

# RM125

## Présentation

Les multiples titres de champion SX et MX remportés aux Etats-Unis par Ricky Carmichael ces dernières années au guidon des Suzuki RM deux-temps ou quatre-temps prouvent au reste du monde qu'il faut définitivement compter avec la gamme RM. Améliorées régulièrement en tenant compte des enseignements reçus en compétition, les RM figurent aujourd'hui parmi les machines les plus performantes et les plus efficaces en matière de Motocross. Ah oui, avant d'oublier : Steve Ramon vient d'être couronné Champion du Monde 2007 en MX1... sur une Suzuki RM-Z450!

## Motorisation

Année après année, les ingénieurs motoristes apportent des modifications qui améliorent le comportement des RM sur le terrain. En 2007, la RM 250 voyait sa cartographie d'allumage modifiée et les conduits d'échappement légèrement augmentés. Des soins identiques sont apportés au reste de la gamme RM deux-temps où l'objectif principal pour Suzuki reste la performance et la facilité. Couple à bas régime, nervosité dans les tours, les RM se distinguent par leur fougue grâce à des moteurs qui conjuguent à merveille performance, légèreté et fiabilité.

## Partie cycle

Tout comme dans le cas des motorisations, les parties cycle font l'objet de soins incessants. Pour la saison prochaine, RM125 et RM250 bénéficient de réglages d'amortisseur et de fourche modifiées. Mais surtout, le moteur de la RM250 a été repositionné dans le cadre pour améliorer encore la répartition des masses et l'équilibre général de la moto. Une amélioration que les meilleurs spécialistes ressentiront sur la piste, notamment dans les whoops où la moto gagne clairement en stabilité et en efficacité. Quant à la RM85, elle est toujours disponible en versions "petites" et "grandes roues" (avec bras oscillant et donc empattement légèrement plus long et durits de frein avant adaptées au débattement de la fourche).

## Évolutions/ Informations commerciales

Apparition du modèle : /  
 Dernière évolution : 2007  
 Durée de la garantie : /  
 Evolutions 2008 : /  
 Coloris 2008 : Jaune

# RM125

## MOTEUR

<b>Type</b>	Monocylindre, deux temps, refroidissement liquide
<b>Distribution</b>	Admission par clapets et valve à l'échappement
<b>Cylindrée</b>	124 cm <sup>3</sup>
<b>Alésage x course</b>	54 x 54,5 mm
<b>Rapport volumétrique</b>	8,3 à 9,9
<b>Alimentation</b>	1 carburateur Mikuni TMX38S avec Power Jet et TPS
<b>Lubrification</b>	Mélange 30 : 1
<b>Allumage</b>	Électronique (CDI)
<b>Démarrreur</b>	Kick

## TRANSMISSIONS

<b>Primaire</b>	Rapport 3,368 (64 x19)
<b>Secondaire</b>	Par chaîne, rapport 4,167 (50 x 12)
<b>Boîte</b>	6 rapports
<b>Embrayage</b>	Multidisque en bain d'huile
<b>Commande</b>	Par câble

## PARTIE CYCLE

<b>Cadre</b>	Simple berceau dédoublé en tube d'acier
<b>Angle de chasse</b>	27°30'
<b>Trainée</b>	115 mm
<b>Empattement</b>	1 450 mm
<b>Suspension avant</b>	Fourche inversée, SHOWA réglable en compression (22 crans) et détente (20 crans), débattement 310 mm
<b>Suspension arrière</b>	Monoamortisseur, réglable en précharge, compression (hte et basse vitesse) et détente (19 crans), débattement 310 mm
<b>Frein avant</b>	Simple disque hydraulique étrier double piston
<b>Frein arrière</b>	Simple disque hydraulique étrier simple piston
<b>Roues</b>	Alliage rayonnés
<b>Pneus</b>	80/100-21 AV ; 100/90-19 AR

## DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉS

<b>L x l x H</b>	2 145 x 820 x 1 275 mm
<b>Hauteur de selle</b>	950 mm
<b>Garde au sol</b>	350 mm
<b>Essence</b>	8 litres
<b>Huile</b>	0,75 litre
<b>Poids à sec</b>	87 kg
<b>Garantie</b>	Non
<b>Coloris</b>	Jaune (YU1)