

SUZUKI

**U R B A N
RUNABOUT**

NZ'250/S

er an after-thirst

**ENJOY
quirt**



URBAN
RUNABOUT

NZ250/S



アベニューの反射神経。



油冷が街を走り出す。シングルビートが小気味よい。全身くまなく運動神経。

新感覚シングル誕生、NZ250/S。ハightekなメカと、小気味よいシングルのビートが僕たちのフィーリングをくすぐる。DOHC 4バルブの単気筒は、最新の油冷システムSACS搭載で、いつも最高潮。ドライ118kgのウルトラ・ライトウェイトは、アーバン・ランナバウトの身軽さ。ブルゾンをはおって出かけよう。こいつはアベニューの反射神経。アクセルを開けると、いつもの街が表情を変えた。

U R B A N
RUNABOUT

NZ250/S



アベニューの反射神経。



油冷が街を走り出す。シングルビートが小気味よい。全身くまなく運動神経。

新感覚シングル誕生、NZ250/S。ハイテックなメカと、小気味よいシングルのビートが僕たちのフィーリングをくすぐる。DOHC 4バルブの単気筒は、最新の油冷システムSACS搭載で、いつも最高潮。ドライ118kgのウルトラ・ライトウェイトは、アーバン・ランナバウトの身軽さ。ブルゾンをはおって出かけよう。こいつはアベニューの反射神経。アクセルを開けると、いつもの街が表情を変えた。

URBAN
RUNABOUT

NZ250/S



アベニューの反射神経。

フライ感覚のテイスティ・スポーツ

軽快さと小気味よさを身上とするシングル・スポーツ。その乗り味を100%ひきだすため、NZ250/Sは最新メカニズムをふんだんに搭載。街から、ハイウェイ、そしてワインディングロードへと、軽いフットワークで、オールラウンドな走りを満喫できます。

SINGLE

きわめてシングル
油冷・単気筒・DOHC・4バルブ・NEW TSCC

SIMPLE

おもいきりシンプル
ニューダイヤモンドフレーム・E-フルフローターサスペンション

SLIM

とことんスリム
DRY 118kg・シート高740mm・バンク角最大51°

冷却システムSACS(SUZUKI ADVANCED COOLING SYSTEM)

スズキが独自に開発し、GSX-R750に初めて採用した油冷システムSACSは、ルマン24時間耐久レースでの1-2フィニッシュによってその性能を実証されています。機敏な運動神経を持つシングルとして設計されたNZ250/Sの単気筒エンジンにも、この高度なメカニズムが採用されています。エンジン内部で最も発熱量が大きいシリンダーヘッド部へ、オイルを圧送。2カ所のノズルからヘッドカバー内に噴き出すオイルによって、ヘッド部を重点的に冷却します。専用のオイルポンプから吐出されるオイルは毎分約12ℓ。大量のオイルはシリンダーヘッドの熱を効率的に奪ってオイルパンへと運流します。SACSの採用によって小さなオイルクーラーだけでも十分な冷却容量が確保できるため、水冷のような大きなラジエターの必要がなく、ボディの軽量・コンパクト化を実現。さらに連続高回転時にも、熱ダレのないワワフルなパワーユニットが完成し



軽量・高剛性のフレーム・ニューダイヤモンドフレーム

単気筒マシンとしての軽快さをより一層高めるため、NZ250/Sでは新設計のニュー・ダイヤモンドフレームを採用しています。エンジン本体を、フレームの強度部材として利用できるダイヤモンドフレームは、マシン全体の軽量・コンパクト化と低重心化に大きく寄与します。NZ250/Sでは、フレーム素材にハイテンション鋼の角パイプと丸パイプを併用。徹底したコンピュータ解析によって、ムダのない合理的な骨格を形成しました。強度と精度を要求されるステアリングヘッド部やスイングアームピボット部には最適パーツを使用。エンジンは上下4点でフレームに支持されています。単気筒でとかく問題になりがちな振動も、内蔵の1軸バランサーによって解消されているため、剛性感あふれるフレームとあいまって快適な乗り心地と高い操縦安定性を実現しています。

コーナーが楽しみなE-フルフローターサスペンション



コンパクト・スリムボディ・ドライウェイト118kg

マシンの操作性、加速性、制動力、経済性など、あらゆる面においてパフォーマンスを高めるための王道は、軽量化にあるとスズキは考えています。NZ250/Sは、そのコンセプトを忠実に守り、マシンのすべてのパーツに至るまで徹底した軽量化を果たしました。SACS、ニューダイヤモンドフレーム、E-フルフローターサス、アルミホイルetc、さまざまなメカニズムと構造を採り入れた結果、その乾燥重量は118kg。(ハーフカウル付は120kg) アクセルを開けた瞬間の心地よいレスポンス、ライダーの身のこなしに素直に伝わるマシンの挙動、フライング・シングルとしてのこの軽快感。ウルトラ・ライトウェイトの設計思想から生まれたのです。

コーナーに寄り添う最大バンク角51°

コンパクトな油冷・単気筒エンジンをニュー・ダイヤモンドフレームに4点装着するというシンプルな車体構成の結果、NZ250/Sはきわめてスリムな機体に仕上がりました。左右フットステップの間隔は240mmとクラス最小。そのためバンク角も最大51°とトップクラスの数値です。軽いボディと、フレキシブルでレスポンス鋭いパワーユニットにものをいわせて、鮮やかなコーナリング感覚を味

51°
BANKING
ANGLE



フライ感覚のテイスティ・スポーツ

軽快さと小気味よさを身上とするシングル・スポーツ。その乗り味を100%ひきだすため、NZ250/Sは最新メカニズムをふんだんに搭載。街から、ハイウェイ、そしてワインディングロードへと、軽いフットワークで、オールラウンドな走りを満喫できます。

きわめてシングル

油冷・単気筒・DOHC・4バルブ・NEW TSCC

おもいきりシンプル

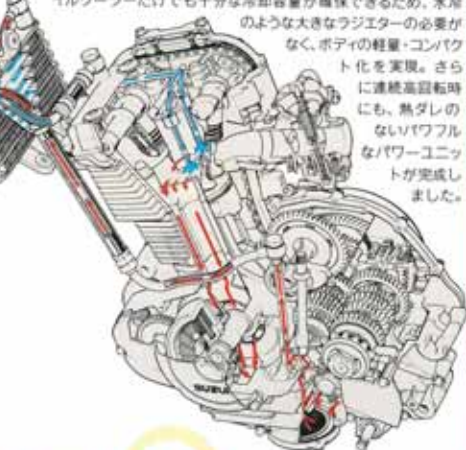
ニューダイヤモンドフレーム・E-フルフローターサスペンション

とことんスリム

DRY 118kg・シート高740mm・バンク角最大51°

最新冷却システムSACS(SUZUKI ADVANCED COOLING SYSTEM)

スズキが独自に開発し、GSX-R750に初めて採用した油冷システムSACSは、ルマン24時間耐久レースでの1-2フィニッシュによってその性能を実証されています。機敏な運動神経を持つシングルとして設計されたNZ250/Sの単気筒エンジンにも、この高度なメカニズムが採用されています。エンジン内部で最も発熱量が大きいシリンダーヘッド部へ、オイルを圧送。2か所のノズルからヘッドカバー内に噴き出すオイルによって、ヘッド部を重点的に冷却します。専用のオイルポンプから吐出されるオイルは毎分約12ℓ。大量のオイルはシリンダーヘッドの熱を効率的に奪ってオイルパンへと運送します。SACSの採用によって小さなオイルクーラーだけでも十分な冷却容量が確保できるため、水冷のような大きなラジエーターの必要がなく、ボディの軽量・コンパクト化を実現。さらに連続高回転時にも、熱ダレのないパワフルなパワーユニットが完成しました。



このエンジンは単なる新気質ではない

シングル特有の粘り強いトルク感と、軽快な機動力を生かす鋭い駆け上がりを実現するのが、DOHC・4バルブ機構、ロッカーアームを介さず、カムが直接バルブを駆動するタイプですから、高回転域に至るまで正確なバルブタイミングが保たれます。また燃焼室は真円形の断面と、2つのドームを持つシリンダーヘッドで構成されるニューTSCC(2渦流燃焼室)を採用。燃焼室内に2つの渦流を発生させて、燃焼スピードを高めます。点火プラグも燃焼室の中央に配置できるバルブレイアウトでもあるため、火花の伝播もスムーズ。こうして得られた高い燃焼効率の結果、最高出力33ps・10000rpm、最大トルク25.5kg-m/8500rpmと、クォーターシングルとしてはトップクラスのハイパワーを獲得しています。タウンユースなどでは、シングルならではの粘り強い中低速トルクを発揮。必要となれば鋭い機動力を発揮するという、新世代のシングルエンジンです。

新しいアクセルワークにも対応する新開発NSAキャブ

(NEW SUPER ACCELERATION CARBURETOR)

新開発のNSAキャブは、名称のとおりアクセル開度に対して高早い反応を示すキャブです。バタフライバルブの開閉でスロットルピストンをコントロールするタイプのキャブは、低回転でアクセルを大きく開けてもスムーズな加速が得られる反面、レスポンスの点では、ややタイムラグが生じる欠点がありました。そこでNSAキャブでは、スロットルバルブを引き上げるサンクションチャンバーへの負圧吸入口にチェックバルブを設け、スロットルバルブの動きを妨げる正圧がチャンバー内に侵入しないようにしました。これによって、アクセルに対してダイレクトなレスポンスが得られ、NZ250/Sの軽快な加速感は一段と向上しています。

エキゾーストもシングルな軽快

エキゾーストはZintolのボルトテックタイプを装着。合流部に大容量の「パワーチャンバー」を設けて、そこに発生する渦流で排気の吸出し効果を高めています。速度に抑えられた排気音は、シングルならではの歯切れよさです。



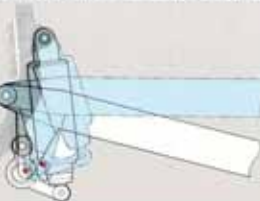
軽量・高剛性のフレーム、ニューダイヤモンドフレーム

単気筒マシンとしての軽快さをより一層高めるため、NZ250/Sでは新設計のニュー・ダイヤモンドフレームを採用しています。エンジン本体を、フレームの強度部材として利用できるダイヤモンドフレームは、マシン全体の軽量・コンパクト化と低重心化に大きく寄与します。NZ250/Sでは、フレーム素材にハイテンション鋼の角パイプと丸パイプを併用。徹底したコンピュータ解析によって、ムダのない合理的な骨格を形成しました。強度と精度を要求されるステアリングヘッド部やスイングアームピボット部には鍛造パーツを使用。エンジンは上下4点でフレームに支持されています。単気筒でとかく問題になりがちな振動も、内蔵の1軸バランスによって解消されているため、剛性感あふれるフレームといえ、また快適な乗り心地と高い操縦安定性を実現しています。



コーナーが楽しみなE-フルフローターサスペンション

小さなショックは柔らかく吸収し、大きな突き上げはがっちり受け止める。そうしたサスペンションの理想像にまた一歩近づいたのが、E-フルフローター・サスです。リヤ・スイングアームとクッションユニットを結ぶレバーのリンク部に偏心カムを挿入し、その働きによってサスペンションのプログレッシブ特性を高める、シンプルで合理的なメカニズムです。バッシュロッドなどの部品を必要としないため、従来に比べて大幅な軽量化が図れると同時に、サスペンション自体のコンパクト化にも成功。後輪ストロークに応じた理想的なレバー比設定により、NZ250/Sのフットワークは軽快かつ指折りそのもの。スリムな車体と、パワフルなエンジンとの相乗効果で、マシンは思うがままのコーナリングラインを描いてくれます。



足もとにキレとアルミホイル

都会の表情がよくあるNZ250/Sは、全身がアーバン・ランナバウト感覚。軽いフットワークが光る前後17インチのホイールには、ちょっと小粋なアルミホイルのスポークホイールを採用しています。単なるファッションとしてだけでなく、操縦安定性や乗り心地に大きな影響を与える。パネ下重量の軽減という点でも大きなメリットといえます。

ロングランの機軸、6段ミッション

単気筒エンジンに、高燃焼効率を誇るニューTSCCを採用したNZ250/Sは、生まれながらにして低燃費タイプ。さらに、6段ミッションを装備して、高速ロングランでの経済性を一層高めています。



コンパクトなボディ、軽量のドライウェイト118kg

マシンの操作性、加速性、制動力、経済性など、あらゆる面においてパフォーマンスを高めるための王道は、軽量化にあるとスズキは考えています。NZ250/Sは、そのコンセプトを忠実に守り、マシンのすべてのパーツに至るまで徹底した軽量化を果しました。SACS、ニュー・ダイヤモンドフレーム、E-フルフローターサス、アルミホイルetc.、さまざまなメカニズムと構造を採入れた結果、その乾燥重量は118kg。(ハーフカウル付は120kg) アクセルを開けた瞬間の心地よいレスポンス、ライダーの身のこなしに素直に応えるマシンの挙動、フライング・シングルとしてのこの軽快さは、ウルトラ・ライトウェイトの設計思想から生まれたのです。

コーナーに導く、最大バンク角51°

コンパクトな油冷・単気筒エンジンをニュー・ダイヤモンドフレームに4点装着するというシンプルで合理的な車体構成の結果、NZ250/Sはきわめてスリムな車体に仕上がりました。左右フットステップの間隔は240mmとクラス最小。そのためバンク角も最大51°とトップクラスの数値です。軽いボディと、フレキシブルでレスポンス鋭いパワーユニットにものをいわせて、鮮やかなコーナリング感覚を味わうにはもってこいのマシンといえましょう。



みんなの視線を引くシート高740mmとセルスターター

タンクレベルの傾斜を大きく取ったフレームと、ボア×ストローク72.0mm×61.2mmのオーバースクエアエンジンによって、マシン全体を低重心化。その結果、シート高は740mm(16時)と抜群の足つき性を確保しました。またエンジンもセルスターター付として誰にでも扱える安心設計。誰もが気軽に高性能を楽しむマシンを、というニーズに的確に応えます。



- 270mmの大径で、信頼性の高いフロントディスクブレーキ
- 軽量化を図り、ファッション性にも優れた17インチ・アルミホイル・スポークホイール

- 空力特性と、スタイリッシュさが光るハーフカウル(NZ250/Sに標準装備)
- フロントフォイルを引き締める。スクラップタイプの60/55Wハロゲンヘッドライト(NZ250/S)

- サイドスタンドの格納を目で確認できる、サイドスタンドウォーニングランプ

- 使いやすいプッシュキャンセル式ターニングシグナルスイッチ

フライ感覚のテイスティ・スポーツ

軽快さと小気味よさを身上とするシングル・スポーツ。その乗り味を100%ひきだすため、NZ250/Sは最新メカニズムをふんだんに搭載。街から、ハイウェイ、そしてワインディングロードへと、軽いフットワークでオールラウンドな走りを満喫できます。

きわめてシングル

油冷・単気筒・DOHC・4バルブ・NEW TSCC

おもいきりシンプル

ニューダイヤモンドフレーム・E-フルフローターサスペンション

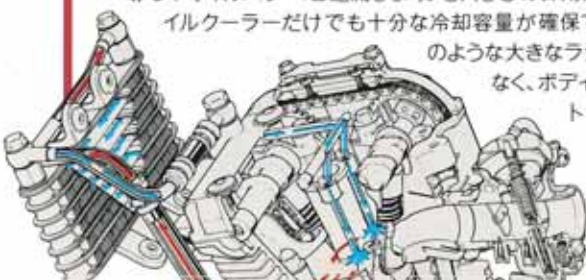
とことんスリム

DRY118kg・シート高740mm・バンク角最大51°

第3の冷却システムSACS(SUZUKI ADVANCED COOLING SYSTEM)

スズキが独自に開発し、GSX-R750に初めて採用した油冷システムSACSは、ルマン24時間耐久レースでの1・2フィニッシュによってその性能を実証されています。機敏な運動神経を持つシングルとして設計されたNZ250/Sの単気筒エンジンにも、この高度なメカニズムが採用されています。エンジン内部で最も発熱量が多いシリンダーヘッド部へ、オイルを圧送。2カ所のノズルからヘッドカバー内に噴き出すオイルによって、ヘッド部を重点的に冷却します。専用のオイルポンプから吐出されるオイルは毎分約12ℓ。大量のオイルはシリンダーヘッドの熱を効率的に奪ってオイルパンへと還流します。SACSの採用によって小さなオイルクーラーだけでも十分な冷却容量が確保できるため、水冷

のような大きなラジエターの必要がなく、ボディの軽量・コンパクト化を実現。さらに連続高回転時にも、熱ダレのないパワフルなパワーユニットが完成し



軽量・高剛性の極致、ニュー・ダイヤモンドフレーム

単気筒マシンとしての軽快さをより一層高めるため、NZ250/Sでは新設計のニュー・ダイヤモンドフレームを採用しています。エンジン本体を、フレームの強度部材として利用できるダイヤモンドフレームは、マシン全体の軽量・コンパクト化と低重心化に大きく寄与します。NZ250/Sでは、フレーム素材にハイテンション鋼の角パイプと丸パイプを併用。徹底したコンピュータ解析によって、ムダのない合理的な骨格を形成しました。強度と精度を要求されるステアリングヘッド部やスイングアームピボット部には鍛造パーツを使用。エンジンは上下4点でフレームに支持されています。単気筒でとくに問題になりがちな振動も、内蔵の1軸バランサーによって解消されているため、剛性感あふれるフレームとあいまって快適な乗り心地と高い操縦安定性を実現しています。

コーナーが楽しみなE-フルフローターサスペンション



ウルトラ・フライ級のドライウェイト118kg

マシンの操作性、加速性、制動力、経済性など、あらゆる面においてパフォーマンスを高めるための王道は、軽量化にあるとスズキは考えています。NZ250/Sは、そのコンセプトを忠実に守り、マシンのすべてのパーツに至るまで徹底した軽量化を果たしました。SACS、ニュー・ダイヤモンドフレーム、E-フルフローターサス、アルミリムホイールetc、さまざまなメカニズムと構造を採り入れた結果、その乾燥重量は118kg。(ハーフカウル付は120kg)アクセルを開けた瞬間の心地よいレスポンス、ライダーの身のこなしに素直に応えるマシンの挙動、フライング・シングルとしてのこの軽快さは、ウルトラ・ライトウェイトの設計思想から生まれたのです。

コーナーに舞う、最大バンク角51°

コンパクトな油冷・単気筒エンジンをニュー・ダイヤモンドフレームに4点架装するというシンプルな車体構成の結果、NZ250/Sはきわめてスリムな肢体に仕上がりました。左右フットステップの間隔は240mmとクラス最小。そのためバンク角も最大51°とトップクラスの数値です。軽いボディと、フレキシブルでレスポンス鋭いパワーユニットにものをいわせて、鮮やかなコーナリング感覚を味



トが完成しました。

このエンジンは単なる単気筒ではない

シングル特有の粘り強いトルク感と、軽快な機動力を生かす鋭い吹け上がりを実現させるのが、DOHC・4バルブ機構。ロッカーアームを介さずに、カムが直接バルブを駆動するタイプですから、高回転域に至るまで正確なバルブタイミングが保たれます。また燃焼室は真円形の断面と、2つのドームを持つシリンダーヘッドで構成されるニューTSCC(2渦流燃焼室)を採用。燃焼室内に2つの渦流を発生させて、燃焼スピードを高めます。点火プラグも燃焼室の中央に配置できるバルブレイアウトでもあるため、火災の伝播もスムーズ。こうして得られた高い燃焼効率の結果、最高出力33ps/10000rpm、最大トルク2.5kg-m/8500rpmと、クォーターシングルとしてはトップクラスのハイパワーを獲得しています。タウンユースなどでは、シングルならではの粘り強い中低速トルクを発揮。必要となれば鋭い瞬発力を発揮するという、新世代のシングルエンジンです。

激しいアクセルワークにも応える新開発NSAキャブ

(NEW SUPER ACCELERATION CARBURETOR)

新開発のNSAキャブは、名称のとおりアクセル開度に対して素早い反応を示すキャブです。バタフライバルブの開閉でスロットルピストンをコントロールするタイプのキャブは、低回転でアクセルを大きく開けてもスムーズな加速が得られる反面、レスポンスの点では、ややタイムラグが生じる欠点がありました。そこでNSAキャブでは、スロットルバルブを引き上げるサンクションチャンバーへの負圧取り入れ口にチェックバルブを設け、スロットルバルブの動きを妨げる正圧がチャンバー内に侵入しないようにしました。これによって、アクセルに対してダイレクトなレスポンスが得られ、NZ250/Sの軽快な加速感は一段と向上しています。



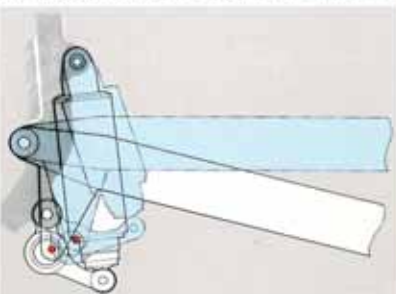
エキゾーストもシングルの魅力

エキゾーストは2into1のボルテックスタイプを装着。合流部に大容量のパワーチャンバーを設けて、そこに発生する渦流で排気の吸い出し効果を高めています。適度に抑えられた排気音は、シングルならではの歯切れよさです。



コーナーが楽しみなE-フルフローターサスペンション

小さなショックは柔らかく吸収し、大きな突き上げはがっちり受け止める。そうしたサスペンションの理想像にまた一歩近づいたのが、E-フルフローター・サスです。リヤ・スイングアームとクッションユニットを結ぶレバーのリンク部に偏心カムを挿入し、その働きによってサスペンションのプロGRESS特性を高める、シンプルで合理的なメカニズムです。プッシュロッドなどの部品を必要としないため、従来に比べて大幅な軽量化が図れると同時に、サスペンション自体のコンパクト化にも成功。後輪ストロークに応じた理想的なレバー比設定により、NZ250/Sのフットワークは軽快かつ強靱そのもの。スリムな車体と、パワフルなエンジンとの相乗効果で、マシンは思うがままのコーナリングラインを描いてくれます。

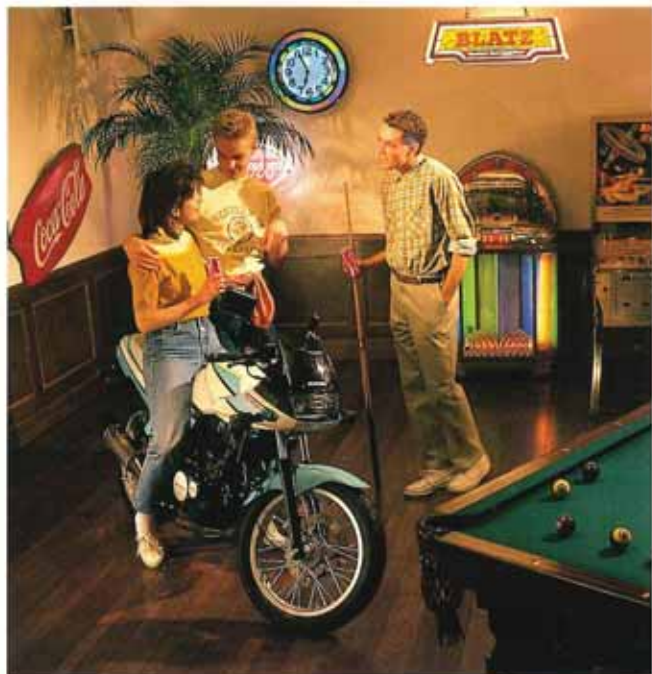


足もと、キリリとアルミリムホイール

都会の表情がよくにあうNZ250/Sは、全身がアーバン・ランナバウト感覚。軽いフットワークが光る前後17インチのホイールには、ちょっと小粋なアルミリムのスポークホイールを採用しています。単なるファッションとしてだけではなく、操縦安定性や乗り心地に大きな影響を与える、バネ下重量の軽減という点でも大きなメリットといえましょう。

ロングランの味方、6段リターンミッション

単気筒エンジンに、高燃焼効率を誇るニューTSCCを採用したNZ250/Sは、生まれながらにして低燃費タイプ。さらに、6段ミッションを装備して、高速ロングランでの経済性を一層高めています。



をいわせて、鮮やかなコーナリング感覚を味わうにはもってこいのマシンといえましょう。

みんなうれしい、シート高740mm&セルスターター

タンクレールの傾斜を大きく取ったフレームと、ボア×ストローク72.0mm×61.2mmのオーバースクエアエンジンによって、マシン全体を低重心化。その結果、シート高は740mm(1G時)と抜群の足つき性を確保しました。またエンジンもセルスターター付として誰にでも扱える安心設計。誰もが気軽に高性能を楽しむマシンを、というニーズに的確に応えます。



●270mmの大径で、信頼性の高いフロントディスクブレーキ

●軽量化を図り、ファッション性にも優れた17インチ・アルミリム・スポークホイール。



●空力特性と、スタイリッシュさが光るハーフカウル(NZ250Sに標準装備)

●フロントフォームを引き締める、スラントタイプの60/55W/ハロゲンヘッドライト(NZ250S)

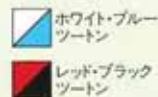


●サイドスタンドの格納を目で確認できる、サイドスタンドウォーニングランプ



●使いやすいプッシュキキャンセル式ターニングナルスイッチ

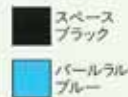
NZ250S



NZ250・NZ250S主要諸元	
型式	NJ44A
全長	1,935mm
全幅	685mm
全高	1,020mm/1,075mm(NZ250S)
軸距	1,325mm
シート高	740mm
最低地上高	145mm
乾燥重量	118kg/120kg(NZ250S)
定地燃費	60.1km/ℓ(50km/h)
最小回転半径	2.6m
制動距離	14.0m(50km/h)

エンジン型式	4サイクル・単気筒
弁方式	DOHC4バルブ
総排気量	249cc
内径×行程	72.0×61.2mm
圧縮比	10.2
最高出力	33ps/10,000rpm
最大トルク	2.5kg-m/8,500rpm
キャブレター	BST34
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	11.0ℓ

NZ250



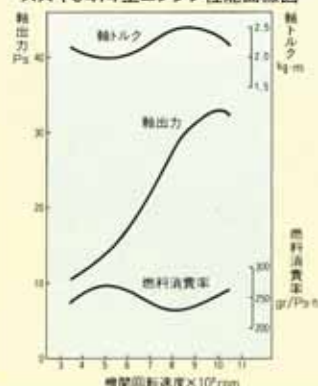
オイル容量	2.3ℓ
エンジン冷却方式	油冷
クラッチ形式	湿式多板・コイルスプリング
変速機形式	常時噛合式6段リダナー
第1速	2.461
第2速	1.750
第3速	1.315
第4速	1.047
第5速	0.869
第6速	0.772
一次減速比(ギヤ)	2.956
二次減速比(チェン)	3.071

キャスト	26°00'
トレール	102mm
ブレーキ形式(前)	シングルディスク
ブレーキ形式(後)	リーディング・トレーリング
フレーム形式	ダイヤモンド
タイヤサイズ(前)	90/90-17 49S
タイヤサイズ(後)	100/80-17 52S
カビ取角左右	35°

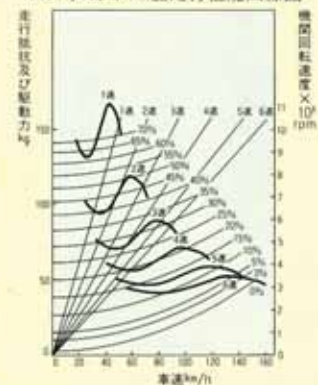
標準現金価格 **399,000円** (NZ250S)
(主車・消費税・オプション・保証金別)

標準現金価格 **379,000円** (NZ250)
(主車・消費税・オプション・保証金別)

スズキJ14型エンジン性能曲線図



スズキNJ44A型走行性能曲線図



●定地燃費は、定められた試験条件の値です。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。

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JIS、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締めかぶりましょう。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、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、安全に** あせらずに安全速度で経済走行をしましょう。空ぶかしはNG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輪車の動きを見ましょう。4輪車から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、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。

★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方法——— 二輪通票・傷害保険にご加入
スズキクレジット スズキサンスマイル



〒432-91 浜松市外高塚

99999-10105-100

ONE FOR ONE
味わいと個性。'86スズキ