

SUZUKI

RMX 250S

AGGRESSIVE ENDURO



Engine type: 2-stroke, single cylinder, water-cooled with AETCII
 Intake system: Crankcase reed valve Displacement: 249cc
 Max. power: 40ps/8,000rpm Max. torque: 3.8kg-m/6,500rpm
 Dimensions: L2,205×W885×H1,230mm
 Seat height: 895mm•Clutch: Wet multi-plate type
 Transmission: 5-speed constant mesh•Front suspension:
 Telescopic, pneumatic/coil spring, oil damped, compression
 damping 18-way adjustable•Rear suspension: Link-type,
 spring preload fully adjustable, compression damping 21-way
 adjustable•Front brake: Disc brake, hydraulically operated
 Rear brake: Disc brake, hydraulically operated•Dry mass: 113kg



国産・高価・品質には十分な信頼があります。
 是非、お試しください。

YELLOW



生まれが違う。

欲しかったのは、生粋のエンデュロマシン。

RM直系のエンデュロ・レーサー、RMX250の野性を受け継ぎながら、
グッドハンドリングも、長大なホイールトラベルをもつサスペンションも、
低中速域から高速域まで滑らかに伸びるエンジンも、

ライダーズ・フィードバックと鮮やかにシンクロする。だから、ハイペース・ランでも感じるのは、
制限ではなくむしろときめき。限界までほんの少し、勇気の扉を開けていい。

ポイント・トゥ・エンデュロ、RMX250S新登場。



YELLOW



生まれが違う。

欲しかったのは、生粋のエンデューロ・マシン。

RM直系のエンデューロ・レーサー、RMX250の野性を受け継ぎながら、グッドハンドリングも、長大なホイールトラベルをもつサスペンションも、

低中速域から高速域まで滑らかに伸びるエンジンも、

ライダーズ・フィールと鮮やかにシンクロする。だから、ハイペース・ランでも感じるのは、緊張ではなくむしろときめき。限界まではんの少し、勇気の扉を開くだけでいい。

ボーン・トゥ・エンデューロ、RMX250S新登場。



知的なゲームだ。ファン・トゥ・エンデューロ。



ライダーズ・フィールとシンクロするエンジン特性。



低中速域を重視。なめらかなトルクカーブを描き高速域までスムーズに伸びる、エンジン特性。幅広いエンデューロ走行に対応するレーサーRMX250と共通のトランスミッションを採用。さらに二次減速比を高く設定し林道走行などハイスピードランも考慮。大容量ラジエター、大型エアクリーナー等の採用とあいまって絶対性能を高めた生粋のエンデューロマシンだ。

■低中速域から高速域までスムーズに伸びる軽量コンパクト・2ストローク。

エンジンは実戦フィールドで高い評価を得ているワークスモトクロッサーRM250WS直系のパワーユニット。ボアストロークは67.0mm×70.8mmと排気量249ccのエンジン特性を最大限に活かすロングストロークの水冷・2ストローク・単気筒・クランクケースリッドバルブ方式。エンデューロレースでより多用するパワーレンジを考慮、シリンダーの排気ポート形状を見直し、低中速域から高速域までスムーズにしかもなめらかなトルク感をともなって伸びるエンジンを実現している。さらにアルミ合金製のシリンダーヘッドはサーモスタット付のスキッシュドームタイプとし燃焼効率をアップ。全域の出力向上をもたらす最高出力40ps/8,000rpm、最大トルク3.8kg-m/6,500rpmを発揮。潤滑方式は分離給油式、シリンダー排気リブ下方及びキャブレターへオイルを供給。シリンダー音を低減、同時に耐焼き付き性も向上させている。

■マディにも林道にも強い。全域で高出力と太いトルクを発揮するAETC II。

エンジンの回転数に応じて排気タイミングを最適にコントロールするAETC II (Automatic Exhaust Timing Control II) を装備。排気ポート後方に設けられたバルブを開閉しHIGH、MID、LOWの3段階に可変。林道などフラットなロード

での高速走行の際(高速回転時)には、このバルブが開き排気効率をアップ。鋭い吹き上がりでスムーズな伸びを実現。マディなコースなどでの低中速走行(低中速回転域)ではこのバルブがスライドして排気タイミングを遅らせ混合気の吹き抜けを防止。充填効率を高めた太いトルクを獲得している。

エンデューロフリークAの証言

※モトクロッサーRMがベースのレーサーRMX250の

公道走行バージョンということだが、確かにパワーユニットが違う。

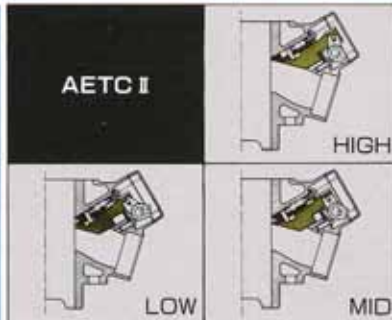
RMの低中速域から高速域へのときずまされたようなレスポンスは、エンデューロレースの場合は過剰だ。より多用する低中速域を重視して、なめらかなトルク感とともにスムーズに高速域まで伸びる。

エキスパートだけじゃなく、テクニクに応じて回したとしても

充分に楽しめるエンデューロマシンだ*

■切れ味鋭いレスポンス。実戦ポテンシャル、スリングショットキャブレター。

スロットルバルブを半円柱状としガソリンをスムーズに霧化。大量の混合気をシリンダーにすばやく吸入させるスリングショットキャブレターを採用し、鋭いレスポンスとコントロールブルなパワーを全域で発揮。クランクケーススリー



ドバルブ方式により、混合気を直接クランクケースに導くため吸気抵抗が小さく、回転のつながりがスムーズ。広い回転域で高い充填効率を実現した。

■熱ダレがなく、長時間の走行でも安定したパワーを生む大容量ラジエーター。スタックしやすいエンデューロレースへの対策として、放熱効果にすぐれた並列ラジエーターを採用。循環水量の増大、冷却水通路抵抗の低減により冷却効率を向上。12,600kcal/hという大放熱量を確保、アップダウンの連続するテクニカルコースでも熱ダレによる性能低下を防止、安定した冷却性能を発揮。

エキスパートオフローダーBの証言
“モトクロッサーのように、つねにライダーがマシンとパワーをねじふせる必要はない。スタンディングで下半身のホールドさえ決めてやればあとはいともたやすくコーナーを立ち上がってゆく。

ライボジの選択の自由度が高い。マスの集中度もいいし、エンデューロマシンとしての素性の良さを感じる”

■大型フィルターを採用。ロングディスタンスを走りぬく、エアクリーナー。吸入抵抗を軽減するとともに、スリングショットキャプレーターとあいまってダートが連続するコースでも、全域でスムーズで力強い走りを見せてくれる。

■幅広いオフロード状況に対応したRMX250と共通のトランスミッション。ミッションは、高速域だけでなく低中速域も多用するエンデューロレースにおける走行特性を考えてレーサーRMX250と共通タイプを採用。林道走行など高速走行への対応もはかり二次減速比を高く設定。これにより低速から高速へのパワー伝達もスムーズ。走りを軽く感じさせるつながりの良さだ。

ウィークエンドオフローダーCの証言

“エンデューロに適したギヤレシオだから、つながりがいい。スタビリティも、そうとうなものがある。だから走りがまったく軽い。公道でのハイウェイ走行や林道走行の際なども楽そうだ”

■長時間のライディングでもシャープな操作を実現している大容量クラッチ。クラッチはハードな走行での使用やマディなコースでの半クラッチの多用を考え大容量化。さらに操作も軽いタッチで入力ができるなどライダーの感覚にあわせたフィーリングを追求。またリリースは、数々のレースでその信頼性を実証した、ラック&ピニオン方式を採用。正確な制御を可能にしている。

■低重心化をはかり、ライディングの妨げにならない設計を施したマフラー。ファーストマフラーは内径に影響を及ぼさないスムーズなラインとすることにより排気効率を向上、パワーアップ。さらに、低重心化とマスの集中を追求した取り回し、長距離走破を考えたボルトオンによる取り付けなどがグッドバランスをもたらしたエンデューロ走行での操縦安定性の向上も実現している。

■エンデューロマシンとして軽量&低重心化を追求したバッテリーレス設計。よりシンプルに、より軽くするためにバッテリーレスシステムを採用。また従来のフライホイールマグネトーによる点火コイルを無くし、アイドル状態でも十分な容量を持つジェネレーターを採用。小型軽量と安定化に貢献。

■チャージコイルを不要とするDCデジタルCDI点火により軽量化を追求。小型軽量のジェネレーターとDCデジタルCDI点火により正確な点火時期、安定したアイドル、低速から高速まで良好なピックアップをもたらした。

ロングディスタンスを鮮やかに走破するフットワーク。



新設計の高剛性クロームモリブデン鋼フレームを採用。レーサーRMXと共通のミッションを介してスムーズなパワーを伝えるためにサスペンションもチューニング。RMから移植されたサスペンションは、フロント300mm、リヤ310mmというホイールトラベルと滑りやすい路面でのトラクションを高めるセッティングが与えられている。専用開発されたワイドタイヤも装着。

■高張力クロームモリブデン鋼を採用。コンペティティブな新設計フレーム。
フレームは新設計の高張力クロームモリブデン鋼を採用。コンピュータ解析から生まれた軽量、高強度&しなやかな特性は激しく、ときにやさしく走るエンデューロ特性を十分に追求している。ベースとなった'92RMのフレームを楕円および丸パイプは角パイプに変更、角パイプは径アップをはかり重量増加を招くことなく剛性アップ。操縦安定性、ステアリング特性の安定化をはかるだけでなく、隠れ石など路面からのさまざまな衝撃を軽減している。
SUZUKIエンジニアDの証言

「ライダーと対話できるマシンをめざした。たとえば、振動も少ないにこしたことはないが、数値だけを追うのではなく、人間が感じて心地よいレベルなら、ある程度はあってもいいと。エンジンだってライダーがここでパワーが欲しいと思うようなときにスムーズに回るものができないかと。人の感性とシンクロする人車一体のマシンに仕上がったと思う」

■レーサーからの発想、グラウンドクリアランスを考慮したプロップスタンド。
プロップスタンドは、レーサーと同様、直接スイングアームへボルト・オン。ホイールの上下とともに動くため、悪路走行の際でもすぐれた走破性を発揮。

■ライダーと一体化し、ライポジの選択の自由度が高い新設計ボディライン。
ラジエターカバーからシート、フレームカバー、リヤフェンダーまでスムーズにつながるスリムなデザインを採用した。ボディサイドの突起を無くし流れるようなラインとしたスーパーフラッシュサーフェス処理。シートからタンクまで体重移動もスムーズ、レーサー同様のライディングポジションを可能にしている。同時にライダーの足内側によるグリップ性も向上、高い操縦性を獲得している。

テクニカルライダーEの証言

「モトクロスよりあらゆる面でトラクション重視のセッティングがされている。たとえば、足場の悪いトレールの上りなどいままでだったら間違いなくパワーロスかストールする場面でも抜群のスタビリティを発揮する。まるで4サイクルのように粘る。」

250ccの2サイクルパワーが、ぜんぶ路面へと伝わっているという感じ」

■レーサーと同一コンセプトの、エンデューロレース仕様シングルシート。
RMX250SiはエンデューロレーサーRMX250とのフレームの共用化により軽量化をはかるというコンセプトを徹底するためシングルシートに設定。ロングディスタンスという走行距離を考慮して肉厚でソフトなシートを採用している。



■限界特性を大きく高めたホイールトラベル300mmの倒立フロントフォーク。フロントにはすぐれた走破性を生むインナーロッド式倒立フロントフォークを採用(インナーチューブ径φ43)。基本的にはRMのメカニズムを踏襲しながらも、エンデューロの走行特性に応じたしなやかな剛性を追求。さまざまな変化する路面状況に応じて減衰力の調整が必要な圧側は18段階の調整が可能。ホイールトラベルも300mmと長大なストロークを持ちながら、アクスル下方への突き出しをわずかにすることで深いわだちの深い走破性を獲得している。

SUZUKIテストライダーFの証言

“RMX250Sのサスの良さを実感したのは、スリッピーな路面でのトラクションを助け、気後れしてしまうようなヒルクライムでもライダーをトップまで運び上げてしまうときだ。

またエンデューロレースのような長時間・長距離のライディングにもハード過ぎるサスペンションよりはるかに有利だね。

飛距離のあるジャンプ用にセットされたベースマシンのRMのそれとはまったく違うセッティングだけど、これはいい”

■実戦的スペックを持ち高い走破性を誇るニューリンクリヤサスペンション。リヤサスペンションは、スズキ独自のニューリンクリヤサスペンションを採用。走破性の高さはもとより、ピギニングはソフトに、衝撃が強くなればそれに応じた強さを発揮する、ライダーの感性とシンクロするかのよう理想的なプログレッシブ特性を実現している。シリンダーサイズはφ44。ピストンおよびバルブの大径化により、高速域だけでなく低中速域までエンデューロレ

ースで多用する広い領域にわたり減衰力特性を改良し安定性を向上。さらに、圧側21段階の減衰力調整により、路面状況に応じたキメ細かなセッティングを可能にしている。ホイールトラベルは310mm。高速走破、ジャンプ、着地時など、エンデューロコースで抜群の走破性を発揮。リザーバータンクはアルミボディー一体式。大容量として熱ダレを防止。スイングアーム後端はリヤホイールのすばやい着脱を考えたコの字形開放のクイックリリースタイプ。

■エンデューロレースでの長距離無給油走破を可能にする、11ℓ銅板タンク。無給油で長時間のオフ走行を可能にする大容量11ℓタンクを装備。ますます長距離化するエンデューロレースでも安心。キー付キャップも装備している。

■エンデューロでの走破性にすぐれたトレッドパターンの専用タイヤを装着。専用の120/90-18マルチパーパスリヤタイヤを開発。ダート走行を重視したワイドなセミノビータイプで、高い走破性を発揮。レース専用110/100-18と同一の外径・太さでサスセッティングを変えることなくレース用に変更可能。

■軽いタッチフィールと制動力を追求したフロント&リヤブレーキシステム。フロントは2ポットキャリパー付外径250mmの大型ディスクブレーキを採用した油圧式ディスクブレーキを搭載。レジンモールドを採用したブレーキパッドが強力なストップパワーを発揮。また公道モデルとしての走行状況を考慮し、レーサーの鉄製に対してステンレス製ディスクを採用。リヤブレーキは、軽量かつ剛性にすぐれた1ポットキャリパーを採用。熱変化にも強い焼結合金パッドを採用、瞬時の大入力の際も確実な制動力を発揮している。

■35/36.5Wハロゲンヘッドライト■ブッシュ等から手を守るナックルガード

FRAME & SUSPENSION

RMX 250S

AGGRESSIVE ENDURO



エンジン、フットワーク、フォルム。すべてが限らない実戦ポテンシャルを持つ。

RMX 250S

AGGRESSIVE ENDURO





ジン、フットワーク、フォルム。すべてが限らない実戦ポテンシャルを持つ。

SUZUKI

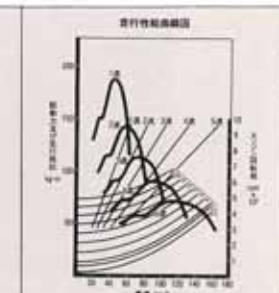
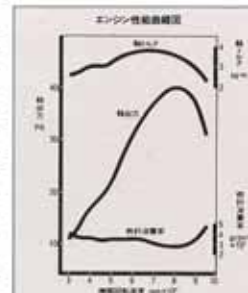
RMX250S主要諸元

(型 式)	SJ113A
全 長	2,205mm
全 幅	885mm
全 高	1,230mm
軸 距	1,475mm
最低地上高	320mm
シ ー ト 高	895mm
乾 機 重 量	113kg
乗 車 定 員	1人
定 地 燃 費	33.0km/ℓ (50km/h)
最 小 回 転 半 径	2.3m
制 動 停 止 距 離	14.0m (50km/h)
エ ン ジ ン 型 式	J113・水冷・2サイクル・単気筒
弁 方 式	クラシクケースリードバルブ

※定地燃費は、定められた試験条件での値です。従って走行時の燃費、道路、車両、乗員などの諸条件により異なります。また、この仕様は改良のため予告なしに変更する場合があります。※車体色は印刷のため実物と多少異なる場合があります。

総 排 気 量	249cc
内 径 × 行 程	67.0 × 70.8mm
圧 縮 比	6.9
最 高 出 力	40ps/8,000rpm
最 大 ト ル ク	3.8kg-m/6,500rpm
キャブレター型式	TM30
始 動 方 式	キック式
点 火 方 式	DDデジタルDD式
潤 滑 方 式	分離潤滑式
潤 滑 油 容 量	1.1ℓ
燃料タンク容量	11ℓ
ク ラ ッ チ 形 式	逆式多板コイルスプリング
変 速 機 形 式	常時噛合式5段リターン
変 速 比	1 速 2.285

2 速	1.733
3 速	1.375
4 速	1.090
5 速	0.863
一 次 減 速 比	2.652
二 次 減 速 比	3.066
フ レ ー ム 形 式	セミダブルクレードル
キ ャ ス タ ー	28°30'
ト レ ー ル	116mm
ブレーキ形式(前)	油圧式ディスク
(後)	油圧式ディスク
タイヤサイズ(前)	80/100-21 51P
(後)	120/90-18 65P
舵 取 り 角 左 右	45°



メーカー希望小売価格(北海道・沖縄および一部離島を除く) **¥459,000**

●価格には、保険料・税金(消費税を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれておりません。消費税は別途計算の上、申し受けます。
●価格は参考価格です。詳しくは販売店にお問い合わせ下さい。●速度警告灯装着率もタイプ設定しております。(10,000円高)

サイエンスイエロー



ダイナミックブルー



OPTION



●フロントディスクカバー、エンジンプロテクター、リヤキャリアガード、リヤディスクカバーは純正部品としてオプション設定しております。詳しくは販売店にお問い合わせ下さい。



“バイクライフをもっとエンジョイしたい”
と思ったらJAJA-UMA CLUBは見逃しません。

●JAJA-UMA CLUBは、ライダーの遊び心を満足させる特典やイベントが盛りだくさん。スズキの電洋テストコースを使った電洋試乗会やお得な料金でレース観戦ができるJAJA店舗。また、提携施設が割引で利用できる特典などもたっぷり。さらに交通事故傷害保険も付いて、まさかの時もフォロー。メンバーだけが得する特典、イベントがいっぱいあります。●JAJA-UMA CLUBへの入会お申し込み、お問い合わせは、全国のJAJA加盟店、または各エリア事務局・JAJA本部事務局までお気軽に。

JAJA本部事務局……TEL(053)440-2172

北海道・関東エリアJAJA事務局……TEL(03)3371-9125

東北エリアJAJA事務局……TEL(022)258-6211

中部エリアJAJA事務局……TEL(052)614-1751

近畿・四国エリアJAJA事務局……TEL(0726)41-6511

中国エリアJAJA事務局……TEL(082)285-2811

九州エリアJAJA事務局……TEL(092)976-3600

JAJA-UMA CLUB(MC-VISA)カードで
あなたの活動範囲をグリーンと広げます。

●JAJA-UMA CLUBの特典にリオンカード/VISAの特典がプラスされたJAJA-UMA CLUB(MC-VISA)カードはバイクから降りても利用価値大。サインひとつのカードショッピングからガソリンの給油、CD機からのキャッシングもOK。その他、MC-VISAとの提携施設がお得な料金で利用できる特典付。大学生や会社にお勤めの方にお勧めの一枚です。



お客様相談室 このカタログに関するお問い合わせは、お近くのスズキ販売店または下記のお客様相談室へ。
●本社(浜松)……TEL(053)440-2253

みんなが走る道だから
SAFE & JOYFUL

●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。●安全のための改造はやめましょう。●安全速度で走りましょう。●みんなの命を守るために、安全運転を心がけましょう。●後部ミラーをつけて走りましょう。

見る・見られる・いい運転。
●ヘルメットは安全かつスタイリッシュ。●カーブ・直進ともに、スロー・イン・アウト。

バイクゆとりびと
二輪余裕人 YUTORI
人とバイクの友好生活

もっと個性的に、もっとあなたらしく
Personal Best **SUZUKI**
スズキ株式会社
本社：〒432-91 浜松市東区300
NNA-MAY 99999-10104-700