

SUZUKI

TOP SPRINT^{ER} RG250



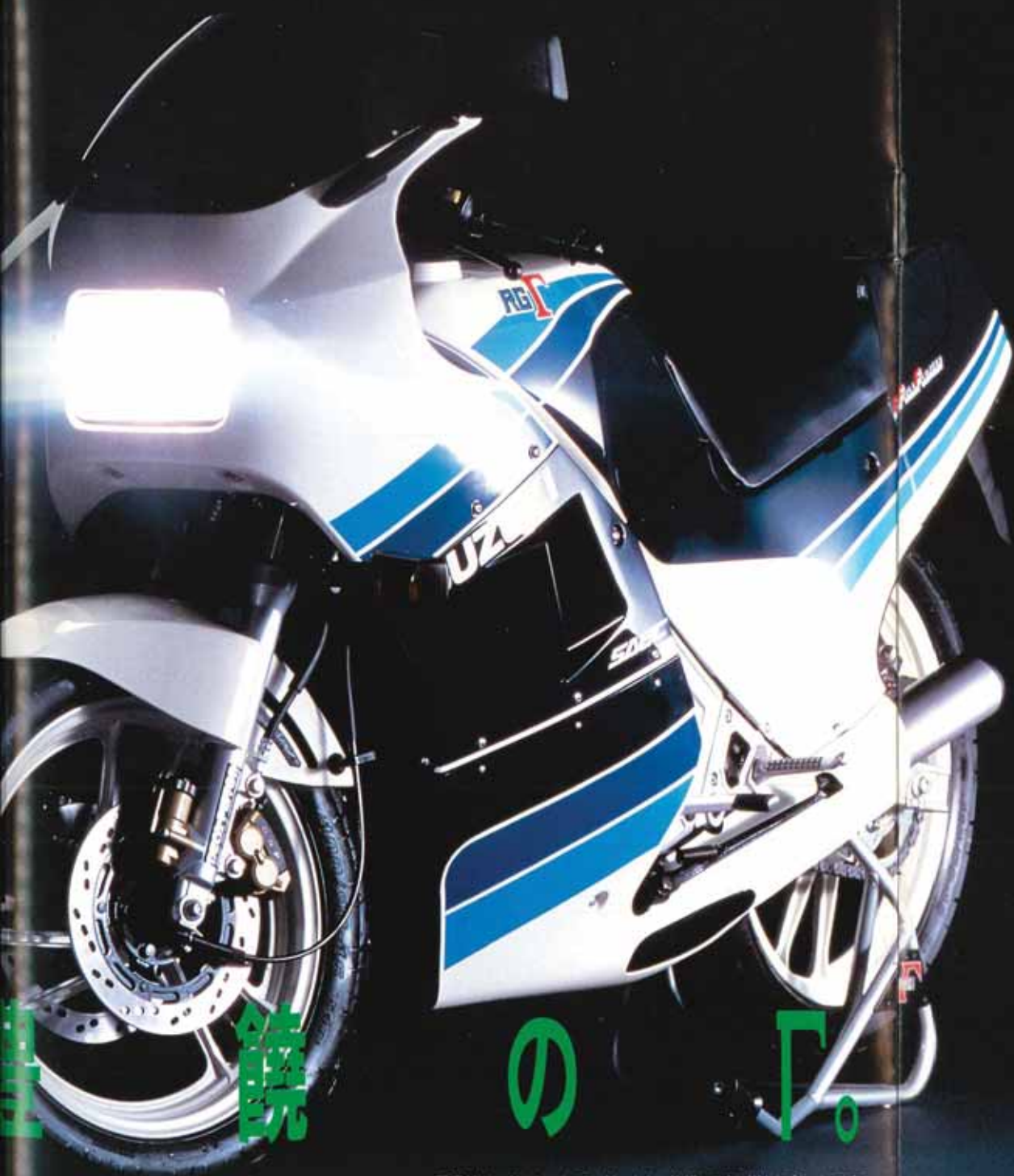


衝撃的な出会いはまさに感動のドラマだ。
レーサーのフォルムとパフォーマンスをロードに炸裂させて、
モーターサイクルを席捲したRG250F。
今、真の意味でトップスプリンターの称号を冠し、新たに蘇った。
感動のドラマ、"第三章、豊饒のF"。

第 三 章、 豊 饒 の F。

写真はシングルシート・アンダーカウル仕様。スタンドはオプションです。

鋭敏に反応する サーキットマシン



2サイクルの新たな走りを実現する先進のメカニズム
SAEC(Suzuki Automatic Exhaust Control)



2サイクル独特の鋭い加速感と全回転域でスムーズなパワーを引き出す4サイクル、この両者の特性を相乗させる独創のメカニズムがSAECです。2サイクル

の出力向上は、エキゾーストチャンバー内の排気脈動を利用した吸気の充填効率をいかに高めるかがポイントになります。しかしながら2サイクルで、しかも高出力エンジンではエキゾーストチャンバー容積が一定なため、排気脈動のマッチングしない回



写真はシングルシート・アンダーカウル仕様。スタンドはオプションです。

鋭敏に反応するパワーユニットは サーキットマシンの戦闘力。

2サイクルの新たな走りを実現する先進のメカニズム SAEC(Suzuki Automatic Exhaust Control)



2サイクル独特の鋭い加速感と全回転域でスムーズなパワーを引き出す4サイクル、この両者の特性を相乗させる独創のメカニズムがSAECです。2サイクル

の出力向上は、エキゾーストチャンバー内の排気脈動を利用した吸気の充填効率をいかに高めるかがポイントになります。しかしながら2サイクルで、しかも高出力エンジンではエキゾーストチャンバー容積が一定なため、排気脈動のマッチングしない回

転域が発生してしまいます。この馬力の谷間を解消するためにNew RG250に採用されたのが、SAEC機構です。SAEC

排気バルブ
開時出力

排気バルブ
閉時出力

の大きな特長は、排気ポート直後にサブチャンバーを設けエンジン回転数に応じてチャンバー容量をコントロールすることです。中低回転時にはサブチャンバーへの円筒バルブは開状態にあります。排気は一度サブチャンバー内に導入され、その合成脈動波により、混合気の吹き抜けを抑え、中低速トルクをカバーします。また高回転時には、エンジン回転数をコントロールユニットで

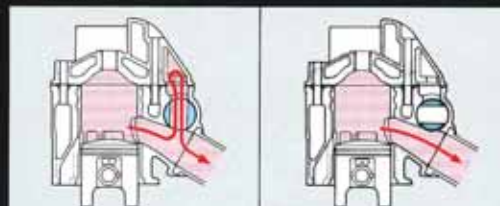
検知し、設定回転数になるとサーボモーターの働きで瞬時に円筒バルブが回転し、サブチャンバーへの通路を閉じます。これにより、排気はストレートにメインチャンバーへ流れます。メインチャンバーはあらかじめ高速型にセッティングされており、本来の高回転の伸びと高出力を生み出します。さらに、サブチャンバーの開閉に円筒バルブを採用したため、サブチャンバー直断時の排気ガスの流れを阻害しない通路形状を確保し、パワーロスをここでも減少しています。この画期的なSAECの採用と多段膨張型マフラーとの相乗効果により、低中回転域から高回転域までトルクフルで切れ味の鋭い吹け上がりを実現。新生RG250は今までとはひと味違った走りを堪能させてくれます。

さらに進化した第2のエンジン、多段膨張型マフラー

2サイクルマシンにとって高出力化のカギを握るというエキスパンションチャンバーはエンジンの一部ともいわれるものです。チャンバーの原理を先駆けて追求したスズキは長年のノウハウを新生RG250に投影。RGを基本とし、形状、チャンバー径を見直し(100φ→105φ)排気効率を一層高めました。SAECとマッチングした多段膨張型マフラーでより鋭敏で、パワフルな走りを実現します。

↑
軸出力
(ps)

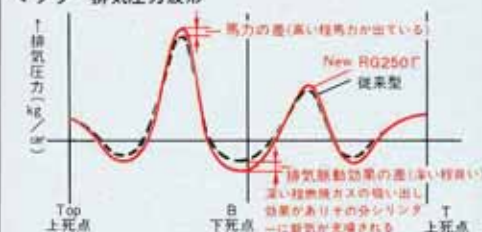
機関回転数(rpm)▶



低回転域では、排気ポート直後におかれた排気バルブは開いた状態にある。

設定回転数を越えると、排気バルブが閉じ、排気はストレートに流れる。

マフラー排気圧力波形

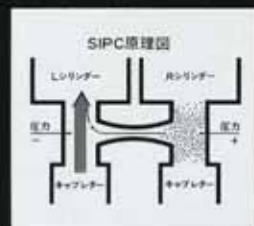


ハイパフォーマンスは いま至上のクォーターに結実した。

出力・燃費を向上させる吸気系の要、

SIPC(Suzuki Intake Power Chamber)。

左右マニホールドを結ぶ一本のパイプ。この形状に工夫を施すことによってさらに吸入効率を高め、高出力化はもちろん、低燃費化を実現しています。吸入から圧縮サイクルにあるシリンダーと排気から掃気サイクルにあるシリンダーのマニホールドを結び、吸気サイクル側のマニホールドに生ずる負圧でもう一方



のマニホールドにある混合気を勢いよく吸気側へ噴出させるシステムがSIPCです。このシステムによって混合気の吸入量が増大し、出力のロスや回転の頭打ちも防止、全回転域でスムーズな吹け上がりを示します。

スロットルレスポンスを

飛躍的に向上させる

フラットスライド

キャブレター。

上下に移動するプレート状のスロットルバルブを持つフラットスライド・キャブレターは、エアの吸入量、流速とも大きく、ガソリンをムラなく、す早く

霧化することができます。効率よく、理想的な混合気をつくるフラットスライドキャブレターにより、激しいスロットルワークにも鋭いレスポンスで応えます。

高い燃焼効率と耐久性をもたらす

特許のテーバード・ピストンリング

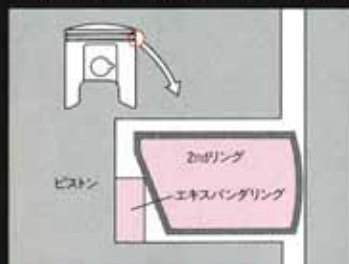
頑固なまでにパーフェクトを追求するスズキのモーター

サイクルづくりの姿勢は、ピストンリングひとつにも色濃く反映されています。単純に内周に角度をつけた形状のテーバード・ピストンリング、これがま



あくなき軽量化への挑戦は ロード・ファイターの原点。

さに燃焼効率、耐久性、騒音防止に無類の威力を発揮するのです。内周に角度をつけることにより、エキパンダーの圧力でピストンリングの上下動・左右動は抑制されます。ガタつきのないピストンリング



はシリンダー内の混合気や排気ガスなどを密封し、高圧縮を実現。パワーの増大にも大きく貢献しています。

混合気の流れを円滑にする

4in 6outの掃気ポート

従来の4in 4outの掃気システムから4in 6outに変更。新混合気のすみやかな流入と残留ガスの追い出しに威力を発揮します。新たな掃気システムにより、ピストンヘッドの冷却効率も高まると同時に燃焼効率も向上させます。

耐久性、操作性を重視した

新素材のクラッチ・フェーシング

ここにもスズキの細心の技術が生かされています。耐久性と操作性を向上させるためクラッチフェーシングを従来のハイカーコルクから新素材のFCC-2622Bに変更。ギヤチェンジの多用を余儀なくされる市街地走行やワ



インディング・ロードでも、その切れの良いスムーズな伝達で、快適な走りを味わえます。



は以後もとどまるところを知らず、マルチリブ構造によってさらなる進化を遂げました。New RG250Γのパワフルな走りを支える骨格は、いちだんと改良を加えられた新設計・新構造のMR-ALBOXダブルクレードル・フレーム。ステアリング・ヘッドやリヤシングアーム・ピボットなど精度と強度を求められる部分にはアルミキャストを採用。また、フレーム全体の設計には有限要素法と呼ばれるコンピュータ解析手法を導入し、一片のぜい肉も残さない徹底した軽量化を図りました。こうして生まれ変わったNew RG250Γのフレームはウルトラ・ライトウェイトと称するにふさわしい超軽量化を達成。軽く強く美しい



とどまるところを知らない軽量化への道は、
またしても新設計・新構造のフレームを誕生させた。
世界に先駆け、初代RG250Γに採用されたAL-BOX

フレーム。重量では従来のスチールの1/3、それでいて剛性は同レベルに保たれ、強度はじつに2倍という画期的なものでした。このスズキの先進テクノロジー

Γの骨格に仕上がっています。軽量化こそ最大のパフォーマンス”スズキのモーターサイクルづくりの思想は、New RG250Γにも脈々と受け継がれているのです。

ロードを駆ける強靱なフットワークは トップ・スプリンターの片鱗を見せる。

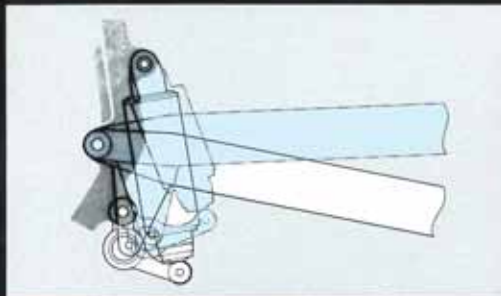
モーターサイクルの最先端テクノロジーを
結集したNew RG250Γ、足回りの旗頭は
E・フルフローター・サスペンション。

いかなるパワーをもつマシンでもショックの吸収性、路面の追従性に優れていなければ、それは無用の長物と化してしまう。2サイクルクォーターの雄New RG250Γには、そのハイポテンシャルにふさわしい足回りが与えられました。新開発のE・フルフローター、ハイパワーを余すことなく大地に伝えます。E・フルフローターは、スイングアームとクッションユニット



をつなぐピボットに新たに偏心カムを採用したのが特長です。後輪が荷重を受け、クッションユニットが圧縮され

るとき、偏心カムはピギニング付近で左回転、ボトム付近では右回転と、振り子のようにスイングを繰り返します。このカムにより、いちだんと優れたプログレッシブ効果を発揮します。さらに、リヤクッションレバーの形状やサイズなどの自由度が増すため、後輪ス

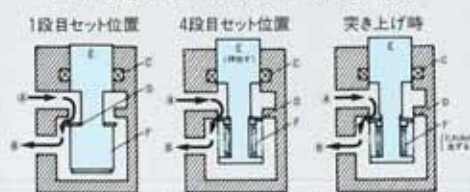


トロークに応じて、理想的なレバー比が得られます。ブッシュロッドの省略などによる軽量化、コンパクト化も実現するE・フルフローターは、Γシリーズの先駆RG250Γならではのニューメカニズムといえましょう。

しなやかさと剛さを両立させた先進の
PDF(Positive Damping Fork)

フロントにダブル装着されたPDFは、フロントフォークに急激な圧縮が加わったとき、その圧力を感知するモジュラーにより減衰力を可変するもので、急制

PDF (ポジティブ・ダンピング・フォーク) 機構



※圧縮室はシリンダー内ピストンリングとリフ・バルブとスプールとリフ・スプリング

PDF作動時フロント・フォークのロードが太くになると、スプールが押し上げられ、リフ・バルブが閉じて圧縮室のオイル圧を高く保つ。PDFセンサー時突き上げ荷重がかかる。リフ・スプリングがたわんでバルブが後退、オイル流路が確保される。

動時のみならずあらゆる前輪荷重に対応するシステムです。制動時のノーズダイブはもちろん、コーナリングやエンジンブレーキ時のフロントの沈みこみを緩和します。また、減衰力を4段階に調整できるので走行にフィットしたセッティングが可能です。

レーサーのメカニズムをそのまま継承する。
フロントフォーク・プリロード調整機構。

エアサス併用のフロントフォークスプリングにプリロード調整機構を新たに設けました。レーシングマシンだけに採用されていたこのハイメカニズムは、無段階

できめ細かに調節でき、ライダーのウェイトや路面の状況に応じてサスペンションセッティングを容易に行うことができます。

卓越したストップピング・パワーをもたらす
DPBS(Deca Piston Brake System)

強力なストップピング・パワーは、ハイパフォーマンスマシンにとっては不可欠な要素です。New RG250Γは、フロントに対向式4ポットのダブルディスクを、リア



に対向式2ポットと計10個のピストンで制動力を得るDPBSを採用。特にフロントは1枚の大径ディスクプレートを両側から4つのピストンで挟みつける方式をとっており、抜群の制動力を発揮します。しかも対向ピストン方式ならではのコントロールな効き味は、まさにレーサータッチのブレーキフィーリングです。



走りに徹したレーサー 鮮烈なマシン・イ

セパレート・ハンドル 低く、狭めに設定したアルミ合金鍛造製のセパレート・ハンドルは、まさにレーシーな雰囲気。深い前傾のライディングポジションが決まります。



フェアリング ステップまわりやエキゾーストパイプ部までカバーするフェアリングは、次世代のレーサーのデザインを先取りした未来感覚にあふれるエアロラインです。



角型ハロゲンヘッドライト 闇を貫くヘッドライトは、視認性の向上を図った60/55Wの角型ハロゲンタイプ。フェアリングと一体化したウィンカーと共にフロントフェースを引き締めます。機能的にレイアウトされたスイッチ群 ヘッドライトのON・OFFとエンジンスイッチを右に、その他の操作をすべて左側に集中させたスイッチ群は機能的です。



メーターパネル 「」の素質を明確に語る3,000rpmからのタコメーター。その右に水温計と燃料計のコンビネーションメーターを新設。パネルはラバーマウントされ、ホワイト基盤の新しい感覚で視認性にも優れています。



に対向式2ポットと計10個のピストンで制動力を得るDPBSを採用。特にフロントは1枚の大径ディスクプレートを両側から4つのピストンで挟みつける方式をとっており、抜群の制動力を発揮します。しかも対向ピストン方式ならではのコントロールな効き味は、まさにレーサータッチのブレーキフィーリングです。



できめ細かに調節でき、ライダーのウェイトや路面の状況に応じてサスペンションセッティングを容易に行うことができます。



卓越したストッピング・パワーをもたらす

DPBS(Deca Piston Brake System)

強力なストッピング・パワーは、ハイパフォーマンスマシンにとっては不可欠な要素です。New RG250は、フロントに対向式4ポットのダブルディスクを、リア

走りに徹したレーシーな装いが 鮮烈なマシン・イメージを強める。

セパレート・ハンドル 低く、狭めに設定したアルミ合金鍛造製のセパレート・ハンドルは、まさにレーシーな雰囲気。深い前傾のライディングポジションが決まります。



フェアリング ステップまわりやエキゾーストパイプ部までカバーするフェアリングは、次世代のレーサーのデザインを先取りした未来感覚にあふれるエアロラインです。



角型ハロゲンヘッドライト 闇を貫くヘッドライトは、視認性の向上を図った60/55Wの角型ハロゲンタイプ。フェアリングと一体化したウィンカーと共にフロントフェースを引き締めます。**機能的にレイアウトされたスイッチ群** ヘッドライトのON・OFFとエンジンスイッチを右に、その他の操作をすべて左側に集中させたスイッチ群は機能的です。



フューエルタンク 17ℓの大容量タンクはエアブレンタイプのカップつき。ニーグリップのしやすい形状でライディングポジションの安定にもひと役買っています。



シート 前傾のライディングポジションにフィットするシートです。シート高も735mmと極力低くおさえ、更にスリム化して足つき性にも優れています。



ステップ アルミキャストパーツを多用したステップまわりは高品質感をかもしだします。またステップ位置も理想的なライディングポジションを実現しています。



(アンダーカウル付はレッド・ホワイト、ブルー・ホワイトの2タイプ)



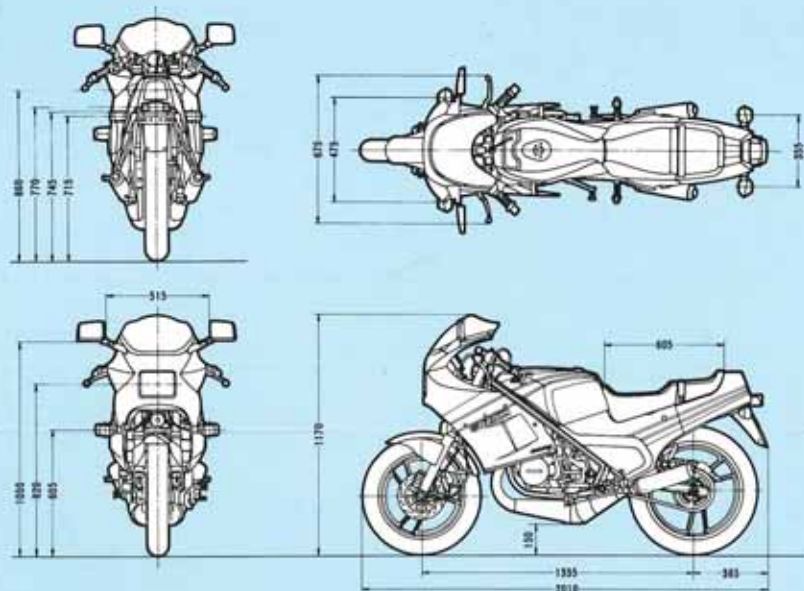
ブルー・ホワイト (アンダーカウル付)

レッド・ホワイト

スーパーホワイト

メーターパネル 「の素質を明確に語る3,000rpmからのタコメーター。その右に水温計と燃料計のコンビネーションメーターを新設。パネルはラバーマウントされ、ホワイト基盤の新しい感覚で視認性にも優れています。





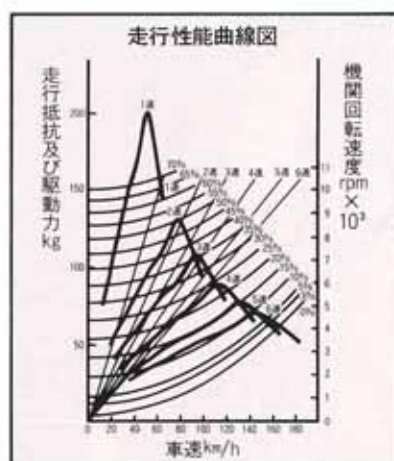
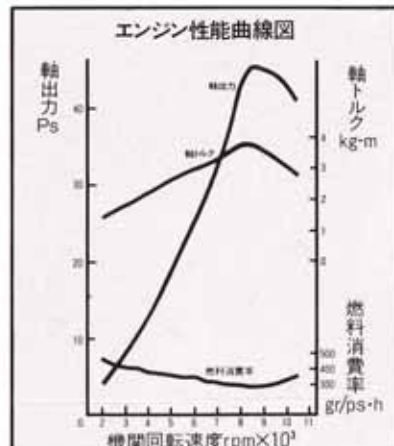
RG250F 主要諸元		※()内の数値はアンダーカウル付
型式	GJ21B	
全長	2,010mm	
全幅	675mm	
全高	1,170mm	
軸距	1,355mm	
シート高	735mm	
最低地上高	150mm <130mm>	
乾燥重量	128kg <130kg>	
定地燃費	46.5km/ℓ (50km/h)	
最小回転半径	3.1m	
制動距離	14.0m (50km/h)	
エンジン型式	2サイクル・2気筒	
弁方式	パワーリード・バルブ	
総排気量	247cc	
内径×行程	54×54mm	
圧縮比	7.0	
最高出力	45ps/8,500rpm	
最大トルク	3.8kg-m/8,000rpm	
キャブレター	VM28SS	
潤滑方式	分離潤滑式	
始動方式	キック	
点火方式	P.E.I.	
燃料タンク容量	17ℓ	
オイル容量	1.2ℓ	
エンジン冷却方式	水冷	

●定地燃費は、定められた試験条件のもとでの値です。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。

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	2.230
第2速	1.562
第3速	1.210
第4速	1.000
第5速	0.863
第6速	0.782
一次減速比(ギヤ)	3.000
二次減速比(チェン)	2.785
キャスタ	25°35'
トレール	103mm
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 54H(チューブレス)
タイヤサイズ(後)	110/80-18 58H(チューブレス)
かじ取角左右	30°



標準現金価格
 ¥460,000 (北海道・沖縄および一部離島を除く)
 ¥480,000 (アンダーカウル付、スーパーホワイトは除く)



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** 乗用車ヘルメットは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めてかぶりましょう。身体の露出が少なく、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

RG250Fのパフォーマンスにベスト・マッチングAzzurro。

軽き・美しき・快適き・機能性すべての面でマシンとコーディネートできるAzzurroのライダーズシステムウェア。



TOURING ONE PIECE
SIZE: M・L ¥97,000



TOURING TWO PIECE
SIZE: M・L ¥86,000



HELMET
SIZE: S・M・L・LL ¥38,000



TOURING GLOVES
SIZE: M・L ¥13,800



HELMET
SIZE: S・M・L・LL ¥33,000



BOOTS
SIZE: 24.5-27.0cm ¥35,000

Azzurro

WHAT A TASTY RUN!

「乗る」から「味わう」へ、85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。

スズキクレジット スズキサンスマイル



信頼に応える技術のスズキ

SUZUKI

〒432-91 静岡県浜松市外高塚300

99999-10102-100