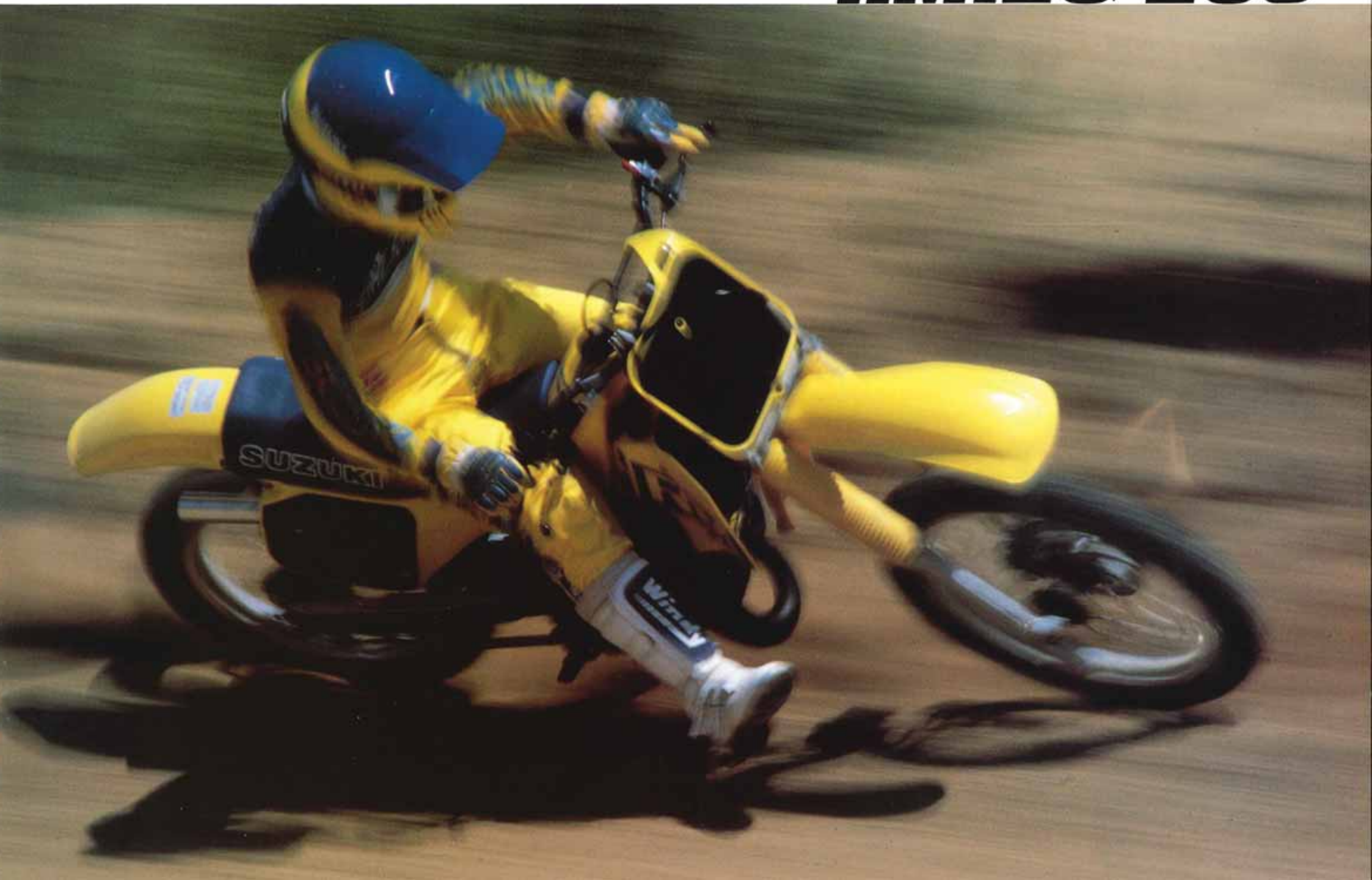


SUZUKI

RM125/250



ウイニングランは、私がもらう。

全回転域でのパワーを

保証するAETC。

勝利を見つめる者の福音だ。

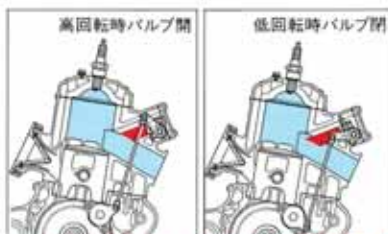
円筒バルブが理想的な排気タイミングをもたらす、**AETC(Automatic Exhaust Timing Control)**。

AETCとは、2サイクルエンジンの出力特性を決める排気ポートの大きさとタイミングを、2つの円筒バルブでコントロールする排気デバイスです。低・中速回転域では、排気バルブは閉じた状態。混合気の吹きぬけを防止し充填効率を高め、図太いトルクを確保します。高回転域では、クランク室サイドに設けられた遠心力がバナーが自動検知。プッシュロッドやロッカーアームを介して排気バルブを開き、シャープな吹き上がり回転の伸びをもたらします。そのため、RM125/250は全回転域でパワーを発揮。スロットルを開けるたびに脱兎のような瞬発力を見せ、力強い加速を見せつけます。排気バルブの形状は、スムーズな作動と耐久性を考慮した円筒形。バルブ作動の確



RM125

認を容易にするインスペクションレンズを設けるなど、整備性も配慮しました。



エンジンの耐久性、摺動性を高める**SBC(Suzuki Boron Composite)シリンダー**を採用。

SBCシリンダーは、アルミ製シリンダー内壁に、ニッケルとボロン(臭化ほう素)の複合素材で特殊メッキを施したもの。シリンダー内面の硬度を高めると同時に、ニッケルとシリコンカーバイドの組合せでは得られない優れた摺動性をもたらします。そのため、ピストンリングの耐久性が大幅に向上すると同時に、シリンダー部のフリクションロスが低減。パワーフルで耐久性に優れたエンジンが誕生しました。(RM250)

流体力学の徹底追求から生まれた、**RMの吸排気システム**。

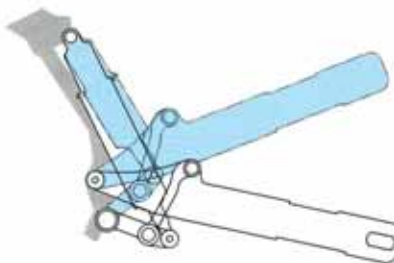
吸気系には、プレート状のスロットルバルブを持つフラットスライドキャブを採用。混合気の吸入速度を高め、シャープなレスポンスを実現しています。大容量のエアークリーナー、エアーアウトレットには、濾過性能を高めるマッドガードを装備。マティなコースに対応した設計しました。排気系は、排気の脈動効果を高める多段膨張型マフラー。アルミ押し出しサイレンサーが、勇壮な咆哮を響かせます。



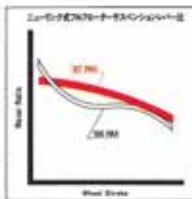
サスこそ、モトクロッサーの生命。

ニューRMは、足まわりに完全武装を施された。

マシンの走破性は、またひとつ進歩をとげた。ニューリンク式フルフローターサスペンション。



リヤサスは、ベルクランクとロッドで構成された新世代のフルフローターサス。ベルクランクは一端がフレームに、他端がクッションユニット下部に連結。ベルクランク中央から



RM250

もらう。

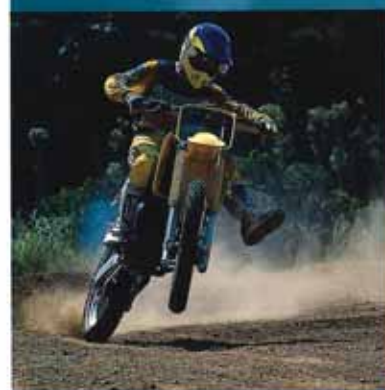
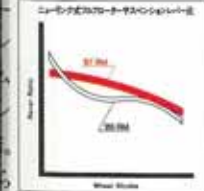


ロッサーの生命。
は、足まわりに
を施された。

は、つと進歩をとげた。
ローターサスペンション。



リンクとロッドで構成され



ライバルに後塵を浴
この勝利の至福を
理想的な排気タイ
路面追従性を大幅
そのすべては、世界
V10を成し上げたス
戦闘力をいちたんと
いまチャンピオンの技

伸びるロッドはスインク
います。後輪が荷重を
トが圧縮されるとき、ペ
度がストロークに応じて
化曲線はより理想形に
性になじみ易いプロク
れました。ロッド、ベル
てにニードルベアリング
スを大幅に低減してい

多層構造のバルブが
生む、リザーバータンク

RM125/250のリアサ
伸側、圧側それぞれに
10数枚配置されていま



は、抵抗値の低い
流量を制限。ジャンプ
重に対してはすべての
ズにショックを吸収しま
て瞬時にダンピングの
により、あらゆる条件
上。路面への追従性
段の進歩をとげました
圧とも21段階まで可能

エアの混入を防ぐ構
もたらず、ダンパー内
フロントフォークは、伸



RM125

ライバルに後塵を浴びせ、チェッカーフラッグを目のあたりにする。
この勝利の至福をライダーとわからあうために、ニューRM125/250が誕生した。
理想的な排気タイミングを保証するAETC。
路面追従性を大幅に改善した、ニューリンク式フルフローターサスペンション。
そのすべては、世界GPモトクロス125ccクラスで、
V10を成し上げたスズキならではの技術の賜だ。
戦闘力をいちたんと高められたニューRM125/250。
いまチャンピオンの技術が、勝利という最終目標に向けてライダーを駆り立てる。

伸びるロッドはスイングアームに接続されています。後輪が荷重を受け、クッションユニットが圧縮される時、ペルクランクとロッドの角度がストロークに応じて変化。レバー比の変化曲線はより理想形に近くなり、ライダーの感性になじみ易いプログレッシブ特性が生まれました。ロッド、ペルクランクの連結部すべてにニードルベアリングを採用。フリクションロスを大幅に低減しています。

多層構造のバルブが理想のクッション特性を生む、リザーバータンク一体式ダンパーユニット。

RM125/250のリヤサスのダンパー内には、伸側、圧側それぞれに径の異なるバルブが10数枚配置されています。軽いショックに対して



は、抵抗値の低いバルブのみが開き、オイル流量を制限。ジャンプ後の着地などの大荷重に対してはすべてのバルブが開き、スムーズにショックを吸収します。入力的大小に対して瞬時にダンピングの調整を行うこの機構により、あらゆる条件下でサスの応答性が向上。路面への追従性、マシンの走破性は格段の進歩をとげました。減衰力調整は、伸・圧とも21段階まで可能です。

エアの混入を防ぐ構造が、安定した走りをもたらす。ダンパー内蔵式フロントサス。

フロントフォークは、伸側、圧側それぞれ独立

したバルブを設置。伸側、圧側とも、バルブをフロントフォーク内のシリンダーに内蔵し、オイル流入口をバルブポートに限定する構造をとっています。そのため、ダンパー内へのエア混入を解消することに成功。常に安定した減衰力が得られるフロントサスとなっています。クッションストロークは、310mmとロングストローク。際立った走破性を誇ります。減衰力は、伸・圧とも20段階まで調整可能です。

一分の隙もない
メカニズム。
すべては、
勝利を前提に
設計された。

- ①フレーム 足のある所に精円パイプを採用したスリムな設計。左側サイドチューブは脱着式。
- ②フロントディスクブレーキ 2ポットキャリパーと低膨張タイプのブレーキホースの組合せで制動力は充分。タッチも絶妙です。
- ③リヤディスクブレーキ RM250に採用。軽量ディスクプレートとキャリパーの組合せでバネ下重量の低減に貢献しています。
- ④スロットルケースカバー ドロや水の侵入によるスロットルの作動不良を防ぐ実戦的装備。
- ⑤シート&フューエルタンク 体重移動が容易にできるスリムな形状。人馬一体を可能にします。



- ⑥ストレートスポーク スポークを曲げずにハブに直結する構造。スポークのゆるみを防止します。
- ⑦フロントゼッケン&フレームカバー しっかり固定させる大型ビス付。精悍なイメージを強調。
- ⑧可倒式ペダル ペダル類はすべて可倒式。特にブレーキペダルは、転倒時の損傷を最少限にとどめるため、オーバーステップタイプとしました。
- 電子連角式マグネット 温度、振動に強く、あらゆる回転域で、最適な点火特性を実現します。



SPECIFICATIONS

	RM250	RM125		RM250	RM125
寸法・重量			冷却方式	水冷	水冷
全長	2,160mm	2,130mm	動力伝達装置		
全幅	855mm	855mm	クラッチ型式	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング
全高	1,265mm	1,265mm	変速機形式	常時噛合式5段リターン	常時噛合式5段リターン
軸距	1,460mm	1,445mm	第1速	2.071	2.000
最低地上高	355mm	340mm	第2速	1.687	1.692
車両重量	97kg (Dry)	89kg (Dry)	第3速	1.388	1.437
エンジン			第4速	1.166	1.200
型式	2サイクル・単気筒	2サイクル・単気筒	第5速	1.000	1.052
弁方式	フルリードバルブ	フルリードバルブ	第6速	—	0.950
総排気量	246cc	123cc	一次減速比(ギヤ)	2.565	3.157
内径×行程	67.0×70.0mm	54.0×54.0mm	二次減速比(チェン)	3.571	4.250
圧縮比	8.9	9.0	走行装置		
最高出力	48.5ps/8,500rpm	34.7ps/11,250rpm	キヤスタ	28"50'	29"
最大トルク	4.52kg-m/7,000rpm	2.35kg-m/10,000rpm	トレール	113mm	109mm
キャブレター	VM38SS	VM34SS	ブレーキ形式(前)	油圧式ディスク	油圧式ディスク
潤滑方式	混合	混合	ブレーキ形式(後)	油圧式ディスク	リーディング・トレーリング
始動方式	プライマリーキック	プライマリーキック	フレーム形式	セミダブルクレードル	セミダブルクレードル
点火方式	P.E.I	P.E.I	タイヤサイズ(前)	90/100-21 57M	80/100-21 51M
燃料タンク容量	8.0ℓ	7.0ℓ	タイヤサイズ(後)	110/100-18 64M	100/100-18 59M

●仕様は改良のため、予告なく変更する場合があります。●この車両はレース用につくられたもので、道路での走行および登録によるナンバープレートの取得はできません。●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。



標準現金価格
(北海道・沖縄および
一部離島を除く) **¥485,000**



標準現金価格
(北海道・沖縄および
一部離島を除く) **¥399,000**



標準現金価格
¥239,000
(北海道・沖縄および一部離島を除く)

- 最高出力 23.8ps/12,500rpm
- 最大トルク 1.40kg-m/11,250rpm
- 車両重量 62kg (Dry)



ONE FOR ONE
確かいと個性。77スズキ

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。

乳母で便利なお支払い——— 二輪運転、傷害保険にご加入を
スズキクレジット スズキサンスマイル

鈴木自動車工業株式会社

本社：〒432-91 浜松市外高塚



99999-10102-502