

SUZUKI

W Walter Wolf Special Version

It's New!
HYPER SPRINTER
RG500

伝説を受け継ぐもの。

雄姿、デビュー。ニューRG500Γウォルター・ウルフ仕様

'86ロードレース全日本選手権500ccクラス。
多くの熱い视线の先には、ウォルター・ウルフのレーシングスパイダーズと共に疾走するレーサー、RGΓの姿がある。
そして、さらなる成長を目指す"狼"は、ふたたびロードに舞台を求める。

ニューパターンのカラーリングも鮮烈な、RG500Γウォルター・ウルフ仕様。
その優美な野生の美しさと、内に秘めた圧倒的なボテンシャルは、
マシンを知りつくしたライダーのためにある。



「」スタンドはオプションです。

凝縮されたレーシング・テクノロジー。そのすべては、ライダーの感性に基づいている。

ライダーの意志と同調し、サーキットをしなやかに駆ける。

'86年、レーサーRG1はまさしく獲物を狙う狼そのもの。

その熱いテクノロジーをダイレクトに受け継ぎ、ライダーと一緒に走りを実現するマシン、それがRG500「ウォルター・ウルフ仕様」である。

SQUARE FOUR たくましい、狼の心臓部。4つのシリンダーが正方形を描くエンジンは、驚くほど軽量・コンパクトな完成度を誇る。そして、そのボテンシャルは極めてスムーズ&パワフル。64ps/8,500rpm、5.8kgm/7,500rpmの数値では語り尽くせない、生きているボテンシャルをライダーに与える。世界グランプリV7の偉業を遂げたあのレーサー、RG1のスピリッツを熱い鼓動に感じて欲しい。

SAEC(Suzuki Automatic Exhaust Control) 細い高さこそ、タップタイムを捕める座動力。そこで開発されたのが、すべての回転域にわたり力強いトルク感と鋭い吹け上がりを実現する新機構、SAEC。これは、排気ポート直後にサブチャンバーを設け回転数に応じてチャンバー容量をコントロールするもので、まさに2サイクルの常識を覆すテクノロジーと言えるだろう。

MR-ALBOXフレーム 軽量・コンパクト化はトータル・フォー

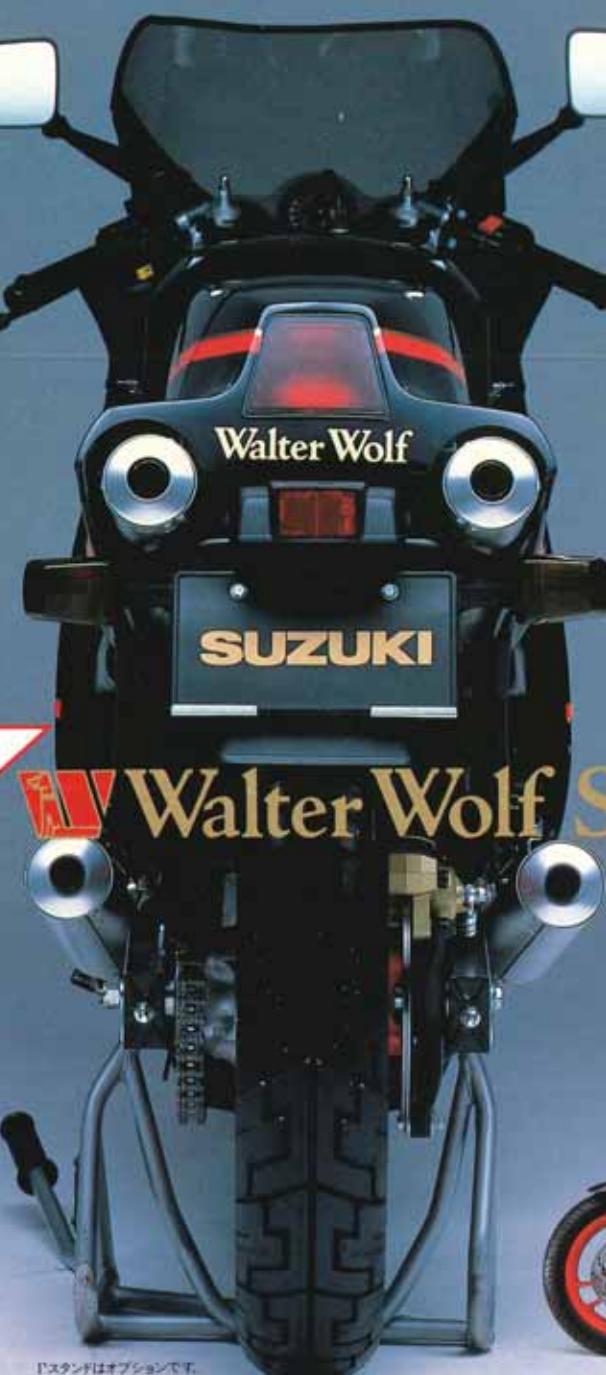


高回転域でバルブが閉じた時
高回転域(7,000rpm以上)でのバルブが閉じた時

血統の証し、
Walter Wolf
Special Key.



「S」スタンダードオプションです。



Walter Wolf Special Version

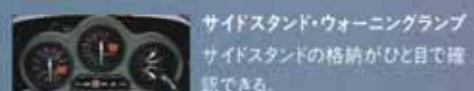
ONE
FOR ONE

味わいと個性、別スキー

マンスの向上につながる——この思想が凝縮された、マルチリブ構造のアルミフレーム。精度と強度を要求される部分にはアルミキャスティングを採用。しかもヘッドパイプ部はエアクリーナーケースと一体構造にするなど、「の名にふさわしい強さと軽さ、そして美しさをも実現している。

PDF(Positive Damping Fork) フルフローター・サスペンション フロントにはPDFをダブルで装備。これは従来のANDFをさらに進化させたもので、ノーズタイプを防ぐと同時にライダー やマシンの挙動を安定させる働きを持つ。また、リヤにおいては優れたプロクレッシブ特性をもたらすフルフローター・サスペンションを搭載し、ソフトな乗り心地と粘り強い路面追随性を両立させている。

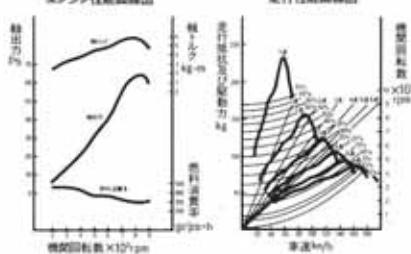
DPBS(Deca piston Brake System)+フローティングディスク ブレーキは前後合わせて計10個のヒストンで制動力を得るDPB Sを装備。さらにフロントディスクブレーキは、hardtな連続使用時にも安定した効き味を示すフローティングタイプとするなど、レーサーRG1譲りのテクノロジーが走りを一層良いものとしている。サイドスタンド・ウォーニングランプ サイドスタンドの格納がひと目で確認できる。



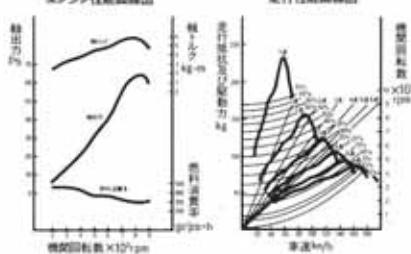
| RG500「ウォルター・ウルフ仕様 主要諸元 | |
|------------------------|-----------------------|
| 型式 | HM31A |
| 全長 | 2,100mm |
| 全幅 | 695mm |
| 全高 | 1,185mm |
| 軸距 | 1,425mm |
| 最低地上高 | 110mm |
| シート高 | 770mm |
| 乾燥重量 | 160kg |
| 定地燃費 | 32.4km/l(60km/h) |
| 最短転倒半径 | 3.2m |
| 制動距離 | 14.0m(50km/h) |
| エンジン形式 | 2サイクル-4気筒 |
| 排気量 | 498cc |
| 内径×行程 | 54×54mm |
| 圧縮比 | 7.0 |
| 最高出力 | 64ps/8,500rpm |
| 最大トルク | 5.8kgm/7,500rpm |
| キャブリューター | VM25SS |
| 点火方式 | 分離点火式 |
| 始動方式 | キック |
| 点火方式 | CDI |
| 燃料タンク容量 | 22L |
| エンジン冷却方式 | 水冷 |
| クラッチ形式 | 滑式多板・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 |
| 一速減速比(ギヤ) | 2.230 |
| 二速減速比(チェーン) | 2.500 |
| キャスター | 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) | 110/90-17 64H(チューブレス) |
| かみ取り角左右 | 30° |

- 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、走行時の状況、道路、車両、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。

エンジン性能曲線図



走行性能曲線図



標準現金価格 **¥769,000**

● シングルシートカウル/アンダーカウル/Wシート/ウォルターウルフキーは標準装備です。
(北海道・沖縄および一部離島を除く)

★ 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——二輪盗難・傷害保険にご加入を
スズキクレジット スズキサンスマイル



鈴木自動車工業株式会社

本社：〒432-91 浜松市外高塚

MADE UNDER AUTHORITY OF Walter Wolf LICENSEE
99999-1014-901