



SUZUKI

Way of Life!

SUZUKI

RM-Z 250

*Pilote professionnel dans un circuit fermé.



L'équilibre gagnant

*Pilote professionnel dans un circuit fermé.



Conçue pour gagner

En motocross, la catégorie 250 ne pardonne pas la moindre faiblesse. C' est pourquoi nous avons dessiné la RM-Z250 en visant le juste équilibre entre «avancer, tourner, s' arrêter», un équilibre nécessaire à l' esprit de gagne dans cette arène extrêmement compétitive. Nos ingénieurs ont une nouvelle fois travaillé d' arrache-pied pour faire de la RM-Z250 le leader dans le franchissement de la porte de départ. Son moteur affiche un surcroît de puissance à tous les niveaux, une électronique au top, un cadre et un bras oscillant redessinés pour une meilleure maniabilité, un design entièrement revisité et une longue liste d' autres perfectionnements pour en faire la plus puissante moto de cross de sa catégorie. Gardez les yeux bien ouverts... la voilà arrivée, la RM-Z250!

*Pilote professionnel dans un circuit fermé.



*Les photos ci-dessus montrent des pilotes professionnels évoluant en circuit fermé.

Une électronique au top

L'électronique et la puissance mises en œuvre ne servent à rien sans répercussion au sol. C'est pourquoi l'électronique de Suzuki offre un maximum de transparence au pilote, afin qu'il puisse atteindre des accélérations maximales, que la piste soit poussiéreuse, détrempée ou glissante.

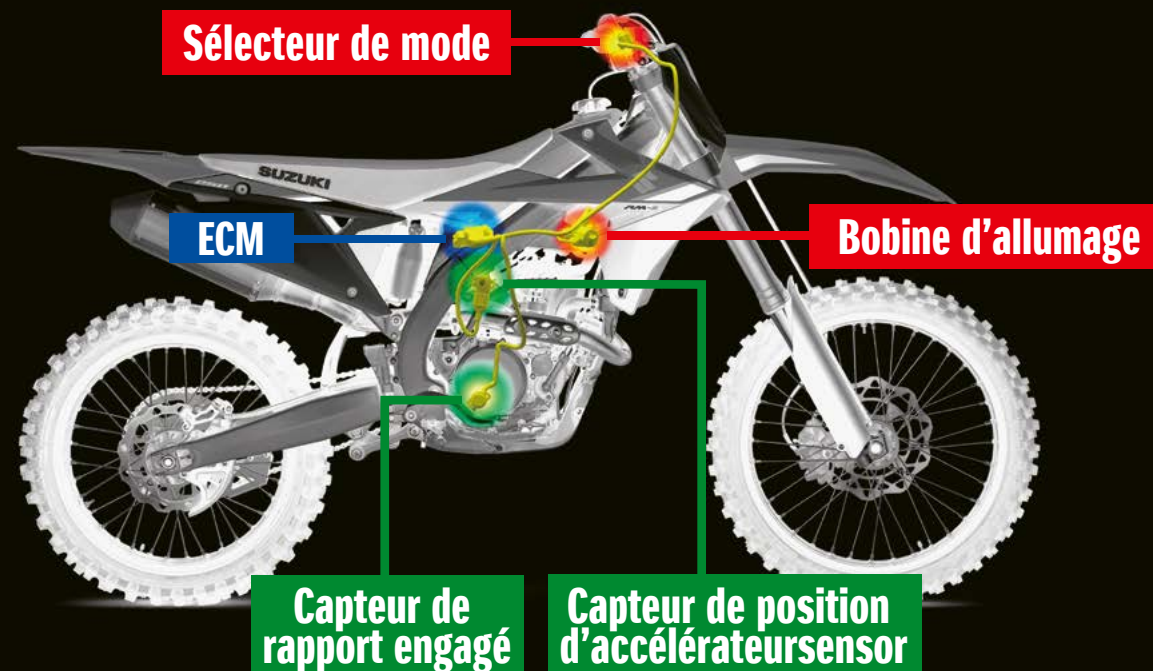
C'est la RM-Z450 de 2018 qui est à l'origine du système d'antipatinage de troisième génération, qui comporte un S-HAC (Holeshot Assist Control, système de départ assisté Suzuki) nettement amélioré et un ECM (module de commande du moteur) plus puissant. En 2019, la RM-Z250 de Suzuki monte d'un cran et passe à la quatrième génération, qui est dotée d'une nouvelle version du logiciel ECU.

Le S-HAC de la nouvelle RM-Z250 contrôle l'ouverture des gaz et le rapport engagé, afin d'ajuster l'allumage pour une accélération maximale lors des trois étapes critiques d'un démarrage de motocross : le moment précis du démarrage, le franchissement de la porte de départ puis la traction plein gaz. Trois réglages sont disponibles: le mode A, destiné aux surfaces dures où le contrôle du patinage est primordial, le mode B pour les conditions de piste normales avec une bonne traction, et le réglage «off».

Témoin



Suzuki Holeshot Assist Control (S-HAC)





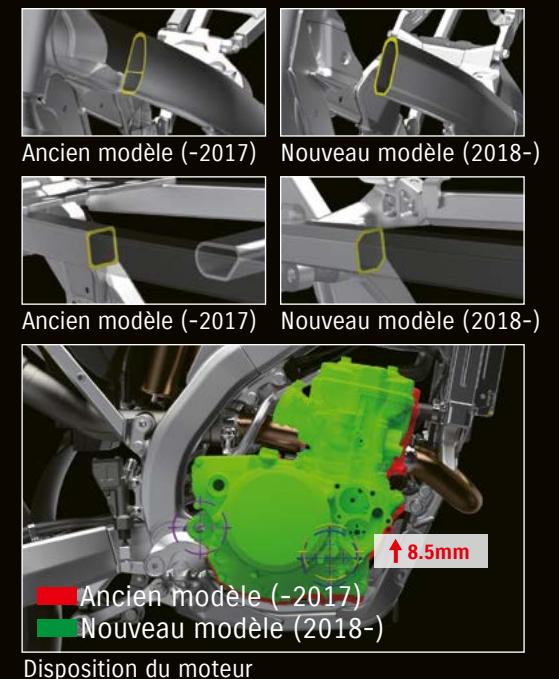
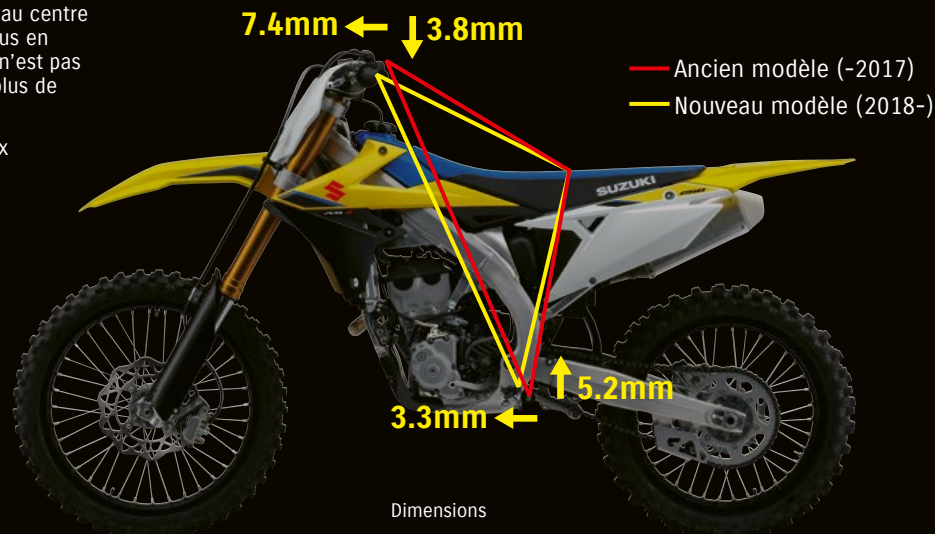
*Les photos ci-dessus montrent des pilotes professionnels évoluant en circuit fermé.

I Maîtrise parfaite en virage

Si la RM-Z250 a déjà la réputation d'être parmi les meilleures motos de cross, cela ne nous a pas empêchés de faire encore mieux. Le cadre et le bras oscillant, dont les tubes en aluminium adoptent une section carrée, se passent à présent de nervures., soit 370 g en moins et une rigidité torsionnelle de 10 pour cent en plus, ce qui permet de gagner en stabilité et de mieux absorber les bosses. Le nouveau processus d'hydroformage pour le bras oscillant en aluminium permet de réaliser une coupe conique sans soudure. Quant au nouvel assemblage, il est plus léger (80 g en moins) et aussi rigide en dépit de parois plus minces.

Pour améliorer la rigidité de la RM-Z250, le moteur a été relevé de 8,5 mm vers le support du moteur arrière. La mesure a été prise au centre du vilebrequin. Les supports supérieurs du moteur ne sont plus en acier mais en aluminium. En outre, le moteur de la RM-Z250 n'est pas fixé en un seul endroit mais enserré de quatre supports. En plus de l'alléger de 90 g, cet agencement lui fait gagner en rigidité.

Les rails de fixation du siège (qui sont désormais hexagonaux pour améliorer l'entrée d'air au niveau du filtre) ont été rapprochés entre eux pour former une section intermédiaire plus étroite et assurer une capacité de boîte à air adéquate. Pour profiter pleinement de ce nouveau châssis, la forme et la densité du rembourrage de la nouvelle selle ont été modifiées pour faciliter le mouvement (274 g en moins). Les repose-pieds ont été déplacés de 3,3 mm vers l'avant et de 5,2 mm vers le haut. Le guidon fuselé en aluminium Renthal Fatbar a, quant à lui, été repositionné de 7,4 mm vers l'avant et de 3,8 mm vers le bas. La courbe du guidon Renthal est également plus droite qu'avant pour permettre au conducteur de transférer son poids en avant plus facilement. L'ancien réservoir à essence en aluminium a été remplacé par un réservoir allégé de 312 g à base de résine.





*Les photos ci-dessus montrent des pilotes professionnels évoluant en circuit fermé.

Suspensions, roues et pneus haut de gamme

Le mot d'ordre de la catégorie 250? La vitesse. La vitesse demande une gestion rapide et efficace de tous les obstacles sur la piste. Le pilote doit donc pouvoir maintenir le châssis stable tout en jouissant d'une sensation de conduite agréable et réactive, sans être mis en difficulté. Grâce à la fourche à ressort hélicoïdal KYB et à l'amortisseur repensé, la Suzuki RM-Z250 vous permet de sauter par-dessus une série d'obstacles, de parcourir adroitement une piste parsemée de nids de poule ou de méchantes fondrières, ou d'atterrir sain et sauf après un saut.

Ayant remplacée l'ancienne fourche hydraulique PSF2 du modèle de l'année précédente à multiples ajustements, la fourche à ressort hélicoïdal KYB est unique en son genre. En effet, pendant la course, l'amortissement progressif fait preuve de souplesse avec les petites bosses et de fermeté lors d'un atterrissage rude. La triple bride supérieure et inférieure ont été optimisées pour une meilleure rigidité et une réduction de poids (60 g en moins). A l'arrière, le ratio de la fourche de suspension (allégée de 14,9 g) a été modifié pour raffermir les petits mouvements de course tout en optimisant l'action de la suspension pour une meilleure traction. L'amortisseur réglable KYB (allégé de 370 g) est doté d'une plage de réglages renforcée et d'un ressort au câble fin mais plus solide (repris de la technologie MotoGP). Grâce à son nouveau design, le guide-chaîne (allégé de 30 g) permet à la chaîne de tourner plus facilement, ce qui renforce d'autant sa résistance.

Les nouvelles roues Dirtstart sont plus légères et réduisent la masse rotative de 40 g à l'avant et de 60 g à l'arrière. Depuis 2019, la RM-Z250 est équipée des derniers pneus Dunlop: les Geomax MX33. Destinée aux pistes sèches mais aussi aux moyennes, sableuses, boueuses et rapides, leur design adaptatif leur a valu d'excellentes critiques. Le pneu avant est le 80/100-21 51M, le pneu Dunlop arrière 100/90-19 57M étant, quant à lui, allégé de 300 g.

Toute cette vitesse à portée de mains serait vaine si vous ne parveniez pas à trouver un bon équilibre avec l'élément «Stop» dans ce triangle de la performance. C'est pourquoi nous avons amélioré le frein avant de la RM-Z250. Le diamètre du disque a été élargi de 250 mm à 270 mm et le matériau de la plaquette de frein a été modifié pour une réponse plus linéaire du moteur lors d'un freinage brusque.

Tête de fourche supérieure



Suspension arrière



Fourche avant



RM-Z450



*Les photos ci-dessus montrent des pilotes professionnels évoluant en circuit fermé.

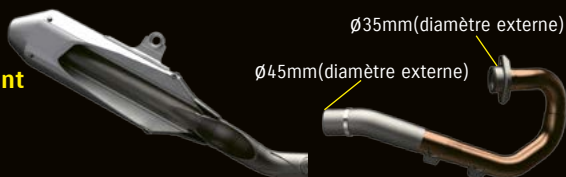
Moteur plus puissant

Pour extraire un maximum de performance du moteur de la RM-Z250, tous les composants ont été passés au crible et perfectionnés. Parmi ceux-ci, une entrée d'air élargie de 30%, un boîtier papillon à l'ouverture plus grande pour plus d'arrivée d'air; un orifice d'admission de tête de cylindre et des orifices d'échappement redessinés pour une meilleure combustion, une pression du carburant accrue pour améliorer la nébulisation carburant/air, et enfin, un câble d'accélérateur direct pour un meilleur ressenti.

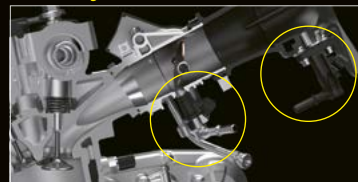
Mais nos ingénieurs n'en sont pas restés là. Depuis 2019, le système d'injection de la RM-Z250 possède en effet deux injecteurs. Au lieu d'utiliser un seul injecteur qui pourrait compromettre l'approvisionnement en carburant, le premier injecteur alimente la motocross en carburant lorsque le régime moteur est faible, tandis qu'un second injecteur ajoute le carburant nécessaire lorsque le moteur est à pleine puissance. Pour une meilleure pulvérisation, le premier injecteur pulvérise du carburant jusqu'à la valve papillon tandis que l'injecteur situé près du filtre d'entrée d'air donne plus de temps à la nébulisation et refroidit l'arrivée d'air pour plus de puissance.

Le tuyau d'échappement a été agrandi de 99 mm. Le diamètre interne passe de 35 mm sur la culasse à 45 mm sur le silencieux. La durée de vie du piston est désormais allongée grâce à l'usinage en forme conique de l'extrémité des manetons, ce qui permet de diminuer la pression sur la tête du piston. Pour optimiser l'accélération, la deuxième vitesse a été agrandie et le pignon arrière est passé de 49 à 50 dents.

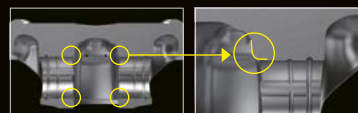
**Silencieux
et tuyau
d'échappement**



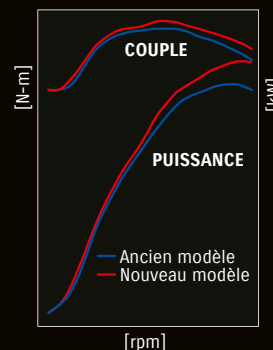
Deux injecteurs



Piston



Usinage conique



Style agressif

Dans la lignée du design lancé en 2018 avec la RM-Z450, la RM-Z250 conserve l'«ADN bec» de Suzuki. Pour renforcer l'image de vitesse que possède la marque en termes de motos hors-piste, le garde-boue avant et la grille de radiateur sont disposés en ligne droite, les angles acérés exprimant un dynamisme résolu. Tout comme la RM-Z450, la RM-Z250 porte les signes distinctifs de l'équipe Suzuki du hors-piste, à savoir le jaune avec des touches de bleu, ce qui permet d'identifier facilement la gamme RM-Z. Le design étant fonctionnel, le pilote transfère sans aucun effort son poids vers l'avant ou l'arrière, la réduction des pièces d'habillage permettant de diminuer le poids de 150,4 g.





La RM-Z250 est prête, et vous?

Dans le motocross, pas question de se reposer sur ses lauriers. Le pilote exige une constante remise à niveau de son entraînement physique et mental. De même, Suzuki a puisé dans toute son expertise technique pour que sa RM-Z250 continue d'évoluer dans la cour des grands. Relevez le défi et soyez le meneur de jeu dans la compétition!

*Pilote professionnel dans un circuit fermé.



Champion Yellow No.2 (YU1)

SPÉCIFICATIONS 2020 RM-Z250

Longueur hors-tout	2 185 mm	
Largeur hors-tout	835 mm	
Hauteur hors-tout	1 255 mm	
Empattement	1 485 mm	
Garde au sol	330 mm	
Hauteur de selle	955 mm	
Masse à vide	106 kg	
Type de moteur	4 temps, refroidissement liquide, DACT	
Alésage × course	77,0 mm × 53,6 mm	
Cylindrée	249 cm ³	
Taux de compression	13,75 : 1	
Système de carburant	Injection de carburant	
Système de démarreur	Au pied	
Système de lubrification	Carter sem-sec	
Transmission	5 rapports en prise constante	
Rapport de transmission primaire	3,315 (63 / 19)	
Rapport de transmission finale	3,846 (50 / 13)	
Suspension	AV	Fourche télescopique inversée, ressort hélicoïdal, amortissement hydraulique
	AR	Bras oscillant, ressort hélicoïdal, amortissement hydraulique
Chasse / déport	28,7° / 125 mm	
Frein	Front	Disque
	Rear	Disque
Pneumatiques	Front	80/100-21 51M, avec chambre
	Rear	100/90-19 57M, avec chambre
Système d'allumage	Allumage électronique (CDI)	
Réservoir de carburant	6,3 L	
Huile (révision)	1,1 L	



Conditions de leasing: durée 24 mois, 4000 km par an, taux d'intérêt annuel effectif de 2,9%. Assurance tous risques obligatoire, acompte spécial: 25% du prix de vente net. Le taux d'intérêt appliqué au leasing dépend de la durée (date du contrat d'achat déterminante jusqu'au 30.6.2021). Votre revendeur spécialisé officiel Suzuki se fera un plaisir de vous soumettre une offre de leasing individuelle adaptée à vos besoins pour la Suzuki de votre choix. Notre partenaire de leasing est MultiLease AG. **Tous les prix indiqués sont des recommandations sans engagement, TVA comprise.**



Financement et leasing: offres de leasing intéressantes chez votre revendeur spécialisé officiel Suzuki: www.multilease.ch

SUZUKI Schweiz AG se réserve le droit de modifier l'équipement, les données techniques, les teintes, les matériaux et d'autres d'éléments en fonction des conditions locales et ce, sans annonce préalable. Elle a aussi le droit d'arrêter la production d'un modèle sans avoir à en faire l'annonce.

Dans l'hypothèse de tels changements, veuillez vous renseigner auprès de votre concessionnaire officiel Suzuki. Les teintes réelles des éléments de carrosserie peuvent légèrement différer des couleurs illustrées dans ce prospectus. Sous réserve d'erreurs d'impression. Songez-y: ne prenez jamais le guidon de votre moto sans casque ni équipement de protection! Veuillez lire le mode d'emploi de votre nouvelle Suzuki avant de prendre la route. Bon pilotage et prudence!

SUZUKI Schweiz AG | Emil-Frey-Strasse | 5745 Safenwil | Tél. 062 788 87 90 | www.suzuki.ch



«Way of Life!» est le message clé de notre marque – chaque modèle de voiture Suzuki, chaque moto, chaque moteur hors-bord apporte une touche de passion dans le quotidien de nos clients.



Way of Life!