



RM-Z 250

*Pilota professionista in un circuito chiuso.



L'equilibrio vincente

*Pilota professionista in un circuito chiuso.

A professional motocross rider is captured in mid-air, performing a wheelie on a Suzuki RM-Z250. The rider is wearing a yellow and blue Suzuki jersey, a white helmet with blue and yellow accents, and yellow gloves. The motorcycle is white with yellow and blue accents, featuring the Suzuki logo on the side. The background is a blurred desert landscape with dry vegetation and hills.

Progettata per vincere

Nel motocross, la classe 250 non perdona la minima debolezza. Ecco perché abbiamo progettato la RM-Z250: per ottenere il giusto equilibrio tra accelerazione, comportamento in curva e frenata, necessario per vincere in questa classe ultracompetitiva. L'intenso lavoro svolto dai nostri ingegneri ha reso ancora una volta la RM-Z250 leader al cancelletto di partenza, con un motore più potente a tutti i regimi, un'elettronica top di gamma, un telaio e un forcellone più leggeri, sospensioni aggiornate per una manovrabilità ancora maggiore, un look rinnovato e numerosi altri aggiornamenti per farne la motocicletta da cross più potente della categoria. Attenzione... la RM-Z250 è qui!

*Pilota professionista in un circuito chiuso.



*Le illustrazioni sopra riportate raffigurano piloti professionisti in circuiti chiusi.

Elettronica top di gamma

Tutta la potenza del mondo non serve a nulla se non la si può trasferire a terra: l'innovativa elettronica Suzuki lavora in completa trasparenza con il pilota per garantire la massima accelerazione in qualsiasi condizione e su qualunque tipo di fondo.

Spia

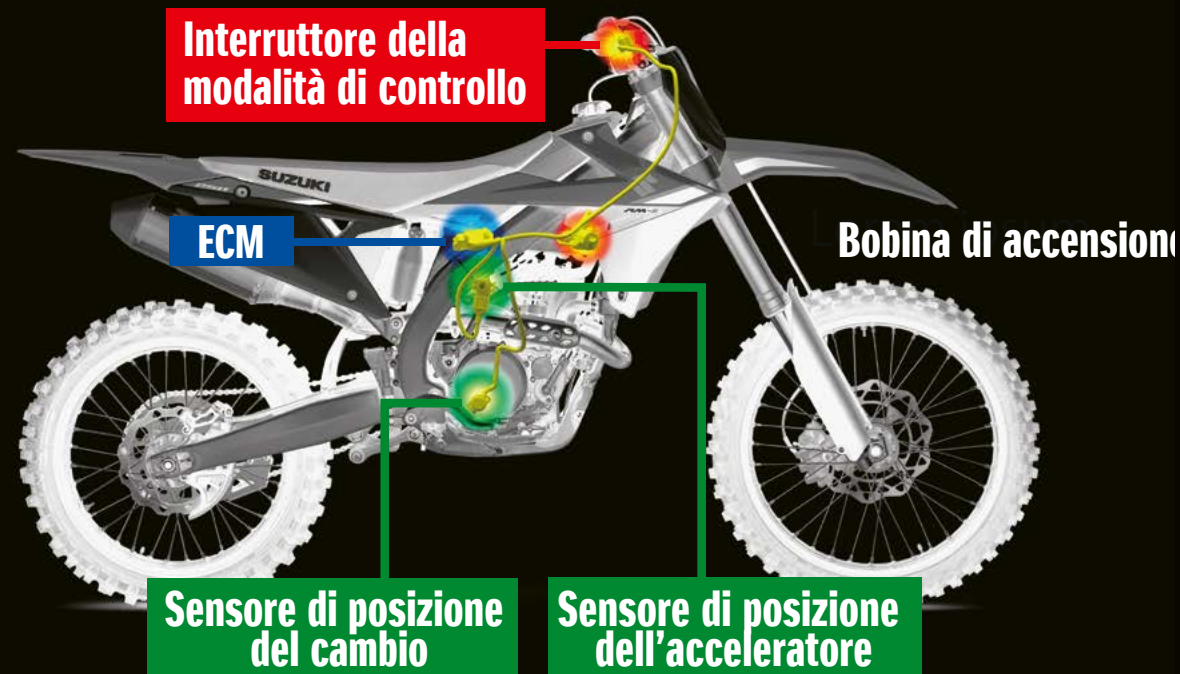


Sulla RM-Z450 del 2018 ha fatto il suo debutto la terza generazione del sistema di gestione della trazione, con una versione estremamente aggiornata del sistema S-HAC (Suzuki Holeshoot Assist Control) e con un modulo ECM (engine control module)

ancora più potente. Dal 2019, la RM-Z250 di Suzuki ha fatto un ulteriore passo in avanti con la quarta generazione del sistema dotato di un aggiornato software della centralina.

Il sistema S-HAC della RM-Z250 monitora la posizione dell'acceleratore e del cambio in modo da regolare i tempi di accensione per la massima accelerazione in tutte e tre le fasi critiche della partenza in una competizione di motocross: l'esatto momento di avvio, l'uscita dal cancelletto di partenza e la successiva accelerazione. Sono disponibili tre livelli di impostazione: la modalità A per le superfici più dure sulle quali è fondamentale controllare lo slittamento delle ruote, la modalità B per le normali condizioni di sterrato con una buona trazione, e l'impostazione «off».

Suzuki Holeshoot Assist Control (S-HAC)





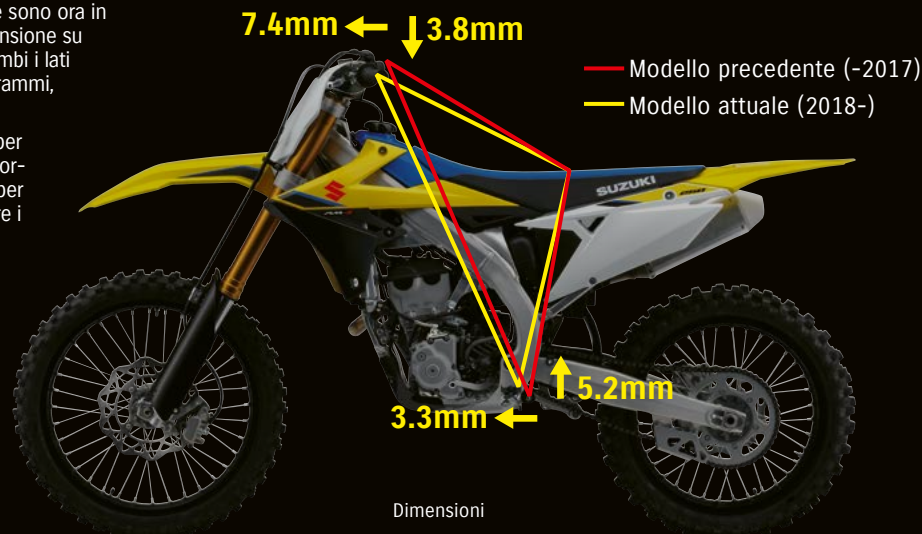
*Le illustrazioni sopra riportate raffigurano piloti professionisti in circuiti chiusi.

Utilizzate qualsiasi traiettoria in curva

La RM-Z250 è già famosa per essere una delle migliori motociclette da cross in curva, ma noi abbiamo voluto migliorarla ulteriormente. Il telaio e il forcellone, con le travi del telaio in alluminio con una sezione rettangolare cava eliminando la nervatura interna, sono più leggeri di 370 grammi ma con una rigidità torsionale aumentata del 10 % per una migliore stabilità e un maggiore assorbimento degli urti. È stato possibile ottenere un forcellone in alluminio con sezione trasversale rastremata senza necessità di saldatura mediante un processo di idroformatura, per cui il gruppo possiede la stessa rigidità ma con pareti più sottili e con un peso ridotto di 80 grammi.

Per aumentare l'agilità della RM-Z250, la posizione del motore è stata sollevata di 8.5 mm, misurata al centro dell'albero a gomiti, in corrispondenza della parte posteriore del supporto motore. Le staffe del supporto anteriore del motore sono ora in alluminio anziché di acciaio e, al posto di quattro staffe di sospensione su un unico punto, ora la RM-Z250 possiede quattro staffe su entrambi i lati del motore. Questa modifica non solo riduce il peso di altri 90 grammi, ma incrementa anche la rigidità complessiva.

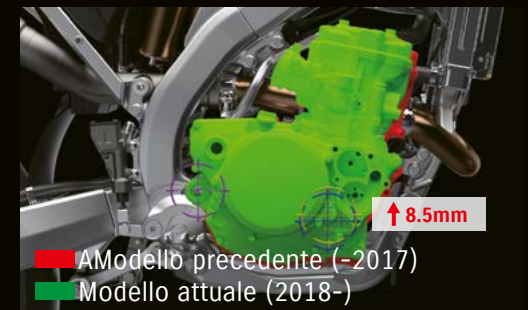
Le guide della sella (ora con una sezione trasversale esagonale per accedere più facilmente al filtro aria) sono state avvicinate ulteriormente per ottenere una sezione centrale più stretta e sollevate per garantire un'adeguata capacità della scatola dell'aria. Per sfruttare i vantaggi ottenuti con il telaio, anche la sella è completamente nuova, modificata nella forma e nella densità della schiuma per una maggiore facilità di movimento, riducendo così il peso di ulteriori 274 grammi. Le pedane sono state avanzate di 3.3 mm e alzate di 5.2 mm, mentre il manubrio Renthal Fatbar in alluminio è stato riposizionato in avanti di 7.4 mm e abbassato di 3.8 mm. La curva del manubrio Renthal Fatbar è stata raddrizzata rispetto alla versione precedente per consentire al pilota di spostare più facilmente il peso in avanti. Il serbatoio del carburante infine non è più in alluminio come nella versione precedente, bensì in resina, per un alleggerimento di ulteriori 312 grammi.



Modello precedente (-2017) Modello attuale (2018-)



Modello precedente (-2017) Modello attuale (2018-)



Disposizione del motore



RM-Z250

RM-Z450

*Le illustrazioni sopra riportate raffigurano piloti professionisti in circuiti chiusi.

Sospensioni, ruote e pneumatici di prima qualità

Nella classe 250 è fondamentale mantenere la velocità. Per far ciò è necessario gestire nel modo più rapido ed efficiente possibile tutti gli ostacoli che si trovano sulla pista mantenendo il telaio stabile e dando la possibilità al pilota di percepire in maniera ottimale il terreno e di ricevere la giusta risposta senza dover subire la pista. Sia che dobbiate saltare una serie di whoops, accelerare su un rettilineo pieno di solchi e buche o atterrare dopo un salto, la Suzuki RM-Z250 vi assiste con la forcella KYB a molle elicoidali e con ammortizzatore posteriore e leveraggio riprogettati.

In sostituzione della forcella a molla pneumatica PSF2 montata sul modello dello scorso anno, che necessitava di continue regolazioni, la forcella a molla elicoidale KYB possiede un design unico nel suo genere e fornisce un'ammortizzazione progressiva per un'eccellente cedevolezza sulle piccole buche e una maggiore stabilità nei momenti di massima escursione dell'ammortizzatore per poter gestire gli impatti più bruschi, ad esempio dopo un salto. Il triplo morsetto superiore e inferiore è stato ottimizzato in termini di rigidità e alleggerito di 60 grammi. Per quanto riguarda la parte posteriore, il rapporto di leveraggio nella sospensione posteriore, più leggera di 14.9 grammi, è stato modificato per ammortizzare le escursioni ridotte, ottimizzando al contempo l'escursione più ampia per una migliore trazione. La forcella KYB può essere totalmente regolata in un ampio intervallo e l'avvolgimento della molla risulta più robusto pur essendo più sottile (come riscontrato nella tecnologia adottata nella MotoGP), oltre ad essere più leggero di 370 grammi. Infine, la forma del guidacatena consente lo scorrimento più uniforme della catena per una maggiore durata e riduce ulteriormente il peso di 30 grammi.

I cerchi Dirtstar sono più leggeri di quelli adottati in precedenza e riducono la massa rotante più pesante di 40 grammi nella parte anteriore e di 60 grammi nella parte posteriore. Dal 2019 la RM-Z250 è equipaggiata con i più recenti pneumatici Geomax MX33 di Dunlop, oggetto di recensioni entusiastiche, dal design adattivo ideale su terreni morbidi con buone prestazioni anche su terreni medi, sabbia e fango. La ruota anteriore monta lo pneumatico 80/100-21 51M, mentre la ruota posteriore monta lo pneumatico 100/90-19 57M Dunlop più leggero di 300 grammi.

Tutto questo potenziale di velocità incrementato sarebbe comunque inutile senza un opportuno adeguamento anche in termini di frenata come da triangolo delle prestazioni sopracitato, motivo per cui è stato potenziato il freno anteriore della RM-Z250. Il diametro del disco è stato ampliato da 250 a 270 mm e il materiale delle pastiglie è stato modificato per ottenere una risposta più lineare nelle frenate più intense.

Sospensione posteriore



Forcelle anteriori



Staffa superiore delle forcelle anteriori





*Le illustrazioni sopra riportate raffigurano piloti professionisti in circuiti chiusi.

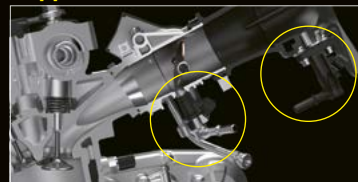
Il Motore più potente

Riuscire a ottenere le massime prestazioni dal motore della RM-Z250 ha richiesto un lavoro minuzioso su ciascun dettaglio. Fra questi, l'apertura di aspirazione del filtro dell'aria è stata ampliata del 30 % e l'uscita verso i corpi farfallati è stata raddrizzata per un maggior afflusso dell'aria; l'ingresso di aspirazione della testa cilindro e i canali di scarico sono stati ridisegnati per una migliore efficienza di combustione, una maggiore pressione del carburante e una migliore nebulizzazione della miscela carburante/aria; il collegamento con l'acceleratore è ora diretto per una migliore sensazione di guida.

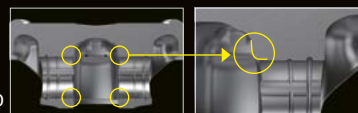
Tuttavia i nostri ingegneri non si sono fermati qui. Dal 2019, il sistema di iniezione del carburante della RM-Z250 è dotato di due iniettori. L'utilizzo di un unico iniettore infatti può compromettere l'alimentazione ai bassi regimi per poter fornire una quantità sufficiente di carburante per una maggiore potenza ai regimi alti; in questo modo invece l'iniettore primario garantisce un'alimentazione ottimale ai bassi regimi, mentre quello secondario apporta il carburante in più necessario ai regimi più alti. Inoltre, mentre ora l'iniettore primario spruzza il carburante in corrispondenza della valvola a farfalla del corpo farfallato per una migliore nebulizzazione, la posizione dell'iniettore secondario, vicino al filtro aria, consente un maggior tempo di nebulizzazione e raffreddamento dell'aria aspirata per una maggiore potenza.

Il tubo di scarico è stato allungato di 99 mm, con il diametro interno che si allarga da 35 mm in corrispondenza della testa del cilindro a 45 mm in corrispondenza del silenziatore di scarico. La durabilità del pistone è stata incrementata grazie alla lavorazione conica delle estremità dell'ale-saggio dello spinotto, in modo da ridurre la sollecitazione sulla corona del pistone. Per ottimizzare l'accelerazione, la seconda marcia ha ora un rapporto più lungo, mentre al pignone posteriore è stato aggiunto un dente in più (da 49 a 50 denti).

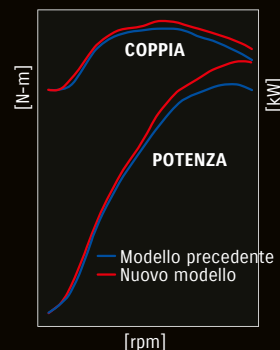
Doppio iniettore



Pistone



Lavorazione conica



Silenziatore e tubo di scarico



Stile aggressivo

Fedele al design del modello RM-Z450 del 2018, la RM-Z250 mantiene nella parte anteriore la linea a "becco" tipica di Suzuki. Con l'obiettivo di continuare ad essere all'altezza della tradizione del marchio per quanto riguarda la velocità nelle nostre motociclette off-road, il parafango anteriore e il convogliatore del radiatore sono stati disposti in modo da formare una linea dritta, con angoli acuti e spigolosi che danno la sensazione di una velocità dinamica. La RM-Z250 è facilmente riconoscibile grazie al suo colore giallo con accenti blu esattamente come la RM-Z450, tipici quindi della serie RM-Z e della classe off-road del team Suzuki. Il design è funzionale, consentendo al pilota di spostare facilmente il peso in avanti o all'indietro, anche grazie al minor impiego di coperture, alleggerendo quindi il peso di 150.4 grammi.





La RM-Z250 è pronta, e voi?

Nel motocross non ci si siede mai sugli allori. Così come l'allenamento fisico e mentale di un pilota necessita di un aggiornamento costante per essere sempre efficace, Suzuki ha attinto a piene mani dalle sue vaste conoscenze tecnologiche per mantenere le prestazioni della RM-Z250 sempre al top. Accettate la sfida e dominate la competizione!

*Pilota professionista in un circuito chiuso.



Champion Yellow No.2 (YU1)

RM-Z250 2020 – SPECIFICHE

Lunghezza totale	2 185 mm	
Larghezza totale	835 mm	
Altezza totale	1 255 mm	
Interasse	1 485 mm	
Altezza da terra	330 mm	
Altezza sella	955 mm	
Peso in ordine di marcia	106 kg	
Motore	4 tempi, raffreddamento a liquido, DOHC	
Alesaggio × corsa	77,0 mm x 53,6 mm	
Cilindrata	249 cm ³	
Rapporto di compressione	13,75 : 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	3,315 (63 / 19)	
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	28,7° / 125 mm	
Freno	Anteriore	A disco
	Posteriore	A disco
Pneumatici	Anteriore	80/100-21 51M, a camera d'aria
	Posteriore	100/90-19 57M, a camera d'aria
Sistema di accensione	Accensione elettronica (a scarica capacitativa)	
Capacità serbatoio carburante	6,3 L	
Capacità serbatoio olio (revisione)	1,1 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. Con riserva di errori di stampa. 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 AUTOMOBILE 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!