

Dossier de presse

RM-Z250



Way of Life!



RM-Z250 2019

Introduction		Histoire de la gamme RM-Z	3
		Présentation de la nouvelle RM-Z250	4
Concept produit			5
Stratégie de développement			6
RUN : Design du moteur	Moteur amélioré		8
		1. Gain en puissance et en couple	9
		2. Evolution du système de contrôle de traction	20
		3. Mise à jour du Suzuki Holeshot Assist Control (S-HAC)	22
TURN : Design du châssis	Meilleure performance en virage		28
		1. Nouveau cadre et bras oscillant	29
		2. Dimensions	32
		3. Disposition du moteur	34
		4. Nouvelle fourche à ressorts hélicoïdaux	36
		5. Amortisseur amélioré	38
		6. Guidon en aluminium RENTHAL®	40
		7. Nouveaux pneus DUNLOP MX33	41
		8. Autres caractéristiques	43
Design	Lignes fonctionnelles		48
		1. Lignes esthétiques agressives	50
		2. Couleurs : jaune avec des touches de bleu	51
STOP : Meilleur freinage		1. Disque de frein avant plus gros et nouvelles plaquettes de frein	52
Spécificités			53

Histoire de la gamme RM-Z

- Suzuki a lancé la RM-Z250 en 2004. Elle évolue en 2010 avec l'introduction de l'injection électronique. Une première sur un quatre-temps Suzuki de 250cm³. Le Suzuki Holeshoot Assist Control (S-HAC) a quant à lui vu le jour en 2016.
- Des évolutions au niveau du cadre et du moteur comptent parmi les exemples de mises à jour effectuées entre 2010 et 2016. Le modèle se présente comme un incontournable sur le marché grâce à ses caractéristiques et sa facilité de prise en main. Il est également considéré comme la motocross offrant le meilleur équilibre général.
- La RM-Z450 a été entièrement repensée en 2018. L'amortisseur et la fourche ont à nouveau été mis à jour sur le millésime 2019. A la suite de ces modifications, la RM-Z250 2019 sera entièrement transformée dans le but de présenter un niveau de performance encore plus élevé.
- Ces exemples montrent l'engagement de Suzuki à moderniser et faire évoluer ses gammes de motocross chaque année.



RM-Z250 2004



RM-Z250 2010



RM-Z250 2016

Présentation de la nouvelle RM-Z250

- A l'aube de sa 12ème année de production, Suzuki a entièrement revu la RM-Z250. Ce nouveau design unifie la gamme RM-Z tandis que les améliorations sur le moteur et le châssis montrent une volonté de performance affirmée.
- L'objectif final est de faire de la RM-Z250 une rivale redoutable.



Voici notre concept produit : ***The Winning Balance***

- Suzuki a perfectionné les éléments de performance 'RUN', 'TURN' et 'STOP' pour que la RM-Z250 2019 propose un équilibre parfait et s'inscrive comme la moto de course de référence dans les années à venir.
- Atteignant un niveau d'équilibre encore plus élevé entre les performances éprouvées de son moteur et de son châssis, la RM-Z250 2019 est prête à dominer la concurrence. Une attention particulière a été apportée à l'améliorations des capacités 'TURN'.



RUN

Performances moteur

- Augmentation d'environ 5% de la puissance et amélioration de la réponse de l'accélérateur
- Evolution du système de contrôle de traction
- Mise à jour du Suzuki Holeshoot Assist Control (S-HAC)
- Adoption d'un système à double injecteur
- Modification de la structure du silencieux et du système interne
- Mise à jour des rapports de boîte de vitesse

TURN

Meilleures performances en virage

- Nouveaux cadre et bras oscillant
- Nouvelle fourche à ressorts hélicoïdaux
- Amortisseur revu et corrigé
- Guidon en aluminium Renthal Fatbar®
- Nouveaux pneus DUNLOP

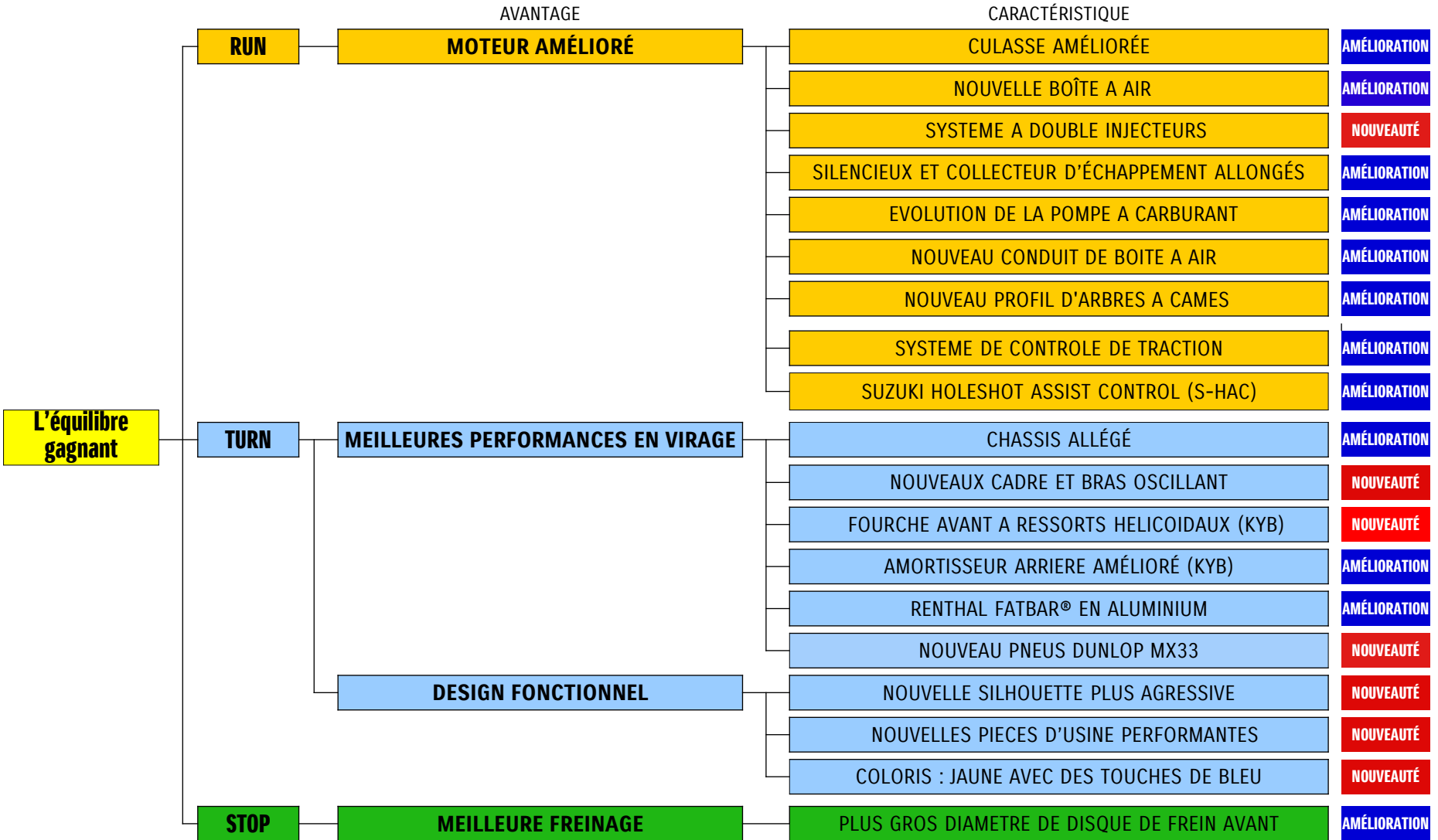
Design fonctionnel

- Lignes esthétiques agressives
- Design unifié avec celui de la RM-Z450

STOP

Meilleur freinage

- Disque de frein avant plus gros et nouvelles plaquettes de frein



Moteur amélioré



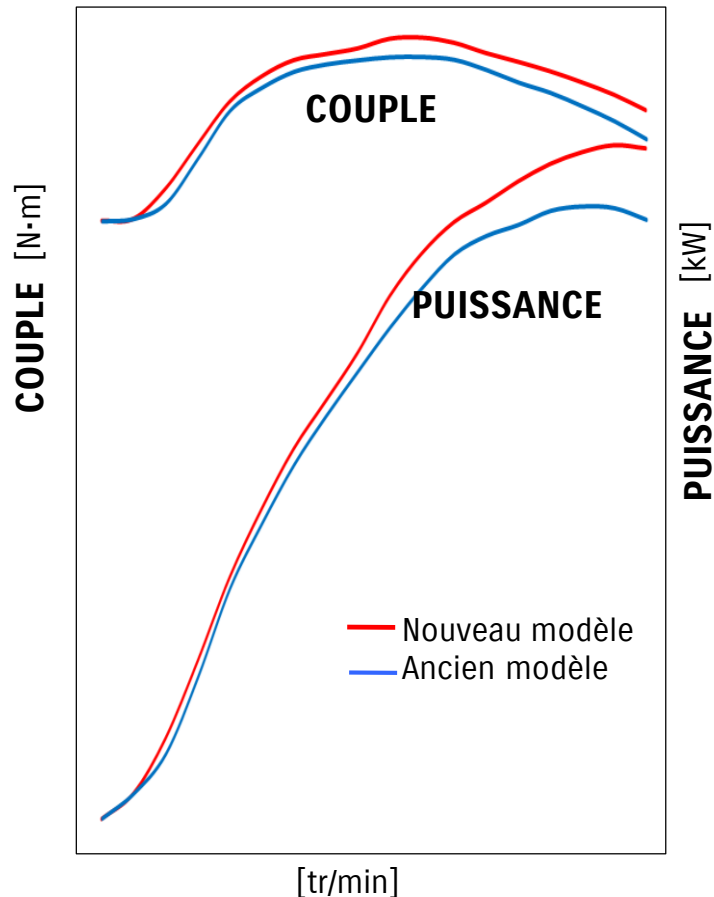
Moteur RM-Z250 2019

- Le nouveau design de la culasse couplé aux modifications au niveau du carter et du pot d'échappement ont permis d'augmenter la puissance d'environ 5%.
- Les modes A et B du Suzuki Holeshoot Assist Control (S-HAC) ont été mis à jour.
- Introduit en 2010, le système de contrôle de traction à lui aussi été mis à jour.
- La puissance a donc été améliorée ainsi que sa gestion.

1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur

AMÉLIORATION

Puissance maximale améliorée



CARACTÉRISTIQUES

- Les premières modifications ont été une révision complète des systèmes d'alimentation et d'admission d'air.

AVANTAGES

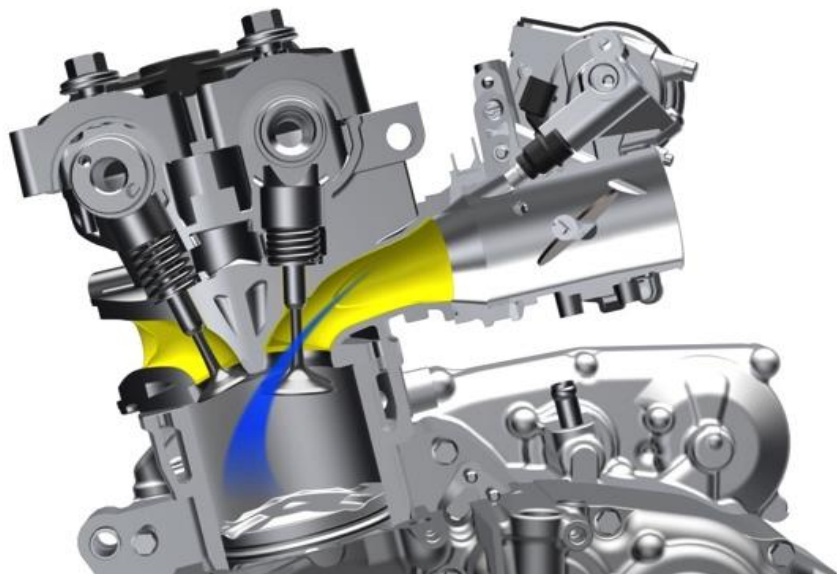
- Augmente la puissance d'environ 5%.
- Meilleure allonge.
- Plus de couple moteur.

1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur

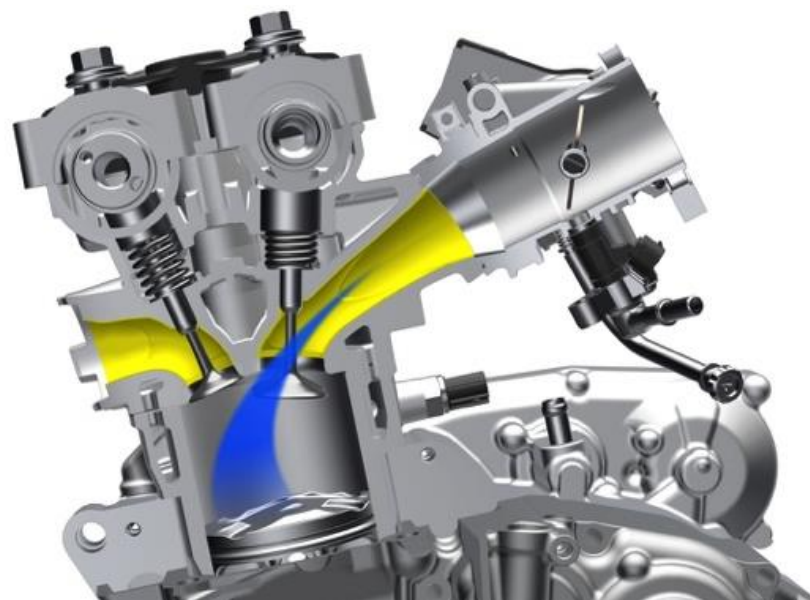
Nouvelle culasse et nouvelle forme des conduits d'admission et d'échappement

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGES
➤ Ce changement de forme augmente le flux d'air de 7% par rapport au modèle précédent.	➤ La qualité de combustion accrue entraîne un pic de puissance plus élevé.



Ancien modèle



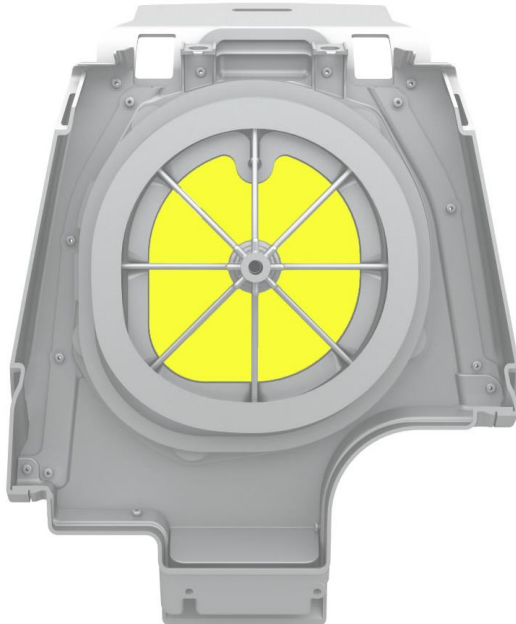
Nouveau modèle

1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur

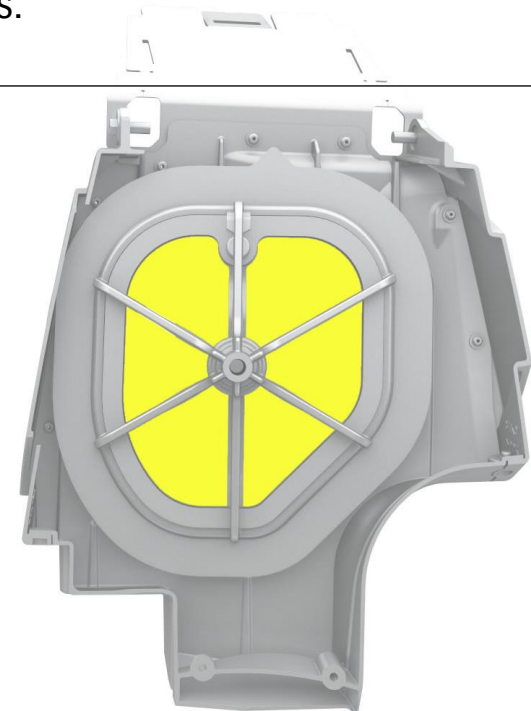
AGRANDISSEMENT DE L'OUVERTURE DU FILTRE A AIR

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUE	AVANTAGE
➤ Élargissement de 30% par rapport au modèle précédent, amélioration de l'admission d'air.	➤ Augmentation de la puissance à tous régimes.



Ancien modèle



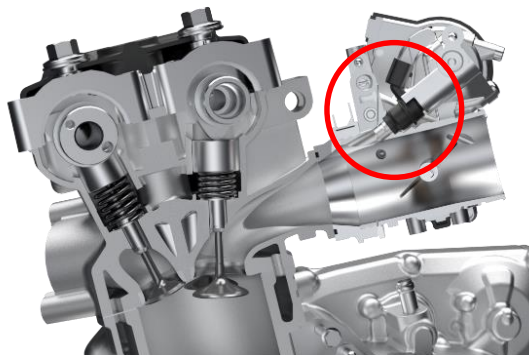
Nouveau modèle

1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur

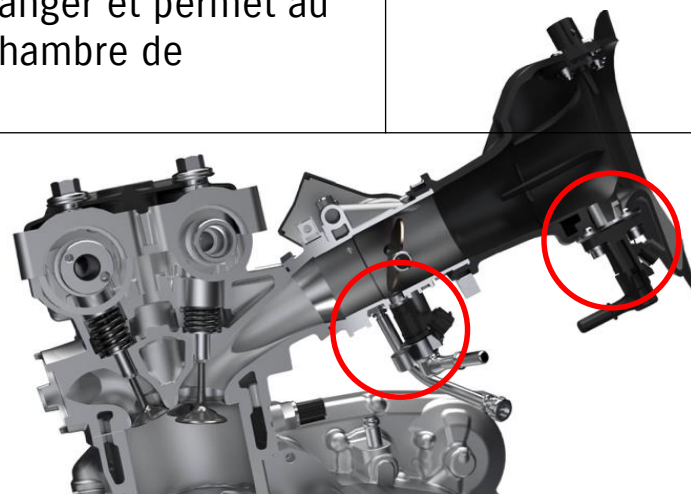
Système à double injection

NOUVEAUTÉ

CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGE
<ul style="list-style-type: none">➤ La RM-Z250 2019 a désormais deux injecteurs, à la différence de l'injecteur unique présent sur son ancien modèle. L'injecteur principal est situé au niveau du papillon, comme sur un système d'injection basique. Le second injecteur est quant à lui placé à la sortie de la boîte à air.➤ Éloigner le second injecteur de la chambre de combustion donne plus de temps au carburant et à l'air pour se mélanger et permet au mélange de refroidir avant qu'il n'entre dans la chambre de combustion. Il contribue à améliorer les flux.	<ul style="list-style-type: none">➤ Augmente la puissance à haut-régimes.



Ancien modèle



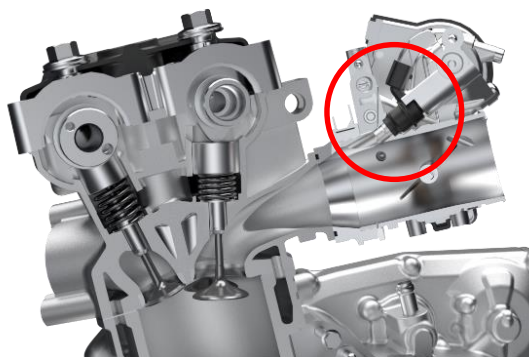
Nouveau modèle

1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur

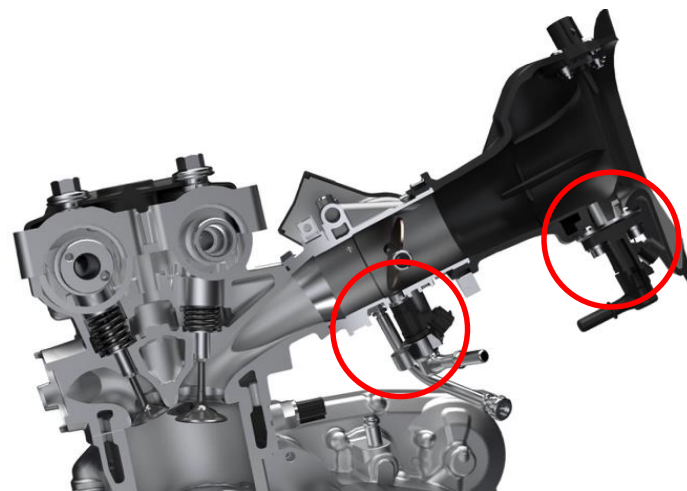
Changement de direction de l'injecteur

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGE
<ul style="list-style-type: none">➤ Sur l'ancien modèle, le carburant était injecté vers le bas. Sur le nouveau modèle, à l'inverse, le carburant est injecté vers le haut et touche directement le papillon. Ce système a été présenté pour la première fois par Suzuki.➤ Ce système améliore l'atomisation du carburant.	<ul style="list-style-type: none">➤ Il améliore également la réponse et l'efficacité de l'accélérateur.



Ancien modèle



Nouveau modèle

1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur

Changement de forme du conduit de boîte à air **AMÉLIORATION**

CARACTÉRISTIQUE	AVANTAGE
<ul style="list-style-type: none">➤ Le conduit est passé d'un design courbé à un design plus droit. Ce changement réduit la résistance de l'admission et améliore l'efficacité le passage des flux.	<ul style="list-style-type: none">➤ Améliore la puissance à tous régimes.



Ancien modèle



Nouveau modèle

1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur



Evolution de la pompe à carburant

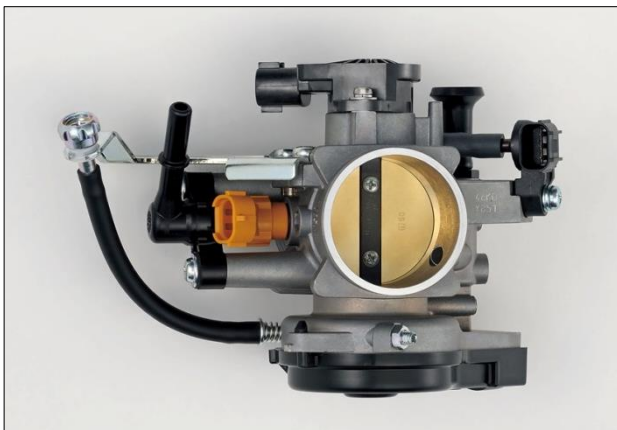
AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES

- Augmente la pression du carburant de 17% par rapport au modèle précédent et favorise le mélange entre l'air et le carburant.

AVANTAGE

- Améliore la réponse de l'accélérateur



Boîtier papillon

AMÉLIORATION

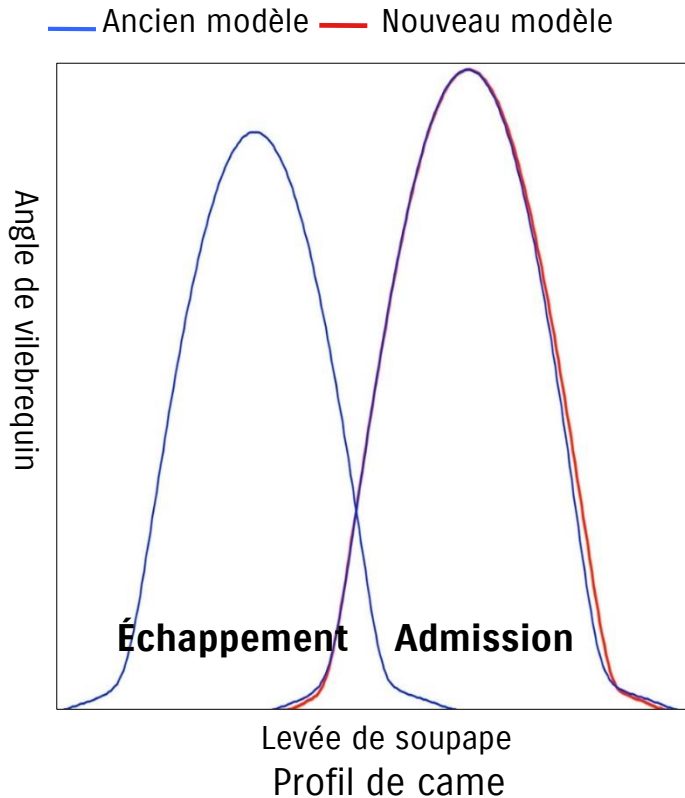
CARACTÉRISTIQUES

- L'attaque des câbles en direct sur le papillon permet d'obtenir un meilleur feeling avec l'accélérateur.
- Un mélange uniforme entre carburant et air entraîne un fonctionnement adouci de l'accélérateur.

AVANTAGES

- Améliore la réponse de l'accélérateur

1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur



Arbre à cames d'admission

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES

- Changement du profil de came d'admission et augmentation de sa levée de soupape. Améliore l'efficacité.

AVANTAGES

- Améliore la puissance de sortie et la réactivité à tous les régimes.

Tendeur de chaîne de distribution

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES

- Le tendeur de chaîne de distribution ont été améliorés.
- Les matériaux qui composent le tendeur de chaîne ont été modifiés.

AVANTAGE

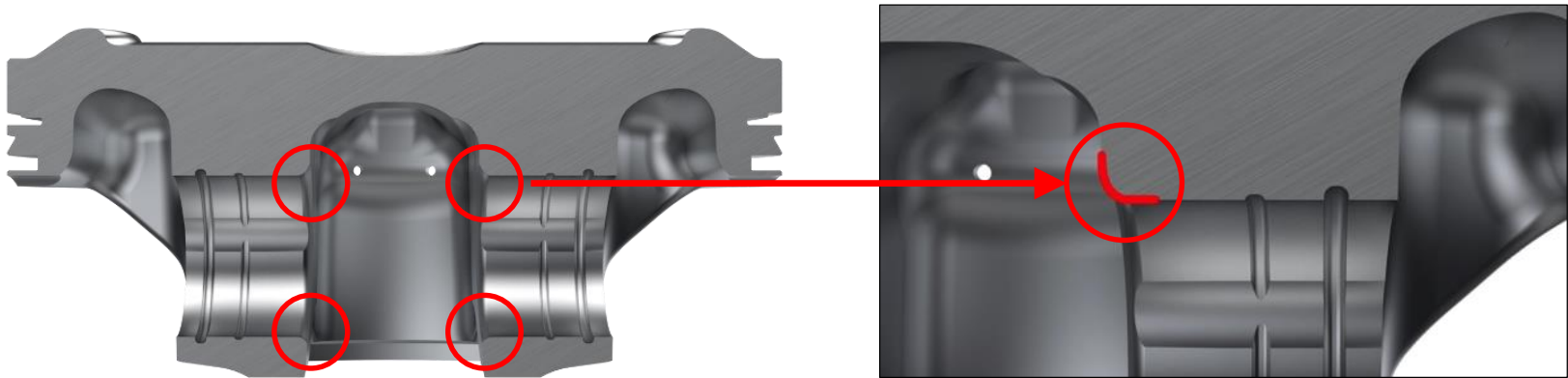
- Réduit les pertes en frottement mécaniques.

1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur

Agencement conique

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGES
➤ La forme conique de l'alésage du maneton modifie la répartition de l'effort, réduit la pression sur la tête du piston et allonge ainsi sa durée de vie.	➤ Améliore la durabilité au même titre que l'augmentation de la puissance d'environ 5%.



Usinage conique

1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur

Silencieux et collecteur d'échappement

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES

- Le tuyau d'échappement a été allongé de 99mm par rapport au modèle précédent (539mm -> 639mm) et le collecteur prend une forme conique (la section la plus étroite du côté moteur mesure 35mm et la plus large du côté silencieux mesure 45mm).
- Adoption d'un effet Venturi à l'entrée du silencieux.
- Les matériaux utilisés pour l'absorption ont été remplacés.

AVANTAGES

- Améliore la sortie pour toute la gamme de régimes, notamment en bas régime.



1. Amélioration de la puissance et de la réponse de l'accélérateur

Ratio de boîte de vitesse

AMÉLIORATION

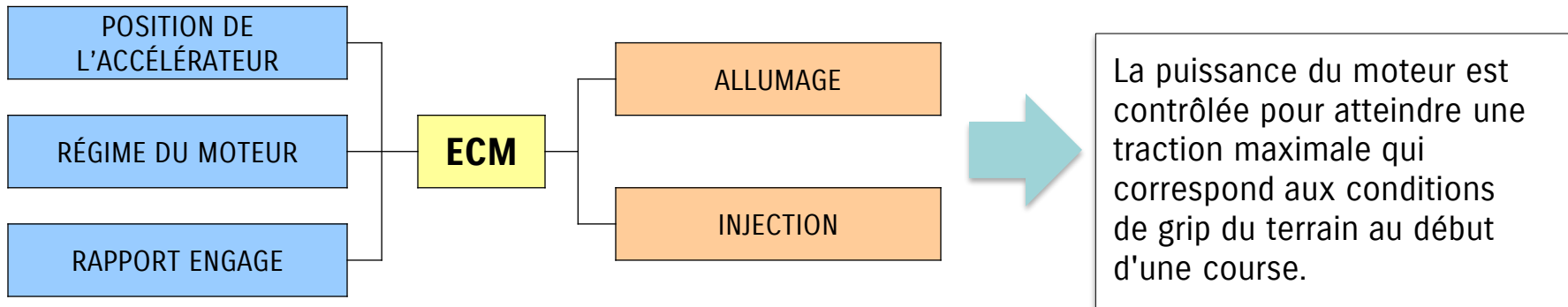
CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGE
➤ Le rapport de seconde a été modifié au profit d'un rapport de vitesse plus élevé. De plus, le rapport de transmission secondaire est désormais de 3,846 (50/13).	➤ Facilite le passage entre les vitesses.

Changements surlignés en jaune

		Ancien modèle			Nouveau modèle		
Rapport de démultiplication	Primaire	63	19	3.315	63	19	3.315
	Finale	49	13	3.769	50	13	3.846
Rapports de boîte	1ère	28	13	2.153	28	13	2.153
	2ème	30	17	1.764	29	17	1.705
	3ème	25	17	1.470	25	17	1.470
	4ème	26	21	1.238	26	21	1.238
	5ème	24	22	1.090	24	22	1.090

2. Système de contrôle de traction élaboré

Vue d'ensemble sur le contrôle de traction



L'ECM surveille la position de l'accélérateur, le rapport engagé et le régime moteur. Ces données sont utilisées pour contrôler l'allumage, ajuster le temps d'injection et contrôler la puissance du moteur pour optimiser la traction et lui permettre de correspondre le mieux possible aux conditions de grip.

Le contrôle de traction de la RM-Z250 est différent de ceux utilisées pour les motos de routes dans le sens où il ne mesure pas le patinage de la roue arrière. Il opère en fonction d'un programme codé dans l'ECM, et offre un contrôle constant sur la roue arrière et maximise la traction tant que celle-ci est en mouvement.


Les avancées au niveau de la traction rapprochent le pilote de la victoire.

2. Système de contrôle de traction élaboré

Le système a connu quatre grands changements depuis 2008.


**Première
génération**
RM-Z450 2008
RM-Z250 2010

La RM-Z450 fut la première machine MX au monde à adopter l'injection. C'est à ce moment que le concept de contrôle de traction a été adopté.




**Seconde
génération**
RM-Z450 2013
RM-Z250 2016

Une mise à jour de l'ECM a permis une accélération dans le traitement des données utiles. Ce qui a, par conséquent, permis une maîtrise plus précise du contrôle de traction.



**Troisième
génération**
RM-Z450 2018

L'introduction de nouveaux éléments comme le nouveau design du boîtier papillon et la pompe à carburant à haute pression alliés à des mises à jour au niveau du système d'admission et du S-HAC ont permis une amélioration générale de la performance. La dernière version de l'ECM comprend un traitement des données 1,6 x plus rapide et une capacité de mémoire du boîtier 2,5 x plus importante que la première génération.



**Quatrième
génération**
RM-Z250 2019

EMC amélioré incluant un système à double injecteur et équipé d'un réflecteur qui permet une meilleure puissance ainsi qu'une meilleure maniabilité.

3. Mise à jour du Suzuki Holeshoot Assist Control (S-HAC)

La sortie de grille est essentielle lors d'une course de motocross : c'est un facteur qui peut vous faire gagner ou perdre une course.

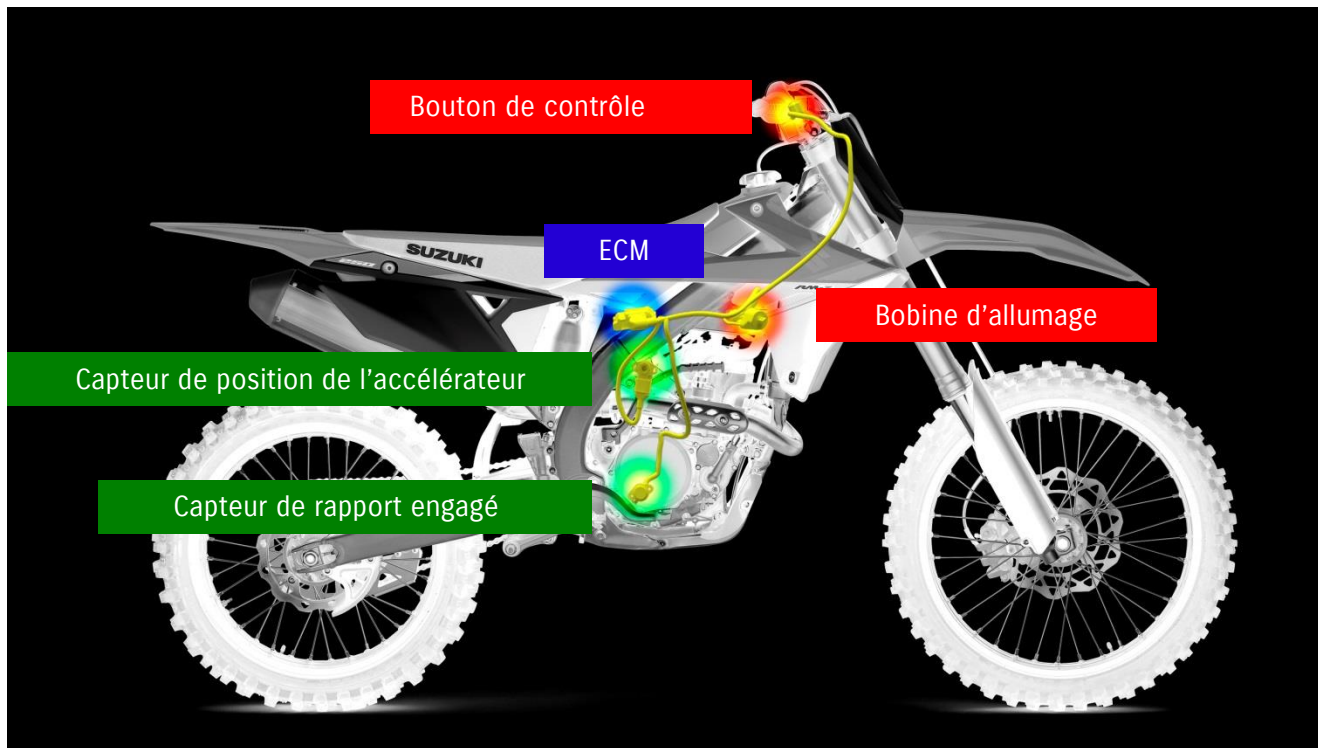
Le Suzuki Holeshoot Assist Control (S-HAC) a été développé pour donner au pilote un avantage conséquent au départ de chaque course. Le S-HAC optimise l'allumage pour aider le pilote à sortir rapidement de la grille de départ et prendre la tête de la course. Selon les conditions de course, il est possible de choisir entre deux modes ou d'éteindre le système.

Les paramètres des modes A et B ont tous deux été améliorés pour la RM-Z250 2019.

Mode	Effet	Fonctionne pour	Mécanisme
A AMÉLIORATION	Restreint le régime moteur avant le départ de la course	Textures dures ou zones glissantes	L'allumage est optimisé pour maximiser la traction et offrir une accélération en douceur. (Uniquement au démarrage)
B AMÉLIORATION	Réponse moteur agressive	Textures meubles	Allumage avancé (Uniquement au démarrage)
Off	Normal	-	Standard

Le système s'éteint (l'allumage revient à un fonctionnement normal) 6 secondes après le démarrage lorsque le pilote passe en quatrième ou lorsque l'accélérateur est fermé.

3. Mise à jour du Suzuki Holeshoot Assist Control (S-HAC)



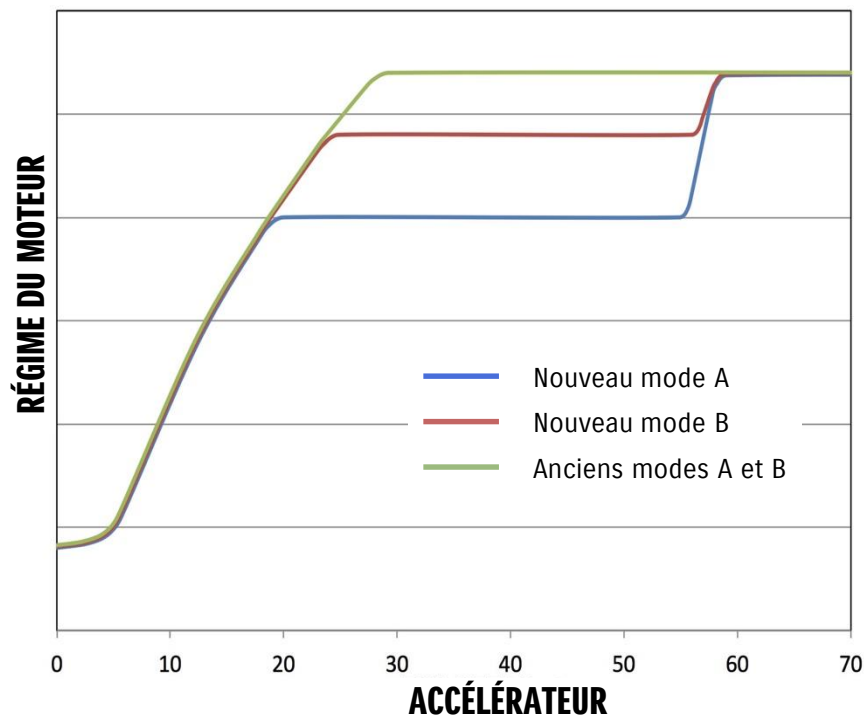
Un appui sur le bouton de contrôle active le S-HAC. Le système s'appuie sur les informations issues des capteurs de rapport engagé et d'accélérateur pour que l'ECM évalue les modifications à apporter sur la cartographie d'allumage afin d'optimiser la traction.

3. Mise à jour du Suzuki Holeshot Assist Control (S-HAC)

Changements entre les modes A et B

AMÉLIORATION

Comparaison entre les anciens et nouveaux modes A et B



CARACTÉRISTIQUES

- Il est essentiel de maintenir le moteur à un régime adapté avant le départ, ce qui demande un contrôle très précis de l'accélérateur.
- Les nouveaux modes A et B optimisent le fonctionnement de l'accélérateur et élargit son rôle pour que le pilote puisse toujours maintenir un régime moteur approprié.
- Le mode B propose un départ avec un régime moteur plus élevé ; ce qui le différencie du mode A.

AVANTAGE

- Cette amélioration de la motricité place encore un peu plus la victoire à portée de mains.

3. Mise à jour du Suzuki Holeshot Assist Control (S-HAC)

Contrôle par étapes



1. Départ

2. Sortie de la grille de départ

3. Accélération au franchissement de la grille de départ

1. Départ
2. Sortie de la grille de départ
3. Accélération au franchissement de la grille de départ



Chaque étape demande une gestion différente du moteur pour un démarrage rapide.

L'allumage est donc optimisé à chacun des trois stades.

3. Mise à jour du Suzuki Holeshoot Assist Control (S-HAC)

Comment faire fonctionner le S-HAC

Démarrer
Le moteur

Le témoin lumineux
s'allume : le système est
en marche.



Le témoin lumineux
reste allumé

Appuyer et maintenir
Le bouton pendant
0,7 secondes

Le témoin lumineux commence
à clignoter : le système est
activé sur le mode A.



Le témoin lumineux
clignote

Appuyer et maintenir
Le bouton pendant
1,8 secondes

Le témoin lumineux clignote
plus rapidement : le système
passe en mode B.



Le témoin lumineux
clignote plus rapidement

- On peut éteindre le système en appuyant à nouveau sur le bouton.
- Le système s'éteint automatiquement au bout de 3 minutes après activation.

3. Mise à jour du Suzuki Holeshoot Assist Control (S-HAC)

Témoin lumineux multi-fonction

- Témoin lumineux S-HAC
- Témoin d'autodiagnostic
- Témoin de durée de fonctionnement du moteur



Bouton S-HAC

Témoin lumineux

Meilleure performance en virage

AMÉLIORATION

- Le design du nouveau cadre et du bras oscillant s'ajoute à d'autres modifications pour améliorer les capacités de fonctionnement basiques des éléments 'RUN', 'TURN' et 'STOP'.
- Une attention particulière est portée à l'élément 'TURN' pour gagner la course à chaque fois.

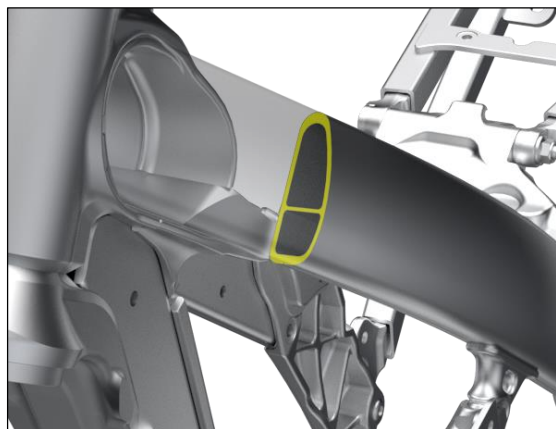


1. Nouveau cadre et bras oscillant

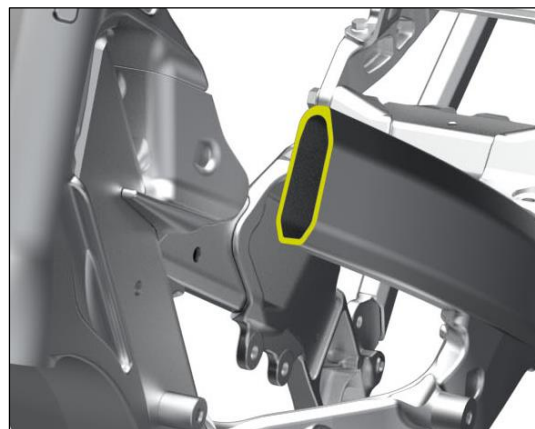
Nouveau cadre

NOUVEAUTÉ

CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGES
<ul style="list-style-type: none">➤ Tout en conservant la force et la rigidité du cadre, la suppression de la nervure qui se trouvait précédemment au centre de la poutre a permis d'alléger le poids de 370 g.➤ Changement de la structure des pièces.➤ Augmentation de la rigidité de 10%.	<ul style="list-style-type: none">➤ Meilleure performance en virage.➤ Meilleur amortissement.➤ Meilleure stabilité.



Ancien modèle



Nouveau modèle

1. Nouveau cadre et bras oscillant

Nouveau bras oscillant **NOUVEAUTÉ**

CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGES
<ul style="list-style-type: none">➤ Si l'ancien modèle utilisait un processus d'emboutissage pour créer le bras oscillant, la RM-Z250 adopte quant à elle un nouveau processus d'hydroformage qui utilise la pression pour agrandir et modeler le tube profilé.➤ Ce nouveau processus ne nécessite pas de soudure et contribue ainsi à l'allégement de la pièce.➤ De plus, le nouveau bras oscillant adopte une coupe fuselée qui le rend plus rigide.➤ Le nouveau bras oscillant est allégé de 80 g. mais conserve la même solidité avec des parois plus fines.	<ul style="list-style-type: none">➤ Meilleure performance en virage.➤ Meilleure stabilité.➤ Plus léger.➤ Rigidité améliorée.➤ Solidité conservée.



Ancien modèle



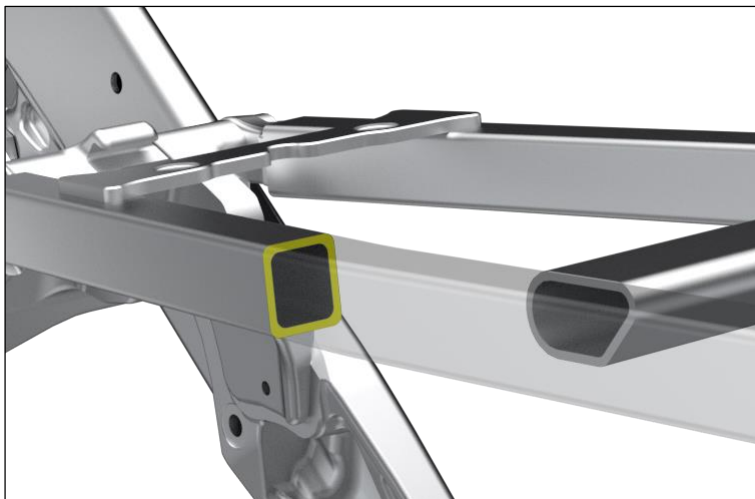
Nouveau modèle

1. Nouveau cadre et bras oscillant

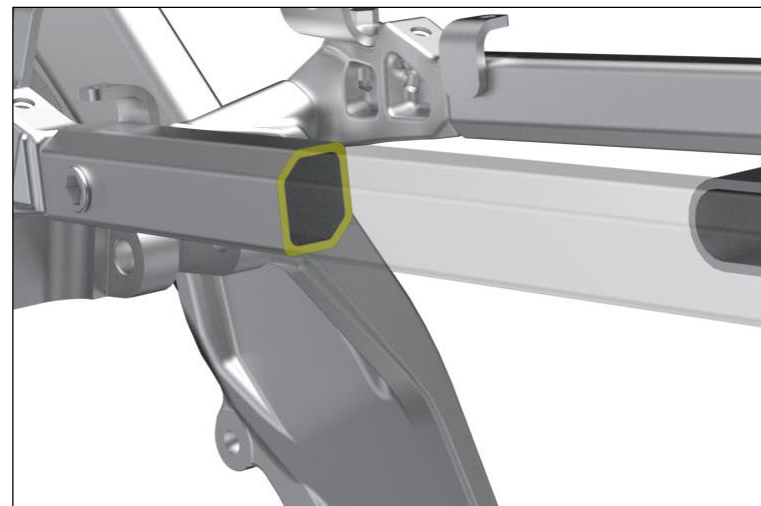
Nouvelle boucle arrière

NOUVEAUTÉ

CARACTÉRISTIQUE	AVANTAGES
<ul style="list-style-type: none">➤ Sur la RM-Z250, le tube hexagonal remplace le tube carré utilisé pour la boucle arrière.	<ul style="list-style-type: none">➤ Le cadre est désormais plus rigide, léger et fin grâce à ce changement.➤ Le tube hexagonal permet d'enlever le filtre à air plus facilement.



Ancien modèle

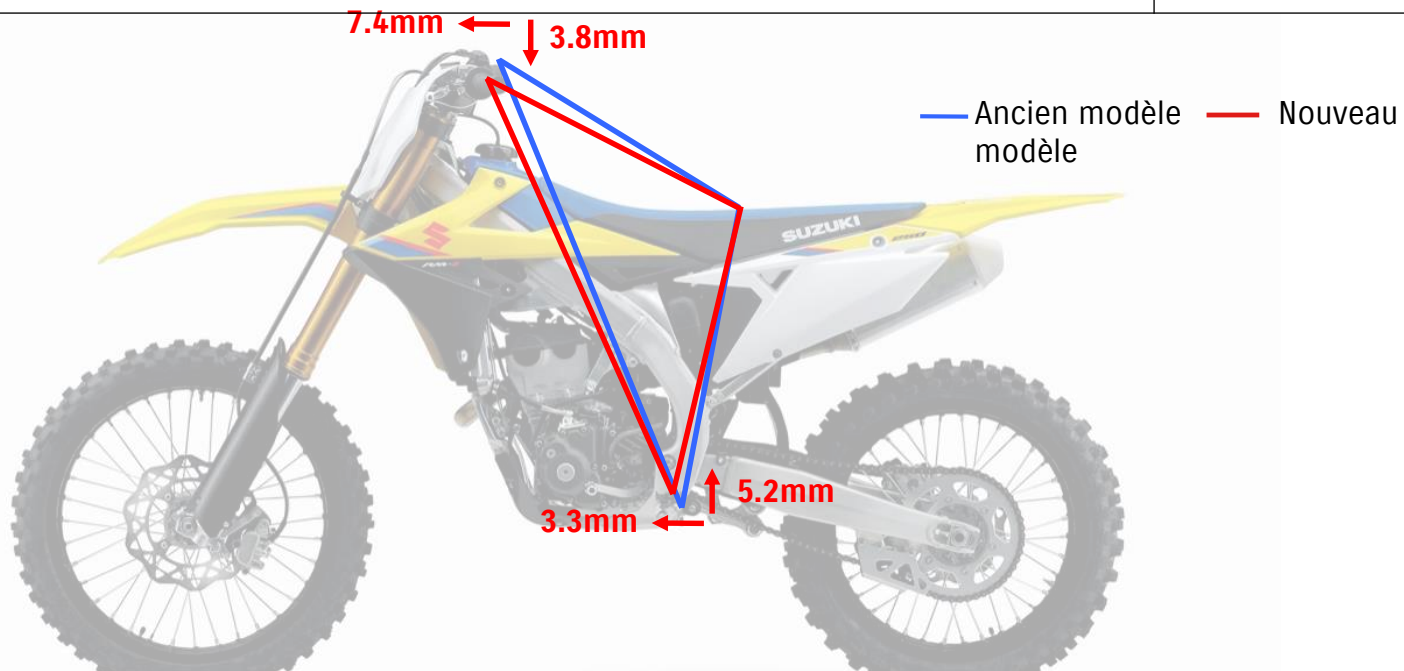


Nouveau modèle

2. Dimensions

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGES
<ul style="list-style-type: none">➤ La boucle arrière a été rapprochée et relevée pour augmenter la capacité de la boîte à air. Les ajustements au niveau de l'épaisseur de la selle ne modifient pas sa hauteur.➤ Changement de l'emplacement des repose-pieds (déplacé de 3,3mm vers l'avant et de 5,2mm vers le haut).➤ Changement de l'emplacement du guidon (déplacé de 7,4mm vers l'avant et de 3,8mm vers le bas).	<ul style="list-style-type: none">➤ Maniabilité.➤ Agilité.➤ Facilité de prise en main.



2. Dimensions

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES

- Cette ligne épurée rend la RM-Z250 plus maniable et permet au pilote une meilleure prise en main.

AVANTAGES

- Sentiment d'agilité, de maniabilité et de feeling avec la moto.



Ancien modèle

Nouveau modèle

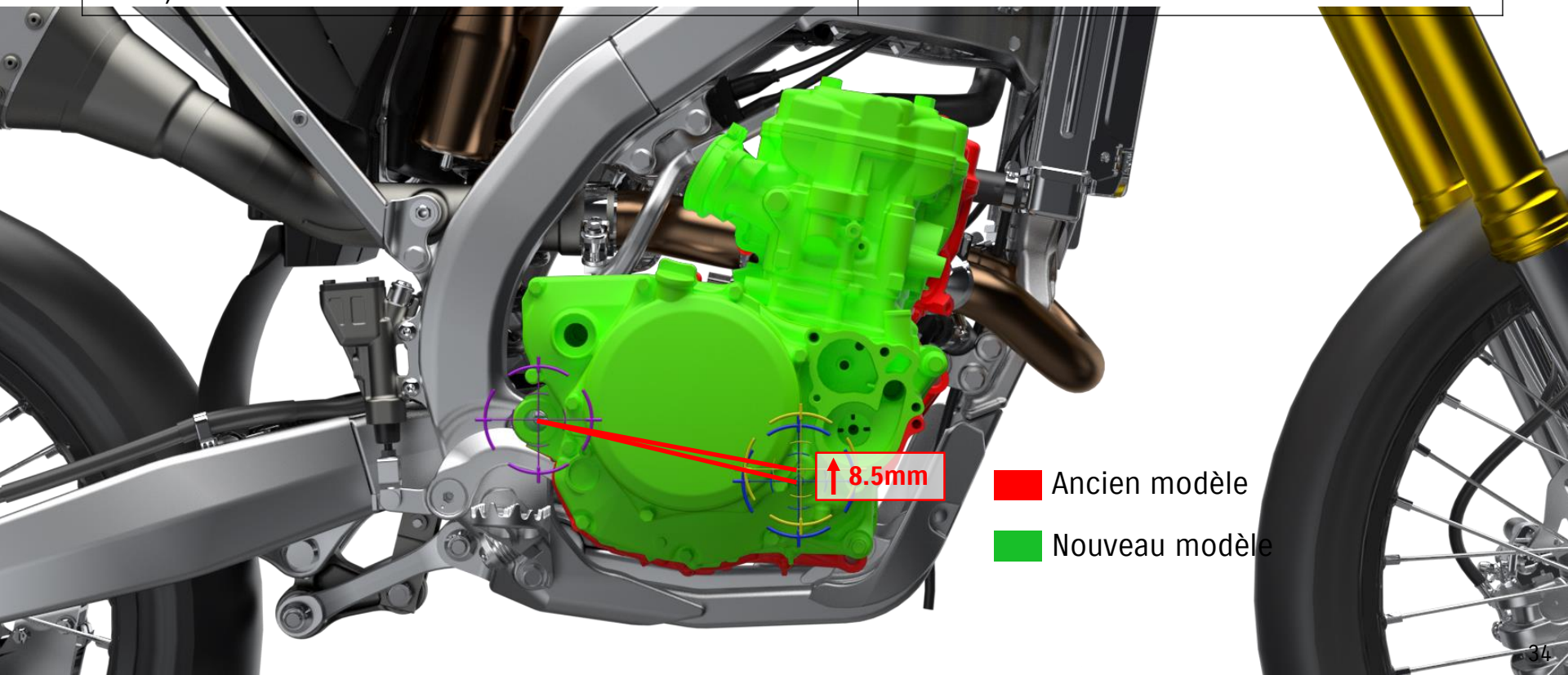
Répartition du poids vers l'avant

Modèle	Avant	Arrière
Ancien modèle	51kg (48.1%)	55kg (51.9%)
Nouveau modèle	NC.	NC.

3. Disposition du moteur

AMÉLIORATION

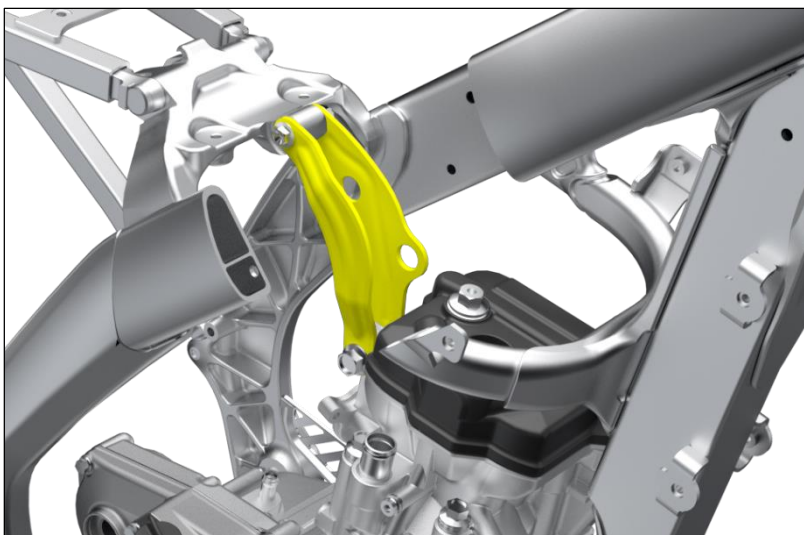
CARACTÉRISTIQUE	AVANTAGES
<ul style="list-style-type: none">➤ Changement de position des supports de fixation moteur. Par rapport au point de pivot, le centre du vilebrequin a été déplacé de 8,5mm vers le haut.	<ul style="list-style-type: none">➤ Meilleure agilité.➤ Performance 'Turn' améliorée.



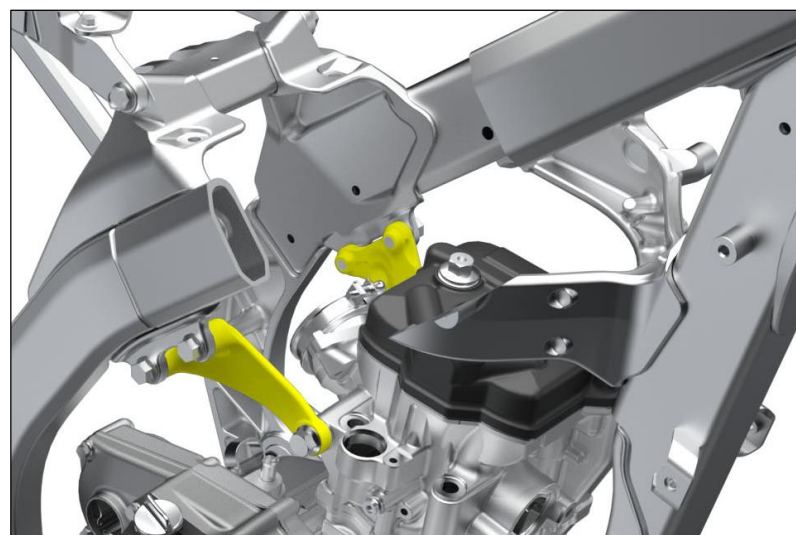
3. Disposition du moteur

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGES
<ul style="list-style-type: none">➤ La méthode de fixation du moteur a changée. Sur l'ancien modèle, le moteur était suspendu par un seul point. A l'inverse, sur le nouveau modèle, la suspension se fait de chaque coté du moteur et du cadre.	<ul style="list-style-type: none">➤ Rigidité améliorée➤ Meilleur équilibre
<ul style="list-style-type: none">➤ Remplacer les supports de fixation en acier par des supports en aluminium permet de les alléger de 90g.	<ul style="list-style-type: none">➤ Poids allégé



Ancien modèle



Nouveau modèle

4. Fourche améliorée

NOUVEAUTÉ



CARACTÉRISTIQUES

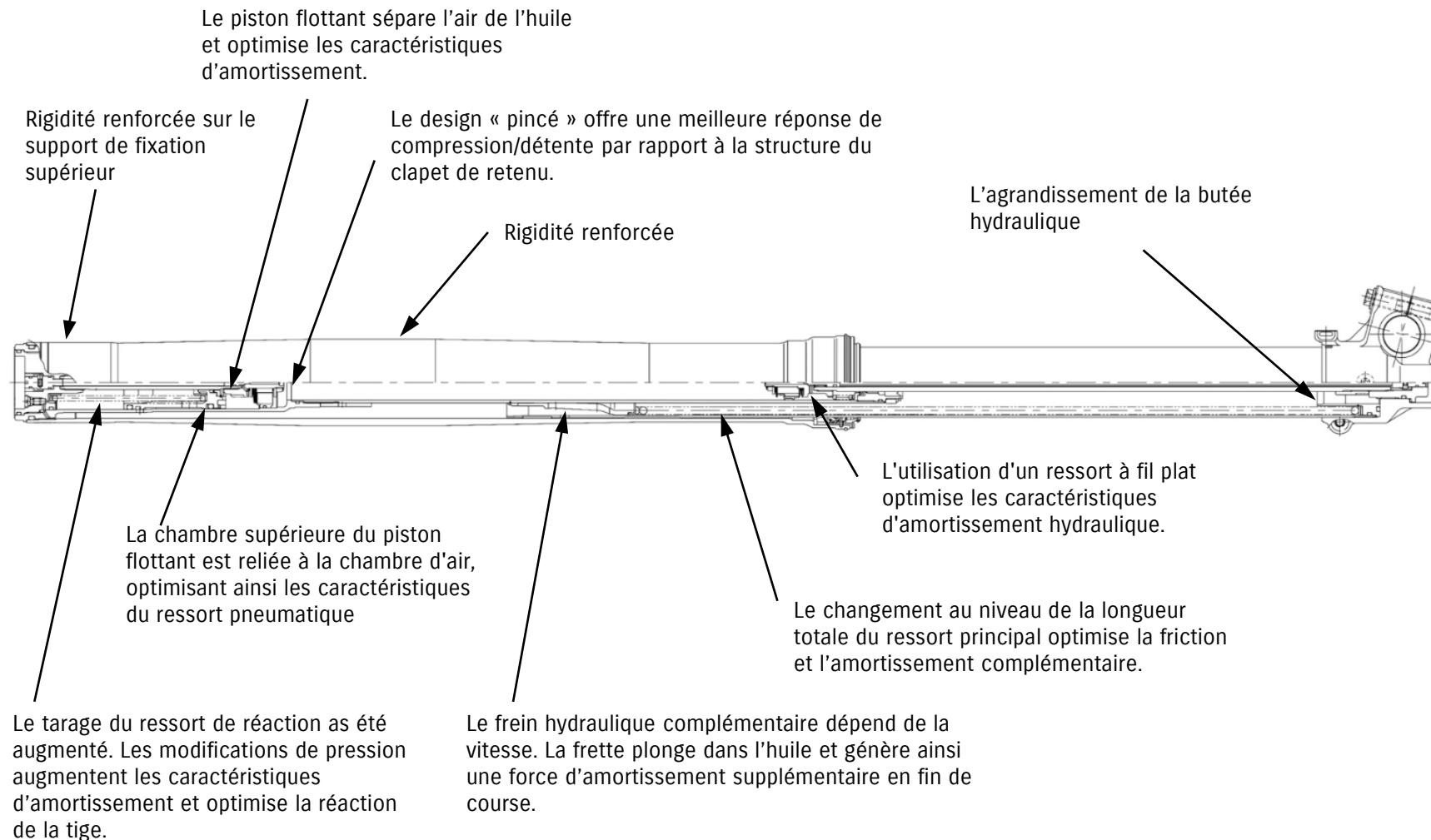
- La fourche télescopique à ressorts remplace la fourche à ressort pneumatique PSF2 utilisée auparavant sur la RM-Z250.
- Comme sur l'ancien modèle, les tubes de fourche sont identiques avec des ressorts de chaque côté mais ils ont été repensés pour améliorer leur progressivité.
- Un travail a été effectué sur les tés de fourche qui gagnent 60 g. Cette optimisation entraîne une augmentation de la rigidité.

AVANTAGES

- La reconception de chaque élément optimise les caractéristiques d'amortissement des suspensions.
- Facilité d'entretien périodique.

4. Fourche améliorée

NOUVEAUTÉ



5. Amortisseur amélioré

AMÉLIORATION



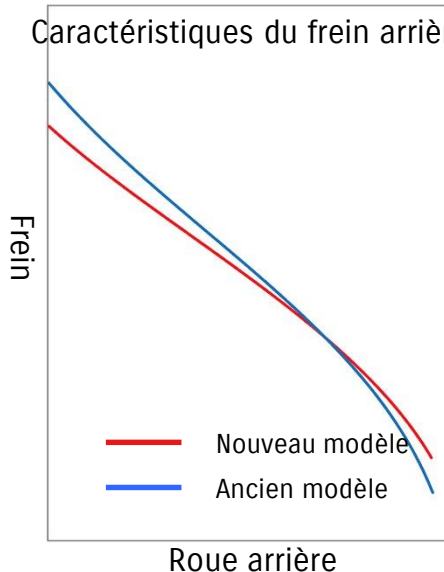
CARACTÉRISTIQUES

- L'évolution de la cinématique des biellettes supprime les mouvements de courses rapides tout en proposant un meilleur enfoncement.
- La cartouche offre une série de réglages afin d'ajuster la force d'amortissement.
- L'amortisseur KYB entièrement réglable adopte des ressorts légers ainsi qu'un diamètre issu de la technologie MotoGP ($\varnothing 11.7\text{mm} \rightarrow \varnothing 11.0\text{mm}$). Le poids est allégé de 370 g.
- Une modification au niveau de la position de la cartouche et une optimisation de la forme et de l'épaisseur des parois contribuent à l'allègement du poids global.
- Amortisseur allégé de 14,9g.

AVANTAGES

- Meilleure traction.
- Le pilote peut le régler librement selon ses préférences.
- Caractéristiques de l'amortissement améliorées.

Caractéristiques du frein arrière



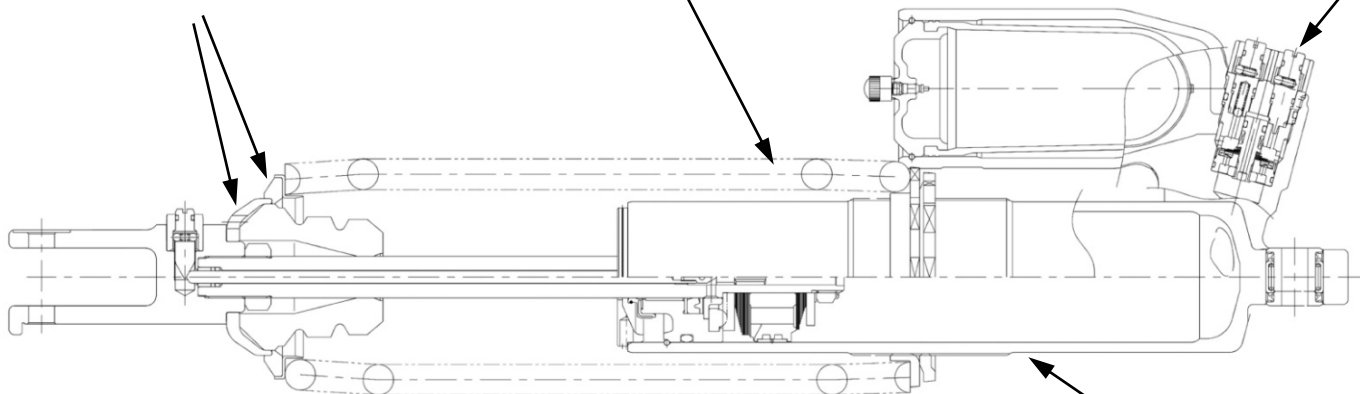
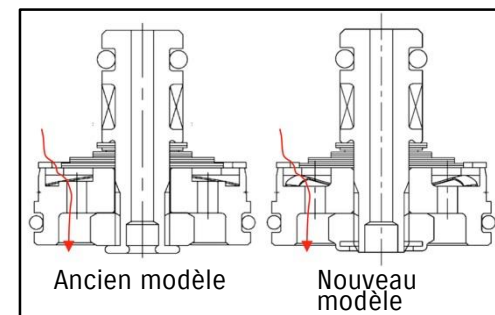
5. Amortisseur amélioré

AMÉLIORATION

Changement du guide de ressort et du guide de joint en caoutchouc. L'abaissement de la position des ressorts abaisse le centre de gravité.

Le nouveau ressort adopte un diamètre inférieur $\phi 11.7 \rightarrow \phi 11$
Utilisation de matériaux résistants allégeant le poids total.

Le débit global du piston améliore la réponse initiale des clapets et ainsi les caractéristiques de force d'amortissement.



La forme de la chambre est modifiée. L'optimisation de sa forme et de l'épaisseur des parois alliées au changement d'agencement contribue à l'allégement du modèle.

6. Guidon en aluminium RENTHAL®

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUE	AVANTAGE
➤ Le guidon choisi pour la RM-Z250 2019 présente un cintre plus droit. Ce qui dénote du modèle précédent.	➤ Le nouveau guidon permet aux pilotes de transférer facilement leurs poids vers l'avant.



Ancien modèle



Nouveau modèle

7. Nouveau pneu DUNLOP MX33

NOUVEAUTÉ

**GEOMAX
MX33**



Avant

Arrière

Pneu avant	80/100-21 51M
Pneu arrière	100/90-19 57M

- La RM-Z250 a choisi les nouveaux pneus DUNLOP « GEOMAX MX33 ».
- S'ils ont été conçus pour les surfaces meubles, ces pneus s'adaptent très bien à des surfaces plus dures.
- Ce pneu de haut niveau, développé sur les pistes de courses, a été amélioré pour maximiser sa performance.
- Le poids des pneus a été réduit de 50g pour le pneu avant et de 300 g. pour le pneu arrière.

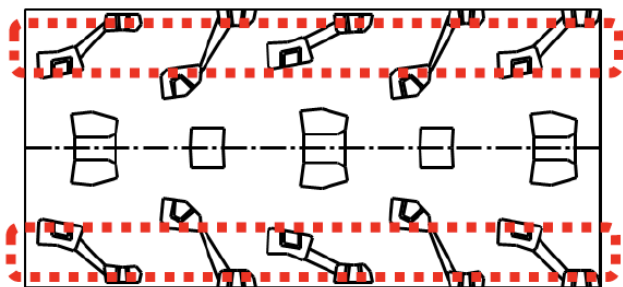
Une gamme adaptée à la piste.

Pneu \ Surface	Sable/boue	Mou	Moyen	Difficile
Ancien modèle				
Nouveau modèle				

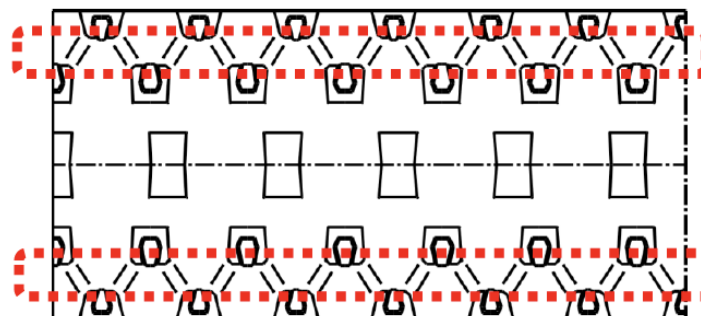
7. Nouveau pneu DUNLOP MX33

NOUVEAUTÉ

Avant

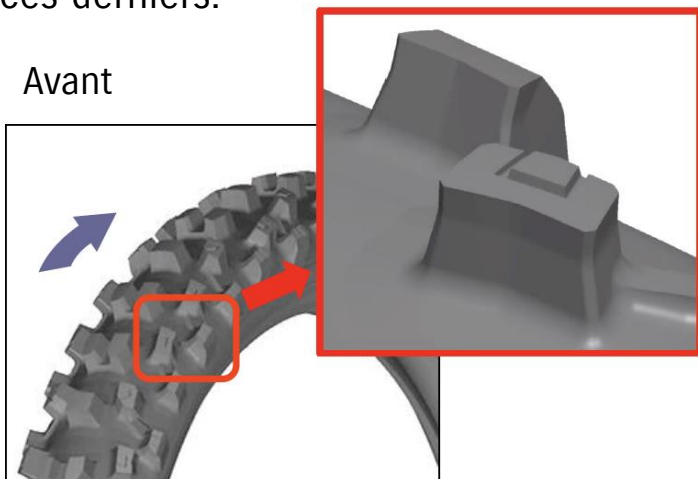


Arrière

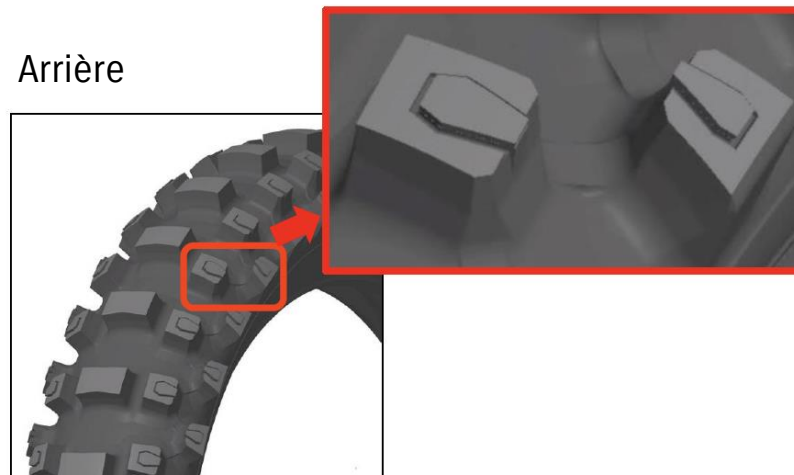


Les bandes de liaisons entre les crampons renforcent la résistance à l'arrachement de ces derniers.

Avant



Arrière



La technologie Progressive Cornering Block améliore la traction lors de l'accélération, l'adhérence dans les virages au même titre que la maniabilité.

8. Autres caractéristiques

Nouvelle selle

NOUVEAUTÉ

CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGES
➤ Changement de forme et solidité optimisées.	➤ Poids allégé de 274g. ➤ Les pilotes peuvent facilement transférer leur poids.



Ancien modèle



Nouveau modèle

8. Autres caractéristiques

Nouveau réservoir de carburant

NOUVEAUTÉ

CARACTÉRISTIQUE	AVANTAGE
➤ Changement de matière (Aluminium ⇒ PVC).	➤ 312 g. en moins



Ancien modèle



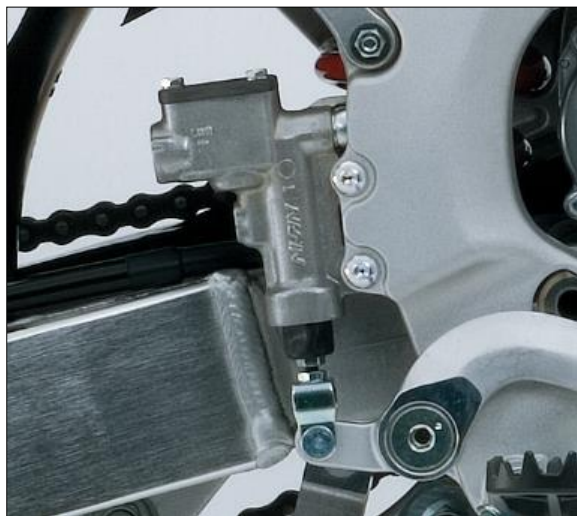
Nouveau modèle

8. Autres caractéristiques

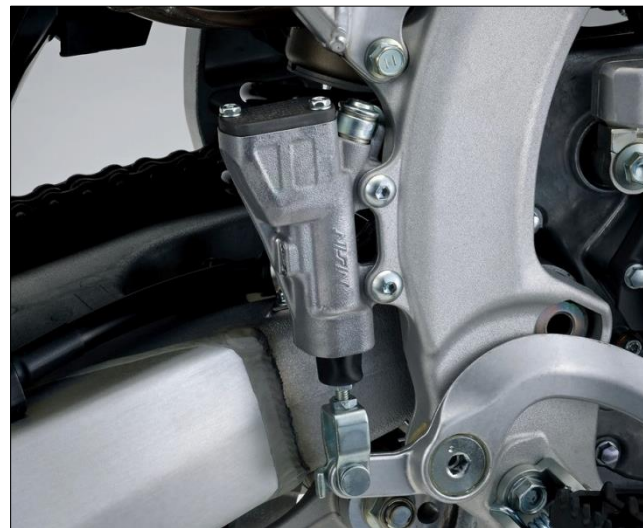
Maître cylindre de frein arrière

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUE	AVANTAGE
➤ La forme du maître-cylindre arrière adopte un design plus ergonomique qui empêche les éléments de s'y bloquer et la botte du pilote de s'y accrocher.	➤ Améliore le fonctionnement



Ancien modèle



Nouveau modèle

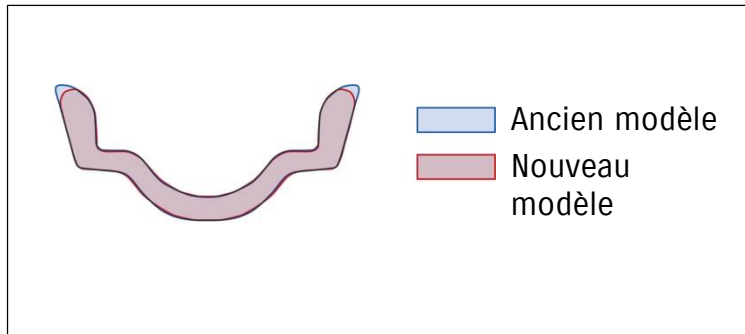
8. Autres caractéristiques

Jantes avant/arrière plus légères

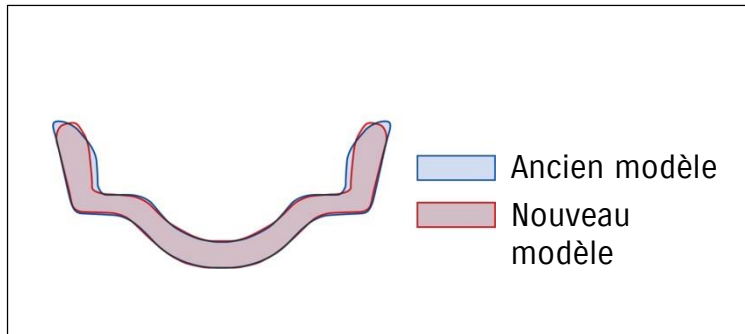
AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUE	AVANTAGES
➤ La forme transversale des jantes a été modifiée.	➤ La jante avant a été allégée de 40g et la jante arrière de 60g.

Jante avant



Jante arrière



8. Autres caractéristiques

Nouveau guide-chaîne

NOUVEAUTÉ

CARACTÉRISTIQUE	AVANTAGES
➤ La forme a été modifiée pour limiter les frictions de la chaîne.	➤ Renforce la résistance ➤ 30 g. en moins



Ancien modèle



Nouveau modèle

Design fonctionnel

NOUVEAUTÉ

- Adopter le même design que la RM-Z450 offre une apparence unifiée pour la gamme RM-Z.



RM-Z450 2019



RM-Z250 2019

Design fonctionnel

NOUVEAUTÉ

- Cette nouvelle apparence présente aussi une ligne fonctionnelle qui permet au pilote de transférer facilement son poids.
- Les nouveaux plastiques allègent la moto de 150,4 g.

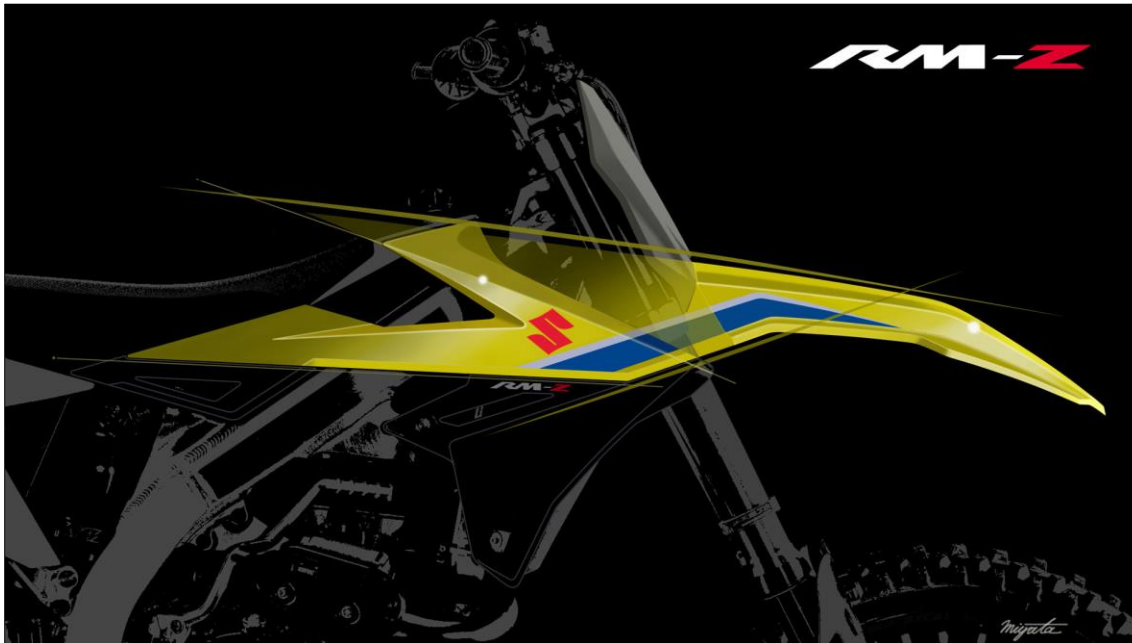


1. Nouvelle gamme affirmée

NOUVEAUTÉ

Le maître-mot du design est « BEAK DNA »

L'élément distinctif du « bec » fut présenté pour la première fois par SUZUKI. « BEAK DNA » représente la sensation de vitesse et de précision sur les motos off-road. En adoptant cette signature, la RM-Z250 illustre à quel point elle est le reflet de l'héritage et de l'ADN de la marque.



Surgissant comme l'éclair, le garde boue avant et l'ouïe de radiateur ne font plus qu'un.

Un sticker bleu est ajoutée pour souligner la ligne de l'ouïe de radiateur et du garde boue.

Les éléments clés sont les triangles avant-gardistes et étroits.

2. Couleurs : jaune avec des touches de bleu

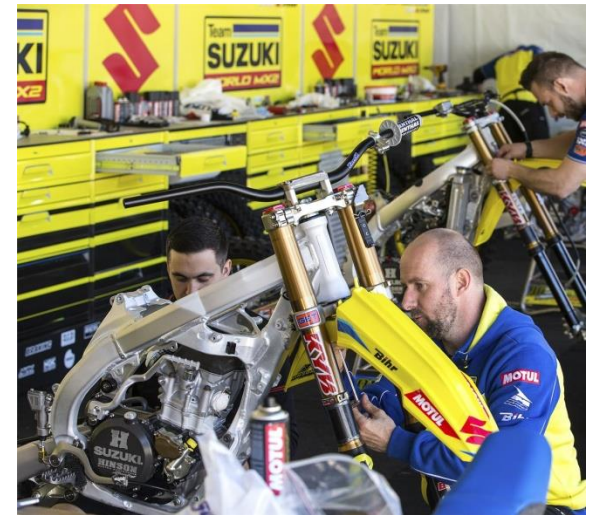
NOUVEAUTÉ

Choisir le bleu utilisé sur ses modèles de route pour accentuer la couleur jaune de ses modèles off-road crée une sensation d'unité entre le TEAM SUZUKI ECSTAR et les Teams MX.



MODELE DE ROUTE
BLEU AVEC DES TOUCHES
DE JAUNE

UNIFIÉE
“Team SUZUKI”



MODELE HORS ROUTE
JAUNE AVEC DES
TOUCHES DE BLEU

Disque de frein avant plus gros et nouvelles plaquettes de frein

AMÉLIORATION

CARACTÉRISTIQUES	AVANTAGES
<ul style="list-style-type: none">➤ Diamètre plus gros (250mm -> 270mm).➤ La garniture des plaquettes a changée pour adopter une réponse au frein plus linéaire.	<ul style="list-style-type: none">➤ Performance de freinage améliorée.➤ Meilleur feeling au freinage.



Ancien modèle



Nouveau modèle

		Nouveau modèle	Ancien modèle
Longueur totale		N/A	2170mm
Largeur totale		N/A	830mm
Hauteur totale		N/A	1270mm
Empattement		N/A	1475mm
Garde au sol		N/A	345mm
Hauteur de selle		N/A	955mm
Poids à vide		N/A	106kg
Moteur		4 temps, refroidissement liquide, DOHC	4 temps, refroidissement liquide, DOHC
Alésage x Course		77.0 mm x 53.6 mm (3.0 in x 2.1 in)	77.0 mm x 53.6 mm (3.0 in x 2.1 in)
Cylindrée		249 cm ³	249 cm ³
Rapport volumétrique		13.75 : 1	13.75 : 1
Système d'alimentation		Injection électronique	Injection électronique
Démarreur		Kick	Kick
Lubrification		Carter semi-sec	Carter semi-sec
Boîte de vitesse		5 rapports	5 rapports
Transmission primaire		3.315 (63 / 19)	3.315 (63 / 19)
Transmission secondaire		3.846 (50 / 13)	3.769 (49 / 13)
Suspension	Avant	Fourche télescopique inversée à ressort hélicoïdal, hydraulique	Fourche télescopique inversée à air
	Arrière	Amortisseur hydraulique à ressort hélicoïdal	
Angle de chasse / déport		N/A	29.20° /130mm
Freins	Avant	Disque	Disque
	Arrière	Disque	Disque
Pneus	Avant	80/100-21 51M	80/100-21 51M
	Arrière	100/90-19 57M	100/90-19 57M
Système d'allumage		Allumage électronique (CDI)	Allumage électronique (CDI)
Capacité du réservoir		6.3 L	6.5 L
Capacité en huile		1.1 L	1.0 L