

SUZUKI

TOP SPRINT **RG250**



第5世代RG250Γ

これまで幾多のライダーが、Γで磨かれたことだろう。

ただ、憧れの対象でしかなかったレーシングマシン。それが、すぐ手の届くところに置かれた時から、

新たなスポーツライディングの歴史が始まった。ライダーとRG250Γの出会い。その頂点のテクノロジーによって、Γはライダーたちの心を刺激しつづけてきた。

そして、より強靱な脚力と鮮烈なカラーリングを得てライダーを誘う。38mm径のフロントフォーク

275mmの大径フロント・ダブルディスクプレート、翼断面の中空キャストホイール、超偏平タイヤ…。

すべてはマシンをトータルバランスの極みへ導く力であり、さらに奥深いスポーツライディングを実現させる。

走りに徹したメカニズムは、いま、鮮やかに、鋭利に。新たな領域へ飛躍する。



250Γ

はライダーたちの心を刺激しつづけてきた。



POWER

レーシングテクニク





●走りの写真はすべて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ましょう。

POWER FEELING

レーシングテクノロジーを静かに主張するΓのパワーユニット。いま、その高い完成度を誇る。

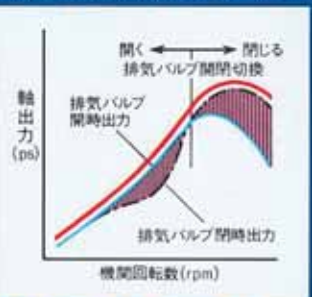


中低回転域でバルブが開いた時

高回転域でバルブが開いた時

SAEC スズキ・オートマチック・エキゾースト・コントロール 馬力の谷間を解消し、理想的な出力特性の獲得を実現した

スズキ独自のメカニズム、SAEC (Suzuki Automatic Exhaust Control)。排気ポート直後にサブチャンバーを設け、エンジンの回転数に応じてチャンバー容量をコントロールします。中低回転時は合成脈動波によって混合気の充填効率をアップ。中低速でのトルクを確保しています。また、高回転時には2サイクルならではの伸びと高出力を生み出すのです。このSAECと多段膨張型マフラーとの相乗効果によって、すべての回転域でトルクフルで鋭い吹け上がりを発揮。滑らかに、そして鮮烈に。完成度の高いパワーフィーリングが体感できます。



CHAMBER 多段膨張型マフラー 2サイクルマシンでは、エンジンの一部とも

いわれているエキスパンションチャンバー。Γは、多段膨張型マフラーとSAECの見事なマッチングにより、排気脈動を有効に利用し、ハイパワーを実現しています。チャンバーの原理を追求した先駆、スズキの確かなテクノロジーが生かされているのです。

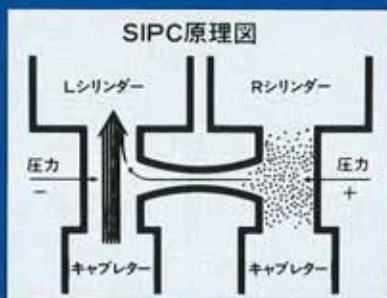


CARBURETOR フラット・スライド・キャブレター

微妙なスロットルワークに鋭いレスポンスで応えるフラット・スライド・キャブレターを採用しています。上下に移動するプレート状のスロットルバルブが特長。エアの吸入量・流速ともに大きくすることが可能で、ガソリンをすばやく、しかもムラなく霧化し、つねに理想的な混合気を効率よくつくり出します。ライダーの意志に鋭敏に、忠実に反応するので、

SIPC スズキ・インテーク・パワー・チャンバー 吸気から圧縮行程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パイプで連結したシステムが、スズキ独創の

SIPO(Suzuki Intake Power Chamber)。吸気行程側のマニホールドに生じる負圧を利用し、一方のマニホールドにある混合気を吸気側へ噴出させます。これにより、混合気の吸入量を増大。出力ロスや回転の頭打ちを防止し、中低速から高速域まで極めてスムーズな吹け上がりを実現しました。さらに、燃費の大幅な向上にも威力を発揮しています。



PISTON テーバード・ピストンリング 走りを追求するスズ

キの徹底した設計思想は、ここにも明確に現われているのです。ピストンリングの内周に角度をつけたテーバード・ピストンリングを採用。エキスパンダーリングの圧力でリングの上下・左右動、ガタつきを抑制して圧縮もれを確実に防いでいます。燃焼室内の気密性を保ち、高圧縮を実現。燃焼効率の向上を得るとともに、耐久性も優れているのです。



4 in 6 out 掃気システム 4in 6out方式の掃気システムによって、つねに効率よい混合気の流れを実現しています。新混合気の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。さらに、ピストンヘッドの冷却効果を高め、燃焼効率の向上にも貢献しているのです。

CLUTCH クラッチ・フェーシング クラッチ・フェーシングの素材に、レーシングマシンからのフィードバックによる

FC02622Bを採用。確かな切れと、パワーのスムーズな伝達を実現し、耐久性も優れています。

IGNITION 電子進角式フルトランジスタ 各回転に応じて設定する必要がある点火時期を電子制御。よりの確な点火タイミングが燃焼効率を向上し、出力アップに貢献しています。



FO

さらに強靱なフ

ON テーパード・ピストンリング 走りを追求するスズ

キの徹底した設計思想
ているのです。ピストンリングの内周に
ピストンリングを採用。エキスパンダリ
・左右動、ガタつきを抑制して圧縮も
燃焼室内の気密性を保ち、高圧縮を
けるとともに、耐久性も優れているのです。



out 掃気システム 4in 6out方式の掃気シス

テムによって、つねに効率よい混合気の流
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
冷却効果を高め、燃焼効率の向上にも貢献しているのです。

CH クラッチ・フェーシング クラッチ・フェーシングの

素材に、レーシングマシンからのフィードバックによる
切れと、パワーのスムーズな伝達を実現し、耐久性も優れています。

ION 電子進角式フルトランジスタ 各回転に

応じて設定する必要がある点火時期を電
タイミングが燃焼効率を向上し、出力アップに貢献しています。



200mmフロントブレーキ・ディスクローター φ38mm



超偏平タイヤ 異断



FOOT WORK

さらに強靱なフットワークを得たΓ。そのすべては、クォーターの概念をはるかに超えている。



275mmフロントブレーキ・ディスクプレート



φ38フロントフォーク



超偏平タイヤ



翼断面中空キャストホイール

275mm フロントブレーキ・ディスクプレート フロントのディスクプレートをより大径の275mmへ変更。定評あるDPBS(Deca Piston Brake System)がさらに強力になりました。フロントに対向4ボットのダブルディスクを、リヤに対向2ボットを装備し、合計10個のピストンで圧倒的な

ストッピングパワーを実現。レーサーフォーリングの優れた制動力と安定性を誇っています。

φ38 フロントフォーク径 フロントフォークに38mm径のインナーチューブを採用し、剛性をより高めるとともに、ダンピング性能の向上を図りました。一段と優れた操安性と快適な乗り心地を獲得しています。また、フロントフォーク・スプリングに、プリロード機構を装備。サスペンションを無段階にセッティングすることができます。ライダーのウェイトや路面状況に応じて容易に、微妙なセッティングが可能です。

110/80-16 120/80-17 超偏平サイズの前輪タイヤ さらに、Γは脚力の熟成を果たしました。路面追従性の高い超偏平サイズのタイヤを採用。フロント110/80-16・リヤ120/80-17へと一新したので

す。操安性を一層高めると同時に、そのグリップ力によってΓの強烈なパワーを路面に伝えます。

WHEEL 翼断面中空キャストホイール ホイールも新たに翼断面中空3スポークタイプのキャストホイールを採用しました。軽量化で走行性能を向上。回転抵抗・走行騒音の低減を追求した先進のフォルムです。



FOOT WORK

MR-ALBOX アルミフレーム Γの完成度。その魅力のひとつにMR-ALBOXフレームがあります。初代RG250Γが市販車で初めて採用した、アルミ合金角パイプフレーム。その画期的な登場からさらに開発を進め、マルチリブ構造のMR-ALBOXへと発展させてきました。有限要素法と呼ばれるコンピュータ解析手法の積極的な導入で、軽量化を徹底し、一片の贅肉さえも許さずに設計されたのです。精度と強度が求められる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には、アルミキャストリングを採用。軽く、強く、しなやかなフレームが、高次元の走りを支えています。



E-FULL FLOATER

E-フルフローターサスペンション 偏心カムを採用したスズキ独自のE-フルフローターサスペンション。卓越したプログレッシブ効果と優れた操安性、快適な乗り心地を実現しています。理想的なレバー比を獲得し、軽量で、しかもメカロスの少ない高性能なサスペンションです。また、リヤクッションレバーのピボット部には新たにニードルベアリングを採用し、フリクションロスの低減を図り、耐久性をも向上させました。



Walter Wolf Special Version



さらに鋭利に。その装いを一新し、いま新たな走りへ。'87RG250Γウォルター・ウルフ仕様
レーシングテクノロジーの真価が生かされたスーパーパフォーマンス。圧倒的なポテンシャルが、これまでに多くのライダーたちを魅了してきた。そしていま、
カラーリングを一新。さらに尖鋭なウォルター・ウルフ・カラーで登場した。優美でありながら、しかも精悍。スポンジマウントされたメーター、鮮やかな
ウルフ・レッドのマークとともに、新たな装いがこのマシンを操る者を昂揚させるのだ。確かな成熟を遂げて、まさに完成の域へ。走りをより研ぎ澄ます。

EQUIPMENTS



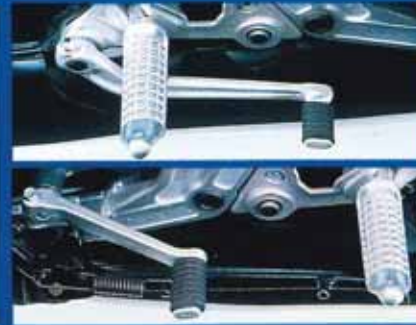
3000rpmから刻まれたタコメーターを中心に、レーサー感覚のメーターレイアウト。



エアブレンタイプのキャップ付き。大容量17ℓで、ニードリッパに優れたフューエルタンク。



空力特性を徹底的に追求したフェアリングと60W/55Wの精悍な角型ハロゲンヘッドライト。



理想的なライディングポジションを実現した軽量・高品質のアルミステップ。



機能性を最重視して配置されたスイッチ群。ウインカースイッチも使いやすいプッシュキャンセル式。



ブルー・ホワイトツートン



レッド・ブラックツートン



ウォルター・ワルフ・カラー

RG250F 主要諸元

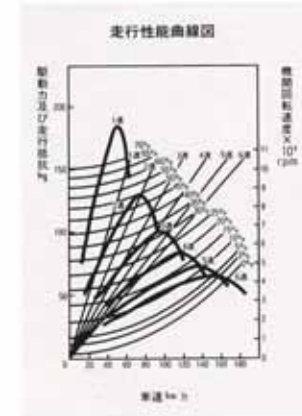
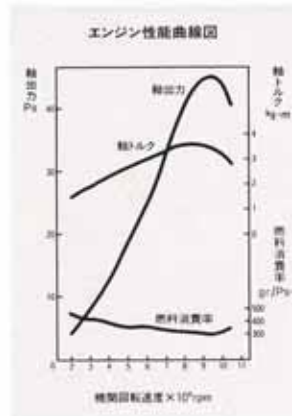
型式	0J21B	排気方式	パワーリードバルブ	エンジン冷却方式	水冷	トレール	101mm
全長	2,015mm	総排気量	247cc	クラッチ形式	連式多板・コイルスプリング	ブレーキ形式(前)	油圧式ダブルディスク
全幅	675mm	内径×行程	54×54mm	変速機形式	常時噛合式6段リターン	ブレーキ形式(後)	油圧式ディスク
全高	1,170mm	圧縮比	7.0	第1速	2,230	フレーム形式	ダブル・クレードル
軸距	1,350mm	最高出力	45ps/5,500rpm	第2速	1,562	タイヤサイズ(前)	110/80-16 55H(チューブレス)
シート高	735mm	最大トルク	3.6kg-m/4,500rpm	第3速	1,210	タイヤサイズ(後)	120/80-17 61H(チューブレス)
最低地上高	125mm	キャブレター	VM28SS	第4速	1,000	かに取角左右	30°
乾重量	130kg	潤滑方式	分離潤滑式	第5速	0.863		
定地燃費	46.3km/l(50km/h)	始動方式	キック	第6速	0.782		
最小回転半径	3.1m	点火方式	フルトランジスタ	一次減速比(ギヤ)	3.000		
制動距離	14.0m(50km/h)	燃料タンク容量	17ℓ	二次減速比(チェーン)	2.714		
エンジン型式	2サイクル・2気筒	オイル容量	1.2ℓ	キャスト	25°00'		

標準現金価格

¥489,000

¥509,000(ウォルター・ワルフ・カラー)

(北海道・沖縄および一部離島を除く)



●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、車輛、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。

モーターサイクルに乗るためのマナーとルール。
SAFE & JOYFUL
守ろう、身につけよう！安全運転。

●**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締めかぶりましょう。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** あせらず無理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、進路変更などの意思表示です。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時は、必ず止まって左右の確認をしてから発進しましょう。
●**カーブの平前で減速** 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** バイクから離れたときは、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のフォルムに映える **SUZUKI RACIN' FUNCTION**

LEATHER SUIT
SIZE:S-M-L ¥43,000

HELMET RED/BLACK
SIZE:S-M-L ¥27,000

HELMET BLUE/WHITE
SIZE:S-M-L ¥27,000

BOOTS
SIZE:24.5-27.5cm ¥28,000

GLOVES
SIZE:L-M ¥10,000

SUZUKI RACIN' FUNCTION

- ★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。

ONE FOR ONE
味わいと個性、77スズキ

鈴木自動車工業株式会社

本社：〒432-91 浜松市外高塚



HDB-MAY 95959-10102-100