



Way of Life!

COMUNICADO DE PRODUCTO

Marzo 2017

V-Strom 1000XT ***ABS*** ***V-Strom 1000*** ***ABS***

V-Strom 1000XT ABS

V-Strom 1000 ABS



*La imagen se muestra con accesorios adicionales.

Historia de la serie V-Strom

A pesar de haberse sometido a una actualización en 2004, en 2013, recibió un cambio completo de modelo, re-examinando el motor, el suministro de combustible, la suspensión, el sistema de frenos, y actualizó su estilo con el carenado de nuevo diseño.



2013 V-Strom 1000 ABS



Concepto del producto

Más conveniencia, más comodidad, sencillamente más V-Strom

La nueva V-Strom 1000 ha propuesto el enfoque de "Sports Adventure Tourer", con su tamaño de motor de 1037cm³ y el equilibrio óptimo de potencia, ligereza y maniobrabilidad, junto con un alto nivel de confort y una total facilidad de uso. El chasis y el motor fueron diseñados para su uso en viajes de carretera de larga distancia, y tiene un carácter indulgente para el uso en la ciudad e incluso los desplazamientos diarios. Su carácter cómodo, de alto rendimiento, peso ligero y fácil de entender ha atraído a muchos pilotos. En este último cambio de modelo, la V-Strom 1000 tiene un nuevo diseño de asiento y carenado/parabrisas para una mayor comodidad, mientras que adopta la tecnología actualizada del Sistema IMU, lo cual resulta en la mejora del carácter práctico y cómodo de V-Strom, que ahora tiene una reputación a nivel mundial. Además, una V-Strom 1000 "XT" equipada con rines de rayos se ha unido a la familia, ofreciendo otra opción para los entusiastas de la aventura.



Características principales:

Rendimiento de carrera

- Motor V2 potente, con un amplio torque a bajas RPMs.
- Peso ligero y chasis compacto.
- La baja altura del asiento y los manillares verticales ofrecen una posición de conducción relajada.
- Suspensión totalmente ajustable en la parte delantera y trasera.
- Sistema de Control de Tracción de 3 Modos.
- Sistema de Frenos con Monitoreo de Movimientos IMU derivado de MotoGP. **NUEVO**

Utilidad

- Panel de instrumentos de fácil lectura con amplia información.
- Parabrisas con nueva forma y con ajustes de altura y ángulo. **NUEVO**
- Toma de corriente de 12V DC colocada directamente bajo el panel de instrumentos.
- Cubre puños y skid plate como equipo estándar. **NUEVO**
- Sistema de Asistencia de Embrague de Suzuki que controla el deslizamiento del Clutch.
- El Sistema de Arranque Fácil de Suzuki permite arrancar el motor con sólo presionar una vez el botón de arranque. **NUEVO**
- Asistencia para Bajas RPM que ajusta de forma automática el funcionamiento en bajas RPM. **NUEVO**

Características para enorgullecerse de tenerla

- Un nuevo diseño con un "pico" resaltado, haciendo una fuerte asociación con el DR-BIG. **NUEVO**
- Nuevo diseño agresivo y estetico. **NUEVO**
- Faros colocados verticalmente que se asocian con los modelos GSX-R y Hayabusa.
- Manillares cónicos estándar para la V-Strom 1000XT. **NUEVO**

Diseño del motor

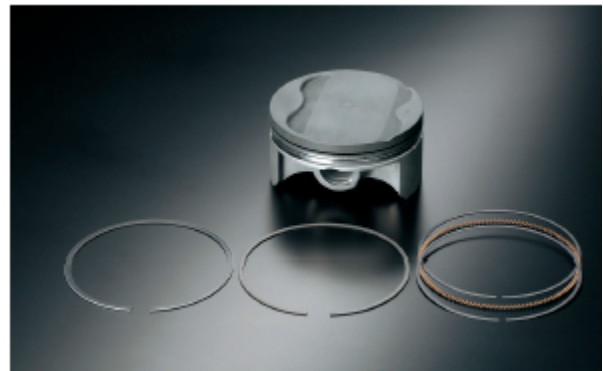
El motor V2 de 90 grados, cuatro tiempos, refrigerado por líquido, DOHC, de 1037cm³, está diseñado para funcionar de manera óptima en diversas carreteras sea las que los pilotos se enfrentarán durante viajes de larga distancia. Apoyado por el alto torque que se alcanza a tan sólo 4,000 rpm. Al cambiar los componentes internos del sistema de escape e igualar diversos ajustes del motor, actualizar el evaporador y el sistema de inyección de aire, este nuevo modelo cumple con las normativas Euro 4 correspondientes, mientras que mantiene el atractivo de la V-Strom 1000.



| Modelo | Nueva V-Strom 1000 ABS | V-Strom 1000 ABS anterior |
|-----------------------------------|------------------------|---------------------------|
| Tipo de motor | V2 de 4 tiempos, DOHC | ← |
| Sistema de refrigeración | Enfriado por líquido | ← |
| Diámetro x carrera (mm) | 100.0 x 66.0 | ← |
| Desplazamiento (cm ³) | 1037cm ³ | ← |
| Potencia Máxima (kW) | 74.0kW/8,000rpm | ← |
| Torque Máximo (Nm) | 101.0Nm/4,000rpm | 103.0Nm/4,000rpm |
| Nivel de emisión | Euro4 | Euro3 |

Pistón y aros de pistón

- Con una rigidez óptima y un peso ligero, los grandes pistones de 100 mm junto con sus anillos de pistón delgados y de baja fricción, dan como resultado una mayor eficiencia de la combustión y economía de combustible.
- La parte superior de un pistón se encuentra anodizada para mejorar su durabilidad.

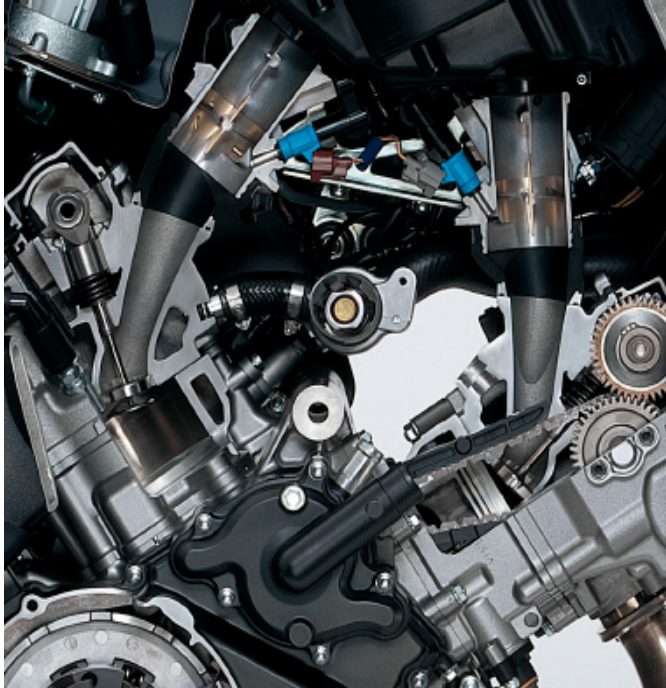


Cabezal de cilindro y bujías

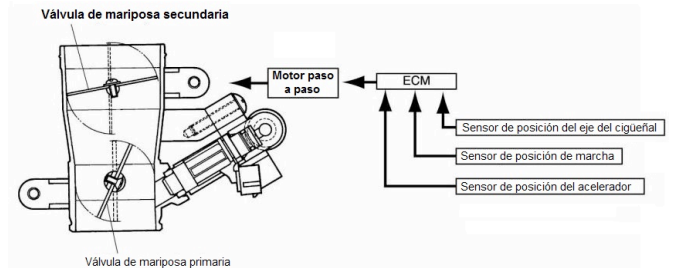
- Cada cabezal de cilindro está equipado con dos bujías de iridio, lo cual contribuye a una alta eficiencia de combustión, mayor potencia, respuesta del acelerador más lineal, arranque más fácil del motor, y un ralentí más estable.
- Dos bobinas de encendido por cilindro permiten el control independiente del tiempo de encendido, lo que resulta en una fuerte potencia a bajas rpm y menores emisiones.
- Los cilindros recubiertos de Material Electroquímico Compuesto (SCEM) de Suzuki, reducen la fricción y aumentan la transferencia de calor y durabilidad.



Sistema de inyección de combustible



Mapa del funcionamiento del sistema SDTV



Inyector de combustible de 10 orificios

- La inyección de combustible por parte del sistema original de Doble Válvula del Acelerador de Suzuki (SDTV) permite el suministro de potencia uniforme y la eficiencia de combustión óptima.
- Los inyectores de combustible de 10 orificios son también una característica que contribuye a una mejor eficiencia de combustión y un menor consumo de combustible.
- Las mejoras en los conductos de admisión han logrado una economía de combustible líder en su clase, combinada con el gran tanque de combustible de 20 litros.
- El sistema de inyección de combustible combinado con los sensores de O₂ mantienen un óptimo rendimiento y cumplen con las normas más estrictas de emisiones Euro 4. **NUEVO**

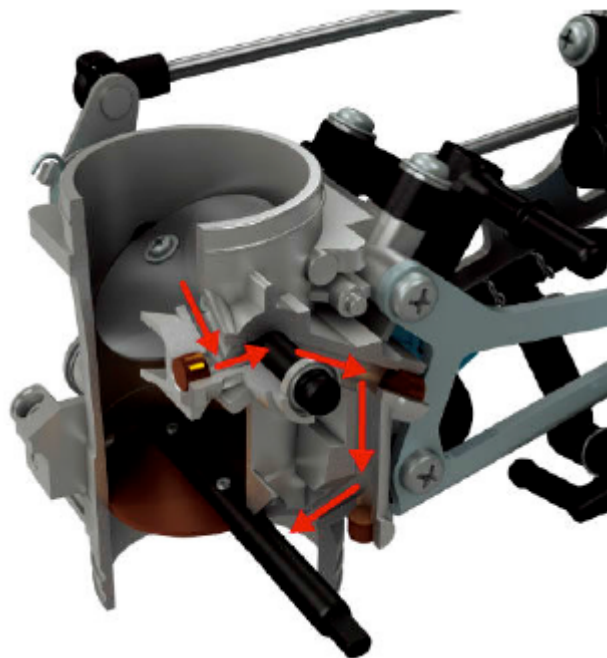
ECM

- Un módulo de control del motor de 32 bits proporciona una gestión innovadora del motor, y tiene ajustes optimizados para cumplir con la normativa Euro 4, mientras que logra el ahorro de combustible y la respuesta lineal del acelerador.



Asistencia para bajas RPM **NUEVO**

- El Control de Velocidad de Ralentí (ISC) integrado en el cuerpo del acelerador y patentado por Suzuki ha sido conservado respecto al modelo anterior, ya que contribuye a un fácil arranque en frío, la estabilidad del ralentí y emisiones más bajas. Este sistema aumentará automáticamente la velocidad de ralentí al acoplar el embrague o cuando se conduce a bajas rpm, impidiendo la parada repentina del motor.



Sistema de Arranque Fácil Suzuki **NUEVO**

- Los interruptores de arranque convencionales necesitan ser presionados por el conductor hasta que arranque el motor, mientras que la nueva V-Strom 1000 ABS ha adoptado el Sistema de Arranque Fácil Suzuki que permite que el motor arranque con sólo pulsar el botón. Un ECM computarizado comprueba el estado y desacopla de la marcha, lo que permite un arranque seguro y libre de estrés.

Nota: No disponible en Norteamérica.

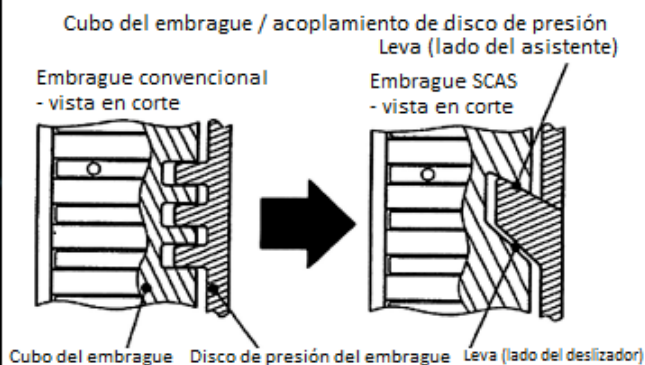
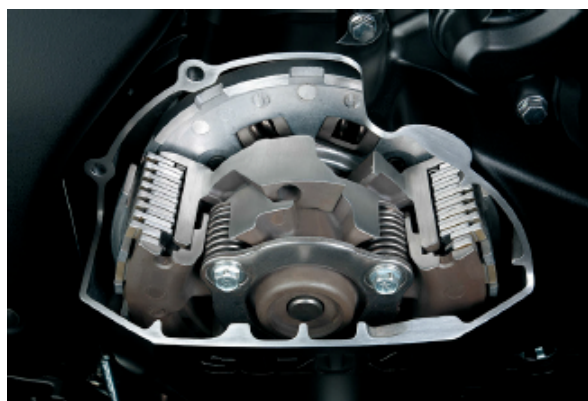


Radiador

- El radiador de peso ligero conservado respecto al modelo anterior ahora está instalado en el carenado de nuevo diseño, con su gran capacidad de refrigeración de 22.7kW sin cambios.



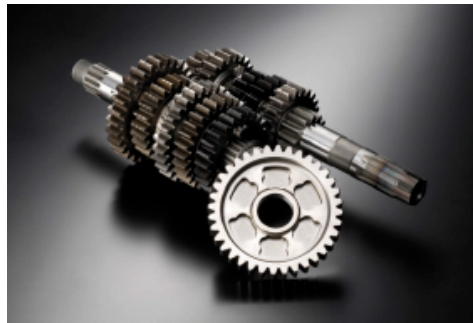
Embrague



- El Sistema de Asistencia de Embrague Suzuki (CPEA) funciona como un embrague de asistencia para hacer que la palanca sea más fácil de operar mientras transmite de forma confiable la marcha, reduciendo la fatiga en viajes de larga distancia.
- SCAS también funciona como un embrague deslizante en las reducciones de marcha, produciendo un cierto grado de deslizamiento del embrague para permitir la operación suave al reducir la marcha.

Engranajes de transmisión

- Las relaciones de marchas se establecen para disfrutar de una conducción deportiva estimulante, mientras que la 6ª marcha tiene una naturaleza de sobremarcha para apoyar una velocidad cómoda a bajas rpm y contribuye también a un bajo consumo de combustible.



Caja de filtro de aire

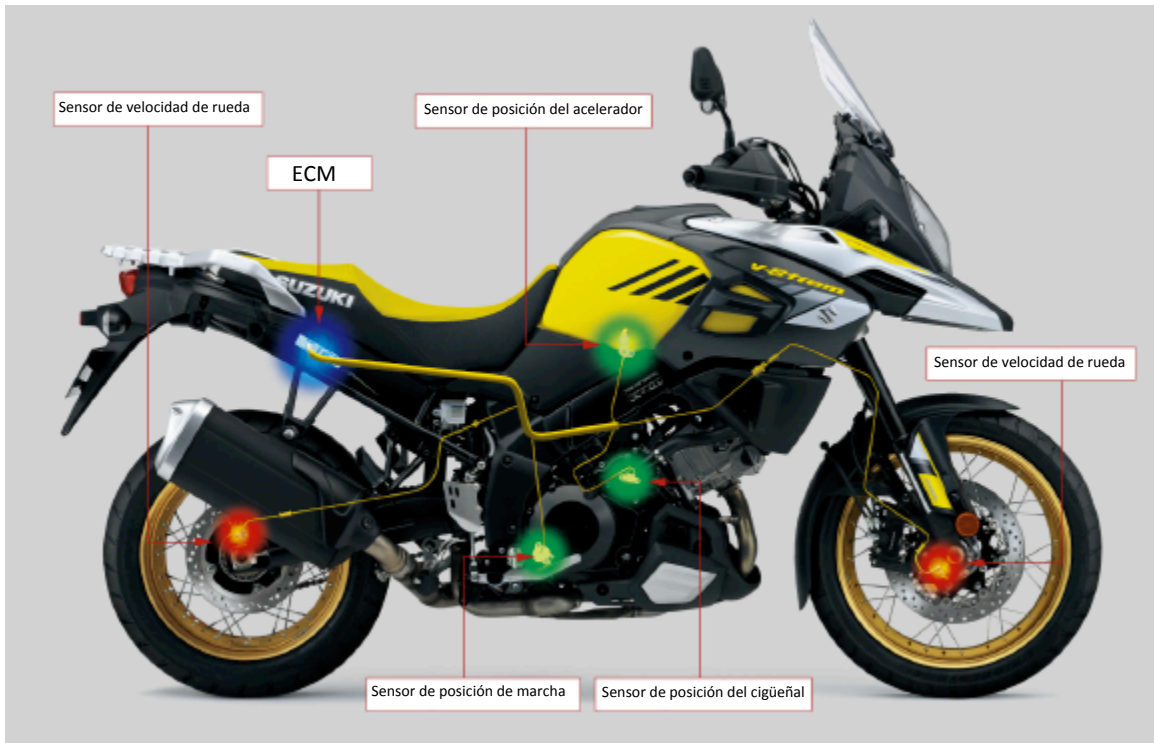
- La caja de filtro de aire con una capacidad de 6.5 litros tiene suficiente capacidad de admisión mientras que sigue siendo compacta.



Sistema de escape

- Heredando el silenciador de tipo inferior que contribuye a su bajo centro de gravedad, y por lo tanto, al manejo ligero.
- La Afinación de Escape de Suzuki (SET) optimiza la presión de escape y aumenta la capacidad de control y características de torque, por medio de una válvula de mariposa controlada por ECM en el tubo de escape.
- El número de catalizadores en el sistema de escape se ha aumentado a dos en lugar de los de tipo individual en el modelo anterior. Mediante la colocación de los dos en una configuración en tándem, se ha logrado un nivel efectivo de control de emisiones, y, combinado con una actualización al sistema de inyección de aire, el motor cumple ahora con la norma Euro 4 sin perder nada de su rendimiento. **NUEVO**

Sistema de control de tracción

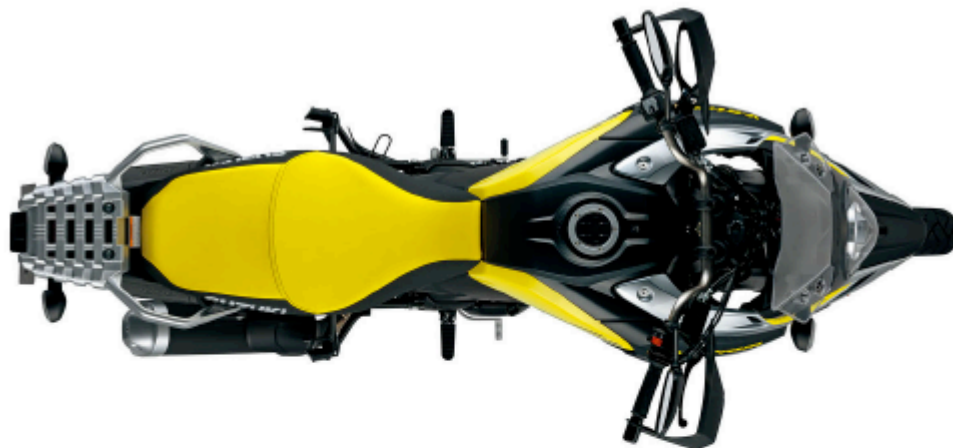


El sistema de Control de Tracción eficaz y fácil de usar de 3 modos (2 modos y apagado) ha ganado reputación entre los pilotos y ha sido heredado al nuevo modelo. El sistema permite al piloto controlar el acelerador con más confianza en diversas condiciones de conducción, y apoya la conducción de larga distancia más cómodamente y con menos estrés y fatiga.

Nota: El sistema de control de tracción no es un sustituto para el control del acelerador por parte del piloto. No puede evitar la pérdida de tracción debido a la velocidad excesiva cuando el conductor entra a una curva y/o aplica los frenos. Tampoco puede evitar que la rueda delantera pierda su agarre.

- El sistema de control de tracción monitorea continuamente las velocidades de las ruedas delantera y trasera, la posición del acelerador, la posición del cigüeñal, y la posición de la marcha con sensores. Cuando detecta que las ruedas se patinan, reduce rápidamente la potencia del motor mediante la gestión del tiempo de encendido y el suministro de aire.
- El sistema de control de tracción reacciona instantáneamente: escanea las condiciones cada cuatro milisegundos y administra el encendido en consecuencia.
- El conductor puede elegir entre tres modos (1, 2 y apagado). El Modo 1 tiene un menor nivel de intervención aplicado en un tiempo posterior, lo que permite un cierto grado de giro de la rueda trasera, sin interrumpir una conducción deportiva. El Modo 2 tiene un mayor nivel de intervención aplicado en un instante, controlando y evitando la más mínima cantidad de giro, apoyando de manera más activa al piloto en situaciones como la lluvia o superficies resbalosas.

El chasis ligero y compacto es el factor principal para encarnar el carácter cómodo y agradable de V-Strom. Funciona de manera óptima en los tipos de carreteras que los conductores encuentran en viajes largos, como calles congestionadas, caminos empedrados, carreteras, caminos rurales y caminos sinuosos de montaña. Además, los manillares cónicos son estándar para la V-Strom 1000XT, dándole una sensación rígida y aventurera a la vez.



Baja altura del asiento y carrocería delgada

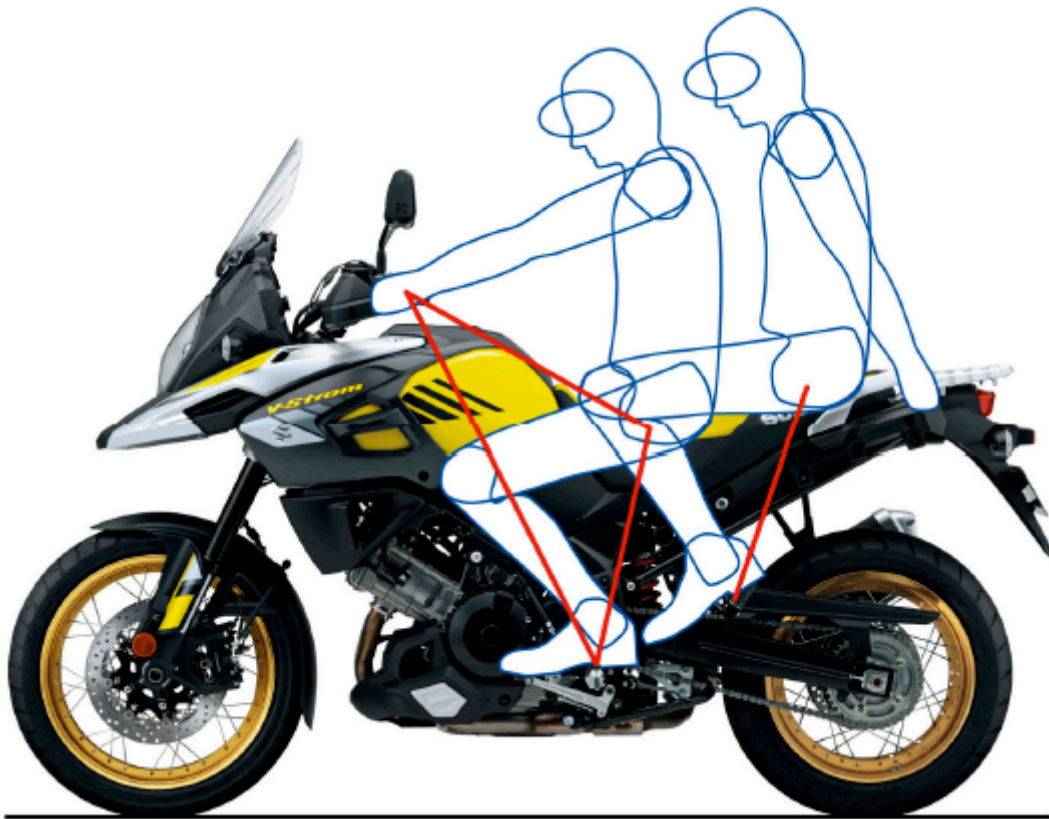
- El asiento y el tanque de combustible son delgados gracias al diseño delgado del motor V2, por lo que es más fácil para distintos pilotos poder tocar el suelo con sus pies.

Marco y basculante

- El marco de doble viga de aluminio fundido y peso ligero logra el equilibrio óptimo de rigidez para la estabilidad y el rendimiento de manejo. El basculante también es de aluminio, apoyando el equilibrio y el manejo supremo.



Dimensiones y ergonomía



- Mucho espacio para las piernas y los manillares en posición vertical ofrecen una posición de conducción relajada durante largos recorridos con menos fatiga.
- Alta estabilidad gracias a una distancia entre ejes de 1555mm.
- Comodidad también para el pasajero.
- Aunque cuenta con un nuevo diseño exterior, el área del tanque donde el conductor se sujetará con sus piernas se ha mantenido delgada, lo que permite al piloto sostenerse con seguridad del tanque mientras que llega al suelo con facilidad.
- Los tamaños de las ruedas son de 19 pulgadas en la parte delantera y 17 pulgadas en la parte posterior (igual que el modelo anterior) para un equilibrio óptimo de estabilidad y maniobrabilidad. El ancho del neumático trasero se mantiene en 150 mm para un manejo ligero y deportivo, una reputación ganada en la V-STROM.

Horquillas delanteras invertidas totalmente ajustables

- Se han heredado horquillas invertidas KYB de alta rigidez, negro anodizado, de 43 mm del modelo anterior.
- Tanto la amortiguación de compresión/rebote como la precarga son ajustables.



Suspensión trasera

- La parte trasera también está equipada con una unidad de suspensión KYB, con tanto amortiguación de compresión/rebote como precarga ajustables.
- El ajuste de la precarga es posible con la mano en un mando, sin necesidad de herramientas, para la subida en pareja o cuando se tiene una carga pesada.



Pinzas de freno de montaje radial

- Las pinzas de freno delanteras monobloque TOKICO montadas radialmente ofrecen un rendimiento sólido de frenado.
- Las pinzas tienen cuatro pistones opuestos. (32mm y 30mm)
- Los discos dobles de 310 mm de montaje flotante en la parte delantera ofrecen un fuerte rendimiento.



Ruedas y neumáticos

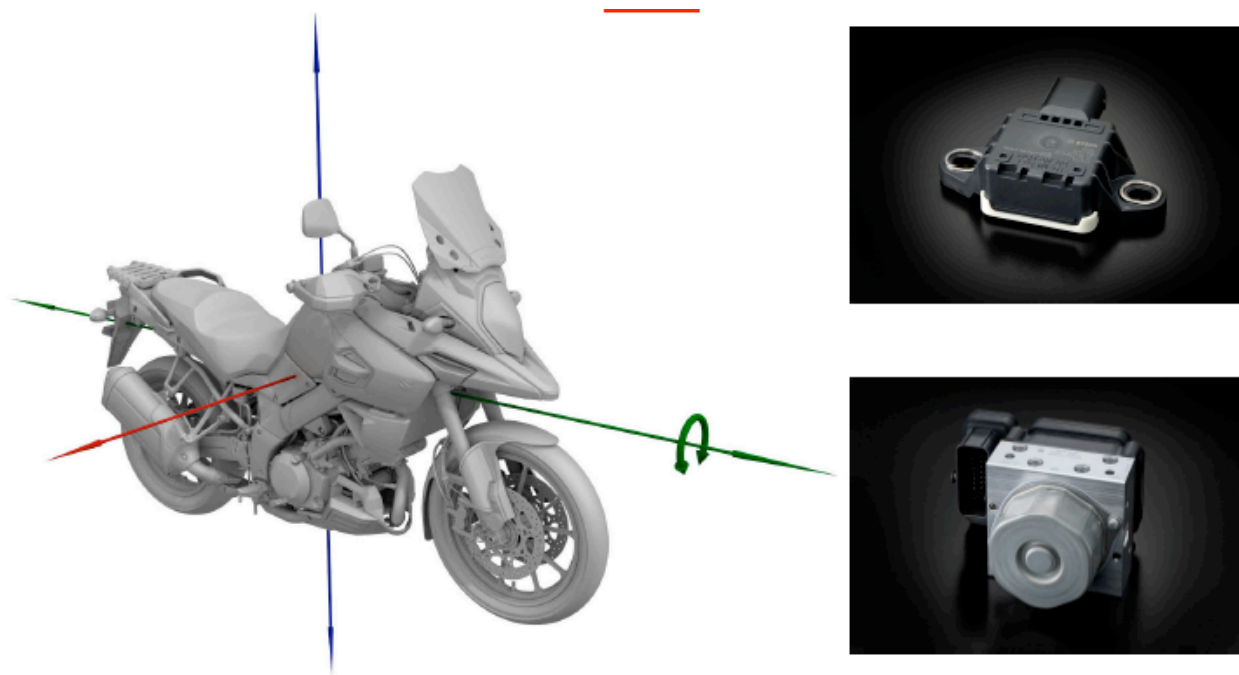
- Las ruedas ligeras de aluminio fundido de 10 rayos fabricadas por Enkei, combinan un manejo ágil con un aspecto deportivo.
- Con el mismo tamaño, la V-Strom 1000XT tiene rines de rayos compatibles con neumáticos sin cámara de aire. Los rines DID proporcionan una conducción suave y cómoda al absorber el impacto de la superficie de la carretera. **NUEVO**
- La opción de color Champion Yellow No.2 (YU1) viene con rines color oro anodizado, mientras que otros colores vienen con rines de negro anodizado. **NUEVO**
- La gama V de Bridgestone BW501 y BW502 se mantiene sin cambios respecto al modelo anterior.



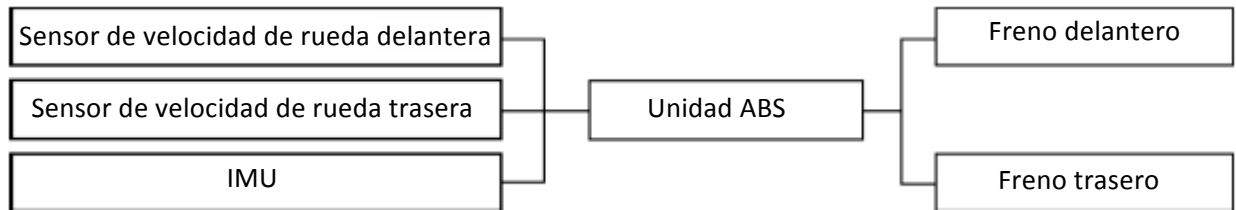
V-Strom 1000 ABS



V-Strom 1000XT ABS
Champion Yellow No.2 (YU1)

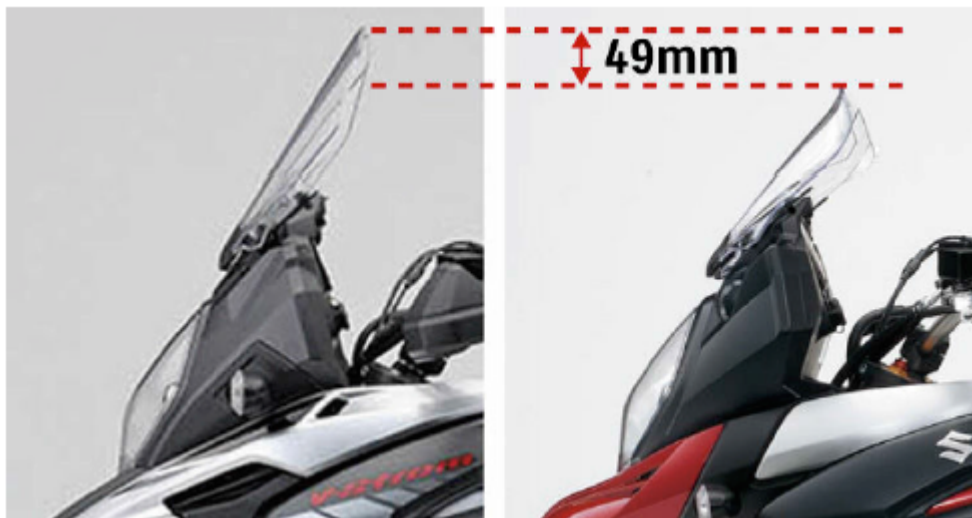
Sistema de Frenos con Monitoreo de Movimientos y Sistema Combinado de Frenos**NUEVO**

El sistema ABS de Bosch se ha actualizado al "Sistema de Frenos con Monitoreo de Movimiento" mediante la instalación de una Unidad de Medición Inercial (IMU) de 5 ejes, y mediante la combinación de la información de la posición del vehículo con la velocidad de las ruedas delantera y trasera, ha hecho posible que el ABS se active no sólo en línea recta, sino también cuando el vehículo se inclina hacia los lados. Este nuevo sistema sofisticado evalúa inmediatamente la necesidad de aplicación de ABS cuando la palanca o el pedal se acciona mediante el cálculo de la posición del vehículo y las velocidades de las ruedas. Al juzgar la necesidad de aplicación, la unidad ABS disminuirá la presión de frenado, y continuará controlando el aumento/disminución de la presión en un nivel avanzado, de acuerdo con la tracción disponible. Otra característica nueva es el sistema de Freno Combinado que aplica automáticamente presión al freno trasero para estabilizar el vehículo cuando la presión del freno delantero se eleva a un cierto grado.



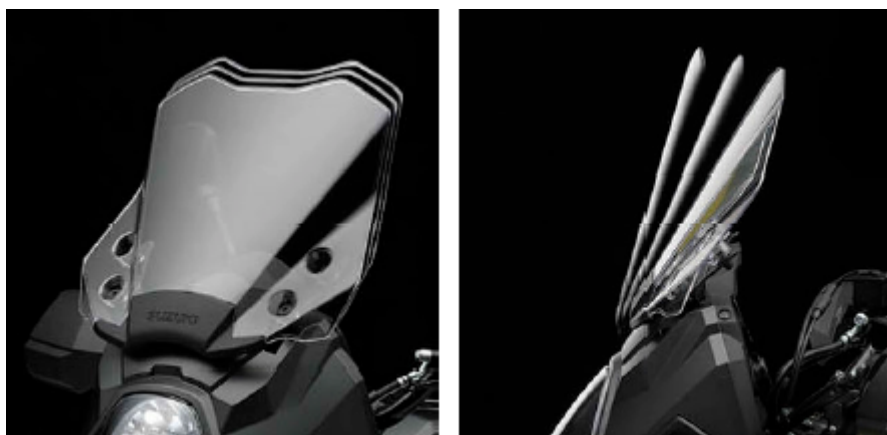
- El Sistema de Frenos con Monitoreo de Movimientos no sólo monitorea y calcula la tasa de deslizamiento de acuerdo con la diferencia en las rotaciones de ambas ruedas, sino que ahora también controla y combina el sistema de frenos con el ABS convencional, aplicando la información de la Unidad de Medida Inercial (IMU) de 5 ejes, por lo que es un sistema innovador.
- Se realiza la instalación de la Unidad de Medición Inercial (IMU) de 5 ejes que monitorea constantemente la posición del vehículo y la aplicación óptima de ABS de acuerdo con el ángulo de inclinación. Esto dará apoyo en situaciones tales como el frenado repentino en las esquinas, y apoyará al piloto hasta cierto punto para seguir tomando las curvas en la línea prevista originalmente.
- El sistema de Frenos Combinados optimiza la presión para el freno trasero para estabilizar el vehículo de acuerdo con la presión del freno delantero y el movimiento del vehículo detectado a través de la IMU. Esto contribuye a la estabilidad del vehículo en las curvas.
- Este Sistema de Frenos con Rastreo de Movimientos recién instalado no sólo ofrece un rendimiento de frenado eficaz y estable en una línea recta cuando se frena por completo, sino la opción de ser capaz de dirigir el manillar de forma natural lejos del peligro, incluso cuando se frena en pánico.
- Gracias a los sensores hidráulicos y al control ABS avanzado, la cantidad de rebote del ABS a la palanca y el pedal se ha reducido al mínimo.

Nota: El ABS no está diseñado para acortar la distancia de frenado. Por favor, siempre viaje a una velocidad segura para las condiciones meteorológicas y de la carretera, incluyendo en las curvas.

Parabrisas de altura/ángulo ajustable

Nueva V-Strom 1000 ABS

V-Strom 1000 ABS anterior



- El diseño del parabrisas también se ha cambiado para que coincida con la actualización del diseño exterior. El nuevo diseño se ha decidido a través de extensas pruebas en el túnel de viento, y ha tenido éxito en la reducción de las ráfagas de viento, especialmente en la zona del casco. NUEVO
- En lugar de producir una zona totalmente libre de viento, el nuevo parabrisas está diseñado para canalizar un poco de viento hacia el área protegida.
- Existen tres posiciones preestablecidas disponibles. Fijado en la posición más baja de fábrica, el parabrisas se puede levantar 15 mm o 30 mm, según su preferencia.
- El parabrisas en sí es más alto que el modelo anterior de 49 mm.
- El parabrisas se puede ajustar a cualquiera de los tres ángulos en un sistema de trinquete sin herramientas. Gracias al mecanismo patentado de Suzuki, el piloto sólo tiene que empujar el parabrisas para cambiar de la posición normal a un ángulo de 7.5° o 15°.

Panel de instrumentos multifunción

- Los instrumentos incluyen un tacómetro analógico y un velocímetro LCD de brillo ajustable. Las lecturas LCD de nuevo diseño incluyen un odómetro, medidores de recorrido duales, la posición de la marcha, la temperatura del líquido refrigerante y la temperatura ambiente, el rango de conducción, el consumo promedio de combustible, el consumo instantáneo de combustible, el modo de control de tracción, un indicador de combustible y un reloj .
- La iluminación de fondo blanco ofrece una buena visibilidad por la noche.
- Se incluyen indicadores LED para congelación de carretera*, luces direccionales, luces altas, neutral, de inyección de combustible, ABS, TC, y temperatura del agua.
* El indicador de congelación empieza a parpadear cuando la temperatura ambiente desciende por debajo de 3°C. Continúa parpadear durante 30 segundos y luego permanece encendido hasta que la temperatura ambiente aumenta por encima de 5°C.
- Los modos de TC e información de pantalla LCD son conmutables, y ahora también es posible restablecer el medidor de recorrido accionando el interruptor del manillar izquierdo. **NUEVO**

Toma de corriente de 12V DC

- La toma de corriente de 12V DC se encuentra por debajo del panel de instrumentos para su facilidad de uso.
- Esta toma de corriente es ideal para alimentar un sistema de navegación por satélite o para cargar dispositivos móviles.

Concepto de diseño de estilo

Salvaje e inteligente, equipo rudo

Compacto y con una imagen ligera, el nuevo diseño exterior estimula más la sensación de aventura, persiguiendo al corredor del desierto DR-Z y el modelo comercial DR-BIG. La conexión de la línea del pico directamente desde la punta hasta la parte superior del tanque en un ángulo agudo le ha dado una impresión maniobrable y ligera. También al mostrar deliberadamente el grosor del asiento como parte del diseño, proporciona visualmente la imagen de comodidad y apela al concepto de Equipo Rudo. La adición de la rueda de rayos a la V-Strom 1000XT es otra característica para atraer a las mentes aventureras.



Bosquejo del diseño



1991 DR-Z

- Diseño resistente y funcional, adecuado para un aventurero.
- Para enfatizar la herencia de Suzuki en esta categoría, se ha resaltado el "pico" con la intención de asociarlo con el corredor del desierto DR-Z y DR-BIG.
- Champion Yellow es un color nuevo para dar la imagen del espíritu desafiante de Suzuki.

Faros y luces direccionales



- Los faros tienen la configuración vertical distintiva de las motos deportivas Hayabusa y GSX-R.
- Las lámparas de los faros son de 12V65W para luces altas (bombilla inferior) y 12V55W para las luces de cruce (bombilla superior). La luz de posición utiliza una bombilla de 12V5W.
- Las luces direccionales tienen una bombilla ámbar de 12V21W cada una y lentes blancas.

Luces traseras de combinación

- Las luces traseras de combinación tienen LEDs que ofrecen mayor visibilidad y mayor durabilidad que las bombillas.
- La luz de la placa de circulación utiliza un solo foco de 12V5W.

Asiento



Champion Yellow No.2 (YU1)



Glass Sparkle Black (YVB)
Pearl Glacier White (YWW)

- Aunque garantiza un alto nivel de confort tanto para el conductor como para el pasajero, el extremo delantero del asiento se adelgazó para tener un buen agarre del vehículo y la facilidad de tocar el suelo con los pies.
- El material utilizado en los lados del asiento es el del modelo de competencia RM-Z, proporcionando un alto nivel de agarre para un mejor control.
- Las costuras en el asiento utilizan doble puntada de alta calidad, y hay dos colores disponibles de acuerdo con el color de la carrocería. Todos los asientos tienen el logotipo de SUZUKI en el lado.

VARIACIONES DE COLOR

V-Strom 1000XT ABS / 1000 ABS

V-Strom 1000 ABS



Champion Yellow No.2 (YU1)



Glass Sparkle Black (YVB)



Pearl Glacier White (YWW)

VARIACIONES DE COLOR

V-Strom 1000XT ABS / 1000 ABS

V-Strom 1000XT ABS



Champion Yellow No.2 (YU1)



Glass Sparkle Black (YVB)



Pearl Glacier White (YWW)