

SUPER CHAMPION

RG250^{ガンマ}

LIQUID COOLED
LC
(MOTORCYCLE)

ANTI-DIVE FORK
ANDF
(MOTORCYCLE)

FULL FLOATER

SUZUKI



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



栄光のウイング

発進

ヒストリー、いまここに。

RG250Γ。



ロードレース世界GP500ccクラスにおいて、

7年連続チャンピオンのスズキが、ニューマシンを登場させた。

誕生、RG250Γ。あのRGΓが刻み続けた、栄光のウイニング・ヒストリーをロードに引き継ぐマシン。

ワークスカラーに彩られたその勇姿には、45馬力の高性能水冷2サイクル・エンジン、

乾燥重量131kgを実現した市販車世界初、アルミ角パイプ製フレーム^{アルボックス}“AL-BOX”。

驚異のハンドリングを生む16インチ・フロントホイール、ダブルANDF、**MICHELIN**タイヤ、

そして、フルフローターサスなど、栄光のテクノロジーをフル装備。

新たなる、ウイニング・ヒストリーが始まる。



「RG250Γは、250ccのRGΓだ」

テストコースでこのマシンを初めて見たとき、スズキはグランプリの250ccクラスにも挑戦する気かと思ってしまった。スピードメーターが付いていることで、やっと市販車だとわかったが、走り終わってもまだ、その印象は消えなかった。ストレートから200Rの第1コーナーへ突入。軽量にもかかわらず、路面に吸いつくような安定感を示し続ける。フルブレ

82ロードレースGP500世界チャンピオン フランコ・ウンターニ
ーキングでヘアピンへ。姿勢変化の少なさは、RGΓと同様だ。驚くほど深いバンク角でクリッピングポイントを通過し、加速。レブカウンター^{フルボックス}の針は一気に8,500 rpmへはね上る。すばらしいレスポンス。パワーウェイトレシオ2.91が示すポテンシャルの高さを実感する。やはりこのマシンは市販車であっても、従来のマシンとは明らかに違っている。



FRANCO UNCINI

※本誌掲載のRG250Γは、すべてテストコース内で撮影したものです。
一般公道では、無理な走行をしないようにお願いします。
※写真はRG250Γのシングルシートモデルです。

ハイパフォーマンス・エンジンの条件は、圧倒的なハイパワーそして軽量・コンパクトなこと。

45ps

Maximum Power

このエンジンが、
世界チャンピオンの実力を示す。

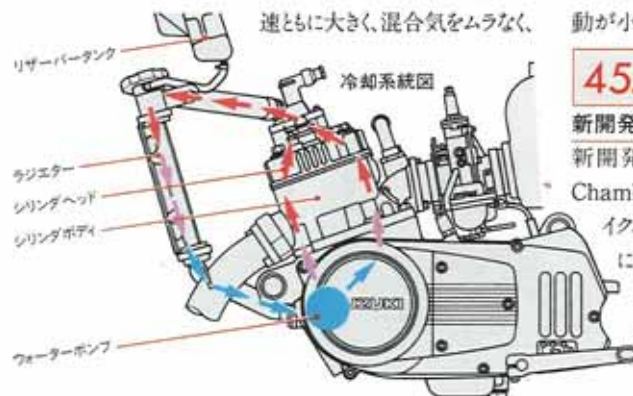
45ps/8,500rpm MAXIMUM POWER

RG250Γは、パワーの水冷2サイクル・ツイン。RG250Γのパワーユニットは、水冷2サイクル・パワーリード・バルブ・エンジン。最高出力は45ps/8,500rpm、最大トルクは3.8kg-m/8,000rpm、リッターあたり出力180ps/ℓ以上です。パラレル・ツインのアルミ・シリンダーは、ボア・ストローク54mm×54mmのスクエアで、1気筒あたりの排気量は125cc。2サイクル・エンジンは1気筒125ccが吸排気効率のうえで理想的。ロードレースGP 500ccで世界チャンピオンを獲得しつづけるRGΓも同じ理由で1気筒125ccの4気筒としています。しかも、ツインならハイパフォーマンス・エンジンの必須条件である軽量・コンパクトなエンジンになります。さらに、熱ダレを防止し、大幅な高出力化を実現するサーモスタットを装備した水冷システム、吸気効率に優れた大型リードバルブを採用。2サイクル特有の圧倒的な瞬発力に加え、中低速域でのビッグトルク、そして驚異的な低燃費を実現しました。

軽量コンパクトなSRタイプ・ラジエターを装備した、スズキ独自の水冷システム。

ラジエターは、通気抵抗が少なく、小型・軽量のシングル・コアのSR (Single Row) タイプ。集風効果をもつフェアリングに内蔵し、冷却効率を向上させています。強制循環の冷却システムは、ラジエターからウォーターポンプに入った冷却水を、直接シリンダーへ送る、スズキ独自のムダのない設計。オーバーホールを防止するサーモスタット、点検・補水が容易なリザーバータンクも装備しています。

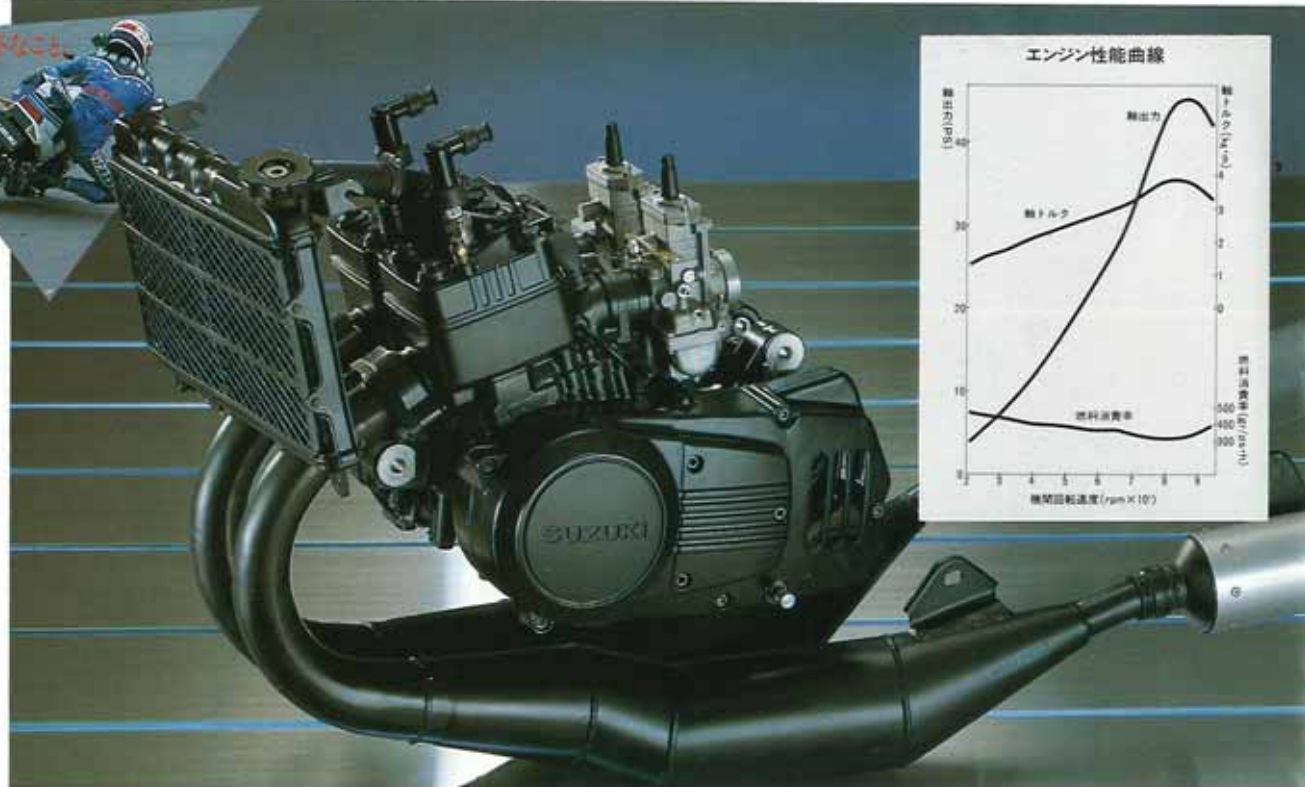
レスポンスが鋭いフラットスライド・キャブレター。レースで実証済みの、スズキ独自のアルミ製フラットスライド・キャブレターを採用。プレート状のスロットルバルブを持ち、エアの吸入量、流速ともに大きく、混合気をムラなく、



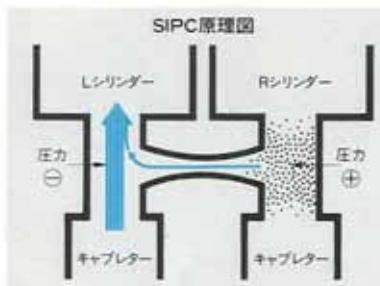
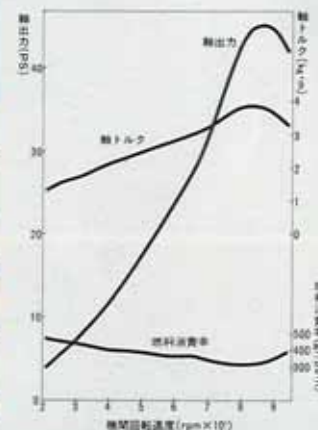
す早く霧化。スロットルオン/オフ時の混合気変動が小さく、レスポンスが優れています。

45.3km/ℓ (at 50km/h) (CONSTANT SPEED)

新開発SIPCで、出力・燃費を大幅に向上。新開発のSIPC (Suzuki Intake Power Chamber)。シンプルそのものの構造で、2サイクル2気筒エンジンの出力と燃費を一挙に向上させた画期的なメカニズムです。その構造は、各気筒のマニホールドを、中間部を絞ったパイプ状のSIPCで連結させています。両マニホールド



エンジン性能曲線



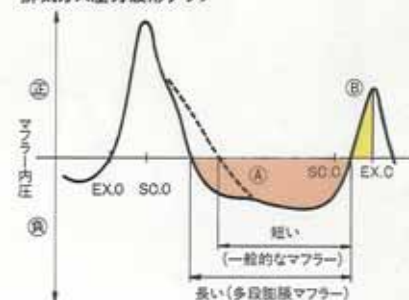
内に生じる圧力差によって吸気干渉が生じ、正圧側⊕に充填されている新気ガスがいきおい負圧側⊖に吸いこまれます。その結果、混合気の吸入量が増大し、出力・燃費を大幅に向上します。また、高速域では、クランクチャンバーからの吸き返しガスをもう一方のマニホールドに吸入できるため、出力の低下をおさえ、回転のノビも向上させます。

3.8kg-m/8,000rpm MAXIMUM TORQUE

燃焼・排気効率を大幅アップ、多段膨脹マフラー。多段膨脹マフラーは、排気管を段階的に膨

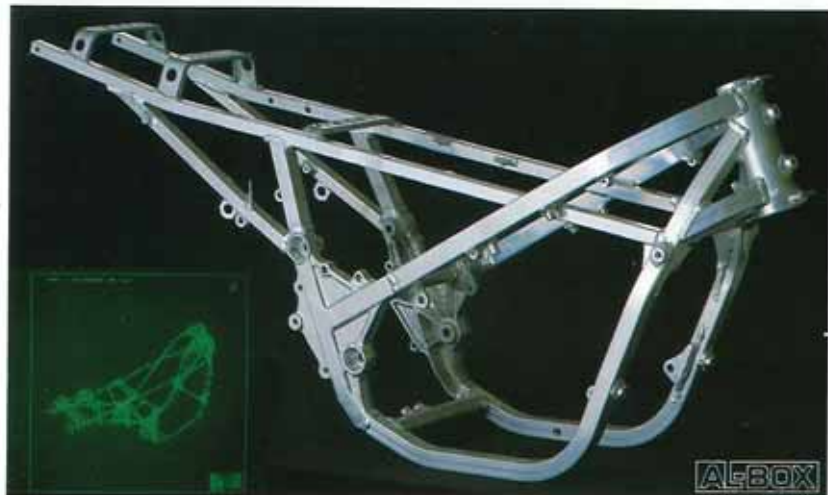
脹させることで、多段膨脹でないものと比べて、負圧の発生を長く、大きくすることが可能となり(Ⓐの部分)、排気ガスの吸い出し効果を高めます。さらに、排気の脈動により、新しい混合気の吹き抜けを防止(Ⓑの部分)。燃焼・排気効率を向上させ、パワーアップを実現します。高性能水冷2サイクル・エンジン、フラットスライド・キャブレター、新開発SIPC、そして多段膨脹マフラー。スズキの2サイクル技術・パワーを全力投入したとき、世界チャンピオンの実力がどれほどのものか、RG250Γが語ります。

排気ガス圧力波形グラフ





※Γスタンドはオプションです。



40% DOWN FRAME WEIGHT

軽量・高剛性。

アルミ軽合金角パイプ製フレーム*AL-BOX*
RG250Γは、市販車で世界初のアルミ合
角パイプフレーム*AL-BOX*(Aluminum-

Boxsection)を採用。乾燥重量131kg、パ
ワーウェイトレシオ2.91と、驚異的な軽さを実
現しました。アルミ角パイプフレームは、きわめ
て高い強度・剛性をもち、しかもスチール製パ
イプのフレームに比べ40%以上もの重量軽
減が可能です。スズキは、RG250Γの

*AL-BOXフレームのためにMR787とい
う特殊アルミ合金材を開発しました。MR787
は一般のアルミ合金と比較して強度、溶接
の美しさなど、あらゆる面で優秀な材質です。
フレーム形状はRGΓと同じ構造をもつダブル
クロードル。コンピュータによる応力解析を
始めた合理的な設計で、いっそうの軽量
化と高剛性化がはかられています。エンジ
ンの懸架はラバーマウント方式の3点支持。外
周が特殊形状のラバーを採用することで、振
動を効果的に吸収します。

際立つ操安性と、快適な乗り心地。

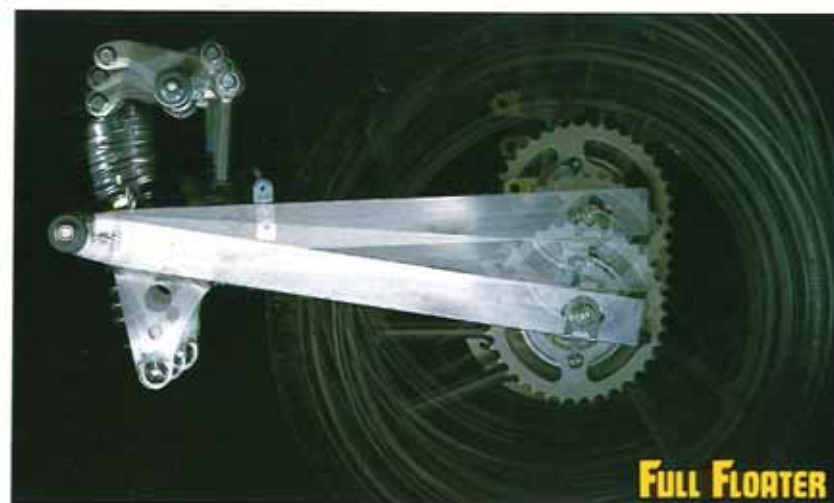
オンロード専用設計のフルフローターサス。
クッション・ユニットの両端をフレームに直接
固定せず、文字通りのフローティング(浮動)
構造をもつフルフローター・サスペンション。
一般走行ではソフトに、ハードなコーナリ
ングで大きなGが加わると高い減衰力を発生
し、力強く反応する、プログレッシブなクッシ
ョン特性を示します。さらに、フルフローター・サ
スペンションは、クッション・ユニットの実スト

コーナーを立ち上り、スロットルをあげたとき、そう快な加速感が軽さのもつ意味を教えた。

AL-BOX^{アルボックス} FRAME

Aluminum-Boxsection Frame

市販車世界初、
アルミ角パイプ製フレーム“AL-BOX”



FULL FLOATER

ークを長く確保できるため、エネルギー吸収
力が高くなります。したがって、バネ定数の低
いスプリングの使用が可能となり、乗り心地、
ロードホールディングとも向上し、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にない、フル
フローター・サスペンションの高性能を生み
出す秘密なのです。RG250Γのフルフロー
ター・サスペンションは、クッション・ユニットを
低い位置にセットして、重心位置を下げたオ
ンロード専用設計。さらに角パイプ・スイング

アーム、クッション・ロッド、クッションレバーに
アルミ軽合金を使用し、バネ下重量の軽減、
車両の軽量化を果たしました。

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・イニシャル調
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。

最新GPマシンの足まわりに関する技術レベルを知りたいければ、RG250Γに乗りなさい。

16inch

MICHELIN+

Front Wheel

高次元バランスの世界
それは、数字では表現できない、走りの感性。



16inch FRONT WHEEL

世界チャンピオンのハンドリング。

スズキの、16インチ・フロントホイール。

スズキは、1981年ロードレースGP500ccクラスにおいて、16インチ・フロントホイール装着車として初の世界チャンピオンを獲得しました。16インチ・フロントホイールは、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、ブレーキ性能を大幅に向上するメリットを持ちます。もっとも、前輪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、操縦性がクイックになりすぎたりして、16インチのメリットは生まれません。スズキは前後サス、フレームなど

とともに車体全体を絶妙にセットアップ。抜群の安定性をも実現。さらに、GPレースで共同開発を続けてきた**MICHELIN**製偏平チューブレス前後タイヤを装着。16インチ・ホイールの優れた特性を活かしきっています。また、新設計の軽量スパイラル・ホイールの表面には、塗装ホイールに比べ傷がつきにくく、極めて耐久性の高いアノダイジング加工を二輪車で初めて行なっています。

250cc初、ANDFをダブル装着。

スズキが世界に先がけて実用化したANDF(アンチ・ノーズダイブ機構)をダブル装着。制動時における優れた操安性を実現しました。その機能は、ブレーキ時にフロント



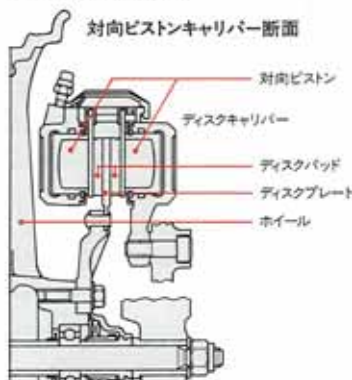
フォークにかかる過度の荷重を、油圧ブレーキと連動したモジュレーター内のオイル作動によって緩衝。急激なノーズダイブの発生を防ぎ、マシンのバランスを保ちます。また、サスペンションのセッティングもソフトにでき、乗り心地も快適にします。フロントフォークはセミエア・タイプ。ブレーキとANDFを結ぶオイルホースには、RGΓと同様、耐久性に優れた、高品質のメッシュ・タイプを採用しています。

FRONT 2 REAR 1 DISK BRAKE

“レーザータッチ”のブレーキ・フィーリング。

対向ピストン式トリプル・ディスクブレーキ。

強力な制動力と、優れた効き味を発揮する対向ピストン式 (Opposed Piston) ディスクブレーキをトリプル装着しています。対向ピストン式は、一般のディスクブレーキ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、制動力が高く、キャリパーの剛性も向上す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、パネ下重量も軽減します。



■ヘッドライトは、角型で大量12V 60W/55Wのハロゲン球を採用しています。ターニングシグナルは、フロント、リアともにビルトインタイプ。風を味方につけたそのフォルムは、RG250Γの強烈な個性を主張します。



■ワークスカラーも鮮やかな。フル燃料タンクは、容量17ℓ。キャップはエアブレーションタイプです。

DISK BRAKE

ブレーキ・フィーリング。
 ル・ディスクブレーキ。
 た効き味を発揮する対
 (ed Piston) ディスクブ
 しています。対向ピストン
 ブレーキが片側からの
 押しつけるのに対し、両
 側から押しつけます。その結果、
 ブレーキの剛性も向上する
 な「レーサータッチ」の
 を発揮。スパイラル多孔
 は、中央部分をアルミ製
 によるひずみに強く、パネ



↑スタンドはオプションです。※写真のRG250Γはシングルシートカウルです。

キャリバー断面

- 対向ピストン
- ディスクキャリバー
- ディスクパッド
- ディスクプレート
- ホイール



■ヘッドライトは、角型で大光量12V 60W/55Wのハロゲン球を採用しています。ターニングナルは、フロント、リアともにビルトインタイプ。風を味方につけたそのフォルムは、RG250Γの強烈な個性を主張します。



■ワークスカラーも鮮やかな。フルエルトankは、容量17ℓ。キャップはエアブレンタイプです。



■RG250Γのシートは、快適な走行を約束します。シート高は785mmと足置き性に優れています。



■マフラーブラケットは、軽量化をはかったアルミダイキャスト製で機能的なデザイン。ステップ・タンデムステップ、チェンジレバーはアルミ鍛造。



風洞実験のマシンはプロトタイプ

機能を最優先させた。タコメーターを中央に、水温計を左右に配列。各メーターにレイアウト。精悍な印象を与えます。メーター類は、ローテティングマウントなど、すべてに高品質。RG250Γの設計思想は、アルミ鍛造製ハンドル、低く、狭めに設定したシート、で、全く新しい感覚のグロポジションを生み出

■トランスミッションは5段リブ。■点火方式は確実なスウェーデン製。メインテナンスも不要なP.E.



Γスタンドはオプションです。※写真のRG250Γはシングルシートカウルです。



■RG250Γのシートは、快適な走行を約束します。シート高は785mmと足置き性に優れています。



■マフラーブラケットは、軽量化をはかったアルミダイキャスト製で機能的なデザイン。ステップ・タンデムステップ、チェンジレバーはアルミ鍛造。



あらゆるメカニズムを純粋につきつめていくと、モーターサイクルのメカニズムはシンプルになるものだ。

2.91kg

Power-weight Ratio

ps

あらゆるメカニズムが、
走り、曲り、止るために存在する。



風洞実験のマシンはプロトタイプです。

機能を最優先させたメーターパネル。

タコメーターを中央に、スピードメーター、水温計を左右に配列。各インジケータもシンプルにレイアウト。精悍なコックピットを形成しています。メーター類は、アルミ製のパネルにフロートリングマウントして、防振対策をはかるなど、すべてに高品質と機能性を追求。RG250Γの設計思想を象徴します。

アルミ鍛造製ハンドル。

低く、狭めに設定したハンドルはアルミ鍛造製で、全く新しい感覚のスポーティなライディングポジションを生み出します。

スズキ・ヒューマン・エアロダイナミクスが創りあげた、高性能ハーフフェアリング。

ライダーの疲労低減、機能に徹した形状、これがレーサー、市販車を問わず、フェアリングに対するスズキの一貫したポリシーです。RG250Γのハーフフェアリングは、ロードレースでの経験に加え、風洞実験による徹底したテストをくり返し、エアロダイナミクスを追求。その特長は—(1)ライダーを風圧から効果的に守る、(2)フレームに装着しているためハンド

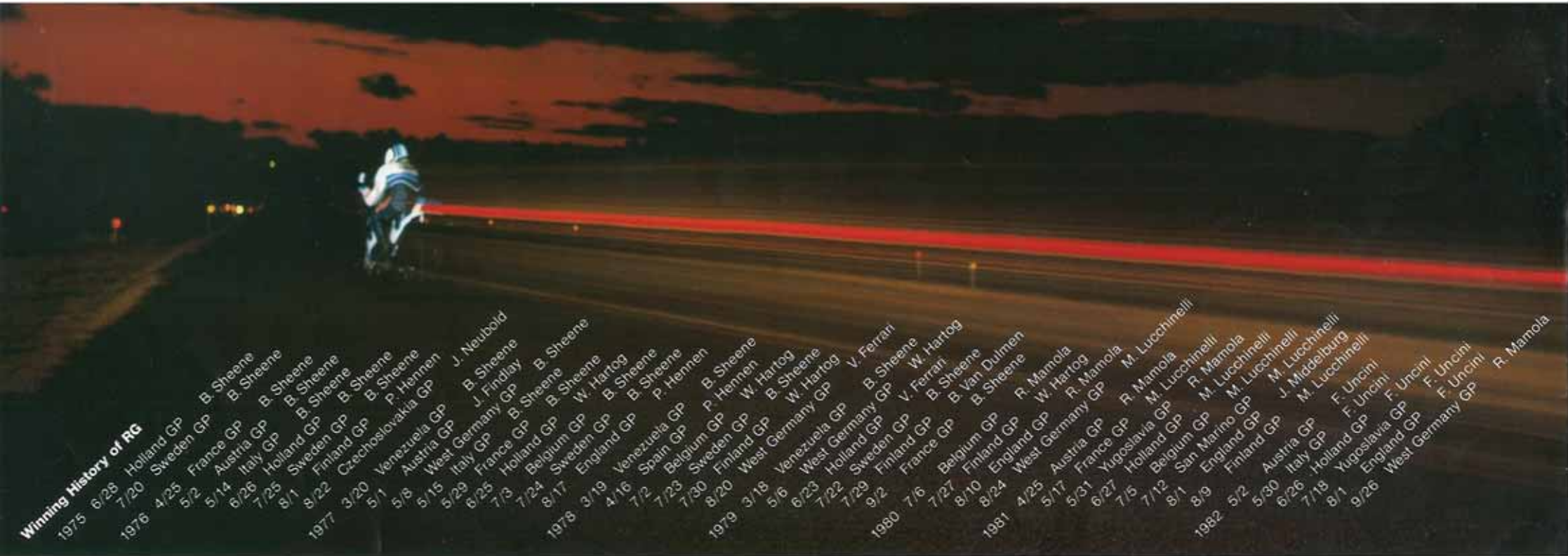
リングへの悪影響がない、(3)マシン全体がフェアリング装着を前提に設計されているためバランスがよい、(4)高速走行時の空気抵抗を減少およびフロントの浮き上がりを防止、(5)ラジエターへの集風効果を持つため冷却効率を向上。

RG250Γの登場は、まさに本格的フェアリング時代をリードする、高性能フェアリングのデビューでもあるのです。



■トランスミッションは16段リターン式です。

■点火方式は確実なスパークを実現し、メンテナンスも不要なP.E.I.点火方式です。



Winning History of RG			
1975	6/28	Holland GP	B. Sheene
1976	7/20	Sweden GP	B. Sheene
4/25	France GP	B. Sheene	
5/2	Austria GP	B. Sheene	
5/14	Italy GP	B. Sheene	
6/26	Holland GP	B. Sheene	
7/25	Sweden GP	B. Sheene	
8/1	Finland GP	B. Sheene	
8/22	Czechoslovakia GP	P. Hennin	
3/20	Venezuela GP	J. Neubold	
5/1	Austria GP	B. Sheene	
5/18	West Germany GP	J. Findlay	
5/15	Italy GP	B. Sheene	
5/29	France GP	B. Sheene	
6/25	Holland GP	B. Sheene	
7/3	Belgium GP	B. Sheene	
7/24	Sweden GP	W. Hartog	
8/17	England GP	B. Sheene	
3/19	Venezuela GP	P. Hennin	
4/16	Spain GP	B. Sheene	
7/2	Belgium GP	W. Hartog	
7/23	Sweden GP	B. Sheene	
7/30	Finland GP	B. Sheene	
8/20	West Germany GP	V. Ferrari	
3/18	Venezuela GP	B. Sheene	
5/6	West Germany GP	V. Ferrari	
6/23	Holland GP	B. Sheene	
7/22	Sweden GP	B. Sheene	
7/29	Finland GP	B. Van Dulmen	
9/2	France GP	B. Sheene	
7/6	Belgium GP	R. Mamola	
7/27	Finland GP	W. Hartog	
8/10	England GP	R. Mamola	
8/24	West Germany GP	R. Mamola	
4/25	Austria GP	M. Lucchinelli	
5/17	France GP	R. Mamola	
5/31	Yugoslavia GP	M. Lucchinelli	
6/27	Holland GP	M. Lucchinelli	
7/5	Belgium GP	R. Lucchinelli	
7/12	San Marino GP	M. Lucchinelli	
8/1	England GP	M. Lucchinelli	
8/9	Finland GP	M. Lucchinelli	
5/2	Austria GP	F. Uncini	
5/30	Italy GP	F. Uncini	
6/26	Holland GP	F. Uncini	
7/18	Yugoslavia GP	F. Uncini	
8/1	England GP	F. Uncini	
9/26	West Germany GP	R. Mamola	

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、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。空ブカシはムダです。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。期間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(施錠装置、スズキ全車に標準装備)で盗難防止を。

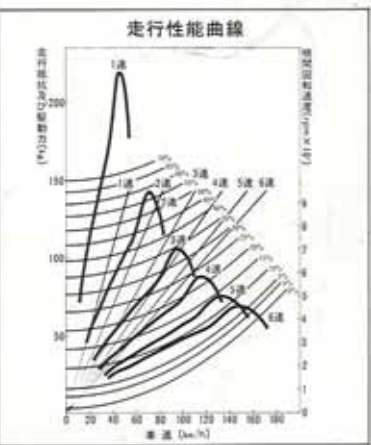


●RG250I主要諸元

型 式	スズキGJ21A	始 動 方 式	キック
全 長	2,050mm	燃料タンク容量	17ℓ
全 幅	685mm	オイル容量	1.2ℓ
全 高	1,195mm	エンジン冷却方式	水冷
軸 距	1,385mm	クラッチ形式	湿式多板・コイルスプリング
シート高	785mm	変速機形式	常時啮合式6段リターン
最低地上高	155mm	第1速	2,500
乾燥重量	131kg	第2速	1,625
定地燃費	45.3km/ℓ (50km/h)	第3速	1,210
登坂能力	tanθ=0.70	第4速	1,000
最小回転半径	3.2m	第5速	0.863
制 動 距 離	14.0m (50km/h)	第6速	0.782
エンジン型式	2サイクル・2気筒	一次減速(ギヤ)	3,100
弁 方 式	パワーリッドバルブ	二次減速(チェン)	2,642
総排気量	247cc	キャス タ	28°45'
内径×行程	54.0×54.0mm	トレ ー ル	102mm
圧 縮 比	7.5	ブレーキ形式(前)	油圧ダブルディスク
最 高 出 力	45ps/8,500rpm	ブレーキ形式(後)	油圧ディスク
最大トルク	3.8kg-m/8,000rpm	フレーム形式	ダブルクレードル
キャブレター	VM28SS(アマル)	タイヤサイズ(前)	100/90-16 54S
潤滑方式	分離潤滑式	タイヤサイズ(後)	100/90-18 56S
点火方式	P.E.I.	かじ取角左右	30°

※定地燃費は定められた試験条件のもとでの値です。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。

標準現金価格 ￥460,000



★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。

資料で便利に活用！
二輪車通関・検査情報にご加入！
スズキクレジット スズキサンスマイル

SUZUKI

鈴木自動車工業株式会社
〒432 静岡県浜松市外高塚300
99999-10102-100