

SUZUKI

125 LINE UP '86

SUZUKI
125



ROAD SPORTS / OFF ROAD



LIGHT SPRINTER

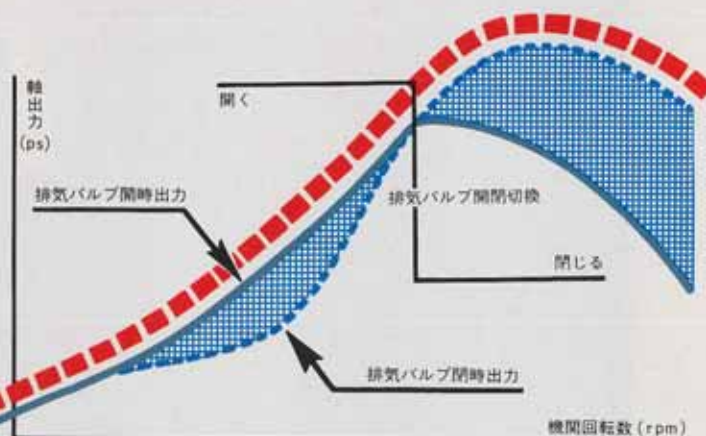
「の血統を受け継ぐライトスプリンター。全身に軽快感と躍動感をみなぎらせて、ロードを疾走する。」

RG125Γ



SAEC[Suzuki Automatic Exhaust Control]が、2サイクルに力強さと軽快感を持たせた。

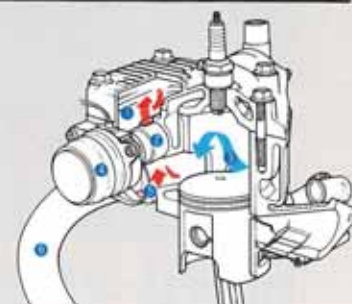
RG125Γのエンジンは、22ps/9,500rpm、1.7kg-m/8,500rpmの最高出力と最大トルクを発生し、パワフルな余裕の走りを見せてくれます。そして2サイクルの常識を破る、中低回転での力強いトルクと、高回転での伸びのある走りを実現したのが、スズキ独自のメカニズムSAECなのです。排気ポートの直後にサブ・チャンバーを装着し、中低回転時にはサブ・チャンバーへのバルブが開き、メイン+サブ・チャンバーの効果で最適な排気脈動が得られます。7,400rpmを超す高回転になるとバルブを開いて、メインチャンバーが本来の効果を発揮。吸気の吹き抜けを防いで、混合気の充てん効



率を高めるのに最適な排気脈動効果が全回転域で得られます。

S·A·E·C

①サブ・チャンバー②円筒弁③混合気④回転ソレノイド⑤排気脈動⑥メイン・チャンバー



LIGHT SPRINTER
RG125Γ

¥289,000

高回転域(7400rpm以上)でバルブが開いた時



低中回転域でバルブが開いた時



レーシング・テクノロジーから生まれた、ハイメカニズム。

サブ・チャンバーへの排気を制御する円筒弁の開閉には、回転ソレノイドを採用しています。エンジンの回転数をコントロールユニットが感知して、瞬時に弁を開閉。鋭いアクセルワークにも、確実に反応してくれます。



鍛え抜かれた超軽量角パイプフレームから、優れた運動性能が生まれる。

コンピューターによる応力解析から設計された、ハイテンション鋼角パイプのダブルクレードルフレーム。パイプの肉厚・断面積を極小化して、徹底した軽量化を図るとともに、高い剛性を確保しています。マシンのトータルパフォーマンスは、一段と高まりました。



伝統の走りを生み出す、軽快でパワフルな足回り。

フロント16インチホイールには、新設計の超軽量キャストホイールを採用。ここにも軽量化の思想が生かされています。ホイールに直結されたディスクブレーキは、大径260mmのディスクと対

向ピストンブレーキシステムにより、高い制動力と信頼性を確保。クラス初の偏平チューブレスタイヤも装着しています。



精悍なフェアリングに、レーサー感覚で統一した各種装備。

45/45Wの角形ヘッドライトを内蔵する本格的フェアリングは、RGF直系の鋭さ。足まわりまでカバーするフレームカバーによって、さらに優れた整流効果を上げています。ハンドルは、レーシーなセパレートタイプを採用。メーター類も、視認性を高め、最も確認しやすい角度にセットしています。



粘り強く、軽快に。低燃費で駆け抜くSTDCCエンジン

最高出力14ps/10,000rpm、最大トルク1.0kg-m/8,500rpmを発生するGS125Eの心臓部は、STDCC(2ドーム形燃焼室)エンジンで、理想的なスワールを発生し、燃焼効率を飛躍的に向上させています。スムーズな吹上げがりと、ビビッドなレスポンスを実現。50km/h定地走行値63.0km/ℓという、クラス随一の燃費データーを誇りながら、切れ味の鋭い走りを見せるハイパフォーマンスエンジンです。さらに点火も、確実な着火が得られるフルトランジスタ方式を採用。パワーアップと低燃費に貢献し、メンテナンスも不要になりました。



足回りの良さが、快適さと小気味よさを生み出す。

フロントフォークには、急制動時のノーズダイブを最小限に防ぎ、優れた操縦安定性と快適な乗り心地を生み出すANDF(アンチ・ノーズダイブ)機構を装備しています。さらに、フロントには油圧式ディスクブレーキを装備。常に安定し、シャープな制動力を発揮します。



安心して、無理のないライディング感覚をつくる充実の装備。

計算された空力特性のミニカウルに、大光量・角型ハロゲンヘッドライトが内蔵され、安全快適な夜間走行を可能にしてくれます。コックピット感覚のメーター類は、最も確認しやすい角度にセット。独自のギャポジション・インジケーターも装備しています。ライトスポーツにふさわしいライディングポジションをつくるセミフラットハンドル、スイッチ類も左手に集中させ、高い機能性を得ています。



●走りの写真はプロライダーのテスト走行を撮影したものです。一般公道では無理な走行をしないようにしましょう。

シティユースからスポーツツーリングまで、すべての道で走りが楽しめる、ベーシックライトスポーツ

GS125E
KATANA
¥249,000





都会で、自然の中で、自由な発想で走りたい。
行動空間を開拓するランドアスリート。

SX125R
¥253,000



ハイパワーと優れた足回りを駆使し、トータルバランスの高さで、ラフを果敢に攻めていく。

RA125
SUNNY SIDE OFFROADER
¥266,000



新設計のコンパクトなエンジンは、パワフルな走行性能を披露する。

最高出力14ps/9,500rpm、最大トルク1.1kg-m/8,000rpmのタフなパワーを発生するSX125Rの心臓部、4サイクル・OHV・単気筒エンジンには、スズキ独自の燃焼理論から設計されたSTDCC (Suzuki Twin Dome Combustion Chamber) システムを採用しています。吸気、排気、それぞれのバルブを囲むふたつの円型燃焼室が組合ってSTDCCを形成し、完全燃焼のための燃焼室容積の小さい、理想的なシリンダーヘッドが完成しました。さらに排気効率を一段と高めるため、サイドブランチを装着しています。排気ポートから流れ込んだ排気が、サイドブランチに高圧でたくわえられ、排気バルブが閉じると同時に、サイドブランチ内の高圧排気

が主排気管内の残留ガスを一掃してくれます。このサイドブランチによって排気効率が一段と向上し、低速域から高速域まで、スムーズでパワフルなエンジン特性が実現しました。

さまざまな表情の大地を、素早かつ的確に対応するSX自慢の足回り。

低速から高速、またあらゆる起伏に幅広く反応するため開発されたのが、このE(エクセレント)・フルフローター・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表わす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、ストローク初期の段階では、スイングアームは偏心カム(図のB)を介してリ

SX125R POWER

STDCC

E-FULL



強烈なパワーと鋭さを発揮する水冷・2サイクルエンジン。

RA125のパワーユニットは、最高出力22ps/8,000rpm、最大トルク2.0kg-m/7,500rpmというクラス最高峰のパワーを発生。プレート状のスロットルバルブを持つ、鋭いレスポンスのフラットスライドキャブレターを装着。最良の混合気を全回転域にわたって、シリンダー内に送り込みます。小型・軽量のアルミ製ラジエーター



な発想で走りたい。
アスリート。



新設計のコンパクトなエンジンは、パワフルな走行性能を披露する。

最高出力14ps/9,500rpm、最大トルク1.1kg-m/8,000rpmのタフなパワーを発生するSX125Rの心臓部、4サイクル・OHC・単気筒エンジンには、スズキ独自の燃焼理論から設計されたSTDCC (Suzuki Twin Dome Combustion Chamber) システムを採用しています。吸気、排気、それぞれのバルブを囲むふたつの円型燃焼室が組合ってSTDCCを形成し、完全燃焼のための燃焼室容積の小さい、理想的なシリンドリッドヘッドが完成しました。さらに排気効率を一段と高めるため、サイドブランチを装着しています。排気ポートから流れ込んだ排気が、サイドブランチに高圧でたくわえられ、排気バルブが閉じると同時に、サイドブランチ内の高圧排気

が主排気管内の残留ガスを一掃してくれます。このサイドブランチによって排気効率が一段と向上し、低速域から高速域まで、スムーズでパワフルなエンジン特性が実現しました。

さまざまな表情の大地を、素早く的確に対応するSX自慢の足回り。

低速から高速、またあらゆる起伏に幅広く反応するため開発されたのが、このE(エクセレント)・フルフローター・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表わす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、ストローク初期の段階では、スイングアームは偏心カム(図のB)を介して

SX125R POWER UNIT



アク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、この連結位置が前方に移動、(A)間が短く、(B)間が長くなり、ここでレバー比が変化するわけです。



タルバランスの高さで、ラフを果敢に攻めていく。



強烈なパワーと鋭さを発揮する水冷・2サイクルエンジン。

RA125のパワーユニットは、最高出力22ps/8,000rpm、最大トルク2.0kg-m/7,500rpmというクラス最高峰のパワーを発生。プレート状のスロットルバルブを持つ、鋭いレスポンスのフラットスライドキャブレターを装着。最良の混合気を全回転域にわたって、シリンドリッド内に送り込みます。小型・軽量のアルミ製ラジエーター



は、冷却効率が高く、信頼性も抜群です。オフロードを知りつくした足回りと装備が、縦横無尽に威力を発揮する。

軽量・高剛性にしてコンパクトなセミダブルクレードルフレームと、フルフローターサス



パッシング、ウィンカー、ホーンなどの各スイッチ類は左側に集中レイアウト。右側へはキルスイッチのみを配して、操作性を重視しました。



卓抜したオフロードランを支える、しなやかで強固な足回りと充実の装備。

ロングストロークのフロントフォークには、油圧式ディスクブレーキを装着。強力な制動力と、コントロールのしやすさが特長です。力強いグリップ力を発揮する偏平タイヤとともに、オンロードで、オフロードで、素晴らしい走行性能を発揮してくれます。



大型のリアバッグは、レインスーツやロードマップ、そしてツール類などが入ります。エンジンの下に装備されたスキッドプレートが、激しいオフロードランでの岩や石から、大切なパワーユニットをガードします。

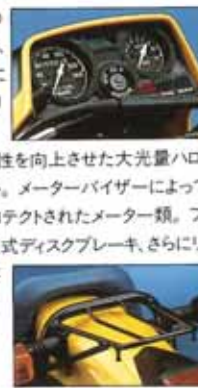


大型・大光量の45/45W角型ハロゲンヘッドライトは、配光状態のよいレンズカットを採用し、明るく安全なナイトランが楽しめます。



左に角型スピードメーター、右に各インジケーター、スイッチをレイアウトし、視認性の高い優れたメーターパネルになっています。またメーターバイザーが、泥などの汚れからメーターを守ります。

ベンションとの組み合わせは、どんな大地にも的確な走りを見せます。夜間の安全性を向上させた大光量ハロゲンヘッドライト。メーターバイザーによって、汚れからプロテクトされたメーター類。フロントには油圧式ディスクブレーキ、さらにリアキャリアも装備しています。





サイドスタンド

アク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、この連結位置が前方に移動、(A)・(B)間が短く、(B)・(C)間が長くなり、ここでレバー比が変化するわけです。

FULL FLOATER



卓抜したオフロードランを支える、しなやかで強固な足回りと充実の装備。

ロングストロークのフロントフォークには、油圧式ディスクブレーキを装着。強力な制動力と、コントロールのしやすさが特長です。力強いグリップ力を発揮する偏平タイヤとともに、オンロードで、オフロードで、素晴らしい走行性能を発揮してくれます。



大型のリアバックは、レインスーツやロードマップ、そしてツール類などが入ります。エンジンの下に装備されたスキッドプレートが、激しいオフロードランでの岩や石から、大切なパワーユニットをガードします。



は、冷却効率が高く、信頼性も抜群です。オフロードを知りつくした足回りと装備が、縦横無尽に威力を発揮する。

軽量・高剛性にシコンパクトなセミダブルクレドルフレームと、フルフローターサス



パッシング、ウインカー、ホーンなどの各スイッチ類は左側に集中レイアウト。右側へはキルスイッチのみを配して、操作性を重視しました。



大型・大光量の45/45W角型ハロゲンヘッドライトは、配光状態のよいレンズカットを採用し、明るく安全なナイトランが楽しめます。

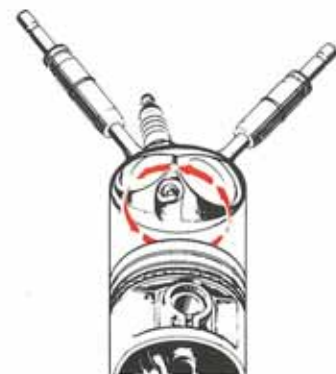


左に角型スピードメーター、右に各インジケーター、スイッチをレイアウトし、視認性の高い優れたメーターパネルになっています。またメーターバイザーが、泥などの汚れからメーターを守ります。

ベンションとの組み合わせは、どんな大地にも的確な走りを見せます。夜間の安全性を向上させた大光量ハロゲンヘッドライト。メーターバイザーによって、汚れからプロテクトされたメーター類。フロントには油圧式ディスクブレーキ、さらにリアキャリアも装備しています。



**シンプル&リラックス。
風とエンジンの鼓動を大切にした、
ナイス・シングル・アメリカン。**



**パワフルに、エコノミーに、
STDCCエンジン。**

GN125Eのパワーユニットは、STDCC(2ドーム形燃焼室)採用をしたOHC・単気筒エンジンを搭載。特殊な形状の燃焼室によって、混合気に適当なスワールを発生させ、理想的な燃焼状態を実現しています。低速から高速まで、ず太いトルクと、圧倒的な低燃費が、走りの真価を見せます。

シンプル・アメリカンのイメージで統一された各種装備。最小限の視線移動で確認できる、大径のスピード&タコメーター。



ハンドルは、扱いやすさを重視したニュートラル・ハンドル。走行中、頻繁に使用するスイッチ類は左手に集中レイアウト。45/45Wの大型ヘッドライトと、ターンシグナルやテールランプは、ナイトランの安全性を高めています。フロントには、角型パッド採用の油圧式ディスクブレーキを装着しています。



GN125E
¥238,000



125cc.ロードスポーツ & オフロード
仕様諸元表

125cc.SPECIFICATIONS

車名	RG125T	GS 125E KATANA	SX125R	RA125	GN125E
型式	NF11F	NF41B	SF41B	SF13A	NF41A
全長	1,950mm	1,945mm	2,170mm	2,070mm	1,945mm
全幅	660mm	710mm	825mm	870mm	815mm
全高	1,155mm	1,110mm	1,180mm	1,165mm	1,110mm
軸距	1,310mm	1,270mm	1,350mm	1,355mm	1,275mm
最低地上高	135mm	170mm	265mm	280mm	170mm
乾重量	100kg	101kg	100kg	96kg	103.1kg
シート高	730mm	770mm	800mm	840mm	728mm
定地燃費	50.7km/l (50km/h)	63.9km/l (50km/h)	63.0km/l (50km/h)	58.0km/l (50km/h)	64.0km/l (50km/h)
最小回転半径	3.0m	2.1m	2.3m	2.2m	2.2m
制動距離	7.0m(35km/h)	7.0m(35km/h)	9.0m(35km/h)	8.0m(35km/h)	7.0m(35km/h)
エンジン形式	2サイクル・単気筒	4サイクル・単気筒	4サイクル・単気筒	2サイクル・単気筒	4サイクル・単気筒
弁方式	パワーリフトバルブ	DOHC・2バルブ	DOHC・2バルブ	ババリー・リフトバルブ	DOHC・2バルブ
排気管位置	124cc	124cc	124cc	124cc	124cc
内径×行程	54.0×54.0mm	57.0×48.8mm	57.0×48.8mm	56.0×50.6mm	57.0×48.8mm
圧縮比	7.4	9.5	9.5	7.5	9.5
最高出力	22ps/9,500rpm	14ps/10,000rpm	14ps/9,500rpm	22ps/9,000rpm	13ps/9,500rpm
最大トルク	1.7kg-m/8,500rpm	1.0kg-m/8,500rpm	1.1kg-m/7,500rpm	2.0kg-m/7,500rpm	1.0kg-m/8,500rpm
キャブレター	VM28SS	VM24	VM24SS	VM24SS(51mm)	BS26(SU)
潤滑方式	分離潤滑式	フエルトサンブ	フエルトサンブ	分離潤滑式	フエルトサンブ
始動方式	キック	セル	キック	プライマリキック	セル
点火方式	PEI	フルトランジスタ	PEI	PEI	フルトランジスタ
エンジン冷却方式	空冷	空冷	空冷	空冷	空冷
燃料タンク容量	13ℓ	12ℓ	15ℓ	9.0ℓ	10ℓ
オイル容量	1.2ℓ	1.0ℓ	1.1ℓ	1.2ℓ	1.0ℓ
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	湿式多板コイルスプリング	湿式多板コイルスプリング
変速機形式	常時噛合5段リターン式	常時噛合5段リターン式	常時噛合5段リターン式	常時噛合5段リターン式	常時噛合5段リターン式
第1速	2.750	3.000	3.000	2.750	3.000
第2速	1.857	1.857	1.857	1.812	1.857
第3速	1.368	1.368	1.368	1.368	1.368
第4速	1.095	1.095	1.095	1.045	1.095
第5速	0.896	0.913	0.913	0.904	0.913
第6速	0.840	—	0.800	0.772	—
一次減速(ギヤ)	3.350	3.470	3.470	3.186	3.470
二次減速(チェン)	3.142	3.071	3.312	3.571	2.978
ギヤスタ	26/20	25/20	29/20	29/20	26/20
トレール	81mm	90mm	117mm	113mm	107mm
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	油圧式ディスク	油圧式ディスク
ブレーキ形式(後)	リレーディングブレーキ	リレーディングブレーキ	リレーディングブレーキ	リレーディングブレーキ	リレーディングブレーキ
フレーム形式	ダブルスラット	ダイヤモンド	ダイヤモンド	セミダブルスラット	ダイヤモンド
タイヤサイズ(前)	80-100-18(チューブレス)	2.75-18-40PR	80-80-21 45P	80-80-21 45P	2.75-18-40PR
タイヤサイズ(後)	80-90-18(チューブレス)	3.00-18-40PR	100-90-18 53P	110-90-18 58P	3.50-16-40PR
かじ取角左右	20°	42°	43°	45°	42°
ボディ・カラー	ホワイト・ブルー・ブラック ホワイト・レッド・ブラック	パール・シルバー・ホワイト キャンディ・ブルー・ブラック	ロッキン・ホワイト スモーク・ブラック	イエロー ホワイト	スペース・ブラック キャンディ・ブルー・ブラック

●定地燃費は定められた試験条件のもとでの値です。したがって、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、実物と異なっている場合があります。
●価格は標準現金価格です(北海道、沖縄および一部離島を除く)



『イメージ・レーザースーツ』
(SOL-S16)
●カラー:ホワイト/ブルー/ネイビー
●サイズ:M・L・LL
●¥108,000



グライロ・ヘルメット
(S-37V)
●カラー:
ブラック・マールーン
●サイズ:S・M・L・LL
●¥19,000



『イメージ・ヘルメット』
(S-70J)
●カラー:ホワイト/ブルー
●サイズ:S・M・L・LL
●¥32,900



グライロ・ラムジャケット
(SGL-J3)
●カラー:ブラック
●サイズ:M・L・LL
●¥68,000



グライロ・ハーブブーツ
●カラー:ブラック
●サイズ:24.5~27.0cm
●¥18,000



『イメージ・ブーツ』
(SOB-S)
●カラー:ホワイト/ブルー/ネイビー
●サイズ:24.5~27.0cm
●¥20,000



グライロ・ライダージャケット
(SGL-J4)
●カラー:ブラック
●サイズ:M・L・LL
●¥48,000
グライロ・ライダーパンツ
(SGL-P2)
●カラー:ブラック
●サイズ:M・L・LL
●¥42,000



SAFE & JOYFUL: モーターサイクルに乗るための、マナーとルール。

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締めかぶりましょう。身体露出が少なく、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。あせらず無理せず、安全速度で経済走行をしましょう。空
ブカンはムダです。ガソリンを大切にしましょう。●4輪車の動きにご注意。バイクを運転するときは、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、進路変更などの意思表示です。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、手前で十分にスピードをおとしてから曲がるようにしましょう。改造はやめよう。
変形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、バイク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。バイクから離れるときは、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

ONE
FOR ONE
確かな信頼性、86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

鈴木自動車工業株式会社
本社:〒432-91 浜松市外高塚



99999-10100-701