

PRESS INFORMATION

V-STRUM 1050 XT **V-STRUM 1050 | ABS**



1. INTRODUCCIÓN	P. 3
2. CONCEPTO DE PRODUCTO	P. 4
3. CARACTERÍSTICAS DE V-STROM 1050/XT	P. 5
4. DESEMPEÑO	P. 6
5. DISEÑO DEL CHASÍS	P. 15
6. UTILIDADES	P. 27
7. DISEÑO Y ESTILO	P. 35
8. ACCESORIOS	P. 38
9. VARIEDAD DE COLORES	P. 40
10. ESPECIFICACIONES	P. 41



Historia de la serie V-STROM

La historia de la serie V-STROM comenzó en 2002 con V-Strom 1000 (DL1000): una motocicleta turismo de aventura deportiva de nueva generación. Su motor (basado en el motor de 4 válvulas V-Twin DOHC de 4 tiempos y 90 grados, refrigerado por agua y utilizado en el modelo deportivo de carretera) presentaba características revisadas de baja y media velocidad y se instaló en un cuadro ligero de doble mástil de aluminio. Estaba equipado con un medio carenado que ofrecía una protección superior contra el viento al conducir en posición vertical. El nombre del modelo combina "V" de "motor V-Twin" con "Strom", abreviatura de "un torrente de tormenta". V-Strom 1000 ganó muchos fanáticos como una moto versátil de turismo que ofrecía un alto rendimiento deportivo, junto con características de salida distintivas que solo un motor V-Twin puede proporcionar. En 2004 se agregó a la serie la V-Strom 650 (DL650) con el mismo motor V-Twin de 90 grados que el modelo 1000 cm³. Suzuki continuó vendiendo el modelo 650 cm³ y luego lo rediseñó por completo en 2012 y 2017. El modelo sigue siendo muy popular como una motocicleta de aventura ligera de clase media.



V-STROM 1000 de 2002.



V-STROM 650 de 2004.

El modelo de 1000 cm³ fue completamente rediseñado en 2013. El diámetro del motor se incrementó de 98 mm a 100 mm y el desplazamiento del motor se incrementó de 996 cm³ a 1037 cm³. El modelo estaba equipado con lo último en sistemas de control electrónico y utilizaba el primer Sistema de Control de Tracción de Suzuki. Su estilo distintivo presentaba un diseño de pico que incorporaba elementos de la legendaria corredora del desierto DR-Z de Suzuki y el gran modelo comercial todoterreno DR-BIG. El diseño de pico fue presentado por primera vez en el mundo por Suzuki y también se usó en otros modelos de la serie. Es un estilo que comenzó con V-Strom 650 2017, pero también apareció en la V-Strom 250 que debutó en 2017. Al pico se le dio un estilo más nítido en la V-STROM 1050 2020 para preservar la herencia, y fue el ajuste perfecto para el modelo insignia de la nueva generación V-STROM.



V-STROM 1000 ABS de 2013.



V-STROM 1000XT de 2018.

Concepto de producto

El concepto de producto para V-STROM 1050 2020 es "Master of Adventure". Los pilotos quieren viajar a cualquier parte, manejar sus máquinas libremente en carreteras en la montaña y nunca darse por vencidos. Suzuki diseñó este modelo de turismo deportivo de aventura con estas esperanzas y sueños en mente. Como una de las motocicletas más completas, debe ofrecer un gran equilibrio en términos de rendimiento, sensación y más. Equipado con lo último en Sistema Suzuki de Viajes Inteligentes (SIRS), presenta un rendimiento y sensación mejorados del motor V-Twin de 90 grados, todo con un estilo magnífico.

La V-STROM necesitaba ser más cómoda y deportiva, y ofrecer al piloto mejores prestaciones. Suzuki cree que es importante mejorar su comodidad al permitir una posición de manejo más relajada sin ejercer una presión innecesaria sobre el piloto. Suzuki instaló 6 direcciones de última generación, así como una Unidad de Medida Inercial (IMU) de 3 ejes para recoger datos altamente precisos de la postura de la motocicleta, para alimentar sistemas de control como el Sistema de Frenos con Rastreo de Movimiento, el Sistema de Control de Retención en Pendientes y el Sistema de Control de Inclinaciones.

La mejor motocicleta de turismo de aventura deportiva podrá convertirse fácilmente en la motocicleta preferida de los motociclistas de todo el mundo. Este fue el concepto que se utilizó para diseñar la nueva V-STROM 1050. La aventura requiere una sensación salvaje e inteligente, y esto exige una motocicleta resistente. Lo mismo aplica tanto para humanos como para máquinas. La nueva V-STROM 1050 ha aprendido y evolucionado con la aventura hasta convertirse en la mejor moto de turismo de aventura deportiva de esta nueva generación.

3. CARACTERÍSTICAS DE V-STROM 1050 ABS/XT

V-STROM 1050XT
V-STROM 1050 ABS

DESEMPEÑO

- Motor 1037cm3 V-Twin probado que cumple las especificaciones Euro 5, al tiempo que aumenta la potencia manteniendo un bajo consumo de combustible. **UPDATE**
- El motor V-Twin ofrece un torque fuerte en el rango de rpm bajas a medias y una mayor potencia en el rango de rpm altas. **UPDATE**
- Tecnología de doble chispa para alta eficiencia de combustión.
- Se ha agregado una nueva versión de 35 kW para la Directiva Europea de Licencias de Conducir. **NUEVO**
- Sistema Suzuki de Viajes Inteligentes (SIRS) aumenta la usabilidad y conveniencia. **NUEVO**

Sistema de Control Crucero. **NUEVO** 

Sistema de Frenos con Rastreo de Movimiento y Sistema de Frenos Combinados.

Sistema de Control de Retención de Pendientes. **NUEVO** 

Sistema de Control de Inclinaciones. **NUEVO** 

Sistema de Control de Carga. **NUEVO** 

Sistema de Acelerador Electrónico Ride-By-Wire. **NUEVO**

Sistema de Control de Tracción (3 modos + modo apagado). **UPDATE**

Selector de Modo de Conducción Suzuki (SDMS). **NUEVO**

Sistema de Arranque Fácil Suzuki.

Asistente de bajas revoluciones. **UPDATE**

- Cuadro ligero de doble mástil de aluminio proporciona una alta maniobrabilidad.
- Posición de manejo cómoda y vertical para viajes largos.
- Horquillas delanteras invertidas KYB ø43 mm totalmente ajustables.

UTILIDADES

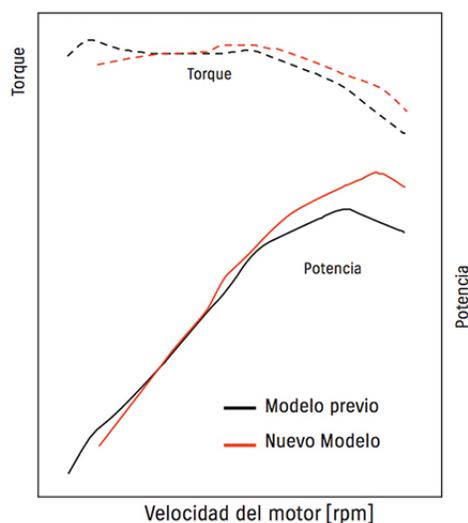
- Sistema integrado de 3 equipajes fáciles de acoplar/desacoplar (opcional). **UPDATE**
- Cómodo asiento bicolor con nueva forma y altura ajustable. **UPDATE** 
- Panel de instrumentos multifunción entendible y fácil de leer con abundante información. **UPDATE**
- Toma USB ubicada a la izquierda del panel de instrumentos. **NUEVO**
- Tomacorriente 12 V DC bajo el asiento. **UPDATE** 
- Parabrisas con ajuste de altura. **NUEVO** 

CARACTERÍSTICAS QUE TE HARÁN SENTIR ORGULLOSO

- El concepto del diseño y estilo es "El diseño está en nuestro ADN", inspirado por la legendaria corredora del desierto DR-Z. **NUEVO**
- Nuevo faro distintivo LED y combinación de luces traseras LED. **NUEVO**
- Manillar cónico de aluminio. **UPDATE**
- Una amplia variedad de accesorios originales. **UPDATE**

Aclamado motor V-Twin Suzuki

El motor V-Twin a 90° refrigerado por líquido, DOHC, 1037 cm³ ha evolucionado aún más. Cumple con los nuevos estándares de control de emisiones Euro 5, al tiempo que alcanza una alta potencia y mantiene un bajo consumo de combustible. El motor ofrece un gran rugido en el rango bajo de rpm, un torque fuerte y lineal en el rango medio y una potencia máxima en el rango alto de rpm con un funcionamiento suave. Este motor refinado ayudará al piloto a disfrutar de diversas situaciones, tales como caminos urbanos y rurales, pasos sinuosos, terracería y carreteras.



Modelo	Nueva V-STROM 1050	Previa V-Strom 1000
Tipo de motor	4 tiempos DOHC V-Twin	4 tiempos DOHC V-Twin
Sistema de refrigeración	Por líquido	Por líquido
Diámetro x carrera (mm)	100.0 x 66.0	100.0 x 66.0
Desplazamiento (cm ³)	1037 cm ³	1037 cm ³
Salida máxima (kW)	79.0kW / 8,500 rpm	74.0kW / 8,000 rpm
Torque máximo (Nm)	100.0Nm / 6,000 rpm	101.0Nm / 4,000 rpm
Nivel de emisiones	Euro5	Euro4
Consumo de combustible	20.4km/L (4.9L / 100 km) en WMTC	20.4km/L (4.9L / 100 km) en WMTC

Nota: el gasto real de combustible puede diferir debido a diferentes condiciones como el clima, el terreno, el comportamiento del piloto y el mantenimiento.

4. DESEMPEÑO

V-STROM 1050XT
V-STROM 1050 ABS

Sistema de Control Crucero **NUOVO**



Interruptor en manillar izquierdo

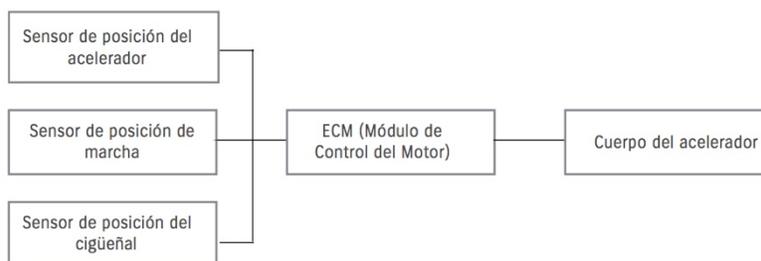
Interruptor del Sistema de Control Crucero

El Sistema de Control Crucero recientemente equipado mantiene la velocidad establecida sin que el piloto tenga que operar el acelerador, una característica para recorridos de larga distancia que ayuda a reducir la fatiga del piloto. El nuevo modelo presenta nuevas tecnologías, como el Sistema de Aceleración Electrónico Ride-By-Wire y el ECM recientemente programado, que dan como resultado un control crucero fácil de operar. La velocidad crucero se puede establecer desde aproximadamente 50 km/h a 160 km/h a partir de la cuarta marcha.

- Se puede presionar un interruptor en el manillar derecho para poner el Sistema de Control Crucero en modo de espera, y un selector (arriba/abajo) en el manillar izquierdo permite al piloto ajustar la velocidad.
- El control crucero se cancela bajo ciertas condiciones, como cuando el piloto aplica los frenos, agarra la palanca del embrague, cambia de marcha, cuando el acelerador se abre más, cuando la velocidad de la motocicleta está por debajo de 50 km/h, aproximadamente, así como en tercera marcha o menos o cuando las llantas giran.
- Después de que se cancela, el piloto puede reanudar rápidamente la velocidad (si se canceló presionando el botón "RES").

Sistema de Aceleración Electrónico Ride-By-Wire NUEVO

- Ahora, el Sistema de Aceleración Electrónico Ride-By-Wire es más simple, más liviano y más compacto que el acelerador mecánico anterior, con un diámetro mayor (49 mm en comparación con 45 mm del modelo anterior). El cuerpo del acelerador –totalmente controlado electrónicamente– no utiliza cables mecánicos y se instala independientemente en el cilindro delantero y trasero. Cada cuerpo del acelerador tiene una válvula de mariposa única, lo que permite que cada uno se abra y se cierre usando su propio motor independiente para un control preciso.
- Cuando el piloto acciona el acelerador, las señales electrónicas del sensor de posición del acelerador, el sensor de posición del engranaje y el sensor de posición del cigüeñal se transmiten electrónicamente a través de un cable. El ECM procesa una variedad de datos que incluyen los mencionados, pero también la velocidad del motor, la velocidad de las rueda delantera y trasera y el nivel de concentración de oxígeno en los gases de escape (usando el sensor de O₂ en el tubo de escape), para controlar el suministro de aire óptimo gestionando la válvula de mariposa.
- Cuando se conduce a velocidades extremadamente bajas, el nuevo sistema contribuye a un ralentí más estable.
- Proporciona una respuesta lineal del acelerador mientras maximiza el control de emisiones.
- Cada cilindro tiene 1 inyector ubicado en el colector de admisión directo desde la válvula de mariposa (al costado del motor). V-STROM 1050 utiliza inyectores de 10 agujeros. Esto facilita la atomización del combustible y mejora la eficiencia de combustión.
- El Sistema de Aceleración Electrónico Ride-By-Wire ofrece una ligera sensación de control que es natural y lineal como cualquier acelerador convencional.
- Los puños del acelerador (goma de agarre y tubo del acelerador) están separados del sensor, lo que permite reemplazarlos fácilmente por puños calientes.

Diagrama del Sistema de Aceleración Electrónico Ride-By-Wire



Selector de Modo de Conducción Suzuki (SDMS)*

- El Selector de Modo de Conducción Suzuki es un sistema que permite al piloto seleccionar entre tres diferentes modos característicos de salida (A, B y C).
- Modo A – Proporciona una respuesta brusca del acelerador.
- Modo B- Proporciona una respuesta más suave del acelerador.
- Modo C- Proporciona la respuesta más suave de los tres modos.
- El SDMS también funciona en armonía con el Sistema de Control de Tracción.

*No disponible para especificaciones 35kW.

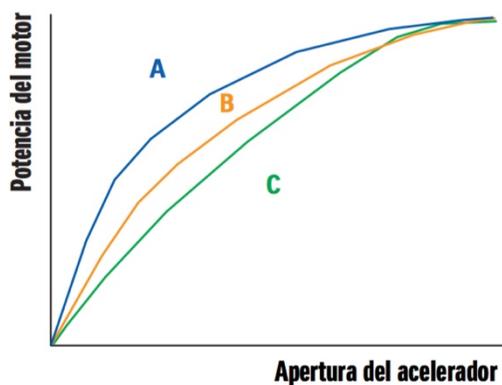
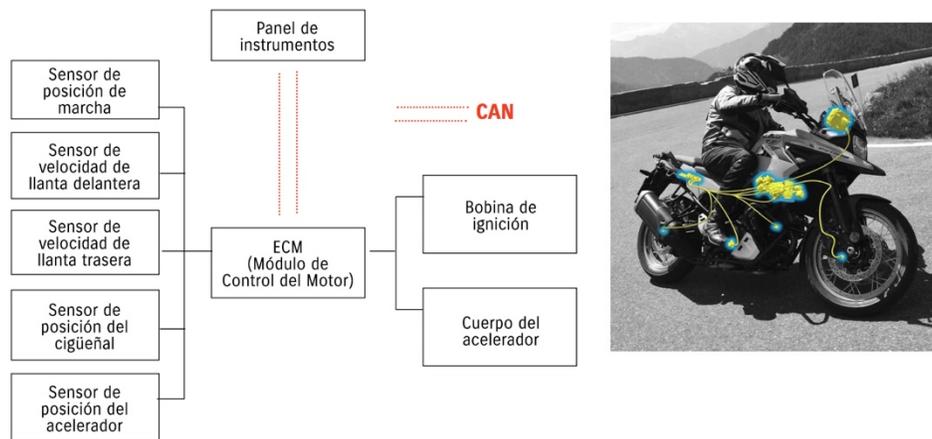


Imagen de entrega de potencia por modos

Sistema de Control de Tracción **UPDATE**

Diagrama del Sistema de Control de Tracción



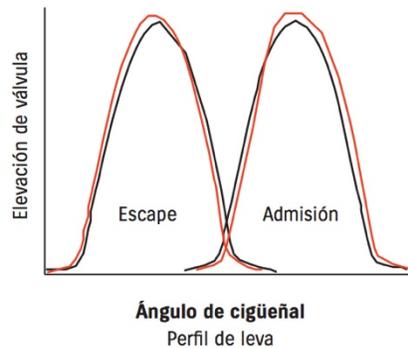
La nueva V-STROM 1050 presenta un Sistema de Control de Tracción actualizado que permite que el piloto tenga más confianza en el control de diversas condiciones, con menos estrés y fatiga. El Sistema de Control de Tracción incrementa a través de tres modos, más el modo apagado, para responder a diversas condiciones de la carretera, o para que coincida más con las preferencias del piloto.

- El Sistema de Control de Tracción monitorea continuamente el sensor de velocidad de la rueda delantera y trasera, la posición del acelerador, la posición del cigüeñal y la posición de la marcha. Cuando se detecta el giro de la rueda, el sistema controla rápidamente la potencia de salida al gestionar el tiempo de encendido y la entrega de aire.
- El piloto puede seleccionar entre 3 modos, más el modo apagado. Los modos 1, 2 y 3 difieren en el momento y el nivel de las intervenciones. El modo 1 es para la conducción deportiva con una mínima intervención del sistema. El modo 3 es para condiciones húmedas o frías con control de tracción máximo. El Modo 2 ofrece un equilibrio que es ideal para circular por la ciudad en condiciones regulares de carretera.
- El interruptor de selección de modo se encuentra en el manillar izquierdo, lo que permite al piloto operarlo cuando el acelerador está completamente cerrado.
- El sistema controla la salida de potencia de manera suave y natural. Por lo tanto, no interfiere con la conducción deportiva, incluso cuando el sistema está funcionando.

Nota: El Sistema de Control de Tracción no es un sustituto del control del acelerador del piloto. No puede evitar la pérdida de tracción debido a la velocidad excesiva cuando el piloto entra en un giro o aplica los frenos. Tampoco puede evitar que la rueda delantera pierda agarre.

Árboles de levas y distribución variable UPDATE

Tanto el perfil de la leva de escape como el de admisión se cambian para que la cantidad de elevación se incremente, de este modo la velocidad de la leva descende con menos sobreposición. Esto proporciona una mejor eficiencia de combustión y contribuye a una mayor potencia de salida y un bajo consumo de combustible.



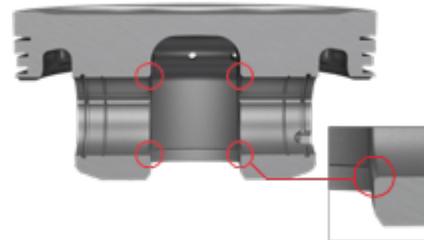
Pistón y sus anillos

Los pistones forjados de 100 mm de diámetro son altamente rígidos pero livianos. Las cabezas de los pistones están anodizadas para mejorar la durabilidad. Los anillos de pistón del tipo de 3 anillos reducen el escape de gas de combustión tanto como sea posible y transmiten eficientemente la presión de combustión a las bielas y los cigüeñales.

El ajuste cónico de los orificios de los pernos tipo pulsera cambia la distribución de carga dentro del orificio, lo que reduce el estrés en la cabeza del pistón y, por tanto, mejora la durabilidad.



Pistón y anillos de pistón



Ajuste cónico

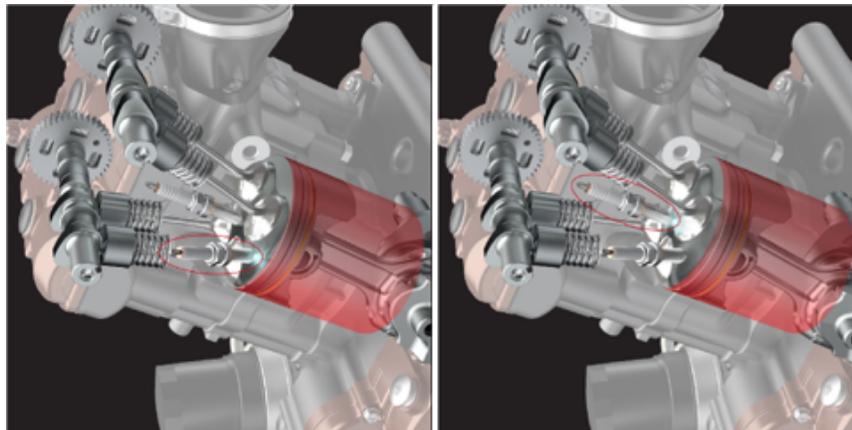
Bujías dobles por cilindro

Cada cabezal de cilindro está equipado con dos bujías de iridio. El tiempo de ignición se controla independientemente, lo que contribuye a una alta eficiencia de combustión, una mayor potencia de salida, una respuesta más lineal del acelerador, un arranque del motor más fácil y un ralentí más estable.

Cada cilindro contiene 2 bujías, con la bujía primaria en el centro de la cámara de combustión y la bujía secundaria al costado. La bujía primaria se usa para todos los rangos de rpm, lo que resulta en un incremento en la gama alta de potencia. La bujía secundaria se usa principalmente para mejorar la combustión a bajas revoluciones y ayudar a obtener características de salida más suaves. Esta eficiencia de combustión también ayuda a mejorar la economía de combustible.

Las bobinas de ignición por cilindro permiten un control independiente de la sincronización del encendido, lo que resulta en una fuerte entrega a bajas rpm y reducción de emisiones.

Bujías dobles



Asistente de bajas revoluciones UPDATE

El Asistente de bajas revoluciones monitorea y aumenta automáticamente la velocidad de ralentí cuando se arranca con la moto detenida o cuando se conduce lentamente. El sistema hace que sea más fácil para el piloto alejarse de un estancamiento, maniobrar en tráfico pesado o a través de un estacionamiento lleno de vehículos. El Sistema de Aceleración Electrónico Ride-By-Wire permite un control más preciso a bajas velocidades.

Módulo de Control del Motor (ECM) UPDATE

- El recién programado Módulo de Control del Motor (ECM) proporciona una gestión del motor de última generación y tiene configuraciones optimizadas para cumplir con las normativas Euro 5.



ECM

Sistema de Arranque Fácil Suzuki

- El Sistema de Arranque Fácil Suzuki permite al piloto arrancar fácilmente el motor con solo presionar el botón de arranque en cualquier condición climática o estado del motor, ya sea frío o caliente. No es necesario continuar presionando el botón hasta que se encienda. Es gobernado por el ECM, así que el iniciador del motor se detiene automáticamente una vez que el motor se ha encendido.



Sistema de Arranque Fácil Suzuki

Sistema de Asistencia de Embrague Suzuki (SCAS)

- El Sistema de Asistencia de Embrague Suzuki (SCAS) funciona como un embrague auxiliar para hacer que la palanca sea más fácil de tirar mientras se transmite la potencia de salida, reduciendo la fatiga en viajes largos.
- El SACS funciona como un embrague deslizante en los cambios descendentes, ofreciendo un cierto grado de deslizamiento del embrague para permitir una operación suave del cambio descendente



Sistema de Asistencia de Embrague Suzuki (SACS)

Radiador UPDATE

- El nuevo radiador ha incrementado su capacidad de enfriamiento de 22.7 kW a 26.1 kW en conjunción con una entrega de poder aumentada.



Refrigeración por aceite enfriado por líquido NUEVO

- La nueva V-STROM 1050 utiliza un nuevo sistema de refrigeración. Ubicado donde está conectado el filtro de aceite, ocupa menos espacio, es ligero, compacto y proporciona la lubricación perfecta para un motor más potente.

Sistema de Escape UPDATE

- Un catalizador de gran volumen reduce aún más emisiones de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno, lo que permite a la V-STROM 1050 cumplir con las regulaciones Euro 5.



Diseño de chasis

El chasis ligero y compacto es el factor principal para percibir el carácter cómodo y agradable de V-STROM. La estrechez de su motor V-Twin permite que la V-STROM 1050 mantenga un cuerpo delgado, incluso con un tanque de combustible de 20 litros, lo que permite al piloto alcanzar fácilmente el suelo con los pies. Ha sido diseñado teniendo en cuenta una facilidad de uso, de modo que el piloto pueda sentarse cómodamente contra el tanque y sacar las piernas a lo largo de los lados sin problemas y sin ninguna pieza obstructora.

Cuadro y basculante

- El ligero cuadro de doble mástil de aluminio fundido logra el equilibrio de rigidez óptimo para la estabilidad y el rendimiento del manejo. El basculante también es de aluminio y contribuye en el equilibrio y el manejo ligero.
- Este cuadro confiable soporta todo lo que el piloto necesita para su gran aventura: estabilidad en línea recta alta, curvas suaves y naturales, alta tracción y gran rigidez necesaria para soportar la conducción en tándem o con carga de equipaje.



Dimensiones y ergonomía



ALTURA V-STROM 1050XT : 1,465 mm (57.7 pulgadas)

ALTURA V-STROM 1050 : 1,515 mm (59.6 pulgadas)

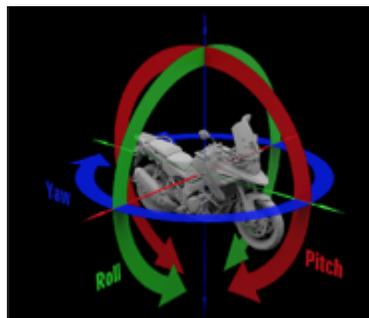
LONGITUD: 1,555mm (61.2 pulgadas)

- Mucho espacio para las piernas y un manillar elevado ofrecen una posición de manejo relajada para viajes largos y con menos fatiga.
- Gran estabilidad gracias a sus 1,555 mm de distancia entre ejes.

Unidad de Medida Inercial (IMU)



Unidad de Medida Inercial (IMU)



6 direcciones a lo largo de 3 ejes: cabeceo

(rojo), inclinación (verde) y derrape (azul)

- La nueva Unidad de Medida Inercial (IMU) funciona en 6 direcciones a lo largo de 3 ejes, en lugar del sistema anterior de 5 ejes. Esto le permite detectar movimientos de cabeceo, inclinación y derrape en función de la velocidad angular y la aceleración.
- La nueva IMU marca Bosch de 6 direcciones y alto rendimiento combina un sensor de velocidad angular de 3 ejes (girómetro) y un sensor de aceleración de 3 ejes en una sola unidad compacta.
- Los sistemas que se alimentan de información de la IMU son: Sistema de Frenos con rastreo de Movimiento, Sistema de Control de Inclinaciones.

Red de Área de Controlador (CAN)

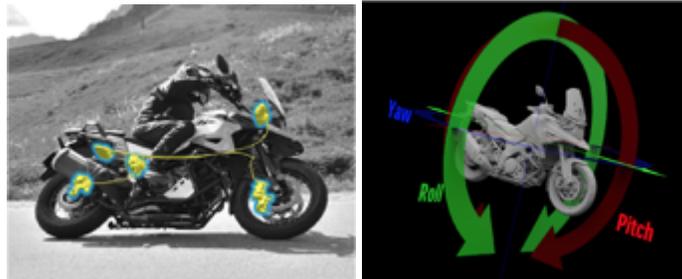
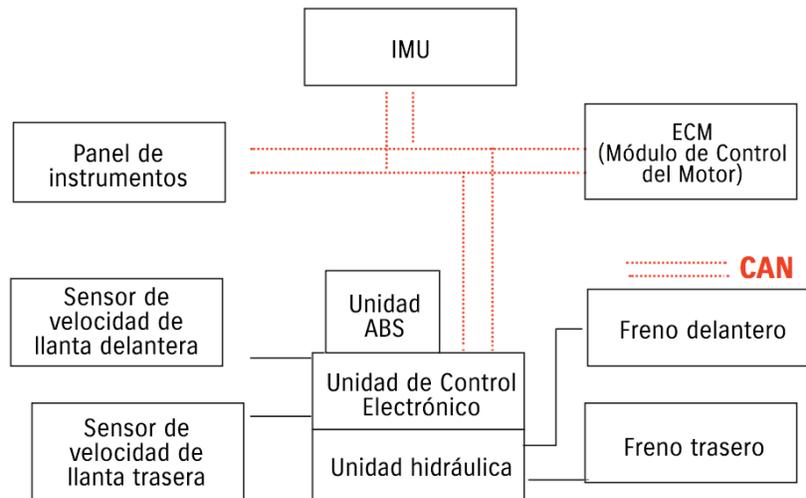


- V-STROM 1050 ahora usa tecnología de Red de Área de Controlador (CAN).
- V-STROM 1050 una red interconectada de información en lugar de cableado estándar. Este cableado de última generación permite que la motocicleta sea más ligera y más sencilla, así como un mejor y más fácil desempeño de los sistemas electrónicos de control.
- Beneficios de CAN
- Requiere menos cables que una red común, ofrece transmisión de datos más rápida, permite que el ECM se comunique mutuamente y comparta una gran cantidad de datos y proporciona una sola ubicación para diagnósticos y procesamiento de errores a lo largo de toda la red.

Sistema de Frenos Combinados y con Rastreo de Movimiento



Diagrama del Sistema de Frenos con Rastreo de Movimiento



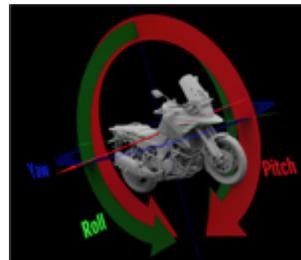
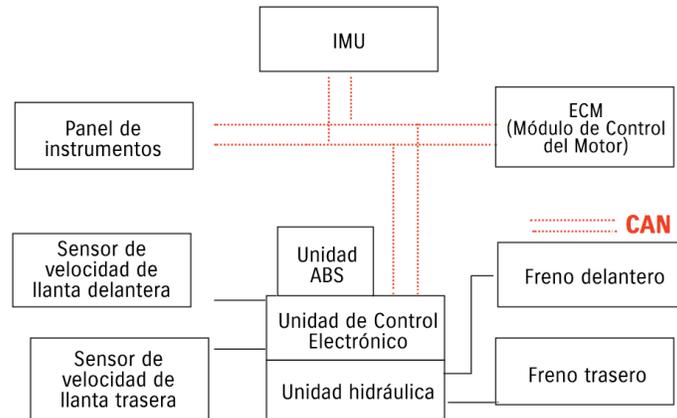
- El Sistema de Frenos con Rastreo de Movimiento combina información sobre la postura de la moto desde 6 direcciones, a lo largo de 3 ejes, obtenida con la Unidad de Medida Inercial (IMU), junto con las velocidades de las ruedas delantera y trasera. Esto ha hecho posible que el ABS se active no solo en línea recta sino también cuando la motocicleta está inclinada. Cuando se opera la palanca o el pedal, este sistema evalúa instantáneamente la necesidad del funcionamiento del ABS calculando la postura de la motocicleta y las velocidades de las ruedas delantera y trasera. Al juzgar la necesidad de operación, la unidad ABS disminuye la presión de frenado y continúa controlando el aumento o disminución de la presión de acuerdo con la tracción disponible.
- El Sistema de Frenos Combinados automáticamente aplica presión en el freno trasero para ayudar a estabilizar la motocicleta cuando el freno delantero supera cierto grado.

- El Sistema de Frenos con Rastreo de Movimiento no solo monitorea y calcula la tasa de deslizamiento desde ambas llantas, también controla e incluye el Sistema de Frenos Combinados con la unidad ABS, aplicando la información de las 6 direcciones y 3 ejes de la IMU.
- La instalación de la IMU con sus 6 direcciones en 3 ejes, y que permanentemente monitorea la postura de la motocicleta para una aplicación óptima de los frenos ABS, permite que sea de apoyo en situaciones como frenado repentino en curvas y permite que el piloto siga curvando sin dejar de trazar su línea.
- El Sistema de Frenos Combinados optimiza la presión del freno trasero para ayudar a estabilizar la motocicleta en curvas.
- La cantidad de retroceso de la unidad ABS a la palanca y al pedal es extremadamente mínima.
- Este sistema permite al piloto seleccionar 2 niveles de intervención ABS. El modo 1 ofrece una intervención mínima. El modo 2 ofrece más intervención que el modo 1.

Nota: El ABS no está diseñado para acortar la distancia de frenado. Conduce siempre a una velocidad segura de acuerdo con la carretera y las condiciones climáticas, incluso en curvas.

Sistema de Control de Retención en Pendientes NUEVO

Diagrama del Sistema de Control en Retención de Pendientes



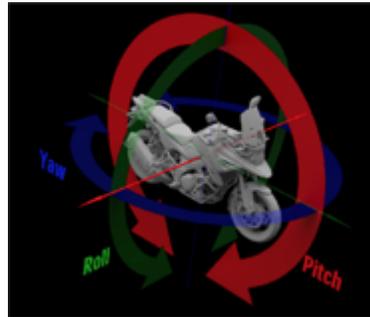
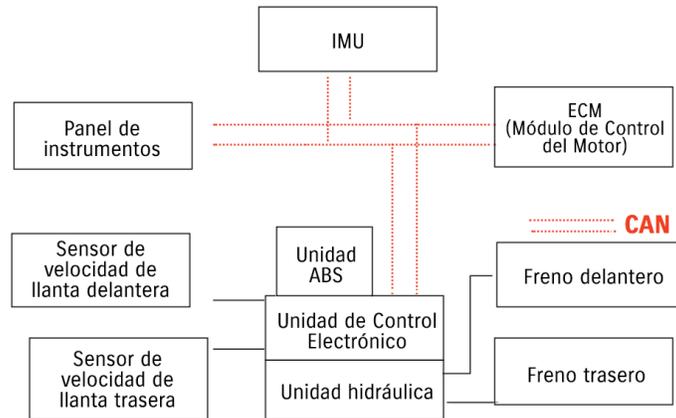
- Cuando la motocicleta se detiene en una pendiente ascendente y aplica los frenos, este sistema acciona automáticamente el freno trasero durante aproximadamente 30 segundos para evitar que la motocicleta retroceda cuesta abajo, incluso si el piloto suelta la palanca / pedal del freno. Esto permite al piloto concentrarse en lograr una subida suave en una colina.
- Cuando el piloto suelta la palanca de freno o el pedal, el ECU detecta su intención de iniciar, por lo que suelta el motor suavemente. El piloto también puede liberar el freno presionando dos veces rápidas la palanca.
- Un interruptor en el manillar izquierdo también puede ser usado para apagar el sistema.

Condiciones de operación:

1. Cuando el modo Retención en Pendientes está activado.
2. Cuando se detuvo por completo en una pendiente.
3. Cuando el engranaje no está en la posición "N".
4. Cuando el caballete lateral está guardado.
5. Cuando se aplican los frenos.

Sistema de Control en Inclinaciones NUEVO

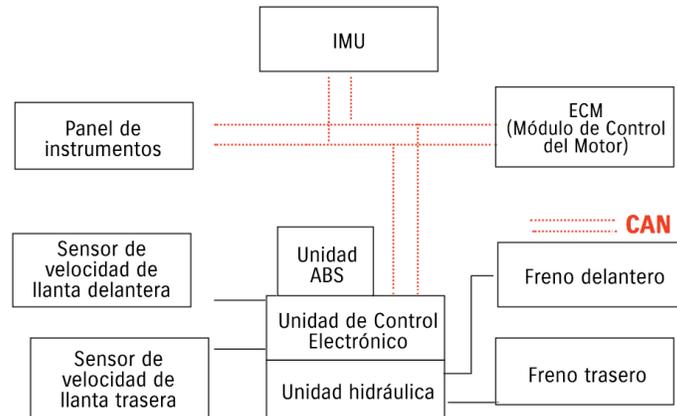
Diagrama del Sistema de Control de Inclinaciones



- La nueva IMU monitorea constantemente la postura de la motocicleta, incluso cuando viaja cuesta abajo. Cuando el piloto acciona la palanca o el pedal del freno en una bajada, la Unidad de Control Electrónico gobierna la presión del freno para evitar el levantamiento de la llanta trasera.

Sistema de Control de Carga NUEVO

Diagrama del Sistema de Control de Carga



- Este sistema admite un frenado óptimo en respuesta a las condiciones de carga. La Unidad ABS aprende constantemente cambios en la desaceleración de frenado a través de la entrada de presión hidráulica a medida que el peso aumenta o disminuye cuando se conduce con una carga o en tándem.
- La distancia de frenado cambia según las condiciones de carga. Por ejemplo, la desaceleración de frenado aumentará cuando se cargue con equipaje o se viaje en tándem, incluso con la misma presión de frenado. Por otro lado, la desaceleración de frenado se acortará en un solo viaje con la misma presión de frenado.
- Este sistema aprende cambios en desaceleración de frenado. Cuando este sistema detecta que la desaceleración de frenado cambia con respecto al frenado anterior, se compensa la presión de frenado. Por lo tanto, el piloto puede sentir un rendimiento de frenado estable independientemente de los cambios de carga.
- El sistema recuerda la relación óptima entre las condiciones de desaceleración y la presión hidráulica del freno.

Nota: la distancia de frenado se modificará según las condiciones del terreno.

Asiento doble dividido con nueva forma y ajuste de altura



- Puede ser ajustado fácilmente 20 mm más alto que la posición estándar (usando una herramienta incluida). La parte localizada bajo el asiento de pasajero simplemente se inserta por debajo del asiento del piloto. La cubierta del asiento evita que el piloto se deslice, incluso en viajes largo. No es demasiado duro ni demasiado suave, por lo que el asiento proporciona la rigidez y acolchonamiento óptimo para viajes cómodos con menos fatiga.
- Casi no se crea distancia con el tanque cuando se pone el asiento en posición alta, así que se mantiene la línea continua del perfil. Para V-STROM 1050 existe disponible como opción el asiento elevado y el asiento bajo.

Asiento



Horquilla delantera totalmente invertida

- Con un diámetro de tubo interno de solo 43 mm, la precarga del resorte y la amortiguación de compresión y rebote de las horquillas delanteras invertidas KYB son ajustables. Esto permite configurar la suspensión según la preferencia del piloto o las condiciones de uso.
- Las confiables horquillas delanteras ofrecen un funcionamiento suave y características de fuerza de amortiguación estables, lo que las hace adecuadas para la conducción deportiva y viajes de turismo.



Ajustador de la horquilla delantera

Cálipers de freno con montaje radial

- Los cálipers o pinzas de freno delantero TOKICO monobloque montadas radialmente son controlables y ofrecen un fuerte rendimiento de frenado.
- Cuenta con discos dobles de montaje flotante de $\varnothing 310$ mm (hechas de acero inoxidable con 5 mm de espesor).
- El freno trasero tiene un cáliper de deslizamiento de un pistón de $\varnothing 38$ mm y un disco de $\varnothing 260$ mm.



Cálipers de freno con montaje radial

Suspensión trasera

- La suspensión trasera KYB mono-shock tipo enlace inferior usa un mecanismo con presión de fluido ajustable y precarga del resorte. La precarga se puede ajustar para viajar en tándem o conducir con carga sin necesidad de herramientas, simplemente girando manualmente el selector.
- La amortiguación de rebote también se puede ajustar.



Ajustador de suspensión trasera

Llantas y neumáticos UPDATE

- El modelo V-STROM 1050XT utiliza llantas de neumático con rayos de aluminio DID, mientras que el modelo V-STROM 1050 está equipado con llantas con 10 rines de aluminio fundido.
- Los bordes del neumático son de 2.50 pulgadas (delantera) y 4.00 pulgadas (trasera) de ancho en cualquier modelo.
- Los neumáticos BRIDGESTONE Battlax Adventure A41 son de equipamiento estándar, con 110/80R19 de neumático radial en la delantera y 150/70R17 en la trasera. Son neumáticos genuinos adaptados para la nueva V-STROM 1050/XT que contribuyen al manejo ágil y fuerza de agarre.



Llantas y neumáticos de la V-STROM 1050XT



Llantas y neumáticos de la V-STROM 1050

Manillar cónico de aluminio UPDATE

- El nuevo modelo está equipado con manillar cónico de aluminio.
- La forma enfatiza la sensación de manejo off-road.
- Hecho de aluminio para reducir peso y mantener al mismo tiempo alta rigidez.
- Se redujo el peso en 368 g para la V-STROM 1050.
- Se redujo el peso en 292 g para la V-STROM 1050XT.



Manillar

Posapiés NUEVO

- Los posapiés han sido diseñados para facilitar pararse sobre terracería y son más anchos que el modelo anterior.
- Los posapiés están hechos con acero rígido. El diseño brinda una imagen robusta y funcional en concordancia con el estilo integral de la motocicleta.



Posapié

Panel de instrumentos multifunción UPDATE

Indicador del Sistema de Control Crucero



Indicador del Sistema de Control de Retención en pendientes

Indicador del Modo del Sistema de Control Electrónico

Nota: Todas las luces e indicadores están encendidos en la imagen con propósitos ilustrativos.

- El panel de instrumentos de la V-STROM 1050 es liviano y compacto. Gracias a su diseño totalmente LCD, ahora hay mucha más información disponible para el piloto.
- Es fácil de leer tanto de día como de noche.
- La pantalla incluye velocímetro, tacómetro (pantalla digital de píxeles completos), indicador de posición de la marcha, odómetro, medidor de recorrido (A, B), consumo instantáneo de combustible, consumo promedio de combustible, rango de conducción, indicador de nivel de combustible, indicador de temperatura del refrigerante del motor, indicador de temperatura del aire ambiente, reloj, medidor de voltaje, recordatorio de servicio, modo SDMS, modo del Control de Tracción, indicador de Control Crucero, modo ABS, indicador de Retención de Pendiente, luz indicadora de rpm del motor, luz indicadora de congelación, luz indicadora de señal de giro, luz indicadora de luz de carretera, luz indicadora de Control de Tracción, luz indicadora de ABS y luz indicadora de neutral.

* El indicador de congelación comienza a parpadear cuando la temperatura ambiente cae por debajo de 3° C; continúa parpadeando durante 30 segundos y luego permanece encendido hasta que la temperatura ambiente sube por encima de 5° C.

- El modo del SDMS, el modo del Control de Tracción y el modo del ABS se concentran en la parte inferior derecha del tacómetro para permitir al conductor verificar en un vistazo qué modos ha seleccionado.



6. UTILIDADES

V-STROM 1050XT
V-STROM 1050 ABS

- El estatus de operación del Control Crucero se ubica en la parte superior derecha del velocímetro, lo que permite al piloto verificar fácilmente qué velocidad estableció.



- Un tacómetro digital de pixeles completos se incluye junto con un indicador que permite verificar más fácilmente la velocidad.



- La posición del engranaje se indica con un gran número en el centro del tacómetro. Esto facilita que el conductor vea la relación entre la velocidad del motor y la marcha.



- La velocidad se indica como un número en la esquina superior derecha. Se puede cambiar entre km/h y mph.



- El reloj y la temperatura ambiente siempre se muestran. La luz de carretera, las intermitentes, las advertencias y otras indicaciones utilizan LED.



Interruptor de control y pantalla de modo de control

- El interruptor del manillar izquierdo se usa para mostrar la función y elegir cada modo.
- Todo esto se realiza con dos simples interruptores: un interruptor hacia arriba y hacia abajo (que reconoce toques largos y cortos) y un interruptor de MODO.

* El interruptor de selección opera las siguientes funciones: Selector de Modo de Conducción Suzuki (SDMS), Sistema de Control de Tracción, modo ABS y operación del panel de instrumentos.



Interruptor en manillar izquierdo

Interruptor en manillar derecho

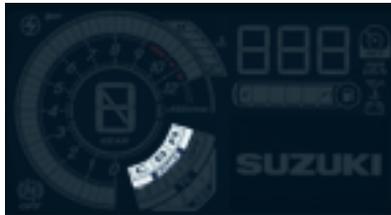
MODO MODOS

Modo ABS

*Ver página 19 para más detalles.

Selector de Modo de Conducción Suzuki (SDMS)

Al operar el interruptor de selección en el manillar izquierdo, el Selector de Modo de Conducción Suzuki (SDMS) permite seleccionar entre 3 modos (modo A, modo B, modo C) las características de potencia del motor de acuerdo con las condiciones de funcionamiento y la preferencia del conductor. Al presionar el interruptor de selección hacia abajo, el indicador cambia en el orden de A → B → C. Al presionar el interruptor de selección hacia arriba, el indicador cambia en el orden de C → B → A.



Selector de Modo de Conducción Suzuki (SDMS)

*Ver página 9 para más detalles.

Sistema de Control de Tracción

El Sistema de Control de Tracción se puede apagar o se puede establecer en una de las 3 configuraciones de sensibilidad (modo 1 al 3). La luz indicadora de control de tracción "TC" parpadea cuando el sistema controla la potencia del motor. Al presionar el interruptor de selección hacia abajo, el indicador cambia de off (apagado) → 1 → 2 → 3. Al presionar el interruptor de selección hacia arriba, el indicador cambia del modo 3 → 2 → 1 → off (apagado).



Sistema de Control de Tracción

*Ver página 10 para más detalles.

Modo ABS

Al operar el interruptor de selección en el manillar izquierdo, el modo ABS permite seleccionar entre 2 modos de intervención. Al presionar durante más de 1.5 segundos el interruptor de selección, el indicador cambia en el orden de 2 → 1. Al presionar durante más de 1.5 segundos el interruptor de selección hacia abajo, el indicador cambia el orden de 1 → 2.



Modo ABS

*Ver página 19 para más detalles.



Interruptor de manillar izquierdo



Interruptor de manillar derecho

Sistema de Control Crucero

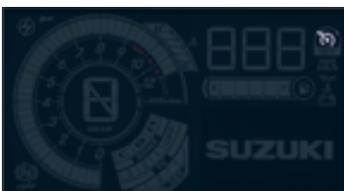
*Ver página 7 para más detalles

El control crucero puede ponerse en espera cuando un interruptor se presiona en el manillar derecho.



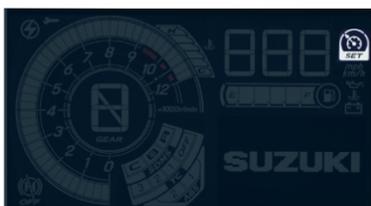
Apagado (luz apagada)

El control crucero se configura cuando se presiona el botón SET (configurar) en el manillar izquierdo.



▼ Modo de control crucero

La velocidad puede cambiarse usando el botón arriba/abajo.



◇ Configuración de velocidad

6. UTILIDADES

V-STROM 1050XT
V-STROM 1050 ABS

Faro y luces direccionales NUEVO

- El faro crea una luz brillante que ilumina claramente las superficies, los márgenes y acotamientos laterales de las carreteras para una excelente visibilidad.
- La unidad del faro es liviana para un excelente equilibrio con el peso total del vehículo.
- V-STROM 1050XT tiene luces direccionales LED, lo que los hace más ligeros y brillantes. V-STROM 1050 tiene luces direccionales convencionales de tipo bombilla.



Faro (luz de posición)

Faro (luces altas)

Faro (luces bajas)

Tomacorriente 12 V DC X7 ONLY

- Una toma de corriente continua de 12V está ubicada debajo del asiento del pasajero. Este conveniente tomacorriente se puede usar para cargar o alimentar una variedad de dispositivos.

*Para evitar que se agote la batería, no uses la toma de corriente con el motor detenido. Asegúrate de mantener a 12 W o menos durante el ralentí.

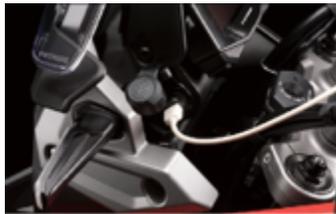


Tomacorrientes DC

Toma USB **NUEVO**

- Una toma USB está ubicada en el lado izquierdo del panel del medidor. Se puede utilizar como fuente de alimentación para un smartphone, sistema de navegación u otro dispositivo similar.

*Para evitar que se agote la batería, no uses la toma con el motor detenido. Consulta el manual del propietario para conocer otras condiciones de uso.



Toma USB

Motor bajo cubierta, cubrepuños y defensa **UPDATE ONLY**

La cubierta (hecha de aluminio con un acabado satinado y tratado con alumita) debajo del motor, la barra defensa (en el costado del motor) y el cubrepuños fueron diseñados para mejorar la sensación de aventura.

Además de reducir el daño a la motocicleta, las cubiertas proporcionan una apariencia más robusta al estilo. Incluso se puede conectar una luz antiniebla a la barra de accesorios.

Los sólidos cubrepuños protegen del viento, la lluvia y grava suelta las manos del piloto.



Cubierta del motor



Cubrepuños

Motor bajo cubierta, cubrepuños y defensa



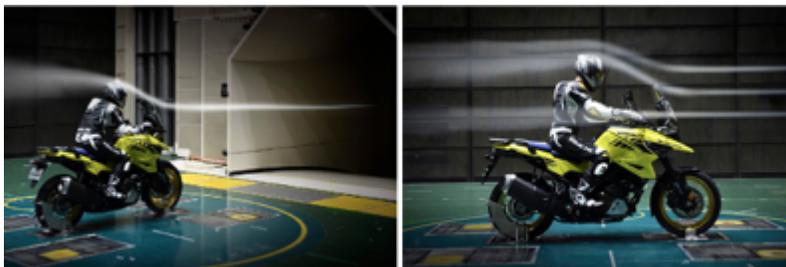
- El diseño del parabrisas también se ha actualizado para que coincida con la renovación del diseño exterior. La forma y el tamaño se decidieron después de repetidos experimentos en el túnel de viento. La altura se puede ajustar para adaptarse a la complexión o las preferencias del piloto y brindarle máxima comodidad.
- La pantalla se puede ajustar con precisión dentro de un rango vertical de 50 mm a uno de los niveles de 11 muescas.

*La pantalla estándar se puede ajustar a 3 niveles diferentes utilizando un kit de herramientas incluido.

- La pantalla se ajusta manualmente con un asa de liberación rápida hacia la parte inferior delantera de la pantalla, sin necesidad de herramientas.
- La abrazadera de pantalla de aluminio fundido es fuerte, pero con un diseño que es hermoso y funcional.
- La barra conveniente detrás de la pantalla puede incluso usarse para montar accesorios. El parabrisas para V-STROM 1050 se puede ajustar a 3 niveles con herramientas.



Parabrisas (vista lateral) Parabrisas (vista oblicua)



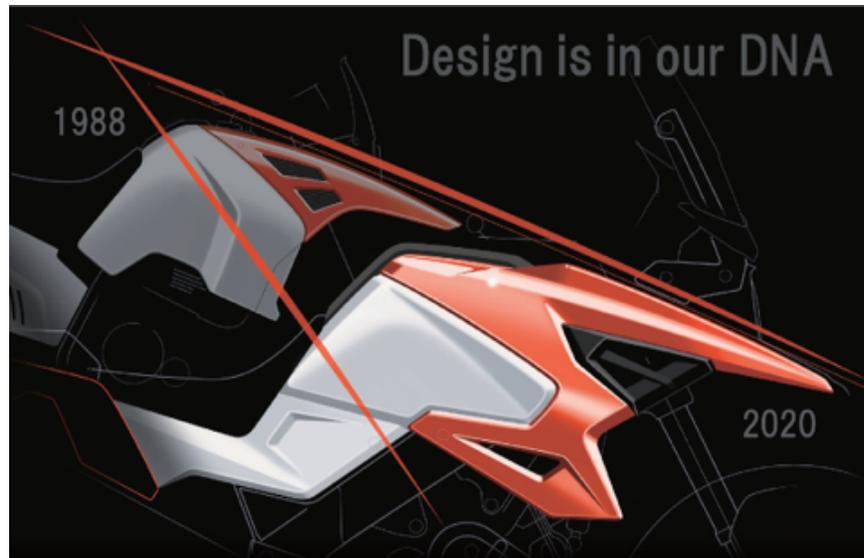
Prueba en túnel de viento

Soporte central **NUEVO**

El soporte central es liviano y ofrece un excelente equilibrio delantero y trasero, lo que lo hace conveniente para usar durante el mantenimiento o al cargar el equipaje



Soporte central



Boceto de diseño

Concepto de diseño y estilo “El diseño está en nuestro ADN”

Para enfatizar su estilo distintivo –que solo Suzuki pudo crear–, el diseño del “pico” se ha resaltado para asociarlo con la motocicleta corredora del desierto DR-Z y la DR-BIG. El diseño de este estilo con pico fue adoptado por Suzuki antes que sus competidores. La nueva V-STROM 1050 conserva este ADN. Así, no solo hereda un legado de Suzuki, también evoluciona con una imagen más agresiva y audaz para la nueva generación

V-STROM

1050.

Las partes de la V-STROM 1050/XT NUEVO

Pensada cuidadosamente en el acabado de cada pieza. Una textura irregular, que evoca las carreteras de asfalto, se ha puesto los cubrepuños, secciones alrededor del asiento y en el panel de instrumentos. Esto brinda un acento de diseño menor.

El cabezal del cilindro, las tapas del embrague, la tapa del magneto y la caja de la bomba de agua tienen acabado en color bronce para un bello contraste con el cuerpo negro del motor.



Tapa del embrague

Nuevo faro y luces direccionales distintivas **NUEVO**

Un nuevo diseño con un faro LED verticalmente apilado con una forma rectangular única.



Combinación trasera de luces **NUEVO**

Tecnología LED es usada para la combinación de luces (trasera y freno).

El diseño brinda una apariencia estilizada en la sección trasera y excelente visibilidad.

Para la V-STROM 1050XT, la combinación trasera de luces tiene un color claro para imprimirles una sensación superior y diferenciarlas del nivel estándar.



Luz trasera (V-STROM 1050XT)

Luz trasera (V-STROM 1050)

Nuevo faro y luces direccionales distintivas UPDATE

El modelo V-STROM 1050XT usa un nuevo diseño deportivo para los espejos retrovisores, mientras que el modelo V-STROM 1050 usa un diseño cuadrado.



Espejo (V-STROM 1050XT)



Espejo (V-STROM 1050)

9. VARIEDAD DE COLORES

V-STROM 1050XT
V-STROM 1050 ABS

Variedad de colores

Cada modelo viene en uno de tres colores. El modelo V-STROM 1050XT viene en amarillo, naranja / blanco o negro, mientras que el modelo V-STROM 1050 viene en negro, negro / blanco o gris.

Cada uno de los tres colores tiene una sensación de presencia y carácter digno de un modelo insignia. El amarillo representa la imagen de marca todoterreno que es Suzuki; el naranja / blanco vívidos se asemejan a las legendarias corredoras del desierto de Suzuki, DR-Z, mientras el negro expresa una sensación tranquila y urbana.

V-STROM 1050XT



Amarillo Campeón No. 2

V-STROM 1050 ABS



Negro Resplandor de Cristal



Blanco Brillante Perlado / Naranja Destello de Cristal



Negro Resplandor de Cristal / Blanco Brillante Perlado

10. ESPECIFICACIONES

V-STROM 1050XT
V-STROM 1050 ABS

Largo total		2,265 mm (89.2 pulgadas)
Ancho total		V-STROM 1050XT: 940mm (37.0 pulgadas) V-STROM 1050: 870mm (34.3 pulgadas)
Alto total		V-STROM 1050XT: 1,465 mm (57.7 pulgadas) V-STROM 1050: 1,515 mm (59.6 pulgadas)
Distancia entre ejes		1,555 mm (61.2 pulgadas)
Distancia al piso		V-STROM 1050XT: 160 mm (6.3 pulgadas) V-STROM 1050: 165 mm (6.5 pulgadas)
Altura del asiento		V-STROM 1050XT: 850 mm (33.5 pulgadas) V-STROM 1050: 855 mm (33.7 pulgadas)
Peso bruto		V-STROM 1050XT: 247 kg (544.6 lbs.) V-STROM 1050: 236 kg (520.4 lbs.)
Tipo de motor		4 tiempos, refrigerado por líquido, DOHC, V-Twin 90°
Diámetro x carrera		100.0 mm x 66.0 mm (3.937 pulgadas x 2.598 pulgadas)
Desplazamiento		1,037 cm ³ (63.3 pies ³)
Relación de compresión		11.5 : 1
Sistema de combustible		Inyección (Fuel injection)
Sistema de encendido		Eléctrico
Sistema de lubricación		Cárter húmedo
Transmisión		6 velocidades de medida constante
Relación de reducción primaria		1.838 (57/31)
Relación de reducción final		2.411 (41/17)
Suspensión	Delantera	Telescópica invertida, muelle helicoidal, aceite amortiguado
	Trasera	Tipo enlace, muelle helicoidal, amortiguado por aceite
Ancho de vía		25°30' / 109 mm (4.29 pulgadas)
Freno	Delantero	Disco doble
	Trasero	Disco
Llanta	Delantera	110/80R19M/C 59 V
	Trasera	150/70R17M/C 69 V
Sistema de arranque		Electrónico
Tanque de gasolina		20.0 L (5.3US gal / 4.4 Imp gal)
Tanque de aceite (cambio)		3.5 L (3.7US qt / 3.1 Imp qt)