

Warszawa, 12.12.2019

Informacja prasowa

Suzuki V-Strom 1050 / V-Strom 1050XT



SPIS TREŚCI

- Wstęp
- Koncepcja produktowa
- Główne cechy V-Strom 1050/1050XT
- Osiągi
- Projekt podwozia
- Wszechstronność
- Projekt modelu
- Akcesoria
- Dostępne kolory
- Dane techniczne

1. WSTĘP

Historia modelu V-Strom

Historia serii V-Strom rozpoczęła się w 2002 roku od modelu V-Strom 1000 (DL1000) – sportowo-turystycznej maszyny nowej generacji. Jego silnik, skonstruowany w oparciu o chłodzony cieczą, czterosurowy, dwucylindrowy, czterozaworowy silnik DOHC V-twin o 90 stopniach rozchylenia cylindrów, stosowany w sportowym modelu Suzuki, charakteryzował się zmienioną charakterystyką niskich i średnich obrotów. Został zamontowany w lekkiej aluminiowej dwubelkowej ramie. Motocykl wyposażono w owiewkę, zapewniającą ochronę przed wiatrem podczas jazdy w pozycji pionowej. Nazwa modelu łączy „V” z określenia silnika „V-twin” oraz „Strom” (skrót od angielskiego „Stream of storm” oznaczający „podmuch burzy”). V-Strom 1000 zdobył wielu fanów jako wszechstronny motocykl turystyczny, oferujący sportowe osiągi wraz z charakterystycznymi właściwościami jazdy wynikającymi z konstrukcji silnika V-twin.



V-Strom 1000 (2002)



V-Strom 650 (2004)

W 2004 roku do serii dołączył V-Strom 650 (DL650), również z silnikiem V-twin, ale o zmniejszonej pojemności - 650 cm³. Dopiero w 2012 roku i 2017 roku przeszedł kolejne modyfikacje. Aktualnie ta wersja jest wciąż bardzo popularna jako lekki motocykl turystyczny klasy średniej.



V-Strom 1000 (2013)



V-Strom 650 (2018)

Wersja z silnikiem o pojemności 1000 cm³ została całkowicie przeprojektowana w 2013 roku. Średnicę cylindrów zwiększono z 98 mm do 100 mm, a pojemność silnika wzrosła z 996 cm³ do 1037 cm³. Nowy model został wyposażony w zaawansowany, elektroniczny układ sterowania silnikiem i układ kontroli trakcji zaprojektowany przez inżynierów Suzuki. Charakterystyczna stylizacja obejmowała „dziób”, który został

zaprojektowany czerpiąc inspirację zarówno z legendarnego, pustynnego racera Suzuki DR-Z, jak i dużego modelu terenowego DR-BIG. Projekt „dzioba” został po raz pierwszy wprowadzony przez Suzuki i następnie był stosowany w innych modelach z serii V-Strom zachowując styl, który zaczął się od modelu V-Strom 650 z 2017 roku, oraz w V-Strom 250, który również zadebiutował w tym właśnie roku. W najnowszej odsłonie motocykla dziób otrzymał jeszcze wyraźniejszą stylizację, jednocześnie kontynuując dziedzictwo topowego modelu V-Strom.

2. KONCEPCJA PRODUKTOWA

Pomysł na projekt

Koncepcja modelu V-Strom 1050 na 2020 rok kryje się pod hasłem „Mistrz przygody”. Kierowcy nie chcą mieć ograniczeń w swoich wyborach, chcą swobodnie korzystać ze swoich maszyn na górskich drogach i nigdy się nie poddawać. Suzuki zaprojektowało ten sportowo-turystyczny model z myślą o tych nadziejach i marzeniach.

Jako jeden z najlepiej zaprojektowanych motocykli tej klasy, musi oferować użytkownikowi doskonały balans osiągnięć, właściwości jezdnych i wszystkich niezbędnych cech. Wyposażony w najnowszy, elektroniczny układ sterowania (Suzuki Intelligent Ride System), oferuje poprawione osiągi silnika V-twin oraz prowadzenie, opakowane w prawdziwie wyrafinowaną stylizację.

Nowy V-Strom zapewnia jeszcze więcej sportowych doznań z jazdy, jednocześnie oferując wysoki poziom komfortu i wsparcia dla kierowcy. Inżynierowie Suzuki zwiększyli wygodę podróżowania pozwalając na bardziej zrelaksowaną pozycję podczas jazdy, bez nadmiernego obciążenia. W nowym modelu zainstalowano najnowszy 6-kierunkowy i 3-osiowy procesor IMU, który wykorzystuje bardzo dokładne dane i odpowiednio dostraja reakcję wszystkich układów, takich jak np. układ kontroli trakcji, hamulce, czy wspomaganie jazdy pod górę i wspomaganie kontroli zjazdu.

Topowy model sportowo-turystyczny z Japonii ma szansę stać się ulubionym motocyklem wśród kierowców na całym świecie. Taka idea przyświecała konstruktorom na etapie projektowania Suzuki V-Strom 1050. Przygoda wymaga poczucia odrobiny szaleństwa w połączeniu z mądrością - a to wymaga wytrzymałego motocykla, gotowego na wszelkie wyzwania. Nowy V-Strom 1050 zachował w sobie wszystkie najlepsze geny od poprzedników, przeobrażając się w topową maszynę sportowo-turystyczną nowej generacji.

3. GŁÓWNE CECHY V-STROM 1050/XT

OSIĄGI

- Sprawdzona konstrukcja silnika V-Twin o poj. 1037 cm³ spełnia normy emisji spalin Euro5 i oferuje jeszcze lepsze osiągi zachowując przy tym oszczędny charakter. **[ZMODERNIZOWANY]**
- Silnik V-Twin dostarcza wysoki moment obrotowy w niskim i średnim zakresie obrotów, a także większą moc w ich górnym zakresie. **[ZMODERNIZOWANY]**
- Technologia podwójnych świec zapłonowych, zwiększająca wydajność spalania
- Nowa wersja o mocy 35kW* została wprowadzona zgodnie z europejską dyrektywą EDLD **[NOWOŚĆ]** *wersja niedostępna na polskim rynku
- Suzuki Intelligent Drive System (S.I.R.S.) poprawia wygodę i komfort użytkowania.
 - Tempomat **[NOWOŚĆ]** [tylko dla wersji XT]
 - Motion track brake system **[ZMODERNIZOWANY]** [tylko dla wersji XT]
 - Hill hold control system **[ZMODERNIZOWANY]** [tylko dla wersji XT]
 - Slope dependent control system **[NOWOŚĆ]** [tylko dla wersji XT]
 - Load dependent control system **[NOWOŚĆ]** [tylko dla wersji XT]
 - Elektroniczna przepustnica ride-by-wire **[NOWOŚĆ]**
 - System kontroli trakcji (3 poziomy z możliwością wyłączenia) **[ZMODERNIZOWANY]**
 - Suzuki Drive Mode Selector (system wyboru stylu jazdy) **[NOWOŚĆ]**
 - Suzuki Easy Start System
 - Low RPM Assist System **[ZMODERNIZOWANY]**
- Podwójna rama z lekkiego stopu aluminium zapewnia doskonałą zwrotność
- Wygodna, wyprostowana postawa kierowcy, zapewnia komfort podczas długich podróży.
- W pełni regulowane, przednie amortyzatory KYB o średnicy 43 mm.

WSZECHSTRONNOŚĆ

- Łatwy i prosty w obsłudze, 3-elementowy, zintegrowany system montażu bagaży (opcja). **[ZMODERNIZOWANY]**
- Nowe, dwukolorowe siedzisko z regulacją wysokości. **[ZMODERNIZOWANY]** [tylko dla wersji XT]
- Czytelny i łatwy w obsłudze wielofunkcyjny panel wskaźników. **[ZMODERNIZOWANY]**
- Gniazdo USB zlokalizowane po lewej stronie panelu wskaźników. **[NOWOŚĆ]**
- Przednia szyba z regulacją wysokości **[NOWOŚĆ]** [tylko dla wersji XT]

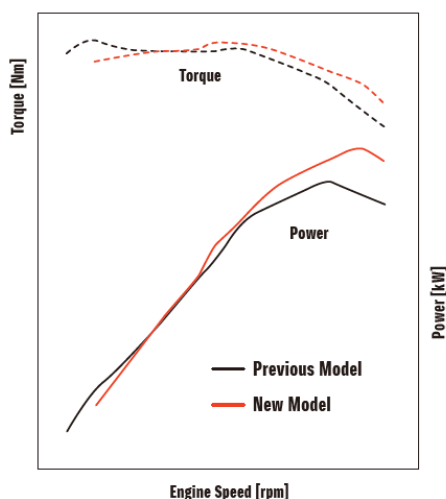
ELEMENTY PODKREŚLAJĄCE RADOŚĆ Z UŻYTKOWANIA

- Wygląd zgodny z koncepcją „Styl jest w naszym DNA”, zainspirowany legendą pustynnego racera DR-Z. **[NOWOŚĆ]**
- Charakterystyczne, nowe reflektory LED, oraz zespolone lampy tylne w technologii LED. **[NOWOŚĆ]**
- Aluminiowa, zwężana kierownica. **[ZMODERNIZOWANY]**
- Szeroki wybór akcesoriów. **[ZMODERNIZOWANY]**

4. OSIĄGI

CENIONY SILNIK SUZUKI V-TWIN

Chłodzony cieczą silnik DOHC o pojemności 1037 cm³ i rozstawie cylindrów w układzie V (90°) został zmodernizowany. Spełnia nowe normy emisji spalin Euro 5 przy jednoczesnym zwiększeniu mocy i utrzymaniu niskiego poziomu zużycia paliwa. W zakresie niskich obrotów silnik oferuje basowe brzmienie, jednocześnie dostarczając w płynny sposób wysoki, liniowy moment obrotowy w średnim zakresie i maksymalną moc w wysokim zakresie obrotów. Ta wyrafinowana technologicznie konstrukcja ma za zadanie wspierać kierowcę, dając mu pewność i swobodę w każdych warunkach drogowych, tak podczas jazdy w mieście i po autostradach, jak i na krętych, górskich trasach i szutrowych szlakach.



MODEL	Nowy V-Strom 1050	V-Strom 1000
Silnik	4-cyl, DOHC, V-Twin	4-cyl, DOHC, V-Twin
Układ chłodzenia	Chłodzenie cieczą	Chłodzenie cieczą
Średnica x skok (mm)	100.0 x 66.0	100.0 x 66.0
Pojemność	1037 cm ³	1037 cm ³
Moc maksymalna (kW)	79 kW/8500 obr./min	74 kW/8000 obr./min
Maks. moment obr. (Nm)	100 Nm/6000 obr/min	101 Nm/4000 obr/min
Poziom emisji spalin	Euro 5	Euro 4
średnie spalanie	4,9/100 km	4,9l/100 km

Tempomat [NOWOŚĆ] [tylko dla wersji XT]



Lewa strona kierownicy



Prawa strona kierownicy

Nowość na pokładzie – tempomat – utrzymuje ustawioną prędkość bez konieczności poruszania manetką gazu na długich odcinkach drogi, co efektywnie zmniejsza zmęczenie kierowcy. Ponadto w modelu V-Strom 1050 zastosowano nowe technologie, takie jak system elektronicznej przepustnicy typu drive-by-wire i nowo zaprojektowany moduł ECM, co ułatwia korzystanie z tempomatu.

Automatyczne utrzymywanie prędkości jazdy można ustawić w zakresie od około 50 km/h do 160 km/h, przy włączonym czwartym lub wyższym biegu.

- Włącznik po prawej stronie kierownicy pozwala na ustawienie tempomatu w trybie gotowości, a przełącznik (up/down) ulokowany po lewej stronie kierownicy służy do wybrania zadanej prędkości jazdy.
- Działanie tempomatu zostaje wyłączone w następujących warunkach: gdy kierowca wciśnie hamulec, włączy sprzęgło, zmieni bieg, otworzy przepustnicę oraz gdy prędkość jazdy spadnie poniżej 50 km/h, włączony zostanie trzeci lub niższy bieg, a także gdy jedno z kół wpadnie w poślizg.
- Po wyłączeniu tempomatu, kierowca z łatwością może przywrócić zadaną wcześniej prędkość, poprzez wciśnięcie przycisku „RES”.

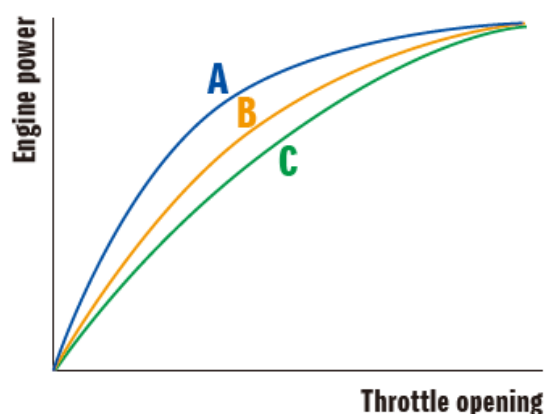
System elektronicznej przepustnicy ride-by-wire [NOWOŚĆ]

- Nowy system elektronicznej przepustnicy typu ride-by-wire w modelu V-Strom 1050 jest prostszy, lżejszy i bardziej kompaktowy niż stosowana wcześniej mechaniczna przepustnica – do tego ma większą średnicę (49 mm w porównaniu do 45 mm u poprzednika). W pełni elektronicznie kontrolowana przepustnica nie wykorzystuje żadnych połączeń kablowych – zainstalowano ją autonomicznie na przednim i tylnym cylindrze. Każdy korpus przepustnicy wyposażony jest w pojedynczy zawór motylkowy, pozwalający na jego niezależne otwarcie lub zamknięcie, za pomocą precyzyjnego silnika elektrycznego.
- Gdy kierowca dodaje gazu, impulsy elektroniczne z czujnika położenia manetki, czujnika włączonego biegu i czujnika położenia korbowodu są przekazywane bezprzewodowo. ECM przetwarza szereg danych, takich jak: pozycja manetki gazu, położenie korbowodu, włączony bieg, prędkość obrotowa silnika, prędkość koła przedniego/tylnego oraz poziom stężenia tlenu w spalinach (za pomocą sondy lambda umieszczonej w rurze wydechowej), w celu kontroli optymalnej mieszanki paliwowo-powietrznej, dostarczanej do komory spalania.
- Podczas jazdy z bardzo niskimi prędkościami, nowy system dba o bardziej stabilną pracę silnika.
- Zapewnia liniową reakcję przepustnicy przy jednoczesnym maksymalizowaniu kontroli emisji spalin.
- Każdy z cylindrów ma jeden wtryskiwacz zlokalizowany w u wylotu kolektora dolotowego, pod zaworem przepustnicy (od strony silnika). V-Strom 1050 korzysta z 10-punktowych wtryskiwaczy. Takie rozwiązanie poprawia atomizację spalanej mieszanki i tym samym poprawia wydajność spalania.
- Układ ride-by-wire zapewnia pełną kontrolę i doskonałe wyczucie przepustnicy, podobnie, jak ma to miejsce w przypadku konwencjonalnego rozwiązania.
- Chwyty manetki gazu (gumowa powłoka i metalowa rurka pod nią) mogą być łatwo odłączone od systemu i zdjęte, pozwalając na założenie podgrzewanych chwytów.

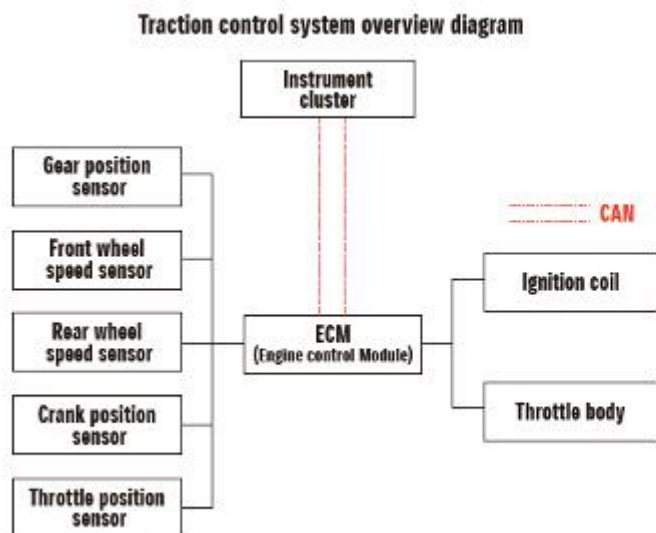


Suzuki Drive Mode Selector [NOWOŚĆ]

- Suzuki Drive Mode Selector to układ pozwalający kierowcy na wybór jednego z trzech odmiennych trybów pracy silnika (A, B i C).
- Tryb A – zapewnia błyskawiczną reakcję przepustnicy
- Tryb B – zapewnia delikatniejszą reakcję przepustnicy
- Tryb C – zapewnia najłagodniejszą reakcję przepustnicy
- SDMS w pełni współpracuje z układem kontroli trakcji



System kontroli trakcji [ZMODERNIZOWANY]



Nowy V-Strom 1050 jest wyposażony w zmodernizowany system kontroli trakcji, który pozwala kierowcy zachować kontrolę i większą pewność w każdych warunkach drogowych, zmniejszając jego stres i zmęczenie. Układ kontroli trakcji został wzbogacony o trzy tryby pracy plus możliwość całkowitego wyłączenia systemu. Dzięki

temu można dostosować jego działanie do odpowiednich warunków drogowych oraz preferencji kierowcy.

- Układ kontroli trakcji w trybie ciągłym monitoruje czujnik prędkości obrotowej przedniego i tylnego koła, czujniki położenia przepustnicy, wału korbowego i włączonego bieg. Po wykryciu uślizgu koła system błyskawicznie dostosowuje moc wyjściową poprzez zarządzanie czasem zapłonu i dostarczaniem powietrza.
- Kierowca ma do wyboru trzy tryby pracy układu, oraz możliwość całkowitego wyłączenia go. Tryby 1, 2 i 3 różnią się czasem i poziomem interwencji systemu. Pozycja 1 jest przeznaczona do jazdy sportowej, przy minimalnej interwencji układu w funkcjonowanie motocykla. Pozycja 3 przeznaczona jest do jazdy w złych warunkach drogowych, po mokrej i śliskiej nawierzchni, z maksymalnym poziomem kontroli trakcji. Pozycja 2 to idealny balans pomiędzy skrajnymi ustawieniami, doskonała do codziennej jazdy w normalnych warunkach drogowych.
- Przełącznik wyboru trybu pracy umieszczony jest po lewej stronie kierownicy, pozwalając kierowcy na jego obsługę, gdy przepustnica jest całkowicie zamknięta.
- System kontroluje dystrybucję mocy w sposób płynny i naturalny. Nie przeszkadza w dynamicznej jeździe, gdy zostaje aktywowany przez kierowcę.

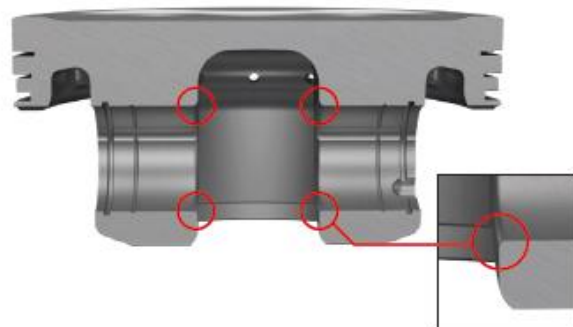
Uwaga: system kontroli trakcji nie zastępuje roli kierowcy w kontroli przepustnicy. Nie może zapobiec utracie przyczepności podczas szybkiej jazdy, gdy kierowca wchodzi, lub wychodzi z zakrętu i/lub wciśnie dźwignię hamulca. Nie może również zapobiec utracie przyczepności przez przednie koło.

Wałki rozrządu [ZMODERNIZOWANY]

- Zmieniono pracę zaworów dolotowych i wydechowych. Zwiększył się stopień ich otwarcia, a czasy zaworów zostały ustawione z mniejszym marginesem nakładania się. Takie rozwiązanie poprawiło wydajność spalania, zwiększyło moc i obniżyło apetyt na paliwo.

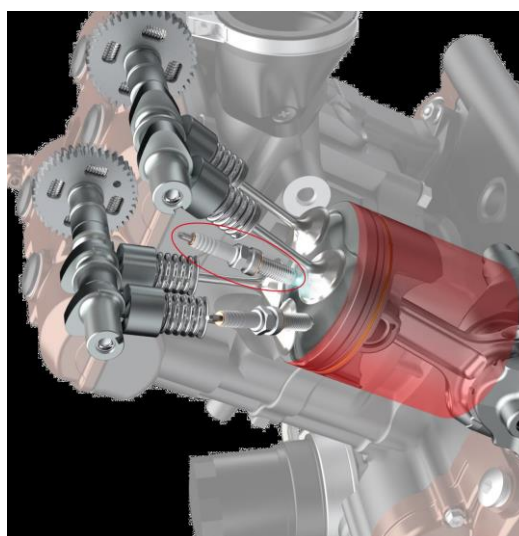
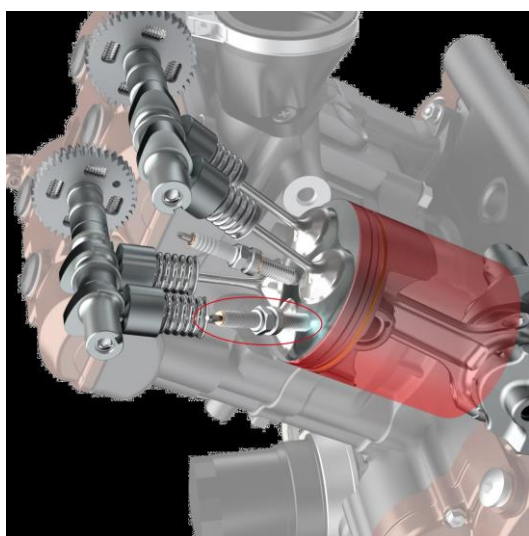
Tłoki i pierścienie tłokowe

- Kute tłoki o średnicy 100 mm są bardzo lekkie, a przy tym niesłuchanie wytrzymałe. Głowice tłoków są anodowane, co zwiększa ich trwałość. Wyposażone w 3 pierścienie uszczelniające redukują do maksimum możliwość przedmuchów i utrzymują doskonałą kompresję, przekazując moc na korbowody i wał korbowy.
- Stożkowe wyprofilowanie piasty sworznia zmienia rozkład sił działających na ten element, jednocześnie zmniejszając nacisk na denko tłoka, co polepsza jego żywotność.



Podwójne świece na każdy cylinder

- Każda głowica cylindra jest wyposażona w dwie irydowe świece zapłonowe. Niezależnie sterowany moment zapłonu przyczynia się do wysokiej wydajności spalania, wyższej mocy wyjściowej, bardziej liniowej reakcji przepustnicy, łatwiejszego rozruchu silnika i bardziej stabilnej pracy na biegu jałowym.
- Każdy cylinder wyposażony jest w 2 świece zapłonowe, z główną świecą pośrodku komory spalania i dodatkową świecą boczną. Świeca główna jest używana we wszystkich zakresach prędkości obrotowej, co powoduje wzrost mocy maksymalnej. Druga świeca przede wszystkim wykorzystywana jest do poprawy wydajności spalania przy niskich obrotach i pomaga uzyskać bardziej płynną charakterystykę wyjściową. Ulepszona efektywność spalania pomaga również zmniejszyć zużycie paliwa.
- Cewki zapłonowe na każdym z cylindrów umożliwiają niezależne sterowanie czasem zapłonu, co skutkuje wysoką mocą przy niskich obrotach i niską emisją spalin.



Low RPM Assist (asystent pracy na niskich obrotach) [ZMODERNIZOWANY]

- System Low RPM Assist stale monitoruje i automatycznie podnosi obroty podczas ruszania oraz utrzymuje je na bezpiecznym poziomie podczas powolnej jazdy. System ułatwia kierowcy zatrzymanie się, manewrowanie w dużym ruchu lub podczas przejazdu przez zatłoczony parking. Układ przepustnicy typu drive-by-wire pozwala na bardzo precyzyjną pracę manetki gazu przy niskich obrotach.

Moduł ECM [ZMODERNIZOWANY]

- Zaprogramowany na nowo moduł ECM (moduł sterujący silnika) gwarantuje doskonałe zarządzanie pracą jednostki napędowej. Zoptymalizowane ustawienia pracy silnika pozwoliły spełnić normę emisji spalin Euro5.

Suzuki Easy Start System

- System łatwego startu pozwala kierowcy na uruchomienie silnika za pomocą jednego wciśnięcia przycisku rozrusznika, w każdych warunkach pogodowych lub stanie silnika - zimnym lub gorącym. Nie trzeba trzymać przycisku rozrusznika, dopóki rozrusznik nie uruchomi silnika. Układ jest zarządzany przez ECM, dzięki czemu rozrusznik automatycznie zatrzymuje się po uruchomieniu silnika.

Suzuki Assist Clutch System (SACS)

- System wspomagania sprzęgła Suzuki (SACS) pozwala kierowcy na łatwiejsze operowanie dźwignią sprzęgła przy zmianie biegów, zmniejszając zmęczenie dłoni podczas jazdy na długich trasach.
- SACS przy redukcji biegów działa podobnie jak sprzęgło poślizgowe, zapewniając pewien stopień jego uślizgu, aby umożliwić płynną pracę przy redukcji biegów.

Chłodnica [ZMODERNIZOWANA]

- Lepsze osiągi wymagają skutecznego odprowadzania ciepła. Nowa chłodnica ma wyższą wydajność chłodzenia - 26,1 kW (22,7 kW w poprzednim modelu).

Chłodnica oleju chłodzona cieczą [NOWA]

- Nowy V-Strom 1050 wykorzystuje nową, chłodzoną cieczą chłodnicę oleju. Ulokowano ją w miejscu zamocowania filtru oleju, zajmuje mniej miejsca i ma mniejszą masę i rozmiar. Chłodzona cieczą chłodnica oleju zapewnia doskonałe smarowanie silnika o zwiększonej mocy.

Układ wydechowy [ZMODERNIZOWANY]

- Katalizator o dużej objętości skutecznie zmniejsza emisję węglowodorów, tlenku węgla i tlenków azotu. Dzięki temu V-Strom 1050 spełnia wymogi normy emisji spalin Euro 5.



5. PROJEKT PODWOZIA

Konstrukcja podwozia

Lekkie i zwarte podwozie zapewnia komfortowy charakter modelu V-Strom 1050. Wąski profil silnika V-twin pozwala zachować smukłą sylwetkę, mimo zbiornika paliwa o pojemności 20 litrów. Konstrukcja zbiornika paliwa ułatwia wsiadania i pozwala swobodnie wyprostować nogi po jego bokach, nie utrudniając tym samym w sięgnięciu podłoża.

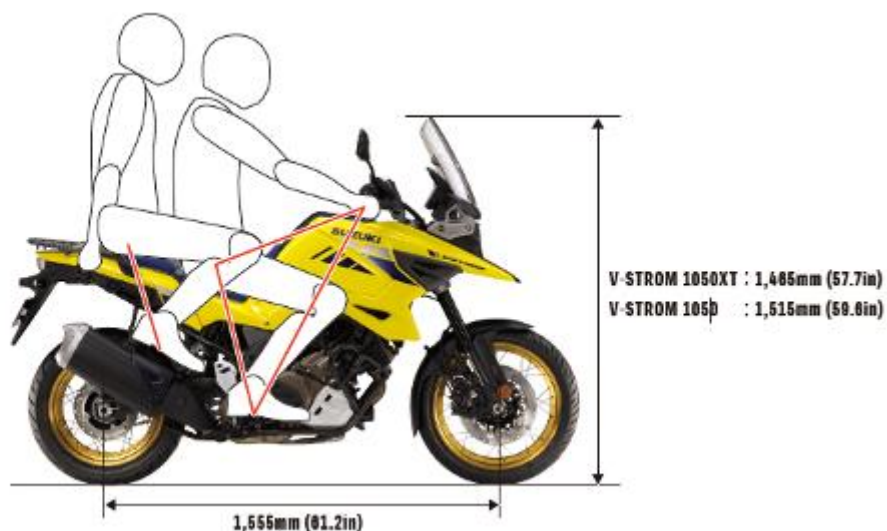
Rama i tylny wahacz

- Podwójna, lekka aluminiowa rama zapewnia optymalne wyważenie i sztywność całej konstrukcji. To z kolei przekłada się na wysoką stabilność i pełną kontrolę prowadzenia. Wahacz również wykonano ze stopu aluminium, zapewniając właściwy balans i łatwość prowadzenia.
- Wytrzymała konstrukcja nowego V-Strom 1050 zapewnia wszystko, czego może potrzebować kierowca podczas długiej podróży – stabilność podczas przemierzania długich, prostych odcinków, łatwość i płynność pokonywania zakrętów, doskonałą trakcję i wysoką sztywność, tak potrzebną podczas jazdy z pasażerem, lub przy dużym obciążeniu bagażami.

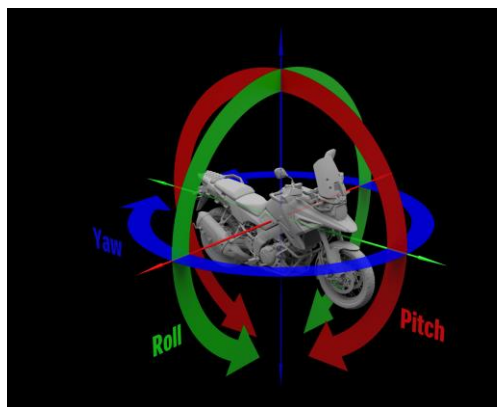


Wymiary i ergonomia

- Dużo przestrzeni na nogi i uniesione ramiona kierownicy zapewniają komfortową pozycję i minimalizują zmęczenie podczas długich tras.
- Wysoka stabilność jazdy dzięki rozstawowi osi wynoszącemu 1555 mm



Moduł IMU [ZMODERNIZOWANY] [dotyczy tylko wersji XT]



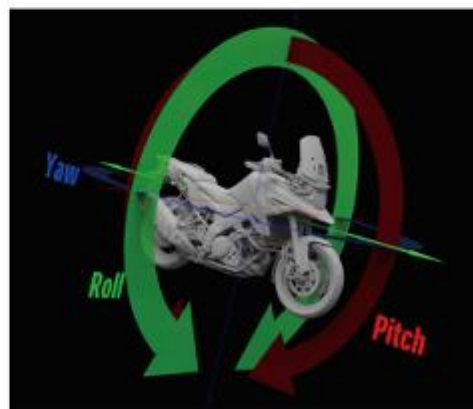
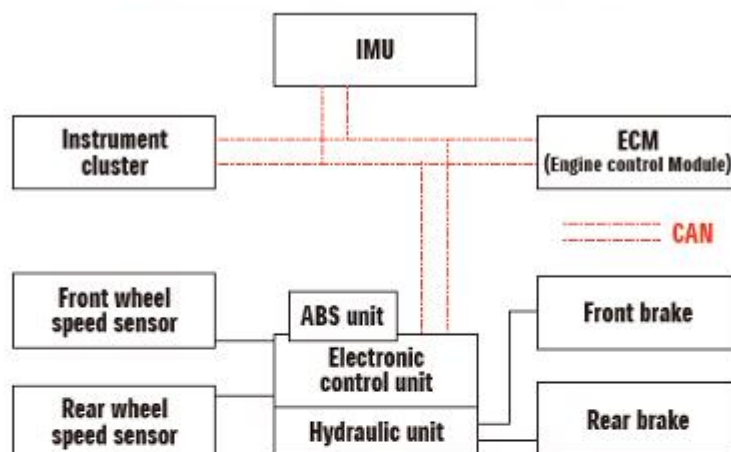
- Nowy moduł pomiarów inercyjnych IMU wykorzystuje 6-kierunkowy, 3-osiowy żyroskop, w odróżnieniu od poprzedniej, 5-kierunkowej konstrukcji. Pozwala to mierzyć wartości obrotowe wokół osi poziomej, poprzecznej i wzdłużnej na podstawie prędkości kątowej i wartości przyspieszenia.
- Nowy, wysokowydajny, 6-kierunkowy moduł IMU jest dostarczany przez firmę Bosch i składa się z 3-osiowego żyroskopu oraz 3-osiowego czujnika przyspieszenia, zawartych w pojedynczym zespole.
- Systemy, które wykorzystują informacje dotyczące pozycji motocykla uzyskane z IMU, to: motion track brake system, układ wspomagania ruszania pod górę i układ wspomagania zjazdu.

Sieć CAN [NOWOŚĆ] [dotyczy tylko wersji XT]

- Nowy V-Strom 1050 korzysta z technologii CAN (Controller Area Network)
- V-Strom 1050 wykorzystuje połączoną sieć informatyczną zamiast standardowego okablowania. Nowoczesne rozwiązanie sprawia, że pojazd może być lżejszy i prostszy w obsłudze, dodatkowo wszystkie systemy sterowania mogą być sprzężone we wspólnej sieci.
- Korzyści z CAN:
Wymaga mniej przewodów niż standardowe okablowanie, oferuje szybszą transmisję danych, pozwala ECM komunikować się elementami systemu i dzielić dużą ilość informacji oraz zapewnia pojedyncze miejsce dostępu do diagnozowania i przetwarzania błędów w całej sieci.

Motion track brake system oraz zintegrowany układ hamulcowy [ZMODERNIZOWANY] [dotyczy tylko wersji XT]

Motion track brake system overview diagram

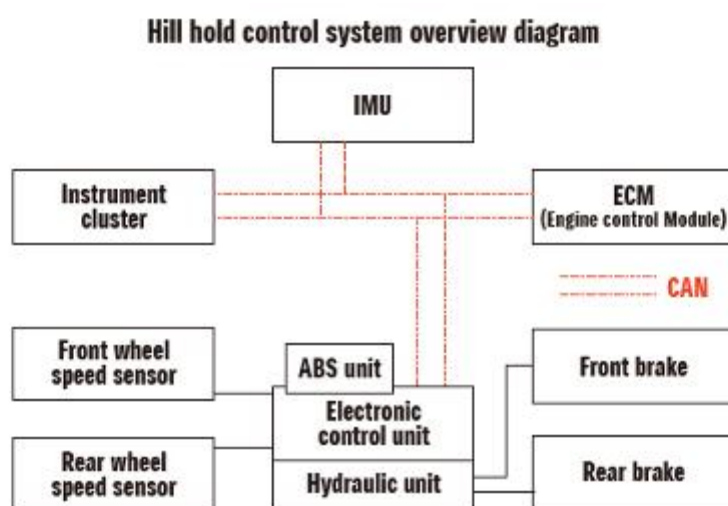


- System motion track brake dzięki wykorzystaniu inercyjnego urządzenia pomiarowego, 6-kierunkowego, 3-osiowego IMU i połączeniu informacji o położeniu motocykla z danymi o prędkości kół, umożliwia aktywację systemu ABS nie tylko podczas jazdy na prostej, ale także w sytuacji, kiedy motocykl jest pochylony w zakręcie. Po uruchomieniu dźwigni lub pedału system natychmiast ocenia potrzebę działania układu ABS, obliczając pozycję pojazdu oraz prędkości przedniego i tylnego koła. Ważąc potrzebę działania, układ ABS zmniejsza ciśnienie hamowania i nadal kontroluje wzrost/obniżenie ciśnienia w układzie hamulcowym, w zależności od zastanej przyczepności.
- Zintegrowany układ hamulcowy automatycznie uruchamia hamulec tylnego koła aby stabilizować motocykl, gdy ciśnienie w przednim hamulcu wzrośnie do określonej wartości.
- System motion track brake monitoruje i oblicza możliwość wystąpienia poślizgu na podstawie danych z czujników prędkości obu kół, ale także kontroluje i łączy zintegrowany układ hamulcowy z układem ABS, korzystając z informacji dostarczanych przez 6-kierunkowy, 3-osiowy moduł IMU.

- Nowy V-Strom 1050 korzysta z 6-kierunkowego, 3-osiowego IMU, który stale monitoruje pozycję pojazdu i optymalizuje zastosowanie ABS zgodnie z kątem wychylenia. Kierowca może liczyć na wsparcie elektroniki w takich sytuacjach, jak nagłe hamowanie w zakrętach, co pozwala na bezpieczne kontynuowanie pokonywania trasy w zamierzonej linii.
- Zintegrowany układ hamulcowy optymalizuje ciśnienie w układzie przy uruchamianiu tylnego hamulca, w celu ustabilizowania maszyny podczas pokonywania zakrętu.
- Poziom odczucia pracy układu ABS na dźwigni i pedale hamulca jest bardzo delikatny.
- System pozwala kierowcy wybrać jeden z dwóch poziomów działania system ABS. Tryb 1 zapewnia minimalną czułość układu. Tryb 2 pozwala na jego zdecydowanie szybszą interwencję.

Uwaga: Układ ABS nie skraca drogi hamowania. Zawsze jeźdź z bezpieczną prędkością, dostosowaną do warunków na drodze i warunków atmosferycznych, zwłaszcza podczas pokonywania zakrętów.

Hill hold control system (układ wspomagania ruszania pod górę) [NOWOŚĆ] [dotyczy tylko wersji XT]



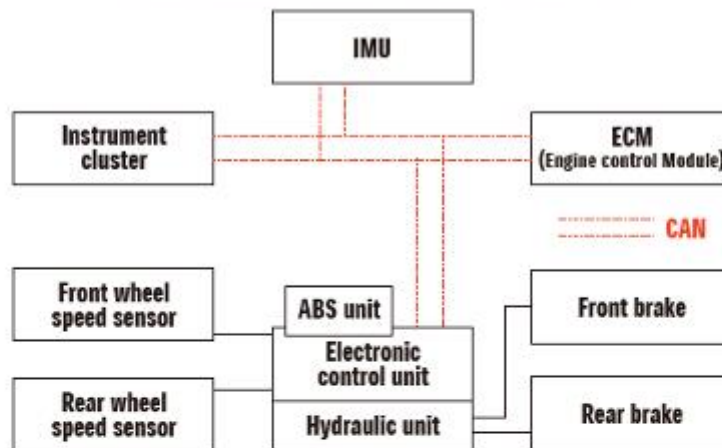
- Kiedy motocykl zostanie zatrzymany na drodze prowadzącej pod górę, moduł IMU w trybie ciągłym monitoruje jego pozycję aktywując układ hamulcowy i automatycznie blokując tylne koło na czas ok. 30 sekund, zapobiegając jego staczaniu się w tył, nawet gdy kierowca zwolni hamulec. To pozwala kierowcy na płynne i łatwe ruszenie pod górę.
- Gdy kierowca zwolni dźwignię lub pedał hamulca, ECU wykrywa zamiar ruszenia i płynnie zwalnia hamulec. Kierowca może również całkowicie zwolnić hamulec, dwukrotnie szybko naciskając jego dźwignię.
- Przełącznik po lewej stronie kierownicy służy również do całkowitego wyłączenia tego systemu.

Warunki działania układu:

1. Kiedy układ hill-hold jest włączony
2. Kiedy motocykl zostanie zatrzymany na podjeździe na wzniesienie
3. Kiedy nie jest wybrany bieg jałowy
4. Kiedy boczna podpórka jest schowana
5. Kiedy aktywowany zostanie układ hamulcowy

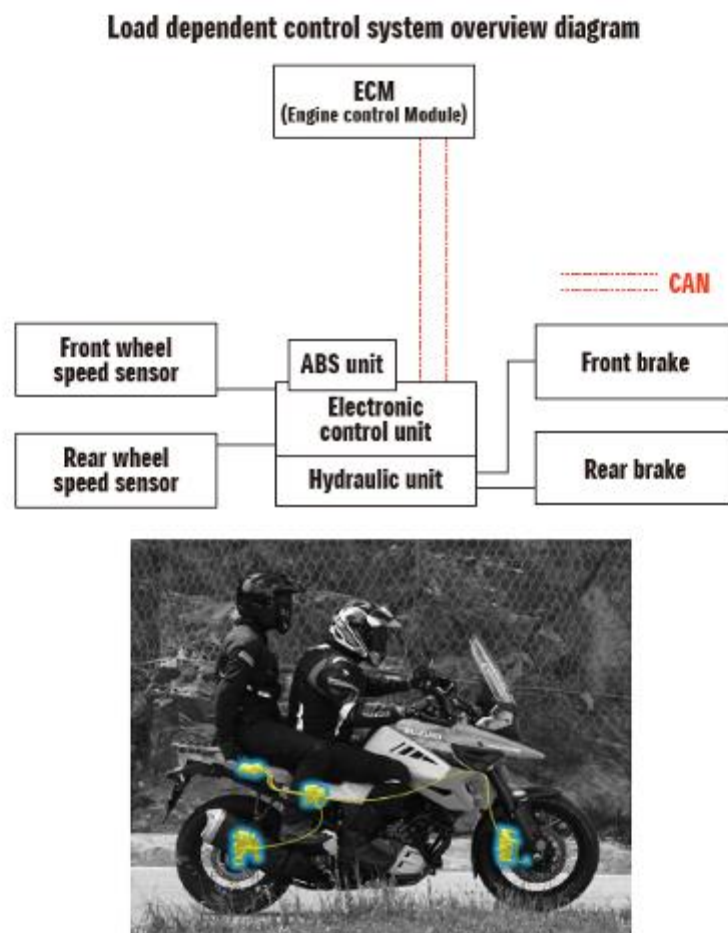
Slope dependent control system [NOWOŚĆ] [dotyczy tylko wersji XT]

Slope dependent control system overview diagram



- Nowy moduł IMU nieustannie monitoruje pozycję motocykla, także podczas jazdy w dół. Kiedy kierowca naciska dźwignię lub pedał hamulca na zjeździe, niezależny, elektroniczny system kontroli ciśnienia w układzie hamulcowym monitoruje ten parametr i stosownie dozuje ciśnienie, aby zapobiec uniesieniu tylnego koła.

Load dependent control system [NOWOŚĆ] [dotyczy tylko wersji XT]



- System ten dba o optymalne i bezpieczne hamowanie w reakcji na dodatkowe obciążenie motocykla. Układ ABS nieustannie monitoruje powstające zmiany wraz ze wzrostem lub spadkiem obciążenia, spowodowane jazdą z pasażerem lub dodatkowym bagażem, a następnie analizuje i reaguje na opóźnienia hamowania, poprzez regulowanie ciśnienia hydraulicznego w układzie.
- Droga hamowania zmienia się w zależności od obciążenia motocykla. Na przykład opóźnienie hamowania zwiększy się, gdy maszyna zostanie obciążona bagażem lub masą pasażera, nawet przy tym samym ciśnieniu hamowania. Na tej samej zasadzie opóźnienie hamowania skróci się podczas samotnej jazdy, z tym samym ciśnieniem hamowania.
- System uczy się zmian opóźnienia hamowania. Gdy wykryje, że ta wartość zmienia się w stosunku do poprzedniego procesu hamowania, ciśnienie w

układzie hamulcowym jest kompensowane. Dzięki temu kierowca może czuć stabilną skuteczność hamowania niezależnie od zmian obciążenia.

- System pamięta optymalną zależność między warunkami opóźnienia i ciśnieniem hydraulicznym hamulca.

Uwaga: droga hamowania zmienia się, w zależności od warunków drogowych.

Nowe, dzielone siedzisko z regulacją wysokości [ZMODERNIZOWANE] [dotyczy tylko wersji XT]

- Można je łatwo regulować o 20 mm powyżej pozycji standardowej (za pomocą narzędzi w zestawie z motocyklem). Wystarczy wsunąć część znajdującą się pod siedzeniem pasażera pod siedzenie kierowcy. Pokrycie siedziska zapobiega ślizganiu się kierowcy nawet podczas długich przejazdów. Siedzisko nie jest zbyt miękkie, zapewnia optymalną amortyzację i sztywność, co gwarantuje komfortową jazdę i zmniejsza zmęczenie kierowcy.
- Po podniesieniu siedziska, pomiędzy nim, a zbiornikiem paliwa nie powstaje niemal żadna szczelina. Zachowuje to stylizacyjną ciągłość profilu maszyny. Ten element wyposażenia jest opcjonalny dla V-Strom 1050.



System odwróconego widelca

- Wewnętrzna rura przedniego widelca KYB ma średnicę 43 mm. Kierowca ma możliwość regulacji napięcia sprężyny, kompresji i odbicia, co pozwala ustawić parametry zawieszenia do indywidualnych preferencji oraz warunków drogowych.
- Wytrzymały przedni widelec zapewnia komfortową i płynną jazdę oraz stabilną amortyzację, co daje kierowcy poczucie pewności zarówno przy jeździe sportowej, jak i turystycznej.

Radialne zaciski hamulcowe

- Przednie zaciski hamulcowe TOKICO są zamontowane radialnie, gwarantując doskonałą kontrolę i skuteczność hamowania.
- Pływające tarcze hamulcowe mają średnicę 310 mm, grubość 5 mm i są wykonane ze stopu stalowego.
- Tylny hamulec wykorzystuje jednotłokowy zacisk o średnicy 38 mm współpracujący z tarczą o średnicy 250 mm.



Zawieszenie tylne

- Wleczony wahacz z pojedynczym amortyzatorem KYB wykorzystuje mechanizm, pozwalający na regulację ciśnienia i napięcia sprężyny. Można ustawiać te parametry w razie jazdy z pasażerem, czy dodatkowym obciążeniem sakwami bagażowymi. Regulacja nie wymaga żadnych narzędzi.
- Kierowca może regulować również siłę odbicia amortyzatora.



Koła i opony

- V-Strom 1050XT wyposażony jest w szprychowane obręcze DID ze stopów lekkich, natomiast V-Strom 1050 korzysta z 10-żebrowych, odlewanych obręczy ze stopu aluminium.
- W obu wersjach przednia obręcz ma szerokość 2,5 cala, natomiast tylne koło korzysta z felgi o szerokości 4 cali.
- Standardowym wyposażeniem są radialne opony Bridgestone Battlax Adventure A41 (110/80 R19 na przedniej i 150/50 R17 na tylnej osi). Seryjnie montowane ogumienie V-Strom1050/XT zapewnia doskonałą przyczepność i trakcję.



V-Strom 1050XT



V-Strom 1050

Aluminiowa, zwężana kierownica [ZMODERNIZOWANA]

- Nowy model jest wyposażony w aluminiową kierownicę typu "tapered"
- Kształt kierownicy podnosi off-roadowy charakter motocykla
- Kierownicę wykonano ze stopu aluminium, aby zredukować masę konstrukcji
- W przypadku V-Strom 1050 masę zmniejszono o 368 g. W wersji 1050XT udało się zaoszczędzić 292 g.



Podnóżki [NOWOŚĆ]

- Podnóżki zaprojektowano w taki sposób, by wygodniej można było na nich stać jadąc po nierównym terenie, są też szersze niż w poprzednim modelu.
- Wykonano je z wytrzymałego stopu stali. Ich wygląd jest spójny z projektem całej konstrukcji i nadaje jej twardego i funkcjonalnego charakteru.



6. WSZECHSTRONNOŚĆ

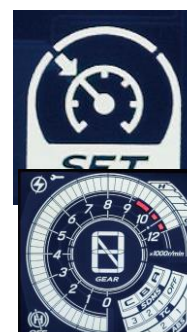
Wielofunkcyjny zestaw wskaźników [NOWOŚĆ]



- Zestaw wskaźników w modelu V-Strom 1050 składa się z lekkiego i kompaktowego wyświetlacza LCD. Ciekłokrystaliczny ekran pozwala wyświetlać jeszcze więcej informacji dla kierowcy.
- Wyświetlacz jest czytelny zarówno przy mocnym świetle dziennym, a także w nocy.
- Na ekranie ulokowano: prędkościomierz, obrotomierz (pełny wyświetlacz cyfrowy), wskaźnik włączonego biegu, licznik kilometrów, licznik podróży (A, B), chwilowe zużycie paliwa, średnie zużycie paliwa, zasięg, wskaźnik poziomu paliwa, wskaźnik temperatury płynu chłodzącego, wskaźnik temperatury powietrza otoczenia, zegar, miernik napięcia, przypomnienie serwisowe, tryb SDMS, tryb kontroli trakcji, tryb ABS, lampkę kontrolną tempomatu, kontrolkę systemu hill hold, lampkę kontrolną prędkości obrotowej silnika, lampkę kontrolną temperatury zamarzania*, lampkę kierunkowskazu, lampkę świateł drogowych, kontrolkę układu kontroli trakcji, kontrolkę ABS, wskaźnik biegu jałowego.

*Lampka kontrolna temperatury zamarzania zaczyna mrugać, gdy temp. otoczenia spada poniżej 3°C. Mruga przez 30 sekund, po czym pozostaje włączona, aż do momentu podniesienia się temp. powyżej 5°C.

- Wskaźniki systemów SDMS, kontroli trakcji i ABS ulokowano w dolnej, prawej sekcji prędkościomierza, pozwalając kierowcy na ich błyskawiczną kontrolę za pomocą jednego spojrzenia.
- Aktualny status pracy tempomatu wyświetlany jest na ikonie znajdującej się u góry, po prawej stronie, obok prędkościomierza. Takie rozwiązanie ułatwia kontrolę zadanej, automatycznej prędkości.
- Całkowicie cyfrowy obrotomierz z numerycznym wskaźnikiem ułatwia kierowcy odczyt i kontrolę obrotów silnika.



- Pozycja aktualnie włączonego biegu jest wyświetlana dużą cyfrą w centrum obrotomierza. To ułatwia kierowcy powiązanie aktualnego przełożenia z prędkością obrotową silnika.
- Cyfrowy prędkościomierz zlokalizowany jest po prawej, górnej stronie wyświetlacza. Wskazania mogą być podawane w formacie km/h lub mph.
- Dane z termometru i zegar są wyświetlane zawsze podczas jazdy.



Przełączniki i wyświetlacz ustawień [ZMODERNIZOWANE]

- Przełącznik przy lewej manetce kierownicy służy do nawigowania pomiędzy trybami ustawień wyświetlacza.
- Całość obsługuje się za pomocą dwóch prostych działań: przełącznik UP/DOWN (który rozpoznaje też długość wciśnięcia) oraz przełącznik trybu pracy MODE.



Suzuki Drive Mode Selector (SDMS)

Poprzez operowanie przełącznikiem wyboru przy lewej manetce kierownicy, SDMS pozwala kierowcy na ustawienie jednego z trzech trybów (A-mode, B-mode i C-mode) pracy jednostki napędowej, stosownie do warunków drogowych i preferencji kierowcy. Po wciśnięciu przycisku „w dół” system będzie zmieniać ustawienia w porządku A->B->C. Wciskając przełącznik „w górę” ustawienia będą się zmieniać C->B->A.

System kontroli trakcji

System kontroli trakcji można całkowicie wyłączyć lub włączyć jedno z 3 ustawień czułości (od trybu 1 do 3). Lampka kontrolna kontroli trakcji „TC” miga, gdy układ kontroluje moc wyjściową silnika. Wciśnięcie przełącznika wyboru „w dół” powoduje zmianę ustawień w sekwencji wyłączony → 1 → 2 → 3. Po naciśnięciu przełącznika wyboru w górę wskaźnik zmienia się z trybu 3 → 2 → 1 → wyłączony.

Układ ABS

Za pomocą przełącznika wyboru po lewej stronie kierownicy kierowca ma możliwość ustawienia trybu pracy układu ABS. Do dyspozycji są 2 ustawienia (tryb 1, tryb 2) czułości. Długie naciśnięcie (ponad 1,5 sekundy) przełącznika wyboru „w górę”, spowoduje przełączenie w kolejności 2 → 1. Długie naciśnięcie (dłużej niż 1,5 sekundy) przełącznika wyboru „w dół” powoduje zmianę wskaźnika w kolejności 1 → 2.

Tempomat

Uruchamia się po wciśnięciu włącznika zlokalizowanego przy prawej manetce na kierownicy. Wciśnięcie przycisku SET powoduje ustawienie tempomatu na zadanej prędkości jazdy

Prędkość jazdy może być zmieniana za pomocą przycisków UP/DOWN

Światła i kierunkowskazy [NOWOŚĆ]

- Reflektor V-Strom 1050/XT emituje jasne, silne światło doskonale oświetlające drogę i pobocza
- Zespół przedniej lampy wkomponowano w projekt sylwetki motocykla, nie zaburzając jego linii.
- W V-Strom 1050XT zastosowano kierunkowskazy w technologii LED, dzięki czemu są lżejsze i jaśniejsze. Wersja 1050 korzysta z konwencjonalnych żarówek halogenowych.



Światła pozycyjne



Światła drogowe



Światła mijania

Gniazdo 12V [dotyczy tylko wersji XT]

- Gniazdo 12V* umieszczono pod podwójną kanapą motocykla. Dzięki niemu z łatwością można naładować lub zasilić szeroką gamę mobilnych urządzeń.

*Aby uniknąć rozładowania akumulatora, unikaj podłączania urządzeń do gniazdka, gdy silnik nie pracuje. Upewnij się, że podłączane urządzenia mają moc mniejszą niż 12W



Gniazdo USB [NOWOŚĆ]

- Port USB został ulokowany z boku deski rozdzielczej. Może być wykorzystany jako gniazdo zasilające dla smartfona, systemu nawigacji, lub innych, tego typu urządzeń.



Osłona silnika, osłony dłoni i osłona rurowa [ZMODERNIZOWANE] [dotyczy tylko wersji XT]

- Osłona silnika (wykonana ze szczotkowanego i anodowanego aluminium) montowana pod jednostką napędową, osłona rurowa (z boku silnika) oraz osłony dłoni, to dodatki podnoszące charakter maszyny.
- Oprócz funkcji ochrony przed uszkodzeniami, osłony nadają maszynie bardziej twardego charakteru. Do osłony rurowej można także zamocować reflektory przeciwmgłowe.
- Wytrzymałe osłony dłoni chronią przed wiatrem, deszczem i kamieniami, mogącymi wystrzelić spod kół poprzedzających pojazdów.



Osłona silnika



Osłony dłoni

Regulowana szyba owiewki [ZMODERNIZOWANE] [dotyczy tylko wersji XT]

- Nowy kształt przedniej szyby zaprojektowano tak, aby pasował do zmodernizowanego wyglądu motocykla, co poprzedziły wielogodzinne testy w tunelu aerodynamicznym. Wysokość szyby można dostosować do budowy ciała lub preferencji kierowcy, zapewniając maksymalny komfort jazdy.
- Szyba może być podnoszona lub opuszczana w zakresie 50 mm, korzystając z 11 ustalonych pozycji.
*Standardowa regulacja szyby obejmuje 3 poziomy i wymaga użycia narzędzi dostarczonych z motocyklem.
- Szyba jest regulowana ręcznie za pomocą uchwytu szybkiego zwalniania umieszczonego w dolnej części owiewki - bez konieczności użycia narzędzi.

- Klamrę blokady wykonano z aluminium, wkomponowując ją stylistycznie w projekt i zachowując wysoką funkcjonalność obsługi.
- Belka stelażu znajdująca się za szybą, może służyć do wygodnego montażu akcesoriów. W przypadku V-Strom 1050 kierowca może regulować wysokość szyby korzystając z trzech dostępnych pozycji.



Centralna stopka [NOWOŚĆ] [dotyczy tylko wersji XT]

- Centralna stopka/podpórka motocykla została ulokowana w takim miejscu, aby zagwarantować idealne wyważenie maszyny pomiędzy jego przodem a tyłem. Jest to niezwykle istotne przy pakowaniu komór bagażowych.



7. Projekt modelu

Koncepcja projektowa „Styl jest w naszym DNA”



Aby podkreślić styl charakterystyczny dla Suzuki, zaakcentowano linię „dziobu”, nawiązującego do pustynnych racerów DR-Z i DR-BIG – Suzuki było pierwszą marką, która wykorzystała takie rozwiązanie na długo przed konkurentami. Nowy V-Strom 1050 również czerpie z tego DNA. Motocykl nie tylko jest spadkobiercą dziedzictwa Suzuki, ale także w znacznym stopniu rozwinął się, tworząc bardziej agresywny i odważny wizerunek nowej generacji V-Strom 1050.

Części użyte w konstruowaniu V-Strom 1050/XT [NOWOŚĆ]

- Projekt każdego z elementów został starannie przemyślany. Chropowata tekstura, mająca przypominać nawierzchnię asfaltowej drogi, została nadana osłonom dłoni, częściom wokół siedzenia i tablicy rozdzielczej.
- Głowica cylindrów, osłony sprzęgła, pokrywa aparatu zapłonowego i obudowa pompy wody są pomalowane w odcieniu brązu, co daje doskonały kontrast z czarną obudową silnika.



Nowa, charakterystyczna lampa i światła kierunkowskazów [NOWOŚĆ]

- Nowy projekt z reflektorami LED ułożonymi nad sobą, o unikatowym prostokątnym kształcie.



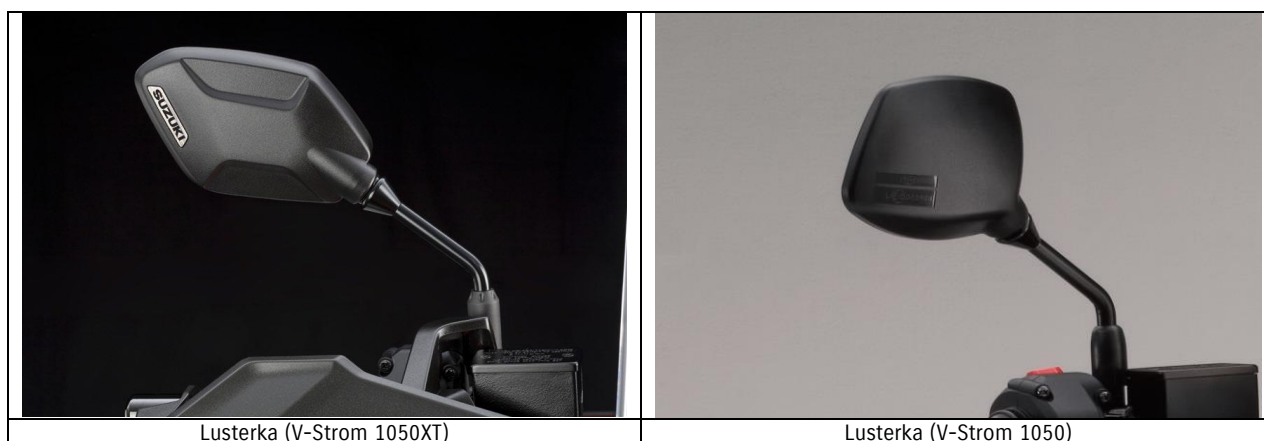
Tylna lampa zespolona [ZMODERNIZOWANA]

- Technologię LED wykorzystano zarówno do światła pozycyjnego, jak i światła stop.
- Projekt tego elementu ma zapewniać zarówno doskonały wygląd, jak i widoczność.
- W modelu V-Strom 1050XT klosze świateł są wykonane z przezroczystego tworzywa, co odróżnia go od wersji standardowej.



Lusterka [ZMODERNIZOWANE]

- W wersji V-Strom 1050XT zastosowano nowe lusterka o bardziej sportowym kształcie, podczas gdy w V-Strom 1050 zamontowano lusterka kwadratowe.



8. Akcesoria

Oryginalne akcesoria dla V-Strom 1050

- V-Strom 1050 może być wyposażony w szereg oryginalnych akcesoriów, ułatwiających podróżowanie.
- Dla tego modelu przygotowano ponad 50 różnych akcesoriów, pozwalających w pełni poczuć zalety V-Strom 1050:



1. Centralna podpórka
2. Obniżone siedzisko
3. Podgrzewane manetki
4. Zespół lamp przeciwmgłowych
5. Osłony dłoni
6. Osłona rurowa
7. Kufer aluminiowy górny*
8. Kufry aluminiowe boczne**
9. Torba tekstylna na zbiornik paliwa***
10. Kierunkowskazy LED
11. Aluminiowa osłona łańcucha
12. Szeroka stopka do podpórki motocykla

*Maksymalna ładowność 3 kg. ** Maksymalna ładowność 3 kg każdy. *** Maksymalna ładowność 2,5 kg.

		
1. Centralna podpórka	2. Obniżone siedzisko	3. Podgrzewane manetki
		
4. Zespół reflektora przeciwmgłowego	5. Osłony dłoni	6. Osłona rurowa
		
7. Kufer aluminiowy górny*	8. Kufry aluminiowe boczne**	9. Torba tekstylna na zbiornik***
		
10. Kierunkowskazy LED	11. Aluminiowa osłona łańcucha	12. Szeroka stopka do podpórki motocykla

9. Opcje kolorów lakieru

Opcje kolorów lakieru

- Każdy z modeli oferowany jest w trzech wariantach kolorystycznych. V-Strom 1050XT dostępny jest w wersji żółtej, pomarańczowo-białej oraz czarnej. Wersja V-Strom 1050 oferowana jest z lakierowaniem czarnym, czarno-białym oraz szarym.
- Każdy z trzech kolorów daje poczucie poziomu i charakteru godnego flagowego modelu. Żółty nawiązuje do wizerunku marki Suzuki w off-roadzie, żywe połączenie pomarańczowego z bielą przypomina legendarne, pustynne maszyny Suzuki DR-Z, a czarny oddaje stonowany i miejski charakter.

V-STROM 1050XT



Champion Yellow No.2 (YU1)



Pearl Brilliant White / Glass Blaze Orange (B1F)



Glass Sparkle Black (YVB)

V-STROM 1050



Glass Sparkle Black (YVB)



Glass Sparkle Black / Pearl Brilliant White (B1G)



Glass Sparkle Black / Solid Iron Gray (BTH)

10. Dane techniczne

V-STROM 1050XT / V-STROM 1050

Długość całkowita	2 265mm
Szerokość całkowita	V-Strom 1050XT: 940 mm V-Strom 1050: 870 mm
Wysokość całkowita	V-Strom 1050XT: 1 465 mm V-Strom 1050: 1 515 mm
Rozstaw osi	1 555 mm
Prześwit	V-Strom 1050XT: 160 mm V-Strom 1050: 165 mm
Wysokość siedziska	V-Strom 1050XT: 850 mm V-Strom 1050: 855 mm
Masa własna	V-Strom 1050XT: 247 kg V-Strom 1050: 236 kg
Typ silnika	4-suwowy, chłodzony cieczą, DOHC, 90° V-twin.
Średnica x skok	100 mm x 60 mm
Pojemność silnika	1 037 cm ³
Stopień sprężania	11,5 : 1
System zasilania paliwem	Układ wtryskowy
Zapłon	Elektryczny
Układ smarowania	Mokra miska olejowa
Przekładnia	6-biegowa z zazębieniem stałym
Przełożenie wstępne	1,838 (57/31)
Przełożenie końcowe	2,411 (41/17)
Zawieszenie przednie	Odwrócone teleskopowe, sprężyny śrubowe, amortyzatory olejowe
Zawieszenie tylne	Wahacz wleczony, sprężyny śrubowe, amortyzator olejowy
Pochylenie/wyprzedzenie	25°30'/109 mm
Hamulce przód	Podwójne tarczowe
Hamulce tył	Tarczowe
Opony przód	110/80R19M/C 59V
Opony tył	150/70R17M/C 69V
System zapłonu	Elektroniczny
Pojemność zbiornika paliwa	20 l.
Pojemność układu olejowego	3,5 l

W przypadku pytań prosimy o kontakt z:

Sebastian Kościółek

PR & Product Manager

Telefon: +48 22 32 94 162

Adres e-mail: pr@suzuki.com.pl

<https://suzuki.pl/media>