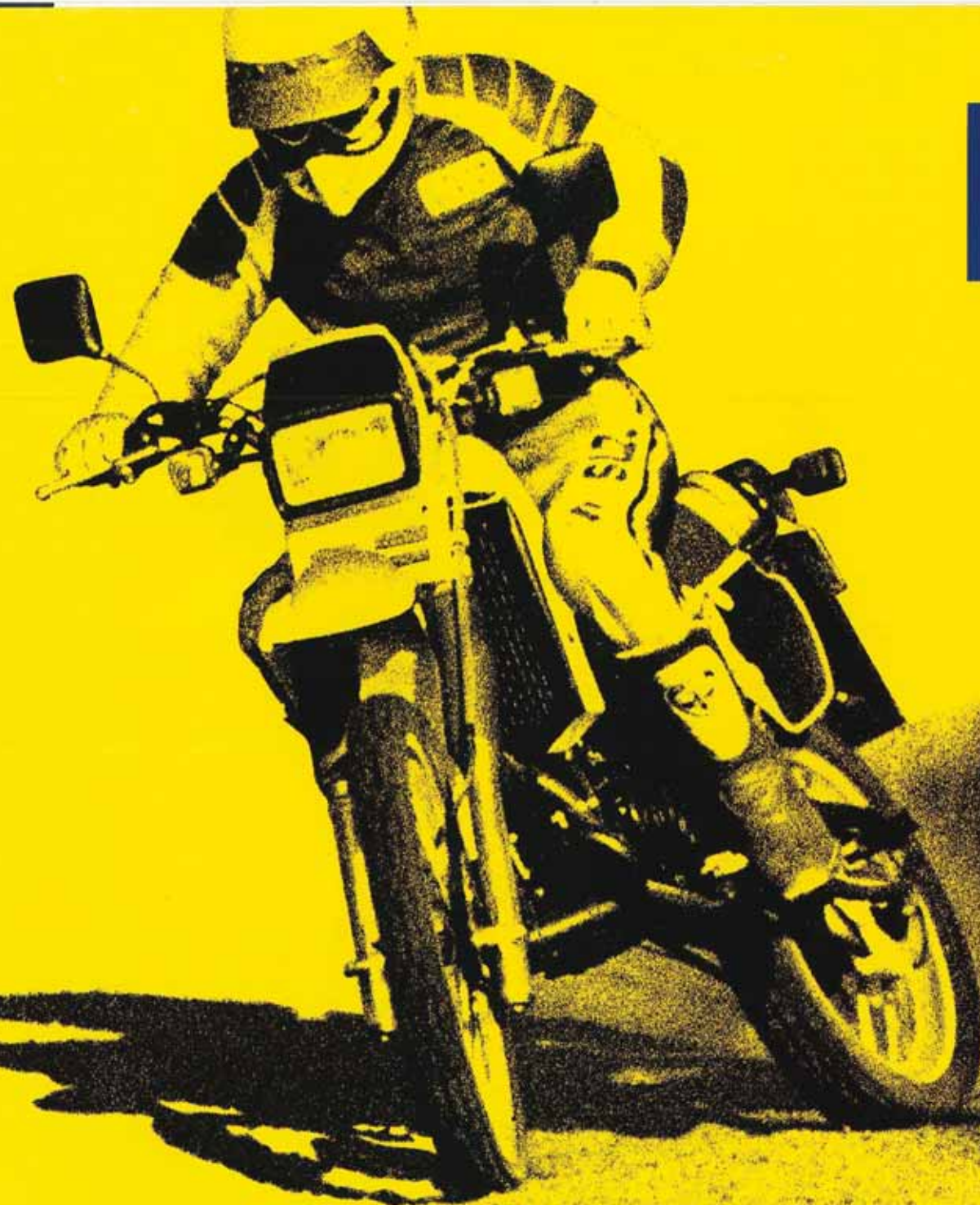




Super Off Roader

RA125

LIQUID COOLER
LC

FULL FLOATER

SUZUKI



チャンピオン・マシン『RA』
V9テクノロジーをフルオー

RA変身



チャンピオン・マシン『RA』、
V9テクノロジーをフルオープンして変身 RA125誕生。

RA変身

RA75/1975年世界MX・GP125ccクラスチャンピオン、RA76/1976年世界MX・GP125ccクラスチャンピオン、RA77/1977年世界MX・GP125ccクラスチャンピオン、RA78/1978年世界MX・GP125ccクラスチャンピオン、RA79/1979年世界MX・GP125ccクラスチャンピオン、RA80/1980年世界MX・GP125ccクラスチャンピオン、RA81/1981年世界MX・GP125ccクラスチャンピオン、RA82/1982年世界MX・GP125ccクラスチャンピオン、RA83/1983年世界MX・GP125ccクラスチャンピオン、RA125/1984年度125ccクラスオフロードバージョンマシンデビュー





Power Unit

基本システムの完成度が高ければ高いほど高性能でありながらその機構はシンプルになる。だから、RA125のパワーユニットは、付加装置を一切必要としない。

クラス最高、強烈なパワーを発揮する水冷・2サイクルエンジン。

排気量124cc、ボアストローク56.0mm×50.6mm、水冷・2サイクル・パワーリードバルブ・単気筒の新聞発RA125のエンジンは、最高出力22ps/8,000rpm、最大トルク2.0kg-m/7,500rpmとクラス最高のパフォーマンスを

誇ります。吸気効率が高く、トルクと高回転の伸びを同時にキ独自のパワーリードバルブを持つ燃焼室、フリクション新聞発薄型・軽量ピストン・スフリーで低速から高速まで時期が得られるP.E.I.高速方式など、すべてがV9タイプです。圧倒的な瞬発力、すワイドなパワーバンドを持つエンジンは比類なき走破性と振っています。

軽量・コンパクトで冷却効率

システム。
小型・軽量のアルミ製ラジエーターの冷却循環経路を持



システムは、ムダ冷却効率と信頼性があります。また、集風型のラジエーターに、さらに、日常の易なりザー・バークール防止を装備して、最良の混合気スポンスのフラレター。
チャンピオン・シート状のスロット、最良の混合気づくり、鋭いレスキ独自のキャ

短いストレートを一気に走り、自在にコーナーをクリアしていく。パワーユニットと足回りのポテンシャル。スーパーオフローダーRA125。

Power Unit

基本システムの完成度が高ければ高いほど高性能でありながらその機構はシンプルになる。だから、RA125のパワーユニットは、付加装置を一切必要としない。

クラス最高、強烈なパワーを発揮する水冷・2サイクルエンジン。

排気量124cc、ボアストローク56.0mm×50.6mm、水冷・2サイクル・パワーリードバルブ・単気筒の新開発RA125のエンジンは、最高出力22ps/8,000rpm、最大トルク2.0kg-m/7,500rpmとクラス最高のパフォーマンスを



誇ります。吸気効率が高く、低・中速のビッグトルクと高回転の伸びを同時に実現するスズキ独自のパワーリードバルブ、スキッシュエリアを持つ燃焼室、フリクションロスの少ない新開発薄型・軽量ピストンリング、メンテナンスフリーで低速から高速まで理想的な点火時期が得られるP.E.I 高速遅角タイプ点火方式など、すべてがV9テクノロジーの結晶です。圧倒的な瞬発力、すぐれた加速性能、ワイドなパワーバンドを持つRA125のエンジンは比類なき走破性と扱いやすさを実現しています。

軽量・コンパクトで冷却効率が高い水冷システム。

小型・軽量のアルミ製ラジエター採用。最短距離の冷却循環経路を持つRA125の冷却システムは、ムダを省いた設計で、冷却効率と信頼性にすぐれています。また、集風効果の高い集風型のラジエターカバーを装着。さらに、日常のメンテナンスが容易なリザーバータンク、オーバーホール防止のサーモスタットを装備しています。

最良の混合気をつくり、鋭いレスポンスのフラットスライドキャブレター。

チャンピオン・メカのひとつ。プレート状のスロットルバルブを持ち、最良の混合気を全域にわたってつくり、鋭いレスポンスを誇るスズキ独自のキャブレター。パワー

リードバルブとで構成されるRA125のインタークシステムは、世界中のサーキットでその限りなきポテンシャルと完成度を実証した「RA」と同じです。

大容量でメンテナンスの容易な、ワンボックスタイプエアクリナー。

従来にくらべ容量を50%アップ(当社比)。吸気抵抗が少なく、除塵効果にすぐれています。さらにワンボックスのため、整備性を向上させ、大容量でありながら吸入音を著しく低減させたエア・クリナーです。



抜群の排気効率を誇り、燃焼効率を大幅に向上させるスズキ独自の多段膨張マフラー。排気管を段階的に膨張させることで、マフラー内の負圧を長く、大きくし、排気ガスの吸い出し効果を高めて排気効率を大幅に向上させています。また同時に、マフラー内の排気ガスの脈動で混合気の吹き抜けを防止し、高い燃焼効率を得るという、スズキ独自の画期的な排気メカニズムです。

Foot Work

チャンピオンマシン「RA」の走り、GPライダー達は「RAマジック」と呼んだ。この走り、いまRA125で体験することができる。

ハイテンションスチールパイプ製セミダブルクレードルフレーム。

軽量・高剛性・コンパクトなセミダブルクレードルフレームを採用しました。マス集中化を高次元に実現。形状、パイプ径、曲げ率、材質などすべてが、チャンピオン・テクノロジーによって決定されています。

クラス最高峰、220mmのロングストロークを持つフルフローターサスペンション。

クッションユニットの両端をフレームに直接固定しないフローティング構造を持つ画期的なショック吸収メカニズムとしてだけではなく、その設計ポリシーそのものが図り知れない影響を



短いストレートを一気に走り、
自在にコーナーをクリアしていく時 世界を制覇し続けた
パワーユニットと足回りのポテンシャルに驚嘆する、
スーパーオフローダーRA125。

が、低・中速のピク
を同時に実現するスズ
ードバルブ、スキッシュエ
フリクションロスの少ない
ピストンリング、メンテナン
高速まで理想的な点火
E.I 高速遅角タイプ点火
V9テクノロジーの結晶
能力、すぐれた加速性能、
ドを持つ RA125 のエン
性と扱いやすさを実現し
冷却効率が低い水冷シ
製ラジエター採用。最短
路を持つ RA125 の冷却
は、ムダを省いた設計で、
率と信頼性にすぐれてい
た、集風効果の高い集風
ラジエターカバーを装着。
日常のメンテナンスが容
易。オーバータンク、オーバ
ル防止のサーモスタット
しています。

混合気をつくり、鋭いレ
スのフラットスライドキャ
ブ
オン・メカのひとつ。ブレ
のスロットルバルブを持ち、
混合気を全域にわたって
鋭いレスポンスを誇るスズ
のキャブレター。パワー

リードバルブとして
構成される RA125
のインテークシス
テムは、世界中の
サーキットでその
限りなきポテンシヤ
ルと完成度を実証
した「RA」と同じ
です。

大容量でメンテナンスの容易な、ワンボック
スタイプエアクリナー。
従来にくらべ容量を50%アップ(当社比)。吸
気抵抗が少なく、除塵効果にすぐれています。
さらにワンボックスのため、整備性を向上さ
せ、大容量でありながら吸入音を著しく低減
させたエア・クリナーです。



抜群の排気効率を誇り、燃焼効率を大幅に
向上させるスズキ独自の多段膨張マフラー。
排気管を段階的に膨張させることで、マフラ
ー内の負圧を長く、大きくし、排気ガスの吸い
出し効果を高めて排気効率を大幅に向上さ
せています。また同時に、マフラー内の排気ガ
スの脈動で混合気の吹き抜けを防止し、高い
燃焼効率を得るという、スズキ独自の画期的
な排気メカニズムです。

Foot Work

チャンピオンマシン「RA」の走りや、GPライダー
達は「RAマジック」と呼んだ。この走りや、い
ま RA125 で体験することができる。

ハイテンションスチールパイプ製セミダブル
クレードルフレーム。

軽量・高剛性・コンパクトなセミダブルクレ
ードルフレームを採用しました。マス集中化を高
次元に実現。形状、パイプ径、曲げ率、材質な
どすべてが、チャンピオン・テクノロジーによ
って決定されています。

クラス最高峰、220mmのロングストロークを持
つフルフローターサスペンション。

クッションユニットの両端をフレームに直接固
定しないフローティング構造を持つ画期的な
ショック吸収メカニズムとしてだけではなく、その
設計ポリシーそのものが図り知れない影響を

他のリアサスに与えたスズキ独
自のリアサスペンション・メカ。
理想のクッション特性が得られ
るように設定されたレバール比、
クラス最高の220mmのストロ
ークなどが、RA125の比類なき快
適性と操安性の源泉となってい
ます。

バネ下重量の軽減と運動性能
の大幅向上を可能にした角型
アルミ製スイングアーム。

アルミの軽さと靱性のメリットを
最大限に引き出し、剛性を高め
たフルフローターサス専用ス
イングアーム。バネ下重量の軽減、路面追従
性の大幅な向上を実現しました。

クラス最高のストローク240mmを誇るフロント
サスペンション。

クラス最高の240mmのストロークを持つテレス
コピックタイプ。フォークブーツカバーも装備
しました。



フロントには、油圧式ディスクブレーキを採用。

フロントには、油圧式ディスクブレーキを採用
しました。多孔式ディスクプレートの有効径は
φ196。リアは、ドラム径φ120のリーディングト
レーリング。高い信頼性と絶大なストッピング
パワーを発揮します。



ハードなオフロードランに威
ミリム、ストレートスポーク。

ホイールは、フロント1.60×
のアルミを採用。高品質
のために、徹底したメカニズム
られた RA125 ならではの
スポークは、世界中のサー
を知りつくしたスズキのノウ
ストレートスポーク。ハート
性は抜群です。

フラットプロファイル(偏平
フロントに80/80-21、リアに
タイヤを採用しました。ハー



く時、世界を制覇し続けた
ンシヤルに驚嘆する、

他のリアサスに与えたスズキ独自のリアサスペンション・メカ。理想のクッション特性が得られるように設定されたレバー比、クラス最高の220mmのストロークなどが、RA125の比類なき快適性と操安性の源泉となっています。

パネ下重量の軽減と運動性能の大幅向上を可能にした角型アルミ製スイングアーム。

アルミの軽さと靱性のメリットを最大限に引き出し、剛性を高めたフルフローターサス専用スイングアーム。パネ下重量の軽減、路面追従性の大幅な向上を実現しました。

クラス最高のストローク240mmを誇るフロントサスペンション。

クラス最高の240mmのストロークを持つテレスコピックタイプ。フォークブーツカバーも装備しました。



フロントには、油圧式ディスクブレーキを採用。

フロントには、油圧式ディスクブレーキを採用しました。多孔式ディスクプレートの有効径はφ196。リアは、ドラム径φ120のリーディングトレーリング。高い信頼性と絶大なストッピングパワーを発揮します。



ハードなオフロードランに威力を発揮するアルミリム、ストレートスポーク。

ホイールは、フロント1.60×21、リア2.15×18のアルミリムを採用。高品質な走りを実現するために、徹底したメカニズムの高品質化が図られたRA125ならではの足回りです。さらにスポークは、世界中のサーキット、オフロードを知りつくしたスズキのノウハウから生まれたストレートスポーク。ハードな走行での信頼性は抜群です。

フラットプロファイル(偏平)タイヤを装着。フロントに80/80-21、リアに110/80-18の偏平タイヤを採用しました。ハードなコーナリング



時などに生じる大きな横Gによる変形が少なく、コーナリングパフォーマンス、グリップ力にすぐれています。



Equipments

オフロードを快適に、安全に走破しきるためのマシンRA125には、徹底した高品質化がなされている。

タコメーター、水温計標準装備のメーター類。タコメーター、スピードメーターを左右に、中央に水温計を配列。オイル警告灯、ニュートラルランプ、ハイビームインジケーターなどを機能的に配置しました。

メーター類を汚れから守るメーターバイザー。メーター類を泥、砂などの汚れから守るメーターバイザーには、ラジエターへの集風効果を高めるグリッドが設けられています。夜間走行時の安全性を高める大光量ハロゲンヘッドライト。

白色光が鮮やかな12V45W/45Wの大光量、角型ハロゲンヘッドライトが、安全な夜間走行を約束します。

走りに専念できる操作性にすぐれたスイッチレイアウト。

ハンドルは、パイプ製のブリッジハンドル。ライト、ディマー、パッシング、フラッシャー、ホーンなどのスイッチを左側に集中。右側はキルスイッチのみとした操作性、機能性最優先設計です。

最適なライディングポジションがとれる新形状シート。

シートはタンク上部までレイアウトされ、体重移動を容易にしました。乗り心地と耐久性にすぐれたウーリーナイロン製シームレス加工です。



ブレーキペダル、チェンジレバーにはホールディングタイプ(可倒式)採用。

ブレーキペダル、チェンジレバーは共にホールディングタイプ。さらに、ブレーキペダル

は「RA」と同じくステップをまたぐ形状を持ち、コーナーでの突っ込み時や岩の多い場所などでの安全性、耐久性を向上させています。



ロングツーリングにも安心の9.0ℓフルタンク。

チャンピオンマシン「RA」さながらのフォルムを持つ、大容量9.0ℓのタンクです。

リアキャリアを装備。ツーリングなどに便利なリアキャリアを標準装備しています。





ORA125主要諸元

型 式	スズキSF13A
全 長	2070mm
全 幅	840mm
全 高	1,165mm
軸 距	1,355mm
シ ー ト 高	865mm
最低地上高	280mm
乾燥重量	96kg
定 地 燃 費	58km/ℓ (50km/h)
最小回転半径	2.2m
制 動 距 離	8.0m (35km/h)
エ ン ジ ン 型 式	2サイクル・単気筒
弁 方 式	パワーリードバルブ
総 排 気 量	124cc
内 径×行 程	56.0×50.6
圧 縮 比	7.5
最 高 出 力	22ps/8,000rpm
最 大 ト ル ク	2.0kg-m/7,500rpm
キャブレター	VM24SS (アマル)
潤滑方式	分離潤滑式
点 火 方 式	PEI
始 動 方 式	キック
燃料タンク容量	9.0ℓ
オイル容量	1.2ℓ
エンジン冷却方式	水冷
クラッチ形式	湿式多板
変速機形式	常時噛合式6段リターン
第1速	2.750
第2速	1.812
第3速	1.368
第4速	1.045
第5速	0.904
第6速	0.772
一次減速(ギヤ)	3.166
二次減速(チェン)	3.571
キ ャ ス タ	29°
ト レ ー ル	113mm
ブレーキ形式(前)	油圧式ディスク
ブレーキ形式(後)	機械式リールブレーキ
フレーム形式	セミダブルクレードル
タイヤサイズ(前)	80/80-21 45P
タイヤサイズ(後)	110/80-18 58P
かじ取角左右	45°

ボディ・カラー

フロリーナイエロー
 マーブル カレントレッド
 スーパー ホワイト

※定地燃費は定められた試験条件のもとの値です。したがって、走行時の気象、道路、車内、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、実物と異なって見える場合があります。

標準現金価格 ¥266,000

モーターサイクルに乗るための、マナーとルール。 SAFE & JOYFUL

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めてかぶりましょう。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、仕業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。

○あせらずムリせず 安全速度で経済走行をしましょう。空ぶかしはムリです。ガソリンを大切にしましょう。

○4輪車の動きにご注意 バイクを運転する時は、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時は、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、手前で十分スピードをおさめてから曲るようにしましょう。

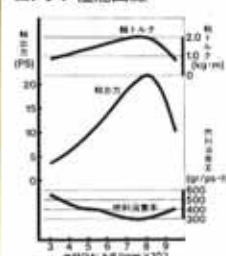
改造はやめよう。変形ハンドルやマフラーの改造などは、法律で禁じられているばかりでなく、操縦安定性及び消音機能を低下させ、本来の性能が発揮できませんのでやめましょう。

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。

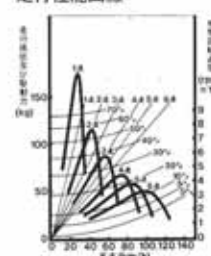
盗難にご注意。バイクから離れるときは、キーを抜きとりハンドルロック(錠錠装置、スズキ全車に標準装備)で盗難防止を。

スズキ安全運転振興本部

エンジン性能曲線



走行性能曲線



- ★ヘルメットを正しくかぶりましょう。
- ★点検・整備を忘れずに。
- ★安全のため改造はやめましょう。

気軽に便利なお支払い——スズキクレジット

SUZUKI



鈴木自動車工業株式会社

〒432 静岡県浜松市外南300
99999-10104-600