



RM-Z 450

*Pilota professionista in un circuito chiuso.

L'equilibrio vincente

Detto in modo molto semplice, il motocross richiede alle motociclette principalmente tre cose: accelerare, curvare e frenare - il tutto meglio delle altre. Giunta al sedicesimo anno di produzione, la RM-Z450 è progettata con l'unico obiettivo di raggiungere questo equilibrio vincente. Fortunatamente, la RM-Z450 può basarsi su un patrimonio di 29 campionati mondiali e nazionali, inclusi cinque titoli AMA Motocross 450 e due titoli AMA Supercross 450. A questa storia vincente si aggiungono motore, telaio ed elettronica ben bilanciati e uno stile eccezionale. Il risultato? La RM-Z450 più potente, equilibrata e competitiva che mai.



*Pilota professionista in un circuito chiuso.



Bozza rappresentazione

Linea di fabbrica

L'aspetto fresco della RM-Z450 sottolinea ulteriormente lo stile riconoscibile di Suzuki. La sua evoluzione inizia con l'aggressivo DNA «a becco», proiettante una forma a freccia dinamica dal parafrangente anteriore al convogliatore del radiatore. Rifinita in giallo Suzuki con nuovi elementi ottici e nuovi logo del team, la più potente RM-Z450 di sempre è riconoscibile al primo sguardo. Il restyling si estende anche alla forma della sella, che agevola il movimento dalla posizione seduta a quella eretta e lo spostamento del peso in avanti o all'indietro. E per i piloti, più agevole significa sempre più veloce!

*Pilota professionista in un circuito chiuso.



*Pilota professionista in un circuito chiuso.

Partenza bruciante

In ogni intervista in occasione di una gara di motocross sentirete immancabilmente dire che la cosa più importante è «fare una buona partenza». E bruciare la partenza è esattamente l'obiettivo della più recente versione del sistema Suzuki Holeshot Assist Control (S-HAC). Parte integrante del pacchetto dell'elettronica della RM-Z450, l'aggiornato sistema S-HAC a 3 stadi calcola la posizione dell'acceleratore e la selezione della marcia per regolare i tempi d'accensione e ottimizzare la potenza erogata dal motore per rapide accelerazioni.

La sua gestione alla velocità della luce e senza l'intervento del pilota non è altro che brillante ingegneria del motocross. Rilevando la posizione dell'acceleratore e del cambio, il sistema S-HAC modifica continuamente i tempi per massimizzare la potenza durante le tre fasi critiche di una partenza, ovvero: 1) l'esatto momento dell'accelerazione; 2) il superamento del cancelletto di partenza; e 3) l'accelerazione lungo il rettilineo di partenza. Indipendentemente dal pilota, dalle condizioni della pista o dai blocchi di partenza dal fondo sporco, fangoso o compatto, il sistema S-HAC si adatta automaticamente per fornire la spinta più rapida e potente possibile. Il sistema riporta i tempi di accensione alle normali condizioni sei secondi dopo l'avvio, quando il pilota passa alla quinta marcia o quando l'acceleratore è chiuso, fornendo al pilota tempo sufficiente per balzare dal cancelletto di partenza verso la prima curva.

L'ultima versione del sistema S-HAC montata sulla RM-Z450 dà al pilota la possibilità di scegliere fra tre

Spia



De la puissance à tous les niveaux

Nel motocross è necessario aprire immediatamente – sia alla partenza sia in uscita dalle curve – e accelerare a tutta velocità sui rettilinei. Per fornire ai piloti un equilibrio vincente ancora maggiore, il motore della RM-Z450 possiede una maggiore coppia ai bassi regimi, una curva della coppia complessivamente più piatta, una risposta dell'acceleratore più rapida e nondimeno più controllabile e una maggiore potenza di picco.

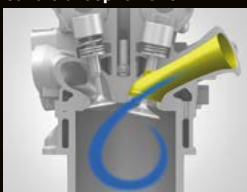
Inietttore



Corpo farfallato



Canale di aspirazione



Pistone



Albero a camme d'aspirazione



Tutto ciò è possibile grazie a una completa serie di modifiche ai sistemi di aspirazione e di alimentazione. All'interno della scatola dell'aria, l'apertura del filtro aria è ora maggiore del 30 % per una migliore portata e un parafrangente in stile MXGP protegge il motore da fango e sporcizia, contribuendo a una maggiore durabilità del motore. Anche il tubo di scarico che si estende dalla scatola dell'aria fino al corpo farfallato del sistema di iniezione del carburante è più retto, riducendo la resistenza di aspirazione per una maggiore potenza a tutti i regimi. Allo stesso modo, anche il corpo farfallato è stato modificato in modo da fornire una miscela carburante-aria più uniforme per aumentare ulteriormente la potenza risultante e fornire al contempo una più uniforme sensazione di accelerazione.

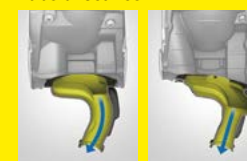
La maggiore pressione generata dalla pompa del carburante potenzia la miscela aria-carburante per una migliore risposta, e l'eliminazione del leveraggio dell'acceleratore migliora ulteriormente la sensazione di accelerazione.

Il percorso di spruzzatura dell'iniettore porta ora il carburante verso l'alto in modo da raggiungere direttamente la valvola a farfalla dell'acceleratore, migliorando così la nebulizzazione. La forma interna del canale di aspirazione è stata aggiornata migliorando il flusso turbolento dell'aria all'ingresso nel cilindro ottenendo così una maggiore erogazione della potenza a tutte le velocità del motore. La forma complessiva del canale di aspirazione è armonizzata con il profilo ad alto sollevamento della camma d'aspirazione, per migliorare ulteriormente l'efficienza dell'aspirazione e l'erogazione della potenza. All'interno della camera di combustione, le nervature del pistone aumentano la resistenza e la durabilità per eguagliare la maggiore potenza del motore, mentre un ammodernato silenziatore di scarico risponde alle più recenti norme sul controllo delle emissioni acustiche.

impostazioni rapidamente selezionabili tramite un interruttore montato sul manubrio. La modalità «A» è stata programmata per superfici dure come i blocchi di partenza dal fondo compatto, argilloso o sporco compatto, dove il controllo dello slittamento delle ruote è essenziale per una buona partenza. Gli algoritmi utilizzati per la modalità «A» sono stati aggiornati per fornire un controllo ancor più preciso all'apertura dell'acceleratore, consentendo al pilota di percepire ancora meglio la trazione nei cruciali momenti iniziali di un'accelerazione. La modalità «B» è ideale per i fondi in normali condizioni.

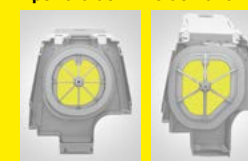
I piloti possono anche selezionare l'impostazione «Off» per mantenere il tempo di accensione standard.

Tubo di scarico



Modello precedente(-2017) (2018-)

Apertura del filtro dell'aria



Modello precedente(-2017) (2018-)



Massima trazione

I sistemi elettronici della RM-Z450 lavorano perfettamente con il pilota per trasmettere a terra la potenza. Per massimizzare la trazione in base alle condizioni, il modulo di controllo del motore (ECM) regola automaticamente i tempi d'accensione e l'iniezione del carburante a seconda della posizione dell'acceleratore, della velocità del motore e della posizione del cambio. Il primo sistema di gestione della trazione della RM-Z450 ha fatto il suo debutto nel 2008 e una seconda generazione modificata è arrivata nel 2013. Nella terza generazione del sistema di gestione della trazione della RM-Z450 è compreso un ECM modificato che dispone di una velocità di elaborazione dei dati 1.6 volte maggiore e di una capacità di memoria 2.5 volte maggiore rispetto al sistema di prima generazione.

La forma interna del canale di aspirazione è stata aggiornata migliorando il flusso turbolento dell'aria all'ingresso nel cilindro ottenendo così una maggiore erogazione della potenza a tutte le velocità del motore. La forma complessiva del canale di aspirazione è armonizzata con il profilo ad alto sollevamento della camma d'aspirazione, per migliorare ulteriormente l'efficienza dell'aspirazione e l'erogazione della potenza.

Controllo in curva

Più leggera, più rigida e agile, la Suzuki RM-Z450 assicura ai piloti una manovrabilità più decisa, una migliore sensazione di guida e più controllo che mai. La leggerezza del telaio e del forcellone migliora significativamente le prestazioni in curva, sia costeggiando l'esterno sia tuffandovi all'interno. Il cannotto di sterzo è stato spostato all'indietro di 10 mm ottenendo un interesse più corto da 1 480 mm e una distribuzione del peso in avanti che favorisce agilità e stabilità. Le migliorie apportate al telaio includono anche travi dalla sezione trasversale più rettangolare, una migliore rigidità anteriore-posteriore e un'ottimizzazione della rigidità complessiva, oltre a una riduzione del peso di 700 grammi. Tutti questi fattori migliorano il comportamento in curva, la capacità di ammortizzare gli urti e di gestire la stabilità. I miglioramenti al forcellone includono materiali più sottili per una riduzione del peso di 100 grammi e una rigidità ottimizzata, che si traducono in un aumento del controllo in curva e della stabilità. Ulteriori miglioramenti del telaio includono le guide della sella con tubi esagonali per snellirne le dimensioni e aumentarne la rigidità. La revisione della forma delle guide della sella consente inoltre

Guida della sella



Modello precedente (~2017)

Modello attuale (2018~)

di aumentare la capacità della scatola dell'aria e di semplificare l'accesso al filtro dell'aria per la manutenzione, ricavando lo spazio necessario all'ammortizzatore Showa Balance Free Rear Cushion (BFRC) della RM-Z450. Nel cockpit, una più dritta curva del manubrio in alluminio Renthal Fatbar facilita ai piloti lo spostamento del peso in avanti per migliorare il controllo in curva. Infine, un guidacatena alleggerito garantisce un contatto più uniforme e una maggiore durabilità, mentre una protezione del motore ripara maggiormente dai danni la pompa dell'acqua e la copertura magnetica.

Guida della sella



Modello precedente (~2017)

Modello attuale (2018~)

Manubrio



Guidacatena



Cerchi e gomme

Cerchi più leggeri e pneumatici Bridgestone massimizzano l'aderenza per una maggiore agilità e un maggior controllo in molteplici condizioni del tracciato. Con una finitura in nero resistente per un look di fabbrica, i cerchi possiedono una sezione trasversale ottimizzata che mantiene inalterata la robustezza pur riducendo complessivamente di 70 grammi la massa rotante critica. Gli pneumatici sono i Battlecross X30, l'ultimo modello di Bridgestone. Sviluppati in esclusiva per molteplici condizioni, i rilievi dell'anteriore 80/100-21 51M e del posteriore 110/90-19 62M contribuiscono a esaltare al massimo le prestazioni sul tracciato da motocross.



Advanced Suspension

Le sospensioni anteriore e posteriore Showa offrono migliore reattività e aderenza al terreno, un'eccellente abilità di assorbimento delle forze, una migliore stabilità del telaio, una risposta e una percezione del fondo ottimizzate e maggiore comfort. L'esito per il pilota sono un controllo migliorato, tempi più brevi sul giro e minore sforzo nelle difficili condizioni di allenamento o di gara. Nella parte anteriore, una rinnovata forcella a molla elicoidale Showa sostituisce la forcella SFF-Air della precedente generazione di RM-Z450. Si distingue per la facilità di manutenzione quotidiana per un'ampia gamma di clienti. Il triplo morsetto superiore è ancor più leggero e dalle dimensioni ottimizzate. Nella parte posteriore, l'ammortizzatore Showa Balance Free Rear Cushion (BFRC) condivide la tecnologia della motocicletta sportiva GSX-R1000R. Il design compensa la pressione sopra e sotto il pistone per un migliore controllo della corsa e per attenuare le reazioni alle buche e ai colpi, anche durante brusche frenate.

Sospensione posteriore



Staffa superiore delle forcelle anteriori



Forcelle anteriori





RM-Z250



RM-Z450

Più svelta. Più veloce. Più alta. Più solida.

Il motocross è una competizione spietata, così come lo sono la tecnologia e l'allenamento necessari rispettivamente alla motocicletta e al pilota per eccellere. Suzuki ha infuso nella RM-Z450 oltre 40 anni di esperienza ingegneristica nella classe Open del motocross per farne la motocicletta da cross più incisiva, più svelta nelle manovre, più bilanciata e più a misura di pilota della sua storia. Fatela subito vostra.

*Pilota professionista in un circuito chiuso.



*Pilota professionista in un circuito chiuso.



Champion Yellow No.2 (YU1)

RM-Z450 2020 - SPECIFICHE

Lunghezza totale	2 175 mm	
Larghezza totale	835 mm	
Altezza totale	1 260 mm	
Interasse	1 480 mm	
Altezza da terra	330 mm	
Altezza sella	960 mm	
Peso in ordine di marcia	112 kg	
Motore	4 tempi, raffreddamento a liquido, DOHC	
Alesaggio × corsa	96,0 mm x 62,1 mm	
Cilindrata	449 cm ³	
Rapporto di compressione	12,5 : 1	
Sistema di alimentazione	Iniezione a carburante	
Sistema di avviamento	Pedivella primaria	
Sistema di lubrificazione	A carter semi-secco	
Trasmissione	Sempre in presa, 5 marce	
Rapporto di riduzione primario	2,625 (63 / 24)	
Rapporto di riduzione finale	3,846 (50 / 13)	
Sospensione	Anteriore	Telescopica invertita, molle elicoidali, smorzamento a olio
	Posteriore	A bracci, molle elicoidali, smorzamento a olio
Angolo canotto / avancorsa	27.5° / 120 mm	
Freno	Anteriore	A disco
	Posteriore	A disco
Pneumatici	Anteriore	80/100-21 51M, a camera d'aria
	Posteriore	110/90-19 62M, a camera d'aria
Sistema di accensione	Accensione elettronica (a transistor)	
Capacità serbatoio carburante	6,3 L	
Capacità serbatoio olio (revisione)	1,2 L	



Condizioni di leasing: durata 24 mesi, 4000 km all'anno, interesse annuo effettivo 2,9%. Casco totale obbligatoria, anticipo straordinario: 25% del prezzo netto di vendita. Il tasso d'interesse del leasing è legato alla durata (fa fede la data del contratto di acquisto entro il 30.6.2021). Il vostro concessionario ufficiale Suzuki sarà lieto di sottoporvi, per la Suzuki di vostra scelta, un'offerta di leasing studiata appositamente per le vostre esigenze. Il partner di leasing è MultiLease AG. **Tutti i prezzi indicati sono consigliati e non vincolanti, IVA incl.**



Finanziamento e leasing: interessanti offerte leasing dal vostro concessionario ufficiale Suzuki: www.multilease.ch

SUZUKI Schweiz AG si riserva il diritto di modificare senza preavviso dotazioni, specifiche tecniche, colori, materiali e altri elementi conformemente alle condizioni locali. È consentito interrompere la produzione di un determinato modello senza preavviso. In caso di tali cambiamenti si prega di contattare il proprio concessionario ufficiale Suzuki. Le reali tonalità di colore della carrozzeria possono differire leggermente dai colori illustrati in questo prospetto. Si ricorda di indossare sempre il casco e l'abbigliamento protettivo durante la guida! Si prega di leggere il manuale d'uso prima di utilizzare la nuova Suzuki. Buon divertimento e guidate con prudenza!

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



«Way of Life!» è il messaggio centrale del nostro marchio: ogni modello di automobile Suzuki, ogni motocicletta, ogni motore fuoribordo è realizzato per regalare tutti i giorni emozioni e divertimento ai nostri clienti.



Way of Life!