

SUZUKI

TOP SPRINT **RG250**



New Epoch Maker 250Γ

クォーター 維新

2サイクルシーンに測り知れない影響を与えた"クォーターΓ"。
しかし、その進化の過程は、はたしてライダーと共に生存したか、否か。
いま、それをあえてここに鮮烈に表現しよう。
一新のセンセーショナルなカラーリングは、
壮烈なホワイト&ブルー・グレー&レッドのデュオ・トーン。
そして、GPマシンのポテンシャルを誰にでも100%引き出せるマシン、
という基本コンセプトを強調しながらも、
進化ある美・深化NEWΓは、いま、覇道を覇道しつづける。



ver 250I

ON!

SUZUKI

SAEC

RG250





POWER

戦歴は進化を深化させた、そしてまた新たな指標を定める。

あのGPマシン“RG1”の系譜、NEW RG250にレーシングテク/ロジの真髄をあますところなく継承した

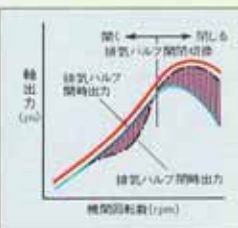
その先進のパワーユニットの性質は、従前としてトルクフル。

未曾有のパフォーマンスを奏いにもライダーは体得することができるのである。

2サイクルの概念を一新させたSAEC(Suzuki Automatic Exhaust Control)は、低中回転域から高回転域までトルクフルで鋭い吹け上がりを実現する。

最高出力45ps/8,500rpm。高性能2サイクルクォーターはリッターあたり180psという爆発的なパワーを発揮する。しかし2サイクル特有の気難かしさやデリケートで扱いづらさが存在しては、とてもライディングを堪能する訳にはいかない。*高性能でありながら乗りやすい、誰にでもそのポテンシャルを100%引き出せるマシンを*というライダーサイドに立って調教するために生み出された独創の機構がSAECです。2サイクルの出力向上のカギをにぎるエキゾーストチャンバーを高回転側にマッチングさせ、排気脈動をSAECでコントロール。馬力の谷間を解消し理想的な出力特性を実現しています。SAEC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積

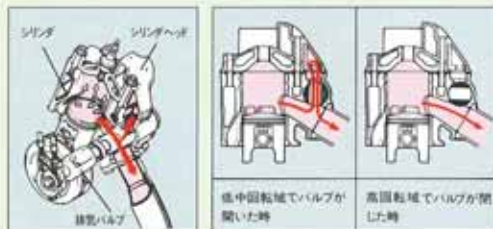
をコントロールすることです。中低回転時はサブチャンバーへの円筒バルブが閉状態になり、排気は一度サブチャンバー内に導入され、その合成脈動波により、混合気の充填効率を上げ、中低速



トルクをカバー。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、一定の回転で瞬時に円筒バルブが閉状態となり、排気はストレートにメインチャンバーに流れ、2サイクル本来の高回転の伸びと高出力を生み出します。サブチャンバーの開閉に円筒バルブを採用したため、サブチャンバー遮断時の排気の流れを阻害しない通路形状を確保でき、パワーロスを解消。SAEC機構と多段膨張型マフラーとの相乗効果により、低中回転から高回転域に至るまでトルクフルで鋭い吹け上がりを実現。理想的な出力特性でスムーズな走りをプラス、新たな2サイクルの魅力を堪能させてくれます。

2サイクルのマジック、多段膨張型マフラー。

2サイクルマシンにとってエキスパンションチャンバーはエンジンの一部。高出力化のカギを握るチャンバー理論を完全に掌握するスズキの技術陣が、すべてのノウハウを「に投入。SAECとの見事なマッチングを実現した自信の多段

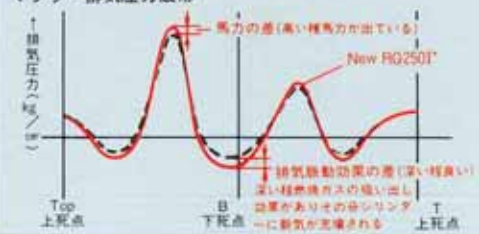




●写真はプロライダーによる高速走行テストを撮影したものです。一般公道では無理な走行はしないようにしてください。

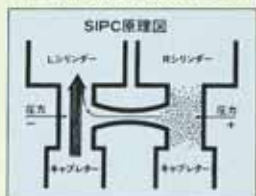
膨張型マフラーです。排気管の形状、拡大率などを見直し、メインマフラーのボアを100φから105φにアップ。優れた排気効率により、空前のRG250の加速を生みだしています。

マフラー排気圧力波形



吸入効率の妙技か。鋭敏出力と低燃費を両立させたSIPC(Suzuki Intake Power Chamber)。

左右のマニホールドを連結する一本のパイプ、形状を工夫することによって、さらに吸入効率を高め、高出力化はもちろん低燃費化をも実現しています。吸入から圧縮行程にある



シリンダーと排気から掃気行程にあるシリンダーのマニホールドを連結。吸入行程側のマニホールドに生ずる負圧を巧みに利用してもう一方のマニホールドにあ

る混合気を勢よく吸入側へ噴出させるシステムがSIPCです。混合気の吸入量が増大し、パワー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実現しています。

微妙なスロットルワークに対応し、常に鋭いレスポンスを発揮す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・キャブレターを採用。エアの吸入量、流速が大きく、ガソリンをムラなく、すばやく霧化させることにより、効率よく理想的な混合気をつくり出します。激しい、そして微妙な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可能にした独創のテーバード・ピストンリング。

燃焼室内の気密性を保つピストンリングは高出力化のポイントになる。内周に角度をつけた形状のテーバード・ピストンリング採用が、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。ピストンリング内周に角度をつけ、エキスパンディングとの組み合わせでピストンリングの上下動、左右動を抑制。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。パワー増大にも大きく貢献しています。細かなノウハウの投入により高い燃焼効率と耐久性を確保しています。

混合気のスムーズ化、理想的な4into 6out方式の排気ポート。

混合気の流れをスムーズにするため、掃気システムは4into 6out方式。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。ピストンヘッドの冷却効果を高めると同時に燃焼効率の向上を実現しています。

GPマシンの操作フィーリングクラッチ・フェーシング。

ここにも細心の技術が活きます。スムーズなクラッチワークのために、GPマシンからフィードバックされた素材FCC2622Bをクラッチフェーシングに採用。市街地走行からワインディングロードにいたるまで多用されるクラッチワークにおいて、確実な切れとスムーズな伝達を可能としています。まさにGPマシンの操作フィーリングと高い耐久性を備えた理想素材といえます。





し、高圧縮を実現。パワー増大にも大きく貢献しています。細かなノウハウの投入により高い燃焼効率と耐久性を確保しています。

混合気のスムーズ化、理想的な4into 6out方式の排気ポート。

混合気の流れをスムーズにするため、掃気システムは4into 6out方式。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。ピストンヘッドの冷却効果を高めると同時に燃焼効率の向上を実現しています。

GPマシンの操作フィーリング、クラッチ・フェーシング。

ここにも細心の技術が活きます。スムーズなクラッチワークのために、GPマシンからフィードバックされた素材FGC2622Bをクラッチフェーシングに採用。市街地走行からワインディングロードにいたるまで多用されるクラッチワークにおいて、確実な切れとスムーズな伝達を可能としています。まさにGPマシンの操作フィーリングと高い耐久性を備えた理想素材といえます。

FOOTWORK

ライダーのためにある、生粋のレーシングテクノロジーの具現化。

GPマシンのポテンシャルを、誰にでも100%引きだせるマシン、NEW RG250Γ。

サーキットで鍛え抜いた骨格、類いまれな強靱なフットワーク、そしてレーシーな全貌とその鮮烈なカラーリング……。

トータル・パフォーマンスの集約を、ライダーはここに体験できるのである。



トータルパフォーマンスの粋、極限の軽さと剛性の努力は、MR-ALBOXに凝縮された。

モーターサイクルのフレームに求められる様々な要素に、美しさをも加えたスズキ独創のALBOXフレームは、GPマシン“RG”以来という長い歴史を持っています。重量はスチールの1/3、強度はじつに2倍という初代RG250Γが、市販車史上世界初のアルミ合金角パイプフレーム採用と



いう快挙を達成して以来、マルチリブ構造のMR-ALBOXダブルクレードルフレームは、ここに熟成。このRG250Γに根強く継承されているのです。ステアリングヘッドやリヤスイ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リングを採用。フレームの設計には有限要素法と呼ばれるコンピューター解析手法を積極的に導入し、トータル的に徹底した軽量化を図りました。軽く強くしなやかで、しかもアルミ合金の輝きを持つ美しいフレームとして、スプリンターRG250Γに相応しい骨格に仕上がっています。パワフルな心臓部とあいまって、理想的な軽さを誇るMR-ALBOXフレーム採用がΓ本来の走りを実現。一片の贅肉を残さない軽量化こそ、最大のパフォーマンス、ライトフレームが卓越した走

りに大きく貢献しています。スズキのモーターサイクルづくりの思想がNew RG250Γにも脈々と受け継がれているのです。

強靱なボクサーのフットワークか、偏心カムがもたらす優れた操安性、E-フルフローターサスペンション。

RG250Γのハイポテンシャルを、あますところなくロードに伝えるE-フルフローターサスペンション。ボトムリンクタイプのE-フルフローターサスペンションは、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スズキ独創の偏心カムを採用。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、偏心カムはビギニング付近で左回転、ボトム付近で右回転と、振り子のようにスイングを繰り返します。リヤアクスルの動作をプログレッシブにクッションユニットに伝達することができ、卓越した操安性と快適な乗り心地を両立できる理想のサスペンションシステムがE-フルフローターサスペンションなのです。

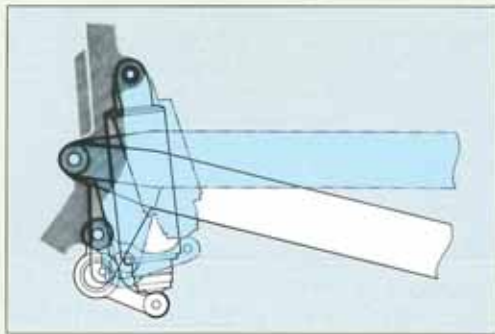


部品点数も少なく、シンプルでコンパクトな設計により軽量化と高剛性を達成させ、後輪ストロークに応じた理想的なレバール



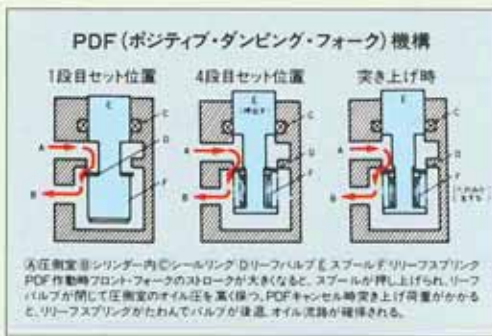
Framework:MR-ALBOX Double Cradle Frame

を生み出しているE-フルフローター採用が、2サイクルクォーターの雄RG250Γの走り、さらに磨きをかけているのです。



あのGPマシン®RGΓ®直系のハンドリング感覚、しなやかさと強さを両立させた革新のPDF (Positive Damping Fork)

フロントにANDFを進化させたPDFをダブル装着。フロントフォークに急激な圧力が加わったとき、その圧力を感知するモジュラーにより減衰力を巧みにコントロール。急制動時のみならず高荷重時の挙動など、あらゆる前輪荷重に対応することができ、常に安定した操安性と快適な乗り心地を確保しています。しかも減衰力を4段階に調整でき、理想のハンドリング感覚と、ライダーとマシンの姿勢安定を保っているのです。



ライダーの微妙なハンドリング感覚を重視したフロントフォーク・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、GPマシンゆずりのプリロード調整機構



を採用しました。このハイメカニズムは無段階にきめ細かく調整でき、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変化させることができるシステムです。



圧倒的なストップパワーと安定性は、まさにレーサータッチのフィーリング、DPBS (Deca Piston Brake System)

強力なストップパワーは、ハイパフォーマンスマシンにとって不可欠な要素です。フロントに対向式4ポッドのダブルディスクを、リアに対向式2ポッドのシングルディスクを装着。合計10個のピストンで卓越した制動力を得る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ますから、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吸いつくような絶妙なフィーリング、コントロールな効き味を誇り、まさにレーサーゆずりの高い制動力と安定性を両立させています。

EQUIPMENT

GPマシンを意識したレーシーな装いが、マシンを鮮

こころ憎いほど細部にまで活きた、レーシングテク

数々の充実装備が、走りをさらに安全かつ快適に

ハードにしてソフトな装いを、ライダーはここに熱く経験す



圧倒的な stopping パワー
と安定性は、まさにレーサー
タッチのフィーリング、DPBS
(Deca Piston Brake System)

強力な stopping パワーは、ハイパフォー
マンスマシンにとって不可欠な要素です。フロ
ントに対向式4ポッドのダブルディスクを、リアに対
向式2ポッドのシングルディスクを装着。合計10個のピ
ストンで卓越した制動力を得る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ますから、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吸いつくような絶
妙なフィーリング。コ
ントローラブルな効
き味を誇り、まさに
レーサーゆずりの高
い制動力と安定性
を両立させています。



EQUIPMENTS

GPマシンを意識したレーシーな装いが、マシンを鮮烈に印象づける。

こころ憎いほど細部にまで活かした、レーシングテクノロジー。

数々の充実装備が、走りをさらに安全かつ快適に演出する。

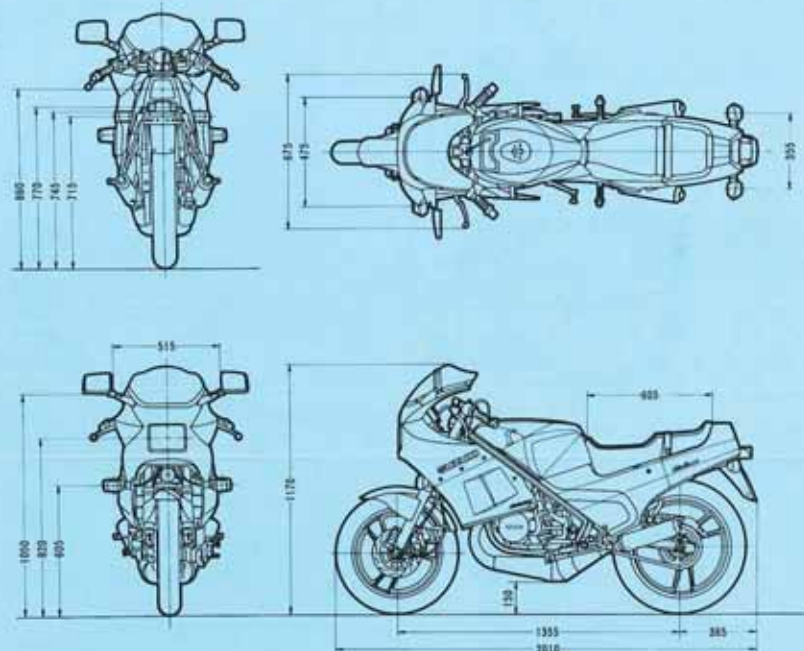
ハードにしてソフトな装いを、ライダーはここに熱く経験できるのである。



Body Color: Gray & Red Two tone/White & Blue Two tone.
(Photo: Full Fairing Version)



①レーサー感覚のメーターレイアウト。3000rpmから刻まれたタコメーターが「F」の素直さを明確に語り、水温計と燃料計のコンビネーションメーターとともにラバーマウントされ、ホワイトの基盤は視認性にも優れています。しかも、サイドスタンドの格納が目で確認できるサイドスタンド・ウォーニングランプを新設。②ニエグリップに優れたフューエルタンク。17ℓの大容量タンクはエアブレーションタイプのキャップつき。ニエ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を買っています。③空力テクノロジーを具象化した、未来感覚にあふれたフェアリング。ステップまわりやエキゾーストパイプまでカバーするフェアリングは、空力特性を徹底追求したエアロラインで構成され、ライダーを巧みにプロテクトする仕様です。④フロントビューの精悍さが際立つ、角型ハログンヘッドライト。⑤操作性重視、機能的に配置されたスイッチ群。使いやすいプッシュボタン式・ウィンカーを新設。機能的な配置のスイッチ群は操作性を最重視しています。⑥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。⑦⑧ステップ。アルミキャストングパーツを多用したステップまわりは高品質感をかもし出します。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。



RG250F 主要諸元		※内の数値はフルフェアリング仕様
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.L	
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	

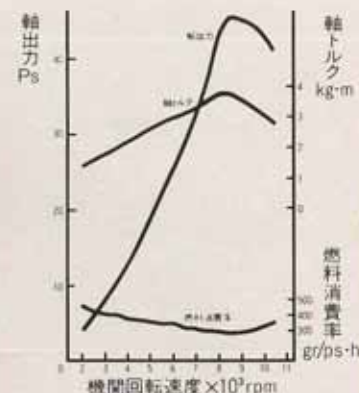
●定地燃費は、定められた試験条件のもとでの値です。従って、走行時の気象、道路、車種、整備などの諸条件により異なります。
●この仕様は改良のため、予告なく変更する場合があります。

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(チェーン)	2.785
キヤスタ	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°

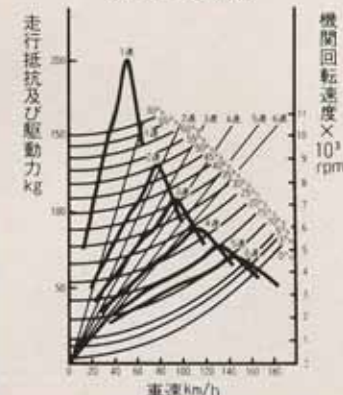


標準現金価格
¥469,000 (北海道・沖縄および一部離島を除く)
¥489,000 (フルフェアリング仕様)

エンジン性能曲線図



走行性能曲線図



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。あこひはきちんとめてかぶりましょう。身体露出が少なく、動きやす(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 乗る前には、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、道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。●変速機に注意 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

シティ・パフォーマンス——熱き走りのRG250Fとトータル・コーディネート。



LEATHER SUITS
SIZE:M・L・LL ¥108,000



HELMETS SIZE:S・M・L・LL ¥32,900



GLOVES
SIZE:M・L ¥8,600



BOOTS
SIZE:24.5-27.0cm ¥20,000



ONE
FOR ONE

味わいと個性。'86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。
気軽に便利なお支払い——二輪運転・傷害保険にご加入を
スズキクレジット スズキセズマイル

SUZUKI

〒432-91 浜松市外高塚
99999-10102-101