

SUZUKI

LIGHT SPRINTER  
**RG125**





写真はプロライダーによる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はやめましょう。

RG1



# THE LIGHT SP

血は争えない。RGF直系の毛並み。

「F」を名乗る限り、ハンパであるわけがない。いつも先端を走り続けてきたのだから。  
スリムな身体の中には、あのRGFの燃えるスピリットが息づいている。  
RG125F、はじけるようなこのスプリンター、  
乗りこなすだけの価値がある。



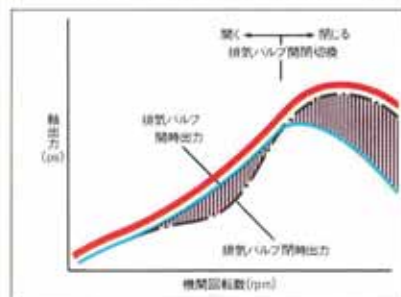
# LIGHT SPRINTER

も先端を走り続けてきたのだから。  
リットが息づいている。

## 独創のSAEC(Suzuki Automatic Power Unit)に新しい躍動を生む。

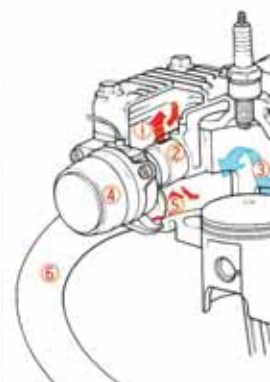
SAECは、2サイクルの常識を破った。

中低回転でもトルクがあり、しかも高回転での伸びもある理想的なパワーユニットを実現するメカニズム、それがスズキ独自のSAECです。排気ポート直後にサブ・チャンバーを設



け、中低回転時にはサブ・チャンバーへのバルブが開いて、メイン+サブ・チャンバーの働きで中低回転にマッチした排気脈動が得られます。7400rpmを越す高回転になるとバルブは閉じ、本来高回転向きにセッティングされたメインチャンバーが効果を発揮、

吸気の吹き抜けを防ぎ、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にわたって得られます。SAECの装備によってRG125のエンジンは今までの2サイクルエンジンにはない力強さと軽快感を持っています。

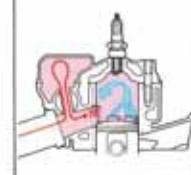


①サブ・チャンバー②円筒弁  
③回転ソレノイド④排気脈動⑤メ

レーシング・テクノロジーから  
ハイメカニズム。

サブ・チャンバーへの排気を  
筒弁の開閉には回転ソレノ  
エンジン回転数をコントロー  
検知して、ダイレクトかつ瞬時  
するため、レスポンスは鋭敏そ  
な激しいアクセルワークにも鋭  
125は、スズキがレースで得  
身にみなぎらせていることを体

低回転域でバルブが  
開いた時



高回転  
上)で





# PRINTER

ULTRA LIGHT WEIGHT  
WITH  
SMOOTH POWER

新次元の走りを実感できる軽量化と高出力化のコンセプト。

2ストロークロードスポーツの雄、スズキのΓシリーズに新しくラインナップされるRG 125Γは今までの125ccマシンとは実力がちがいます。まず徹底した軽量化設計がもたらした成果は乾燥重量95kgという傑出したデータ。フレーム、サスペンション、ホイール、マシンをあらゆる角度から検討して、ぜい肉ひとつ残らないウルトラ・ライトウェ

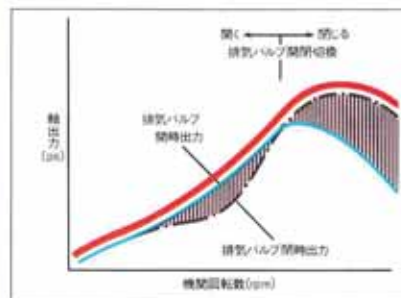
イトを達成しました。そしてΓの文字に恥じないハイパフォーマンスのもうひとつの鍵は、SAEC (Suzuki Automatic Exhaust Control)で2ストの常識を超えたパワーユニット。全回転域にわたるスムーズでパワフルなトルク感で痛快感な加速が味わえます。ウルトラ・ライトウェイトとスムーズ・パワーの劇的な出会いがライト・スプリンターRG 125Γというジャスト・サイズマシンに結実したのです。

スタンドはオプションです。

## 独創のSAEC(Suzuki Automatic Exhaust Control)が パワーユニットに新しい躍動を生む。

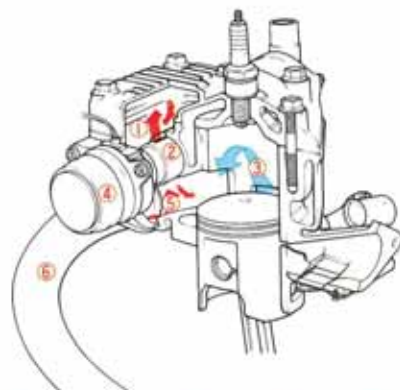
### SAECは、2サイクルの常識を破った。

中低回転でもトルクがあり、しかも高回転での伸びもある理想的なパワーユニットを実現するメカニズム、それがスズキ独自のSAECです。排気ポート直後にサブ・チャンバーを設



け、中低回転時にはサブ・チャンバーへのバルブが開いて、メイン・サブ・チャンバーの働きで中低回転にマッチした排気脈動が得られます。7400rpmを超す高回転になるとバルブは閉じ、本来高回転向きにセッティングされたメインチャンバーが効果を発揮、

吸気の吹き抜けを防ぎ、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にわたって得られます。SAECの装備によってRG125Γのエンジンは今までの2サイクルエンジンにはない力強さと軽快感を持っています。



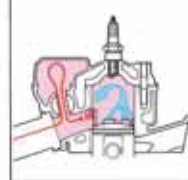
①サブ・チャンバー②円筒弁③混合気④回転ソレノイド⑤排気脈動⑥メイン・チャンバー

### レーシング・テクノロジーから生まれた

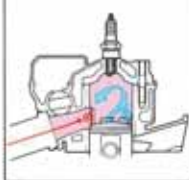
#### ハイメカニズム。

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。エンジン回転数をコントロールユニットで検知して、ダイレクトかつ瞬時に弁を開閉するため、レスポンスは鋭敏なもの。どんな激しいアクセルワークにも鋭く反応するRG125Γは、スズキがレースで得たノウハウを全身にみながらせていることを体感させてくれます。

低中回転域でバルブが開いた時



高回転域(7400rpm以上)でバルブが閉じた時



### 22ps/9,500rpm、1.7kgm/8,500rpmの パワーが余裕の走りを生む。

RG125Γのパワーユニットは定評あるパワーリッドバルブ、RGΓ直系の多段膨張型マフラー、そして高い冷却効率を誇るアルミラジエターなど、クラス水準を超えたハイパフォーマンスにふさわしい装備で22ps/9,500rpm、1.7kgm/8,500rpmを発揮。Γの名を継ぐにふさわしい風格と余裕がRG125Γにはあります。

## 徹底した軽量化がもた RG125Γの軽快さ。

### 超軽量を誇る角パイプフレーム。

RG125Γの骨格を形成するのは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。コンピュータによる応力解析で角パイプの肉厚・断面積を極力小さくするとともに、徹底した軽量化を図りました。軽量化は、マシンのトータルパフォーマンスを高めるというのがスズキのマシンづくりにあたっての哲学。強度剛性を確保しつつ軽量コンパクトに仕上げられた新設計フ



スタンドはオプションです。

matic Exhaust Control)が  
む。

徹底した軽量化がもたらしたものは、  
RG125Γの軽快さ。

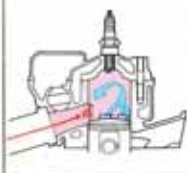
走りのための  
数々の装備が



①円筒弁②混合気③回  
気脈動④メイン・チャンバー  
ロジーから生まれた

への排気を制御する円  
回転ソレノイドを採用。  
コントロールユニットで  
かつ瞬時に弁を開閉  
は鋭敏なもの。どん  
ワークにも鋭く反応するRG  
レースで得たノウハウを全  
ることを体感させてくれます。

高回転域(7400rpm以  
上)でバルブが開いた時



22ps/9,500rpm、1.7kgm/8,500rpmの  
パワーが余裕の走りを生む。

RG125Γのパワーユニットは定評あるパワー  
リードバルブ、RGΓ直系の多段膨張型マフ  
ラー、そして高い冷却効率を誇るアルミラジエ  
ターなど、クラス水準を超えたハイパフォーマンスに  
ふさわしい装備で22ps/9,500rpm、  
1.7kgm/8,500rpmを発揮。Γの名を継ぐにふ  
さわしい風格と余裕がRG125Γにはあります。

超軽量を誇る角パイプフレーム。

RG125Γの骨格を形成するのはハイテンショ  
ン鋼角パイプのダブルクレードルフレーム。コン  
ピューターによる応力解析で角パイプの肉厚・  
断面積を極力小さくするとともに、徹底した軽量  
化を図りました。軽量化は、マシンのトータルパ  
フォーマンスを高めるというのがスズキのマシン  
づくりにあつての哲学。強度剛性を確保しつ  
つ軽量コンパクトに仕上げられた新設計フ

レームこそ、ウルトラ・ライトウエイトの象徴で  
あり、RG125Γの高性能の源でもあります。



●力強く軽快なフットワー  
軽量化の思想は足まわり  
ント16インチのホイールには  
キャストホイールを採用。  
ホイール直結とし、クラス  
レスタイヤと相まって従来  
くなっています。バネ下重  
操安性は大きく向上、サ  
ディスクと対向ピストンブ  
よって信頼性も高性能に

スタンドはオプションです。

とらしたものは、

フレームこそ、ウルトラ・ライトウエイトの象徴であり、RG125Iの高性能の源でもあります。



走りのための必要十分条件。  
数々の装備がライダーの飲びに変わる。



● 力強く軽快なフットワークを誇る足まわり  
軽量化の思想は足まわりにも及びます。フロント16インチのホイールには新設計の超軽量キャストホイールを採用。ブレーキディスクもホイール直結とし、クラス初の偏平チューブレスタイヤと相まって従来より10%以上も軽くなっています。パネ下重量の軽減によって操安性は大きく向上、さらに大径260mmのディスクと対向ピストンブレーキシステムによって信頼性も高性能にふさわしいものです。



● 空力特性を高めるスリムなフェアリング  
45/45Wの角形ヘッドライトを内蔵するスリムな本格的フェアリングはマシンのレーサーイメージを一層高めるコスチューム。足まわりまでカバーするフレームカバーによって整流効果はさらに優れたものになっています。



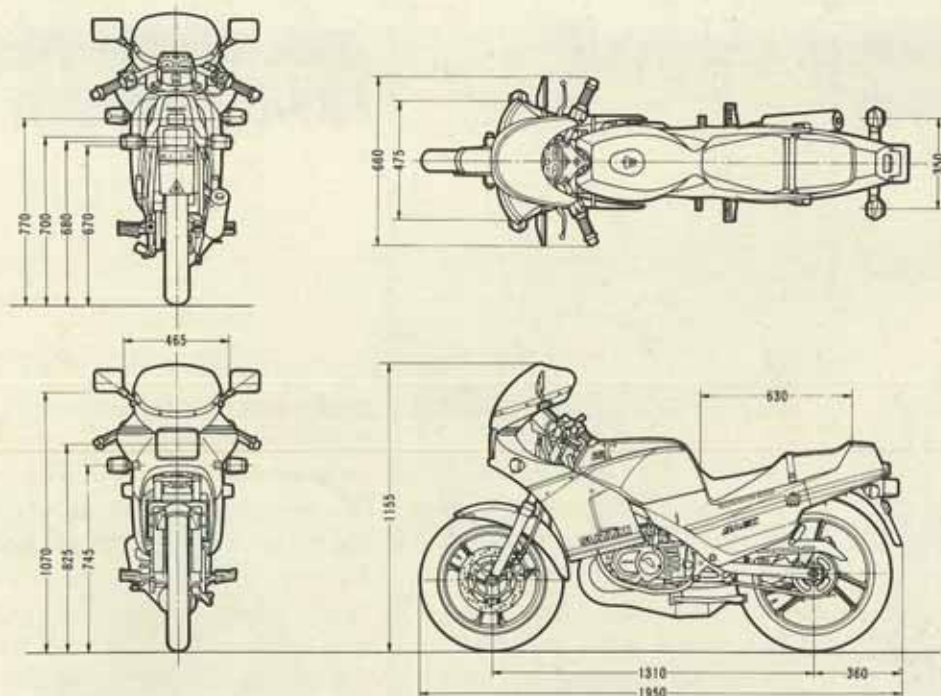
● マシンとの一体感を高める操作性 730mmという足つき性にすぐれたシート高、人間工学的に設計されたスイッチボックス、使いやすさと高いユーティリティのヘルメット&シートロックやラゲッジ・フック。ライダーの立場に立ったスズキのマシン・コンセプトを表わします。



● 大容量13ℓ入りのフューエルタンク



● レーシーなセパレートタイプハンドル

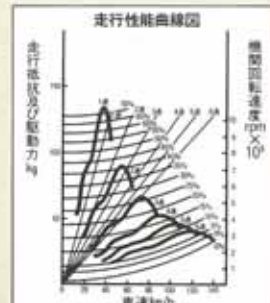
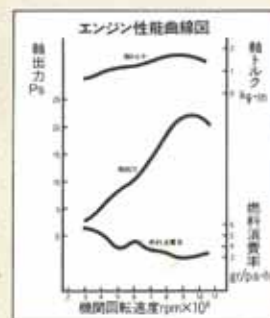


| RG125Γ 主要諸元 |                   |
|-------------|-------------------|
| 型式          | NF11F             |
| 全長          | 1,950mm           |
| 全幅          | 660mm             |
| 全高          | 1,155mm           |
| 軸距          | 1,310mm           |
| シート高        | 730mm             |
| 最低地上高       | 155mm             |
| 乾燥重量        | 95kg              |
| 定地燃費        | 51.0km/ℓ (50km/h) |
| 最小回転半径      | 3.0m              |
| 制動距離        | 7.0m (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        | 123cc             |
| 内径×行程       | 54×54mm           |
| 圧縮比         | 7.4               |
| 最高出力        | 22ps/9,500rpm     |
| 最大トルク       | 1.7kg-m/8,500rpm  |
| キャブレター      | VM28SS            |
| 潤滑方式        | 分離潤滑式             |
| 点火方式        | P.E.I.            |
| 始動方式        | キック               |
| 燃料タンク容量     | 13ℓ               |
| 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       | 1.857             |
| 第3速       | 1.368             |
| 第4速       | 1.095             |
| 第5速       | 0.956             |
| 第6速       | 0.840             |
| 一次減速(ギヤ)  | 3.350             |
| 二次減速(チェン) | 3.142             |
| キャスト      | 26"20'            |
| トレール      | 81mm              |
| ブレーキ形式(前) | 油圧式ディスク           |
| ブレーキ形式(後) | 機械式ドラム            |
| フレーム形式    | ダブル・クレードル         |
| タイヤサイズ(前) | 80/100-16(チューブレス) |
| タイヤサイズ(後) | 90/90-18(チューブレス)  |
| かじ取角左右    | 30°               |



標準現金価格 ¥289,000 (北海道・沖縄および一部離島を除く)



●定地燃費は、定められた試験条件のもとでの値です。従って、走行時の気象、道路、車輛、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、予告なく変更する場合があります。

## 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。あせらずムリせず安全速度で経済走行をしましょう。空ブカシはムダです。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、進路変更などの意志表示です。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。

- ★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。

スズキクレジット スズキサマール



〒432-91 静岡県浜松市外高塚300  
99999-10100-900