烈なパワーを発揮。GSX-R250のパワーユニットは、4サイクル水冷4気筒の高性能4バルブエンジン。49.0mm×33.0mmの超ショートストロークで高回転型となっています。燃焼方式は、真円のシリンダーヘッドに2つのドームを設けたニュートSCC。ドームに発生する混合気の2つの渦流が燃焼スピードを高め、高出力と低燃費をもたらします。さらに、ストレート吸入通路と400ccクラスに匹敵する大型エアクリナーの採用により、吸気量を大幅にアップしました。また、クランクシャフトの軽量化、ピストンリングの肉厚を薄くするなど、高回転化に対応するメカロスの低減を図っています。その結果、最高出力は、45ps/14,500rpm、最大トルクは、2.5kg-m/10,500rpmを発揮します。しかも、サイレントチェーンの採用によって、他に類を見ないほどの静粛性を実現しました。



新設計の4into1マフラーSPES(Suzuki Powerup Exhaust System)により、広いパワーバンドを実現。新設計のSPESとは、高回転型エンジン特有のオーバーラップタイム延長による充填効率の不均整を防ぎ、あらゆる回転域において排圧のベストマッチングによる理想的な排気脈動効果で、充填効率を向上させ、吸入量を多くしながらも、高い燃焼効率を可能にしたものです。これにより、低・中速域のトルクの谷を埋め、スムーズでトルクフルな吹け上がりを実現します。エキゾーストパイプ集合部を爆発順序と同順に並べ排気ガスを旋回させ効率のよい排気を得る従来の4into1マフラーをさらに進化させたSPESにより、高回転型エンジンであるにもかかわらず低・中速域から高速域まで、広いパワーバンドを確保しています。





# ADVANCED FORM

アペックスをにらむ双眸には、  
まぎれもないRの血統が流れている。



**エアロダイナミクスを追求した理想のフェアリング** GSX-R250のフェアリングは、幾多のレースからのフィードバック、さらには風洞実験による徹底的なテストにより生まれた理想的でしかも、迫力のあるデザインです。ライダーを風圧から守り、高速走行時の空気抵抗を軽減。ダウンフォースの発生によるフロントの浮き上がりも防止します。また、リアビューミラーも空気抵抗を考慮した砲弾形の斬新なデザイン。高い走行性能を損なわず、耐久レーサー風デュアルヘッドライトと相まって、よりレーシーなスタイリングを強調するフォルムです。



プロトタイプ

**あらゆる条件化で的確に反応するE-フルフローターサスペンションと軽量、高剛性を実現したアルミスイングアーム** リアのサスペンションは、スズキ独自のE-フルフローター。あらゆる走行条件、道路条件においても、定評あるプログレッシブ特性により高い路面への追従性を誇っています。また、ピボット部には新たにニードルベアリングを採用(写真)し、フリクションロスの低減を図ると共に、スムーズな作動性により、耐久性をも向上させました。セッティングはカム式バネ調整方式をとり、7段階までの調整を可能にしています。スイングアームは、マルチリブALBOX構造を採用して、信頼性を高めています(写真)。しかも、クッションレバーアーム部とジョイント部が一体のアルミキャスト製。高精度、軽量、高剛性を実現しています。





# FINEST FOOT WORK

強靱なそのフットワークは、  
サーキットの匂いを知っている。



矢印は空気の流れ



**走行性能を高める新設計の翼断面キャストホイール。**ホイールは新たに、回転抵抗、走行騒音の低減を追求した翼断面中空3スポークタイプキャストホイールを採用しました。



軽量化により、走行性能を向上させるとともに、軽快さを強調した先進のデザインとなっています。

**強力な制動力を発揮するトリプルディスクブレーキ。**フロントには大径275mmのディスクをダブルで装備。リヤもシングルディスクとしたトリプルディスクブレーキは、定評あるDPBS(Deca Piston Brake System)により、強力でしかもコントロール可能なストップパワーを発揮します。



**ひとクラス上のボリューム、迫力ある超偏平タイヤ。**

400ccクラス並の超偏平タイヤ、フロント100/80-H17、リヤ130/70-H17を装着し、操縦安定性を高めると同時に、250ccとは思えないボリューム感でひと

クラス上の迫力をかもしだしています。

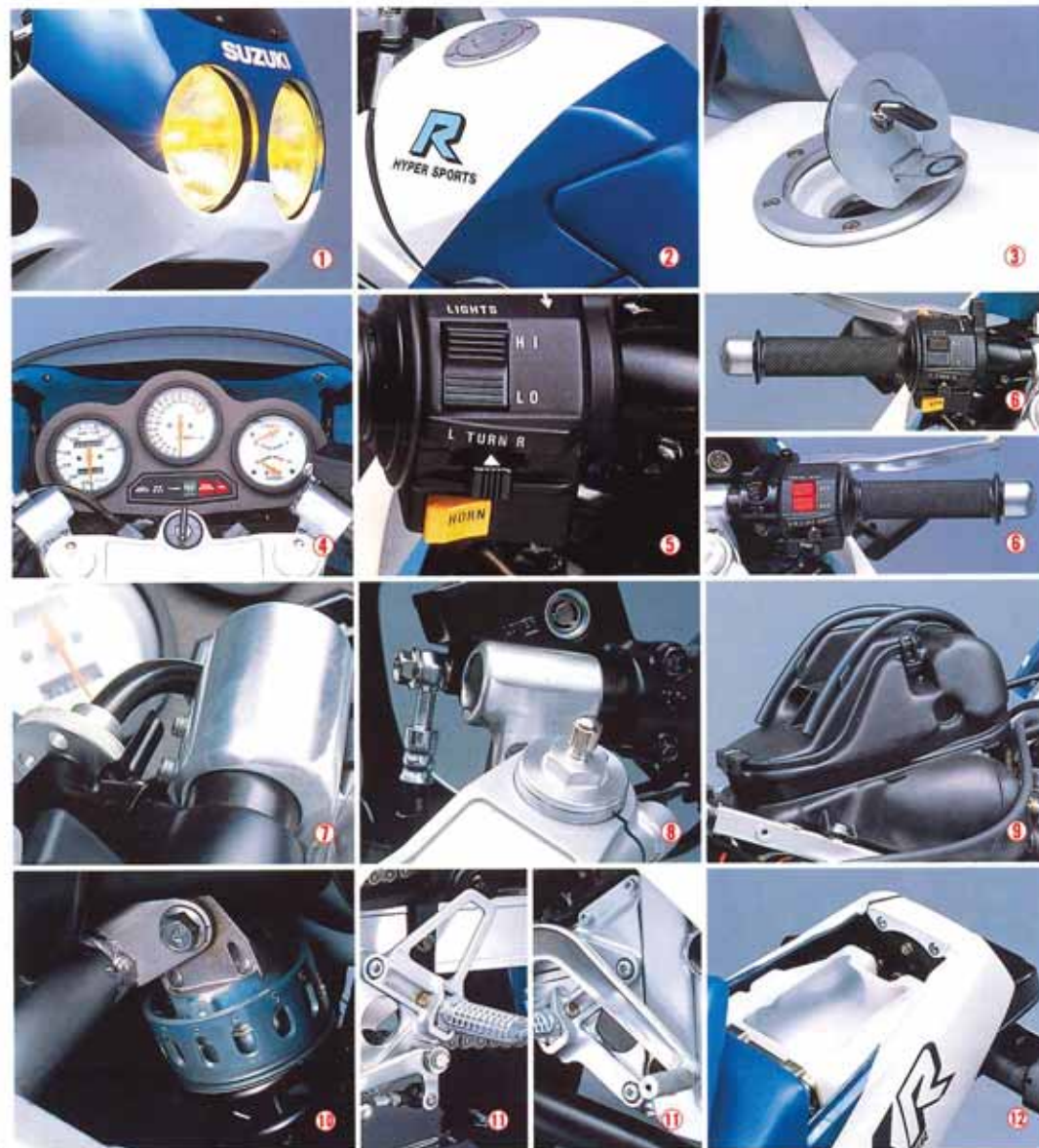
**400ccクラス並の大径フロントフォーク。**

フロントフォークは、インナーチューブサイズを大径(38mm)とし、剛性の向上を図ると共に、エアバルブ装着により、走行条件、ライダーに応じたマニアクなセッティングも容易に可能としています。



# ARTISTIC EQUIPMENTS

RACYな装いに秘められた  
Rの意志がすべてを語っている。



① **デュアルヘッドライト** 耐久レーサーを強烈にイメージさせるデュアルヘッドライトは、35w/35w×2個ハロゲンイエローバルブでフロントビューの精悍さをより際立たせます。

② **フューエルタンク** 容量は14ℓのビッグサイズ。49.1km/ℓ(50km/h.定地走行値)の低燃費と相まって、ロング走行を可能にします。また、形状もレーサーイメージを強調しています。

③ **フューエルタンクキャップ** 突起のないレーサー風エアブレンタイプのカップは、給油時に便利なヒンジ付とし、使い勝手を向上させました。

④ **メーターパネル** 耐久レーサー同様、メーター類にはラバーマウントによる防振対策を施しました。

⑤ **プッシュキャンセル式ウインカー** 機能的にレイアウトされたウインカースイッチには、ワンタッチで操作できる便利なプッシュキャンセル式を採用し、いちだんと操作性を向上させました。

⑥ **ハンドル** ハンドルは、アルミ鍛造性のセパレートタイプ。グリップのスリム化による操縦性の向上とともに、エキサイティングなライディングポジションをも実現しています。

⑦ **クラッチアジャスター** 工具を必要としないレーサータイプのワンタッチアジャスターの採用により、クラッチワイヤーの調節を容易にしました。これにより微妙なタッチも自在です。

⑧ **フロントフォークエアバルブ** 走行条件、ライダーなどにより異なる、フロントサスペンションのマニアックなセッティングが簡単におこなえるエアバルブをフロントフォーク上部に設けました。

⑨ **エアクリーナー** 400cc並の大型エアクリーナーで吸入効果を飛躍的に向上させました。

⑩ **リヤササアジャスター** 車載工具で7段階のサスセッティングが簡単にできるアジャスターを設けました。

⑪ **チェンジ&ブレーキペダル** ペダルはいずれもアルミ鍛造。ブレーキペダルは転倒時の破損を最小限にとどめるオーバーステップタイプ。理想のライディングポジションも確保しています。

⑫ **ラゲッジボックス** レインウェア等の小物が収納できる内装式ラゲッジボックスを設けました。



