

SUZUKI

'93

FM

250-125-80

YELLOW



イエローマジック '93RM。栄光のテクノロジーのすべてがここにある。

昨シーズン、スズキはモトクロス世界選手権 125ccクラスでステファン・エバーツがワールドチャンピオンを獲得。

さらに、125cc/250ccの両クラスでマニファクチャーズ・

'93RM250/RM125は、通算24回という前人未到のタイトル獲得数を記

制覇するスズキの技術を結集。すべてのRM

チャンピオンを獲得した。

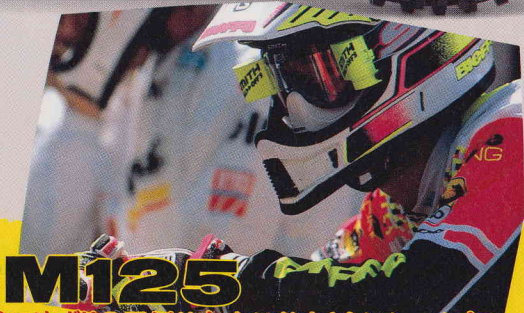
録し、圧倒的な強さで世界のモトクロスシーンを
オーナーを、勝利に導くために生まれた。



RM250



RM125



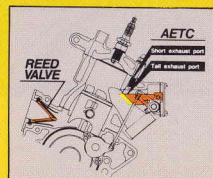
RM125

ワークスゆずりの圧倒的な高性能をさらにシェイプアップ。
これがチャンピオン・テクノロジー。

RM250

全身NEW。フルモデルチェンジで動力性能、
運動性能を格段にポテンシャルアップ。

POWER SOURCE



● AETC(Automatic Exhaust Timing Control)



● リードバルブ



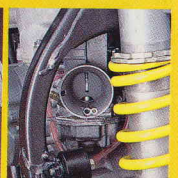
● キャブレター・PJ38



POWER SOURCE



● シリンダー



● スプリングショット・キャブレター



●C114型エンジン外観



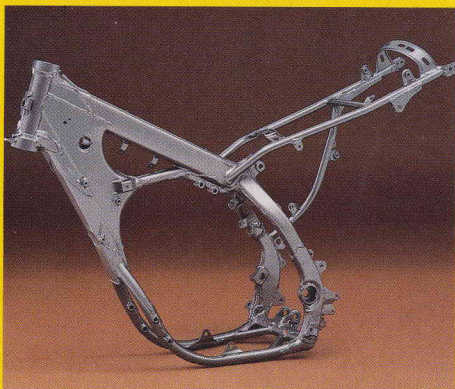
●エアクリナーボックス



●並列ラジエーター



FRAME & FOOTWORK



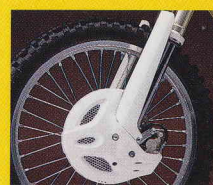
●セミダブルクレードルフレーム



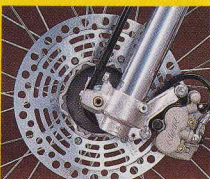
●倒立フロントフォーク



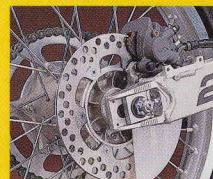
●ニューリンク式リヤサスペンション



●フロントディスクカバー



●フロントディスクブレーキ



●リヤディスクブレーキ

RM250はクラス唯一のクランクケースリードバルブ式新エンジンを搭載●エンジン回転数に応じて排気タイミングを最適に制御するAETC(Automatic Exhaust Timing Control)●掃気ポート形状の変更、及びクランクケースの内部形状変更による一次圧縮アップなど総合的にリファイン●混合気のスワール化を促進する新設計リードバルブや、ケイヒンPJ38キャブレター、通気抵抗を20%減少した開放型エアクリナーボックスの採用で、レスポンス、中速域での出力アップ、そしてトラクション性能の大幅な向上を実現●常に安定した性能を発揮する、新設計の大容量クラッチ●随所にクロームモリブデン鋼、角断面の大口徑チューブを採用し、軽量化と35%のねじり剛性アップを達成したセミダブルクレードルフレーム●インナーロッド式倒立フォーク(ホイールトラベル310mm)は、インナーチューブの肉厚を1.7mmから1.6mmに変更。キックバックの減少とバネ下重量の軽減を実現●ダンパー特性、熱安定性の向上、そして軽量化を果たしたニューリンク式リヤサスペンション(ホイールトラベル324mm)●フロントφ250ディスク+2ポットピストンキャリバー、リヤφ220ディスク+φ30ピストンキャリバーへとグレードアップしたブレーキシステム●マシンコントロール性を高めたスーパーフラッシュサーフェスフォルム&コンパクト化された樹脂性フューエルタンク(容量7.5ℓ)

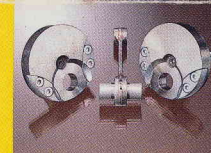


●F114型エンジン外観

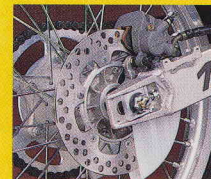
FRAME & FOOTWORK



●セミダブルクレードルフレーム & ニューリンク式リヤサスペンション



●クランクシャフト



●リヤディスクブレーキ

RM125のクランクケースリードバルブ式エンジンも、一段と戦闘力を向上●排気タイミングを最適制御するAETC●アルミ製バランスウェイトを加えたクランクシャフトの採用で一次圧縮をアップ●排気ポート両サイドにスズキ独自のサイドポートを追加。主掃気ポートと第3掃気ポートのワイド化、エキゾーストバルブの変更、軽量化と強度アップを果たしたピストンなど、さまざまな改善により、出力特性を大きく向上●キャブレターはミクニNTM36を採用。エアクリナーボックスは開放型を採用し、通気抵抗を20%低減。フィルターライフも3倍に伸ばしている●常に安定した性能を発揮する、新設計の大容量クラッチ●クロームモリブデン鋼、角断面の大口徑チューブを多用したセミダブルクレードルフレームは、リヤ回りをRM250と同構造に新設計。軽さ、強度、剛性のバランスをさらに向上●インナーロッド式倒立フォーク(ホイールトラベル310mm)は、インナーチューブを1.7mmから1.6mmに薄肉化。キックバックの減少とバネ下重量を軽減●ニューリンク式リヤサスペンション(ホイールトラベル324mm)は、ダンパー特性、熱安定性の向上、そして軽量化を実現●RM250と同タイプのハイグレードなブレーキシステム。フロントはφ250ディスク+2ポットピストンキャリバー、リヤはφ220ディスク+φ30ピストンキャリバー●マシンコントロール性を高めたスーパーフラッシュサーフェスフォルム&樹脂性フューエルタンク(容量7.5ℓ)

RM80

チャンピオンマシンのテクノロジーを凝縮。ミニ・イエローマジックRM80。

RM250/RM125の走りの資質を受け継ぎ、高度なトータルバランスを誇るミニ・モトクロスサー、それがRM80。一新されたカラーリングは、強さをさらに鮮烈に印象づけるために。



●C114型エンジン外観



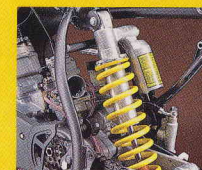
●スリットショット・キャブレター



●エアクリナーボックス



●セミダブルクレードルフレーム



●ニューリンク式リヤサスペンション

80ccでは群を抜くハイパワーを発揮するエンジンは、クランクケースリードバルブ方式を採用●ミクニTMフラットバルブ・キャブレターとスズキ独自の排気デバイスAETCにより、トルクフルで扱いやすい出力特性を実現●フレームはコンピュータを駆使したFEM(有限要素法)解析により理想のトータルバランスを追求。軽量化と高剛性を高度に両立させたセミダブルクレードル形状●高剛性フロントフォークはφ35のインナーチューブを採用。275mmのロングストロークを誇る●リヤは定評のニューリンク式サスペンション。伸圧無段階の減衰力調整が可能。また、ダンパー内部に80ccクラスでは画期的な温度補償システムを装備●ブレーキは、フロントにセミメタルパッドを使用、リヤはφ184のディスクと焼結パッドを装備



ワークステックテクノロジーの結晶、

スズキ"イエローマジック"軍団。



RM250



RM125



RM80

SPECIFICATIONS

	RM250	RM125	RM80		RM250	RM125	RM80
型式	RJ16A	RF14A	RC12A	変速機形式	常時噛合式5段リターン	常時噛合式6段リターン	常時噛合式6段リターン
全長(mm)	2,167	2,130	1,805	第1速	2,154	2,142	2,545
全幅(mm)	815	815	735	第2速	1,706	1,750	1,933
全高(mm)	1,250	1,250	1,100	第3速	1,412	1,438	1,571
軸距(mm)	1,467	1,435	1,240	第4速	1,158	1,200	1,333
最低地上高(mm)	360	360	325	第5速	1,000	1,053	1,167
シート高(mm)	960	960	840	第6速	—	0,950	1,045
乾燥重量(kg)	98	88	64	減速比(1次/2次)	2.652/3.769	3.368/4.083	3.444/3.428
エンジン型式	J110・水冷・2サイクル・単気筒	F114・水冷・2サイクル・単気筒	C114・水冷・2サイクル単気筒	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
弁方式	クランクケースリードバルブ	クランクケースリードバルブ	クランクケースリードバルブ	キャスト	27°15'	27°45'	28°
総排気量(cc)	249	124	79	トレール(mm)	108	111	87
内径×行程(mm)	67.0×70.8	54.0×54.5	46.5×46.8	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
圧縮比	10.5:1(low) 8.8:1(high)	11.0:1(low) 8.8:1(high)	10.85:1(low) 9.38:1(high)	ブレーキ形式(後)	油圧式ディスク	油圧式ディスク	油圧式ディスク
最高出力(ps/rpm)	53.5/8,500	39.5/11,000	27.0/12,000	タイヤサイズ(前)	80/100-21 51M	80/100-21 51M	70/100-17 40M
最大トルク(kg-m/rpm)	4.47/7,500	2.7/10,000	1.65/10,500	タイヤサイズ(後)	110/90-19 62M	100/90-19 57M	90/100-14 49M
キャブレター型式	PJ38	NTM36SS	TM28SS	舵取り角左右	45°	45°	45°
始動方式	キック式	キック式	キック式	ボディカラー	サイエンスイエロー	サイエンスイエロー	サイエンスイエロー
点火方式	P.E.I.	P.E.I.	P.E.I.	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)	¥519,000	¥445,000	¥269,000
潤滑方式	混合	混合	混合				
燃料タンク容量(l)	7.5	7.5	4.5				
クラッチ形式	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				

●RM1250・125にはスペアパーツセット(ピストン、ピストンリング、ベアリング、Oリング、ガスケット、レバー等)が標準装備されています。●価格には消費税は含まれていません。消費税率別途、計算の5%申し受けます。●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。●この車両はレース用につくられたもので、道路での走行および登録によるナンバープレートの取付けはできません。

●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。

※走り写真はプロライダーによるサーキット走行を撮影したものです。

みんなが走る道だから
SAFE & JOYFUL
●ヘルメットを正しく使いましょう。●点検・整備を忘れず。●安全のため改修はやめましょう。●安全速度で走りましょう。●力まないで走りはやめましょう。●昼間も必ずライトをつけて走りましょう。

見る・見られる・いい運転。
●バイクは保管もライトオン。
●カーフス着点ではスロークラック。

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
NOA-JUL 99999-10102-501