



Way of Life!

SUZUKI ENDURO TOURER 2020



Ingegneria all'avanguardia. Qualità senza compromessi.

Tecnologia Avanzata, Qualità Artigianale.

Il segreto della qualità dei prodotti Suzuki è dato dalla combinazione dell'utilizzo delle tecnologie più avanzate e dalla precisione e qualità tipiche delle lavorazioni artigianali. Le moto e gli scooter Suzuki nascono solo dopo innumerevoli ore di test sul prodotto e controlli di qualità senza compromessi svolti da ingegneri specializzati che, oltre a possedere avanzate competenze tecniche, sono spinti dal loro entusiasmo e dalla passione per le due ruote a realizzare sempre prodotti dalla qualità artigianale.

La nostra competenza al servizio della tua Suzuki.



Realizzare prodotti dal valore aggiunto.

Nei nostri 111 anni di storia, abbiamo sempre cercato, come filosofia aziendale, di fornire prodotti dal valore aggiunto. Crediamo fortemente che la nostra passione ed il nostro entusiasmo si traducano nel vostro divertimento, e che il nostro orgoglio di costruire prodotti di qualità si trasformi da parte vostra nell'orgoglio di possederli.

Il marchio "S" è riconosciuto in tutto il mondo come sinonimo di qualità: un brand che offre al tempo stesso affidabilità e originalità. Ogni anno Suzuki rinnova il proprio intento di essere all'altezza della propria reputazione, producendo moto, scooter, auto e motori fuoribordo di qualità assoluta.

Questo è un obiettivo non solo per il presente ma soprattutto per il futuro.

La tecnologia Suzuki in costante evoluzione.

Broad Power System

I sistemi Suzuki Racing VVT (SR-VVT), Suzuki Exhaust Tuning-Alpha (SET-A), e Suzuki Top Feed Injector (S-TFI) si combinano per dar vita al Broad Power System, incrementando le performance agli alti regimi senza ridurle ai bassi. Il risultato è un'erogazione potente e lineare con accelerazioni poderose a qualsiasi range di giri motore.

Suzuki Racing Variable Valve Timing

Il Suzuki Racing VVT (SR-VVT) è un sistema di fasatura variabile diverso dai complicati impianti utilizzati da altri produttori. Il sistema SR-VVT è più semplice, più compatto e più leggero e aiuta in modo significativo ad incrementare la potenza agli alti regimi.

Suzuki Exhaust Tuning Alpha

I collettori del cilindro 1 e 4, 2 e 3 sono rispettivamente collegati da dei connettori dotati di valvole di regolazione del flusso.

Suzuki Exhaust Tuning

È un sistema basato su una valvola a farfalla servo-assistita, posta nel collettore centrale, che regola la contropressione di scarico per ottimizzare la coppia erogata in base alla posizione dell'acceleratore e della marcia inserita.

Suzuki Top Feed Injector

Un iniettore secondario invia combustibile supplementare migliorando l'efficienza di combustione, la risposta della valvola a farfalla e la potenza massima.

Ride By Wire

Ogni cilindro è dotato di valvola a farfalla gestita elettronicamente ed è alimentato da due iniettori a 10 fori.

Suzuki Dual Stage Intake

Il sistema S-DSI utilizza cornetti di aspirazione di lunghezza variabile, più leggeri e performanti. Questo migliora l'erogazione ai bassi e medi regimi ed aumenta anche la potenza agli alti regimi.

Suzuki Dual Throttle Valve System

Nel sistema di iniezione SDTV, ogni corpo farfallato ha due valvole a farfalla: quella primaria è controllata elettronicamente attraverso il comando del gas, mentre la secondaria è controllata dalla centralina elettronica in base al regime motore, alla selezione delle marce e alla posizione della valvola primaria. La valvola a farfalla secondaria si apre e si chiude per mantenere corretto il valore di velocità dell'aria di aspirazione, migliorando l'efficienza di combustione con una conseguente risposta lineare dell'acceleratore.

Suzuki Composite Electrochemical Material

Lo speciale trattamento SCEM è una tecnica di rivestimento a base di nichel-silicio-carburo derivata direttamente dall'esperienza in pista. I cilindri SCEM consentono un trasferimento di calore più rapido e una tolleranza minore tra pistone e cilindro, per una durata e una resistenza eccellenti.

Suzuki Drive Mode Selector

Il sistema di gestione digitale del motore S-DMS consente al pilota di scegliere fra tre diverse modalità di erogazione della potenza per ottenere le migliori performance in qualsiasi condizione. L'interruttore di selezione della mappatura è montato sul semimanubrio di sinistra ed è azionabile anche durante la guida.

Low RPM Assist

Il sistema utilizza il dispositivo ISC (Idle Speed Control), che controlla il livello del minimo per aumentare i giri del motore nella messa in movimento ed alle basse velocità. Questo sistema aiuta ad avere un funzionamento più fluido durante gli spostamenti a bassa velocità, rendendo così più facile il controllo del motore nel traffico.

Quick Shift bidirezionale

Il sistema interrompe automaticamente l'erogazione della potenza abbastanza a lungo, tra i 50 e i 75 millisecondi a seconda della regolazione della sensibilità, per scaricare gli ingranaggi del cambio e consentire una cambiata pulita. Questo consente un'accelerazione più regolare, praticamente priva di interruzioni. In fase di scalata, invece, il sistema apre automaticamente le valvole dei corpi farfallati quanto basta per aumentare i giri ed abbinare la velocità del motore al rapporto di marcia più basso successivo.

Suzuki Clutch Assist System

Il sistema SCAS consente di eliminare lo slittamento della frizione in fase di piena accelerazione oltre a ridurre lo sforzo sulla leva del comando. Il pilota ha così un maggior controllo della moto in fase di decelerazione e può sfruttare pienamente l'erogazione in fase di accelerazione.

Motion Track Brake System

Il sistema Motion Track Brake System lavora in simbiosi con la piattaforma inerziale IMU. Attraverso gli input che arrivano dalla piattaforma, il Motion Track Brake System riduce la possibilità che la ruota posteriore si alzi durante le staccate al limite o frenate in discesa.

Antilock Brake System

È un dispositivo di supporto al sistema frenante che evita il bloccaggio delle ruote migliorando, di conseguenza, performance e sicurezza di guida. In caso di frenata, la distanza di arresto di un veicolo dotato di ABS potrebbe variare a seconda del fondo stradale. L'ABS non può comunque prevenire lo slittamento della ruota in caso di brusche frenate, pertanto si ricorda di ridurre sempre la velocità.

Motion Track Traction Control System

Il sistema Motion Track TCS consente al pilota di scegliere tra 10 diversi livelli di intervento del controllo di trazione, a seconda della strada o delle condizioni di pista ma anche in base alle preferenze personali e all'esperienza. I diversi livelli di intervento del TCS possono essere cambiati durante la guida, ma solo a gas chiuso. Il controllo di trazione monitora continuamente la velocità della ruota anteriore e posteriore e la posizione di acceleratore, albero motore, cambio e quella della moto, riducendo rapidamente la potenza del motore quando viene rilevata o addirittura prevista una perdita di trazione. La potenza è controllata dalla gestione dell'accensione e dall'apertura della farfalla.

Traction Control System

Questa tecnologia derivata dalla pista offre una maggior sicurezza e riduce l'affaticamento del pilota, garantendo un controllo totale della moto ed aiutando a prevenire lo slittamento della ruota posteriore. Il pilota può scegliere diverse modalità utilizzando l'interruttore posto sul manubrio. Le modalità più aggressive agiscono con un intervento minimo, mentre le più invasive sono dedicate a condizioni di guida precarie risultando molto utili d'inverno ed indispensabili in caso di pioggia. Inoltre, per i più esperti, il sistema di controllo di trazione può anche essere disattivato. Il Traction Control non sostituisce l'azione del pilota e non può prevenire la perdita di trazione a causa della velocità eccessiva. Inoltre, non può evitare che la ruota anteriore subisca una perdita di aderenza.

Launch Control System

Il sistema si occupa di regolare automaticamente i giri del motore in partenza ottimizzando la coppia erogata. Il Launch Control utilizza delle mappe esclusive che controllano l'apertura della farfalla e l'accensione.

Suzuki Easy Start System

La centralina ECM gestisce anche il nuovo "one-touch" Suzuki Easy Start System ed il sistema di gestione del minimo. I due sistemi migliorano l'avviamento a freddo, riducendo le emissioni e stabilizzando il minimo, il tutto in funzione della temperatura del liquido di raffreddamento.

Suzuki Ram Air-Direct

I condotti d'aspirazione dell'aria SRAD sono posizionati ai lati del faro anteriore, per un'efficienza ottimale dell'aspirazione, un aumento della potenza del motore alle elevate velocità e una riduzione del peso.

Sistema Suzuki Advanced Immobilizer

Il sistema Suzuki Advanced Immobilizer (SAIS) utilizza un sistema di identificazione elettronica nella chiave del proprietario per impedire a persone non autorizzate di avviare il motore.

Suzuki Holeshot Assist Control

Il Suzuki Holeshot Assist Control (S-HAC) è un sistema di gestione della partenza capace di garantire il miglior scatto in avanti rappresentando un fiore all'occhiello delle Suzuki RM-Z. Il sistema riporta i tempi di accensione al normale funzionamento sei secondi dopo la partenza, quando il pilota passa alla quinta marcia o quando la valvola a farfalla è chiusa, fornendo la spinta necessaria per essere in testa alla prima curva.

Accensione Keyless

Il pilota può avviare il motore senza dover inserire la chiave nel nottolino, purché questa sia abbastanza vicina alla motocicletta. Ciò significa che non sarà più necessario armeggiare per recuperare la chiave dalle tasche o dallo zaino ma basterà salire in sella ed accendere la propria Suzuki.

V-STRUM 1050 XT



V-STRUM 1050XT



Giallo



Bianco / Arancione



Nero

V-STRUM 1050



Nero



Nero / Bianco



Nero / Grigio

Il design della V-STRUM 1050/XT

L'anteriore rimanda immediatamente al DR-BIG con la forma squadrata del faro come elogio al fascino del più grande monocilindrico adventure mai prodotto. La tecnologia full LED permette un'illuminazione ottimale in ogni circostanza.

Ad assecondare il piacere di guida ci pensa poi il nuovo manubrio a sezione variabile, come si addice ad una Enduro Tourer eclettica capace di affrontare ogni tipo di strada. Fanno sfoggio le finiture color bronzo di teste, pompa dell'acqua e carter motore che si distaccano visivamente dal corpo motore di colore nero. Dettagli che fanno la differenza.

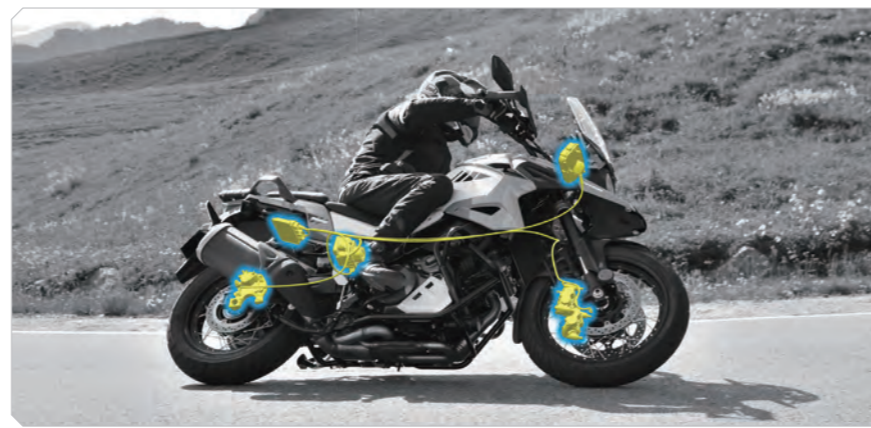


*Tutte le spie sono illuminate a puro scopo illustrativo.

CONTROLLO AVANZATO, MASSIMA SICUREZZA

Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S)

Il sistema Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S) è composto da 7 innovazioni tecniche: il Motion Track Brake System (#frenainpiega), l'Hill Hold Control System (#partifacile), lo Slope Dependent Control System (#frenasicuro), il Load Dependent Control System (#frenasicuro), il Cruise Control, il Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) e il Traction Control. Il Suzuki Intelligent Ride System è un pacchetto tecnologico smart che riconosce le esigenze del pilota e gli permette di esprimere al massimo le sue performance, per una guida sicura e divertente.



A Motion Track Brake System - #frenainpiega XT

Il rinnovato Motion Track Brake System combina tutte le informazioni relative al posizionamento della moto grazie alla piattaforma inerziale sviluppata appositamente da Bosch. Consente una gestione dinamica dell'ABS non solo quando la moto sta procedendo dritta ma anche in fase di curva, monitorando l'angolo di piega e intervenendo sull'intensità di frenata.

Nota: l'ABS non è progettato per ridurre lo spazio di frenata. Si prega di guidare sempre a velocità sicura, anche in curva.

Ride-by-wire: acceleratore elettronico

Molto più semplice, più compatto e leggero rispetto alla precedente unità meccanica. Non ci sono più cavi che scendono dalla manopola del gas fino ai corpi farfallati. Ora è tutto elettronico, gestito tramite la centralina ECM. Il tutto si traduce in una sensazione di linearità eccellente unita ad una risposta diretta del gas, priva di ritardi e sempre uguale.

E Cruise Control System XT

Il nuovo sistema di Cruise Control permette di viaggiare ad una velocità impostata senza che si debba azionare l'acceleratore. Un notevole vantaggio per chi affronta lunghi viaggi su strade rettilinee: meno stress per il pilota e consumi di carburante inferiori. Il Cruise Control è possibile grazie al nuovo acceleratore elettronico ride-by-wire, una novità assoluta per il segmento Enduro Tourer di Suzuki. La velocità può essere impostata in un range che va da 50 km/h a 160 km/h e la minima marcia richiesta per il corretto funzionamento è la quarta. L'attivazione del Cruise Control è immediata, basta una leggera pressione sul pulsante posizionato sul blocchetto di destra. Una volta azionato, la velocità può essere regolata sia con lo switch up&down del blocchetto di sinistra sia tramite l'acceleratore.

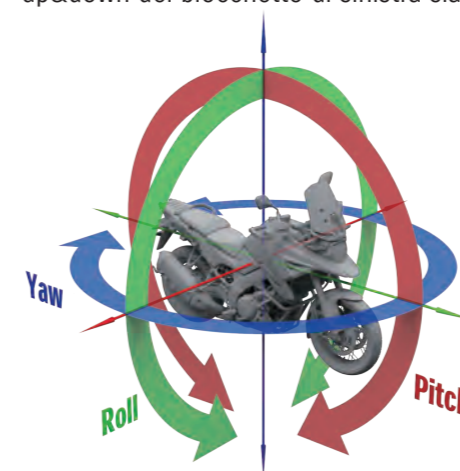


E Suzuki Drive Mode Selector (SDMS)* XT

Il Suzuki Drive Mode Selector permette al pilota di scegliere tre diverse mappe motore (A, B e C).

*Non disponibile su versione depotenziata a 35kW.

Mappa A	Risposta immediata del gas
	Risposta del gas vigorosa ma controllata, ideale per il touring o tragitti cittadini
Mappa B	
Mappa C	Risposta del gas parzializzata, è la più restrittiva delle mappe, adatta al bagnato

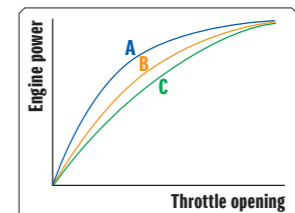


IMU/6 direzioni, lungo 3 assi, beccheggio, rollio e imbardata



IMU XT

La nuova piattaforma inerziale (IMU) lavora in 6 direzioni lungo 3 assi (beccheggio, rollio ed imbardata), contro le 5 dell'unità precedente.



Curva di potenza delle tre modalità

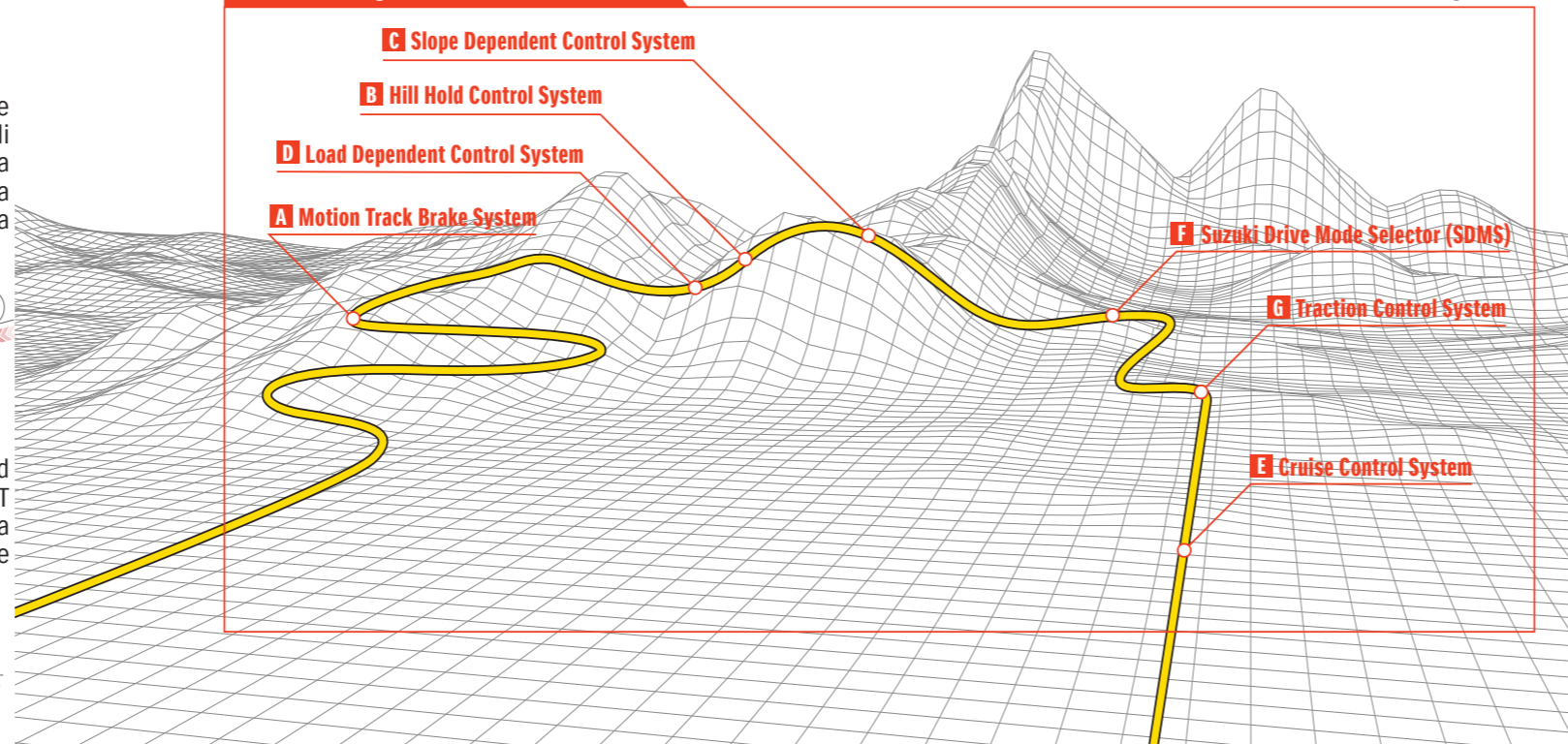
G Traction Control System

Il Traction Control, rivisto ed aggiornato, consente al pilota di settare, a seconda del proprio stile di guida e delle condizioni del manto stradale, il livello di controllo della trazione della ruota posteriore. La Nuova V-STROM 1050XT offre 3 diversi livelli di intervento oltre alla possibilità di disinserimento. Tramite speciali sensori, il sistema monitora continuamente la velocità di rotazione della ruota anteriore e posteriore, l'apertura del corpo farfallato, l'albero motore e la marcia inserita. Quando viene rilevato lo slittamento della ruota posteriore, il sistema regola immediatamente la potenza erogata.



SICURA E INTELLIGENTE

Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S)



B Hill Hold Control System - #partifacile XT

Tecnologia derivata dal mondo automotive, l'Hill Hold Control System fa sì che quando ci si ferma in salita, ad esempio su una strada di montagna, il sistema aziona automaticamente il freno posteriore per 30 secondi, mantenendo la moto ferma. Questo consente al pilota di concentrarsi sulla partenza in salita agendo solo su acceleratore e frizione, con tutti e due i piedi a terra.

- Il sistema funziona se:
1. La relativa spia è accesa su ON.
 2. Quando la moto si ferma in salita.
 3. Quando non si è in folle.
 4. Quando il cavalletto è tirato su.



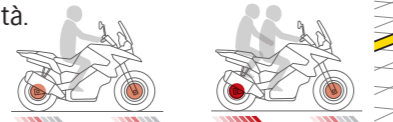
C Slope Dependent Control System #frenasicuro XT

È un nuovo sistema elettronico di sicurezza che agisce quando si procede in discesa. Controlla l'intensità di frenata e, nel caso, la ripartisce automaticamente tra il freno anteriore e quello posteriore. Questo sistema evita il sollevamento della ruota posteriore e stabilizza la frenata senza gravare sul freno anteriore.



D Load Dependent Control System #frenasicuro XT

Da solo o in coppia, non fa differenza. Grazie al Load Dependent Control System, la nuova V-STROM 1050XT percepisce lo spostamento di carico generato dalla presenza del passeggero e adatta la potenza frenante per una migliore stabilità.



LA POTENZA DEL MOTORE V-TWIN

CONTINUA EVOLUZIONE

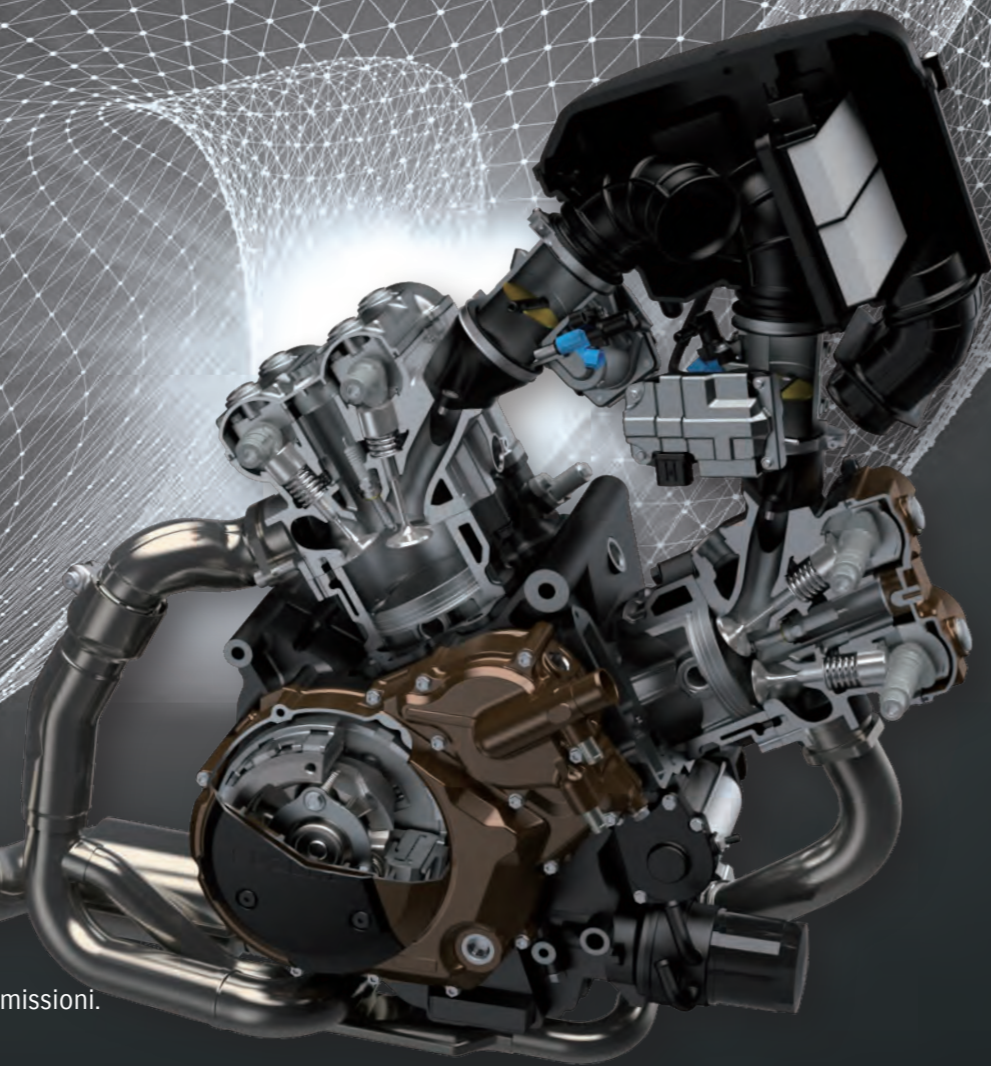
L'evoluzione del motore V-Twin: più raffinato, più potente e con meno emissioni.

Il migliore bicilindrico a V

Per le sue Enduro Tourer, Suzuki ha da sempre creduto nella bontà e nelle caratteristiche tecniche del bicilindrico a V. La sua erogazione, la sua elasticità, l'assenza di vibrazioni e il bilanciamento che regala alla moto sono punti di forza imprescindibili. Nel caso della nuova V-STROM 1050/XT, il bicilindrico a V di 90° raffreddato a liquido, DOHC e di 1.037 cm³ è stato totalmente rivoluzionato, capace di soddisfare i nuovi standard ambientali Euro 5. Le prestazioni del nuovo motore sono migliorate: la potenza massima sale a 107 CV (79 kW) espressi a 8.500 giri/min mentre i consumi toccano il valore incredibilmente basso di 4,9 litri / 100 km.

Il nuovo propulsore mantiene le eccezionali doti del predecessore con fluidità e vigorosa risposta ai bassi e medi regimi. Migliora nell'allungo e nella potenza massima soddisfacendo i piloti più esigenti in qualsiasi condizione.

Nota: l'effettivo risparmio di carburante può variare a seconda delle differenti condizioni climatiche, delle condizioni del manto stradale e del rispetto degli intervalli di manutenzione.



Suzuki Clutch Assist System (SCAS)

Il "Suzuki Clutch Assist System" permette alla frizione di agire come un'unità anti-saltellamento. Il feeling alla leva sarà di conseguenza sempre perfetto, a tutto vantaggio del comfort di guida.

Ride-by-wire

Molto più semplice, più leggero e più compatto rispetto alla precedente unità meccanica. L'acceleratore elettronico ride-by-wire agisce direttamente sui corpi farfallati che ora prevedono una sezione di 49 mm invece dei 45 mm della versione precedente.

Nuovo albero a camme

Anche l'albero a camme è stato aggiornato grazie al nuovo profilo delle camme e all'intervento sulla fasatura. I risultati ottenuti sono i quasi 7 cavalli in più rispetto al modello precedente, senza aumentare alesaggio o corsa; bensì riducendo le emissioni e rispettando la normativa Euro 5.

Tecnologia Dual Spark

Ogni cilindro è dotato di due candele di accensione che agiscono in maniera indipendente, contribuendo all'ottimizzazione della combustione e garantendo elevata efficienza, maggiore potenza ed una più lineare risposta dell'acceleratore.

ECM

La nuova centralina ECM (Engine Control Module) garantisce una gestione del motore all'avanguardia, ottimizzando le impostazioni per soddisfare le normative Euro 5.

Raffreddamento a liquido

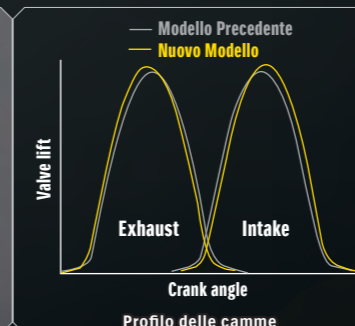
Viene utilizzato un nuovo scambiatore acqua-olio più compatto e leggero del precedente. Il raffreddamento dell'olio ad acqua consente di mantenere una lubrificazione impeccabile per un motore più performante.



Suzuki Assist Clutch System (SACS)



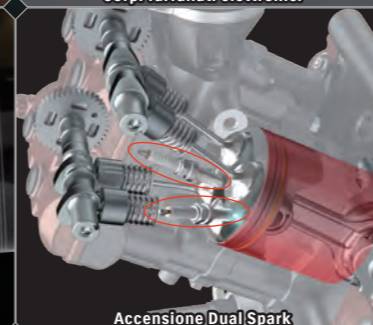
Corpi farfallati elettronici



Profilo delle camme



Scambiatore acqua-olio



Accensione Dual Spark



ECM



*Nell'immagine sono presenti moto con accessori originali.

PERFORMANCE E COMFORT

CAPOFILA DI UNA NUOVA GENERAZIONE

La nuova generazione di V-STROM rappresenta l'avanguardia del segmento Enduro Tourer in termini di comfort, facilità di utilizzo e sicurezza.



Nuovo pannello multifunzione

Il cruscotto presenta tutte le informazioni necessarie su uno schermo LCD completo e ben visibile in ogni condizione, merito anche dello spoiler che lo protegge dai raggi diretti del sole. Il layout è intuitivo e di facile consultazione e un semplice switch up&down presente sul blocchetto di sinistra gestisce tutte le informazioni.

Tra i dati forniti dal display compaiono: tachimetro, contagiri digitale, indicatore di marcia, contachilometri, contachilometri parziale (A, B), consumo istantaneo e medio di carburante, autonomia, livello di carburante, indicatore della temperatura del liquido di raffreddamento del motore, indicatore della temperatura dell'aria, orologio, tensione della batteria, promemoria intervalli di manutenzione, selettore delle mappe motore SDMS, Traction Control Mode, Cruise Control, ABS e Hill Hold Control System, inoltre sono previste le spie relative a rischio di manto stradale ghiacciato, attività del Traction Control e luci abbaglianti.



1 Lo switch up&down sul blocchetto di sinistra permette di modificare i setting e le funzioni del pannello strumenti.

2 Modalità della mappa motore SDMS, modalità controllo trazione e modalità ABS* sono tutte concentrate nella parte inferiore destra del contagiri (*Solo V-STROM 1050XT).

3 L'attivazione e lo status del Cruise Control* sono indicate nell'angolo in alto a destra del display LCD (*Solo V-STROM 1050XT)



Uscita USB

Sul lato sinistro del pannello LCD si trova una porta USB che può essere utilizzata come fonte di alimentazione per smartphone, navigatore GPS o altri dispositivi.

*Per evitare di scaricare la batteria, non utilizzare la USB quando il motore è in stato di arresto. Si ricorda di fare sempre riferimento al manuale d'uso e manutenzione.

Qualità delle sospensioni KYB

Le sospensioni della Nuova V-STROM 1050/XT sono KYB. La forcella con steli rovesciati da 43 mm è completamente regolabile. Con un semplice click si interviene su compressione, ritorno e precarico molla. La sospensione posteriore è un monoammortizzatore dotato di leveraggio progressivo ed è regolabile in estensione, agendo sul registro posto nella parte bassa e nel precarico molla. Regolare il precarico molla non è mai stato così semplice, infatti è sufficiente agire sul controllo remoto ruotandolo senza l'utilizzo di attrezzi. Anche le ruote hanno una grande influenza sulla ciclistica e sulle capacità di una moto di assorbire le asperità del terreno. Per questo la Nuova V-STROM 1050/XT offre due soluzioni: la versione XT utilizza cerchi a raggi marcati DID, mentre per la versione standard si sono preferiti dei cerchi in alluminio a 10 razze dalla natura più stradale. La scelta degli pneumatici è ricaduta sui Bridgestone Battlax Adventure A41 nelle misure 110/80 R19 all'anteriore e 150/70 R17 al posteriore.

Telaio perimetrale in alluminio

Il telaio perimetrale in alluminio garantisce grande stabilità ed immediatezza di guida: difficile eguagliare le sue doti dinamiche. Sempre in alluminio anche il forcellone, per un'estrema leggerezza e rigidità.



Parabrezza regolabile

Sulla V-STROM 1050XT il parabrezza è regolabile in altezza senza l'ausilio di nessuno strumento. Basta agire sul gancio anteriore per modificarne la posizione. Sulla versione standard il parabrezza è regolabile in tre posizioni tramite uno strumento in dotazione.



Altezza sella regolabile

Sulla V-STROM 1050XT è possibile regolare l'altezza della sella tramite uno strumento posto nel sottosella. L'altezza può variare di 20 mm. Per la versione standard è invece disponibile una sella ribassata come accessorio originale.



Manubrio in alluminio a sezione variabile

Il nuovo manubrio in alluminio a sezione variabile garantisce il massimo sia in termini di rigidità e robustezza sia in termini di feeling di guida.



Forcella anteriore regolabile



Sospensione posteriore regolabile



V-STROM 1050XT



V-STROM 1050

Equipaggiamento Esclusivo per la V-STROM 1050XT **XT**

La Nuova V-STROM 1050XT alza lo standard del segmento Enduro Tourer quando si parla di equipaggiamento di serie. Molti degli elementi che solitamente vengono offerti come costosi optional, oggi sono di serie. L'elenco è ricco ed è composto da: barre paramotore in alluminio, avvolgente paramotore in alluminio, nuovi paramani, parabrezza e sella regolabile, presa DC da 12V, frecce a LED e cavalletto centrale.



Paramotore in alluminio



Barre paramotore



Frecce a LED



Paramani



Sistema di regolazione parabrezza



Sella (altezza regolabile)



Cavalletto centrale



Presa 12V DC

*Per evitare di scaricare la batteria non usare la presa quando il motore è in stato d'arresto. Assicurarsi di mantenere 12W o meno durante il funzionamento al minimo.

V-Strom 650XT

V-Strom 650



V-Strom 650XT

Colorazioni



Giallo



Nero



Blu



Grigio



Bianco



Nero

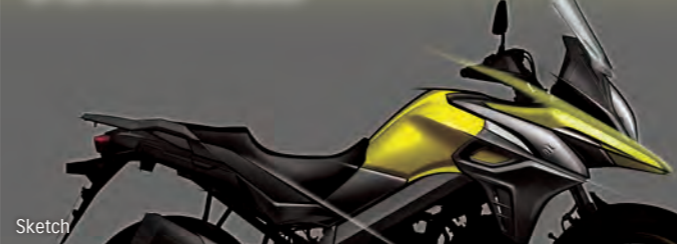
Grande eredità. Grandi avventure.

Ereditando il "becco" dalla DR-BIG, da cui prende anche lo spirito avventuriero, le V-Strom 650/XT sono le sport enduro tourer tuttofare che esaltano qualsiasi condizione di guida.

Commuting giornaliero, strade sconnesse e bagnate o tortuosi passi alpini, lunghi tragitti in autostrada, viaggi in coppia...pensa ad un obiettivo o ad una sfida e la V-Strom 650/XT sarà al tuo fianco per accompagnarti in ogni avventura quotidiana.



V-Strom 650



Sketch



Ereditando l'avantreno a becco dall'originale DR-BIG, la V-Strom punta in alto, oltre le montagne, e al di là di ogni confine. L'ereditaria della DR BIG è ora pronta a supportare le tue avventure, che siano esse BIG o giornaliere.

Lo spirito temerario del suo antenato è ancor di più enfatizzato.

Motore V-Twin

Il bicilindrico da 645 cm³ è un'opera d'arte pensata e realizzata dagli ingegneri Suzuki che si è evoluta nel corso degli anni. Il motore è stato aggiornato andando a privilegiare i bassi ed i medi regimi, ma senza compromettere la potenza agli alti. L'unità utilizza nuovi elementi come i pistoni con un nuovo rivestimento anti attrito, rivedendo più di 60 componenti per mantenere la stessa elasticità e consumi ridotti. Proprio i bassi consumi, insieme al serbatoio da 20 litri, fanno sì che la V-Strom 650/XT sia ai vertici della categoria per quanto riguarda l'autonomia, alleggerendo il pilota dallo stress relativo a frequenti soste.



Motore V-Twin da 645cm³ DOHC, 90 gradi

Pistoni con rivestimento antiattrito

Una caratteristica sostanziale del motore V-Twin da 645 cm³ è il rivestimento antiattrito della botte del pistone, che diminuisce l'attrito tra pistone e cilindro e permette allo stesso tempo di diminuire consumi ed emissioni. Viene inoltre utilizzato un nuovo anello raschiaolio dalla forma ad "L" per sigillare al meglio il cilindro e ridurre al minimo il fenomeno del blow-by.



Suzuki Dual Throttle Valve (SDTV)

La V-Strom 650/XT è dotata del sistema d'iniezione SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve), dalle comprovate performance, che utilizza due valvole a farfalla per ogni cilindro per un'erogazione della potenza più efficiente. Insieme agli iniettori a 10 fori, questo sistema ottimizza la combustione e permette un'erogazione della potenza più dolce oltre a consumi più bassi. Il sistema SDTV include un corpo farfallato da 39 mm, più piccolo e leggero, con un sistema di controllo del regime di minimo ISC integrato che permette di ottenere un minimo ancora più stabile e ridurre le emissioni inquinanti.

Tecnologia Dual Spark

Rispetto alle candele tradizionali, quelle all'iridio producono una scintilla più nitida e rapida per una migliore combustione, incrementando la potenza, ottimizzando la risposta all'acceleratore e migliorando gli avviamenti e il regime del minimo. Lo scopo è quello di ottimizzare la combustione per ogni cilindro in modo che sia sempre ottimale.

Alberi a camme

Per donare un carattere unico alla V-Strom 650/XT, il motore deve comportarsi al meglio non solo ad alti regimi ma anche ai medio-bassi. Per questo il motore monta un albero a camme originale con valvole di aspirazione di uguale lunghezza, mentre per lo scarico è stato adottato quello del SV650 in quanto dotato di una posizione più elevata rispetto al precedente V-Strom 650/XT. Tutto questo si traduce in un incremento di coppia e potenza a regimi medio-alti, donando al pilota uno strabiliante piacere di guida quando si cerca un approccio più sportivo e, al contempo, un feeling più rilassato durante lunghi viaggi o gite in giornata.

Sistema di scarico più basso e leggero

Il sistema di scarico completamente ridisegnato è più basso e spostato vicino al baricentro. Contribuisce a migliorare l'agilità e permette di adottare il sistema di valigie integrato, uno degli optional di cui sarà davvero difficile fare a meno. I catalizzatori sono stati posizionati uno sopra l'altro così da raggiungere il livello di emissioni consentito dagli standard Euro 4, senza compromettere la potenza.



Sistema Traction Control

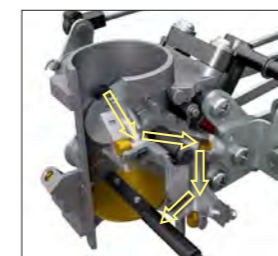
La V-Strom 650/XT è dotata del sistema di controllo di trazione ereditato dalla sorella maggiore. Il sistema monitora continuamente la velocità di rotazione delle ruote, la posizione dell'acceleratore, i giri motore e la marcia inserita con diversi sensori. Controlla la potenza del motore gestendo l'iniezione ed il volume d'aria in aspirazione. Il controllo di trazione può essere selezionato su due posizioni o disattivato. Le due modalità differiscono in termini di sensibilità. Modalità 1 - permette un moderato slittamento della ruota posteriore, per uno stile di guida più aggressivo. Modalità 2 - attiva il controllo di trazione alla più piccola perdita di aderenza per garantire il massimo livello di confidenza sulle superfici scivolose o sul bagnato. La scelta tra le due modalità può essere facilmente gestita da un selettore posto a lato della manopola sinistra.

Nota: Il traction control non sostituisce il controllo della moto da parte del pilota, non previene la perdita di controllo in caso di eccessiva velocità in curva o in frenata e non controlla la trazione della ruota anteriore.



Modalità Traction control

Modalità	Indicatore TC	Livello di sensibilità	Utilizzo
OFF		-	-
1		Basso	Guida sportiva buone condizioni stradali
2		Alto	Manto stradale bagnato o ghiacciato



LOW RPM ASSIST

Low RPM assist

Il sistema Low RPM Assist scongiura lo spegnimento improvviso del motore. Il sistema alza automaticamente il minimo non appena la leva frizione viene rilasciata o quando si viaggia a bassi giri motore con intenso uso della frizione come nel caso del traffico delle grandi città, prevenendo lo spegnimento del motore.

Ricco e completo quadro strumenti multifunzione

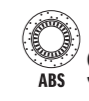
Condividendo il design, la facilità di utilizzo e la chiarezza del dispositivo del pannello strumenti della sorella maggiore, la V-Strom 650/XT ti fornirà più informazioni in una qualità superiore. Il pannello incorpora un tachimetro analogico ed un ampio indicatore digitale per la marcia inserita e la velocità. La sezione digitale mostra contachilometri, doppio trip, orologio, livello carburante, temperatura del liquido di raffreddamento, temperatura esterna, voltaggio della batteria, autonomia, consumo medio e quello istantaneo e modalità del traction control inserita. In più, dei LED istantanei forniscono indicazioni quali spia che avverte in caso di possibile strada ghiacciata,* luci abbaglianti, folle e ABS. Tutte queste informazioni sono accessibili del selettore di sinistra, dove è anche possibile resettare il trip.

*La spia che avverte in caso di possibile strada ghiacciata inizia a lampeggiare quando la temperatura esterna si abbassa sotto i 3° C. Continua a lampeggiare per 30 secondi e infine rimane illuminata fino a quando la temperatura esterna non raggiunge i 5°C.



Suzuki Easy Start System

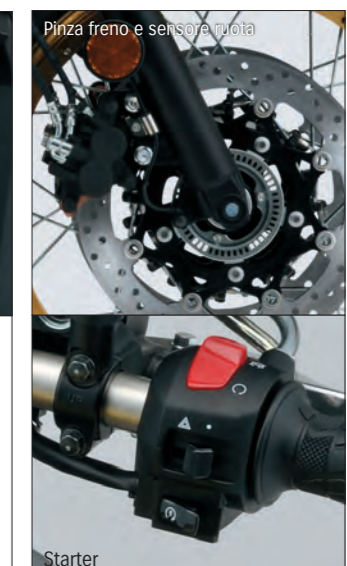
La V-Strom 650/XT ha adottato il Suzuki Easy Start System che permette al motore di mettersi in moto con un solo tocco del bottone. Una centralina elettronica controlla lo status dell'accensione e disinnesta lo starter all'avvio del motore.



Sistema frenante con ABS

Equipaggiata con due dischi da 310 mm all'anteriore e un disco da 260 mm al posteriore, la V-Strom 650/XT permette frenate potenti e profonde. Inoltre, il leggero e compatto sistema ABS, che evita il bloccaggio delle ruote in caso di frenata eccessiva, è stato aggiornato con un setting che agevola la sensazione di guida naturale, pur aumentando la sicurezza.

Nota: l'ABS non riduce la distanza di frenata. Si prega di guidare sempre in sicurezza a seconda delle condizioni atmosferiche e dell'asfalto, soprattutto in curva.



Sospensioni dinamiche

La forcella telescopica regala un feeling unico e assorbe al meglio ogni asperità, permettendo di viaggiare in sicurezza con un livello di comfort unico. Il monoammortizzatore è regolabile nel ritorno e nel precarico della molla, operazione che può essere effettuata senza attrezzi specifici. La V-Strom 650/XT può essere così adattata ad ogni esigenza.



Regolatore sospensione posteriore



V-Strom 650

V-Strom 650XT

Ruote e pneumatici

La V-Strom 650 XT monta dei cerchi a raggi sulla quale è possibile il montaggio di pneumatici tubeless. I raggi permettono di migliorare ulteriormente l'assorbimento delle asperità, specialmente nei passaggi off-road che a questo punto non potranno più fermare il tuo desiderio di avventura.

Inoltre, la nuova colorazione gialla adotta dei cerchi di colore oro, completamente anodizzati, che danno un look ancora più racing. Le dimensioni delle ruote sono 19 pollici per l'anteriore e 17 pollici per il posteriore, ideali per una sport adventure tourer. Il nuovo pneumatico adottato è il Bridgestone BATTLAX ADVENTURE A40, sviluppato in esclusiva per la V-Strom 650.

Comfort controllabile

Per ridurre le turbolenze, l'ampio cupolino è più alto di 9 mm, con una forma ridisegnata in modo da migliorare il flusso dell'aria così che il pilota sia il più protetto possibile. Il tutto può essere personalizzato agendo su 4 viti che permettono di regolare il parabrezza su 3 posizioni.



Parabrezza regolabile in tre posizioni

Presà DC

Presà DC

La V-Strom 650/XT equipaggia una presa da 12 Volt nel cruscotto che permette di collegare il navigatore satellitare, o di ricaricare un dispositivo mobile utile per i lunghi viaggi.

Il cuore del comfort

Il design della sella è il fulcro del comfort di guida della V-Strom. Per garantire un'ampia base di appoggio, la parte anteriore della sella è più bassa e consente al pilota di toccare più comodamente con i piedi a terra. Anche la parte di sella del passeggero è più ampia e confortevole, consentendo viaggi comodi e sicuri. Vista lateralmente, la sella così imbottita e confortevole invita il pilota a lunghe uscite in moto.



Sella confortevole



Telaio a doppia trave in alluminio

Una caratteristica unica che pone la V-Strom 650/XT ai vertici della sua categoria è l'adozione del telaio a doppia trave in alluminio: leggero, confortevole ma al tempo stesso rigido. Il telaio è poi accoppiato con un forcellone, anch'esso in alluminio, che garantisce stabilità in ogni condizione di guida.

Design delle luci

Il faro anteriore e le luci di posizione a LED contribuiscono a migliorare il design della V-Strom 650/XT e a renderla ancora più simile alla sorella di cilindrata maggiore. Abbaglianti e anabbaglianti sono posizionati verticalmente, mantenendo la stessa potenza della versione precedente, con un look decisamente più moderno. All'azionarsi degli abbaglianti entrano in funzione entrambi i fari, ottenendo così un fascio di luce decisamente più ampio.



Faro anteriore

Luci a LED posteriori

Preparatevi a partire

Con una reputazione da grande viaggiatrice, anche in coppia, il set di tre valigie rigide integrate è un importante optional per rendere la tua V-Strom ancora più accattivante. La sezione posteriore è stata progettata per accomodare il set di valigie, che anche quando completamente cariche influiscono minimamente sull'handling generale della moto, mantenendo un'ottima stabilità generale e facilità di guida. Tutte e tre le valigie possono essere chiuse con la stessa chiave prevista per la messa in moto. Oltre al bauletto centrale da 35 litri, è disponibile un bauletto da 55 litri che permette di sistemare due caschi integrali, fornendo spazio ulteriore per i viaggi in coppia più lunghi.

Nota: Il bauletto da 55 litri non può essere montato con le borse laterali. Assicuratevi di utilizzare il bauletto da 55 litri singolarmente. Quando si montano le borse laterali siete pregati di montare il bauletto da 35 litri.

Serbatoio più sottile, stessa capacità

Pur mantenendo la stessa capienza, il serbatoio è più sottile permettendo di affrontare anche i viaggi più lunghi con una comodità sempre maggiore. La forma è stata resa possibile eliminando le cover in plastica dai lati del serbatoio. Tale modifica rende l'utilizzo di borse magnetiche molto più semplice. Anche le cover che nel precedente modello andavano a proteggere il telaio sono state ridisegnate, snellite ed abbassate. Il pilota incontra il minor numero possibile di ostacoli quando va ad appoggiare entrambi i piedi a terra.



Serbatoio

Copertura laterale

Paramani

Puntale inferiore

Comfort funzionale

Una caratteristica fondamentale della V-Strom 650/XT è la sella. Il nuovo design la rende estremamente confortevole mantenendo la seduta del passeggero parallela al portapacchi, così da fornire un'ampia zona di carico perfettamente piatta.



V-Strom 250



Trasforma ogni giorno in un'avventura

Suzuki V-Strom è sinonimo di avventura sin dal suo debutto della V-Strom 1000 nel 2002. Quando nel 2004 è comparsa sul mercato anche la versione 650, il marchio V-Strom si è affermato come uno dei nomi principali del segmento sport enduro tourer. Con la V-Strom 250, Suzuki decide di avvicinarsi ad un numero ancora maggiore di motociclisti proponendo una moto ancora più facile, leggera e versatile.

Piccola e intelligente

La V-Strom 250 è stabile e maneggevole su ogni terreno grazie alle sue dimensioni contenute e a un bilanciamento perfetto. La si può definire "intelligente" perchè ha davvero tutto al posto giusto per agevolare qualsiasi manovra. Con le sorelle V-Strom maggiori condivide il DNA da mostro sacro dello scenario off-road di Suzuki.

Colorazioni



Giallo / Nero



Grigio



■ Cerchi, pneumatici e freni

I cerchi a razze donano un tocco di sportività unico che si aggiunge all'ottimo grip garantito dai pneumatici di serie. I freni a disco a margherita forniscono un'eccellente potenza frenante, e grazie all'ABS sviluppato da Bosch il sistema assicura sempre confidenza e controllo.

*Il sistema ABS non è progettato per ridurre lo spazio di frenata. L'ABS non può impedire lo slittamento della ruota causato dalla frenata in curva. Si prega di guidare sempre con prudenza.



Unità ABS



Disco a margherita



Ruota anteriore

■ Parabrezza

Compatto e progettato in galleria del vento, il parabrezza ha una forma che si integra perfettamente nel design della moto proteggendo il pilota dall'aria in maniera completa.

■ Luci posteriori

La luce del fanalino di coda è a LED.



■ Pannello strumenti multifunzione

Le spie a Led includono: indicatori di direzione, luci abbaglianti, folle, spia di allerta in caso di possibili malfunzionamenti, ABS, indicatore dei giri del motore, temperatura del liquido refrigerante e pressione dell'olio. Il pannello LCD include anche tachimetro, doppio trip, marcia inserita, giri motore, consumo medio, indicatore di carburante, indicatore del cambio olio e orologio. Alla sinistra dello strumento si trova inoltre una presa da 12V.



Nota: Tutte le spie sono illuminate a puro scopo illustrativo.

Performance del motore

Il motore bicilindrico fronte marcia da 248 cm³ che equipaggia la V-Strom 250 è stato ottimizzato per garantire una buona coppia ai bassi e medi regimi. Un motore potente e facile da controllare al tempo stesso. L'efficienza generale raggiunta permette dei consumi estremamente bassi e consente alla nuova V-Strom 250 di soddisfare le normative Euro 4. Basti pensare che con un pieno di benzina, la V-strom 250 può percorrere più di 500 km*.

*1: Consumo calcolato sulla base del Worldwide Motorcycle Test Cycle (WMTC). Il consumo effettivo e l'autonomia possono variare a seconda delle condizioni meteo, dalle strade, dal comportamento di guida del pilota e dello stato del veicolo.

■ Camme

Il profilo delle camme studiato per la V-Strom 250 restituisce un'accelerazione massima quando si viaggia tra i 20 e i 90 km/h in quanto rappresentano il range nel quale il motore è più utilizzato. Inoltre rendono il motore più silenzioso per garantire una sensazione di guida sempre piacevole.

■ Cilindro

Il trattamento utilizzato per i cilindri agevola la lubrificazione dei pistoni così da aiutare a minimizzare la perdita di performance dovuta all'attrito.

■ Testa del cilindro

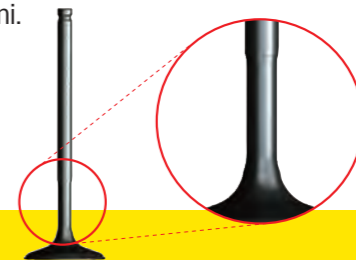
La testa di ogni cilindro adotta dei bilancieri che minimizzano l'attrito.

■ Pistoni

Le fasce dei pistoni sono sottili, per ridurre la frizione sul cilindro. I pistoni stessi sono ottimizzati per migliorare l'efficienza generale.

■ Valvole di aspirazione

Le valvole di aspirazione sono state disegnate per ottimizzare il flusso d'aria in camera di combustione. Questo aiuta a raggiungere un'elevata efficienza termica che si traduce in migliori performance e minori emissioni.



■ Candele

La scelta di utilizzare delle candele a punta proiettata aumenta la velocità di combustione. Questo migliora la risposta, soprattutto a gas parzializzato, ed aumenta l'autonomia.

■ Scarico leggero ed efficiente

Il sistema di scarico 2 in 1 è stato pensato per ottimizzare la camera di fronte al catalizzatore. Questa soluzione permette di massimizzare l'accelerazione ai medi regimi. Inoltre, l'efficienza del sistema riduce le emissioni di scarico.



Accessori originali

Rendi unica la tua Suzuki



Borse in alluminio - V-Strom 1050XT



Bauletto centrale in alluminio - V-Strom 1050XT



Barre paramotore - V-Strom 650



Paracatenas - V-Strom 650



Paramani - V-Strom 250



Borse laterali - V-Strom 250

Visita il sito Suzuki per visualizzare tutta la gamma degli accessori.



È possibile personalizzare le moto e gli scooter Suzuki per adattarli al vostro stile di vita con l'aggiunta degli accessori originali. La gamma accessori tra cui scegliere è vasta: dalle parti in carbonio per la tua GSX-R alle coperture per le stradali, fino ai bauletto e alle borse per scooter e moto.

Acquistare gli accessori Suzuki non potrebbe essere più facile.

Verifica la disponibilità degli accessori sul sito Suzuki e visita uno dei nostri concessionari autorizzati, saprà consigliarti l'allestimento ottimale per la tua moto.

Gli accessori venduti unitamente alla moto hanno la stessa garanzia del mezzo, mentre per quanto riguarda gli accessori acquistati successivamente si applica una garanzia di due anni.

Merchandise ufficiale



L'abbigliamento ed il merchandising Suzuki uniscono i tessuti più innovativi a tagli e colori di tendenza, per uno stile unico ed inimitabilmente ispirato al nostro team ufficiale MotoGP, dalle t-shirts alle felpe con il cappuccio. Disponiamo anche di una linea vintage e di tanti regali per adulti e bambini.

Visita il sito

shop.suzuki.it

per trovare tutto il merchandising ufficiale Suzuki.



Per la scheda tecnica completa visita il sito moto.suzuki.it

Modelli	V-STROM 1050/XT	V-STROM 650/XT	V-STROM 250
			
Motore	4 tempi, 2 cilindri, V-Twin a 90° raff. a liquido	4 tempi, 2 cilindri, V-Twin a 90° raff. a liquido	4 tempi, 2 cilindri, V-Twin a 90° raff. a liquido
Cilindrata	1.037 cm ³	645 cm ³	248 cm ³
Alesaggio x corsa	100,0 x 66,0 mm	81,0 mm x 62,6 mm	53,5 mm x 55,2 mm
Potenza max e regime	107 CV (79kW) 8.500 giri/min	70,72 CV (52kW) a 8.000 giri/min	25 CV (18,4kW) a 8.000 giri/min
Coppia max e regime	100 Nm 6.000 giri/min	62 Nm 6.500 giri/min	23,4 Nm 6.500 giri/min
Lunghezza massima	2.265 mm	2.275 mm	2.245 mm
Larghezza massima	870 mm / 940 mm	910 mm	790 mm
Altezza massima	1.470 mm / 1.465 mm	1.484 mm	1.350 mm
Interasse	1.555 mm /	1.560 mm	1.425 mm
Altezza sella da terra	855 mm / 850 mm	835 mm	800 mm
Peso in ordine di marcia	236 kg / 247 kg	213 kg / 216 kg	188 kg
Sospensione Ant.	Forcella telescopica a steli rovesciati completamente regolabile	Forcella telescopica	Forcella telescopica
Sospensione Post.	Monoammortizzatore regolabile nel precarico molla e in estensione	Monoammortizzatore regolabile nel precarico	Monoammortizzatore
Freni Ant.	Doppio disco da 310 mm	Doppio disco da 310 mm	Disco da 290 mm
Freni Post.	Disco da 260 mm	Disco da 260 mm	Disco da 187 mm
Pneumatico Ant.	110/80 R19M/C (59V)	110/80 R19M/C 59V	110/80 17M/C 57H
Pneumatico Post.	150/70 R17M/C (69V)	150/70 R17M/C 69V	140/70 17M/C 66H
Capacità serbatoio	20 litri	20,5 litri	17,3 litri

* Il consumo di carburante è calcolato tramite il metodo WMTC (Worldwide Motorcycle Test Cycle).

1 Il sistema ABS non è progettato per ridurre lo spazio di frenata. L'ABS non può impedire lo slittamento della ruota causato dalla frenata in curva. Si prega di guidare sempre con prudenza.

2 Caschi e articoli da viaggio sono mostrati solo a scopo illustrativo. Non utilizzare i vani portaoggetti per gli elementi che sono fragili, rezioli, pericolosi o sensibili al calore. Caschi di determinate forme potrebbero non essere riponibili nel vano sottosella.

3 Il sistema di controllo della trazione non è un sostituto per il controllo della valvola a farfalla e non può impedire perdita di trazione a causa della velocità eccessiva quando si entra in curva o in frenata.

Verifica la disponibilità degli accessori sul sito Suzuki o visita uno dei nostri concessionari autorizzati, saprà consigliarti sull'allestimento ottimale per la tua moto.

Gli accessori venduti unitamente alla moto hanno la stessa garanzia del mezzo; mentre per quanto riguarda gli accessori acquistati successivamente si applica una garanzia di due anni.

Oltre 100 anni di storia

Sempre a fianco dei nostri clienti



1909
Michio Suzuki apre il primo stabilimento Suzuki per la costruzione di telai tessili ad Hamamatsu.



1952
Suzuki realizza e produce la prima bicicletta motorizzata, la 'Power Free'.



1958
Per la prima volta viene utilizzato il logo Suzuki con la 'S' rossa.



1962
Campioni del mondo! Il pilota della Germania dell'Est, Ernst Degner, conquista il primotitolo iridato nella classe TT 50 cc.



1965
Hugh Anderson vince il suo quarto titolo mondiale.



1971
Joel Robert conserva la corona di campione del mondo 250 cc.



1976
Barry Sheene e Suzuki conquistano il primo titolo mondiale classe 500 cc con la RG500.



1981
Il pilota italiano Marco Lucchinelli vince il campionato del mondo sulla RG500.



1985
Viene commercializzata la moto che ha cambiato il panorama motociclistico mondiale: la Suzuki GSX-R750.



1993
Kevin Schwantz diventa campione del mondo classe 500 cc sulla RGV.



1996
Suzuki re-inventa la GSX-R750 con un modello completamente nuovo.



1999
Suzuki rompe nuovamente gli schemi introducendo sul mercato l'incredibile GSX1300R Hayabusa.



2000
Kenny Roberts Jr. si aggiudica il Campionato del Mondo GP500.



2001
Un anno indimenticabile, che vede il lancio della Suzuki GSX-R1000.



2005
Suzuki introduce la terza generazione di GSX-R1000.



2008
Suzuki introduce la seconda generazione di Hayabusa.



2012
Suzuki lancia la seconda generazione di V-Strom con la nuova V-Strom 650.



2013
Il Suzuki Endurance Racing Team (SERT) conquista il quarto titolo consecutivo nel Campionato del Mondo Endurance.



2016
Suzuki vince il GP di Silverstone in MotoGP.



2018
L'anno in cui un'icona rinasce, la Katana torna col suo stile inimitabile e più potente che mai.



2019
Suzuki vince 2 gare nella MotoGP ad Austin (USA) e Silverstone (GB) con Alex Rins del Team Suzuki Ecstar su GSX-RR.

TIMBRO DELLA CONCESSIONARIA

Le informazioni contenute in questo catalogo sono conformi alla data di stampa 03/2020. Nel quadro di una politica di miglioramento continuo del prodotto, Suzuki Italia S.p.A. si riserva il diritto di modificare in ogni momento le specifiche dei modelli descritti. Le modifiche saranno notificate presso la rete ufficiale Suzuki e pubblicate sul sito www.suzuki.it. A causa dei limiti tecnici di stampa i colori riprodotti in questo leaflet possono differire sensibilmente dai colori reali. Tutti i diritti sono riservati. Riproduzione vietata.

- Si ricorda sempre di indossare il casco, gli occhiali e l'abbigliamento tecnico adeguato.
- Si prega di leggere sempre il manuale d'uso e manutenzione.

- Si prega di guidare sempre con prudenza.
- Non guidare dopo aver bevuto alcolici o assunto droghe.

Stampato in Italia Marzo 2020

CODICE CATALOGO: ITA01-CTEND-020

100th
ANNIVERSARY

NUMERO VERDE
800-452625
moto.suzuki.it

f t i y /SUZUKIMOTORCYCLEITALIA