

SUZUKI

RGV-T 250 SP
Sports Production



RACING CONCEPT

20世紀の結晶。

スズキ2サイクルテクノロジーの究極がここにある。

RACING CONCEPT

XR95=ワークスレーサーRGV-Γ250。スズキ2サイクルマシンの最高峰であり、人類の叡知ともいえる究極のテクノロジー集合体だ。そこには“走る”ということに対する純粋な精神と、全日本チャンピオンという確かな軌跡があり、速く、強く、遅くというライダーの情熱に全身で応える至高のマシン像がある——それは選ばれた者だけが享受できる走ることの喜びでもある。しかし今、エンジニアのたぐいまれな志によってその喜びは、純度が高くなりますすべてのライダーに訪れる。そのあかしはエンジンに刻まれたレーシングコンセプト70°V、XR95の姿そのものだ。RGV-Γ250SP。これが夢を実現するテクノロジーの結晶、今世紀最後の高純度革命は今始まる。

RGV-Γ250 SP
Sports Production



POWER UNIT

70°V型2気筒。徹底した高効率の追及が生んだ本物の表情。

RGV-T250SP



Vアングルは70°。ワークスXR95と同一のシリンダーレイアウト。

2サイクルV型2気筒エンジンに求められる理想がある。効率の高い燃焼がもたらす優れた出力特性、運動性能を高めるコンパクトなサイズ——この条件に対してスズキは、XR95と同じVアングル70°のシリンダーレイアウトを採用。栄光を勝ち取ったテクノロジーを高い純度のまま投入し、性能的にも構造的にも新しいエンジンを完成させた。この結果、マスの集中化の達成からはじまり、従来型より10mm短縮化された吸気インテークによるスロットレスポンズの飛躍的向上、右側シリンダー吸気方向を7°外側にオフセットしたことで十分な吸気面積を確保するなど、大きな性能向上を実現した。またシリンダーにはSCEMメッキシリンダーを採用し、出力の安定化と耐久性を向上させている。

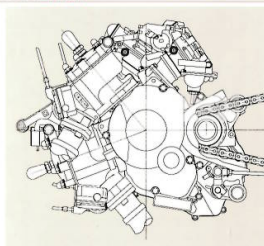


XR95＝ワークスレーサーRGV-T250は沼田真保のライディングによって、'95年全日本選手権ロードレース250ccチャンピオンを獲得。その快挙はライダーの高い技術と精神力はもちろん、トータルに完成されたそのマシン性能の高さによって達成された。求められる多くの条件を高い次元でバランスさせた70°V型2気筒エンジンは、高出力であると同時にフラットでスムーズなトルク特性を持ち、さらにはコンパクトな車体が生むナチュラルなハンドリング、強靱で安定性の高い足回りなど、優れた走行性能と扱いやすさを両立している。このライダーの意思に忠実に応える高性能は、実戦において高い実力を発揮。雨の中のレースでも勝利を収めるなどシズメンを通して安定した強さを見せつけ、そのテクノロジーの確かな信頼性の高さを真実に証明した。



極めてコンパクト。エンジンレイアウトもXR95と同等。

70°のVアングル採用でマスの集中化とコンパクト化を実現したシリンダーレイアウトに加え、エンジンレイアウトもXR95のものをそのまま踏襲。クラックシャフトやミッションシャフト、ドライブシャフトなどを最適な位置に配置したことで、従来型から前後長で約40mm短縮したコンパクトなエンジンサイズを実現。これによってエンジン全体のダウンサイジングを果たし、車体レイアウトの自由度が大きくなり、コンパクト化に大きな効果を発揮している。また一次バルブセンサーを採用して、エンジン振動を低減。これがエンジンのリジッドマウントを可能とし、エンジンブロックをも強度メンバーとして使うことでフレームのねじり剛性が向上。



ダイレクトマウント。キャブレターの設計思想もXR95から受け継いだ。

キャブレターにはXR95と同じ設計思想から生まれた新設計電子制御TM32キャブレターを採用。φ36mmからφ32mmへ薄らかなテーパーで絞り込まれる吸気通路と、ストレート部分なしでベンチユリーに連なるファンネル形状が高いスロットレスポンズを実現。またスロットル開度に応じてメインエア通路のエア量を電子制御することで、吸気効率を大きく向上させている。しかも位相の異なる前後2個のキャブレターは、下半分をアルミ製としたエアクリナーボックスにダイレクトにマウントされる。このクラスでは初めての方式を採用したことによって、吸入圧や振動によるコネクティングチューブの変形などを解消。よりダイレクトなレスポンスを実現し、同時に2個のキャブレターの同調精度を格段に高めている。



軽量700g。高性能に対するこだわりはセルモーターを選択した。

XR95と同じ最適な軸間レイアウトを実現しエンジン前後長のコンパクト化を図る——この目標をクリアするために、そして高い純度でXR95のテクノロジーを残すために、2サイクル250ccスーパースポーツでは初めてのセルフラスター方式を採用。同時にエンジン始動の容易さも実現。しかもモーターはφ50mm、約700gの小型軽量で、従来の重量を従来のキックスター方式とはほぼ同様に収めている。



高性能の証。XR95から生まれた新気導入エアインテークを独自に装備。

アッパーカウル左側ナックルガード部に大きく開いたエアインテークこそ、RGV-T250SPのレーシングコンセプトをアピールする新気導入エアインテークだ。2サイクル250ccスーパースポーツでは初めての採用となるこの本格的な装備は、もちろんXR95から受け継がれた。エアインテークからエアクリナーボックスへ連なるそのレイアウトもXR95をそのまま踏襲する。これによって常にフレッシュな外気を導入し、吸気温度の安定化を実現。そこから生まれる理想に近い充填効率、エンジンの出力特性をより安定させる。



極低速でも高い燃焼効率。多重点火方式をはじめ最適なコントロールを生む電子制御。

2サイクルエンジンではその構造上、特に低回転域での燃焼効率が課題となる。そこで3,000回転以下の回転域では、1回の燃焼サイクルに対して3回点火を行う多重点火方式を新たに採用し、極低回転域の燃焼効率を向上させた。またオイルソレノイドコントロールも採用しエンジンオイル吐出量の最適化を図ることで、オイル消費量と排気煙の減少を実現。より確かでクリーンな燃焼がスムーズな回転上昇と、高いエンジン性能の安定化を図る。これらデジタルシステムによる補機類の細かい電子制御が、扱いやすい高性能を実現する。



学習する排気バルブ。常に最適なアクチュエーターポジションを追い求める。

RGV-T250SPに採用している排気バルブシステム・AETC IIには、新たにアクチュエーターポジションの学習制御機能を採用。このシステムは、エンジン始動後に排気バルブのアクチュエーターが自動的に全開、全閉と作動、それぞれの位置をエンジン始動ごとにコンピューターが学習し、排気バルブ作動ワイヤーやバルブ位置の微妙な誤差をも自動修正する。これによって排気バルブをより最適な位置にコントロール、さらにエンジン出力の安定化を図る。



これが当然の装備。高性能を支える乾式クラッチ&カセット式ミッション。

走りの純度を狙い、駆動系にもレーサーなみの高いオリティティを与えた。乾式クラッチではユニット自体がミッションオイルに浸らないため、クラッチプレートの無駄な滑りが少ない。このためよりダイレクトにパワーを伝達することが可能であると同時に、フリクションが少ないためメカロスの低減も実現。また、カセット式ミッションはクランクケースを分解せずに脱着が可能なため、整備やギヤ交換などで高いメンテナンス性を実現。



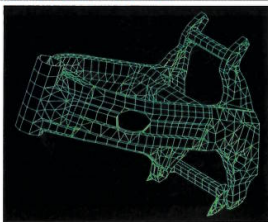
FRAME & FOOTWORK

本物の高性能には、求められる必然のカタチがある。



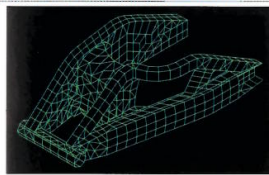
こだわりの骨格。軽量・高剛性、中空構造のアルミツインスパーフレーム。

新設計のアルミツインスパーフレームは、ヘッドパイプ及びスイングアームピボット周囲のボディフレームを完全中空構造とし、またエンジンをリジットマウントすることによって従来型と比べ2倍の剛性を確保した。さらにこのフレームには運動性能を重視しコンパクトな寸法を与えた。この結果ホイールベースは1,330mmと短く、車体重量は従来型から約5kgの軽量化を実現。またアルミ製シートレールはボルトオンタイプとし、メンテナンス性を向上。



最適なレイアウトの追求。中空ブレススイングアームがより理想的な構成を生んだ。

剛性を考慮しながら合理的な車体の構成を実現する左右非対称のアルミスイングアーム形状にも、XR95の設計思想が流れている。右側をブレス合わせ成形の中空構造とし理想的な剛性を追求すると同時に、右スリンダー側マフラーの自由なレイアウトを可能とする形状を実現。またジョイント部には中空一体構造部品を採用することで薄肉化を図り、高剛性化と軽量化を両立している。



強靱で柔軟。フルアジャスタブルの倒立フロントフォーク。

インナーチューブ径 ϕ 41mmの高剛性倒立フロントフォークにもXR95なみの高いウオリティを与えている。インナーロードタイプの構造を採用し、より路面状況に左右されにくい作動性を発揮する。またアルミ製パーツを多用することで、剛性の高さを確保しながら軽量化を実現。この結果、ユニット全体では従来型から約2.3kgの軽量化を達成し、ハンドリングや作動性を向上させている。またイニシャル荷重は無段階、減衰力も伸側・圧側ともに無段階の調整機構を持ち、そのライディングに応じた幅広いサスペンションセッティングを可能にする。



REV-T 250 SP
Sports Revolution



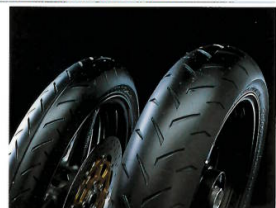
走りの幅はさらに広がる。リヤサスペンションもフルアジャスタブル。

リヤショックユニットはロッド径 ϕ 14mm、シリンダー内径 ϕ 40mmとし優れた応答性を確保。また熱的な変化が少なく、長時間に渡る走行でもより安定した減衰力を発生するリザーバタンク別体式を採用した。調整機構は伸側・圧側減衰力は無段階、イニシャル荷重もやはり無段階で調整可能である。フロントサスペンションと合わせて、ライダーのレベルや走行状況に応じた細かなセッティング範囲を実現した。



こだわりのタイヤにも。軽量JLBラジアルリヤタイヤ&前後中空ホイール。

リヤタイヤには新たにJLB(ジョイントレス・ベルト)構造のラジアルタイヤを採用。この構造は帯状のベルトをカーカス外周に巻き付ける通常のラジアル構造とは異なり、コード状のアラミド繊維をカーカス外周に巻き付けたものだ。これにより、タイヤ重量の軽量化とグリップ力の安定化を図り、タイヤ自身のダンピング性能を向上させている。また前後ホイールは剛性を確保しながらスポーク部を薄肉化、リム及びハブ部も形状を見直すことで軽量化。これらバネ下重量の低減などが、運動性能を向上させる。



ワークスマシンのクオリティ。高い制動力を発揮するブレーキが走りを支える。

フロントブレーキには ϕ 290mm大径フローティングディスクに、軽量対向4ポッドキャリパーを組合わせたダブルディスクを採用。ブレーキホースの合理的レイアウトなどにより、ユニットの構成も簡素化。優れたストップングパワーと、高いコントロール性を実現。リヤブレーキは ϕ 210mmディスクにピンスライド式の2ポッドキャリパーを採用。



必然のボディワーク。XR95直系のカウリングデザインは高い空気性能を誇る。

美しい曲面で構成されたボディワークは、極力空気抵抗を低減させようとした結果のあるべき造形だ。実性能を秘めたそのデザインは精悍であり、大きくスラントしたカウリングノーズ、独創の2段スクリーン、絞り込まれたテールカウル、車体コントロールに対して自由度の高い燃料タンクなどが、その走りに対する純度の高さをアピールしている。さらにアンダーカウル後端のトライアングル形状フィン、大きく開口したダクト類など、空気の流れを知り尽くしたエアロフォルムがつかない空気性能を実現する。また斬新で質感の高いカラーリングにも、その存在を知らしめる個性と鮮烈さを与えている。



EQUIPMENT



ステアリング廻り、チェーンアジャスターなどに、軽量なアルミ製パーツを多用。



照射性に優れ、ストリートでも存在を主張するマルチフレクターヘッドライト。



比類なき驚異の軽量化を実現。その走りを純粋に高める電気式スピードメーター。
※メーター表示写真は実際の走行状態を示すものではありません。



使い勝手も考慮。容量7.5ℓのユーティリティボックスをシートカウル内に装備。



スペシャルホワイトNo.2/ビスカリアマゼンタ

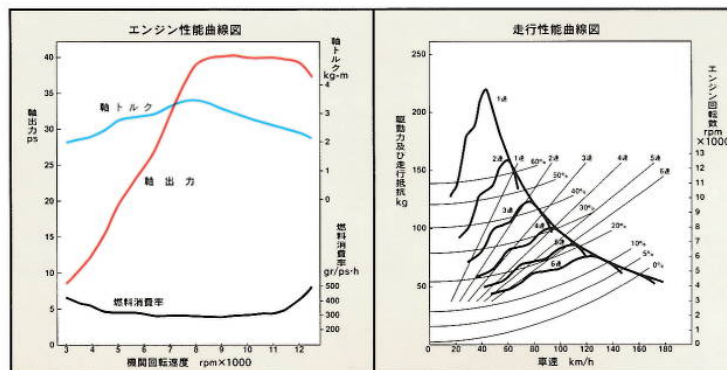


スペシャルホワイトNo.2/ムーンシャドウブルー

RGV-250SP SPECIFICATIONS

型 式	VJ23A	総排気量	249cc	変速機形式	常時噛合式6段リターン	ブレーキ形式(後)	油圧式ディスク
全 長	1,965mm	内径×行程	54.0×54.5mm	変速比 1 速	2.461	タイヤサイズ(前)	110/70R17 54H
全 幅	695mm	圧縮比	8.0	2 速	1.777	タイヤサイズ(後)	150/60R17 66H
全 高	1,095mm	最高出力	40ps/9,500rpm	3 速	1.380	舵取り角左右	31°
軸 距	1,330mm	最大トルク	3.5kg-m/8,000rpm	4 速	1.125	メーカー希望小売価格	¥777,000
最低地上高	130mm	キャブレター型式	TM32	5 速	0.961	(北海道・沖縄及び一部地域を除く)	
シート高	765mm	始動方式	セルフ式	6 速	0.851		
乾燥重量	134kg	点火方式	CDI	減速比	1次 2.576/2次 3.285		
定地燃費	25.0km/ℓ (60km/h)	潤滑方式	分離潤滑式	フレーム形式	ダイヤモンド		
最小回転半径	2.9m	潤滑油容量	1.2ℓ	キャスト	24°00'		
エンジン型式	J209・水冷・2サイクル・V型2気筒	燃料タンク容量	16ℓ	トレール	89mm		
弁方式	クランクケースリッドバルブ	クラッチ形式	乾式多板コイルスプリング	ブレーキ形式(前)	油圧式ダブルディスク		

※定地燃費は、定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の気象、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予告なく変更する場合があります。※車体色は印刷のため実物と異なる場合があります。



“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JAJA応援団、また提携施設が割引で利用できる特典などもタップリ、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、イベントがいろいろ待っています。●JAJA-UMA CLUBへの入会申し込み、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) 3371-2233
東北エリアJAJA事務局 ……TEL (022) 258-6211

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の特典にミリオンカード/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。この他、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。

中部エリアJAJA事務局 ……TEL (05338) 4-6700
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) 870-2711
九州・沖縄エリアJAJA事務局 ……TEL (092) 976-3600



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。●法定速度を守りましょう。●ヘッドランプを昼間はロービーム点灯しましょう。●安全運行・迷惑防止のため違法改造は行なわないようにしましょう。●定められた点検整備をしましょう。

見る・見られる・いい運転。
●バイクは昼間もライト・オン！
●カーブ・交差点では、スローイングダウン！

バイクでひろがるいい仲間
バイクは いつも 光ってる

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 浜松市高塚町300
THA-FEB 99999-10103-201

‘96年2月現在