



V-Strom 650XT ***ABS***

V-Strom 650 ***ABS***



*Na zdjęciu motocykle z opcjonalnymi akcesoriami.

Przygoda dokądkolwiek jedziesz

- ✓ Codzienne dojazdy
- ✓ Suche i mokre nawierzchnie
- ✓ Lokalne drogi
- ✓ Dłgie autostrady
- ✓ Komfort dla kierowcy i pasażera

Motocykl uniwersalny w każdym calu
Narzędzie, które nigdy nie zawodzi
Zadanie? Wyzwanie? Przygoda?
Bez znaczenia, odpowiedź wciąż jest
ta sama: V-Strom 650

V-Strom 650XT ABS

*Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.

V-Strom 650XT
ABS
V-Strom 650
ABS

V-Strom 650XT ABS

*Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.

Wsparcie technologii

Czy słońce czy deszcz, kontrola trakcji zawsze jest pomocna. Przydaje się na śliskich ścieżkach prowadzących do kempingów, czy w czasie jazdy po brukowanej ulicy zabytkowego miasteczka. Zaawansowane technologie są gotowe do działania, dając Ci dodatkową pewność, zaufanie i wsparcie, byś miał ochotę na kolejne kilometry.



Zaawansowany system kontroli trakcji Solidne wsparcie w różnych warunkach

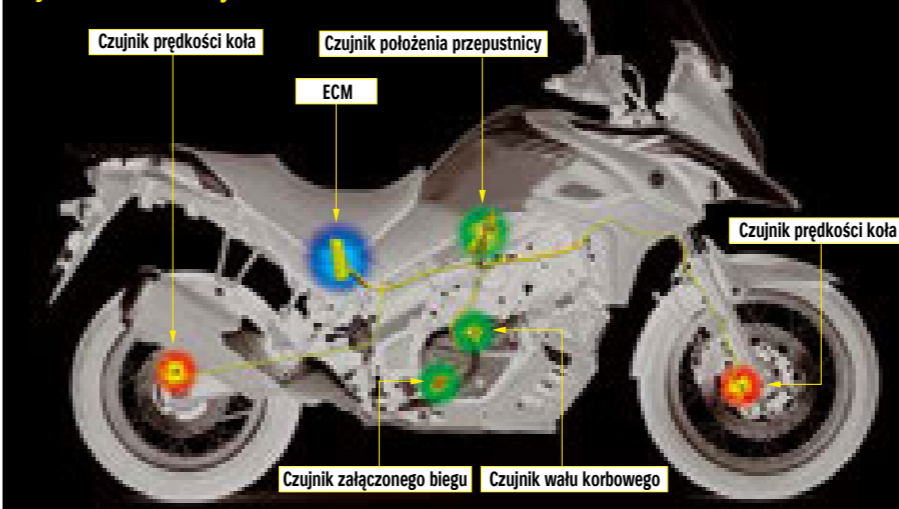
Zapożyczony z motocykla V-Strom 1000 system kontroli trakcji za pomocą licznych czujników w sposób ciągły monitoruje prędkość przedniego oraz tylnego koła, położenie przepustnicy, położenie wału korbowego i przełożenie przekładni. Na podstawie zebranych informacji steruje mocą poprzez zarządzanie wyprzedzeniem zapłonu i dostarczaniem powietrza do silnika. System kontroli trakcji można przełączyć pomiędzy dwoma trybami czułości lub też wyłączyć. Jeden z trybów pracy pozwala na niewielki uślizg tylnego koła, co przydaje się zaawansowanym kierowcom przy dynamicznej jeździe. Drugi tryb aktywuje kontrolę trakcji przy najmniejszej utracie przyczepności tylnego koła, zapewniając większą pewność jazdy na śliskiej nawierzchni lub w czasie deszczu. Zmiana zakresu pracy systemu kontroli trakcji dzięki przyciskowi umieszczonemu przy lewej manetce jest łatwa i szybka, a wybrany zakres wyświetlany jest za pomocą kontrolki oznaczenia trybu na panelu wskaźników. W trudnych warunkach jazdy, przy niskich temperaturach, na nierównych drogach, przy pełnym obciążeniu lub jeździe z pasażerem, ten zaawansowany (i sprawdzony już w modelu V-Strom 1000) system będzie świetnym wsparciem dla kierowcy.

Uwaga: system kontroli trakcji nie zastępuje odpowiedzialnego i dostosowanego do warunków jazdy sterowania przepustnicą przez kierowcę, a kontrola trakcji nie może zapobiec utracie przyczepności na skutek nadmiernej prędkości przy wchodzeniu w zakręt lub podczas hamowania, nie kontroluje też przyczepności przedniego koła.

Przełącznik przy lewej manetce

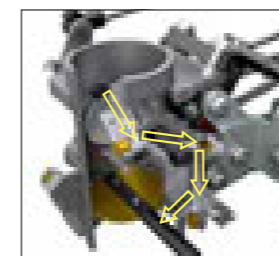


System kontroli trakcji



Tryby systemu kontroli trakcji

Tryb	Wskaźnik	Czułość	Odpowiedni do
WYŁĄCZONY		-	-
1		Niska	Jazda sportowa, sucha nawierzchnia
2		Wysoka	Mokra jezdnia lub niskie temperatury



Wspomaganie pracy na niskich obrotach

Dzięki zastosowaniu wspomaganie przy niskich obrotach, maleje prawdopodobieństwo zgaśnięcia silnika podczas ruszania. System automatycznie podnosi obroty, gdy łańcuch jest sprzęgło lub gdy jazda odbywa się przy niskich obrotach silnika. Ułatwia to jazdę z silnikiem pracującym w dolnym zakresie prędkości obrotowych, np. w ulicznych korkach, przy częstym łańcuchaniu sprzęgła i zapobiega nieoczekiwanemu zgaśnięciu silnika.



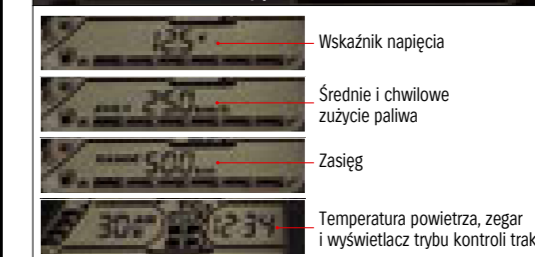
System hamulcowy z ABS

Wyposażony w podwójne tarcze o średnicy 310 mm i dwa dwutłoczkowe zaciski hamulcowe z przodu oraz tarczę o średnicy 260 mm z jednocłoczkowym zaciskiem z tyłu, V-Strom 650 ABS i 650XT ABS zapewnia przewidywalne i niezawodne hamowanie. Nowa wersja motocykla otrzymała udoskonalony, kompaktowy i lekki system ABS, zapobiegający zablokowaniu kół przy gwałtownym hamowaniu. System ABS otrzymał nowe, zaawansowane ustawienia zapewniające bardziej naturalne wyczucie i bezpieczną pracę.

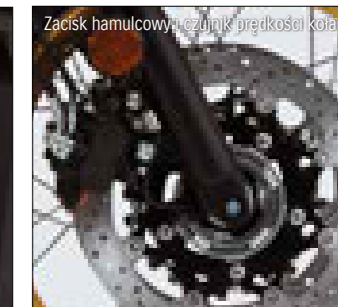
Uwaga: zadaniem systemu ABS nie jest skracanie drogi hamowania. ABS nie może zapobiec poślizgowi kół podczas hamowania na zakrętach. Prosimy zachować ostrożność w czasie jazdy i nie polegać nadmiernie na systemie ABS.



Wszystkie diody kontrolne i wskaźniki na zdjęciu zostały podświetlone w celach poglądowych.



- Wskaźnik napięcia
- Średnie i chwilowe zużycie paliwa
- Zasięg
- Temperatura powietrza, zegar i wyświetlacz trybu kontroli trakcji



Zacisk hamulcowy, czujnik prędkości koła

Włacznik rozrusznika



System łatwego rozruchu Suzuki

Typowy włącznik rozrusznika musi być naciskany przez kierowcę, dopóki silnik nie rozpocznie pracy. Zmieniono to w nowym modelu, stosując system łatwego rozruchu Suzuki, pozwalający na uruchomienie silnika jednym naciśnięciem przycisku. Komputerowy moduł silnika ECM kontroluje sytuację i rozłącza rozrusznik natychmiast, gdy silnik podejmie pracę.

Kilka koni więcej pod siodłem

Czy wjeżdżasz na pas szybkiego ruchu, czy pokonujesz ciasne zakręty, możesz zapomnieć o silniku i cieszyć się przygodą. Możesz też kręcić wysoko silnik i bawić się jazdą. Zawsze dostaniesz tyle mocy, ile potrzebujesz i tak, jak potrzebujesz. Dodatkowych kilka koni znajdziesz tam, gdzie będą potrzebne.



V-Strom 650XT
ABS
V-Strom 650
ABS

Wyrafinowane osiągi silnika V-Twin

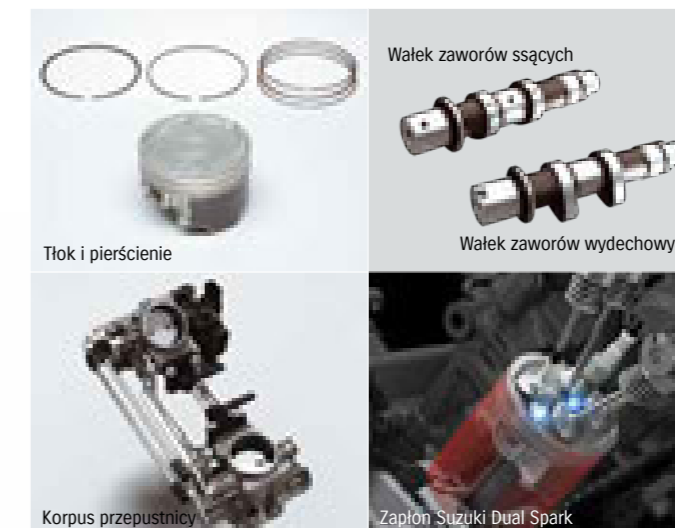
Silnik V-twin 645cm³ DOHC stale poddawano kolejnym ewolucyjnym zmianom, dzięki czemu został dopracowany do perfekcji. Dostosowany do nowego motocykla zapewnił większy moment obrotowy w niskim i średnim zakresie obrotów, nie tracąc świetnych parametrów na najwyższych obrotach. Nowa jednostka spełniająca normę czystości spalin Euro4 została przekonstruowana, otrzymując nowe rozwiązania, jak tłoki pokryte żywicą i ponad 60 przekonstruowanych elementów silnika. W ten sposób osiągnięto wyższą moc w szerokim zakresie obrotów, zachowując unikalny charakter V-Twin i niskie zużycie paliwa, co w połączeniu z dużym zbiornikiem paliwa o pojemności 20 l, zapewnia największy zasięg na jednym tankowaniu w tej klasie motocykli. Dzięki zmianom wprowadzonym w silniku, nowy V-Strom 650 ma jeszcze atrakcyjniejszy charakter.



Silnik 645 cm³ DOHC, 90° V-Twin

Tłoki pokryte żywicą

Jednym z nowych rozwiązań zastosowanych w jednostce o pojemności 645 cm³ są tłoki powlekane żywicą. Technologia powlekania tłoków pozwoliła zmniejszyć tarcie w cylindrach, co prowadzi do obniżenia zużycia paliwa i emisji spalin. Pierścienie tłokowe o przekroju w kształcie litery L zapewniają lepszą szczelność i redukują przedmuchy spalin. Nowe tłoki pomogły spełnić zaokrąglone normy dotyczące spalin, zwiększyć moc i ułatwić użytkowanie motocykla.



Wtrysk paliwa z systemem podwójnej przepustnicy Suzuki (SDTV)

Wtrysk paliwa, wyposażony w znany ze świetnych parametrów system Suzuki Dual Throttle Valve (SDTV), dysponuje podwójną przepustnicą dla każdego cylindra, co zwiększa moc i sprawność silnika. Jedną przepustnicą jest bezpośrednio sterowana przez kierowcę. Pracą drugiej steruje komputer silnika (ECM) na podstawie sygnałów z czujnika położenia przepustnicy, czujnika prędkości obrotowej silnika oraz czujnika załączonego biegu, co pozwala zapewnić optymalny przepływ zasysanego powietrza. Rezultatem działania systemu SDTV jest płynne uwalnianie mocy z wysokim momentem obrotowym przy niskich obrotach. Kontrola prędkości biegu jałowego jest funkcją wspierającą utrzymywanie stałej prędkości obrotowej biegu jałowego i niższą emisję spalin. Celem dalszego podwyższenia sprawności silnika zastosowano też nowe, 10-otwinkowe wtryskiwacze z długą dyszą.

Technika dwóch świec na cylinder

Stosowana przez Suzuki technologia Dual Spark jest unikalnym rozwiązaniem w tej klasie motocykli. Wykorzystuje ona dwie świece zapłonowe w każdym cylindrze, co gwarantuje precyzyjny zapłon mieszanki. W połączeniu z nowymi świecami o niklowych elektrodach uzyskano wzrost sprawności procesu spalania mieszanki i płynniejsze dostarczanie mocy, przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia paliwa i emisji spalin.

Wałki rozrządu podwyższające moc

Niepowtarzalny charakter V-Strom 650 wymaga nie tylko zapewnienia dużej mocy przy maksymalnych obrotach, ale też wysokiej elastyczności w zakresie najczęściej używanych niskich i średnich prędkości obrotowych. Aby sprostać takim założeniom, nowy silnik otrzymał nowy wałek rozrządu po stronie dolotu i kanały dolotowe równej długości, a wałek rozrządu zaworów wydechowych został zapożyczony z nowego modelu drogowego SV650, zapewniając większe wzniosy zaworów w porównaniu do poprzedniego V-Strom 650. Takie rozwiązania i całkowicie nowe zestrojenie silnika spowodowały wzrost momentu obrotowego i mocy w zakresie średnich i wysokich obrotów, zapewniając sportowo nastawionemu kierowcy fascynujące wrażenia z jazdy, w połączeniu z przyjaznym charakterem motocykla w czasie codziennych dojazdów lub na długich trasach. Wszystko to uatrakcyjniło nowy model, niezależnie od tego, jaki styl jazdy preferuje kierowca.

EURO4 Lżejszy i niżej położony układ wydechowy

Nowo zaprojektowany dolny układ wydechowy jest lżejszy i umiejscowiony bliżej środka ciężkości, przyczyniając się do poprawy zwinnosci motocykla i pozwalając na instalację smukłego i eleganckiego opcjonalnego systemu przewozu bagaży. Katalizatory skonfigurowano w układzie tandem, osiągając pożądany poziom czystości spalin Euro4, przy jednoczesnym podniesieniu sprawności układu wydechowego, co przyczyniło się do zwiększenia mocy silnika.



BIG – wielkie dziedzictwo, wielka przygoda



Dziedzicząc charakterystyczny kształt przedniej owiewki po wspaniałym motocyklowym przodku – DR-BIG, V-Strom mierzy wysoko, nie bojąc się miast, gór i żadnych innych wyzwań. Następca motocykla DR-BIG jest już gotów na twoje przygody – te wielkie i te mniejsze.

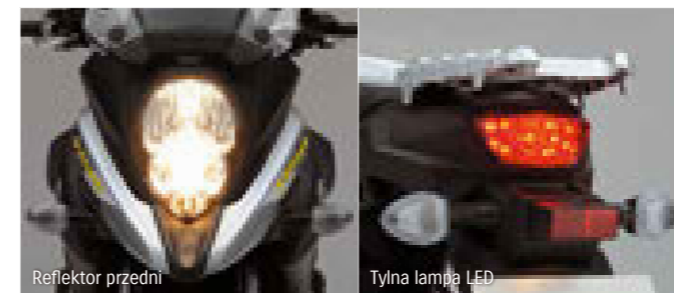
*Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.



DR-BIG był pierwszym modelem turystycznym z tzw. „dziobem”. Obecne modele V-Strom odziedziczyły ten charakterystyczny element wyglądu. V-Strom 650, podobnie jak wcześniej V-Strom 1000, nawiązuje do swojego przodka, a dzięki nowej stylizacji, linia „dzioba” bardziej płynnie łączy się z górną powierzchnią zbiornika paliwa. Już na pierwszy rzut oka widać, że duch przygody w motocyklach Suzuki wciąż ma się znakomicie.

Rodzina V-Strom

Dzięki nowej koncepcji projektu „pewność i spryt”, nowy model otrzymał styl zbliżony do większego brata, napędzanego silnikiem 1037 cm³, co podkreśliło koneksje w rodzinie V-Strom. Oryginalny „dziób” turystycznego motocykla Suzuki został dodatkowo zaznaczony przez poprowadzenie prostej linii od jego przedniej krawędzi do górnej części zbiornika paliwa, nawiązując tym samym do DR-BIG i zbudowanego do pustynnych rajdów motocykla DR-Z. Dziedzictwo i historia turystycznych motocykli Suzuki są w tym modelu wszechobecne, dając właścicielowi poczucie dumy. „Champion yellow” jest nowym kolorem dla rodziny V-Strom, co również stanowi nawiązanie do terenowych motocykli wyczynowych Suzuki i jest zachętą dla właściciela do aktywnego, pełnego przygód motocyklowego życia.



Oświetlenie przednie i tylne

Zupełnie nowy styl V-Strom 650 jest między innymi zasługą reflektora i kształtu tylnej lampy, które ujednolicono z V-Strom 1000. Światło drogowe i mijania reflektora rozmieszczono w zwartym, pionowym układzie, uzyskując jasność odpowiadającą poprzednim podwójnym reflektorom. Po włączeniu świateł drogowych świeci się również światło mijania, zapewniając szersze pole oświetlenia drogi. Nowa tylna lampa LED, ujednolicono z lampą większego brata – V-Strom 1000, zapewnia dobrą widoczność i przyczynia się do oszczędności masy motocykla.

Przygoda i dziedzictwo

Przednia owiewka z nowym reflektorem nawiązującym do modelu V-Strom 1000 jest zauważalnie węższa, poszerzając pole widzenia kierowcy i potęgując wrażenie lekkości. Ostry, pochylony do przodu „dziób” jednoznacznie kojarzący się z dziedzictwem DR-BIG, ogranicza ponadto siłę unoszącą przód motocykla o 9%.

Węższy zbiornik paliwa o pojemności 20 l

Przeprojektowany, węższy zbiornik paliwa zachował pojemność 20 l, co w połączeniu z niskim zużyciem paliwa zapewni duży zasięg jazdy bez tankowania. Dzięki eliminacji plastikowych osłon po obu stronach zbiornika stosowanych w poprzednim modelu, zbiornik stał się bardziej smukły i umożliwił założenie magnetycznie mocowanych toreb bagażowych. Osłony ramy, które w poprzednim modelu były umieszczone bezpośrednio pod siedzeniem, także zostały odchudzone, dzięki czemu kierowca może łatwiej sięgnąć stopami podłoża, co wpływa na zwiększenie wygody i kontroli nad pojazdem.



Wyposażenie V-Strom 650“XT” ABS

Szczególnymi elementami wyposażenia V-Strom 650XT ABS są przydatne w czasie jazdy w ekstremalnych warunkach osłony dłoni i dolna osłona silnika. Elementy te są częścią wyposażenia standardowego.

Komfort funkcjonalny

Ważną cechą V-Strom 650 pozostaje niezwykle wygodne siedzenie, które chociaż zaprojektowane od nowa, by pasować do zmienionych owiewek, zachowało swój komfort. Zachowano także znane z poprzedniego modelu rozwiązanie pozwalające na wygodną jazdę z pasażerem i tylnym kufrem mocowanym na dużej płaskiej powierzchni umieszczonej za siedzeniem, co pozwala wybrać się dwóm osobom w podróż z pokaźnym, bezpiecznie zamocowanym bagażem.



V-Strom 650XT
ABS
V-Strom 650
ABS

Luksusowa jazda

Wyjątkowo komfortowe siedzenie i naturalna pozycja kierowcy to nie jedyne atuty sprawiające, że jazdę tym motocyklem trzeba nazwać wyjątkowo luksusową. Elastyczna charakterystyka pracy silnika, niezwykle neutralne zachowanie motocykla, spójna i przyjazna użytkownikowi koncepcja całego pojazdu są wzorem idealnej równowagi. Im dłużej trwa jazda, tym więz kierowcy z maszyną jest coraz bliższa.



V-Strom 650 ABS



V-Strom 650XT ABS

*Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.

V-Strom 650XT
ABS
V-Strom 650
ABS

Komfortowe zawieszenie

Komfortowo zestrojone zawieszenie przednie wybacza błędy i wspaniale sprawdza się nie tylko w czasie długich, relaksujących podróży, ale również podczas emocjonującego pokonywania szybkich zakrętów. Tylne zawieszenie jest wyposażone w regulację odbicia i regulację napięcia wstępnego, co pozwala kierowcy szybko skonfigurować zawieszenie, tak by pasowało do stylu jazdy i obciążenia motocykla.



Regulator tylnego zawieszenia



V-Strom 650 ABS

V-Strom 650XT ABS

Nowe koła i opony

10-ramiennie obręcze odlewane z aluminium są kolejnym elementem przyciągającym uwagę osób patrzących na nowego V-Strom 650 ABS. Nie tylko wzmacniają jego sportowy wizerunek, ale też stanowią nawiązanie do wyglądu większego brata – modelu V-Strom 1000 ABS. Nowe koła podnoszą przyczepność i zmniejszają masę motocykla. V-Strom 650XT ABS otrzymał bezdętkowe opony dobrane do jego szprychowych kół, które lepiej pochłaniają nierówności drogi. Ze względu na bardziej elastyczny charakter pracy koła szprychowego, zapewniają kierowcy wyższy komfort na długich trasach i większą przyjemność jazdy. Motocykle w kolorze „Champion Yellow” wyposażane są w unikalne obręcze anodowane na złoty kolor, a motocykle w innych kolorach otrzymują obręcze anodowane na czarno. 19-calowe koła z przodu i 17-calowe z tyłu służą idealnej równowadze i zwinności w czasie jazdy, a nowe opony Bridgestone BATTLAX ADVENTURE A40, specjalnie skonstruowane pod kątem zastosowania w V-Strom 650, zapewniają ponadprzeciętny poziom stabilności i przyczepności.

Komfortowa regulacja szyby

Wysokość przedniej szyby została zwiększona o 9 mm, aby chronić kierowcę przed uderzeniami strumieniami powietrza. Jej nowy kształt pozwala lepiej kontrolować przepływ powietrza, a nie tylko utworzyć strefę wolną od strumienia powietrza. Poprzez utworzenie strefy przejściowej między obszarem chronionym i niechronionym, kierowca będzie mógł poruszać się swobodniej ze względu na mniejsze turbulencje, czując naturalny przepływ wiatru. Dostępna jest również trójpozycyjna regulacja szyby, dokonywana za pomocą czterech śrub.



Trójpołożeniowa regulowana szyba

Gniazdo elektryczne

Gniazdo prądu stałego

Wraz z nowym zestawem wskaźników, V-Strom 650 zyskał także gniazdo 12V DC umieszczone bezpośrednio pod wskaźnikami. Jest ono wyposażeniem standardowym, które posłuży kierowcy przy korzystaniu z systemów nawigacji czy przy ładowaniu urządzeń mobilnych. Ten drobny, wygodny dodatek świetnie sprawdza się zwłaszcza w czasie długich, turystycznych wypraw.

Istota komfortu

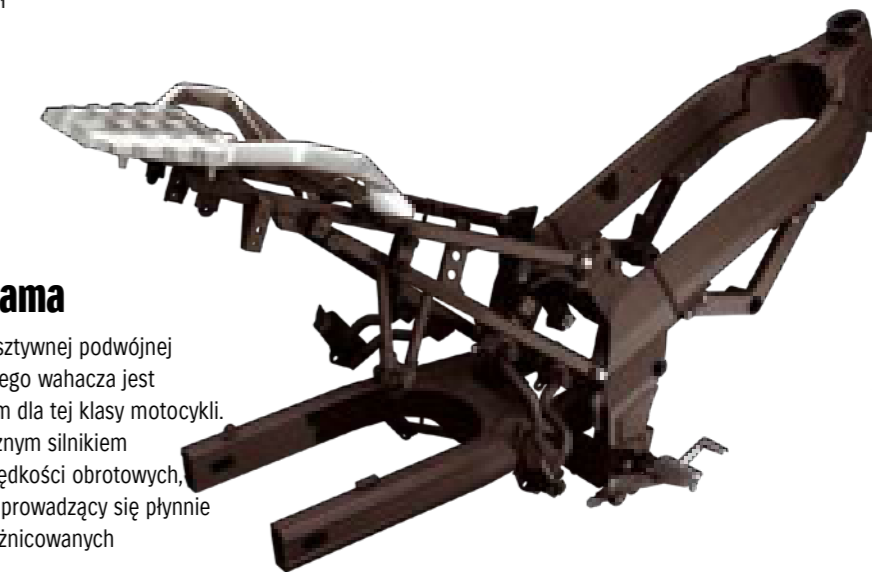
Nowo zaprojektowane siedzenie jest nie mniej komfortowe, niż w poprzedniej wersji modelu V-Strom. Przód siedzenia jest zwężony, co umożliwi kierowcy łatwe podparcie stopami podczas zatrzymywania. Tylna, szersza część siedzenia zapewnia pasażerowi komfort podróżowania. Już sam widok starannie uformowanego siedzenia zachęca do długich podróży, obiecując wygodę i przyjemną jazdę.



Komfortowe siedzenie

Aluminiowa rama

Połączenie lekkiej, ale sztywnej podwójnej aluminiowej ramy i tylnego wahacza jest rozwiązaniem unikalnym dla tej klasy motocykli. W połączeniu z elastycznym silnikiem w szerokim zakresie prędkości obrotowych, otrzymujemy motocykl prowadzący się płynnie i stabilnie w bardzo zróżnicowanych warunkach drogowych.



Oryginalne akcesoria do twoich usług

Bardziej zwarty i wygodny, do tego bardziej pojemny, trzyczęściowy system bagażowy wspinał się w czasie wszelkich motocyklowych przygód. Wysokie lub niskie siedzisko fotela, podgrzewane manetki, czy światła przeciwmgielne LED to tylko część szerokiej gamy akcesoriów, które mogą uczynić z Twojego V-Strom doskonałe narzędzie do mierzenia się z wyzwaniami, które przed nim stawiasz.



V-Strom 650XT ABS

*Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.

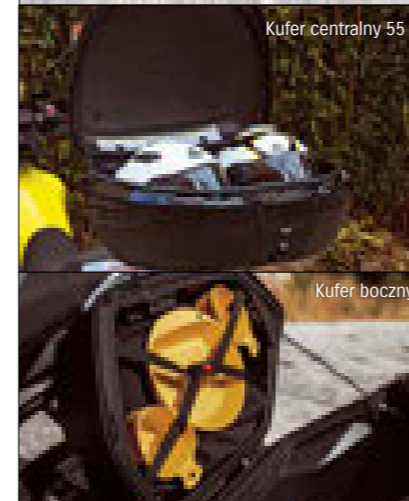
V-Strom 650XT
ABS
V-Strom 650
ABS



V-Strom 650XT ABS

* Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.

Kufer centralny 35 l i kufry boczne



Kufer centralny 35 l

Kufer boczny

Przygotuj się na wspaniałą podróż

Zaprojektowany z myślą o długodystansowych podróżach, opcjonalny zintegrowany system trzech kufrów bagażowych*1 jest ważnym rozwiązaniem, zwiększającym użyteczność nowego V-Strom 650. Tylną część motocykla przystosowano do znanego z modelu V-Strom 1000 systemu zintegrowanych kufrów, w związku z czym do ich montażu nie są potrzebne żadne dodatkowe wsporniki lub narzędzia. Ponadto, dzięki nowej obniżonej konstrukcji układu wydechowego, zbliżono kufry do środka ciężkości motocykla, co zminimalizowało ich wpływ na prowadzenie się i ułatwiło manewrowanie motocyklem. Wszystkie trzy kufry są zamykane na kluczyk. Oprócz kufrów centralnego o pojemności 35 l, opracowano kufer centralny o pojemności aż 55 l*2. Jest on w stanie pomieścić dwa kaski integralne*3, co świadczy o przygotowaniu kufrów z myślą o długich wyprawach z pasażerem.

*1 Kufry boczne i kufer centralny 35 l mają ładowność po 3 kg każdy. *2 Maksymalna ładowność 5 kg.

*3 Niektóre kaski ze względu na specyficzny kształt mogą nie mieścić się w kufrze.

Uwaga: kufer centralny 55 l nie jest przeznaczony do używania z kufkami bocznymi i może być instalowany jedynie bez nich. Gdy potrzebne jest użycie kufrów bocznych, należy skorzystać z kufrów centralnego 35 l.

SUZUKI MOTOR CORPORATION zastrzega sobie prawo do wprowadzania modyfikacji konstrukcyjnych lub do wycofania z oferty dowolnych oryginalnych akcesoriów Suzuki w dowolnym czasie i bez wcześniejszego powiadomienia. Niektóre oryginalne akcesoria Suzuki mogą być niezgodne z normami i wymogami ustawowymi obowiązującymi w poszczególnych krajach. Prosimy kontaktować się z lokalnym autoryzowanym przedstawicielem firmy SUZUKI celem uzyskania aktualnych informacji przed złożeniem zamówienia.



Turystyczna szyba

Ogrzewane manetki

Wysokie siedzenie

Orurowanie akcesoryjne

Osłona zbiornika paliwa

Osłona łańcucha

Centralna podstawa

Światła przeciwmgielne LED

Kierunkowskazy LED

Szeroka gama akcesoriów

Podgrzewane manetki, bardzo przydatne przy niskich temperaturach lub w deszczu, zostały przekonstruowane. Nowe manetki mają mniejszą średnicę, niemal identyczną, jak standardowe, dzięki czemu ich używanie staje się bardziej naturalne, także gdy podgrzewanie nie jest włączone. Przełącznik ogrzewania jest wbudowany w lewą manetkę, a całość jest bardziej zwarta i łatwiejsza w montażu. Wewnętrzna spirala grzewcza została opleciona dookoła całej manetki, a nie tylko wokół części jej obwodu, zapewniając bardziej efektywne ogrzewanie. Bogata oferta akcesoryjna zawiera takie elementy jak: szyba turystyczna, wysokie i niskie siedzenia, orurowanie akcesoryjne, torba na zbiornik paliwa, osłona łańcucha, reflektory przeciwmgielne LED, kierunkowskazy LED, oraz centralna podpórka, która staje się bardzo poręczna podczas załadunku motocykla.

Nie brakuje mu niczego

Bez względu na to, jakie masz wobec niego zamiary, V-Strom 650 jest na nie gotów. Bez względu na to, jak ambitne są twoje przygody, V-Strom 650 będzie wiernym kompanem. Nowy V-Strom 650 to prawdziwe arcydzieło.



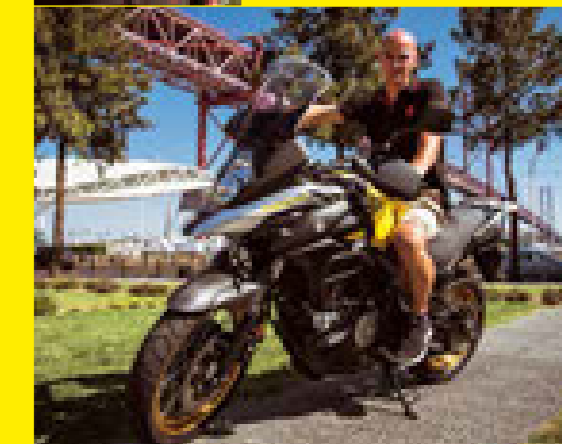
Wrażenia Stefana Evertsa:

V-Strom 650 spisuje się świetnie pod względem mocy, gdy porównuję go do V-Strom 1000.



Lżejsza wersja V-Strom w terenie górskim prowadzi się, jak RM-Z 250.

Można nim jeździć jeszcze bardziej sportowo, szczególnie po nieutwardzonych szlakach.



Kim jest Stefan Everts?

- Stefan Everts jest najskuteczniejszym zawodnikiem motocrossowym w historii mistrzostw świata, z wciąż nie pobitym rekordem 10 tytułów mistrzowskich we wszystkich trzech klasach - 125, 250 i 500 / MX1.
- W czasie startów w wyścigach Grand Prix trwających 15 lat (w 2006 roku przeszedł na sportową emeryturę) zgromadził łącznie 101 zwycięstw Grand Prix.
- Swój pierwszy tytuł mistrza świata zdobył mając 18 lat w 1991 w klasie 125, startując na motocyklu Suzuki.

V-Strom 650XT ABS

V-Strom 650 ABS



Champion Yellow No.2 (YU1)

Pearl Glacier White (YWW)

Glass Sparkle Black (YVB)

Champion Yellow No.2 (YU1)

Pearl Glacier White (YWW)

Glass Sparkle Black (YVB)

DANE TECHNICZNE

V-Strom 650XT ABS / V-Strom 650 ABS

Długość całkowita	2275 mm
Szerokość całkowita	910 mm / 835 mm
Wysokość całkowita	1405 mm
Rozstaw osi	1560 mm
Prześwit	170 mm
Wysokość siedzenia	830 mm
Masa własna	216 kg / 213 kg
Typ silnika	4-suwowy, chłodzony cieczą, DOHC, 90° V-Twin
Średnica cylindra x skok tłoka	81,0 mm x 62,6 mm

Pojemność skokowa	645 cm ³
Stopień sprężania	11,2 : 1
Układ paliwowy	Wtrysk paliwa
Rozrusznik	Elektryczny
System smarowania	Mokra miska olejowa
Przekładnia	6-biegowa o zazębieniu stałym
Przełożenie wstępne	2,088 (71/34)
Przełożenie główne	3,133 (47/15)

Zawieszenie	Przód	Teleskopowe, sprężyny śrubowe, amortyzatory olejowe
	Tył	Wahaczowe, sprężyna śrubowa, amortyzator olejowy
Pochylenie/ wyprzedzenie		26° / 110mm
Hamulce	Przód	Tarczowy podwójny
	Tył	Tarczowy
Opony	Przód	110/80R19M/C 59V, bezdętkowe
	Tył	150/70R17M/C 69V, bezdętkowe
Układ zapłonowy		Elektroniczny
Zbiornik paliwa		20,0 l
Ilość oleju (całkowita)		3,0 l

Dane techniczne, wygląd, kolory (w tym kolor nadwozia), wyposażenie, materiały i inne cechy produktów SUZUKI przedstawione w niniejszej publikacji mogą zostać zmienione przez Suzuki w dowolnym czasie i bez wcześniejszego powiadomienia, mogą też się różnić w zależności od warunków lub wymagań poszczególnych rynków. Niektóre modele nie są dostępne w niektórych krajach. Produkcja każdego modelu może być przerwana bez uprzedzenia. Szczegółowe informacje o wszelkich ewentualnych zmianach dostępne są w salonach firmy Suzuki.

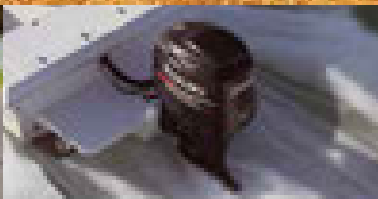
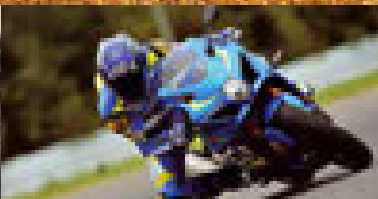
■ Zawsze używaj kasku, gogli i kombinezonu motocyklowego. ■ Ciesz się bezpieczną jazdą.
 ■ Dokładnie zapoznaj się z instrukcją obsługi motocykla. ■ Nigdy nie prowadź pod wpływem alkoholu, narkotyków lub podobnie działających środków.

SUZUKI MOTOR POLAND Sp. z o.o.

01-378 Warszawa, ul. Połczyńska 10, tel.: (22) 329 41 00

NR KAT. 99999-A0030-271 Data opracowania: 11/2016

www.suzuki.pl



Motto Suzuki „Way of Life” wyraża cel, jaki Suzuki stawia sobie, produkując każdy motocykl, samochód, czy silnik zaburtowy – jest nim tworzenie i dostarczanie produktów o wysokiej wartości, które pozwalają kreować i urozmaicać styl życia.



Way of Life!