

SUZUKI

Super Off Roader
RH250

LIQUID COOLED
LC **FULL FLOATER**



※この写真は、プロライダーのテスト走行を撮影したものです。
一般公道では無理な走行をしないようにしましょう。



オフロードにRHショックが走る。

世界MX・GP(250ccクラス)チャンピオンマシン『RH』のパワーと軽さを得て、
スーパーオフローダーRH250デビュー。

RH Shock!

世界MX・GP(250ccクラス)チャンピオンマシン『RH』のオフロードバージョンモデルRH250、衝撃のデビュー。"ホールショットを決め、チェッカーフラッグを最初に受ける。"—この常勝パターンを当然のごとく繰りかえし、幾度となくチャンピオンシップに輝いたスズキワークスマシン『RH』は、世界中のサーキットにショックを与えた。そして、いますべてのオフロードにRHショックが走る。



※ 走り写真は、プロライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をしないようにしましょう。



Power Unit

RH250のエンジンレイアウトは、世界MX・GPで幾度もチャンピオンシップに輝いた「RH」と同じ。そしてこのパワーユニットは、オフロードがこれまで経験したことのない、ショッキングなハイパワー、ビッグトルク、ワイドなパワーバンドを持つ。水冷・2サイクル・単気筒・パワーリードバルブ——このエンジンが発揮する圧倒的パワーが欲しかった。

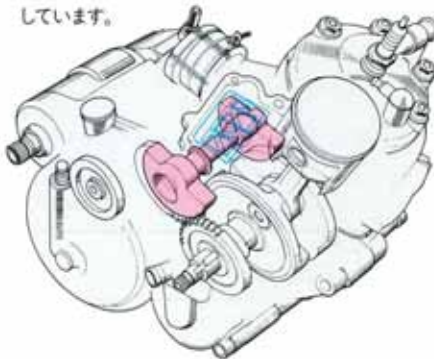
排気量249cc、ボアストローク70.0mm×64.8mm、水冷・2サイクル・単気筒・パワーリードバルブ・RH250のエンジンは、本格的オフロードスポーツに求められる性能・特性を徹底的に追求し、完成されています。低・中速域でのビッグトルク、ワイドなパワーバンド、低・中速から高速までのシャープなレスポンス、すぐれた加速性能、並はずれた瞬発力などは、「RH」に限りなく近いレベルに到達しています。世界MX・GPにおいて常に輝かしい勝利の数々を積み重ねつづけてきたスズキのテクノロジーと経験と実績の結晶がRH250エンジンです。一切の付加装置なしで実現した最高出



力35ps/7,500rpm、最大トルク3.4kg-m/6,500rpm、圧縮比7.4というパフォーマンスは、スズキ独自のパワーリードバルブ、スキッシュエリアを持つ燃焼室、フリクションロスが少なく耐久性にすぐれた新開発薄型・軽量ピストンリング、メンテナンスフリーで全域で理想的な点火時期が得られるPEI高速遅角タイプ点火方式などの実にシンプルで信頼性の高い構成によって得られています。オフを知れば知るほど2サイクルの良さがわかります。このRH250エンジンは、2サイクルの良さを究極に近く具体化したものといえるでしょう。

RH250は、一瞬の判断、一瞬の操作に、忠実に確 だから、あらん限りのテクニックを駆使しながら走る、跳

一軸式デュアルバルブ採用——ハイパワーであることはもちろん、自然を相手にするマシンだから、低振動・低騒音であるべきだ。新開発の一軸式デュアルバルブ。このスズキ独自のバルブは、従来見のがされていたクランクケース内のスペースを有効に活用して設置されています。このため、バルブを装備しながら、オフロード車に求められるスリムでコンパクトなエンジンが可能になりました。さらに、低振動化は各部の振動対策用パーツを極力減少させることを可能にし、耐久性向上と軽量化を可能にしました。また、騒音も非常に低く、35psのハイパワーエンジンとは思えぬほどの静粛性を実現しています。



スズキ独自の水冷システム——高い冷却効率、すぐれた信頼性と耐久性を持つラジエターが、操安性をそこなわない位置にセットされる。

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内に送り込み、ムダなホースをはぶき、最短距離の冷却水路をもつスズキ独自の水冷システムです。放熱性の高い軽量アルミ製ラジエターを左右にセットし、優れた冷却性能を実現。さらに、日常のメンテナンスが容易なリザーバータンクを装備しています。

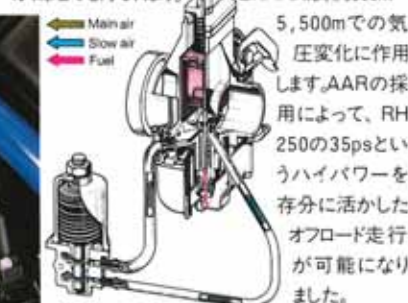
フラットスライドキャブレター——スロットルワークを一気に路面に伝えるチャンピオンメカ。プレート状のスロットルバルブを持つフラットスライドキャブレターを採用。エアの吸入量・流速ともに大きく、ガソリンをムラなく素早く霧化します。スロットルオン/オフ時の混合気変動が小さく、微妙なスロットルワークに確実に応えるクイックなレスポンスは、世界中のサーキット、オフロードで抜群の評価を得ています。

自動高度補正機構 (Automatic Altitude Revise) —— RH250の真価を、高地でも存分に発揮させるメカニズム。

高地になるほど、気圧は低下していきます。この高地での気圧低下による混合比率の変動を解消し、高地でも平地と同じRH250のハイパワーを発揮させるために新開発されたのが、自動高度補正機構・AAR (Automatic Altitude Revise) です。

AARは、気圧変化を検知するセンサーと、調整されたエアを送り込むメインノズルとサブノズルによって構成されています。センサー内のベローズが気圧変化に応じて伸縮し、両方のノズルの開閉を行ない、キャブレター内のエア量をコントロールするので、常に最良の混合比を得ることが出来ます。つまり、気圧が低下するとベローズが伸び、ノズルを開きます。この時、スロットル開度が小さい時はサブノズルだけで、スロットル開度が大きい時はメイン/サブノズル両方で、リッチ状態になったキャブレター内にエアを送り込み、全回転域で最良の混合比が確保されるわけです。

このためにフラットスライドキャブレターと相まって平地と変わらぬハイパワーとクイックレスポンスが高地でも得られます。このAARは、約300m～



5,500mでの気圧変化に作用します。AARの採用によって、RH250の35psというハイパワーを存分に活かしたオフロード走行が可能になりました。

ワンボックスタイプエアクリーナー——オフを安全に走破するためには重要なエレメント。大容量で吸気抵抗が少ないのもいいRHの肺。

「RH」と同じ、ワンボックスタイプのエアクリーナーです。吸気抵抗が少なく、除塵効果にすぐれた大容量タイプ。フィルターの耐久性も高く、ワンボックスのため整備性も向上し、メンテナンスが容易です。

多段階膨張マフラー——ハイパワー、ビッグトルク、ワイドパワーバンドを一切の付加装置なしで可能にしたスズキ独自の排気メカニズム。2サイクルエンジンにおいて、チャンバーはエンジンの総合性能を決定づけてしまうほど非常に重要なメカニズムです。RH250には、すでに定評あるスズキ独自の多段階膨張マフラーが採用されています。排気管を段階的に膨張させることで負圧の発生を長く、大きくし、排気ガスの吸い出し効果を高め、さらに排気の脈動により新しい混



0は、一瞬の判断 一瞬の操作に、忠実に確実に応えていく。 あらん限りのテクニックを駆使しながら走る、跳ぶ、越える。

センサー採用——ハイパ
ー、自然を相手にする
動・低騒音であるべきだ。
アルミセンサー。このスズ
は、従来のものがされていた
ベースを有効に活用して設
計、バランスを装備しな
く求められるスリムでコンパ
クになりました。さらに、低振動
用パーツを極力減少させ
ることで、耐久性向上と軽量化を可能
にしました。非常に低く、35psのハイ
なめらかな静粛性を実現



システム——高い冷却効
率と耐久性を持つラジエ
ーターを最適な位置にセッ

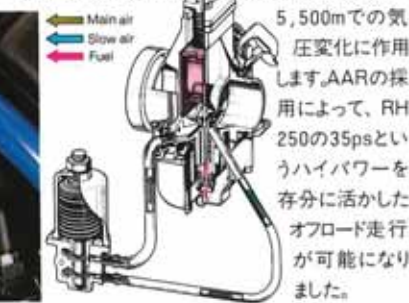
ターボポンプに入った冷却水
を送り込み、ムダなホースを
冷却水路をもつスズキ独自
の放熱性の高い軽量アルミ
にセッし、優れた冷却性能
のメンテナンスが容易なリ
ンが採用されています。

フラットスライドキャブレター——スロットルワ
ークを一気に路面に伝えるチャンピオンメカ。
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・流速ともに大きく、ガソリンをムラな
く素早く霧化します。スロットルオン/オフ
時の混合気変動が小さく、微妙なスロ
ットルワークに確実に応えるクイックな
レスポンスは、世界中のサーキット、オフロードで
抜群の評価を得ています。

自動高度補正機構 (Automatic Altitude
Revise)——RH250の真価を、高地でも存
分に発揮させるメカニズム。
高地になるほど、気圧は低下していきます。この
高地での気圧低下による混合比率の変動を解
消し、高地でも平地と同じRH250のハイパワー
を発揮させるために新開発されたのが、自動高
度補正機構・AAR (Automatic Altitude Revise)
です。

AARは、気圧変化を検知するセンサーと、調整
されたエアを送り込むメインノズルとサブノズルに
よって構成されています。センサー内のペローズ
が気圧変化に応じて伸縮し、両方のノズルの開
閉を行ない、キャブレター内のエア量をコントロ
ールするので、常に最良の混合比を得ることがで
きます。つまり、気圧が低下するとペローズが伸
び、ノズルを開きます。この時、スロットル開度が
小さい時はサブノズルだけで、スロットル開度が
大きい時はメイン/サブノズル両方で、リッチ状
態になったキャブレター内にエアを送り込み、全
回転域で最良の混合比が確保されるわけです。

このためにフラットスライドキャブレターと相まって
平地と変わらぬハイパワーとクイックレスポンス
が高地でも得られます。このAARは、約300m～



ワンボックスタイプエアクリナー——オフを
安全に走破するためには重要なエレメント。
大容量で吸気抵抗が少ないのもいいRH
の肺。



「RH」と同じ、ワンボ
ックスタイプのエアク
リーナーです。吸気
抵抗が少なく、除塵
効果にすぐれた大容
量タイプ。フィルタ
ーの耐久性も高く、ワ
ンボックスのため整備
性も向上し、メンテナ
ンスが容易です。
多段膨張マフラー——ハイパワー、ビッグト
ルク、ワイドパワーバンドを一切の付加装置
なしで可能にしたスズキ独自の排気メカニズム。
2サイクルエンジンにおいて、チャンバーはエン
ジンの総合性能を決定づけてしまうほど非常に重
要なメカニズムです。RH250には、すでに定評あ
るスズキ独自の多段膨張マフラーが採用されて
います。排気管を段階的に膨張させることで負
圧の発生を長く、大きくし、排気ガスの吸い出し
効果を高め、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し、高い燃焼効率を得る
という画期的な排気メカニズムです。またアルミ
サイレンサーを採用し、軽量化とマスの集中化
に大きく貢献しています。

Foot Work

RH250のように意のままにコントロールできる
マシンがあってこそ、オフロードスポーツの真
髄を知ることができる。

ハイテンションスチール製セミダブルクレード
ルフレーム——「操安性はエンジンで、加速
は車体で」というスズキのコンセプトから生
まれたフレーム。

乾燥重量103kgという軽量車体、パワーウェイトレ
シオ2.94の実現には、この軽量かつ高剛性の
ハイテンションスチール製のセミダブルクレードル
フレームが大きく貢献しています。しかも、高いト
ータルバランスを得るために、世界中のサーキッ
ト、オフロードで実証されたスズキのチャンピオン
テクノロジーによって形状、パイプ径、曲げ率な
どが決定されています。このため、RH250の優れ
た操安性、走行性能があらゆる路面状況で発
揮できるのです。

CMC (Cross Mono Cushion) タイプフル
フローターサスペンション——軽量かつコン
パクト、さらに低重心化、マスの集中化にす
ぐれ、きわだつ路面追従性を実現している。
ワークスマシン「RH」のパワー・軽さ・パフォー
マンスを多くのライダーのものにするためにRH250
に採用されたのが、このCMCタイプフルフロー
ターサスペンションです。これは、完全にフローティ
ングしたクッションユニットが、クッションロッドとク
ロスする構造を持つスズキ独自のリアサスペン
ションです。この構造により、クッションユニットのコン

パクト化、低重心化を実現、さらにマスの集中化
を可能にしています。このため、路面からのショッ
クを車体のより重心位置近くで吸収できるように
なり、コーナリング特性や操安性を著しく向上さ
せています。一般走行ではソフトに、大きなGが
加わると高い減衰力を発揮するプログレッシブ
な特性を示し、長い実ストロークにより発生する
高いエネルギー吸収力が、バネ定数の低いスプリ
ング使用を可能にし、快適な乗り心地を生むとい
うフルフローターならではの特性を、より軽量・
コンパクトなメカニズムで実現したのが、このCM
Cタイプフルフローターサスペンションです。ストロ
ークも266mmと超ロング、あらゆるオフロードでの
比類なき走破性をも実現しています。



ブラッダータイプサブタンク——ハードな長
時間走行でも抜群のクッション性能を維持
する「RH」そのもののメカニズム。

CMCタイプフルフローターのクッションユニットは
ブラッダータイプガス室別体式を採用。長時
間のハード走行での熱ダレによるダンピング効
果の劣化をなくすため、放熱効果が高いガス室
別体式タンクを採用しました。さらに、タンク内の
ガスとオイルの仕切りはブラッダータイプとし、フ
リクションロスを低減させています。放熱特性に
すぐれた、まさに「RH」そのもののメカニズムです。

角型アルミ製スイングア
ームの軽減と運動性能の
向上。

アルミの軽さと靱性のメリ
ット、剛性を飛躍的に高めた
用スイングアーム。バネ下重
量の大幅な向上を実現し、
油圧式テレスコピックフロ
ー最高255mmのス
トリックのインナーチューブを
持つ38mmのインナーチューブを
255mmのロングストロークを
フローターサスペンションと相
性で快適な乗り心地、すく
まぬでいます。

油圧式フロントディスクフ
ロワーパワース
トップピングパワーが、オ
フロードでも安全なものにする。

フロントブレーキに、軽量で
フルディスクブレーキ
を採用。ディスクブ
レーキは多孔式で、
外径240mm。オン
ロードでもオフロ
ードでも強大な制動
力とすばらしい効
果を発揮します。

アルミ・ストリートス
ポーツ走行に威力を発
揮するフロント、リアとも軽量アル
ミ下重量を軽減しています。
ドラムにもゆるみの少ない
用し、信頼性と安全性を高
く、偏平タイヤ——強力な
形が少なく、抜群のコー
ナリング性能を発揮している。

空実に応えていく。
跳ぶ、越える。

合気の吹き抜けを防止し、高い燃焼効率を得るという画期的な排気メカニズムです。またアルミサイレンサーを採用し、軽量化とマスの集中化に大きく貢献しています。

Foot Work

RH250のように意のままにコントロールできるマシンがあってこそ、オフロードスポーツの真髄を知ることができる。

ハイテンションスチール製セミダブルクレードルフレーム——『操安性はエンジンで、加速は車体で』というスズキのコンセプトから生まれたフレーム。

乾燥重量103kgという軽量車体、パワーウェイトレシオ2.94の実現には、この軽量かつ高剛性のハイテンションスチール製のセミダブルクレードルフレームが大きく貢献しています。しかも、高いトータルバランスを得るために、世界中のサーキット、オフロードで実証されたスズキのチャンピオンテクノロジーによって形状、パイプ径、曲げ率などが決定されています。このため、RH250の優れた操安性、走行性能があらゆる路面状況で発揮できるのです。

CMC (Cross Mono Cushion) タイプフルフローターサスペンション——軽量かつコンパクト、さらに低重心化、マスの集中化にすぐれ、きわだつ路面追従性を実現している。ワークスマシン「RH」のパワー・軽さ・パフォーマンスを多くのライダーのものにするためにRH250に採用されたのが、このCMCタイプフルフローターサスペンションです。これは、完全にフローティングしたクッションユニットが、クッションロッドとクロスする構造を持つスズキ独自のリアサスペンションです。この構造により、クッションユニットのコン

パクト化、低重心化を実現、さらにマスの集中化を可能にしています。このため、路面からのショックを車体のより重心位置近くで吸収できるようになり、コーナリング特性や操安性を著しく向上させています。一般走行ではソフトに、大きなGが加わると高い減衰力を発揮するプログレッシブな特性を示し、長い実ストロークにより発生する高いエネルギー吸収力が、バネ定数の低いスプリング使用を可能にし、快適な乗り心地を生むというフルフローターならではの特性を、より軽量・コンパクトなメカニズムで実現したのが、このCMCタイプフルフローターサスペンションです。ストロークも266mmと超ロング、あらゆるオフロードでの比類なき走破性をも実現しています。



ブラッダータイプサブタンク——ハードな長時間走行でも抜群のクッション性能を維持する「RH」そのもののメカニズム。CMCタイプフルフローターのクッションユニットはブラッダータイプガス室別体式を採用。長時間のハード走行での熱ダレによるダンピング効果の劣化をなくすため、放熱効果が高いガス室別体式タンクを採用しました。さらに、タンク内のガスとオイルの仕切りはブラッダータイプとし、フリクションロスを低減させています。放熱特性にすぐれた、まさに「RH」そのもののメカニズムです。

角型アルミ製スイングアーム——バネ下重量の軽減と運動性能の大幅向上を可能にしている。

アルミの軽さと靱性のメリットを最大限に引き出し、剛性を飛躍的に高めたフルフローターサス専用スイングアーム。バネ下重量の軽減、路面追従性の大幅な向上を実現しました。

油圧式テレスコピックフロントフォーク——クラス最高の255mmのストローク、高い剛性を持つ38のインナーチューブ。

φ38のインナーチューブを持つフロントフォークは255mmのロングストロークを持ち、リアのフルフローターサスペンションと相まって、高い路面追従性と快適な乗り心地、すぐれた操安性を実現しています。

油圧式フロントディスクブレーキ——抜群のストッピングパワーが、オフロード走行を速く安全なものにする。

フロントブレーキに、軽量で強力な油圧式シングルディスクブレーキを採用。ディスクプレートは多孔式で、外径240mm。オンロードでもオフロードでも強大な制動力とすばらしい効き味を発揮します。

アルミリム・ストレートスポーク——ハードなオフロード走行に威力を発揮する。フロント、リアとも軽量アルミリムを採用し、バネ下重量を軽減しています。さらにスポークはハードランにもゆりみの少ないストレートスポークを採用し、信頼性と安全性を高めています。

扁平タイヤ——強力な横Gがかかっても変形が少なく、抜群のコーナリング特性をもっている。

扁平タイヤ——強力な横Gがかかっても変形が少なく、抜群のコーナリング特性をもっている。

フラットプロフィール（扁平）タイヤを前後に装着。接地面積が大きく、タイヤの変形が少なく、高いグリップ力が得られます。サイズは、フロント3.00-21-4PR、リア130/80-17 65P。



Equipments

RH250は必要最低限の装備。しかし、そのひとつひとつが自然に挑みながら走るために、徹底的に鍛えあげられている。

メーター類——より高度なオフロードランに備えたメーターレイアウト。

左にスピードメーター、右に水温計をレイアウト。オイル警告灯、ニュートラルランプ、ハイビームインジケーターなどを機能的に配置。

メーターバイザー——フロントビューをひきしめる多目的バイザー。

メーター類を泥、砂などの汚れから守るメーターバイザーには、ラジエターへの集風効果を高めるグリッドが設けられています。

ハロゲンヘッドライト——昼夜を問わずライトオンして走ることの多いオフロードランには、この明るさは頼もしい。

安全性を高める白色光が鮮やかな12V45W/45Wの大光量、角型ハロゲンヘッドライト。

フューエルタンク——49.0km/h(50km/h定常走行時) & 12ℓの容量でロングアタックも安心。

「RH」さながらのフォルムを持つ、大容量12ℓの



タンク。燃費の良さと相まってロングツーリングも安心です。

スイッチ類——右手はスロットルワークに専念。

ライト、ディマー、パッシング、フラッシャー、ホーンなどのスイッチを左側に集中。右側はキルスイッチのみとした操作性、機能的な最優先設計。

シート——走行状況に最適なライディングポジションを常に保つ、これはオフロードでの基本。

体重移動が容易な形状で、乗り心地にすぐれたウーリーナイロン製シームレス加工。

ホールディングタイプ・ペダル——思わぬ破損を未然に防ぐ、高い耐久性と安全性をもつ。

ブレーキペダル、チェーンペダルはホールディング（可倒式）タイプ。さらにブレーキペダルは独自の形状を持ち、すぐれた耐久性、信頼性を実現。またペダル前方にはアルミ製プロテクターを装備し、予期せぬペダル類の破損を防止します。



モーターサイクルに乗るための、マナーとルール

SAFE & JOYFUL

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。

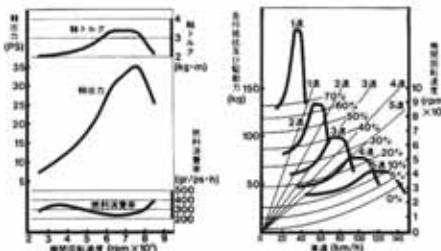
走行はより安全に。

- 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(旋錠装置、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

エンジン性能曲線

走行性能曲線



○RH250主要諸元

型 式	スズキSJ11B
全 長	2,150mm
全 幅	825mm
全 高	1,230mm
軸 距	1,430mm
シ ー ト 高	850mm
最低地上高	270mm
乾 燥 重 量	103kg
定 地 燃 費	49.0km/ℓ (50km/h)
最小回転半径	2.2m
制 動 距 離	14.5m(50km/h)
エンジン型式	2サイクル・単気筒
弁 方 式	パワーリードバルブ
総 排 気 量	249cc
内 径 × 行 程	70.0mm × 64.8mm
圧 縮 比	7.4
最 高 出 力	35ps/7,500r.p.m.
最 大 ト ル ク	3.4kg-m/6500r.p.m.
キャブレター	VM34SS(アマル)
潤 滑 方 式	分離潤滑式
点 火 方 式	PEI
始 動 方 式	キック
燃料タンク容量	12ℓ
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
変 速 機 形 式	常時噛合式5段リターン
第1速	2.384
第2速	1.500
第3速	1.105
第4速	0.863
第5速	0.708
一次減速(ギヤ)	2.708
二次減速(チェン)	3.461
キ ャ ス タ	29°15'
ト レ ー ル	112mm
ブレーキ形式(前)	油圧式ディスク
ブレーキ形式(後)	リーディングトレーリング
フレーム形式	セミダブルクレードル
タイヤサイズ(前)	3.00-21-4PR
タイヤサイズ(後)	130/80-17 65P
かじ取角左右	45°

標準現金価格 ¥399,000

※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。

ボディカラー
 フロリーナイエロー
 マーブルカレントレッド
 スーパーホワイト

★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。

登録で便利な支払い
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
 99999-10104-700