

RM

SERIES

SUZUKI



RM

ワールドチャンピオンがライバルだ。



RM250

チャンピオン・マシンのフルコピーが開発コンセプト。

ニューRMを開発するにあたってスズキが設定したコンセプト、それは、ワークスマシンのフルコピーです。スズキのワークスマシン——250のRH、125のRAは、押しも押されもしない世界最強のチャンピオン・マシン。

メカニズムも、性能も、この両車のすべてを備えることが、激化するレースに勝利する一番の近道です。RM250、RM125は、従来のイメージを一新するフルモデルチェンジ。RM80も同じ思想に基づき大幅にレベルアップ。

もし、ニューRMを駆るあなたが、E・ゲボスやG・ジョベと同等のテクニックの持主であるなら、ライバルはもはやワールドチャンピオンだけであるといっても、決して過言ではありません！





RM250



RM125

モトコンセプト。

マシンのフルコピーです。
チャンピオン・マシン。
利する一番の近道です。
大きく大幅にレベルアップ。
ニックの持主であるなら、
て過言ではありません！



RH83



RA83



スズキ、250

83年度の世界GPモ
125ccクラスにおいて
250ccクラスでも、ジョ
この両クラス制覇によ
まさに「モトクロスの大
そして、世界で培



スズキ、250・125のワールドチャンピオンを獲得。

83年度の世界GPモトクロスは、またもや、スズキの圧倒的な強さに終始する中、その幕を閉じました。

125ccクラスにおいては、エリック・ゲボス/RA83が9年連続のメーカー/ライダー（1-2位）チャンピオンを獲得。

250ccクラスでも、ジョルジュ・ジョベ/RH83の最強コンビが、スズキに6度目のタイトルをもたらしました。

この両クラス制覇により、スズキが獲得したモトクロスのワールドチャンピオンは、通算21度目！

まさに「モトクロスの王者スズキ」を実証する数字といえます。

そしていま、世界で培ったテクノロジーをフル投入して、勝つマシン、ニューRMが誕生。

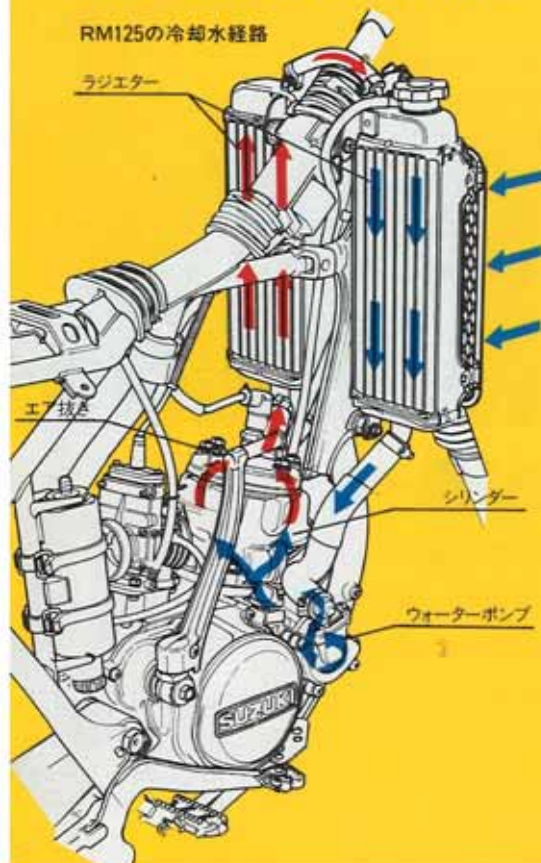
POWER UNIT

ワークス・レプリカを証明する、ニューRMの水冷エンジン・メカニズム。

RM250、RM80は完成度をさらに向上、そして、RM125には新設計のエンジンを搭載。

RM250 RM250の水冷エンジンは、中低速で特に鋭いピックアップを示し、幅広いパワーバンドが得られるフルリードバルブ吸入方式を採用しています。燃焼室は燃焼効率が極めて高いスキッシュドーム・タイプです。また、定評のフラットスライド・キャブレター、分割式ラジエーター採用の高効率水冷システムに加え、エアクリナーのワンボックス化や新設計の多段膨脹形マフラーなどにより、さらにパフォーマンスを向上。ハイパワー化はもとより、扱いやすさ、信頼性をいっただんと増しています。

RM125の冷却水経路



RM125 RM125のエンジンはまったくの新設計です。吸入方式はニュー・パワーリードバルブ。大型かつ薄い材質をもつ新開発のリードバルブを採用。中高速が優れた従来のパワーリードバルブのよさはそのままに、低速域でも強力なトルクを発揮します。燃焼室はスキッシュエリアをもつ新形状で燃焼効率を向上。エンジン単体で約1.1kgの軽量化も実現しています。RM250同様、フラットスライド・キャブレター、ワンボックス・エアクリナー、新設計多段膨脹形マフラーなど、ワークスマシンのメカニズムをフルコピー。クラス階一の高性能を誇ります。

RM80 パワーリードバルブ吸入方式の水冷エンジンは新採用のフラットスライド・キャブレターや大型化されたマフラーなどによってパワーアップ。それにもない、ダブルコア・ラジエーターの採用で約10%放熱量を向上。熱ダレを防止し、強力なパワーを安定して持続します。ハイパワーに対応したスズキ独自の高性能水冷システム。

RM250 RM125 RM80 RMの水冷システムは、ラジエー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こみ、ムダなホースをはぶいています。ラジエーターはダブルコアの分割式で(250・125)、低い位置にセット。最短距離の冷却水路をもつ機能的な設計です。RM125は、この新方式の冷却システムを得て冷却能力を約10%向上。RM80は新たにダブルコアのラジエーターを装着し冷却効率を向上させ、熱ダレを防止。



大容量ワンボックス・エアクリナー。

RM250 RM125 ワークマシンと同じ、ワンボックスタイプのエアクリナーを採用し、容量も10%アップ。同時にダブルフィルターとして耐ダスト性を向上。しかも吸気抵抗を減少させ、フィルター自体も長寿命化しています。ワンボックス化で整備性も大きく向上しました。

レスポンスに優れたフラットスライド・キャブレター。
RM250 RM125 RM80 スロットルレスポンスを大幅に向上させる、板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。RM250に続き、RM125、RM80にも新たに採用され、微妙なスロットルワークを、よりしやすくしています。

吸・排気効率を向上する多段膨脹形マフラー。

RM250 RM125 段階的に広がるマフラー形状が排気ガスの脈動効果を生み吸・排気効率を向上させます。ニューRMはマフラー最大径を太くして高出力と余裕ある広いパワーバンドを実現しています。

適切なレシオのミッション。

RM250 RM125 RM80 RM250、RM125にはワークスマシンと同じ、強度の高いSNCM420ESRという超高級素材を使用。RM80は高出力化にともない、1速から6速までをよりクロスしたレシオに変更しています。

	RM250	RM125	RM80
最高出力ps/rpm	44.3/8,500	33.0/11,250	22.5/12,500
最大トルクkg-m/rpm	4.28/7,000	2.20/10,000	1.36/11,000



ニズム。



容量ワンボックス・エアクリナー。

RM250 RM125 ワークマシンと同じ、ワンボックスのエアクリナーを採用し、容量も10%アップ。特にダブルフィルターとして耐ダスト性を向上、しかも気抵抗を減少させ、フィルター自体も長寿命化しています。ワンボックス化で整備性も大きく向上しました。スポンズに優れたフラットスライド・キャブレター。

RM250 RM125 RM80 スロットルレスポンス大幅に向上させる、板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。RM250に続き、RM125、RM80にも新たに採用され、微妙なスロットルワークを、しやすくしています。

・排気効率を向上する多段階膨張形マフラー。

RM250 RM125 段階的に広がるマフラー形状。排気ガスの脈動効果を生み吸・排気効率を向上させます。ニューRMはマフラー最大径を太くして高出力と余裕ある広いパワーバンドを実現しています。

切なレシオのミッション。

RM250 RM125 RM80 RM250、RM125にワークマシンと同じ、強度の高いSNCM420ESRと超高級素材を使用。RM80は高出力化にともない、1から6速までをよりクロスしたレシオに変更しています。

	RM250	RM125	RM80
高出力ps/rpm	44.3/8,500	33.0/11,250	22.5/12,500
大トルクkg-m/rpm	4.28/7,000	2.20/10,000	1.36/11,000



FULL FLOW

卓越した操安性を実現した



理想の3Sクッション特性を生み出す

スズキ独創のフルフローティング・メカニズム。

RM250 RM125 フルフローター・サスペンションの構造は、クッション・ユニットの上端をクッション・レバーに、下端をスイングアームにセットした、文字通りのフローティング（浮動）構造です。そのため、路面からのショックは、クッション・ユニットの上下から同時に吸収されます。また、クッションレバーがテコの動きをするため、クッション特性はプログレッシブに変化します。すなわち、後輪ストロークが小さい時にはソフトに、大きくなるにしたがって硬くなる特性です。そして、このプログレッシブな動き

FULL FLOATER SUSPENSION

卓越した操安性を実現したフルフローターは、チャンピオンの足だ。



理想の3Sクッション特性を生み出す
スズキ独創のフルフローティング・メカニズム。

RM250 RM125 フルフローター・サスペンションの構造は、クッション・ユニットの上端をクッション・レバーに、下端をスイングアームにセットした、文字通りのフローティング（浮動）構造です。そのため、路面からのショックは、クッション・ユニットの上下から同時に吸収されます。また、クッションレバーがテコの動きをするため、クッション特性はプログレッシブに変化します。すなわち、後輪ストロークが小さい時はソフトに、大きくなるにしたがって硬くなる特性です。そして、このプログレッシブな動き

の優れた変化特性——ビギニングではSoftに、中間ではSmoothに、ボトム付近ではStrongに——こそフルフローターの最大の美点です。その秘密は、フローティング構造だから得られる、クッション・ユニットの長い実ストロークにあります。実ストロークを長く確保するメリットは——まず、スプリングのバネ定数が低く設定できるため、乗り心地が向上します。クッション・ユニットがストロークするスピードが速く、ボトム付近での減衰力が非常に高くなり、エネルギーの吸収力が高くなります。そして、クッション・ユニット自体に無理がかからず、常に安定した性能が発揮できます。さらに、フルフローターは、クッション・ユニットをほぼ垂直にセット

き、フリクションロスが少なく耐久性の面でも理想的です。回転部分にはビローボールを多用し、円滑な作動と高い信頼性も実現させています。まさに、他のプログレッシブ・サスペンションでは得られない、卓越した高性能を発揮するメカニズムです。

RM80 RM80のフルフローターはCMC (Cross Mono Cushion) タイプと呼ばれ、基本的な作動原理はRM250、RM125と同じものの、車重が極めて軽く、ホイールベースの短いRM80専用開発されました。クッション・ユニットとクッション・ロッドをクロスさせたこの構造によって、路面からのショックをより車体の重心位置近く

で吸収でき、前後のピッチングが少ない、ギャップに強い超軽量マシンとすることができたのです。



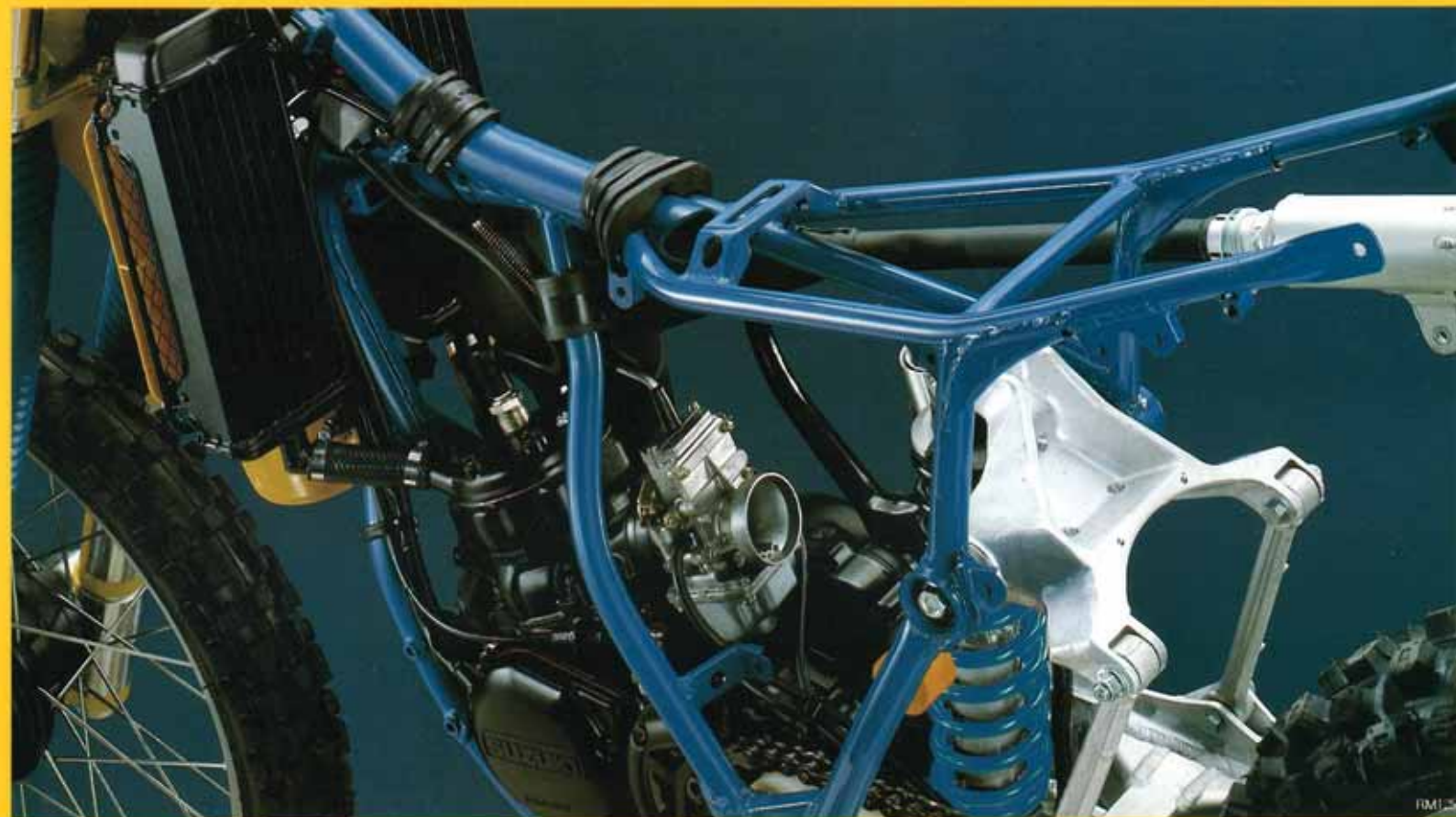
後輪ストロークアップ、クッション特性の向上で、完成の域に達したニューRMのフルフローター。

RM250 RM125 RM80 RM250、RM125のフルフローターは、全面的に新設計され、後輪ストロークの延長、レバー比変更によるクッション特性とグリップ力の向上などを実現。RM80も、エンジンのパワーアップが、フルフローターの優れた特長をさらに際立たせています。これらの変更による性能向上は次のようになります。(1)操安性・乗り心地の向上で、ライダーの疲労を軽減(2)タイヤの路面追従性が向上、高いトラクション性能を発揮(3)クッション・ユニットのダンピング性能が大幅に改善され、ギャップなどの走破性が著しく向上(4)コーナリング中のギャップにも車体の振れが少なく、(5)ジャンプでの底付きがほとんどない(6)制動時の姿勢変化が少なく、コーナーの突っ込みがよい——さらに大きな飛躍を実現したフルフローター。その高性能は、もはや完成の域に達しています。

	RM250	RM125	RM80
後輪ストロークmm	330	320	230

FRONT SUSPENSION & FRAME

ニューRMの絶妙なバランス感覚は、ワークスのメカニズムのフルコピーによって実現した。



走破性、操安性がいちだと向上。

幅広いセッティングが可能なセミエア・フロントフォーク。

RM250 RM125 RM80 フロントフォークは加圧エア封入式です。コイルスプリングと加圧エアスプリングの相乗効果により、小さなショックから大きなショックまで絶妙な吸収力を発揮します。また、フロントフォーク上部にはエア圧調整バルブを設けています。加えてRM250、RM125はアウターチューブ下端に減衰力調整機構を装備。エア圧の調整と合わせて広範囲なセッティングが可能、あら

ゆるコース状況にベストセッティングが行なえます。ストロークはRM250、RM125とも従来より15mm延長し300mmを確保。より優れたギャップ走破性、操安性を発揮します。さらに、RM125はインナーチューブ径を、従来のφ38mmから、ワークスマシンRAと同じφ43mmへサイズアップ。剛性を高めています。RM250もφ43mmのインナーチューブを採用。

	RM250	RM125	RM80
フロント・ストロークmm	300	300	230
インナーチューブ径mm	φ43	φ43	φ30



徹底した軽量化と、高剛性を同時に両立した、セミダブルクレードル・フレーム。

RM250 RM125 RM80 スズキ・モトクロッサーの歴史は、軽量化の歴史でもありました。世界GPに初めて車両重量に関するレギュレーションが設けられた時、スズキはマシンに“おもり”を付けなければならないほど、軽量化に対する技術は進んでいました。新設計されたRM250、RM125のフレームは、世界GPにおける長い経験と実績から誕生したセミダブルクレードル・タイプ。驚異的な軽さと高剛性、そしてスズキならではの絶妙なバランスを実現しています。RM80も同様のセミダブルクレードル。ウルトラ・ライトウェイト・マシンと呼ぶにふさわしい超軽量を実現しています。

	RM250	RM125	RM80
乾燥車両重量kg	96.5	86.5	60

最適なライディング・ポジションが得られる

新形状のフューエルタンクとシート。

RM250 RM125 フューエルタンク上部までせり上ったシートを採用。体重移動の自由度を広げています。ライディングのしやすさをとことん究明し、タンクもスリム、シート高も低くなっています。(PH:①)

強力な制動力を発揮、2リーディング・フロントブレーキ。

RM250 RM125 フロントブレーキには強力な制動力が得られる2リーディング式を採用。





RM250、RM125とも片ハブの前後小径ドラムでバネ下重量を軽減。防水、防塵対策も完璧な信頼性抜群のブレーキシステムです。またスポークは激しい走行でもゆるみかたほとんど起きない、チャンピオンマシンそのまのメカニズム、スズキ独自のストレートスポークを採用しています。(PH:②)

グリップ力の高いニューパターン・タイヤ。

RM250 RM125 タイヤは前後ともニューパターン。あらゆる路面状況に対応できる、グリップ力の高いタイヤです。(PH:③)

ワークスマシンと同じ可倒式ペダル類。

RM250 RM125 RM80 ペダル類はすべて可倒式です。RM250、RM125のブレーキペダルはフートレストの上を通し、さらにペダル前方にはアルミ製のプロテクターを装着。予期せぬペダル類の破損を防止する心にくいばかりの配慮です。(PH:④⑤)

フロントフォークを保護するアウターチューブカバー。

RM250 RM125 RM80 飛び石などによるフロントフォークの破損を防止する樹脂製のカバーを標準装備しています。(PH:⑥)

ドロハネ対策に効果的な新形状の前後フェンダー。

RM250 RM125 幅広の大型フロント・フェンダーは、ライダーに飛び散るドロを最小限に抑えます。リア・フェン

ダーも新形状で、フレームにしっかりマウント。ドロが付きにくく、付着したドロは落ちやすい機能的な新設計です。

(PH:⑦)

新設計のチェーンアジャスト機構。

RM250 RM125 チェーンの調整がしやすい新設計のアジャスト機構です。これにより、アクスルシャフトまわりの強度も上がり、耐久性が向上。スイングアームはアルミ角パイプです。RM80は高張力鋼角パイプ・スイングアームです。(PH:⑧)

質量集中化をさらに徹底。アルミ・サイレンサー。

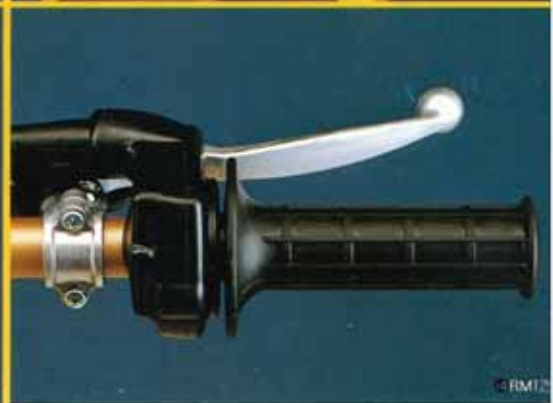
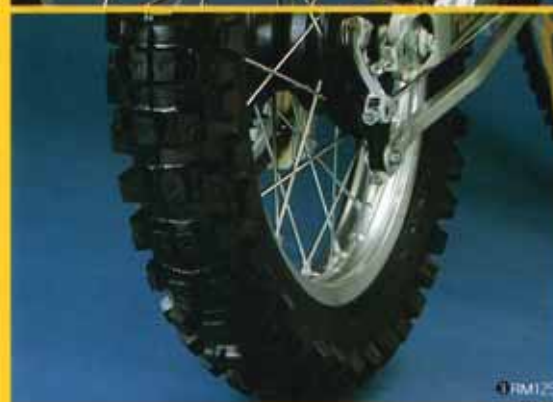
RM250 RM125 RM80 重心付近に質量を集中させ慣性モーメント減少による操縦性向上をめざし、サイレンサーまでアルミ製としています。(PH:⑨)

防塵・防水対策を徹底したスロットルケースカバー。

RM250 RM125 RM80 ゴム製のカバーをスロットルケースに装着。雨天時のドロや水の浸入による、スロットルの作動不良を防ぎます。(PH:⑩)

締めやすく機能的な大型ビス。

RM250 RM125 激しいモトクロス走行では脱落しやすいラジエターカバー、サイド・ゼッケンプレート、フレームカバーには、ワークスマシンと同じ大型ビスを採用。締めつけ面積が広くしっかりと固定します。締めやすいことも特長です。



主要諸元

	RM250	RM125	RM80
●寸法・重量			
全長	2,154mm	2,160mm	1,780mm
全幅	845mm	845mm	790mm
全高	1,220mm	1,230mm	1,035mm
軸距	1,456mm	1,470mm	1,230mm
最低地上高	345mm	320mm	275mm
車体重量	96.5kg(Dry)	86.5kg(Dry)	60kg(Dry)
●エンジン			
型式	単気筒	単気筒	単気筒
弁方式	フルリードバルブ	パワーリードバルブ	パワーリードバルブ
総排気量	246cc	124cc	79cc
内径×行程	70.0×64.0mm	54.0×54.0mm	48.0×44.0mm
圧縮比	8.5	8.74	8.2
最高出力	44.3ps/8,500rpm	33.0ps/11,250rpm	22.5ps/12,500rpm
最大トルク	4.28kg-m/7,000rpm	2.20kg-m/10,000rpm	1.36kg-m/11,000rpm
キャブレター	VM36SS	VM32SS	VM26SS
潤滑方式	混合	混合	混合
始動方式	プライマリキック	プライマリキック	プライマリキック
点火方式	PEI	PEI	PEI
燃料タンク容量	9.0ℓ	7.0ℓ	5.0ℓ
冷却方式	水冷	水冷	水冷

●動力伝達装置			
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	湿式多板コイルスプリング
変速機形式	常時噛合5段リターン式	常時噛合6段リターン式	常時噛合6段リターン式
第1速	2.076	2.066	2.384
第2速	1.722	1.705	1.941
第3速	1.381	1.411	1.578
第4速	1.174	1.190	1.333
第5速	1.000	1.045	1.173
第6速	—	0.956	1.041
一次減速比(ギヤ)	2.565	3.157	3.555
二次減速比(チェン)	3.571	4.250	3.384

●走行装置			
キヤスタ	27.45	29.30	29.05
トレール	112mm	123mm	80mm
ブレーキ形式(前)	2リードリング	2リードリング	リードリング・トレーリング
ブレーキ形式(後)	リードリング・トレーリング	リードリング・トレーリング	リードリング・トレーリング
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	セミダブルクレードル
タイヤサイズ(前)	100/90-21 4PR	90/90-21 4PR	275-17-4PR
タイヤサイズ(後)	130/80-18 4PR	120/80-18 4PR	410-14-4PR

RM125



RM250



RM80



●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、一般公道での走行はできません。●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。

- ★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。
- ★早朝・夕暮れは早めにライトの点灯を。

SUZUKI
 **鈴木自動車工業株式会社**
 〒432 静岡県浜松市外高塚300
 99999-10102-603