



RM-Z450

Avec la RM-Z450 millésime 2008, Suzuki fait entrer le moto-cross dans une ère nouvelle. Le porte-drapeau de la gamme cross de Suzuki est en effet la première moto de cross au monde à recevoir un moteur alimenté par une injection électronique. Dès son apparition en 2005, la RM-Z450 a frappé d'entrée très, très fort... Mais, dans une catégorie où la course technologique est aussi âpre que celle qui se déroule sur la piste, impossible de se reposer sur ses lauriers, ne serait-ce qu'une saison!

Moteur

Pour équiper le monocylindre 449 cm³ de la RM-Z450 d'une injection électronique, les ingénieurs de Suzuki ont tout simplement repris la technologie étudiée pour la GSX-R et pour le quad de compétition QuadRacerR450. Comme la pompe à essence, l'injection fonctionne donc sans l'aide d'une batterie, ce qui représente une diminution de poids non négligeable. C'est donc une magnéto qui se charge de fournir la puissance électrique nécessaire. Et dans la mesure où l'injection augmente le rendement du moteur, la diminution de la consommation qui en résulte a permis de réduire la capacité du réservoir de carburant. Autant de gagné dans la chasse aux kilos superflus! La chambre de combustion a été redessinée, de même que les conduits d'admission et d'échappement, tandis que l'angle entre soupapes d'admission et d'échappement a été resserré. Le tout contribue, d'un côté, à un meilleur remplissage du cylindre, de l'autre, à une meilleure régulation de l'expulsion des gaz résultant de la combustion.

Pour répondre à la demande des pilotes qui courent aussi bien sur des circuits fermés que sur les pistes ultra rapides des Baja, la nouvelle RM-Z450 échange la boîte à 4 rapports de la précédente version pour une toute nouvelle boîte 5 vitesses idéalement étagée pour permettre une utilisation optimale du moteur sur tous les types de terrains.

Partie-Cycle

Le moteur de la RM-Z450 prend place dans un tout nouveau cadre en aluminium qui tient compte de tous les enseignements engrangés en compétition. A la fois plus léger et plus rigide, il a été affiné au niveau des deux tubes qui supportent le réservoir et majoré au niveau du tube inférieur. De quoi permettre à la nouvelle RM-Z450 une précision absolue en virage et une aisance sidérante dans les whoops.

La fourche avant Showa, entièrement réglable en détente, compression et précharge a été repensée pour être à la fois plus légère et plus efficace pour absorber les chocs. Le bras oscillant arrière a, lui aussi, été allégé. Il est contrôlé par un amortisseur Showa recalibré pour offrir un meilleur contrôle et une meilleure absorption des chocs.

Évolutions/ Informations commerciales

Apparition du modèle : 2005

Dernière évolution : 2008

Durée de la garantie : /

Coloris 2008 : Jaune



RM-Z450

MOTEUR	
Type	Monocylindre, 4 temps à refroidissement liquide
Distribution	Double arbre à cames en tête, 4 soupapes
Diamètre des soupapes	/
Entraînement	Par chaîne
Commande	Par poussoirs
Cylindrée	449 cm ³
Alésage X course	96 x 62.1 mm
Rapport volumétrique	12,8:1
Puissance annoncée	/
Couple annoncé	/
Régime maximal	/
Alimentation	Injection Keihin FCR 43 mm
Lubrification	Carter humide
Allumage	Electronique CDI
Démarrreur	Kick

TRANSMISSION	
Primaire	2.625
Secondaire	3.846
Boîte	5 vitesses
Embrayage	Multidisque à bain d'huile
Commande	Par câble

PARTIE-CYCLE	
Cadre	Périmétrique en aluminium
Angle de chasse	25°30'
Trainée	111 mm
Empattement	1 480 mm
Suspension avant	Fourche télescopique hydraulique Ø 47 mm Débattement 310 mm
Suspension arrière	Mono-amortisseur hydraulique Ajustable en précharge, compression et détente
Frein avant	Simple disque pétale 250 mm, étrier à 2 pistons
Frein arrière	Simple disque pétale 240 mm, étrier simple piston
Pneus	90/100-21 et 120/80 - 19

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉS	
L x l x H	2 185 x 830 x 1 260 mm
Hauteur de selle	955 mm
Garde au sol	350 mm
Essence	6.2 l
Huile	/
Poids à sec	101.5 kg
Garantie	/
Coloris	Jaune (YU1)

