

SUZUKI

ザ・エキサイティング・フィフティ
RG50 ガンマ



LIQUID COOLED
LC
SUZUKI

ANTI-DIVE
ANDF
SUZUKI

FULL FLOATER

凝縮 水冷・2サイクル パワーリードバルブエンジン。

スズキ・2サイクルテクノロジーの凝縮、パワーリードバルブエンジン。

最高出力7.2ps/7,200r.p.m.、
最大トルク0.72kg-m/7,000
r.p.m.という、クラス最強
のパワー&トルクを

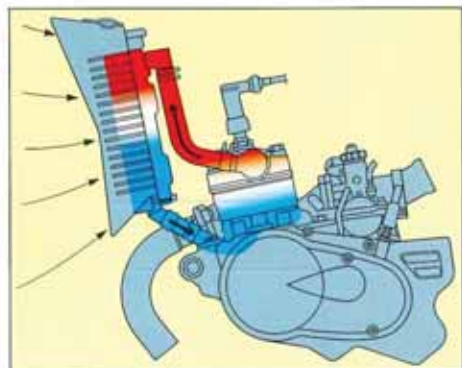
発生するエンジン、定評のあるパワーリードバルブ方式。ピストンバルブだけでは解決できない混合気の吹き返し現象や、高回転時の吸入量不足を、負圧により自動開閉するリードバルブを併用することで解決した独自のメカニズムです。低速から高回転までスムーズに吹けあがる力強いエンジンが、胸のすくスポーティな走りを生み出します。

独自のコンパクトな水冷システムを採用。

冷却性能を高め、エンジンのパフォーマンスを最大限に発揮させるために、水冷方式を導入。長時間におよぶ連続走行でも、新鮮なパワーを持続します。また、冷却水通路をすべてクランクケース内部に設けたため、

エンジンとラジエターを結ぶのは2本のウォーターホースだけというシンプルさ。独自の、軽量コンパクトな水冷エンジンを可能にし

ています。また、ラジエターの放熱効果を高めるために、集風型カバーを装着。冷却水温を大幅に下げることが可能となり、いちだんと冷却性能



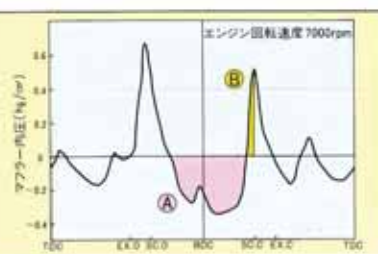
を高めています。サーモスタット機構や、冷却水の

点検が容易になりザブタンクも装備した、信頼性の高い水冷パワーユニットです。

結晶 多段膨脹型 マフラー。

スズキ・レーシングテクノロジーの結晶、多段膨脹型マフラーを採用。

RG50Γに採用した多段膨脹型マフラーは、排気管を段階的に膨脹させることで負圧の発生を長く、大きくし(Aの部分)、排気ガスの吸い出し効果を高めるものです。さらに、排気の脈動により新しい混合気の吹き抜けを防止(Bの部分)。すぐれた燃焼・排気効率をもたら



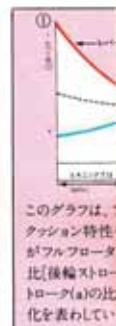
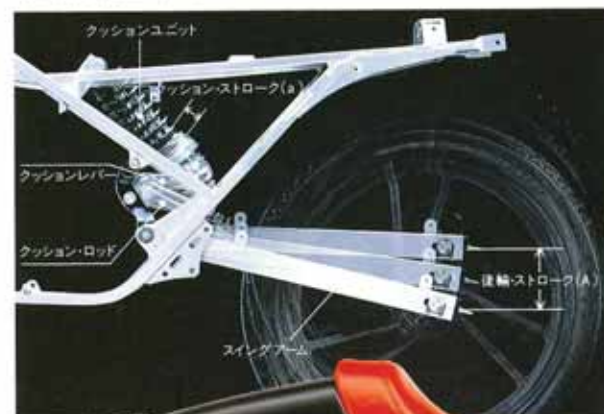
徹底したパフォーマンスの追求。スズキならではの、レーサースピリット。ハイパワー、ビッグトルクを実現し、さらに水冷化によって冷却性能を大幅に向上させたRG50Γ。パワーリードバルブ方式、集風型ラジエターなど独自の画期的なメカニズムに加えて、細部にまでレーサーライクな発想が息づいています。2次圧縮比やエキゾーストタイミングの安定を図るために、ピストンヘッドのクラウン部を加工。さらにピストンリングもフリクションロスを低減する、肉厚の薄いレーサータイプを採用しました。構成部品のひとつひとつにまで目を配る、スズキならではの設計思想が、高性能かつ軽量・コンパクトなパワーユニットを可能にしたのです。

俊敏 フルフローター サスペンション。

抜群の路面追従性と快適な乗り心地を両立。フルフローター・サスペンション。

フルフローター・サスペンションは、優れた路面追従性と快適な乗り心地を両

立する独自のサスペンション。クッション特性が後輪ストロークの位置によって変化するという、大きな特長をもっています。ピギニングではソフトに、ミッド



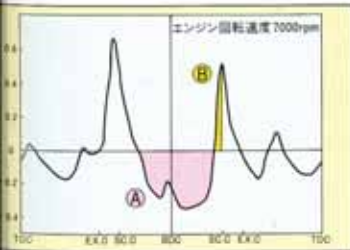
とことんレーサースピリット。

Γ

徹底したパフォーマンスの追求。スズキならではの、レーサーズスピリット。ハイパワー、ビッグトルクを実現し、さらに水冷化によって冷却性能を大幅に向上させたRG50Γ。パワーリードバルブ方式、集風型ラジエターなど独自の画期的なメカニズムに加えて、細部にまでレーサーライクな発想が息づいています。2次圧縮比やエキゾーストタイミングの安定を図るために、ピストンヘッドのクラウン部を加工。さらにピストンリングもフリクションロスを低減する、肉厚の薄い、レーサータイプを採用しました。構成部品のひとつひとつにまで目を配る、スズキならではの設計思想が、高性能かつ軽量・コンパクトなパワーユニットを可能にしたのです。

多段膨脹型 アフター。

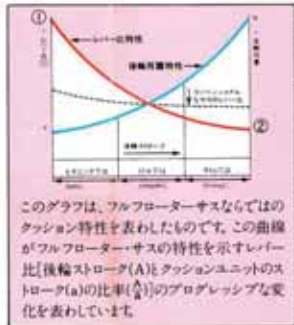
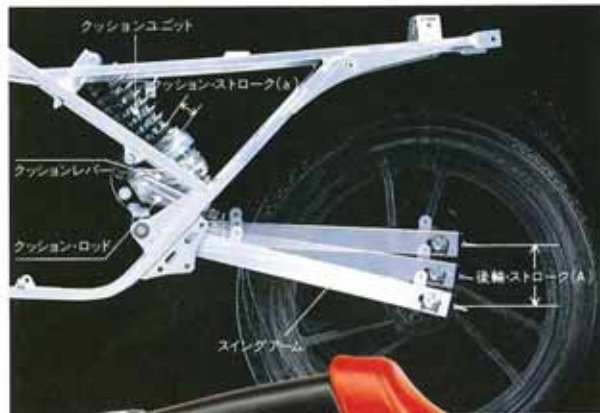
します。マシンの性能をトータルで磨きあげる、スズキならではの発想が息づいています。



俊敏 フルフローター サスペンション。

抜群の路面追従性と快適な乗り心地を両立。フルフローター・サスペンション。フルフローター・サスペンションは、優れた路面追従性と快適な乗り心地を両

立する独自のサスペンション。クッション特性が後輪ストロークの位置によって変化するという、大きな特長をもっています。ピギニングではソフトに、ミド



ルではスムーズに、ボトム付近ではストロングに。つまり、通常はソフトな乗り心地を保ちながら、後輪荷重が増大するコーナリングでは抜群のロードホールディングを発揮するという、理想のクッション特性を実現するのです。綿密な計算と実験から設定したフルフローターサスならではのレバー比。

レバー比とは、後輪ストロークに対するクッションユニットストロークの比率で、グラフの滑らかな変化がフルフローターサスの先進性を示しています(①~②)。

信頼

ANDF 機構。

制動時の操行安定性を高める、スズキ独自のANDF機構を装着。

制動時のノーズダイブを防ぎ操安性をキープ。路面からの急激な突き上げに際しては、自動的にキャンセルされ衝撃を吸収します。

興奮

50cc市販車初の角形パイプフレーム。RGΓなどスズキ・レーサ



一で実績のある角形パイプ製ダブルクレードルフレームを、50cc市販車としては世界で初めて採用したRG50Γ。角形パイプ製フレームは、スポーティマシンには欠かせない大幅な軽量化を実現し、強度・剛性にもすぐれています。RG50Γでは、この角形パイプをスイングアームにも採用。パネ下重量の軽減による、操安性の向上をもたらしています。

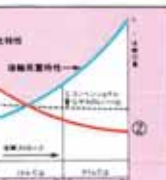
油圧ディスクブレーキ、フロント小径ホイールなど先進のメカニズムを満載。

放熱性にすぐれ、雨天



スピリット。Γがフィフティに

ルではスムーズに、ボトム付近ではストロングに。つまり、通常はソフトな乗り心地を保ちながら、後輪荷重が増大するコーナリングでは抜群のロードホールディングを発揮するという、理想のクッション特性を実現するのです。綿密な計算と実験から設定したフルフローターサスならではのレバー比。



フルフローターサスならではの表わしたものです。この曲線が通常のサスとフルフローターサスの特性を示すレバー比(A)とクッションユニットのストローク(B)のグラフで示されています。

レバー比とは、後輪ストロークに対するクッションユニットストロークの比率で、グラフの滑らかな変化がフルフローターサスの先進性を示しています(①-②)。

信頼

ANDF機構。

制動時の操行安定性を高める、スズキ独自のANDF機構を装着。

制動時のノーズダイブを防ぎ操安性をキープ。路面からの急激な突き上げに際しては、自動的にキャンセルされ衝撃を吸収します。

興奮

レーサーフォーム。

50cc市販車初の角形パイプフレーム。RGΓなどスズキ・レーサー

でも実際に角形パイプ製ダブルクレドルフレームを、50cc市販車としては世界で初めて採用したRG50Γ。角形パイプ製フレームは、スポーティマシンには欠かせない大幅な軽量化を実現し、強度・剛性にもすぐれています。RG50Γでは、この角形パイプをスイングアームにも採用。バネ下重量の軽減による、操安性の向上をもたらしています。

油圧ディスクブレーキ、フロント小径ホイールなど先進のメカニズムを満載。放熱性にすぐれ、雨天

な制動力を発揮する多孔式油圧ディスクブレーキ。操縦性能およびブレーキ性能を向上させる、小径17インチ・フロントホイールなど先進メカ

ニズムを採用。レーサーズピリットがみなぎる、充実した足まわりです。まさにレーサーフォーム、フェアリング。大光量角形ハロゲンヘッドライト。

さっそうとした走りをイメージさせるフェアリングを装着。左右ウインカーランプ



をビルトインしています。また、ハロゲンランプ採用のヘッドライトは、30W/30Wの大光量を備えています。

アルミ鍛造ハンドル&メーターパネル。



ハンドルは、軽量で強度にも優れたアルミ鍛造製。また、ハンドル両端にバランスを設置し、小気味いいハンドリングに磨きをかけています。メーターパネルは機能的にレイアウトされ、走行中の確認も容易なセッティングとなっています。



●11ℓと余裕のフューエルタンク容量。タンクキャップは、タンクと同一平面

上に収まるエアブレンタイプを採用しています。

●ボディラインにそって、左右ウインカーをビルトインしたリヤ・コンビネーションランプ。被視認性にすぐれ、セーフティライディングを約束します。



●6段リターン式ミッション。ピロボールとリンクを介した、アルミ鍛造製チェーンジレバーを採用。

●ブレーキペダル、マフラーブラケットにもアルミ鍛造品を採用。●メインスイッチと一体式のステアリングロック。●ウインカースイッチとヘッドライトポジション切替スイッチを一体化した、マルチユーススイッチを採用。

●リヤ・クッションユニットは、イニシャル調整機構付きです。

がフィフティに君臨する。

●ボディカラー



スーパー・ホワイト

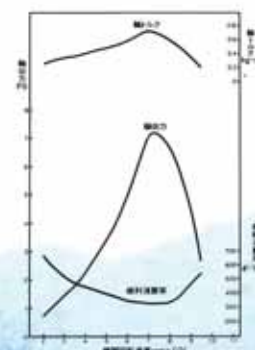
マーブル・ビュアー
・レッド

ブラック

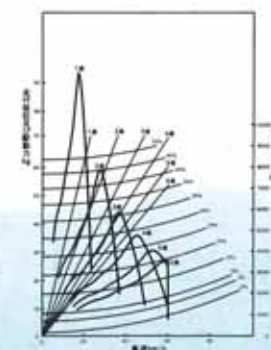
※車体色は印刷のため、実際と異なる場合があります。

標準現金価格 ¥189,000

●エンジン性能曲線



●走行性能曲線



主要諸元

車名	RG500	点 火 方 式	P.E.I.
型式	A-NA11A	燃料タンク容量	11.2
全長	1,880mm	オイルタンク容量	1.3ℓ
全幅	655mm	エンジン冷却方式	水冷
全高	1,030mm	クラッチ形式	湿式多板・コイルスプリング
軸距	1,230mm	変速機形式	常時噛合式6段リターン
最低地上高	180mm	第1速	3.166
シート高	760mm	第2速	2.000
乾 燥 重 量	69kg	第3速	1.500
定 地 燃 費	82.4km/ℓ(30km/h)	第4速	1.217
登坂能力	tanθ=0.48	第5速	1.041
最小回転半径	2.0m	第6速	0.923
制 動 形 式	3.0m(20km/h)	一次減速比(キセ)	3.842
エンジン形式	2ストロー・単気筒	二次減速比(チェン)	3.666
并 方 式	パワーステアリング	キ ャ ャ ス タ	26/45
総排気量	49cc	ト レ ー ル	83mm
内径×行程	41.0×37.8(mm)	ブレーキ形式(前)	油圧ディスク
圧縮比	8.6	ブレーキ形式(後)	リーディングトレーリング
最高出力	7.2ps/7,200rpm	フレーム形式	ダブルクレードル
最大トルク	0.72kg-m/7,000rpm	タイヤサイズ(前)	2.75-17 4PR
キャブレイター	VM18SH(アマル)	タイヤサイズ(後)	2.75-18 4PR
潤滑方式	分離潤滑	かじ取角左右	43°
始動方式	キック		

※定地燃費は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時の燃費は、道路状況、乗員、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変更する場合があります。

SAFETY RIDE

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しめてかぶりましょう。身体が露出が少なく、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、作業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。
○カーブの手前はブレーキを 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。
○見通しの悪い交差点は徐行か停止を
○早朝・夕暮れは早めにライトの点灯を
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、キーを抜きとりハンドルロック(錠錠装置、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

ライダースシステムウェア・アズロ
AZZURRO

ツーリングワンピース①
ネイビーブルー×オフホワイト
SIZE: M・L
¥97,000

ツーリングツーピース②
オフホワイト×ネイビーブルー
SIZE: M・L
¥86,000



ツーリンググローブ
SIZE: M・L
¥11,000



ブーツ
SIZE: 24.5cm - 27.0cm
¥35,000



ヘルメット▼
SIZE: S・M・L・LL ホワイト+アズロストライプ
¥38,000
ホワイト
シルバー
レッド
¥33,000



SUZUKI

スズキクレジット



鈴木自動車工業株式会社
〒413 静岡県浜松市東区東300

33338-10101-400