

V-Strom 1000XT
ABS
V-Strom 1000
ABS



*Na zdjęciu motocykle z opcjonalnymi akcesoriami.

V-Strom 1000XT
ABS
V-Strom 1000
ABS

Wspaniały podróżnik

Ma dość mocy, by pomóc ci pokonać stromą górę z pasażerem za twoimi plecami,
a jednocześnie dość sportowego ducha, byś robił to z uśmiechem na twarzy.

Najlepsza technika zawsze tam, gdzie trzeba wykonać trudne zadanie. Komfort wszędzie,
by jechać, jechać, jechać jak najdalej.

Łącząc wyjątkowe emocje z prawdziwą, realną użytecznością, motocykl zapewni
relaksujący luksus i pozwoli ci cieszyć się przygodą.

V-Strom 1000 ABS. Wszystko, czego potrzebujesz.

V-Strom 1000 ABS

*Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.

V-Strom 1000XT ABS

Zaawansowana technika do mierzenia się z niespodziankami

Podczas hamowania na brukowanej uliczce, czy na górskiej przełęczy, gdzieś na odludziu. Gdy moc silnika V-Twin jest trochę za duża, jak na śliskie rondo.

Wtedy zaawansowana technika zabierze głos i zrobi swoje. Niezawodne wsparcie właśnie wtedy, gdy nagle staje się tak bardzo potrzebne.



Nowa generacja ABS, nowy poziom wsparcia

Promieniowo montowane czterotłoczkowe monoblokowe zaciski hamulcowe Tokico i podwójne tarcze o średnicy 310mm z przodu i 260mm z tyłu, gdzie zainstalowano pojedynczy zacisk, dają pewność silnego i przewidywalnego hamowania. System ABS firmy Bosch został zaktualizowany do współpracy z systemem Motion Track Brake, w którym zastosowano 5-kierunkowy inercyjny moduł pomiarowy (IMU). Teraz łącząc informacje o kątowej pozycji motocykla z informacjami o prędkościach obrotowych przedniego i tylnego koła, można kontrolować w optymalny sposób stabilność pojazdu nie tylko w linii prostej, ale także przy hamowaniu na zakrętach. Ten nowy, zaawansowany system natychmiast ocenia potrzebę interwencji ABS, gdy tylko dźwignia lub pedał hamulca zostaną użyte, dokonując kalkulacji na podstawie pozycji kątowej motocykla i prędkości kół. Jeśli wynik wskaże na konieczność ingerencji ABS, moduł ABS zmniejszy ciśnienie w układzie hamulcowym, i nadal będzie monitorował wzrosty i spadki ciśnienia płynu hamulcowego, porównując je z aktualną przyczepnością

do nawierzchni. Dzięki zaawansowanym algorytmom sterowania systemem ABS, jego interwencje są łagodne, z minimalną pulsacją pedału lub dźwigni hamulca, pozwalając na jazdę bez niespodziewanych, gwałtownych działań wywołujących stres, a nawet panikę u kierowców. Ponadto nowa funkcja realizuje hamowanie kombinowane, czyli automatycznie stosuje hamowanie tylnego koła, gdy ciśnienie w obwodzie hamowania przedniego koła osiąga określoną wielkość. Tak zaawansowane rozwiązanie, w połączeniu z systemem Motion Track Brake, wesprze kierowcę w utrzymywaniu wybranego toru jazdy, do pewnego stopnia także w sytuacjach nagłego lub nadmiernego hamowania w zakrętach, skutecznie zmniejszając prędkość i stabilizując motocykl przy różnych kątach przechyłu w czasie pokonywania zakrętów.

Uwaga: zadaniem systemu ABS nie jest skracanie drogi hamowania. Prosimy zachować ostrożność w czasie jazdy, utrzymywać bezpieczną prędkość dostosowaną do drogi i panujących warunków, szczególnie uważając na zakrętach.



Tryby systemu kontroli trakcji

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

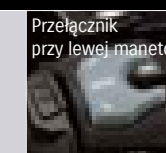


Zaawansowany system kontroli trakcji

Po swoim poprzedniku motocykl odziedziczył bardzo udany system kontroli trakcji, który pozwala kierowcy operować manetką przepustnicy bez większych obaw, nawet w trudnych sytuacjach pojawiających się podczas jazdy, jak brukowana droga, jazda z pasażerem lub z dużym obciążeniem. Minimalizuje to zmęczenie kierowcy na długich trasach. System kontroli trakcji w sposób ciągły monitoruje prędkości przedniego i tylnego koła, położenie przepustnicy, położenie wału korbowego i załączony bieg, korzystając w tym celu z licznych czujników, a następnie steruje mocą silnika poprzez zarządzanie kątem wyprzedzenia zapłonu i ilością dostarczanego powietrza. System kontroli trakcji można przełączyć na jeden z dwóch trybów pracy lub całkowicie wyłączyć. Tryb 1 i 2 różnią się pod względem momentu i poziomu interwencji. Tryb 1 oznacza niższy poziom interwencji, dopuszczający do pewnego ograniczonego poślizgu tylnego koła, aby nie zakłócać sportowej jazdy. Tryb 2 ma wyższy poziom czułości interwencji, która następuje wcześniej, niż w trybie 1. Zadaniem trybu 2 jest kontrolowanie i zapobieganie wszelkim poślizgom tylnego koła, co oznacza aktywniejsze wspieranie kierowcy w czasie jazdy w deszczu lub na śliskich nawierzchniach. Zmiana zakresu pracy systemu kontroli trakcji dzięki przyciskowi umieszczonego przy lewej manetce jest łatwa i szybka, a wybrany zakres wyświetlany jest za pomocą kontrolki oznaczenia trybu na panelu wskaźników.

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.

System kontroli trakcji



Jedź daleko, jedź wygodnie

Nowy V-Strom 1000 po raz kolejny osiągnął jeszcze wyższy poziom komfortu. Nowo zaprojektowane owiewki kontrolują opływ strumienia powietrza, co w połączeniu z niską masą motocykla i jego zwrotnością czyni go pożeraczem kilometrów, na którym z przyjemnością zajedziesz dalej, niż oczekiwałeś.



Wiatr w żagle prawdziwych podróżników

Skutecznie działająca szyba w V-Strom 1000 ABS przejęła mechanizm zapadkowy ustalający jej kąt z poprzedniego modelu. Mechanizm ten umożliwia kierowcy łatwy wybór jednego z trzech kątów pochYLENIA szyby. Narzędzia są do tego zbędne, a ustawienia optymalnego kąta można dokonać przez proste naciśnięcie szyby jedną ręką, nawet w rękawiczkach. Wysokość szyby można również ustawić w jednej z trzech przewidzianych pozycji, za pomocą czterech śrub. Szyba została zaprojektowana na nowo i jest o 49 mm wyższa, niż poprzednio. Mniejsza krzywizna jej górnego zakończenia skutkuje złagodzeniem podmuchów powietrza, turbulencji i hałasu docierającego przez kask do kierowcy. Lepsze jest też pole widzenia. To wszystko razem przekłada się bezpośrednio na wyższy poziom komfortu.



Osłona dłoni



Osłona podsilnikowa
*Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.



Rear suspension adjuster

Napięcie elektryczne

Średnie i chwilowe zużycie paliwa

Wskaźnik zasięgu jazdy

Temperatura powietrza, zegarek, tryb kontroli trakcji

Łatwy w użyciu

Zrozumiała funkcjonalność i łatwość korzystania z niej, jest jednym z uroków V-Strom 1000 ABS. Funkcje takie, jak regulacja napięcia wstępnego tylnego zawieszenia potrzebna podczas jazdy we dwoje lub z bagażem jest możliwa bez użycia narzędzi, a gniazdo 12V DC poręcznie umieszczone poniżej zespołu wskaźników nadaje się do ładowania akumulatora systemu nawigacji lub urządzeń mobilnych. To tylko przykłady drobiazgów pomyślanych tak, żeby twoje przygody były czystą przyjemnością.

Proste i zrozumiałe informacje

Łatwy w odczycie, łatwy w obsłudze i łatwy do zrozumienia zestaw wskaźników zapewni kierowcy pełny obraz sytuacji. Zestaw zawiera duży analogowy obrotomierz i duże wskazania cyfrowe załączonego biegu oraz prędkościomierza. Znajdująca się poniżej sekcja cyfrowa wyświetla licznik przebiegu, dwa liczniki dzienne, zegar, poziom paliwa, temperaturę cieczy chłodzącej, temperaturę otoczenia, napięcie akumulatora, zasięg na pozostałym paliwie, średnie i chwilowe zużycie paliwa i tryb kontroli trakcji. Dodatkowo, czytelne diody informują o możliwości wystąpienia oblodzenia, o włączeniu świateł drogowych*, braku załączonego biegu, wtrysku paliwa, działaniu ABS, działaniu kontroli trakcji, i temperaturze płynu chłodzącego. Wszystkie te informacje są wywoływane przełącznikiem umieszczonym z lewej strony kierownicy, gdzie można też zerować liczniki przebiegów dziennych.

*Wskaźnik oblodzenia zaczyna migać, gdy temperatura otoczenia spadnie poniżej 3°C. Miganie trwa przez 30 sekund, a następnie wskaźnik świeci się ciągle, dopóki temperatura otoczenia nie wzrośnie powyżej +5°C.



Zespół wskaźników

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

Komfort przygód w standardzie

Zmniejszenie podmuchów powietrza na ręce kierowcy i zapewnienie komfortu, zwłaszcza w czasie opadów deszczu lub przy niskiej temperaturze, to zadanie osłon dłoni, które kiedyś były opcjonalne. Są one obecnie częścią wyposażenia standardowego, zmniejszając niedogodności jazdy w niesprzyjających warunkach. Komfort i dokładniejsze operowanie dźwigniami zapewni zainstalowanie opcjonalnych podgrzewanych manetek, szczególnie przydatnych w czasie dłuższych podróży w trudnych warunkach pogodowych. Standardem wyposażenia jest także dolna osłona silnika.

Komfort dla kierowcy i pasażera

Siedzenie zapewnia luksusowy komfort zarówno kierowcy, jak i pasażerowi. Przednia sekcja siedzenia zwięża się w stronę zbiornika paliwa, co daje kierowcy pewniejszą pozycję na motocyklu i poczucie panowania nad maszyną przy sportowej jeździe. Wysokość siedzenia dobrano tak, by zapewnić łatwość postawienia stóp na ziemi i poczucie bezpieczeństwa nawet początkującym motocyklistom. Nowo zaprojektowane, podwójne szwy i logo Suzuki wyglądają znakomicie, a użyte materiały, takie same, jak w wyczynowym modelu RM Z, zapewniają świetną przyczepność.

Prac naprzód

Masz moc - wszędzie i zawsze.

Smukły i lekki, muskularny silnik V-Twin zawsze zapewni tyle mocy, ile będzie potrzeba, bez względu na sytuację.

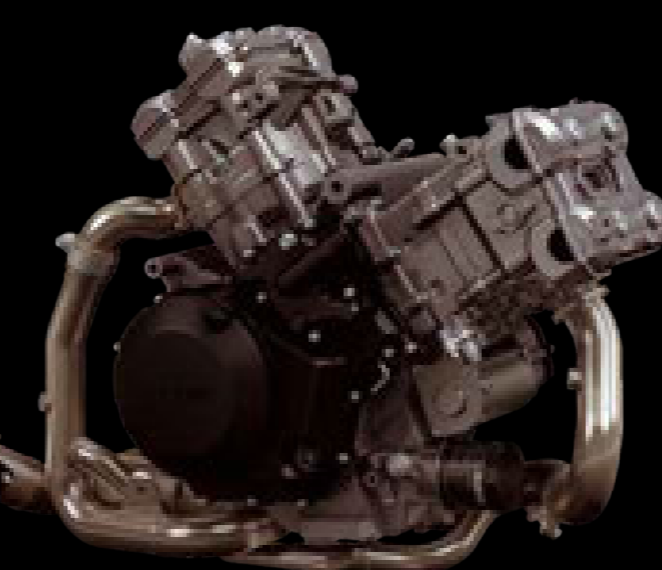
Dźwiękowi i mocy tego silnika o pojemności 1037 cm³ trudno będzie się oprzeć. Warto wybrać się na ekscytującą wyprawę we dwoje, nawet ze sporym bagażem.

Użyteczność i wzołowe manery drogowe, w połączeniu z solidną mocą, to prawdziwa fabryka adrenaliny.



Moc, której się nie oprzesz

Mocny i wszechstronny silnik w konfiguracji V-Twin 90° DOHC narodził się jako jednostka o pojemności 996 cm³ i przeszedł gruntowną modernizację, zmieniając różne komponenty i zwiększając pojemność do 1037cm³ w 2014 roku. Mocny, z natury przyjazny kierowcy V-Twin, bez wysiłku zapewnia przyspieszenia odpowiadające każdej sytuacji drogowej, także z pasażerem za plecami. Moc maksymalna wynosząca



Silnik V-Twin 90° DOHC 1037 cm³

74kW przy 8000 obrotów gwarantuje kierowcy ekscytującą jazdę, natomiast optymalnie wyważone magneto i koło zamachowe pomagają silnikowi wytwarzać z zapasem moment obrotowy, wynoszący maksymalnie 101Nm, już od 4000 obrotów. Silnik nabrał niezwykle użytecznego charakteru, pozwalając kierowcy na uzyskiwanie mocy zawsze odpowiedniej do potrzeb, bez konieczności redukcji biegu przy wyprzedzaniu. Ponadto, zaawansowane systemy elektronicznego sterowania silnika i zabiegi konstrukcyjne redukujące wszelkie straty mechaniczne, pozwoliły na osiągnięcie niskiego zużycia paliwa. Silnik zachował więc charakter znany z poprzedniego modelu, spełniając nową normę czystości spalin Euro4, a przy tym nie tracąc żadnej ze swoich zalet i wciąż oferując wspaniałe osiągi.

*Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.



Wspomaganie pracy na niskich obrotach

Dzięki zastosowaniu wspomaganie przy niskich obrotach, maleje prawdopodobieństwo zgaśnięcia silnika. System automatycznie podnosi obroty, gdy załączane jest sprzęgło lub gdy jazda odbywa się przy niskich obrotach silnika. Ułatwia to jazdę z silnikiem pracującym w dolnym zakresie prędkości obrotowych, w ulicznych korkach, przy częstym załączaniu sprzęgła i zapobiega nieoczekiwanemu zgaśnięciu silnika, które zdarzało się na niskich obrotach dużym dwucylindrowym silnikom.



System wspomaganie sprzęgła SCAS

Sprzęgło wyposażone w system wspomaganie Suzuki (SCAS), przy bardzo szybkiej redukcji biegów działa jak system sprzęgła poślizgowego a przy tym zawsze pozwala na korzystanie z dźwigni sprzęgła bez przykładania dużej siły. SCAS jest zaawansowanym systemem sprzęgłowym służącym zarówno sportowej jeździe, jak zmniejszeniu zmęczenia kierowcy na długich trasach.

Czystsze osiągi

Unikalny system sterowania kontrolą układu wydechowego Suzuki (SET) korzysta z zaworu motylkowego umieszczonego w rurze wydechowej w celu optymalizacji ciśnienia spalin w różnych warunkach pracy, głównie z myślą o zwiększeniu momentu obrotowego przy niskich obrotach (z korzyścią dla przyspieszania) oraz uzyskania precyzyjniejszej reakcji na otwarcie przepustnicy. Aby spełnić normę Euro4, zastosowano dwa katalizatory umieszczone w układzie podwójnym, co skutecznie podniosło poziom czystości emitowanych spalin bez rezygnacji z zalet poprzedniej wersji silnika.



System łatwego rozruchu Suzuki

Typowy włącznik rozrusznika musi być naciskany przez kierowcę, dopóki silnik nie rozpocznie pracy. Zmieniono to w nowym V-Strom 1000 ABS, 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.

*Rozwiązanie niedostępne na rynku północnoamerykańskim.

Elektronika podwyższająca osiągi silnika

Przetwornik typu otwartego rozłącza Magneto, gdy nie jest wytwarzana energia elektryczna, w celu zmniejszenia strat mechanicznych, co dało w wyniku powiększenie momentu obrotowego przy niskich i średnich prędkościach obrotowych silnika. Dodatkowo, 32 bitowy moduł sterujący silnika zapewnia precyzyjną pracę silnika, zwiększając oszczędności paliwa i umożliwiając bardziej liniową charakterystykę działania przepustnicy.

BIG – wielkie dziedzictwo, wielka przygoda

Dziedzicząc charakterystyczny „dziób” po wspaniałym motocyklowym przodku - DR-BIG, V-Strom mierzy wysoko, nie bojąc się miast, gór i wszelkich innych wyznań.

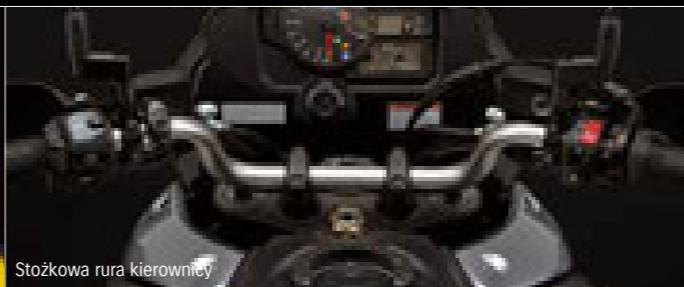
Następca motocykla DR-BIG jest już gotów na twoje przygody - te wielkie i te mniejsze.



Reflektor



Zbiornik paliwa



Stożkowa rura kierownicy

Poczuj ducha pustyni

Po dodaniu projektu koncepcyjnego Tough Gear do istniejącego Wild and Smart, nowy V-Strom 1000 ABS zmienił się, co najwyraźniej widać w rejonie górnych owiewek, które upodobniły model do mniejszego brata V-Strom 650. Oryginalny „dziób” 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.

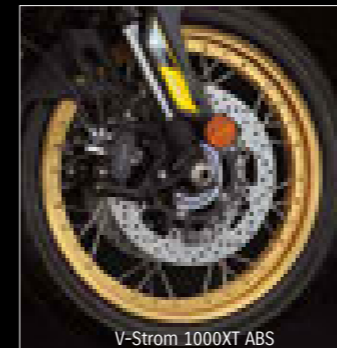
DR-BIG był pierwszym modelem turystycznym z tzw. „dziobem”. Obecne modele V-Strom odziedziczyły ten charakterystyczny element wyglądu. V-Strom 650, podobnie jak wcześniej V-Strom 1000, nawiązuje do swojego przodka, a dzięki nowej stylizacji, linia „dzioba” bardziej płynnie łączy się z górną powierzchnią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

Stożkowa rura kierownicy standardem w V-Strom 1000 XT

Wyposażony w klasyczne szprychowe koła, V-Strom 1000XT dołącza do linii modelowej Suzuki. Cechą wyglądu podkreślającą bardziej turystyczną orientację V-Strom 1000XT jest stożkowa rura kierownicy.

Regulacja zawieszenia, wybór obręczy kół

19-calowe koło z przodu i 17-calowe z tyłu zapewniają precyzyjnie zrównoważoną stabilność i zwinność, by dobrze radzić sobie we wszystkich sytuacjach podczas jazdy. V-Strom 1000 ABS otrzymał lekkie, odlewane z aluminium 10-ramienne obręcze kół, natomiast V-Strom 1000XT jeździ na oponach bezdętkowych założonych na stylowe, szprychowe obręcze. Szprychowe koła lepiej absorbują wstrząsy, ze względu na sprężysty



V-Strom 1000XT ABS



V-Strom 1000 ABS

Regulacja przedniego widelca



Zawieszenie tylne



charakter pracy szprych. Skutkuje to miękkością jazdy, która daje kierowcy więcej komfortu i przyjemności podróżowania na motocyklu. Anodowane na czarno, 43-milimetrowe golenie odwróconego przedniego widelca oraz regulowany pokrętelem tylny amortyzator są gwarancją świetnego trzymania się drogi i płynnej, komfortowej jazdy, także w towarzystwie pasażera, a nawet pasażera i jego zestawu bagaży. Zarówno przednie, jak i tylne zawieszenie są w pełni regulowane, umożliwiając kierowcy dokonanie ustawień, przy których będzie miał maksymalnie precyzyjne wycucie motocykla.

Lekko i łatwo

Dzięki pojemności 1037 cm³, V-Strom 1000 ABS osiąga kompromis między wysoką mocą i charakterem typowym dla lżejszych motocykli. Niska masa ułatwia manewrowanie i pozwala na sportową jazdę, przy jednoczesnym skromnym zużyciu paliwa. Dopiero turystyczna jazda motocyklem klasy 1200cm³ pozwala zrozumieć, że V-Strom 1000 ABS nie ma żadnych trudności z utrzymaniem dobrego tempa, a jednocześnie ma zalety wynikające z mniejszej masy.

Komfortowa i bezstresowa pozycja kierowcy

Pionowa i relaksująca pozycja kierowcy będzie zaletą w dowolnym terenie i na każdej wyprawie. Pozycja na motocyklu to nie tylko wygoda, ale też poczucie kontroli, które jest równie ważne w jeździe miejskiej, jak i na długich turystycznych trasach. Nawet po dłuższej jeździe nie przeszkodzi kierowcy zmęczenie i dekoncentracja. Tu właśnie tkwi klucz do doskonałości turystycznego motocykla.

V-Strom 1000XT
ABS

V-Strom 1000
ABS



Optymalna równowaga podwójnej aluminiowej ramy

V-Strom 1000 ABS jest zbudowany na smukłej, podwójnej ramie wykonanej ze stopu aluminium, co zapewnia płynną jazdę, a także sportowe wrażenia podczas ostrzejszej jazdy. Lekka rama przyczynia się też do obniżenia zużycia paliwa. Z aluminium wykonano również długi tylny wahacz, którego zadaniem jest między innymi zapewnienie stabilności, zarówno przy szybkiej jeździe autostradowej, jak i na dynamicznie pokonywanych zakrętach. Motocykl daje uspokajające poczucie stabilności przy dużych prędkościach, nawet wtedy, gdy jest w pełni obciążony kierowcą, pasażerem i ich bagażem.



Dodatki do twoich przygód

Bogata oferta akcesoryjna będzie wspierać ciebie i twojego pasażera wszędzie, gdzie będziecie szukać przygód. Wysokie lub niskie siedzenie, podgrzewane manetki, światła przeciwmgielne LED, trzyczęściowy zestaw bagażowy z nowym kufrem centralnym czy inne dodatki z szerokiej gamy akcesoriów mogą sprawić, że Twój V-Strom będzie jeszcze doskonalszym narzędziem do każdego zadania, które sobie postawiłeś lub które przed tobą niespodziewanie się pojawi.



*Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.



*Na zdjęciu motocykl z opcjonalnymi akcesoriami.

Kufer centralny 35 l i kufry boczne



Kufer centralny 55 l

Kufer boczny

Przygotuj się na bagaże

Opcjonalny zintegrowany system trzech kufrów bagażowych jest ważnym rozwiązaniem zwiększającym użyteczność V-Strom 1000 ABS podczas długodystansowych podróży, także z pasażerem. Nowo zaprojektowaną tylną część motocykla przystosowano do zintegrowanego systemu trzech kufrów^{*1}. Wszystkie kufry zamocowane są możliwie blisko środka masy motocykla, więc nawet przy pełnym obciążeniu ich negatywny wpływ na prowadzenie się motocykla jest minimalny, co przyczynia się do bezpiecznej, niestresującej jazdy. Wszystkie trzy kufry są zamykane przy użyciu kluczyka zapłonu. Oprócz kufra centralnego o pojemności 35l, opracowano kufer o pojemności 55 l^{*2}. Jest on w stanie pomieścić dwa kaski integralne^{*3}, ponieważ kufer opracowano 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 55 l nie jest przeznaczony do używania z kufkami bocznymi i może być używany jedynie bez nich. Gdy potrzebne jest użycie kufrów bocznych, należy skorzystać z kufra centralnego 35 l.

V-Strom 1000XT
ABS

V-Strom 1000
ABS



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. Wcześniej oferowane w pakiecie z ogrzewanymi manetkami opcjonalne osłony dłoni są obecnie wyposażeniem standardowym. Oferta akcesoryjna jest wciąż bogata i zawiera takie elementy, jak kierunkowskazy LED, osłona łańcucha, szyba turystyczna, czy centralna podpórka, która okazuje się bardzo poręczna podczas załadunku motocykla.

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.

Rozwiń skrzydła

Porzuć swoją codzienną rutynę. Na wiatr wyrzuć przyzwyczajenia. Wybierz się w daleką podróż, w góry, za granicę. Radosny charakter i efektowny silnik uwolni Cię i pozwoli rozwinąć skrzydła. Oddychaj świeżym powietrzem, zanurz się w dzikiej przyrodzie, zasmakuj przygody.



V-Strom 1000XT
ABS

V-Strom 650XT
ABS

V-Strom 650
ABS

V-Strom 1000
ABS

Wrażenia Stefana Evertsa:

Jazda V-Strom 1000XT była zaskakująco przyjemnym doświadczeniem. Gdy krążyłem po górskich drogach, mój umysł smakował wolności. Dawka radości za kierownicą V-Strom 1000 jest tak wysoka, że czujesz się, jakbyś był na innej planecie.



Kim jest Stefan Everts?

- Stefan Everts jest najsukuteczniejszym zawodnikiem motocrossowym w historii mistrzostw świata, z wciąż niepokonywanym 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.



DANE TECHNICZNE

Długość całkowita	2,285 mm
Szerokość całkowita	865 mm
Wysokość całkowita	1,410 mm
Rozstaw osi	1,555 mm
Prześwit	165 mm
Wysokość siedzenia	850 mm
Masa własna	228 kg
Typ silnika	4-suwowy, chłodzony cieczą, DOHC, 90° V-Twin
Średnica cylindra x skok tłoka	100,0 mm x 66,0 mm

Pojemność skokowa	1037 cm ³
Stopień sprężania	11,3 : 1
Układ paliwowy	Wtrysk paliwa
Rozrusznik	Elektryczny
System smarowania	Mokra miska olejowa
Przekładnia	6-biegowa o zazębieniu stałym
Przełożenie wstępne	1,838 (57/31)
Przełożenie główne	2,411 (41/17)

Zawieszenie	Przód	Odwrócony widelec, sprężyny walcowe, amortyzatory olejowe
	Tył	Wahaczowe, sprężyna walcowa, amortyzator olejowy
Pochylenie/ wyprzedzenie	N/A	
Hamulce	Przód	Tarczowy podwójny
	Tył	Tarczowy
Opony	Przód	110/80R19M/C 59V
	Tył	150/70R17M/C 69V
Układ zapłonowy	Elektryczny	
Zbiornik paliwa	20,0 l	
Ilość oleju (całkowita)	3,5 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 kombinezону motocyklowego.
- Ciesz się bezpieczną jazdą.
- Dokładnie zapoznaj się z instrukcją obsługi motocykla.
- Nigdy nie prowadź pod wpływem alkoholu, narkotyków lub podobnie działających środków.



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!