

SUZUKI

RM
250 125 80



これは、まぎれもなくGPモトクロスサーの血統だ。



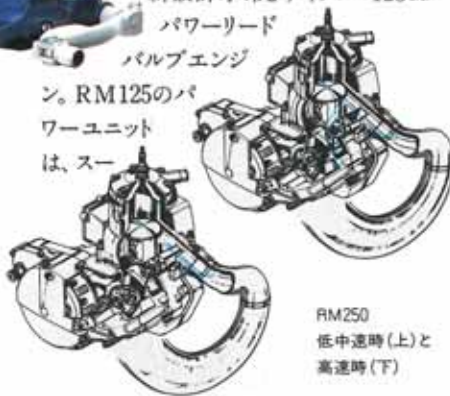
水冷2サイクル・246cc・フルリードバルブエンジン。これは、GPモトクロスサーの血統だ。排気量246cc・水冷・2サイクル・単気筒、新設計のフルリードバルブエンジン。ポアストロークは、250のエンジン特性を最大限に活かす67.0mm×70.0mmのロングストローク。しかも低中速域のトルクを大幅にアップ、全回転域でスムーズでパワフルな出力特性を発揮するSAEC (SUZUKI AUTOMATIC EXHAUST CONTROL)、232gと軽量設計のコンロッド、滑らかにクイックなレスポンス

を確保したクランクマス、大容量エアクリナー、多段膨張マフラーなどを装備。最強のエンジン設計をめざしました。世界モトクロスGP125ccクラスにおいて10年連続チャンピオンのタイトルを獲得したスズキのレーシングテクノロジーがここにいます。

スタートからフィニッシュまで独走する。水冷2サイクル・123cc・パワーリードバルブ・エンジン。

新設計水冷2サイクル・123cc・パワーリード

バルブエンジン。RM125のパワーユニットは、スー



パー・モトクロスサーに求められる性能・特性を徹底的に追求したひとつの結論です。SAEC、フラットピストン、54.0mm×54.0mmとスクウェア化されたポアストローク、127gという軽量のコンロッド、パワーリードバルブ、大容量エアクリナー、多段膨張マフラーなどにより全回転域でスムーズでパワフルな特性を発揮。同時に鋭いレスポンス、すぐれた加速性能、驚異の瞬発力も実現。この圧倒的な戦闘力。これは、ワークスマシンに限りなく近い存在だ。

RM80のパワーユニットには、GPモトクロスサーの赤い血が脈々と流れている。

軽量化をはかった新設計コンロッドを採用。驚異の高出力と理想的な性能特性を発揮するため46.5mm×46.8mmとポアストロークをスクウェア化した水冷2サイクル・79cc・パワーリードバルブエンジン。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、無類の瞬発力を誇る高性能エンジン。走りこむほどにすばらしさを実感する、RM80。ビッグなジャンプを生む瞬発力、コーナーを一瞬のうちにクリアする加速力の秘密はSAEC。RM250と125には、低中速域から高速域まで全回転域にわたってスムーズで力強い出力特性を発揮するSAECを装備しました。低中速域になると自動的にバルブを開き、新たに設けたEPC(EXHAUST POWER CHAMBER)とメインチャンバーを組みあわせ、低中速域にマッチした排気脈動を合成。混合気の充てん効率を高めるとともに吹きぬけも防止して、効率のよい燃焼を実現しています。いっぽう、高速域ではSAECによりバルブを閉じ、高出力型にマッチングしたメインチャンバーが効率的な排気脈動効果を発揮。この結果、低中速域ではフラットなトルクを、高速域では鋭いレスポ

ンスとシャープな吹き上りを得て、全域でスムーズでパワフルなパワーレンジを確保しています。

パワーが、見える。円筒型ロータリー排気バルブを採用。SAECにはシールド性が高く排気抵抗の少ない形状

の、円筒型のロータリー排気バルブを採用。バルブ位置は理想的な排気ポート真近に設定。しかもその作動確認がひと目でチェックできる、インスペクションレンズも装備(RM250、125)。

中高速域で驚異の加速性能。フラットピストン。フラットピストンの採用により熱燃室のより層のコンパクト化・集中化が実現し、火焰伝播速度がアップ。燃焼効率も一段と高まりました。とくに中高速域における加速性能がグンと向上。鋭いレスポンスで、微妙なアクセルワークに確実に応える。フラットスライドキャブレター。

プレート状のスロットバルブをもつスズキ独自のフラットスライドキャブレター。混合気の吸入速度を高め、ムラなくシリンダーに送りこみ、どの回転域からでも一気に吹き上るシャープなレスポンスを発揮。タイトコーナーやジャンプで差をつけます。

シンプル構造と高効率を両立した冷却システム。アップ&ダウンの連続するテクニカルコースにおいては、とくに熱ダレによる出力低下を防ぎ、ダイナミックなパワーをフィニッシュまで持続させることが重要です。RMに採用された水冷システムは、ラジエーターからウォーターポンプへ入った冷却水を直接シリンダーへ送りこみます。ムダなホースを一切カット。最短距離の冷

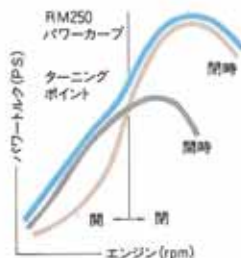
却水循環経路を形成しています。ラジエーターは放熱性にすぐれた高い冷却効果をもつダブルコアを採用。シリンダー・ウォータージャケットのキャパシティも、



従来よりアップ。どんなホットな走りでもビクともしない頼もし

さです。ウォーターポンプインペラーをクランク軸と直結とし、構造のシンプル化をはかり、エンジン本体のコンパクト化もはかっています。鋭敏なレスポンスとそして確かなろ過性能を約束する、大容量設計のエアクリナーを装備。エアクリナーは、シャープなレスポンスを得るために容量をアップ。すぐれた除塵効果を発揮します。またマディなコースでのろ過性能を存分に引き出すため、効果的なエアクリナーマッドガードを装備。走破性を向上させています。

多段膨張マフラーが生むすぐれた排気脈動効果。負圧の発生を長く大きく、排気ガスの吸い出し効果を高め、すぐれた燃焼・排気効率を獲得。パワーをフルに引き出す新開発大容量クラッチ。レースにおける過酷な半クラッチの使用にも対応。リリースは定評あるラック&ピニオン方式。





橋内パイプ採用新設計フレーム
クロームモリブデン鋼製セミダブルクレードルフレーム。また幅部分に橋内パイプを採用し足の接触性を円滑化。部品点数の減少をはかり、フレーム剛性も向上しました。

可倒式ベダル
フットレスト、ヘダル類はすべて可倒式。アクシデントによるベダル損壊を防止。

スイングアーム
機能性を高めつつシンプル化をはかるといふ設計思想を具現化。剛性のある軽量スイングアームを採用しています。

E-フルフローターサスペンション
偏心カム方式の採用により、理想的なレバール特性が確保され、低速域から高速域まですぐれた吸収特性を獲得。グリップ力と起伏への追従性は大幅に向上しました。

チャンピオンブルーのエンジン
オフロードでファイティングスピリットを鮮やかに主張するチャンピオンブルーのエンジン。形状も、泥が付きにくい設計を施すなどライダーの立場に立った充実ぶり。

クロスレシオトランスミッション
RMのエンジンパフォーマンスを有効に引き出すクロスレシオ5段トランスミッション。シフトワークもスムーズ。

SAEC
パワーユニットには、低中速域から高速域まで、全域にわたってスムーズで力強い出力特性を発揮するSAEC (SUZUKI AUTOMATIC EXHAUST CONTROL) を装備。

スロットルケースカバー
雨水や泥の浸入による作動不良を防ぐ。ゴム製のスロットルケースカバー。

サスを語れば、RMの性能はほぼ想像できるだろう。



モトクロスサーの走りを決定するのは、何よりも、まずサスペンションがモノを言う。どんなに速いマシンでも、耐久性や信頼性が伴うものでなければレースには勝てないのは、言うまでもありません。モトクロスサーがテクニカルコースを制して、誰よりも速くチェッカーを受けるためには、1ヵ所たりともウィークポイントがあってはならないのです。スズキは、モトクロス世界GPに参戦した1966年以来、テクノロジーのあくなき進化につとめ、エンジン、サスペンシ



ョン、フレーム等に求められる条件を満たし、つぎつぎに難題を克服してきました。サスペンションとフレームを見ればそのモーターサイクルがどれほどのものかよくわかる、とはよく言われることですが、このRMなどはまさにその1台。大幅なタイムアップを可能にするために、わたしたちがどのような性能・性格を足まわりとフレームに与えたのか。これからお話ししましょう。抜群のショック吸収性と路面追従性を生む。これがRMのE-フルフローターサスペンション。

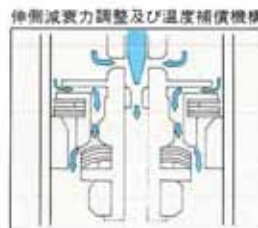
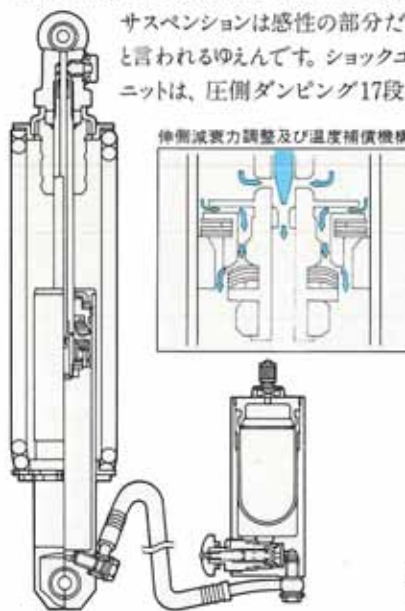
ワークスのテクノロジーとノウハウを受け継いで開発。世界GPでそのすぐれた性能が実証されたフルフローターサスペンションが、偏芯カムを採用して戦闘力をさらにアップしました。E-フルフローターサスペンション。これは、クッションユニットとスイングアームとの間に、フレームに支点をもつリヤクッションレバーを介する下部リンク機構、クッションレバーとスイングアームからのびるブラケットとの間にはニードル部が中心からオフセットされた偏芯カムが取り付けられているスズキ独自のリヤサスペンションシステムです。後輪が荷重を受け、クッションユニットが圧縮される時、偏芯カムのピボット部はピギニング付近で左回転、ボトム付近では右回転と、振り子のようにスイングします。この偏芯カムの採用により、いちだんとすぐれたプログレッシブ効果を発揮し、ピギニングはソフト、中間はスムーズ、ボトム域はストロングにするという卓越した操縦安定性と快適な乗り心地を両立しました。さらに、リヤクッションレバーの形状やサイズ、レイアウトなどの設計に自由度が増し、すぐれた吸収特性により低速域から高速域まで後輪ストロークに応じた理想的なレバー比を生み出すことが可能となったのです。軽量で、かつ剛性の高い新型スイングアームを採用。しかもブッシュロッドを省略するなど部品点数が減少したため、軽量でメカロスも少ないサスペンションに仕上がっています。この結果、高いトラクション性と吸収性を兼備した314mmとロングホイールトラベルのリヤサスペンションとのマッチングでグリップ・パワーと起伏への追従性は大幅に向上するばかりではなく、着地時のショック軽減も実現しています。スズキは、モーターサイクルとくにRMなどモトクロスサーのサスペンション



伸側ダンピング21段の調整が可能で圧側比例バルブと温度補正機構も装備。さらにリザーバータンクの容量をアップし、よりハードなコースへの対応をはかっています。イメージ通りのジャンプで勝利の弧を描くRM。コース状況にあわせてセッティング。エアアシスト式フロントフォーク。RMに勝利を約束してくれるチャンピオンの足、エアアシスト式フロントフォーク。クッションストロークは

は、乗り心地は当然ですが、それよりもむしろ走りそのものを決定していく要素であると考えています。機能はより高く、構造はよりシンプルにを設計思想とし、その過渡特性をどこまでライダーの感性に近づけるかを目標としているスズキだからこそなし得たメカニズムです。

サスペンションは感性の部分だ、と言われるゆえんです。ショックユニットは、圧側ダンピング17段、



伸側減衰力調整及び温度補償機構

300mmとロングストロークを誇り、すばらしい走破性を誇っています。ダンピング特性は、従来より高速型に設定。ハードなコースへの対応をはかっています。減衰力は、8段階に調整できますから、コース状況や走りにあわせてサスペンション特性を微妙に変えることも可能です。テクニカルコースを誰よりも速く、しかも快適に走破できるサスペンション特性を実現。コースに対応したセッティングを求めて、最適なプログレッシブ特性が得られるスズキ独自のメカニズムを装備したRM。2ヒート制御さえ可能にしてくれる、最強のポテンシャルです。





楕円パイプ採用新設計フレーム

クロームモリブデン鋼製セミダブルクレードルフレーム。また幅部分に楕円パイプを採用し足の接触性を円滑化。部品点数の減少をはかり、フレーム剛性も向上しました。

可倒式ベダル

フットレスト、ベダル類はすべて可倒式。アクシデントによるベダル損壊を防止。

スイングアーム

轉動性を高めたツインシムル化をはかるという設計思想を具現化。剛性のある軽量スイングアームを採用しています。

E-フルフローターサスペンション

偏心カム方式の採用により、理想的なレバール特性が確保され、低速域から高速域まですぐれた吸収特性を獲得。クリップ力と起伏への追従性は大幅に向上しました。

チャンピオンブルーのエンジン

オフロードでファイティングスピリットを鮮やかに主張するチャンピオンブルーのエンジン。形状も、泥がつきにくい設計を施すなどライダーの立場に立った充実ぶり。

クロスレシオトランスミッション

RMのエンジンパフォーマンスを有効に引き出すクロスレシオ6段トランスミッション。シフトワークもスムーズ。

SAEC

パワーユニットには、低中速域から高速域まで、全域にわたってスムーズで力強い出力特性を発揮するSAEC (SUZUKI AUTOMATIC EXHAUST CONTROL) を装備。

スロットルケースカバー

雨水や泥の浸入による作動不良を防ぐ、ゴム製のスロットルケースカバー。

勝利は、このフットワークのひとつの結果にすぎない。



すぐれた設計のフレームは、すぐれたライディングテクニックをひき出す。車体幅をさらにスリムにした楕円パイプ採用の新設計フレーム。エンジンが心臓部ならフレームはマシンの背骨。マシンのパワーやトルクを生かすも殺すも、結局はフレームが鍵を握っている。フレームの出来、不出来がマシンに与える影響はそれだけにとどまらず、トータルバランス、操縦安定性、

車重、そしてライディング

ポジションまでも

左右する大事な要素です。RMが採用したそれは、モトクロス世界GPでの長い経験と輝かしい実績により生まれた新設計フレーム。クロームモリブデン鋼製セミダブルクレードルフレームです。

(RM80はハイテンションスチール製) また楕円の部分に楕円パイプを採用したその構成は、足のあたる面をなめらかにしライダーの体重移動を容易にして、ライディング性能の向上をはかり同時にフレーム剛性もアップすることを可能としました。また、フレーム部品の統合化により、部品点数が減少。(RM250は88点から43点へ。RM125は86点から52点へ。RM80は63点から50点へ、それぞれ減少) 大幅な削減は、耐久性の向上を実現しています。シンプル化は、ハードな使われ方をするマシンにおいては不可欠な条件。溶接箇所を1カ所でも少なくすれば、それだけ頑丈になるからです。もちろん、フレーム設計にあたってはコンピュータによる解析を駆使。強度、剛性、振動など

の面からも検討を加えたのは言うまでもありません。その結果、軽量化でしかも高剛性かつ強度もすぐれたフレームが実現したのです。マシンの集中化と低重心化を徹底的に追求し、高いトータルバランスを獲得したRM。ライダーとマシンの一体感を生むフレームワークにより、マシンのポテンシャルを最大限に引き出す、極限の走りをライダーにもたらしめています。すべてのメカニズムが勝利のために存在している。RM。



の面からも検討を加えたのは言うまでもありません。その結果、軽量化でしかも高剛性かつ強度もすぐれたフレームが実現したのです。マシンの集中化と低重心化を徹底的に追求し、高いトータルバランスを獲得したRM。ライダーとマシンの一体感を生むフレームワークにより、マシンのポテンシャルを最大限に引き出す、極限の走りをライダーにもたらしめています。すべてのメカニズムが勝利のために存在している。RM。



確かな制動力と、すぐれたタッチによる操縦性をあわせもつ、フロントディスクブレーキ採用。ふつう、ブレーキ性能という制動だけをとらえがちですが、ただ効く、というだけではモトクロッサーのブレーキとしては失格。スズキはストッピングパワーにも、操縦性と同様のものを求めました。このフロントディスクブレーキは、



圧倒的な制動力を誇り、ブレーキフィーリングとコントロールビリティには無類のものがあります。他にも、スピードコントロール性能の向上、ハードな使用での制動力の低下やブレーキフィーリングの変化を防止する、軽量化によるバネ下重量の軽減、耐久性の向上、容易なメンテナンスなどモトクロスレースでのディスクブレーキのメリットは、はかりきれないものがあります。ディスクプレートは外径240mmの多孔式。テクニックに対応、ギリギリまでつっこみ限界を高める絶大なパワー。ライダーの期待を叶えて裏切ることのない信頼のメカニズムです。



EQUIPMENT

フロントゼッケンプレート&フレームカバー。ハードな走りのモトクロッサーにふさわしいゼッケンプレートとフレームカバー。フレームカバーには、締めやすさはずいぶん採用。ワークスタイプシート&フューエルタンク。

高度なライディングテクニックが駆使できるような体重移動が容易なワークスタイプシートとスリムな設計のフューエルタンクを採用しました。選手のフォームから生まれた必然のフォルム。

ライダーの意志がそのままマシンに伝わります。手のひらと指先の感覚を重視したハンドルまわり。一瞬の操作に鮮やかに対応。スロットルケースにはゴム製カバーを装着しました。雨天時の泥や水のスロットルへの浸入を防止します。世界モトクロスGPチャンピオンマシン、RA、RHからそのまま受けついで、実戦的装備です。ステップ、ペダル類はすべて可倒式。しかも、ブレーキペダルはフットレストの上を通すなどコンマ1秒を争うGPマシンゆずりの装備です。



RM80



楕円パイプ採用新設計フレーム

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。また、幅部分に楕円パイプを採用し、足の接触性を円滑化。部品点数の減少をはかり、フレーム剛性も向上しました。

軽量アルミスプロケット

軽量化を徹底するため、ハネ下重量軽減に寄与するアルミ製スプロケット採用。

新開発ドライブチェーン

シンプルで軽量化のコンセプト通り、ドライブチェーンも1サイズ小型化。耐久性、強度は向上しながらも重量は86gと軽量化をはかりハネ下重量軽減を行いました。

E-フルフローターサスペンション

偏心カム方式の採用により、理想的なレバー比特性が確保され、低速域から高速域まですぐれた吸収特性を獲得。グリップ力と起伏への適応性は大幅に向上しました。

可倒式ベダル

フットレスト、ペダル類はすべて可倒式。アクシデントによるペダル損破を防止。

エンジンスプロケット

軽く堅固性にすぐれたエンジンスプロケットサーキット止め。堅固性を高めエンジン幅をコンパクトにすることに寄与し、足元への配座も十分です。

クロスレシオトランスミッション

RM80のエンジンパフォーマンスを有効に引き出すクロスレシオ6段トランスミッション。シフトワークもスムーズ。

スロットルケースカバー

雨水や泥の浸入による作動不良を防ぐ。ゴム製のスロットルケースカバー。

SPECIFICATIONS

		RM250	RM125	RM80
寸法・重量				
全長	全長	2,160mm	2,130mm	1,800mm
全幅	全幅	855mm	855mm	735mm
全高	全高	1,265mm	1,265mm	1,080mm
軸距	軸距	1,460mm	1,445mm	1,240mm
最低地上高	最低地上高	355mm	340mm	310mm
車両重量	車両重量	97kg (Dry)	87kg (Dry)	62kg (Dry)
エンジン				
型式	型式	単気筒	単気筒	単気筒
弁方式	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	総排気量	246cc	123cc	79cc
内径×行程	内径×行程	67.0×70.0mm	54.0×54.0mm	46.5×46.8mm
圧縮比	圧縮比	8.3	8.9	8.2
最高出力	最高出力	48.0ps/11,250rpm	34.0ps/11,250rpm	23.5ps/12,500rpm
最大トルク	最大トルク	4.50kg-m/7,000rpm	2.33kg-m/10,000rpm	1.37kg-m/11,000rpm
キャブレター	キャブレター	VM36SS	VM34SS	VM28SS
潤滑方式	潤滑方式	混合	混合	混合
始動方式	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	点火方式	P.E.I.	P.E.I.	P.E.I.
燃料タンク容量	燃料タンク容量	8.0ℓ	7.0ℓ	4.5ℓ
冷却方式	冷却方式	水冷	水冷	水冷
動力伝達装置				
クラッチ型式	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	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	第1速	2.071	2.000	2.545
第2速	第2速	1.688	1.692	1.933
第3速	第3速	1.389	1.437	1.571
第4速	第4速	1.167	1.200	1.333
第5速	第5速	1.000	1.052	1.166
第6速	第6速	—	0.950	1.045
一次減速比(ギヤ)	一次減速比(ギヤ)	2.565	3.157	3.444
二次減速比(チェン)	二次減速比(チェン)	3.571	4.250	3.571
走行装置				
キャスト	キャスト	28°50'	29°	28°
トレール	トレール	113mm	109mm	84mm
ブレーキ形式(前)	ブレーキ形式(前)	油圧式ディスク	油圧式ディスク	油圧式ディスク
ブレーキ形式(後)	ブレーキ形式(後)	リーディング・トレーリング	リーディング・トレーリング	リーディング・トレーリング
フレーム形式	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)	タイヤサイズ(前)	90/100-21-57M	80/100-21-51M	70/100-17-40M
タイヤサイズ(後)	タイヤサイズ(後)	110/100-18-64M	100/100-18-59M	90/100-14-49M

●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。



RM250
標準現金価格
¥450,000



RM125
標準現金価格
¥376,000



RM80
標準現金価格
¥230,000

※北海道・沖縄および一部離島をのぞく。

WHAT A TASTY RUN!

「走る」から「味わう」へ、SUZUKI。

★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。

スズキクレジット スズキサンスマイル



信頼に応える技術のスズキ

SUZUKI

〒432-91 静岡県浜松市外高塚300

99999-10102-901