

REALSPRINTER
RG400

SUZUKI

 Walter Wolf
Special Version



**BORN AND BRED
IN CIRCUIT**

“生育はサーキット、RG400”ウォルター・ウルフ仕様”

サーキットの興奮は、ストリートへと舞台をかえた。ワークスマシンRG1の心臓を持つRG400は、85ロードレース全日本選手権(500ccクラス)に参戦しているRG1と同じウォルター・ウルフ・カラーをまとった。エアロダイナミクスを追求したフェアリング、タンク…はウルフ・ブルーに染められ、熱のウルフ・レッドがサイドに走る。優美にして勇猛、レーシーにしてジェントル。3のリアルスプリンターは、いま、ストリートでRG1と共演しつつある。



●ドスタンドはオプションです。



RED

"生育はサーキット、RG400「ウォルター・ウルフ仕様」

サーキットの興奮は、ストリートへと舞台をかえた。ワークスマシンRG「の心臓を持つRG400」は、'85ロードレース全日本選手権(500ccクラス)に参戦しているRG「と同じウォルター・ウルフ・カラーをまとった。エアロダイナミクスを追求したフェアリング、タンク...はウルフ・ブルーに染められ、情熱のウルフ・レッドがサイドに走る。優美にして勇猛、レーシーにしてジェントル。紺碧のリアルスプリンターは、いま、ストリートでRG「と共演しつづける。



◀'85RG「

「ウォルター・ウルフ仕様」サーキットの雄姿、いまストリートに舞う。

REAL SPRINTER
RG400

Walter Wolf



養出したレーシングスピリットを、絶えず呼吸しつづける。スズキとウォルター・ウルフの共鳴

2つのレーシングスピリットが、サーキットで絆を結んだ。誕生、RG400「ウォルター・ウルフ仕様。'76から'82までロードレース世界GP500ccクラスにおいて、偉業の7年連続メーカーチャンピオンという栄光をもつスズキ。このサーキットマシンのポテンシャルをロードにフィードバックするスズキの思想は、あのウォルター・ウルフと手を握り、ここに「RG400「ウォルター・ウルフ仕様」が具現化したのである。



「なによりも自分に勝つ。その過程には、野望とカナダ、中近東、北米、地球サイズである。彼なんの意味があるのかに抱きひたすら目的こそ、彼自身と彼のチーム結成。初戦にモータースポーツへの

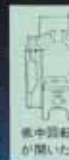
レーシングテクノロジーの真髄を継承した。

サーキットの正装をまとった「RG400「ウォルター・ウルフ仕様」。リアルスプリンターの名に恥じないスーパー・パフォーマンスを引き出す。注目すべきスズキ独自のテクノロジーの一端を披露しよう。そのひとつひとつが、レースシーンを奪取してきたノウハウの結晶なのだから。

Square Four 精悍なウルフ・カラーのボディに秘めた心臓部は、レーサーRG「直系のスクエアフォー、Vでもインラインでもない、正方形(スクエア)にシリンダーを並べたユニークなレイアウトは、軽量コンパクト化を



実現。その並外れたパフォーマンスは、GPレーサー用のパワー10年余、すでに完熟の成果、59ps/9,000rpm。ワーは余裕綽々常にフィードバックする。独特のサウンドは、あ**S**AEC(Suzuki Auto)「乗りやすく、扱いを100%引きだせるマッドに立った機構のひとりの排気脈動を排気パイプで効率よくコントロールする独創メカニズムだ。2サイクルの



Walter Wolf



傑出したレーシングスピリットを、絶えず呼吸しつづける、スズキとウォルター・ウルフの共鳴

2つのレーシングスピリットが、サーキットで絆を結んだ。誕生、RG400Γウォルター・ウルフ仕様。'76から'82までロードレース世界GP500ccクラスにおいて、偉業の7年連続メーカーチャンピオンという栄光をもつスズキ。このサーキットマシンのポテンシャルをロードにフィードバックするスズキの思想は、あのウォルター・ウルフと手を握り、ここに「RG400Γウォルター・ウルフ仕様」が具現化したのである。



「なによりも自分に勝つことを目標にしてきた。その過程には、野望とロマンが不可欠である。」

カナダ、中近東、北海道へ巨大「石油帝国」を築いた「Walter Wolf」のネームバリューは地球サイズである。彼は「闘いのない人生に、なんの意味があらうか」ともいう。野心を胸に抱きひたすら目的へと向うチャレンジ精神こそ、彼自身と彼のビジネスを成功へと導いた主因なのである。そして特筆すべき、77F-1チーム結成。初戦にして優勝という快挙は、モータースポーツへの闘志と情熱の証なのだ。



紺碧のマシンは、サーキットで生まれ育った。そのパフォーマンスは、ストリートシーンと異なる。

「RG400Γ」ウォルター・ウルフ仕様。このカラーリングと同一の「RGΓ」が、'85ロードレース全日本選手権(500ccクラス)で奮闘している。鮮烈なウルフカラーのRGΓを操るのは水谷選手。彼が'82シリーズチャンピオンとなったのは記憶に新しい。「紺碧の'85RGΓ」。そのサーキットで疾走する姿は、まさに獲物を狙う狼のように精悍だ。サーキットの雄姿は、ストリートと舞台は違うものの、いま紺碧のトップスプリンターとクロスオーバーする。

レーシングテクノロジーの真髄を継承した、先進のメカニズムが高いポテンシャルを発揮。

サーキットの正装をまとった「RG400Γ」ウォルター・ウルフ仕様。リアルスプリンターの名に恥じないスーパー・パフォーマンスを引き出す。注目すべきスズキ独自のテクノロジーの一端を披露しよう。そのひとつひとつが、レースシーンを奪取してきたノウハウの結晶なのだから。

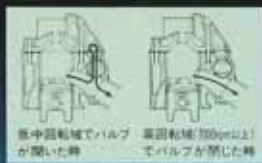
Square Four 精悍なウルフ・カラーのボディに秘めた心臓部は、レーサーRGΓ直系のスクエアフォー。Vでもインラインでもない、正方形(スクエア)にシリンダーを並べたユニークなレイアウトは、軽量コンパクト化を



実現。その並外れたポテンシャル、信頼性は、GPレーサー用のパワーユニットとして開発されて10年余、すでに完熟の域といえよう。進化の歩みの成果、59ps/9,000rpm 4.9kg-m/8,500rpmのパワーは余裕綽々常にレースから学びストリートへとフィードバックするスズキの誇るスクエアフォー。独特のサウンドは、あのサーキットの余韻か。

SAEC(Suzuki Automatic Exhaust Control) 「乗りやすく、扱いやすく、そのポテンシャルを100%引きだせるマシンを」というライダーサイドに立った機構のひとつSAEC。2サイクル特有の排気脈動を排気バルブとサブチャン

バーで効率よくコントロールする独創メカニズムだ。2サイクルの



常識を覆すその効果は、中低回転時で扱いやすい粘り強さと太いトルクを実現。しかも全回転域でトルクフルかつスムーズな吹けあがりを実現。

MR-ALBOXフレーム アルミフレームの先駆者スズキならではの、極限の軽さと剛性を実現した。マルチリブ構造の新設計MR-ALBOXフレーム。軽量コンパクト化・トータルパフォーマンス向上の思想は、このフレームに凝縮されたのだ。アルミキャストのヘッドパイプ部には、なんと大容量6ℓのエアークリーナーケースをコンパクトに一体化。その

サイドに

は栄光の紋章「Γ」が刻印されている。しかも品質感ある仕上げだ。



REAL SPRINTER
RG400



We Wear Walter Wolf

“着こなすウォルター・ウルフ”

RG400Fウォルター・ウルフ仕様と同時デビュー。
機能性、運動性、快適さはもちろん、より個性的に
ファッションブルにライディングを演出します。



グローブ A ●カラー：紺/赤/金(シャ
ーリング付) ●サイズ：M・L ●¥9,500 B ●カ
ラー：紺/赤/金 ●サイズ：M・L ●¥8,000



レーシング
スーツ

●ワンピース ●各部
パット＆シャーリング
メッシュ加工 ●サイズ：M・
L・LL ●¥145,000



ブーツ ●表は高級牛革
裏は経年革の二重構造
●サイズ：24.5-27.0cm
●¥24,000



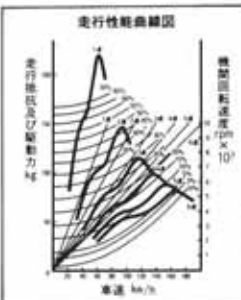
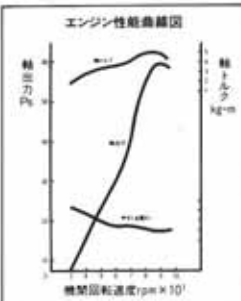
ブーツ A ●カラー：黒/青 ●¥22,000
B ●カラー：黒 ●¥17,800 C ●カラー：
黒/赤 ●¥22,000 D ●カラー：黒 ●¥22,000
(各靴ともサイズは24.5-27.0cm)

ヘルメット ●スネル
1985規格認定 ●JIS
規格D種 ●複合素材
構造 ●サイズ：S・
M・L・LL ●¥32,000



RG400Fウォルター・ウルフ仕様主要諸元	
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	110mm
乾重量	153kg
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バルブ
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	57ps/9,000rpm
最大トルク	4.9kgm/8,500rpm
キャブレター	VM28
潤滑方式	分離潤滑式
点火方式	P.E.I.
駆動方式	キック
燃料タンク容量	22ℓ
オイル容量	1.5ℓ
エンジン冷却方式	水冷
クラッチ形式	湿式多板・ロイルスプライン
変速機形式	常時啖合式6段トランス
第1速	2.636
第2速	1.750
第3速	1.380
第4速	1.173
第5速	1.045
第6速	0.958
一次減速(ギヤ)	2.230
二次減速(チェーン)	2.733
ギヤーステップ	23/35
フレーム	102mm
ブレーキ形式(前)	油圧式ダブルディスク
ブレーキ形式(後)	油圧式ディスク
フレーム形式	ダブルクローデル
タイヤサイズ(前)	110/90-16 58H(チューブレス)
タイヤサイズ(後)	120/90-17 64H(チューブレス)
カビ取角左右	30°

●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、
走行時の数量、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

¥699,000

●シングルシートカウル/アンダーカウルは標準装備です。
(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。

●かぶりましょうヘルメット 乗用車ヘルメットはIS, 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てかぶりましょう。●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。●一時停止は正しく 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進みましょう。●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
かやでなく、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。期間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、キーを抜きハンドロック(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

WHAT A
TASTY RUN!

「乗るから」味わうへ、85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。

スズキクレジット スズキサンスマイル

信頼にこたえる技術のスズキ
SUZUKI

〒432-91 静岡県浜松市外高塚300

MADE UNDER AUTHORITY OF Walter Wolf LICENSEE
99999-10103-100