



スポーツ性と走破性のバランス型

Vストローム800DE

1050DEの思想を凝縮したミドルアドベンチャー。21インチフロントによる高いオフロード適性と、スポーティなオンロード性能を両立する。林道走行を積極的に楽しみたい層に刺さる一台だ。

用途：オン/オフ混在ツーリング

趣味性：走りを楽しむ冒険

車両本体価格：¥1,276,000 (税込)



冒険志向・本格オフロード重視

Vストローム1050DE

21インチフロントホイールを採用し、電子制御もオフロード走行を前提に最適化されたシリーズ最上位モデル。重量級ながら走破性は圧倒的で、ダート林道を越えた本格グラベルツーリングにも対応する。

用途：アドベンチャーツーリング全般

趣味性：冒険・走破性重視

車両本体価格：¥1,705,000 (税込)



日常+舗装路ツーリング重視

Vストローム250

並列2気筒エンジンによる滑らかな走り高い快適性が魅力。通勤・通学からツーリングまでをカバーする実用性重視のモデルで、オンロード比率の高いユーザーに向く。

用途：日常使い+週末ツーリング

趣味性：気軽な旅

車両本体価格：¥646,800 (税込)



生産終了

オールラウンド・ツーリング志向

Vストローム650XT ABS

オンロード性能を軸に、未舗装路も無理なくこなす万能型Vストローム。スポークホイールやアップライトなポジションにより、日本の道を幅広くカバーしてきた名車だ。

用途：長距離ツーリング全般

趣味性：道を選ばない旅

車両本体価格：¥979,000 (税込) ※最終モデル時



シリーズ共通のクチバシカウルが特徴。ナックルガードやウインドスクリーンは標準装備。転倒リスクのあるダート走行を前提にした実用的な仕様だ



シリーズ唯一の油冷SOHC単気筒エンジンを搭載。低中速域のトルクが太く、滑りやすいダートでも唐突さのないパワー特性が扱いやすい



フロント19インチ、リア17インチのホイールサイズを採用。専用ブロックパターンタイヤとの組み合わせで、フラットダートとの相性は上々だ

冒険王の末っ子は道を選ばないタフな油冷シングル

SUZUKI V-STROM 250SX

¥569,800 (税込)

油冷単気筒エンジンのV-STROM250SXは、オンロードの延長線上でダート林道を楽しめるクロスオーバー。過度な装備や性能を求めず、「走り切る楽しさ」に焦点を当てた一台が、未舗装路へのハードルを確実に下げられる

問：スズキお客様相談室 TEL：0120-402-253 <https://www.suzuki.co.jp>

型式	8BK-EL11L
全長/全幅/全高	2,180mm / 880mm / 1,355mm
軸間距離/最低地上高	1,440mm / 205mm
シート高	835mm
装備重量 ※2	164kg
燃料消費率 ※3	【国土交通省届出値・定地燃費値 ※4】44.5km/L (60km/h) 2名乗車時 【WMTCモード値 ※5】34.5km/L (クラス3、サブクラス3-1) 1名乗車時
最小回転半径	2.9m
エンジン型式/弁方式	EJA1・油冷・4サイクル・単気筒 / SOHC・4バルブ
総排気量	249cm ³
内径×行程 / 圧縮比	76.0mm × 54.9mm / 10.7
最高出力	19kW (26PS) / 9,300rpm
最大トルク	22N・m (2.2kgf・m) / 7,300rpm
燃料供給装置	フューエルインジェクションシステム
始動方式	セルフ式
点火方式	フルトランジスタ式
潤滑方式	圧送式ウェットサンプ
潤滑油容量	1.8L
燃料タンク容量	12L
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング
変速機形式	常時噛合式6段リターン
変速比	1速:2.5 / 2速:1.687 / 3速:1.315 4速:1.111 / 5速:0.954 / 6速:0.826
減速比(1次 / 2次)	3.086 / 3.076
フレーム形式	ダイヤモンド
キャスト / トレール	27°00' / 97mm
プレーキ形式	前：油圧式シングルディスク [ABS] 後：油圧式シングルディスク [ABS]
タイヤサイズ	前：100/90-19M/C 57S 後：140/70-17M/C 66S
舵取り角左右	25°
乗車定員	2名
排出ガス基準	平成32年(令和2年)国内排出ガス規制に対応

クロスオーバーだからこそ味わえる安心感

未舗装路を前にして「この先も走れるか？」と躊躇するか、それとも迷わずハンドルを向けられるか。その差を生むのは、マシンのキャラクターだ。幾多の排気量展開をするV-STROMシリーズの中で、ダート林道を楽しむという点において、SUZUKI V-STROM 250SXは非常に現実的で、かつ頼もしい選択肢である。

Vストロームシリーズの中で、250SXは唯一の油冷単気筒エンジンを搭載するモデルだ。水冷ユニットのような高出力志向ではないが、低中速域のトルクが太く、スロットル操作に対する反応は素直。滑りやすい砂利道や締まった直路面でも、無駄にパワーを主張せず、リアタイヤを路面に押し付けるように前へ進む。この扱いやすさは、ダート走行において何よりの武器となる。足まわりはフロント19インチ、

リア17インチというクロスオーバー定番の構成を採用。21インチフロントのトレールモデルほどの段差走破性はないが、その分ハンドリングは軽快だ。林道で多いフラットダートや、適度に荒れた路面では、狙ったラインをトレースしやすく、不安感は少ない。キャスト角やスイングアームも長も見直され、直進安定性とセルフステアアのバランスが絶妙にまとめられている。

最低地上高は205mmを確保。専用セッティングのサスペンションは、石が浮いた路面や轍でも底付き感が少なく、ベースを乱されにくい。いわゆるエンデュロ的なな走りを求めるという目的が「林道走り切る」という目的においては十分以上の性能を備えている。オンロード車感覚でダートに入り、そのまま走り切れる懐の深さは250SXならではだ。車体は油冷単気筒らしくスリムで、取り回しは軽快。タンクをし

っかりニングリフできるため、スタンディング姿勢も安定する。シート高は835mmと数値だけ見れば高めだが、シート前方を絞った形状のおかげで足つきは悪くない。ダートでの停車やUターン時にも、過度な緊張を強いられない点は評価したい。

装備面では、ナックルガードやウインドスクリーン、USB電源を標準装備。転倒リスクのあるダート走行を前提にした内容で、旅仕様としても抜かりはない。リアキャリアまでフラットな構成は積載性にも優れた、林道ツーリングとの相性は良好だ。本格トレールでも、純粋なオンロードでもない。その中間にある「未舗装路を楽しむ」という領域で、V-STROM 250SXは確かな居場所を持つ。油冷単気筒の粘りと軽快な車体が生み出す安心感、林道へと続く分岐を前に、アクセルを戻す理由をひとつ減らしてくれるはずだ。