

旅にあいさつ
SX200R



SUZUKI
LAND ATHELETE

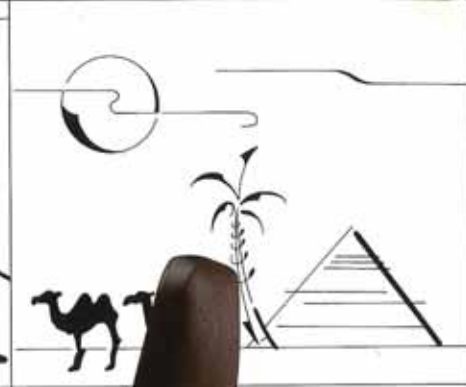
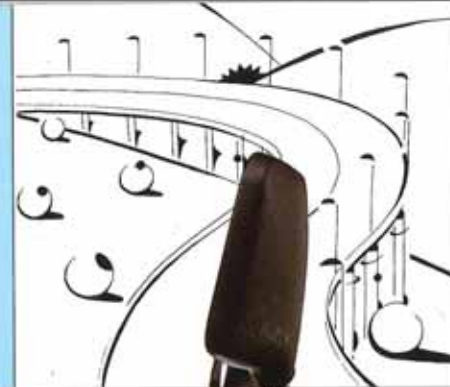
SX

SX200R
SX125R

どこへでも、行きたいところへ自由に行ける
それが、モーターサイクルの原点
ランドアスリートSXの開発コンセプト
オン・オフを問わないフットワーク
スムーズで力強い、頼れるパワーユニット
シンプル、コンパクト、ライトウェイトな機能
自由が求めた多様性こそ
ランドアスリートの新しい個性



Hop自由型
SX125R



旅から

自由発、ランドアスリートSX200R、SX

旅にあいさつ SX200R

毎日が新しい出会いの始まり、毎日が小さな旅の出发点。

強い心臓と軽快なフットワークを持つこの頼もしい相棒は、街でも大自然の中でも不思議とマッチする機能的なスタイルが自慢だ。

ハイウェイでも山道でもラクラクと走り抜けるたくましさ。時間や距離に束縛されない、自分だけの旅がここにある。

手も足も心のびのびと——自由な翼の延長線上

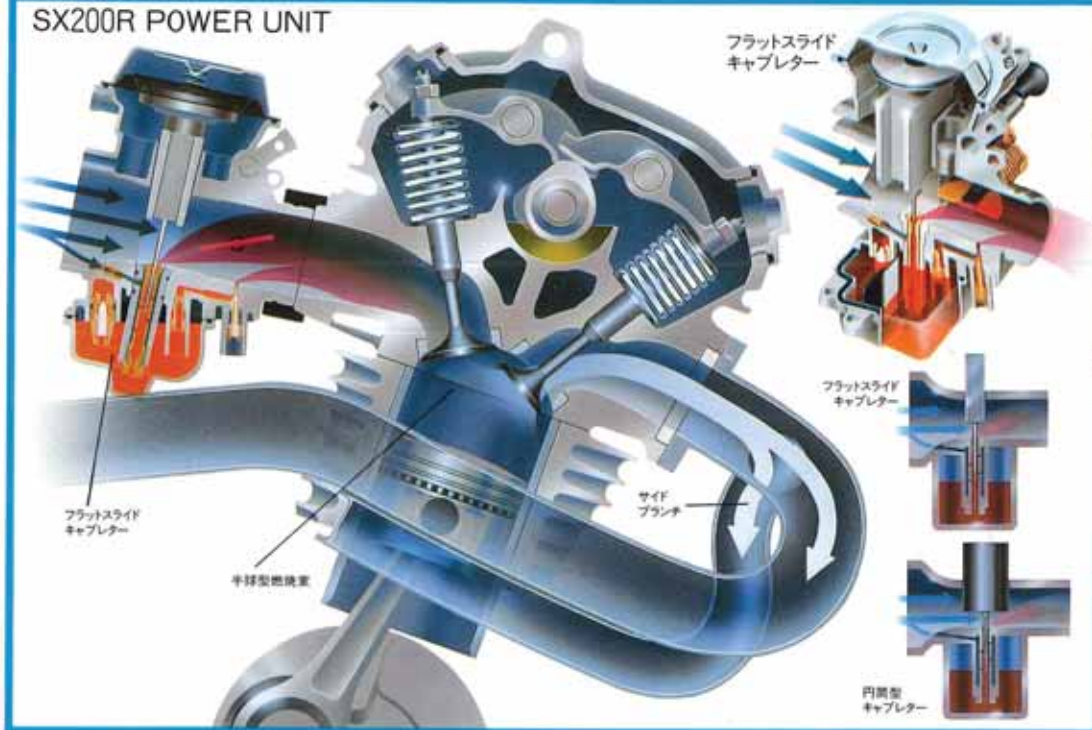
に誕生した旅感覚のモデル

——それがランドアスリートSX200R。

山道にも負けないタフな心臓、理想的燃焼スピードを実現した 新設計4サイクル・OHC・単気筒エンジン

●SX200Rの吸気の切札は、新設計SUタイプのフラットスライドキャブレター。すでにRMシリーズ等で好評のメカニズムを、4サイクル用にアレンジしました。平らなプレート状のスライドバルブは、形状がより平たく、薄くなったため、キャブレターの全長が短くなり、軽量・コンパクト設計に寄与。同時に、混合気がキャブレター内を通過する時間を短縮し、吸気抵抗を減少しました。また、バルブの内側に混合気が巻き込まれることもなく、吸気効率は格段にアップしました。つまり、パワーのアップ、レスポンスの向上です。●燃焼室は、同じ容積ならば表面積が小さければ小さいほど良いという完全燃焼の理論を基に、200cc単気筒のベストな燃焼効率を追い求めた半球型としています。●さらに、無接点点火と電子進角方式でメンテナンスの不要なP.E.I点火システムなどが、SX200Rの心臓部をガッチリと固めています。

SX200R POWER UNIT



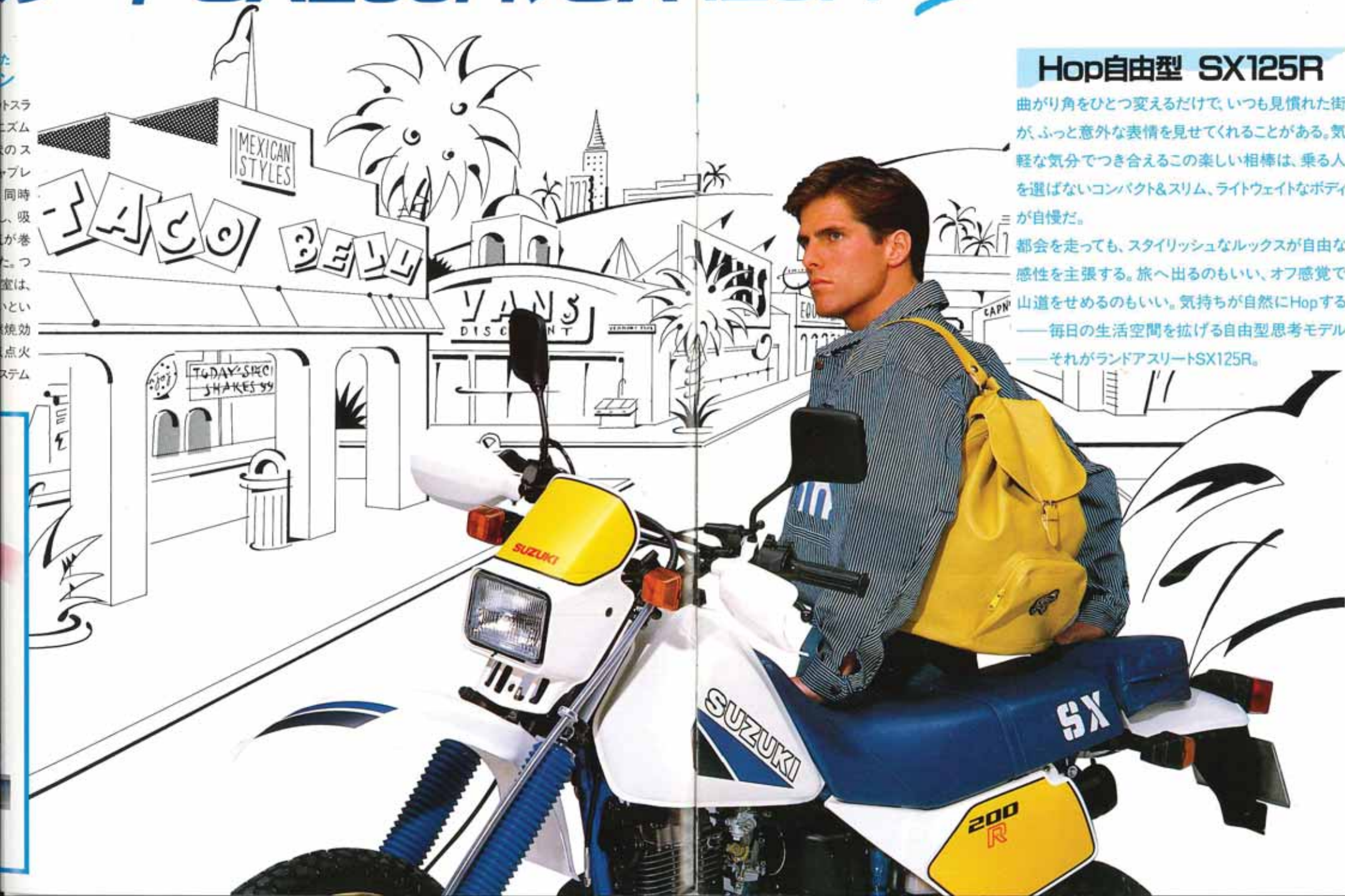
ストリートSX200R、SX125R 街から

Hop自由型 SX125R

曲がり角をひとつ変えるだけで、いつも見慣れた街がふっと意外な表情を見せてくれることがある。気軽な気分でつき合えるこの楽しい相棒は、乗る人を選ばないコンパクト&スリム、ライトウェイトなボディが自慢だ。

都会を走っても、スタイリッシュなルックスが自由な感性を主張する。旅へ出るのもいい、オフ感覚で山道をせめるのもいい。気持ちが自然にHopする——毎日の生活空間を広げる自由型思考モデル——それがランドアスリートSX125R。

トスラ
エズム
のス
アプレ
同時
吸
が巻
た。つ
室は、
いとい
焼効
点火
システム



Hopな
軽量・
新設

SX12
STD
テムを
むふた
います
ヘッド
るスワ
効果
量の
ニズム

エキン
サイ
エンシ
焼効

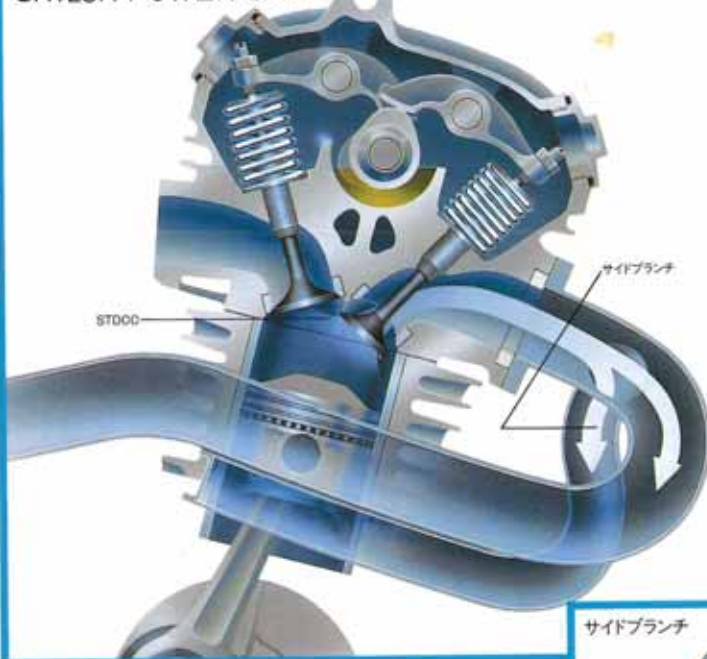
125R 街から

Hop自由型 SX125R

曲がり角をひとつ変えるだけで、いつも見慣れた街が、ふっと意外な表情を見せてくれることがある。気軽な気分できき合えるこの楽しい相棒は、乗る人を選ばないコンパクト&スリム、ライトウェイトなボディが自慢だ。

都会を走っても、スタイリッシュなルックスが自由な感性を主張する。旅へ出るのもいい、オフ感覚で山道をせめるのもいい。気持ち自然にHopする——毎日の生活空間を広げる自由型思考モデル——それがランドアスリートSX125R。

SX125R POWER UNIT



Hopな気分をしっかりと受けとめる 軽量・コンパクトそしてパワフルな 新設計4サイクル・OHC・単気筒エンジン

SX125Rの燃焼室は、スズキ独自の燃焼理論から生まれたSTDCC (Suzuki Twin Dome Combustion Chamber) システムを採用しています。吸気と排気、それぞれのバルブを囲むふたつの円型燃焼室が組み合わせてSTDCCを形成しています。完全燃焼のために、燃焼室容積の小さいシリンダーヘッドを目指した結果です。そのため、素早い燃焼を実現するスワール効果や、混合気を最後まで燃焼させるスキッシュ効果を生み、軽量・コンパクト化にも貢献しています。小排気量の単気筒エンジンだからこそ、燃焼室のぜいたくなメカニズムが生きてくるのです。

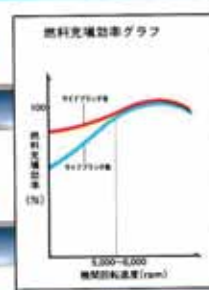
エキゾーストシステムが呼吸する サイドブランチ

エンジンからの排気は、一気によどみなく排出した方が燃焼効率は向上します。しかし、排気管内ではバルブの開閉

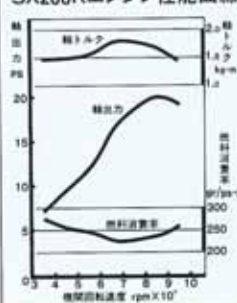
によって、常に排気の脈動が起きています。バルブが閉じ、圧力が低下した排気ポート付近には、引き戻された排気が残留し、効率の良い排気が行なわれません。排気管内の圧力変化を逆に利用して、排気の引き戻しを解消したのがサイドブランチです。

排気ポートからサイドブランチに流れ込んだ排気は、サイドブランチに高圧でたくわえられます。排気バルブが閉じると、サイドブランチ内の高圧排気は一気に主排気管に流出し、排気管内の残留ガスは一掃されます。このサイドブランチは特に中速域でのトルクアップに絶大な効果を発揮します。サイドブランチの採用により、低速域から高速域までのスムーズでパワフルなエンジン特性を実現しました。

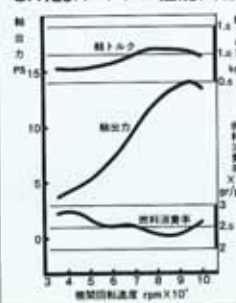
サイドブランチ



SX200Rエンジン性能曲線



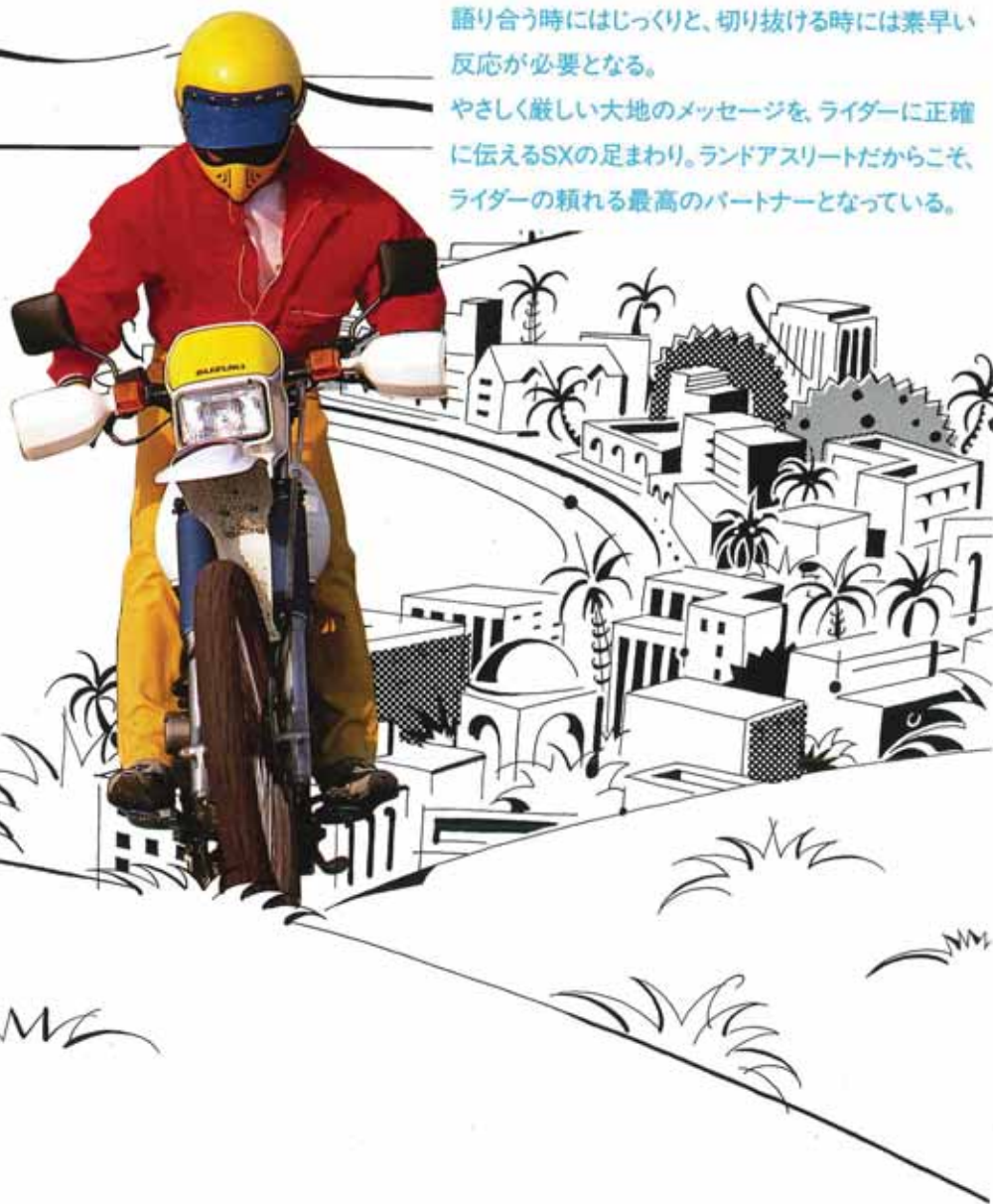
SX125Rエンジン性能曲線



自由さを求めると、機能はハイスピードになる

大地は表情が豊かだ。やさしくほほえんでくれることもあれば、厳しい表情で立ち向かってくることもある。語り合う時にはじっくりと、切り抜ける時には素早い反応が必要となる。

やさしく厳しい大地のメッセージを、ライダーに正確に伝えるSXの足まわり。ランドアスリートだからこそ、ライダーの頼れる最高のパートナーとなっている。



様々な路面状況を自在にコントロール

E(エクセレント)・FULL FLOATER

1本サス、プログレッシブサス
次に選ばれたものは、E・フルフローター
ソフトで力強い感触を味わって欲しい

低速から高速、小さなショックから大きなショックまで幅広い要求に応えるために、従来採用されていたのがプログレッシブ効果を狙ったサスペンションでした。E・(エクセレント)フルフローターは、これをより進化させたりアササスペンションです。秘密は、クッションレバーに内蔵された転動自在の偏心カムにあります。プログレッシブ性能を語る時に重要なレバー比が、偏心カムにより可変式となるのです。サスペンションが沈み込んでいないストローク初期の段階(図の①)では、スイングアームは偏心カム(図のB)を介してリアクッションレバーの比較的后方に連結されています。クッションストロークが大きくなると(図の②から③)、この連結位置は前方に移動します。A・B間が短く、B・C間が長くなるわけです。ここで、レバー比が



変化します。

リンクサス本来のプログレッシブ効果に加えて、クッションユニットのmountを理想位置に設定するという発想が、サスペンションへの様々な要求に絶妙のバランスで解答を導きました。アクスルストロークも220mm(SX200R)、200mm(SX125R)とロングストロークです。

ハイスピードフットワークを支える アルミ製スイングアーム(SX200R)

激しく動くパーツは強靱に作られていなければならない。しかし、丈夫なだけで重たければ、せっかくのメカニズムも満足な性能を発揮しません。軽く強く。E(エクセレント)・フルフローターの作動スピードを、確実にホイールへ伝えるぜいたくな装備です。

柔と剛のバランスと軽量化の実現 高張力鋼管製ダイヤモンドフレーム

フレームは剛性が第一の条件です。しかし適度な柔軟性も、乗り心地や容易なマシンコントロールのために、忘れてはならない要素です。SXのフレームは、エンジンを強度メンバーとするダイヤモンドフレーム。軽量・コンパクト化にも大きく貢献しています。

性能はハイスピードになる



様々な路面状況を自在にコントロール

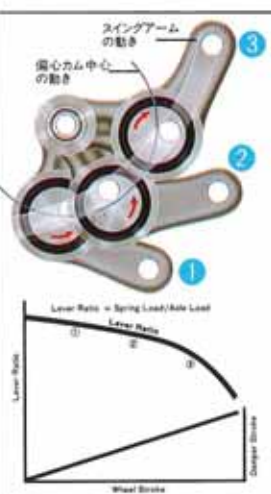
E(エクセレント)・FULL FLOATER

1本サス、プログレッシブサス

次に選ばれたものは、E・フルフローター
ソフトで力強い感触を味わって欲しい

E・FULL FLOATER
E・FULL FLOATER
E・FULL FLOATER

低速から高速、小さなショックから大きなショックまで幅広い要求に応えるために、従来採用されていたのがプログレッシブ効果を狙ったサスペンションでした。E・(エクセレント)フルフローターは、これをより進化させたリアサスペンションです。秘密は、クッションレバーに内蔵された転動自在の偏心カムにあります。プログレッシブ性能を語る時に重要なレバー比が、偏心カムに



より可変式となるのです。サスペンションが沈み込んでいないストローク初期の段階(図の①)では、スイングアームは偏心カム(図の②)を介してリアクッションレバーの比較的後方に連結されています。クッションストロークが大きくなると(図の②から③)、この連結位置は前方に移動します。①②間が短く、②③間が長くなるわけです。ここで、レバー比が

変化します。

リンクサス本来のプログレッシブ効果に加えて、クッションユニットのマウントを理想位置に設定するという発想が、サスペンションへの様々な要求に絶妙なバランスで解答を導きました。アクスルストロークも220mm(SX200R)、200mm(SX125R)とロングストロークです。

ハイスピードフットワークを支える アルミ製スイングアーム(SX200R)

激しく動くパーツは強靱に作られていなければならない。しかし、丈夫なだけで重たければ、せっかくのメカニズムも満足な性能を発揮しません。軽く強く。E(エクセレント)・フルフローターの作動スピードを、確実にホイールへ伝えるぜいたくな装備です。

柔と剛のバランスと軽量化の実現

高張力鋼管製ダイヤモンドフレーム

フレームは剛性が第一の条件です。しかし適度な柔軟性も、乗り心地や容易なマシンコントロールのために、忘れてはならない要素です。SXのフレームは、エンジンを強度メンバーとするダイヤモンドフレーム。軽量・コンパクト化にも大きく貢献しています。

しなやかなロングストローク フロントフォーク

革新のE・フルフローターに対応するフロントサスペンションは、扱いやすく、走破性にすぐれ、絶妙のバランスを誇ります。ストロークは、SX200Rが240mm、SX125Rが205mm。



確実に、そして安全に 油圧式フロントディスクブレーキ

確実に止まる。そのためには、強力な制動力と同時にコントロールのしやすさが大きなテーマとなってきます。数値だけでは表現しきれないコントロール性を重視しました。ハードな使用にもタッチ変化が少なく、力強いストッピングパワーを発揮します。



大地をしっかりとグリップする 偏平タイヤ

オンロードで、オフロードで、力強いグリップ力を発揮する偏平タイヤ。フロントは80/80-21、リアはSX200Rが110/80-18、SX125Rが100/80-18を装着しています。



美しい輝きは軽量の証し アルミリム

回転部分の軽量化は、特にスピードが増せば増すほど、走行性能に大きな差をつけて現われます。高級感漂う落ち着いた輝きも、機能美のひとつです。



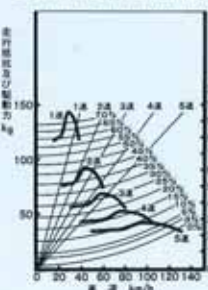
スポーティなフットワークを生み出す ストレートスポーク

ハードな走行にも緩みの少ないストレートスポーク。信頼性とスポーティ感がキラリと光る足回りです。

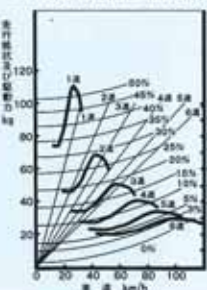
オフロードでも安心 シールドチェーン(SX200R)

泥や雨、水などからローラー部を守るシールドチェーンを装備。

SX200R走行性能曲線



SX125R走行性能曲線



しなやかなロングストローク フロントフォーク

革新のE・フルフローターに対応するフロントサスペンションは、扱いやすく、走破性にすぐれ、絶妙なバランスを誇ります。ストロークは、SX200Rが240mm、SX125Rが205mm。



確実に、そして安全に 油圧式フロントディスクブレーキ

確実に止まる。そのためには、強力な制動力と同時にコントロールのしやすさが大きなテーマとなってきます。数値だけでは表現しきれないコントロール性を重視しました。ハードな使用にもタッチ変化が少なく、力強いストッピングパワーを発揮します。



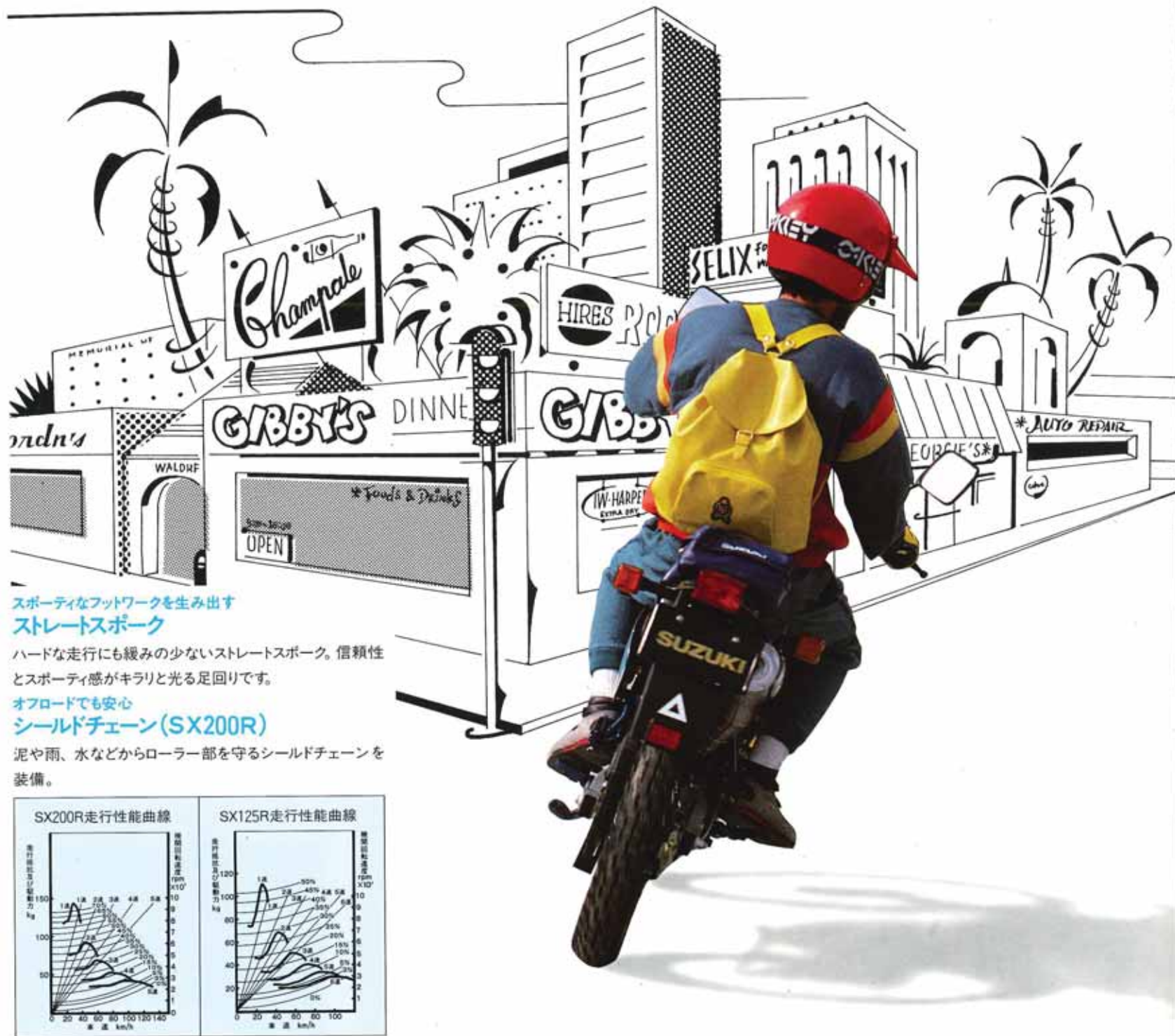
大地をしっかりとグリップする 偏平タイヤ

オンロードで、オフロードで、力強いグリップ力を発揮する偏平タイヤ。フロントは80/80-21、リアはSX200Rが110/80-18を、SX125Rが100/80-18を装着しています。



美しい輝きは軽量の証し アルミリム

回転部分の軽量化は、特にスピードが増せば増すほど、走行性能に大きな差をつけて現れます。高級感漂う落ち着いた輝きも、機能美のひとつです。



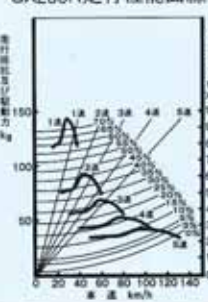
スポーティなフットワークを生み出す ストレートスポーク

ハードな走行にも緩みの少ないストレートスポーク。信頼性とスポーティ感がキラリと光る足回りです。

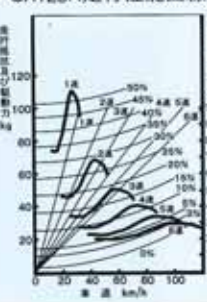
オフロードでも安心 シールドチェーン(SX200R)

泥や雨、水などからローラー部を守るシールドチェーンを装備。

SX200R走行性能曲線



SX125R走行性能曲線



自然に乗る、わき役程度の装備はいらない

大地を散策する時、街を旅する時、さまざまな走りのシーンで必要とされるアイテムがある。SXの装備は、どれもがヘビーデューティ、こだわりぬいた本物。だからこそスタイリッシュでシンプルな良さが光る、自由のための本格派。遊び心と冒険心をリアバッグに詰め、いざ出発。



女性でも安心のシート高、足着き性もすぐれています。

万一にも破損の少ない 可倒式ペダル&チェンジレバー

林道などの深いワダチでの引っかかりや万一の転倒時にも破損の少ない、ホールディングタイプ(可倒式)チェンジレバー&ブレーキペダルを採用。耐久性を向上させました。



快適なライディングポジション ロングシート

長時間のライディングにも疲れない形状と堅さ、それに加えて自由なライディングポジションを可能にし、2名乗車時にもゆったりと走れる長さをもつSXのシート。オフロード路面でのショック吸収性や、足着き性を十分に考慮しました。

便利でうれしい 大型リアバッグ

すぐそこまで出かける時にも持っていきたいものがあります。突然の雨にレインスーツ。ロードマップにツール類。ライディングに専念したいライダーに代わってSXの大型リアバッグがお預りします。



長旅にも安心の 15ℓ大容量フューエルタンク

走りに没頭していると、知らない間に長い距離を走っているものです。不意のガス欠ほどライダーを不安にさせるものはありません。SXの15ℓタンクなら、丸1日走りきれるだけの充分な燃料を蓄えておくことができます。



ビリオンライダーの足元もしっかり堅める ビリオンフットレスト

上下動するスイングアームを避けて、ビリオンライダーに快適な足元を提供するフレーム固定のビリオンフットレスト。ラフな路面のタンデムライディングに大きな威力を発揮します。



夏の装備はいらない

長旅にも安心の 15ℓ大容量フューエルタンク

走りに没頭していると、知らない間に長い距離を走っているものです。不意のガス欠ほどライダーを不安にさせるものはありません。SXの15ℓタンクなら、丸1日走りきれるだけの充分な燃料を蓄えておくことができます。

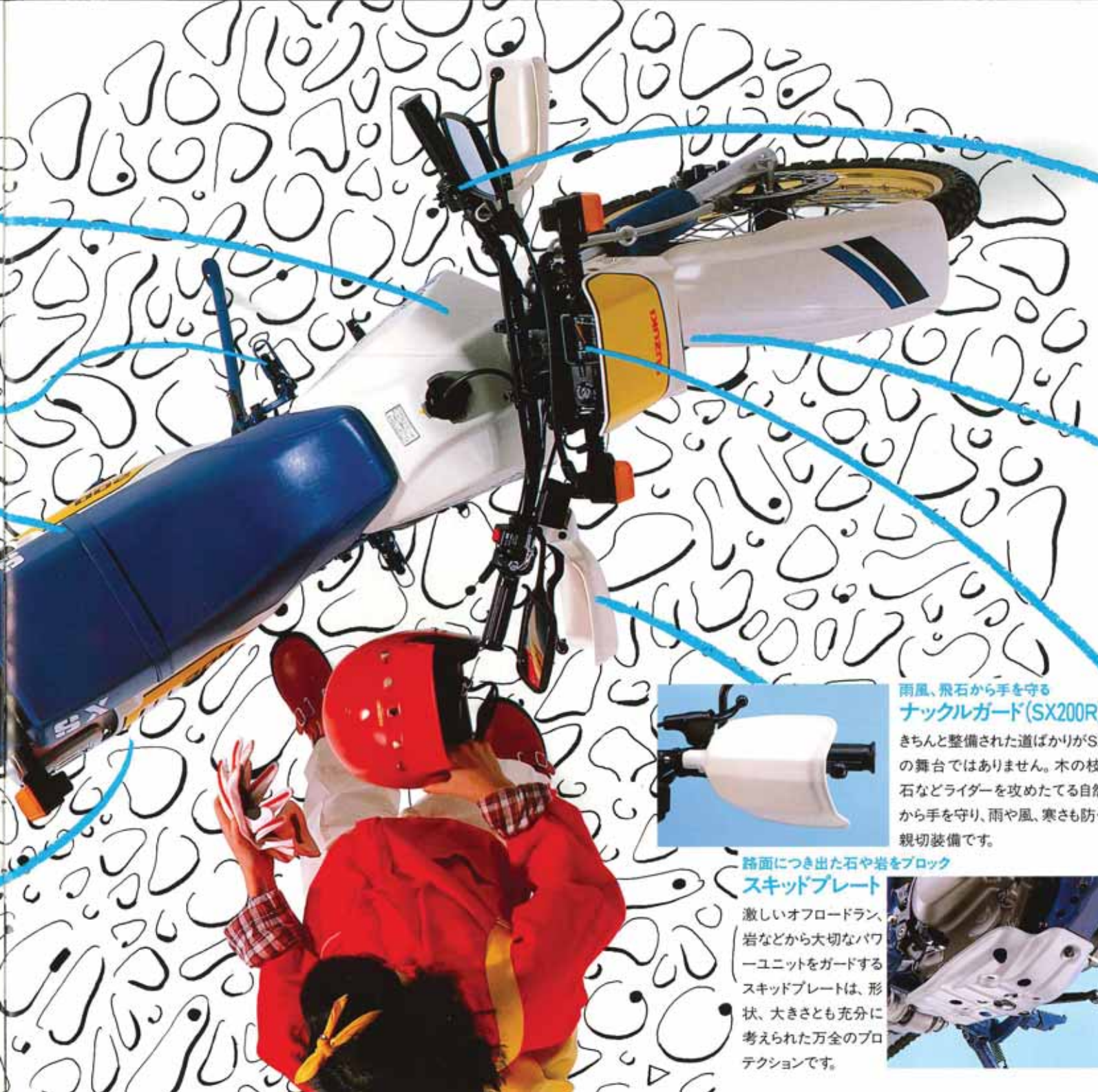


ピリオンライダーの足元もしっかり堅める ピリオンフットレスト

上下動するスイングアームを避けて、ピリオンライダーに快適な足元を提供するフレーム固定のピリオンフットレスト。ラフな路面のタンデムライディングに大きな威力を発揮します。



路面
スキ
激し
岩な
ーユ
スキ
状、
考え
テク



スモールアクションの操作性 スイッチレイアウト



右側はキルスイッチのみとした左側集中スイッチ。ライティング、ディマー、パッシング、ウィンカー、ホーンの各スイッチは操作性に優れ、走り専念できるレイアウトです。

端正なスクエアマスクが闇を白色に変える ハロゲンヘッドライト

大型・大光量の45W/45Wの角型ハロゲンヘッドライト。配光を考えたレンズカットと相まって、明るく安全なナイトランを約束します。



視線にやさしく、視認性のよい メーター&メーターバイザー

左に角型スピードメーター、右に各インジケーター、イグニッションスイッチと見やすいレイアウトのメーターパネルです。またメーターバイザーが、泥や砂などの汚れから大切なメーターを守ります。



▲SX200R
SX125R▶

雨風、飛石から手を守る ナックルガード(SX200R)

きちんと整備された道ばかりがSXの舞台ではありません。木の枝、石などライダーを攻めたる自然から手を守り、雨や風、寒さも防ぐ親切装備です。



路面につき出た石や岩をブロック スキッドプレート

激しいオフロードラン、岩などから大切なパワーユニットをガードするスキッドプレートは、形状、大きさとも充分に考えられた万全のプロテクションです。



あなたの自由、見つかりましたか？

セーラ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めてかぶりましょう。身体の露出が少なく、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、運行前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。

走行はムリなく安全に。

○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には、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てから曲るようにしましょう。

改造はやめよう。変型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はなく、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。バイクから離れたときには、キーを抜きとりハンドルロック(施設装置、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

SPECIFICATIONS

	SX200R	SX125R		SX200R	SX125R		SX200R	SX125R
型式	SF41A	SF41B	圧縮比	9.4	9.5	第2速	1.933	1.857
全長	2,145mm	2,170mm	最高出力	20ps/8,500rpm	14ps/9,500rpm	第3速	1.437	1.368
全幅	850mm	825mm	最大トルク	1.8kg-m/7,000rpm	1.1kg-m/8,000rpm	第4速	1.095	1.095
全高	1,195mm	1,180mm	キャブレター	BST31	VM24SS	第5速	0.875	0.913
軸距	1,415mm	1,390mm	潤滑方式	ウェットサンプ	ウェットサンプ	第6速	—	0.800
シート高	820mm	800mm	点火方式	PEI	PEI	一次減速(ギア)	3.157	3.470
最低地上高	290mm	265mm	始動方式	併用キック	キック	二次減速(チェン)	3.000	3.312
乾重量	101kg	100kg	燃料タンク容量	15ℓ	15ℓ	キャスタ	29°10'	29°20'
定価燃費	60.2km/ℓ(50km/h)	63.0km/ℓ(50km/h)	オイル容量	1.1ℓ	1.1ℓ	トレール	115mm	117mm
最小回転半径	2.3m	2.3m	エンジン冷却方式	空冷	空冷	油圧式ディスク	—	油圧式ディスク
制動距離	15.0m(50km/h)	9.0m(35km/h)	クラッチ型式	湿式多板	湿式多板	リーディングトレーリング	—	リーディングトレーリング
乗車定員	2名	2名	バッテリー	12V4Ah	12V4Ah	ブレーキ形式(前)	—	—
エンジン型式	4サイクル・単気筒	4サイクル・単気筒	ヘッドライト	45/45W	45/45W	ブレーキ形式(後)	—	—
総排気量	199cc	124cc	変速機型式	常時噛合式5段リターン	常時噛合式5段リターン	フレーム形式	ダイヤモンド	ダイヤモンド
内径×行程	66.0mm×58.2mm	57.0mm×48.8mm	第1速	3.000	3.000	タイヤサイズ(前)	80/80-21 45P	80/80-21 45P
						タイヤサイズ(後)	110/80-18 58P	100/80-18 53P
						かじ取り角左右	43°	43°

※定価燃費は定められた試験条件のもとの値ですが、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



標準現金価格(北海道、沖縄および一部離島を除く)

SX200R ¥294,000

SX125R ¥253,000

WHAT A TASTY RUN!

「走るから「味」がうへ、85スズキ。」

★ヘルメットを正しくかぶりましょう
★自賠責保険をお忘れなく
★安全のため改造はやめましょう

信頼に憑る技術のスズキ
SUZUKI

〒432-91 静岡県浜松市外高塚300

99999-10102-890