

SUZUKI

REAL SPRINT
RG400

TYPE:HK31A LENGTH:2,100mm WIDTH:695mm HEIGHT:1,185mm

WHEELBASE:1,425mm SEAT HEIGHT:770mm DRY WEIGHT:157kg

ENGINE TYPE:TWO-STROKE, WATER-COOLED SQUARE FOUR

NUMBER OF CYLINDERS:4

PISTON DISPLACEMENT:397c.c. BORE AND STROKE:50×50.6mm

COMPRESSION RATIO:7.2 MAX. POWER:59ps/9,000rpm

MAX. TORQUE:4.9kg-m/8,500rpm INTAKE SYSTEM:ROTARY DISK VALVE

IGNITION TYPE:SUZUKI"PE.I." CARBURETOR:VM28

SUSPENSION FRONT:POSITIVE DAMPING FORK, REAR:FULL FLOATER

FRAME:MR-ALBOX BRAKE:DECA PISTON BRAKE SYSTEM

COLORING(TWO TONE COLOR):WHITE & BLUE. GRAY & RED.







斬

走り、曲がり、止まる。この3極の追求を過
に導く“軽量化”。これこそが、世界GP500
1gのムダも見逃さないその徹底した姿勢
なる背景も白無地へと変えてしまう圧倒的



斬れるように、美しく。

ファイティング・アート ニューΓ発進。

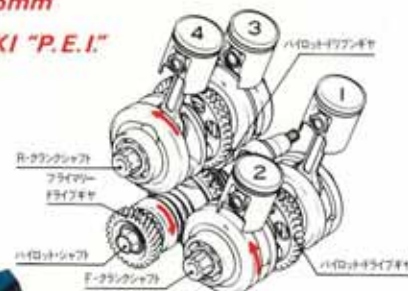
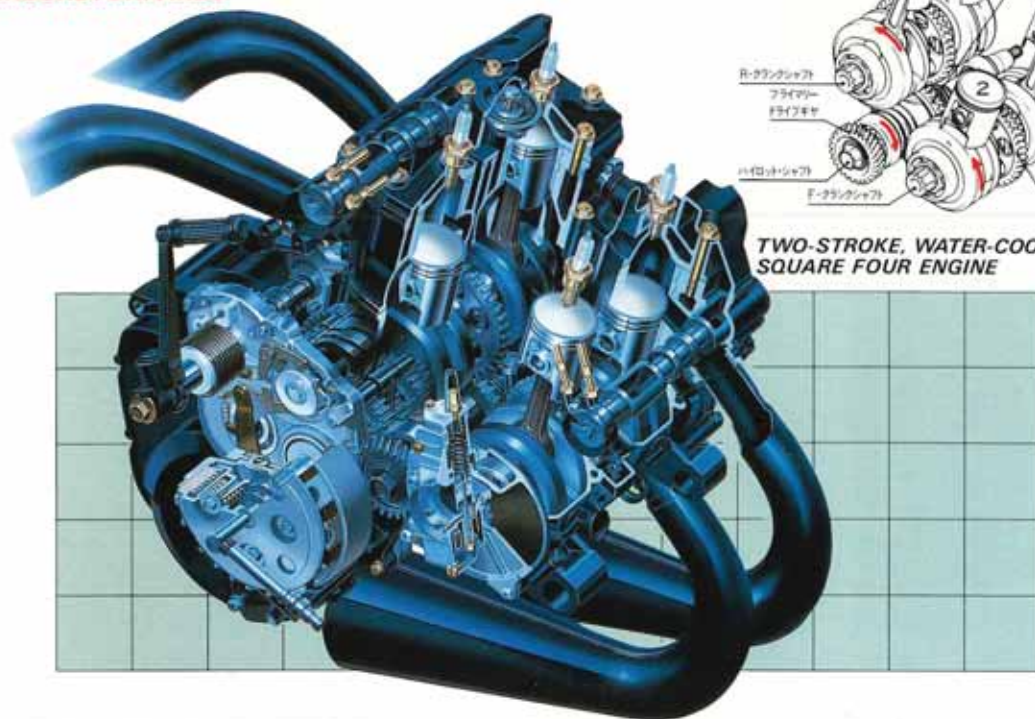
走り、曲がり、止まる。この3極の追求を過酷なまでに強いられるGPにおいて、“軽量化”のもたらすメリットは測り知れない。加速、操安性、さらに快適性をも高みに導く“軽量化”。これこそが、世界GP500ccクラス7年連続メーカー・チャンピオンの栄冠を勝ち得た、ひとつの大きな要因と言えるだろう。そして、1986年。1gのムダも見逃さないその徹底した姿勢は、ついにスタイリングの昇華へと視線を定めた。まとう色はホワイト&ブルー/グレイ&レッドのデュオ・トーン。いかなる背景も白無地へと変えてしまう圧倒的な存在感は、見つめる者を陶酔の境地へと誘い込む。ファイティング・アート、ニューRG400Γ。斬れるように、美しく。



POWER

ENGINE TYPE: TWO-STROKE, WATER-COOLED SQUARE FOUR NUMBER OF CYLINDERS: 4
PISTON DISPLACEMENT: 397c.c. BORE AND STROKE: 50×50.6mm

INTAKE SYSTEM: ROTARY DISK VALVE IGNITION TYPE: SUZUKI "P.E.I."
CARBURETOR: VM28



TWO-STROKE, WATER-COOLED
SQUARE FOUR ENGINE

もっと速く、もっと鋭く。サーキットでの要求は、とどまることを知らなかった。

【GPが設計させた、スクエアフォーエンジン。】2サイクルエンジンの設計にあたっては、シリンダーが横に並ぶインラインや、V型などが考えられます。しかし、サーキットからの際限のない要求は、インラインにおけるエンジン幅の広さ、およびV型の吸排気系での不利を容認させるものではありませんでした。そこでスズキの技術陣は、既成概念に全くとられないエンジン、スクエアフォーを開発。その正方形を描くユニークなシリンダーレイアウトのエンジンは、10,000rpmを軽々と超す高回転に耐え、リッターあたり250馬力という高出力を



発揮、さらには110kgを切る軽量車体をも可能にし、レーサーRG1の名を世界に轟かせたのです。スクエアフォー。それは究極の2サイクルエンジンとして、モーターサイクルにおける進化の歴史に、深く刻みこまれています。

【スクエアフォーから実現した、理想的なエンジン特性。】

RG400Γのエンジンは、まさしくあのRG1のエンジンと言っても過言ではありません。独特のシリンダーレイアウトと薄型フラットスライドキャブレターの採用で、全幅は2



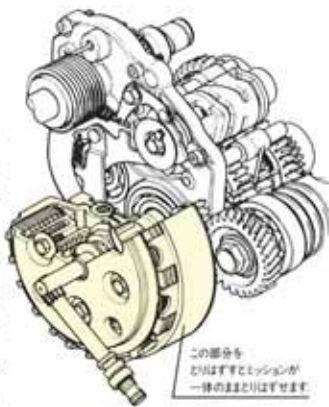
気筒並みのスリムさ。さらに、全高・全長とも短縮するなど、スクエアフォーならではのメリットを最大限に活かし、軽量・コンパクトに仕上がっています。そしてその実力は、極めてスムーズ&パワフル。

対角線上に位置するシリンダーが同時爆発することによって振動が打ち消され、ゆえにバランサーも不要という天性の資質が、59ps/9,000rpm、4.9kg-m/8,500rpmの高出力を苦もなく発生させるのです。加えて、レーサーに匹敵するほどの迅速な整備性を有するなど、RG400ΓにはGPレースによって磨き抜かれたRGΓの血統が、随所に息づいています。

【その吸気系は、空気さえもひとつの部品としてしまった。】

フラットスライド・キャブレター プレート状のスロットルバルブを持つフラットスライド・キャブレターが、ガソリンを素早く気化。鋭いスロットルレスポンスを要求される様々なシーンにおいて、その真価を発揮します。

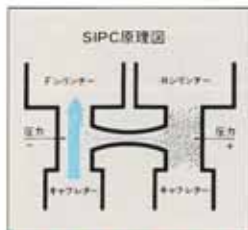
SIPC(SUZUKI INTAKE



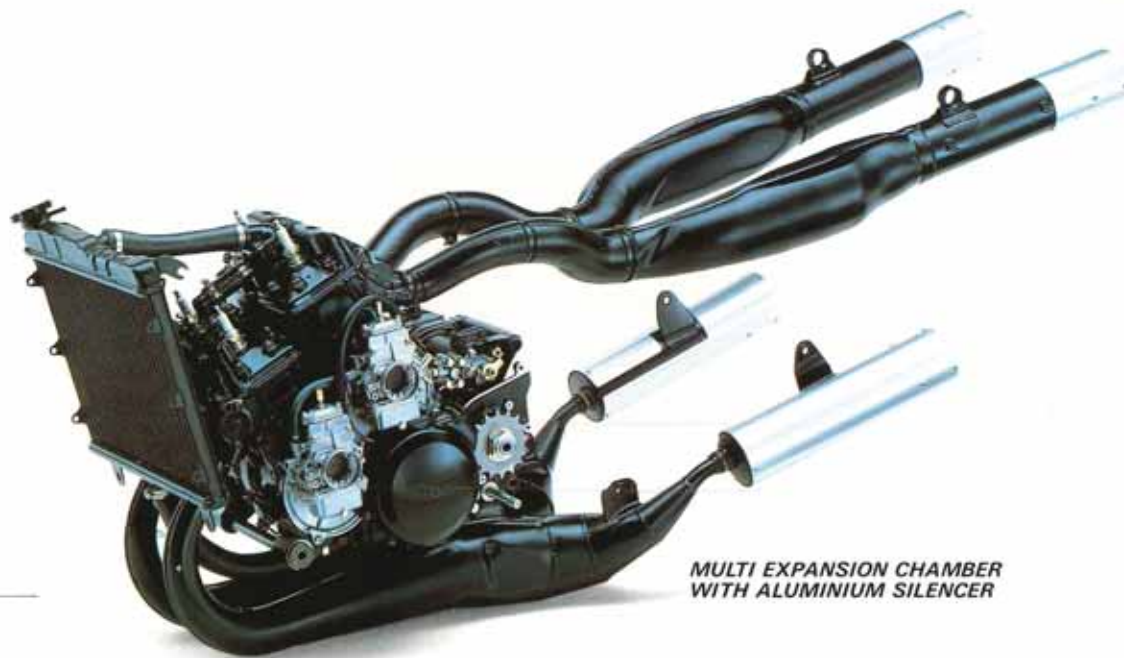
この部分も
よりはずとエンジンが
一緒のままではまずまず

POWER CHAMBER) 吸気→圧縮サイクルにあるシリンダーと排気→揚気サイクルにあるシリンダーのマニホールドを、パイプで結んだのがSIPC。吸気サイクル側のマニホールドに生ずる負圧で、もう一方のマニホールドにある混合気がSIPCを通して吸気側へ噴出し、混合気の吸入量をアップさせる機構です。これにより、出力ロスや回転の頭打ちを防止、中低速域から高速域までスムーズな吹上げが可能になります。また、燃費の向上にも貢献します。

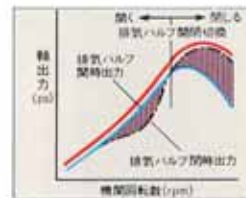
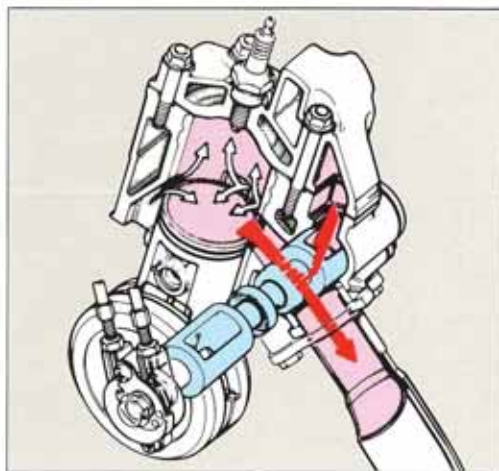
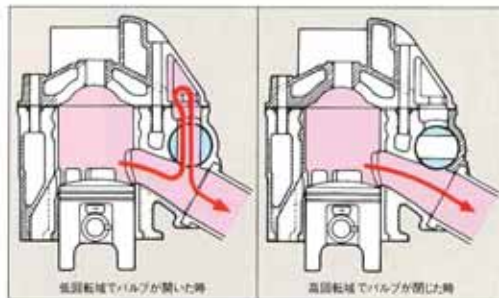
ロータリーディスクバルブ クランク室につながった円板によって、クランク室への吸気をコントロール。エンジン特性に合わせてバルブ・タイミングを自在に設定できます。また、ロータリーディスクの動きはクランク軸の回転と同調しているため、回転域を問わず、バルブ開閉は正確そのもの。Γの息づかいには乱れません。



【排気系が奏でるエクソースト・ノイズは、したたかな振動の証し。】 SAEC(SUZUKI AUTOMATIC EXHAUST CONTROL) RG400Γでは、排気脈動を最大限に活用すべく、多段膨張型マフラーを採用。吸気と排気の効率を追

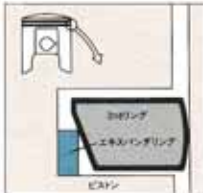


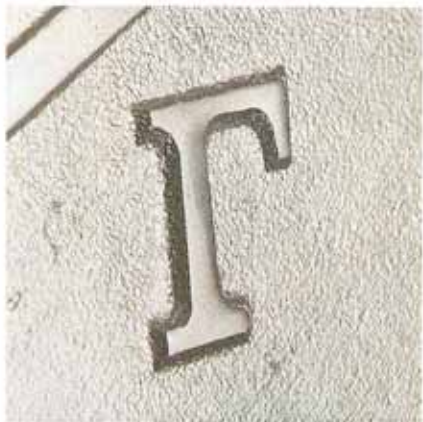
MULTI EXPANSION CHAMBER
WITH ALUMINIUM SILENCER



求めています。しかし、この多段膨張型マフラーだけでは、すべての回転域をカバーできるものではありません。そこで、スズキはRG400Γに、回転域を問わず理想的な吸排気効率を得られる画期的メカニズム、SAECを搭載しました。このSAECは、排気ポート直後にチャンバーを設けることによって、低回転時における混合気の充填効率をアップし、中低速トルクを確保します。また逆に高回転域では、サーボモーターの働きで弁を閉鎖、排気をストレートにマフラーへと流します。このときには高速型にセッティングされているマフラーと相まって、スクエアフォーエンジンならではのトルク感と回転の伸びを体感できます。このようにSAECはRG400Γに、全回転域におけるトルクフルな出力と、鋭い伸びをもたらすのです。

テーパード・ピストンリング ピストンリングの内周に角度をつけることにより、エキスパンダーの圧力がリングの上下動・左右動を同時に抑制。それがテーパード・ピストンリングの機構です。リングのガタつきがないため、気密保持力が向上し、パワーが増大。スズキの独創の技術は、ピストンリングにいたるまで活かされています。

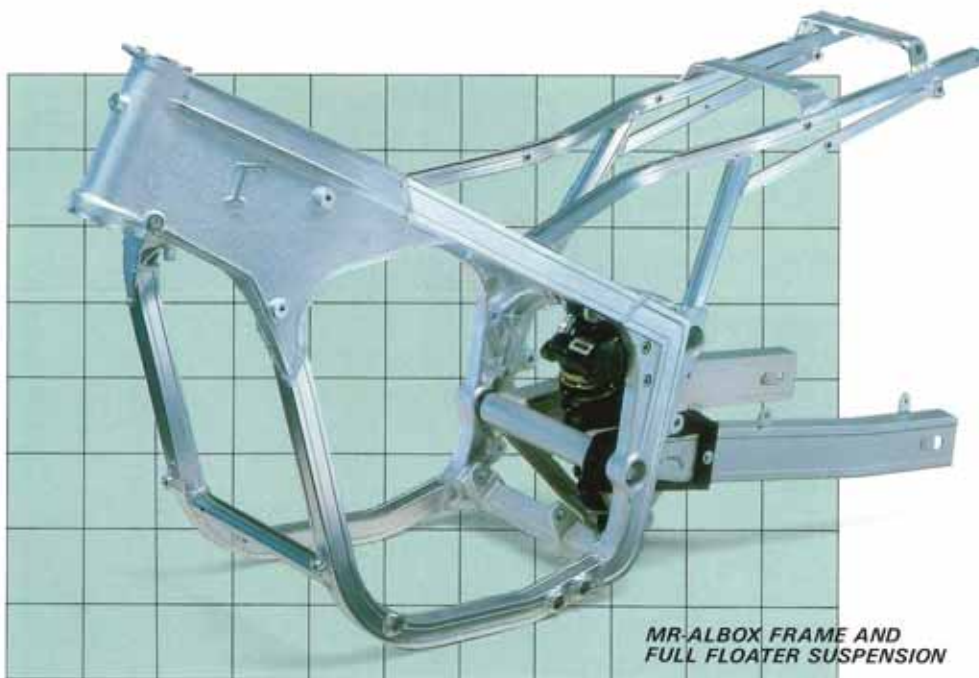




FOOTWORK

SUSPENSION FRONT: POSITIVE DAMPING FORK, REAR: FULL FLOATER FRAME: MR-ALBOX
BRAKE: DECA PISTON BRAKE SYSTEM

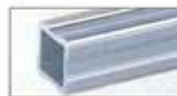
GPで鍛え抜いた骨格と足まわり。サーキットならずとも、走り出せばす



MR-ALBOX FRAME AND
FULL FLOATER SUSPENSION

【新たなウイニング・ヒストリーを記す、MR-ALBOX。】

重量はスチールの1/3、しかも剛性は同レベルに保たれ、強度は2倍。この、GPシーンを一変させたAL-BOXフレームが、マルチリブ構造によって、さらに進化をとげています。ステアリング・ヘッドやスイングアーム・ピボットなど、精度と強度を要求される部分には、アルミキャストングを採用。そしてフレームの設計には有限要素法と呼ばれるコンピュータ解析手法を導入し、一片のぜい肉すら残さない徹底した軽量化を図りました。その結果、フレーム単体は片手で軽々と持ちあがるほ



どの、ライト・ウエイトを実現。軽く、強く、美しく。まさに、RG400Iの骨格たるにふさわしいフレームが生まれたのです。

【そのフット・ワークは、チャンピオンマシンを彷彿とさせる。】

フロントフォーク・プリロード調整機構 RG400Iでは、フロントフォーク・スプリングに、プリロード調整機構を装備。路面の条件やライダーのウエイトに応じて、サスペンションの微妙なセッティング調整を可能としています。さらに、フロントホイールは定評ある16インチを採用。俊敏なステアリング特性を得ています。



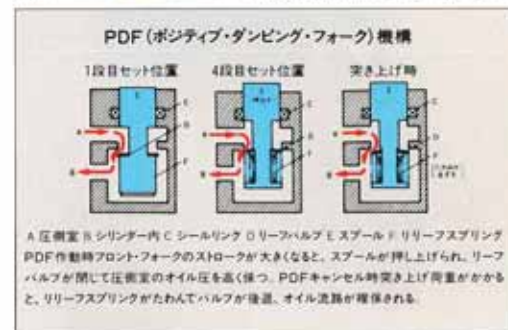


●写真はプロライダーによる高速走行テスト撮影によるものです。一般公道では無理な走行はしないようにします。●写真はシングルシート仕様です。

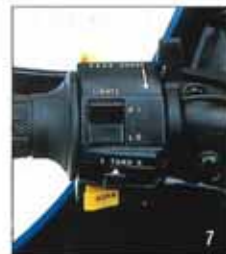
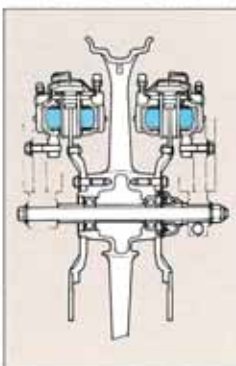
べてがわかる。

PDF (POSITIVE DAMPING FORK) とフルフローター・サスペンション フロントには、従来のANDFの進化型であるPDFをダブル装備。ブレーキング時のノーズダイブはもちろん、コーナリング時やエンジンブレーキ時などのフロントの沈み込みを緩和し、マシンの安定を保ちます。また、リヤにおいては、優れたプログレッシブ特性を発揮するフルフローター・サスを装備。アルミスイングアームのピボット部に用いたニードルロー

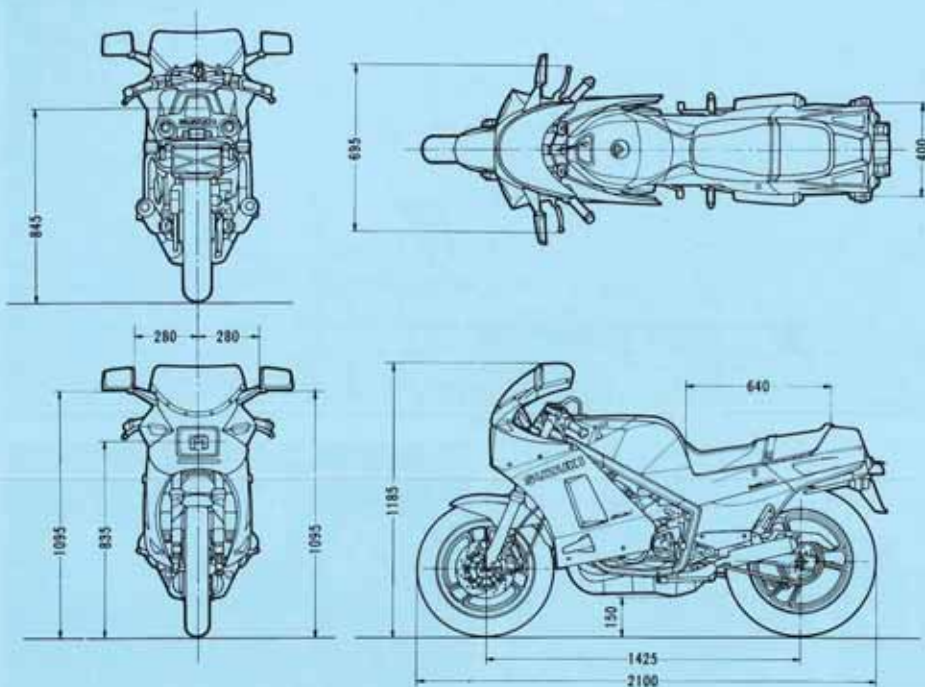
ラーベアリングにより、後輪がスムーズに路面をトレースします。RG400Γの足まわりは、これら、GPマシンゆずりのハイメカニズムによって、しなやかさと強さを高次元で両立させているのです。



速いマシンほど、鋭い制動力を。高性能ブレーキシステム、DPBS。フロントに対向4ポットのダブルディスクリヤには対向2ポットと、計10個のピストンで制動力を得るDPBS (DECA PISTON BRAKE SYSTEM) を装備。特にフロントは1枚のディスクを4つのピストンで挟みつけるため、抜群の制動力を発揮します。しかも対向ピストン方式ならではの効き味は、まさにレーサーファイリングそのものと言えるでしょう。またリヤにおいては、トルクリンク



①フェアリング 一体デザインのリヤミラーを持つエアロダイナミックな造形。ラジエーターからの熱気も効率的に排出します。角形ハロゲンヘッドライト ストレートをにらむ60/55Wのハロゲンヘッドライト。ウインカーもフェアリングと一体化されています。②メーターパネル ホワイト基盤の新しい感覚、3000rpmからのタコメーターが、Γの資質を語ります。また、サイドスタンド・ウォーニングランプも新たに装備しています。③大型ラジエーター コルゲートタイプ密封式を採用。リザーブタンク、サーモスタットを装備しています。④セパレート・ハンドル アッパーブラケット下部から取り出され、レーシーな雰囲気をかもしだします。⑤エキゾーストパイプ スクエアフォーを象徴する4本のエキゾーストパイプは、マフラー部にアルミカバーを採用。高品質を物語ります。⑥大容量フューエルタンク 22ℓ入りの大型タンクでロングランもOK。キャップはエアブレンタイプです。⑦機能的スイッチ群 主な操作をレフト側に集中させた、新しいレイアウト。ウインカースイッチもプッシュキャンセル式になって、機能性も向上しました。⑧ステップ アルミ鍛造パーツを多用した足まわりは、Γならではの品質感を誇ります。



RG400I 主要諸元	
型式	HK31A
全長	2,100mm
全幅	695mm
全高	1,185mm
軸距	1,425mm
シート高	770mm
最低地上高	150mm (110mm)
乾燥重量	157kg (158kg)
定地燃費	38.0km/ℓ (60km/h)
最小回転半径	3.2m
制動距離	14.0m (50km/h)
エンジン型式	2サイクル・4気筒
弁方式	ロータリー・ディスク・バルブ
総排気量	397cc
内径×行程	50×50.6mm
圧縮比	7.2
最高出力	59ps/9,000rpm
最大トルク	4.9kg-m/8,500rpm
キャブレター	VM28
潤滑方式	分離潤滑式
点火方式	P.E.L.

- この仕様は改良のため、変更する場合があります。
- 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。



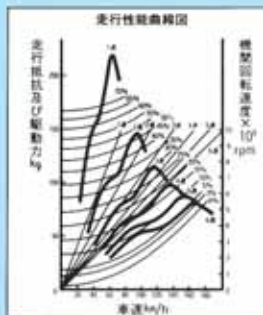
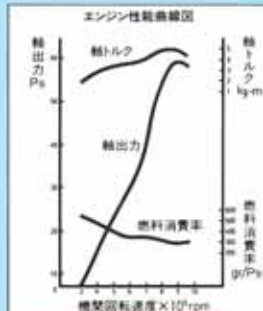
標準現金価格

¥659,000

¥679,000

(フルフェアリング仕様)

(北海道・沖縄および一部離島を除く)



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

かぶりしヘルメット。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しめてかぶりましょう。身体露出が少なく、動きやすい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。●走行はメリハリ安全に。あせらずメリハリ安全速度で経済走行をしましょう。空ぶかしはムダです。ガソリンを大切にしましょう。●4輪車の動きに注意。バイクを運転するときは、4輪車の動きを必ず見ましょう。4輪車から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、手前で十分にスピードをおさえ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

シティ・パフォーマンス——熱き走りのRG400Iとトータル・コーディネイト。



ONE FOR ONE
味わいと個性。'88スズキ

★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。

気軽に便利な支払い——二輪証書・傷害保険に加入を
スズキクレジット スズキサンスマイル



〒432-91 浜松市外高塚
99999-10101-801