

SUZUKI GSX-R 250 Generelt.

Årgange:

Alle GSX-R250 i Danmark skulle være produceret i 87-88. Disse cykler kom til DK i 1989-90 og blev indregistreret i årene 90, 91 og 92. Der er enkelte cykler der er indregistreret før men det er privatimporterede der således har været indregistreret tidligere i f. x. Japan. Så op til årgang 1992 skulle der ikke være problemer med modelskifte.

Understående, tro jeg er klippet fra Touring Nyt i 1989, men er dog ikke sikker



Den 4-cylindrede Suzuki GSX-R 250 introduceres nu i Danmark. Pris 39.980,- kr.

I Japan har man kørekortregler, som gør, at især 250 og 400 ccm motorcykler er meget populære. Det betyder, at de japanske fabrikker i disse to klasser udbyder maskiner, som sjældent ses uden for hjemmemarkedet, og som ofte er en slags miniature udgaver af større maskiner. Blandt Suzuki's specialiteter er model GSX-R 250, der er holdt i samme stil som de større GSX-R modeller.

C. Reinhardt A/S, der står for importen af Suzuki til Danmark, har tidligere taget maskiner hjem, som egentlig var beregnet til japanerne selv, og her i begyndelsen af maj kommer GSX-R 250 også på markedet herhjemme. Prisen er 39.980,- kr plus levering (1.165,- kr).

Motoren har 4 cylindre og er vandkølet. Topydelsen er på hele 45 hk, som udvikles ved 14.500 o/m, og der skulle efter sigende først være rødt felt fra 17.000 o/m.

Udstødningssystemet er et 4-i-1, og det er ligesom på GSX 750 F af SPES typen (Suzuki Power-up Exhaust System), der giver øget moment i mellemområdet. Suzuki GSX-R 250 er ligesom større modeller i familien udstyret med helkåbe og dobbelt-forlygte. Tørvægten er 138 kg, og der er tre skiver til at bremse med. De forreste åg er dobbeltstemplede. Instrumentpanelet indeholder blandt andet speedometer, omdrejningstæller, køletermometer og benzintur. Farvemæssigt er der frit valg mellem metalblå og metal-sort.

Tekniske data for: Suzuki GSX-R 250

Motor: Vandkølet, 4-cylindret 4-takter med dobbeltoverlappende knastaksel og 16 ventiler, boring x slag: 49,0 x 33,0 mm, 248 ccm, 45 hk ved 14.500 o/m, 2,5 kgm ved 10.500 o/m, vådsumpsmøring, våd flerplade kobling, 6 gear, el-start.

Stel m.m.: Dobbelt lukket stålstel af firkantprofiler, bagsvinger af aluminium og med mono-afjedring. Akselafstand 1.370 mm. Dobbelt-skive med dobbeltstemplede åg foran, enkeltskive bagpå. Fordæk 100/80-17, bagdæk 130/70-17. Tørvægt 138 kg. 14 liter benzintank, fuldkåbe, dobbeltforlygte.

*Pris: 39.980,- kr plus levering 1.165,- kr.
Pris uden afgift: 17.600,- kr.*

Kommentarer ved køb af GSX-R 250:

Km:

Man behøver ikke være bange for km på denne cykel, selvom det røde felt først starter ved 17.000 omdr./min. Der er flere cykler der har kørt over 50.000 km, og ingen af dem har haft motor problemer eller tegn på at en motor renovering er nært forestående.

Man skal huske på at cyklen efterhånden er over 15 år gammel, så måske betyder 10.000 km på klokken at den har kørt 110.000 km. Lad fornuften råde. Ser den pæn og velholdt ud er der god chance for at den også er det.. Omvendt ser den hærgnet ud kunne det måske betyde det modsatte.

Toppakning:

Den originale kan ikke holde. Den skal på mange GSX-R250 skiftes efter de første 20-35.000 km. Den efterfølgende toppakning synes at holde. Flere har gået 60.000+ km uden antydning af problemrt igen.

Problemer med toppakningen ses ved at cyklen skyder kølervand bagud af overløbsbeholderen og at den som følge af for lidt vand bliver hurtigt varm og senere for varm.

Bremsekliver:

Der er flere eksempler på at de slår sig, hvilken resultere i at cyklen ryster under nedbremsning. Derudover skal kliverne selv overholde mindstemål og ikke være ujævne.

Karburator:

Vakuummembranen kan med tiden blive utæt. Det medfører tab af effekt og at "sparket" først kommer senere. Når den virker kommer "sparket" omkring 14.000-14.5000 omdr./min og ellers først omkring 15.000 omdr./min.

Pærer:

De gule originale forlygte pærer er ret dyre. Man kan i stedet købe de uoriginale hvide pærer kan man med lidt forsigtighed flytte det gule glas over.

Dan Dethlefsen
www.dethlefsens.dk