

SUZUKI

TOP SPRINTER
RG250

W Walter Wolf Special Version



 Walter Wolf

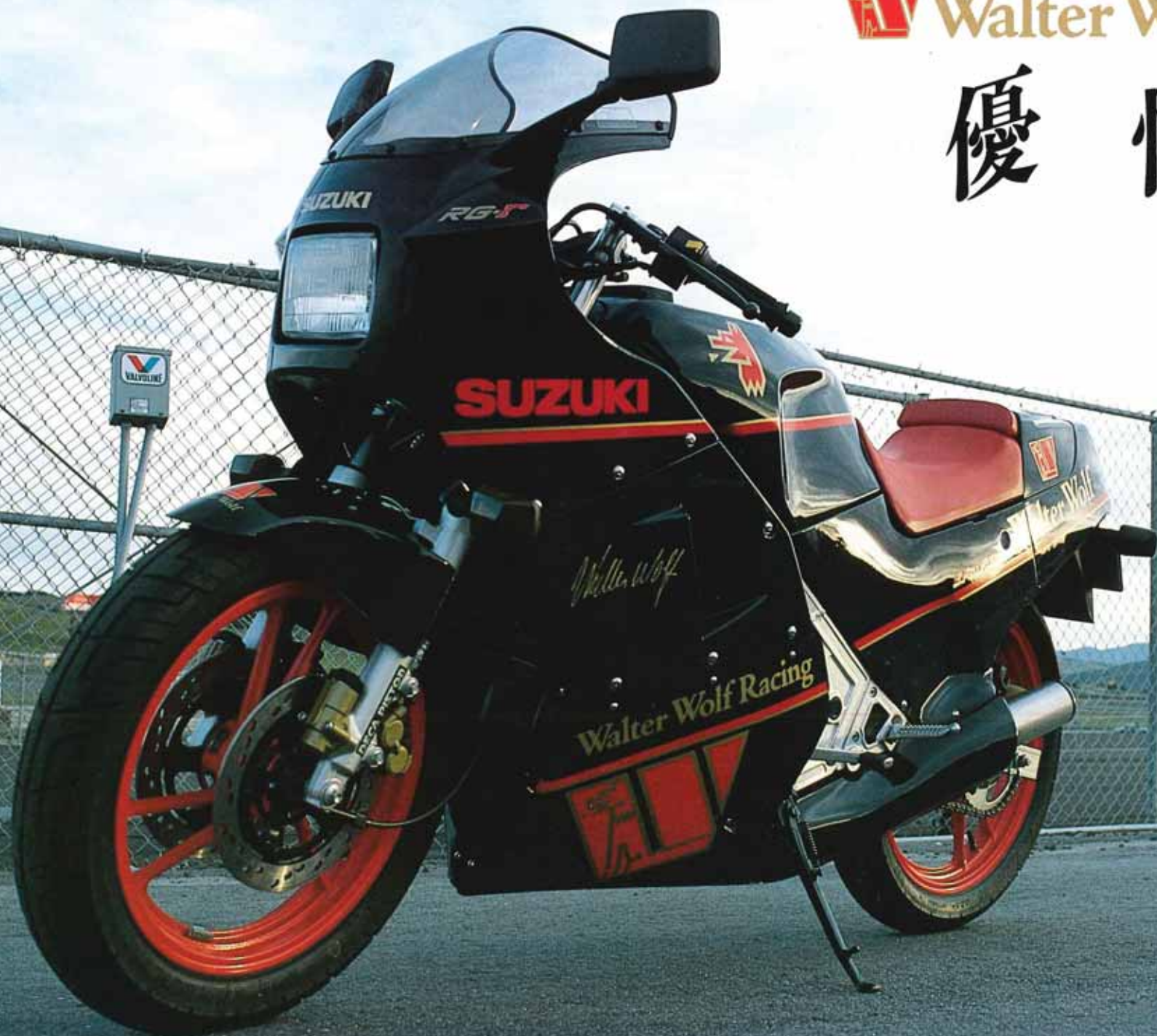
優 性



野心。この言葉はWalter Wolfにこそふさわしい。

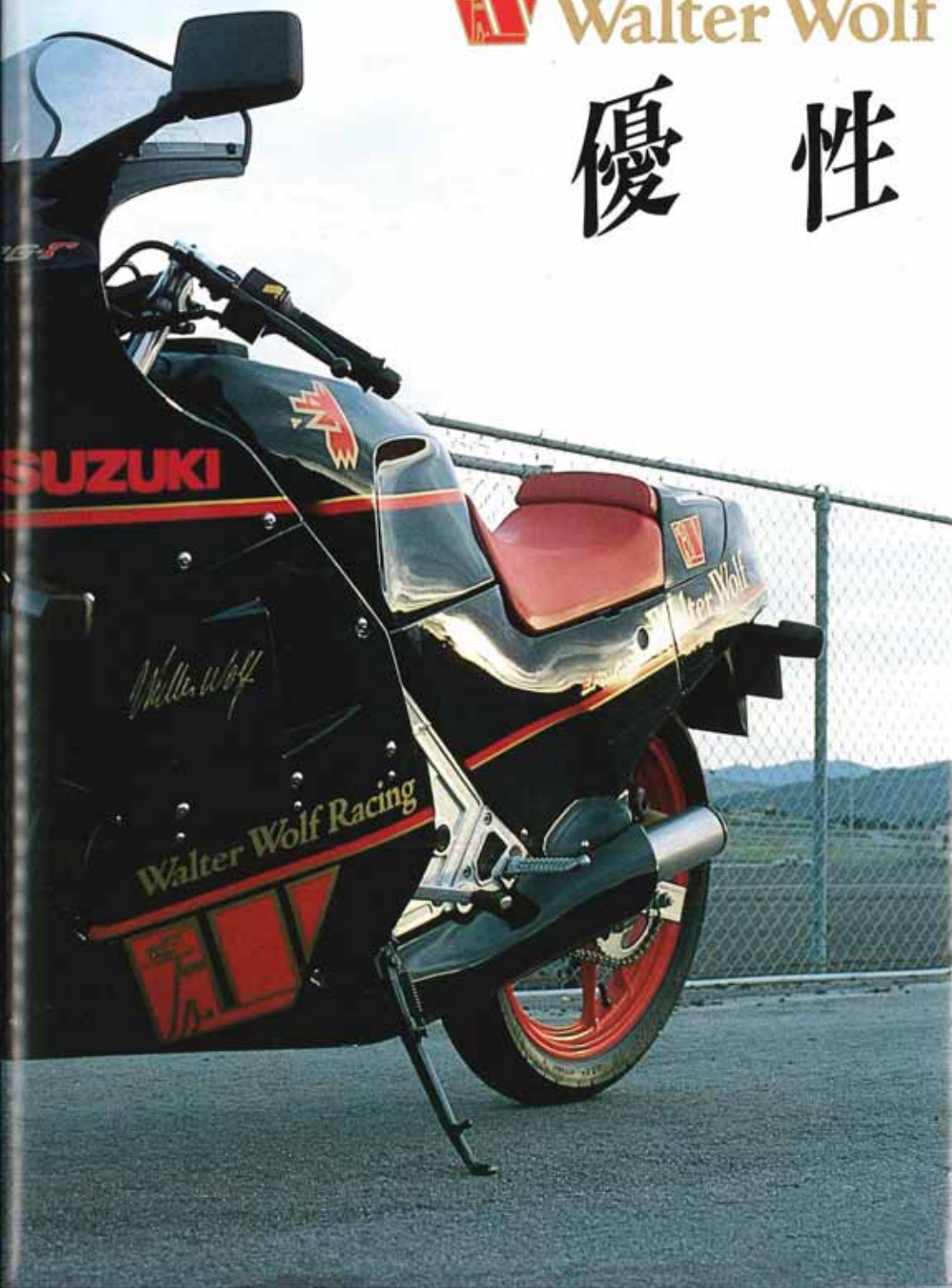
オイロビシネスの成功によって国際的にその名を知られた男、ウォルター・ウルフ。彼はあくなき野望とロマンを胸に、77年、モータースポーツ界へと進出。自ら率いるチームを初戦にして優勝という栄光へ導いた。現在、彼のチャレンジスピリッツはすべてのテクノロジーを具現し、日本のサーキットを疾走している。

- 1977年 Walter Wolf Racing (WFR) 設立
- 1978年 カナダ・中米・北米方面へ拡大（右乗組員 5人）
- 1979年 フォード・Walter Wolf Racing (WFR) フォード・WFR
- 1980年 Walter Wolf Racing (WFR) フォード・WFR
- 1981年 Walter Wolf Racing (WFR) フォード・WFR



Walter Wolf Special Version

優性遺伝。



サーキットに貫かれるウォルター・ウルフのレーシング・スピリッツ。理想をめざして進化を続けるスズキのアドバンス・テクノロジー。この両者は'85年、レーサーRGΓに結実し、ロードレース全日本選手権500ccクラスにおいて、大きく確かな戦績を残した。そして今年、'86年。スタンドを湧かせたあの狼の興奮が、ストリートに帰ってきた。紺碧をキャンバスに赤とゴールドが情熱のラインを描く、ニューRG250Γウォルター・ウルフ仕様。視線をどこに定めようと、このマシンはまぎれもなく、狼の一族であることを主張する。フェアリングにシートカウルに、野生の色がひとときわ映える。'86年、ふたたびシーンをストリートへ移し、快走するトップスプリンター・RG250Γ。誇り高いウルフの衣をまとうとき、Γは本来の光を放つ。



純度を高めた狼の血統。'86ニューRG250Γウォルター

Special Version

遺 伝。

サーキットに貫かれるウォルター・ウルフのレーシング・スピリッツ。理想をめざして進化を続けるスズキのアドバンス・テクノロジー。この両者は'85年、レーサーRG Γ に結実し、ロードレース全日本選手権500ccクラスにおいて、大きく確かな戦績を残した。そして今年、'86年。スタンドを湧かせたあの狼の興奮が、ストリートに帰ってきた。紺碧をキャンバスに赤とゴールドが情熱のラインを描く、ニューRG250 Γ ウォルター・ウルフ仕様。視線をどこに定めようと、このマシンはまぎれもなく、狼の一族であることを主張する。フェアリングにシートカウルに、野生の色がひととき映える。'86年、ふたたびシーンをストリートへ移し、快走するトップスプリンター・RG250 Γ 。誇り高いウルフの衣をまとうとき、 Γ は本来の光を放つ。



純度を高めた狼の血統。'86ニューRG250 Γ ウォルター・ウルフ仕様デビュー。

TECHNOLOGY GAINED FROM THE GP.
高いポテンシャルを生み出す独自のメカニズム。
ここに Γ の真髄が見える。

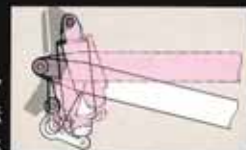
SAEC (Suzuki Automatic Exhaust Control)

回転域を問わず理想的な吸排気効率を得られる画期的メカニズム。それがSAECです。このSAECは、2サイクル特有の排気脈動を排気バルブとサブチャンバーによって効率よくコントロールするもので、中低回転域でも扱いやすい粘り強さと太いトルクを発揮。さらに、全回転域においてスムーズかつ切れ味のいい吹け上がりをもたらします。まさに、「そのポテンシャルを100%引き出せるマシン」というコンセプトに基づく、ライダーサイドに立った機構です。



E-フルフローター・サスペンション

RG250 Γ の強力なポテンシャルをあますことなく路面に伝える、E-フルフローター・サスペンション。スイングアームとクッションユニットを結ぶピボット部分に、偏心カムを採用したのが特長です。この偏心カムは荷重に応じて振り子のようにスイングし、いちだんと優れたプログレッシブ特性を実現。小さなショックは柔らかく吸収し、大きな突き上げはしっかりと受け止め、しかも軽量・コンパクトなまとまりを見せる。先進のサスペンションです。



MR-ALBOX

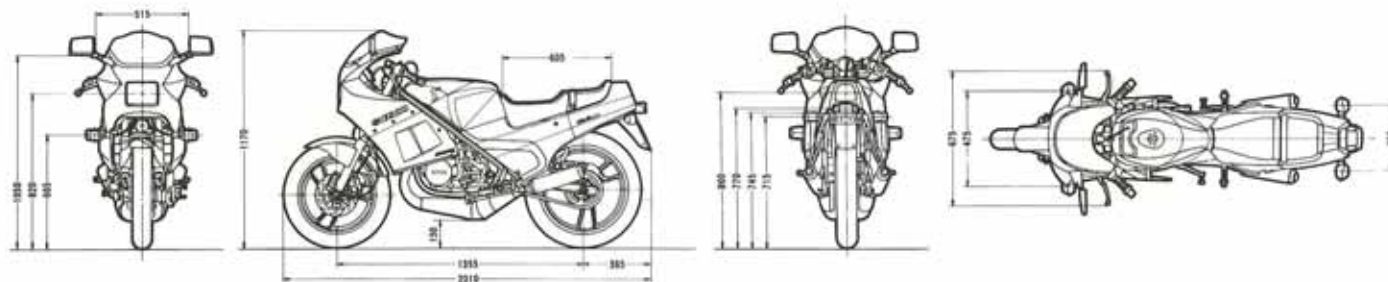
フレーム 市販車初のアルミ合金パイプフレーム・ALBOXは、マルチリブ構造となつてさらに進化をとげています。ステアリングヘッドやスイングアームピボットなど、精度と強度を要求される部分には、アルミキャストングを採用。そして、徹底した軽量化をめざした結果、フレーム単体は片手で楽々と持ち上がるほどの軽量化を可能にしました。より強く、軽く、美しく。RG250 Γ の骨格にふさわしい、トータルパフォーマンスの向上に大きく寄与するフレームです。



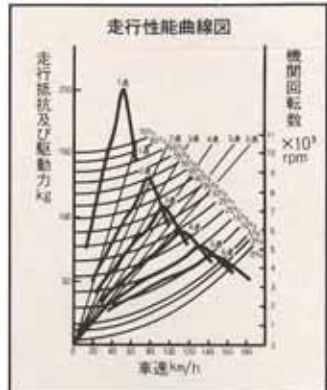
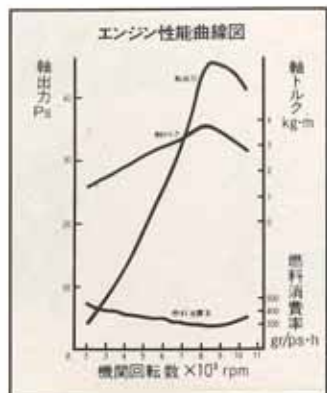
It's New!
TOP SPRINTER
RG250



『スタンドはオプションです。』



RGV250Fウォルター・ウルフ仕様 主要諸元	
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	130mm
乾機重量	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	ババリー・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
クラッチ形式	湿式多板・コイルスプリング
変速機形式	密着噛合式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	0,853
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)	100/90-18 58H(チューブレス)
タイヤサイズ(後)	110/80-18 58H(チューブレス)
カビ取角左右	30°



標準現金価格
¥509,000

●アンダーカウル・シンドルシートカウル・ウォール・ターウルフキー標準装備
(北海道・沖縄および一部離島を除く)

- 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。
- 定地燃費は、定められた試験条件のときの値です。従って、走行時の燃費、道路、車種、整備などの諸条件により異なります。
- 前面図は、アンダーカウルをはずした状態です。

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、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、タンクなど、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。●**実行はミリも安全に** あせらず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。●**会話は早めに** 合図は、右左折、道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から広い道へ出る時は、必ず止まって左右の確認をしてから進みましょう。●**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落としてから曲がらなければなりません。●**急進はやめよう** 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。●**道路にご注意** 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。●**スズキ安全運転指導本部**

ONE FOR ONE
味わいと個性。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。
※詳しくは販売店におまかせ。二輪運転・保護保険に2人加入を
スズキクレジット スズキサマール

SUZUKI
〒432-91 浜松市外高塚
99999-10102-901
MADE UNDER AUTHORITY OF Walter Wolf LICENSEE