

SUZUKI

***HYPER SPRINT*** ***RG500***



スタンドはオプションです。



# Winner on the Road

いま、ロードに甦る頂点の血統。

世界グランプリで7年連続メーカーチャンピオンという栄光を擲んだRGシリーズ。その頂点に立つRGΓが、いまその勇姿をロードに現わした。世界グランプリという極限のステージで、10年余りの歳月をかけて熟成されたテクノロジーを全身にまとい、スクエアフォーが咆える。RG500Γ、生まれながらにして頂点を受け継ぐサラブレッドだ。



# ULTRA LIGHT WEIGHT with SQUARE FOUR

スティックなまでに鍛え抜かれた肢体、勝つために生まれたスクエアフォー。  
そこにRGのテクノロジーが在る。

## 軽量化+スクエアフォー、 「の思想は変わらない。」

世界グランプリという苛酷でスティックな世界に、マシンやライダーへの愛情を持つてのぞんだスズキ。ライダーから恐怖感を取り除いてやること、マシンからストレスを排除してやること。その愛情が、ビーストからフレームに至るまでの徹底した軽量化に表われています。動力性能を始め、操安性、経済性、乗り心地と、あらゆるものにプラス要因となる軽量化は、RGのウイニングヒストリーの最大のポイントといえるでしょう。この鍛え抜かれたボディにマウントされるのはもちろんスクエアフォー。2気筒並みの全幅、ショートストローク化により低く抑えられた全高、後方2気筒をリフトアップすることによる全長の短縮。軽量化の思想をスポイルすることのないコンパクトなエンジンです。ΓをΓたらしめた軽量化とスクエアフォーは、少しのまよもなくストリートバージョンRG500Γに受けつがれているのです。

## 細心にして最新。

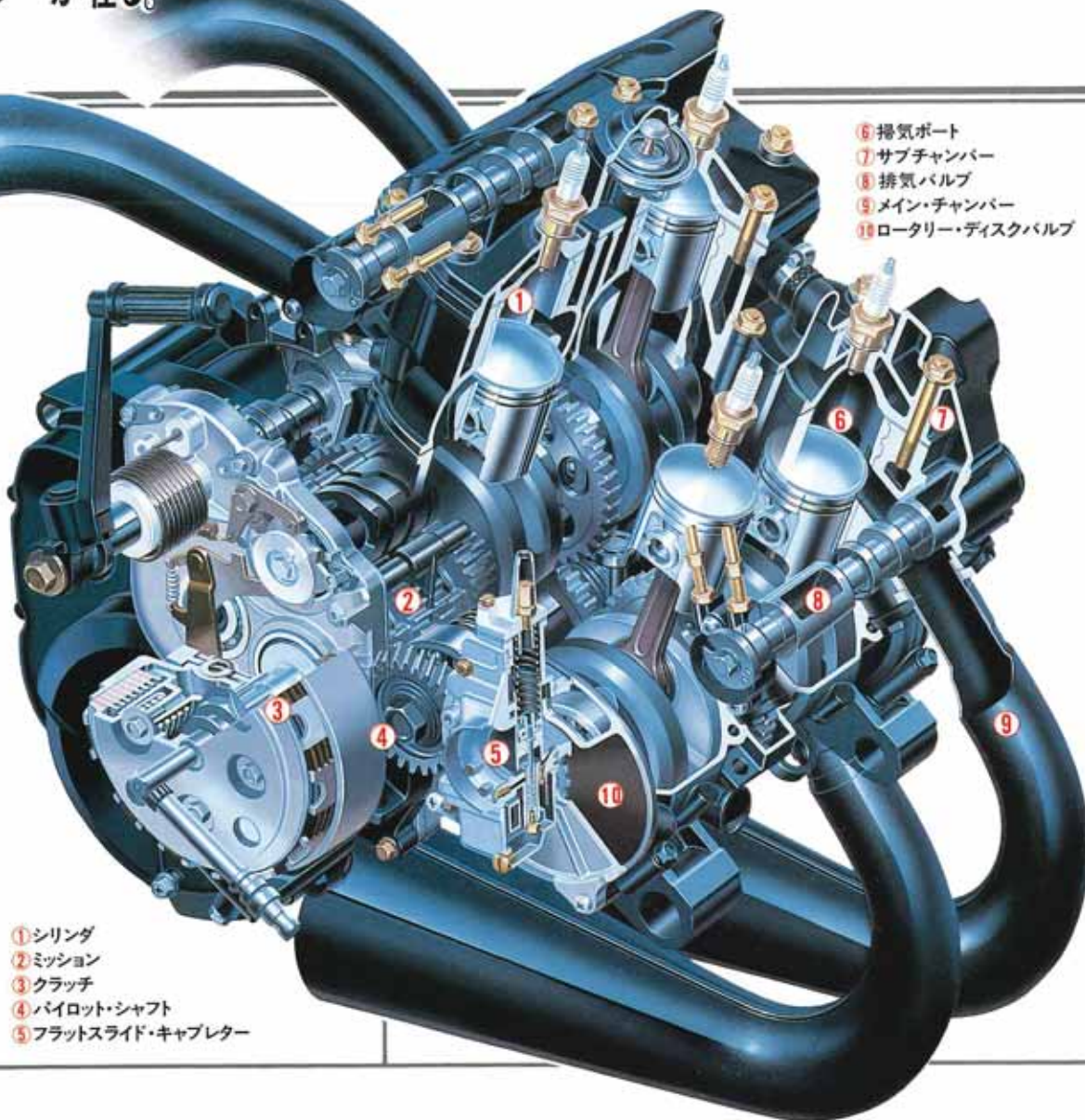
### 独創のテーバード・ピストンリング。

RG500Γの心臓部には、Γにふさわしい独創のテーバード・ピストンリングを採用。内周に角度がついているため、リングのガタつきが少なく、圧縮もれを防ぎます。耐久性の向上や騒音・振動の防止にも大きく貢献しています。



- ① シリンダ
- ② ミッション
- ③ クラッチ
- ④ パイロット・シャフト
- ⑤ フラットスライド・キャブレター

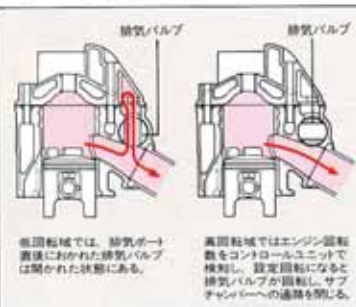
- ⑥ 掃気ポート
- ⑦ サブチャンバー
- ⑧ 排気バルブ
- ⑨ メイン・チャンバー
- ⑩ ローター・ディスク・バルブ



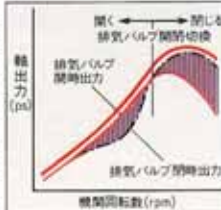
## ウイニングロードにΓが抱える。

### 2サイクル理想の出力特性を發揮するSAEC (Suzuki Automatic Exhaust Control)。

吸排気弁機構を持たない2サイクルエンジンでは、排気系のセッティングが出力特性に多大な影響を与えることになります。RG500Γでは、'84年型RGΓで開発されたSAECを採用。排気ポート直後にサブチャンバーを設けることにより、低回転時の排気脈動をコントロール。高い充填効率と、混合気の吹き抜け防止にマッチして、低中速でのフラットな出力特性を獲得。あらかじめ高速型にセッティングされたエキスパンションチャンバーとあいまって、全回転域で理想的な出力特性を發揮します。GPマシンであっても、ピークパワーより全回転域でフラットな出力特性に目を向けた方が結局はチエッカーを受ける。RGΓの思想がここにも反映されています。



力特性を發揮します。GPマシンであっても、ピークパワーより全回転域でフラットな出力特性に目を向けた方が結局はチエッカーを受ける。RGΓの思想がここにも反映されています。





# HYPER MECHANISM

レースで研かれたテクノロジーが、スクエアフォーの実力をフルに引きだす。  
エキゾーストが咆えると、ライバルのため息が聴こえる。



**鋭いレスポンスが「F」に生命を吹き込む。**

**フラットスライドキャブレター。**

RG500Fでは、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を採用。吸気抵抗が少なくメインノズルのエア流速をアップします。このため、燃料をす早く霧化し、アクセルコントロールに対応した鋭いレスポンスを発揮します。コーナーの立ち上り、ス



**全域で絶妙の吸気タイミングを実現したロータリーディスクバルブ。**

GPマシンRGFで培われたノウハウをフルに

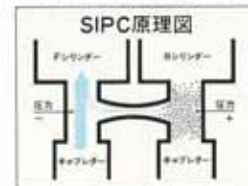
投入し、パワーを発揮する上で確かな優位点を持つロータリーディスクバルブ方式を採用。他の方式に比べ、バルブ開閉のタイミングの自由度が大きく、エンジン特性に合わせたセッティングを可能にしています。また、ロータリーディスクの動きはクランク軸の回転とシンクロして



いるため、低回転域から高回転域まで、つねに正確なバルブ開閉を実現。強大なパワーでも、コントロール可能な出力特性を発揮します。

**高出力だけでなく、ロードでは低燃費も性能のひとつになる。独自のSIPC(Suzuki Intake Power Chamber)。**

吸気→圧縮サイクルにあるシリンダーと掃気サイクルにあるシリンダーのマニホールドを、中間部を絞ったパイプで結ぶSIPC。混合気の吸入量をアップし、出力のロスや回転の頭打ちを解消。中低速から高速域まで、スムーズな吹けあがりを実現しました。また燃焼効率の向上により、低燃費をも実現。高出力と経済性、ロードで求められる性能を鮮やかに両立しています。



**スクエアフォーのポテンシャルをフルに引き出すクーリングシステム。**

現代のハイパフォーマンスマシンには、優れたクーリングシステムが欠かせません。RG500Fではコルゲート密閉式の大型ラジエーターを採用。効率良い冷却を行うとともに、サーモスタットの働きによりオーバーホールも防止します。



スタンドはオプションです。



# ISM

スクエアフォーの実力をフルに引きだす。  
のため息が聴こえる。



發揮する上で確かな優位点  
ディスクバルブ方式を採用。他  
バルブ開閉のタイミングの自由  
ン特性に合わせたセッ  
しています。また、  
スクの動きは



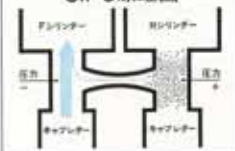
いるため、低回転域  
から高回転域まで、  
つねに正確なバルブ  
開閉を実現。強大  
なパワーでも、コン  
トローラブルな出力  
特性を発揮します。



**高出力だけでなく、ロードでは  
低燃費も性能のひとつになる。独自の  
SIPC(Suzuki Intake Power Chamber)。**

吸気→圧縮サイクルにあるシ  
リンダーと掃気サイクルにあ  
るシリンダーのマニホールド  
を、中間部を絞ったパイプで  
結ぶSIPC。混合気の吸入  
量をアップし、出力のロスや  
回転の頭打ちを解消。中低  
速から高速域まで、スムー  
ズな吹けあがりを実現しま  
した。また燃焼効率の向上に  
より、低燃費をも実現。高出力  
と経済性、ロードで求められる性  
能を鮮やかに両立しています。

SIPC原理図



**スクエアフォーのポテンシャルを  
フルに引きだすクーリングシステム。**

現代のハイパフォーマンスマシンには、優れた  
クーリングシステムが欠かせません。RG500Γ  
ではコルゲート密閉式  
の大型ラジエーターを  
採用。効率良い冷却を  
行うとともに、サーモ  
スタットの働きによりオー  
バーヒールも防止します。



# FRAME & FOOTWORK

サーキットで育まれた骨格と足回り。  
コーナーで、ストレートで、ライダーは「Γ」の意味を知る。

**アルミフレームを初めてサーキットに持ち込ん  
だスズキ。その時、「Γ」はベールをぬいだ。**

RGBからRGΓへ、勝つための必然として与  
えられたアルミフレーム。「Γ」神話を生んだ大  
きな要因です。RG500Γでは、スズキ独自の  
MR-ALBOXフレームをもう一步進め、ステア  
リングヘッド部を一体鋳造として高剛性を獲  
得。さらにエアクリナーケースと一体化す  
ることにより、省スペース化をも実現。  
冷気を吸入しやすい位置にある6ℓの



大容量エアクリナーは、真  
下に設置されているキャブ  
レーターに効率良く、新鮮な  
空気を供給しています。



スタンドはオプションです。

**グッドハンドリングで戦闘力  
その思想を受けつづアフロ  
プリロード調整機構。**

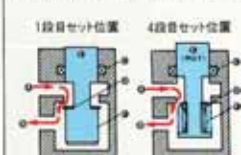
GPレーサーにドライバビリティ  
し、ウイニングロードをひた走  
500Γでも、エアサス併用のフ  
プリングに、RGΓと同様のフ  
機構を採用。ライダーの  
ウエイトや、コースコンディ  
ションに合わせたセッティ  
ングを可能にしました。

**レーサーゆずりの足回り。**

**PDF(Positive Damping)  
フルフローターサスペンション。**

フロントにはPDFをダブルで  
などのマシンやライダーの  
限に抑えています。またリア  
フルフローターサスを採用。通  
までソフトな乗り心地。ハー

**PDF(ポジティブ・ダンピング)**



① 圧縮室 ② シリンダー内 ③ シールリング  
④ リリーフスプリング  
PDF作動時フロント・フォークのストローク  
ルが押し上げられ、リリーフバルブが閉じてE  
PDFキャンセル時突き上げ荷重がかかる  
たわんでバルブが後退、オイル流路が確保



# FRAME & FOOTWORK

サーキットで育まれた骨格と足回り。  
コーナーで、ストレートで、ライダーは「」の意味を知る。

**HYPER SPRINTER RG500**



アルミフレームを初めてサーキットに持ち込んだスズキ。その時、「」はペールをぬいだ。

RGBからRG「へ、勝つための必然として与えられたアルミフレーム。「」神話を生んだ大きな要因です。RG500「では、スズキ独自のMR-ALBOXフレームをもう一歩進め、ステアリングヘッド部を一体鋳造として高剛性を獲得。さらにエアクリナーケースと一体化することにより、省スペース化をも実現。冷気を吸入しやすい位置にある6Lの



大容量エアクリナーは、真下に設置されているキャブレターに効率良く、新鮮な空気を供給しています。



グッドハンドリングで戦闘力を高めた「」。

その思想を受けついでフロントフォーク・

プリロード調整機構。

GPレーサーにドライバビリティの思想を導入し、ウイニングロードをひた走ったRG「。RG500「でも、エアサス併用のフロントフォークスプリングに、RG「と同様のプリロード調整機構を採用。ライダーのウエイトや、コースコンディションに合わせたセッティングを可能にしました。

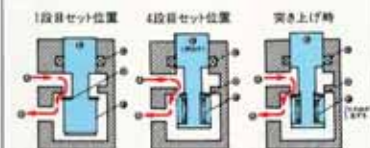


レーサーゆずりの足回り。

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PDFをダブルで装着。制動時などのマシンやライダーの姿勢変化を最小限に抑えています。またリアには、伝統のフルフローターサスを採用。通常走行では、あくまでソフトな乗り心地。ハード走行ではRG「

PDF(ポジティブ・ダンピング・フォーク)機構



①圧縮室 ②シリンダー内 ③オイルリンク ④リーフバルブ ⑤スプール  
⑥リーフスプリング  
PDF作動時フロント・フォークのストロークが大きくなると、スプールが押し上げられ、リーフバルブが閉じて圧縮室のオイル圧を保つ。PDFキャンセル時突き上げ荷重がかかると、リーフスプリングがたわんでバルブが後退、オイル通路が確保される。

ゆずりの粘りある踏張りを実現。ロードで要求される相反する特性を高次元で両立しました。

RG「直系の高性能に確かな制動力をプラス。

浮動式フロントディスクプレート。

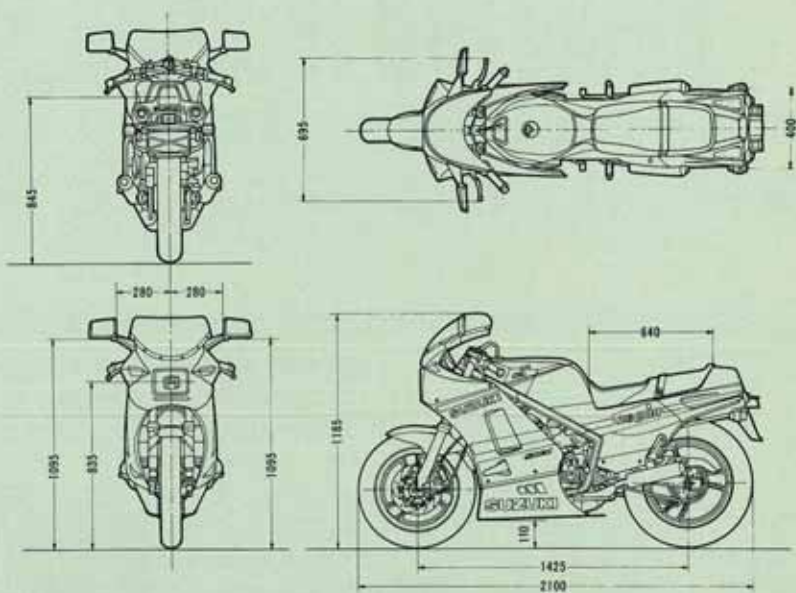
RG500「では万全の制動力を期して、フロントのディスクプレートに浮動式を採用。連続したブレーキング時でも、熱膨張による制動力の低下を防止します。また、リアブレーキも、トルクリンクをフレームマウントとした浮動式で、制動時にスイングアームの動きをさまたげることがありません。そのうえスズキ独自のDPBS (Deca Piston Brake System)の採用で、レーサータッチのグッドフィーリングと、強力なストッピングパワーを発揮します。



- レースの実績が示すグリップ力と旋回性。フロント16インチ・チューブレス扁平タイヤ。
- ライダーを確実にプロテクトする本格的フェアリングと60/55Wの角型ハロゲンヘッドランプ。
- アッパーブラケット下に取りつけ、レーシーなムードをかもしだすセパレートハンドル。
- ロングランに欠かせない、大容量22L入りフューエルタンク。キャップはエアブレンタイプ。
- 3,000回転から始まるタコメーターが、「」のレーシーな雰囲気を一層と高めるメーターパネル。







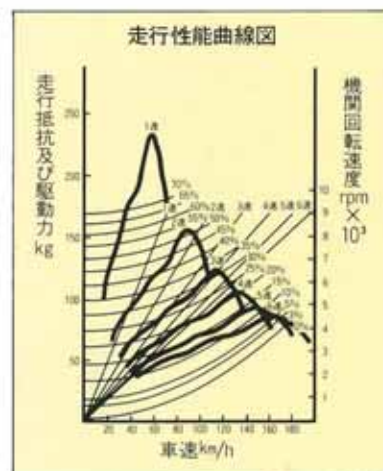
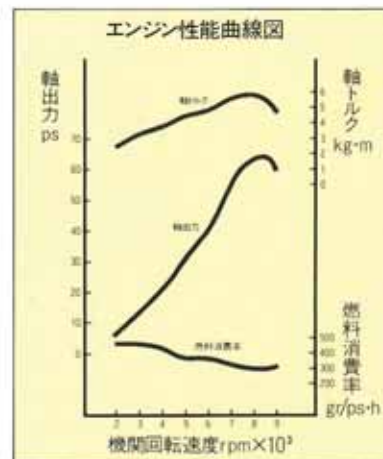
| RG500F 主要諸元 |                   |
|-------------|-------------------|
| 型式          | HM31A             |
| 全長          | 2,100mm           |
| 全幅          | 695mm             |
| 全高          | 1,185mm           |
| 軸距          | 1,425mm           |
| シート高        | 770mm             |
| 最低地上高       | 110mm             |
| 乾燥重量        | 156kg             |
| 定地燃費        | 32.4km/ℓ (60km/h) |
| 最小回転半径      | 3.2m              |
| 制動距離        | 14.0m (50km/h)    |
| エンジン形式      | 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        | 498cc             |
| 内径×行程       | 56.0×50.6mm       |
| 圧縮比         | 7.0               |
| 最高出力        | 64ps/8,500rpm     |
| 最大トルク       | 5.8kg-m/7,500rpm  |
| キャブレター      | VM28SS            |
| 潤滑方式        | 分離潤滑式             |
| 始動方式        | キック               |
| 点火方式        | P.E.I.            |
| 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・コイルスプリング          |
| 変速機形式      | 常時啮合式6段リターン            |
| 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        | 0.956                  |
| 一次減速比(ギヤ)  | 2.230                  |
| 二次減速比(チェン) | 2.500                  |
| キャスト       | 23°35'                 |
| トレール       | 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・クレードル              |
| タイヤサイズ(前)  | 110/90-16 59H (チューブレス) |
| タイヤサイズ(後)  | 120/90-17 64H (チューブレス) |
| かじ取角左右     | 30°                    |



標準現金価格 ¥759,000 (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値です。従って、走行時の気象、道路、車種、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** 乗用車ヘルメットはS, SG, JIS, マークのついている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、道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。●**道路に注意** 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。



スズキ安全運転指導本部

### RG500Fのパフォーマンスにベスト・マッチングAzzurro.

軽さ・剛しさ・快適さ・機能性すべての面でマシンとコーディネートできるAzzurroのライダースシステムウェア。



TOURING ONE PIECE  
SIZE: M-L ¥97,000



TOURING TWO PIECE  
SIZE: M-L ¥86,000



TOURING GLOVES  
SIZE: M-L ¥13,800



BOOTS  
SIZE: 24.5-27.5cm ¥25,000

Azzurro

WHAT A TASTY RUN!

「乗るから」味わうへ、55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



信頼に応える技術のスズキ

SUZUKI

〒432-91 静岡県浜松市外高塚300  
99999-10101-900