

DOSSIER DE PRESSE
Septembre 2022

V-STRROM 1050 DIE ***V-STRROM 1050***



1. INTRODUCTION	P.3
2. CONCEPT PRODUIT	P.6
3. MOTEUR	P.12
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (SIRS)	P.19
5. CHÂSSIS	P.27
6. ÉQUIPEMENT ÉLECTRONIQUE	P.40
7. DESIGN	P.43
8. ACCESSOIRES D'ORIGINE	P.46
9. COLORIS	P.51
10. CARACTÉRISTIQUES	P.53

La V-Strom fête son 20^{ème} anniversaire

L'histoire de la V-Strom débute en 2002, avec la sortie de la V-Strom 1000 (DL1000), une nouvelle génération de routière « Sport Adventure ». Elle a acquis son caractère polyvalent grâce à son moteur V-twin à 90° refroidi par eau, double ACT, 4 soupapes par cylindre, associé au cadre léger à double longeron en aluminium. La V-Strom 1000 était puissante, agile, fiable, confortable et agréable à piloter, franchissant toutes les frontières, s'adaptant à toutes les conditions de route et de conduite pour emmener son pilote où bon lui semblait. La sonorité typique de son bicylindre en V, un plaisir supplémentaire pour le pilote, lui a valu son nom (« V » pour le bicylindre et le terme allemand « Strom » signifiant la finesse du flux de puissance qu'il délivre).



Première génération de V-Strom 1000
(modèle 2002)

Suite au succès retentissant de la V-Strom 1000 et sa solide réputation sur le marché, Suzuki a lancé la V-Strom 650 en 2004, le nouveau modèle de ce qui allait devenir une série, avec la V-Strom 1000 à sa tête. Équipée du même bicylindre en V, mais dans un ensemble plus compact et plus abordable, la V-Strom 650 offrait l'expérience de la routière « Sport Adventure » à un plus large éventail de pilotes. Ce modèle léger de classe moyenne est également devenu un succès et est resté populaire au fil des années.



V-Strom 650 (modèle 2004)

Suzuki a continué à faire évoluer la V-Strom 1000 au cours des années suivantes et au moment où la 2^{ème} génération a été lancée en 2013, les ventes avaient atteint 50 000 exemplaires. Le nouveau V-twin a été perfectionné grâce à son double allumage, ses pistons forgés, ses injecteurs à 10 trous et l'augmentation de sa cylindrée de 996 cm³ à 1 037 cm³. La 2^{ème} génération de V-Strom 1000 a également introduit le SCAS (Suzuki Clutch Assist System), l'ABS et le tout premier système de contrôle de traction qui, combinés à un châssis plus léger mais plus solide, ont amélioré considérablement les performances de cette routière « Sport Adventure ». Son style distinctif faisait apparaître le fameux « bec » avant, repris du DR-BIG (DR750S) et du légendaire DR-Z. Cette 2^{ème} génération s'est vendue à plus de 35 000 exemplaires.



2^{ème} génération de V-Strom 1000
(modèle 2014)

En 2017, la famille s'est agrandie avec l'arrivée de la V-Strom 250, destinée à des pilotes ayant une expérience et des besoins différents.



V-Strom 250 (modèle 2017)

La 3^{ème} génération de V-Strom, la V-STROM 1050/XT est arrivée sur le marché en 2019, nouvelle version du modèle haut de gamme, conçue pour permettre à encore plus de pilotes d'expérimenter de plus grandes aventures au guidon de leur routière. Le moteur a été amélioré de nouveau pour délivrer un couple plus linéaire dans les moyens régimes et une plus grande puissance dans les hauts régimes, tout en respectant la norme Euro 5. Cette nouvelle génération a été équipée d'un système de contrôle électronique, le SIRS (Suzuki Intelligent Ride System) qui l'a rendue plus prévisible, plus maniable et moins fatigante à piloter. Son bec proéminent a été retravaillé pour présenter un look plus net, moderne et agressif, toujours fidèle à l'héritage de son ADN. À ce jour, les ventes de ce modèle depuis 2019 ont atteint environ 15 000 unités.



3^{ème} génération de V-Strom 1050/XT (modèle 2020)

La V-Strom 250SX a récemment été annoncée comme la dernière de la série, mais uniquement sur des marchés limités.



V-Strom 250SX (modèle 2023)

Suzuki présente à présent la V-STROM 1050/DE. La dernière version du modèle haut de gamme qui offre aux pilotes des possibilités d'aventures encore plus étendues. La nouvelle V-STROM 1050 hérite de tous les points forts du modèle précédent, auxquels s'ajoutent de nouvelles fonctionnalités qui augmentent le plaisir de conduite. La V-STROM 1050DE quant à elle, offre des caractéristiques spécifiques qui lui permettent tout particulièrement de négocier plus aisément les graviers, les surfaces non pavées des routes de campagne, voies vertes et divers sentiers.



V-STROM 1050DE



V-STROM 1050

Maître De l'Aventure

Où Que Vous Alliez

“ Maître de l'aventure, où que vous alliez “. Ce concept traduit tous les efforts déployés pour améliorer un véhicule qui a déjà acquis une solide réputation de routière « Sport Adventure » très performante, permettant aux pilotes de s'évader librement et d'explorer à leur guise les grands espaces. Il satisfait les besoins de ceux qui souhaitent conduire une moto robuste, qui les emmène partout, lors de longues randonnées ou sur les chemins de campagne ou de graviers. Cette nouvelle V-STROM 1050/DE s'adapte aux préférences de tous les pilotes, en fonction de leurs types de sorties.

La V-STROM 1050 et la V-STROM 1050DE sont toutes les deux équipées des fonctionnalités électroniques qui ont donné à la V-STROM 1050XT un avantage sur ses concurrentes. Ce package comprend la gamme complète de systèmes de contrôles électroniques qui composent le SIRS (Suzuki Intelligent Ride System).

La différence entre les deux modèles se fait ressentir au niveau des fonctionnalités d'optimisation. La V-STROM 1050 est conçue pour maximiser le confort et les performances sur des longues distances et des routes goudronnées. Elle est équipée de jantes en aluminium de 19 pouces à l'avant et 17 pouces à l'arrière, d'une large bulle réglable facilement en hauteur. La V-STROM 1050DE en revanche, vise à optimiser les performances sur route non pavée. Elle est équipée de pneus trail, dont un pneu avant de 21 pouces, son angle de chasse est plus important et son empattement plus long, pour améliorer la maniabilité sur les graviers et les chemins de terre, d'une suspension plus souple pour absorber les bosses et les surfaces accidentées, d'un guidon et de repose-pieds en acier plus larges, d'un sabot moteur en aluminium et de protections latérales de série. Il est également possible de désactiver l'ABS à l'arrière et le contrôle de traction propose un nouveau mode : G (gravel).

Suzuki propose la nouvelle V-STROM 1050 en 2 versions, pour satisfaire plus de demandes et de préférences. Les 2 versions profitent des mêmes moteur, châssis et électronique.

< Principales différences entre la V-STROM 1050 et la V-STROM 1050DE >

		V-STROM 1050	V-STROM 1050DE
Châssis	Guidon	Aluminium profilé	Aluminium profilé (+ 20 mm de chaque côté)
	Repose-pieds	Aluminium (recouvert caoutchouc)	Acier (recouvert caoutchouc)
	Selle	Réglable en hauteur (+20 mm)	Résistante au pilotage debout
	Protections latérales	Disponibles en accessoire d'origine	De série
	Pneu avant	110/80R19M/C 59V tubeless	90/90-21M/C 54H avec chambre à air
	Pneu arrière	150/70R17M/C 69V tubeless	150/70R17M/C 69H tubeless
	Débattement de suspension avant	160 mm	170 mm
	Débattement de suspension arrière	160 mm	169 mm
	Bulle	Réglable en hauteur avec poignée	Courte, fumée
	Garde au sol	165 mm	190 mm
SIRS	Sabot moteur	Plastique	Aluminium
	Traction control	3 modes + OFF	3 modes + OFF + mode G
	Désactivation ABS arrière	-	✓

POINTS CLÉS

Caractéristiques moteur :

- Le bicylindre en V réputé de 1 037 cm³ se caractérise par une sonorité profonde dans les bas régimes, un couple linéaire à mi-régimes et une puissance maximale dans les hauts régimes.
- Le double allumage maximise l'efficacité de la combustion.
- Les soupapes creuses remplies de sodium aident à réduire la température dans la chambre de combustion. **NEW**

La boîte à 6 rapports a été retravaillée pour un changement de rapports plus fluide et une meilleure maniabilité. **UPDATE**

- Le SCAS (Suzuki Clutch Assist System) facilite l'usage du levier d'embrayage et réduit la fatigue sur les longues distances grâce au changement de rapports plus fluide.
- La nouvelle chaîne de transmission est plus solide avec des maillons et des plaques plus robustes. **NEW**

SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (SIRS) caractéristiques :

- Le Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) optimise les performances de la moto en fonction des conditions de roulage et de conduite.
- Le Suzuki Traction Control System (STCS) apporte une meilleure adaptation aux conditions de conduite les plus diverses grâce à ses 3 modes (+ OFF).
- La commande électronique des gaz de type « ride-by-wire » offre la réponse la plus fidèle aux demandes du pilote. Le ressort de rappel de la poignée des gaz est plus rigide afin de limiter les vibrations. **UPDATE**
- Le quickshifter bidirectionnel désactivable permet de passer les rapports de manière plus rapide et fluide, sans toucher au levier d'embrayage. **NEW**
- Le régulateur de vitesse a été perfectionné pour offrir une plus large gamme de réglages de vitesse. **UPDATE**
- Le freinage Motion Track (en fonction de l'angle) permet d'activer l'ABS lors de la prise d'angle.

- L'aide au démarrage en côte permet de repartir facilement.
- Le système de contrôle du freinage dépendant de la pente offre un freinage plus stable durant les descentes.
- Le système de contrôle du freinage dépendant de la charge permet de freiner de façon optimale même avec des bagages.
- Le système Suzuki Easy Start permet de démarrer le moteur avec une simple pression sur le démarreur.
- Le Low RPM Assist maintient une vitesse stable au ralenti.

Spécificités de la V-STROM 1050DE :

- Mode G (Gravel) inclus au STCS pour aider le pilote à mieux négocier les routes de graviers. **NEW**
- Désactivation de l'ABS à l'arrière pour optimiser les performances sur les graviers. **NEW**

Châssis :

- La boucle arrière du fameux cadre périmétrique en alliage d'aluminium a été améliorée pour mieux supporter les irrégularités des routes non pavées. **UPDATE**
- La fourche avant inversée réglable KYB offre un contrôle tout en douceur.
- La suspension arrière réglable contribue à la maniabilité et à la stabilité.
- Les étriers de frein avant radiaux à 4 pistons mordent des disques flottants de 310 mm et assurent une grande puissance de contrôle et de freinage.

Spécificités de la V-STROM 1050DE :

- L'angle de chasse est plus important, l'empattement plus long et la garde au sol plus élevée, afin d'améliorer la stabilité et la maniabilité sur les surfaces non pavées. **NEW**
- L'augmentation du débattement des suspensions avant et arrière améliore les performances sur routes non pavées. **UPDATE**
- La roue avant est équipée d'une jante de 21 pouces à rayons métalliques. **NEW**
- Les Dunlop TRAILMAX MIXTOUR de 21 pouces à l'avant et 17 pouces à l'arrière sont des pneus trail. **NEW**
- Le bras oscillant en aluminium est plus long et plus rigide pour mieux supporter l'augmentation de l'empattement et du débattement des suspensions. **NEW**
- Le guidon est plus large et composé d'un tube plus épais en aluminium. **NEW**
- La selle du pilote est conçue pour faciliter la position debout sur les repose-pieds. **NEW**
- Les repose-pieds sont plus larges et apportent plus de soutien lors d'une conduite en position debout.
- La bulle fumée est plus courte pour optimiser la visibilité sur les sentiers et les routes de graviers. **NEW**
- Le nouveau garde boue avant en 3 parties est conçu pour mieux absorber les impacts. **NEW**
- Le sabot moteur en aluminium est de série. **NEW**
- Les nouvelles béquilles centrale et latérale répondent à la garde au sol plus élevée du nouveau châssis. **NEW**
- Les protections latérales sont de série.

Spécificités de la V-STROM 1050 :

- Guidon fuselé en aluminium conçu pour offrir une maniabilité optimale sur la chaussée ou les routes en terre.
- Jantes en aluminium à 10 bâtons chaussées de pneus Bridgestone Battlax Adventure A41.
- Bulle ajustable en hauteur qui aide à réduire la fatigue sur les longues distances.
- Selle en 2 parties (pilote et passager) qui permet d'avoir une position droite confortable et réduit la fatigue lors des longs trajets. La selle du pilote peut être réhaussée de 20 mm.
- Repose-pieds en aluminium qui offrent l'équilibre parfait entre confort et performances.
- Sabot moteur en plastique.

Équipement électronique :

- Le nouvel écran multifonction TFT couleur de 5" affiche clairement toutes les informations nécessaires. **NEW**
- Les optiques de phares superposées à LED offrent une vue dégagée de la route. Les feux de position à LED, les clignotants et les feux arrière en plus d'être durables, assurent de bien être vu.
- Un port USB, sur le côté gauche du tableau de bord, permet de recharger son smartphone, et une prise 12V située sous le siège passager peut charger de nombreux équipements électroniques.

Style :

- Représentation moderne du légendaire DR-Z du Paris-Dakar, le design aux lignes plus nettes, avec le bec proéminent, reflète fortement l'ADN de Suzuki, avec un look plus agressif et plus sophistiqué.
- La V-STROM 1050DE accentue l'effet de robustesse grâce à son garde boue avant unique et ses protections latérales en aluminium. **NEW**
- Les différents coloris combinent des finitions mates et brillantes qui donnent à la V-STROM son air sophistiqué haut de gamme. **NEW**
- Les graphismes renforcent l'effet de vitesse et de mouvement vers l'avant. **NEW**



V-STROM 1050DE



V-STROM 1050



V-STROM 1050DE



V-STROM 1050

Introduction



Moteur bicylindre en V

La toute dernière version du bicylindre en V à 90°, double ACT refroidi par eau équipe la nouvelle V-STROM 1050/DE. Produit d'années de développement par des ingénieurs passionnés, ce moteur jouit d'une réputation de puissance, de fiabilité et de pur plaisir de conduite.

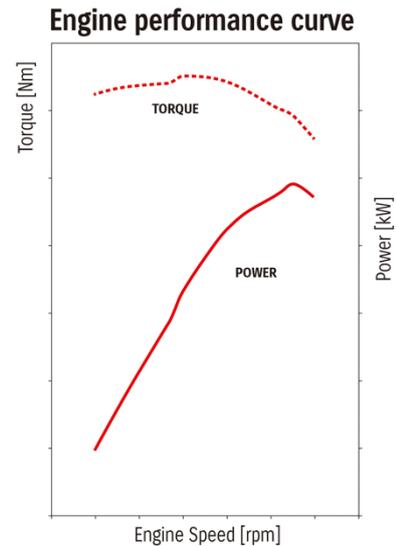
Des changements notables visent à rendre le moteur plus souple et facile à contrôler, tels que l'introduction du quickshifter bidirectionnel et une amélioration de la transmission. Les changements de rapport sont plus souples, plus fluides et plus linéaires, ce qui augmente encore le plaisir de conduite. La V-STROM 1050/DE adopte également toutes les nouvelles fonctionnalités de commandes électroniques du SIRS dont le nouveau mode G (Gravel) du contrôle de traction pour la version DE.

Ce bicylindre en V offre une sonorité grave et profonde dans les bas régimes, un couple puissant et linéaire dans les régimes intermédiaires ainsi qu'une excellente réserve de puissance dans les hauts régimes, tout en respectant la norme Euro 5. La mélodie du V-twin sera parfaite dans toutes les situations, entre les longues sorties, les trajets urbains, sur chemins de traverse ou routes de graviers.

Grâce à ses caractéristiques exceptionnelles, le V-twin convient parfaitement à la V-STROM 1050/DE. Sa conception assure un équilibre parfait, chacun des cylindres annulant les vibrations de l'autre. Il n'y a donc pas besoin d'arbre d'équilibrage et la puissance du moteur en sortie est plus élevée. La disposition du V-twin permet une conception de châssis plus mince avec un centre de gravité plus bas. Le véhicule est donc plus maniable et plus agile. Chaque cylindre étant indépendant, il peut être optimisé pour faciliter le double allumage, ce qui améliore la combustion et la puissance tout en contribuant à réduire la consommation de carburant.

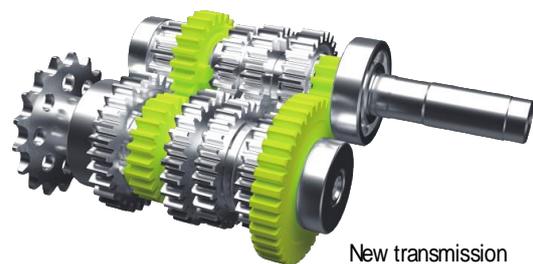
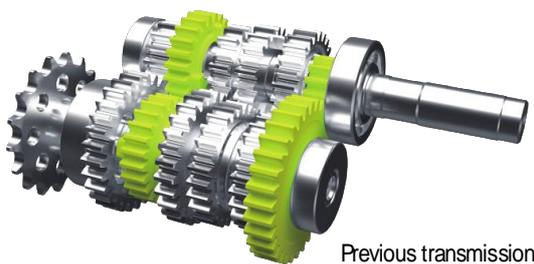
Moteur	V-twin, 4-temps, double ACT
Refroidissement	Liquide
Cylindrée	1 037 cm ³
Alésage x course	100 mm x 66 mm
Puissance max	79 kW / 8 500 tr/min
Couple max	100 Nm / 6 000 tr/min
Norme antipollution	Euro 5
Consommation	5,2 L/100 km (19,2 km/L)

Remarque : la consommation peut varier en fonction de la météo, de l'état de la route, du pilotage, de l'entretien du véhicule...



Transmission UPDATE

Le rapport de transmission des 1^{ère} et 6^{ème} vitesses de la boîte à 6 rapports est plus élevé, ce qui rend le passage des vitesses plus souple, à partir de la seconde, et délivre plus de puissance lors de l'accélération. Cette amélioration facilite encore plus l'utilisation du quickshifter bidirectionnel.



Rapport de transmission

		Modèle précédent	Nouveau modèle
Rapport de réduction	Primaire	1.838 (57/31)	1.838 (57/31)
	Final	2.411 (41/17)	2.647 (45/17)
Rapport de transmission	1 ^{ère}	3.000 (36/12)	2.666 (32/12)
	2 ^{nde}	1.933 (29/15)	1.933 (29/15)
	3 ^{ème}	1.500 (27/18)	1.500 (27/18)
	4 ^{ème}	1.227 (27/22)	1.227 (27/22)
	5 ^{ème}	1.086 (25/23)	1.086 (25/23)
	6 ^{ème}	1.000 (24/24)	0.913 (21/23)

Modifications surlignées en jaune

Soupapes d'échappement creuses **NEW**

La V-STROM 1050/DE est la première Suzuki à utiliser des soupapes creuses remplies de sodium. Elles contribuent à réduire la température dans la chambre de combustion et sont plus durables.



Soupapes

Double allumage

Le double allumage Suzuki utilise 2 bougies iridium par cylindre. La bougie principale, au centre de la chambre de combustion, s'allume sur toutes les plages de régime. La bougie secondaire améliore la combustion à bas régimes et permet d'obtenir une distribution de puissance plus douce. Cette efficacité de combustion contribue également à diminuer la consommation de carburant et des émissions polluantes, à offrir une réponse de l'accélérateur plus linéaire, un démarrage plus facile et un ralenti plus stable.



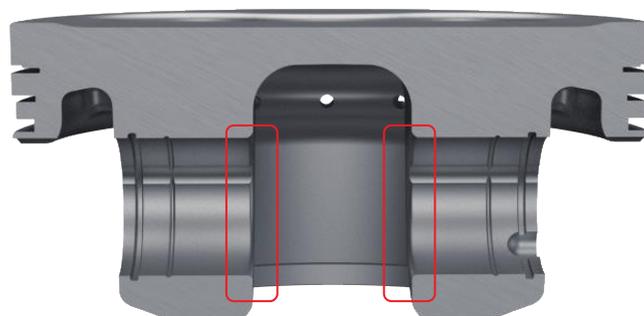
2 bougies par cylindres

Profils des cames et synchronisation

Le profil et le calage des cames d'admission et d'échappement contribue à délivrer une meilleure puissance et une consommation plus faible, tout en respectant la norme Euro 5.

Pistons

Les pistons forgés, très rigides et légers, sont conçus à l'aide de la méthode FEM (méthode des éléments finis). Les têtes sont anodisées et le biseautage des entrées/sorties de l'axe des pistons répartit mieux la charge, ce qui permet de réduire les contraintes. Ces deux traitements augmentent la durabilité des pistons.



Biseautage

Suzuki Composite Electrochemical Material (SCEM)

Les alésages des cylindres sont plaqués à l'aide du procédé SCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material), développé pour la course et éprouvé sur piste, qui réduit la friction, améliore la dissipation de la chaleur et résiste mieux à l'usure.

Commandes électroniques « ride-by-wire » des corps de papillons

Chacun des 2 cylindres est alimenté par des corps de papillon de 49 mm à commande électronique. Chaque corps possède un seul papillon et peut être ouvert ou fermé indépendamment, pour plus de contrôle et un ralenti plus stable.



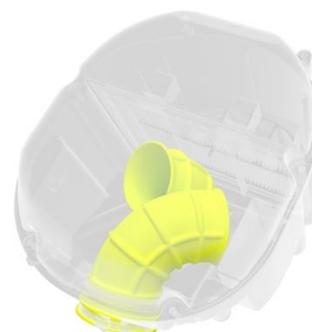
Corps de papillon des gaz

Injecteurs

Des injecteurs «long-nosed» à 10 trous améliorent la brumisation du carburant et avec elle la qualité de la combustion, faisant diminuer la consommation.

Boîte à air

La forme a été retravaillée pour un meilleur écoulement de l'air, ce qui contribue à augmenter le couple à bas régimes et à atteindre toute la puissance du V-twin.



Boîte à air

Refroidissement

Le radiateur offre une capacité de refroidissement élevée pour soutenir toute la puissance du bicylindre.

Un ventilateur de refroidissement thermostatique aide à stabiliser la température du liquide de refroidissement. La V-STROM 1050/DE est également équipée d'un refroidisseur d'huile léger et compact situé près du filtre à huile, pour un fonctionnement du moteur encore plus fluide et fiable.

Échappement

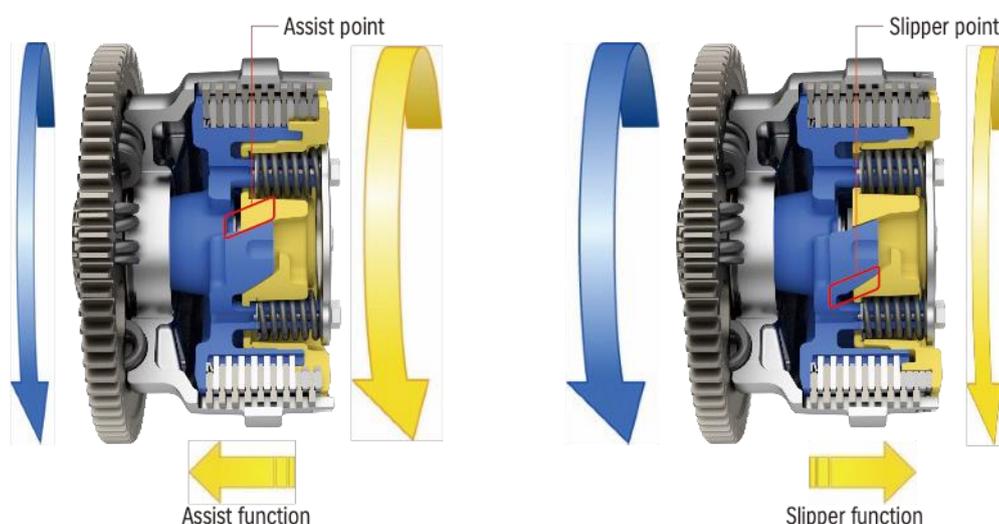
L'échappement de type 2en1 de la V-STROM 1050/DE est conçu pour reproduire la sonorité distinctive du V-twin, que ce soit à grande vitesse ou à bas régime. De plus, le catalyseur de grand volume permet de limiter les émissions polluantes afin de répondre à la norme Euro 5, tout en maximisant la puissance et les performances globales.

Suzuki Clutch Assist System (SCAS)

L'embrayage à glissement limité se désengage partiellement pour limiter l'effet négatif du frein moteur lors des rétrogradages. Il évite ainsi à la roue arrière de se bloquer ou de tressauter et rend les décélérations plus douces. Le pilote peut désormais descendre les rapports en toute sérénité et garder un meilleur contrôle de sa machine.

Le SCAS réduit la pression sur les disques au rétrogradage, limitant l'inversion de couple à la roue arrière. Il augmente la pression mécanique sur les disques à l'accélération, autorisant l'utilisation de ressorts d'embrayage plus légers et facilitant l'usage du levier d'embrayage. Le nouveau SCAS fait profiter le quickshifter bidirectionnel de tous ses avantages, lors du passage des vitesses sans actionner la poignée d'embrayage.

Schéma de fonctionnement du Suzuki Clutch Assist System



Chaîne UPDATE (V-STROM 1050DE uniquement)

La chaîne de la V-STROM 1050DE a été retravaillée, avec des maillons et des plaques plus robustes pour mieux résister aux impacts des graviers. Le levier de vitesse a également été amélioré.



Chaîne

Introduction

Le SIRS (Suzuki Intelligent Ride System) comprend un grand nombre de systèmes électroniques d'aide à la conduite.

Ces dispositifs permettent au pilote d'optimiser le comportement moteur en fonction des conditions de roulage et de la qualité du revêtement, aussi bien que de son niveau de pilotage et de son expérience. Secondant le pilote, ils rendent la V-STROM 1050/DE plus agile, maniable et agréable à conduire, même équipée de valises latérales, et moins fatigante à piloter lors de longues sorties ou de balades sur tous types de routes.

Un arsenal qui met instantanément le pilote en confiance et lui permet de pouvoir se concentrer sur le seul plaisir de rouler.

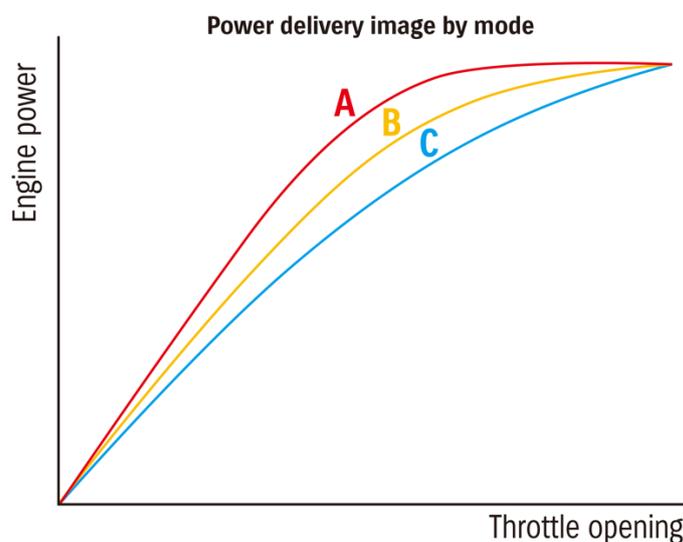
Parmi les technologies avancées du SIRS, on compte le Suzuki Drive Mode Selector (SDMS), le Suzuki Traction Control System (STSC), le régulateur de vitesse, la commande des gaz de type « ride-by-wire », le quickshifter bidirectionnel, le Suzuki Easy Start, le Low RPM Assist, le freinage Motion track et le freinage combiné AV/AR, les systèmes de freinage dépendants de la pente et de la charge et l'aide au démarrage en côte.



(1) Contrôles sur la sortie moteur

Suzuki Drive Mode Selector (SDMS)

Le SDMS exploite pleinement le système de commande électronique de l'accélérateur (en particulier de l'ouverture de la poignée des gaz jusqu'en haut des mi-régimes) et offre un choix entre 3 cartographies moteur différentes, selon les conditions d'utilisation ou les préférences du pilote. Le calibrage de chacun de ces trois modes a été peaufiné et longuement testé pour maximiser le potentiel de la V-STROM 1050/DE en tant que routière « Sport Adventure », tout en augmentant ses capacités d'adaptation aux changements de la météo, au type de route ou au style de pilotage, pour un plaisir au guidon de tous les instants.



Le mode A (Active) procure la réponse la plus énergique à basse et moyenne vitesses et donne le meilleur couple à bas régime. Le couple est délivré de manière à offrir cette accélération bestiale qui exploite pleinement le V-twin. Il est particulièrement adapté à une sortie sportive sur route sinueuse et par temps sec.

Le mode B (Basic) conserve le même niveau de puissance maxi, mais se distingue par une réponse moins brutale et un comportement moteur plus progressif à basse et moyenne vitesses. Son paramétrage, parfait pour les balades, rend la moto plus maniable et docile à l'accélération, et conviendra dans de nombreuses conditions de roulage, à une grande majorité de motards au quotidien.

Le mode C (Comfort) procure la réponse la plus souple et délivre un couple modéré et une puissance encore plus progressive, bien que toujours disponible en totalité. La limitation du couple et l'adoucissement de la réponse à l'ouverture des gaz rendent la V-STROM 1050/DE plus docile et maniable sur les longues distances, avec un passager, sur revêtement glissant, quand les conditions sont mauvaises ou quand on souhaite juste rentrer tranquillement à la maison après une longue virée.

(2) Contrôles sur l'accélération

Suzuki Traction Control System (STCS)

Le STCS développé pour la nouvelle V-STROM 1050/DE permet au pilote de mieux contrôler son véhicule quelles que soient les conditions, comme par exemple, transporter un passager, de nombreux bagages, rouler par mauvais temps. Il renforce également le sentiment de confiance, quel que soit le niveau d'expérience, tout en réduisant le stress et la fatigue.

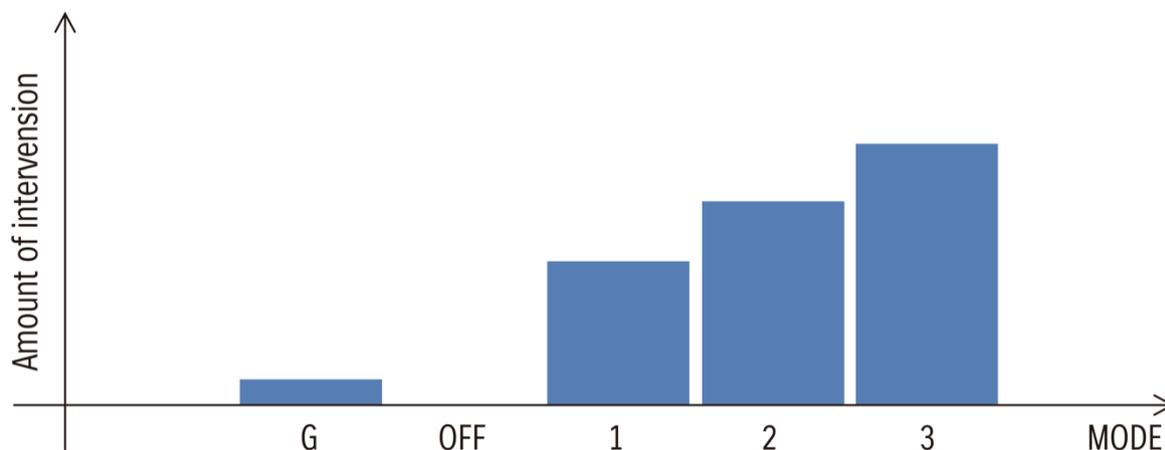
Le pilote peut choisir entre 3 modes ou désactiver le système. Plus le mode augmente, plus le système intervient rapidement pour empêcher la roue de patiner. Ainsi, le mode 1 est le moins intrusif, le mode 2 propose l'équilibre parfait pour les trajets urbains et les routes pavées et le mode 3 offre le soutien idéal sur route mouillée et chaussée glissante.

Il surveille en permanence la vitesse de rotation des roues, le régime moteur (calculé via le capteur de position du vilebrequin), le degré d'ouverture des papillons de gaz et le rapport engagé. Il est conçu pour brider instantanément la puissance à la moindre amorce de perte d'adhérence, en agissant à la fois sur l'ouverture des papillons et l'allumage.

Mode G (Gravel) **NEW** (V-STROM 1050DE uniquement)

En plus de ses 3 modes (+ OFF), le STCS de la V-STROM 1050DE introduit un nouveau mode G (Gravel) qui agit sur l'allumage et permet de mieux négocier les routes de graviers. La puissance est délivrée de façon régulière à la roue arrière tout en évitant le patinage. Le véhicule reste donc parfaitement maniable et permet au pilote de profiter pleinement du plaisir de conduite sur les routes non pavées ou les sentiers de campagne.

Niveau d'intervention par mode



Avertissement : le contrôle de traction ne dispense pas le pilote de devoir gérer correctement l'ouverture des gaz. Il ne peut empêcher les pertes d'adhérence au freinage ou en cas de vitesse excessive en entrée de virage. Il n'empêche pas non plus la roue avant de pouvoir dérapier.

Le mode « G » autorise un certain niveau de patinage du pneu arrière et ne convient donc pas à une utilisation sur route pavée.

(3) Contrôles sur le moteur à vitesse constante

Régulateur de vitesse **UPDATE**

Le régulateur de vitesse est une fonctionnalité qui permet au pilote de maintenir une vitesse définie sans actionner l'accélérateur. Il réduit la fatigue, particulièrement lors de longs trajets sur autoroute. Le réglage choisi s'affiche sur l'écran TFT couleur et la vitesse est facilement ajustable à l'aide du sélecteur (+ ou -) situé sur la poignée de gauche. La mise à jour du régulateur pour la V-STROM 1050/DE permet de l'activer entre 25 et 160 km/h, à partir de la 2^{ème} vitesse. La fonction de reprise réengage le système et accélère jusqu'à la dernière vitesse enregistrée avant annulation.

(4) Contrôles sur le fonctionnement moteur

Commande des gaz électronique de type « ride-by-wire » **UPDATE**

La commande des gaz électronique Suzuki contrôle l'ouverture des papillons via la centrale ECM de type 32 bits. L'ensemble autorise une gestion plus fine de la puissance délivrée en fonction de l'action sur la poignée d'accélérateur.

Les paramètres individuels peuvent être réglés pour correspondre à chacun des modes SDMS et offrent donc une réponse fidèle au pilote dans toutes les conditions de conduite. Le « ride-by-wire » permet également l'introduction d'autres technologies avancées du SIRS qui améliorent la maniabilité et le confort.

Le ressort de la poignée des gaz étant plus rigide sur la V-STROM 1050/DE, l'accélération est telle que le pilote le souhaite, évitant tout mouvement indésiré, même minime. La réponse plus linéaire, améliore la maniabilité, particulièrement sur les routes de graviers. Ce nouveau réglage rend l'action de l'accélérateur plus naturelle pour les pilotes qui n'ont pas l'habitude des systèmes à commandes électroniques.

Plus simple et plus compact que le système mécanique précédent, il permet au côté droit du guidon de ne pas être encombré par des câbles.

Quickshifter bidirectionnel **NEW**

Le quickshifter bidirectionnel permet au pilote de monter ou de descendre les rapports sans actionner le levier d'embrayage. Proposé de série sur la V-STROM 1050/DE, ce nouvel équipement séduira l'utilisateur dès les premiers tours de roue, car il ne subira plus la fatigue induite par le maniement du levier.

À l'accélération, une fois activé, le système coupe automatiquement et brièvement les gaz pour soulager les crabots de boîte, permettant au pilote de monter les rapports de manière plus fluide et sans même avoir à relâcher la poignée d'accélération. À la décélération, il ouvre à l'inverse les papillons de gaz, juste assez pour aligner le régime moteur sur celui du rapport inférieur visé. Cette fonction « coup de gaz automatique » rend le frein moteur plus exploitable et fait de chaque rétrogradage un pur moment de bonheur. Associé au quickshifter, l'ECM contrôle les papillons des gaz et l'allumage en fonction du régime moteur, permettant ainsi un changement de vitesses tout en douceur à n'importe quel régime.

Suzuki Easy Start System

Il permet au moteur de se lancer tout seul, après une brève pression sur le bouton de démarreur. Le levier d'embrayage n'a plus besoin d'être actionné lorsque la boîte est au point mort, et le démarreur s'arrête automatiquement dès que le moteur est allumé. Cette fonction rend l'opération moins pénible, pour un plaisir et un agrément toujours plus complets au quotidien.

Low RPM Assist

Il s'appuie sur le TI-ISC (contrôle du régime de ralenti intégré) pour augmenter en douceur le régime de ralenti, au moment où l'on relâche le levier d'embrayage pour démarrer ou quand on évolue à très basse vitesse. Les risques de caler s'en trouvent ainsi supprimés, tandis que la conduite gagne en assurance et en facilité quand il s'agit d'affronter les embouteillages. Le système complète à merveille le Suzuki Clutch Assist System (SCAS) pour rendre les démarrages toujours plus doux et aisés.

(5) Contrôles sur le freinage

Freinage combiné AV/AR

Le système de freinage combiné permet d'actionner les freins avant et arrière simultanément par une simple pression sur le levier de frein avant.

Freinage en fonction de l'angle

Le système autorise l'activation de l'ABS, non seulement en ligne droite mais également en courbe. Il associe les informations de la centrale inertielle sur la posture du véhicule, aux vitesses des roues avant et arrière et analyse les données. Lorsque l'intervention de l'ABS est nécessaire, l'unité hydraulique de l'ABS diminue la pression de freinage. En réduisant l'impact d'un freinage soudain, le système permet au véhicule de ne pas soulever l'avant mais de conserver la trajectoire et la stabilité prévues par le pilote dans le virage, en ralentissant, voire en arrêtant la machine. Le freinage en fonction de l'angle a été optimisé pour la version DE (roue avant plus large, différent châssis, plus grand débattement de suspensions).

2 modes ABS

Le pilote peut choisir entre 2 niveaux d'ABS, le 1^{er} niveau étant moins intrusif que le 2nd.

Mode ABS désactivé à l'arrière

Sur la V-STROM 1050DE, l'ABS est désactivable à l'arrière afin d'améliorer les performances sur routes non pavées.

Contrôle du freinage dépendant de la pente

Ce système permet d'éviter que la roue arrière se lève lors d'un freinage en pente. L'ABS analyse les données de l'IMU (centrale inertielle) et lorsque le pilote actionne les freins, l'unité hydraulique de l'ABS fournit la pression de freinage la plus juste en fonction de l'inclinaison du véhicule. Grâce à l'analyse constante de l'angle d'inclinaison, le freinage est plus stable. Le contrôle du freinage dépendant de la pente a été optimisé pour la V-STROM 1050 et pour la version DE (roue avant plus large, différent châssis, plus grand débattement de suspensions).

Contrôle du freinage dépendant de la charge

Ce système offre le meilleur freinage par rapport à la charge du véhicule. Il analyse la décélération par rapport à la force de freinage et ajuste la force à appliquer en fonction de la décélération, pour le freinage suivant.

En appliquant la même pression, plus le véhicule est chargé, plus la distance de freinage sera longue. Le système compense donc automatiquement la force de freinage en fonction de la charge supplémentaire et raccourcit ainsi la distance afin qu'elle soit au plus proche de celle d'un véhicule peu chargé.

Inversement, lorsque le passager descend ou que les bagages sont déposés, l'ABS analyse immédiatement le changement et ajuste la pression de freinage pour répondre aux nouvelles conditions de charge.

Le contrôle du freinage dépendant de la charge a été optimisé pour la V-STROM 1050 et pour la version DE (roue avant plus large, différent châssis, plus grand débattement de suspensions).

Aide au démarrage en côte

Lorsque la moto s'arrête sur une voie en côte en utilisant les freins, l'IMU surveille constamment la posture du véhicule. Ce système actionne ainsi automatiquement le frein arrière pendant environ 30 secondes pour éviter que le véhicule ne recule, même lorsque le pilote relâche le levier de frein et/ou la pédale. Le redémarrage est alors facilité, se faisant en douceur sans craindre de reculer. Il est possible de désactiver le système en activant brièvement le levier de frein avant à deux reprises successives. Un « H » s'allume sur le tableau de bord lorsque le système est activé et clignote quand il ne l'est pas.

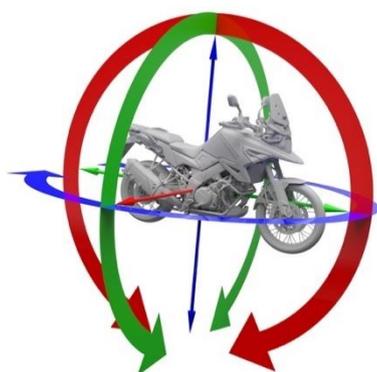
L'aide au démarrage en côte a été optimisée pour la V-STROM 1050 et pour la version DE (roue avant plus large, différent châssis, plus grand débattement de suspensions).

Le système peut être activé ou désactivé grâce au bouton sur la poignée gauche.

Technologies d'assistance

Centrale inertielle (IMU)

Combinant accéléromètres et gyroscopes dans un seul boîtier compact, l'IMU fourni par Bosch détecte les mouvements de tangage (pitch), roulis (roll) et lacet (yaw) en fonction de la vitesse angulaire et de l'accélération. Les systèmes qui utilisent les informations obtenues par l'IMU sont le freinage Motion track, le régulateur de vitesse, le freinage dépendant de la pente et l'aide au démarrage en côte.



6-directions - 3 axes



IMU

Câblage multiplexé (bus CAN)

Le bus CAN de la V-STROM 1050/DE permet à ses différents capteurs et microcontrôleurs de communiquer entre eux. Il permet d'inclure les systèmes avancés tels que le freinage Motion track, le régulateur de vitesse, le freinage dépendant de la pente et de la charge et l'aide au démarrage en côte.

Module de contrôle du moteur (ECM) UPDATE

Un module 32 bits dernier cri se charge de la gestion du moteur en optimisant le fonctionnement de plusieurs systèmes sensibles dont ceux qui permettent de se conformer à la norme Euro 5.



ECM

ABS (Antilock Braking System) UPDATE

La V-STROM 1050/DE est équipée de l'unité ABS Bosch, encore plus compacte et légère que la précédente. En collaboration avec l'IMU, elle fournit des données aux systèmes suivants : le freinage Motion track, le freinage dépendant de la pente et de la charge et l'aide au démarrage en côte.

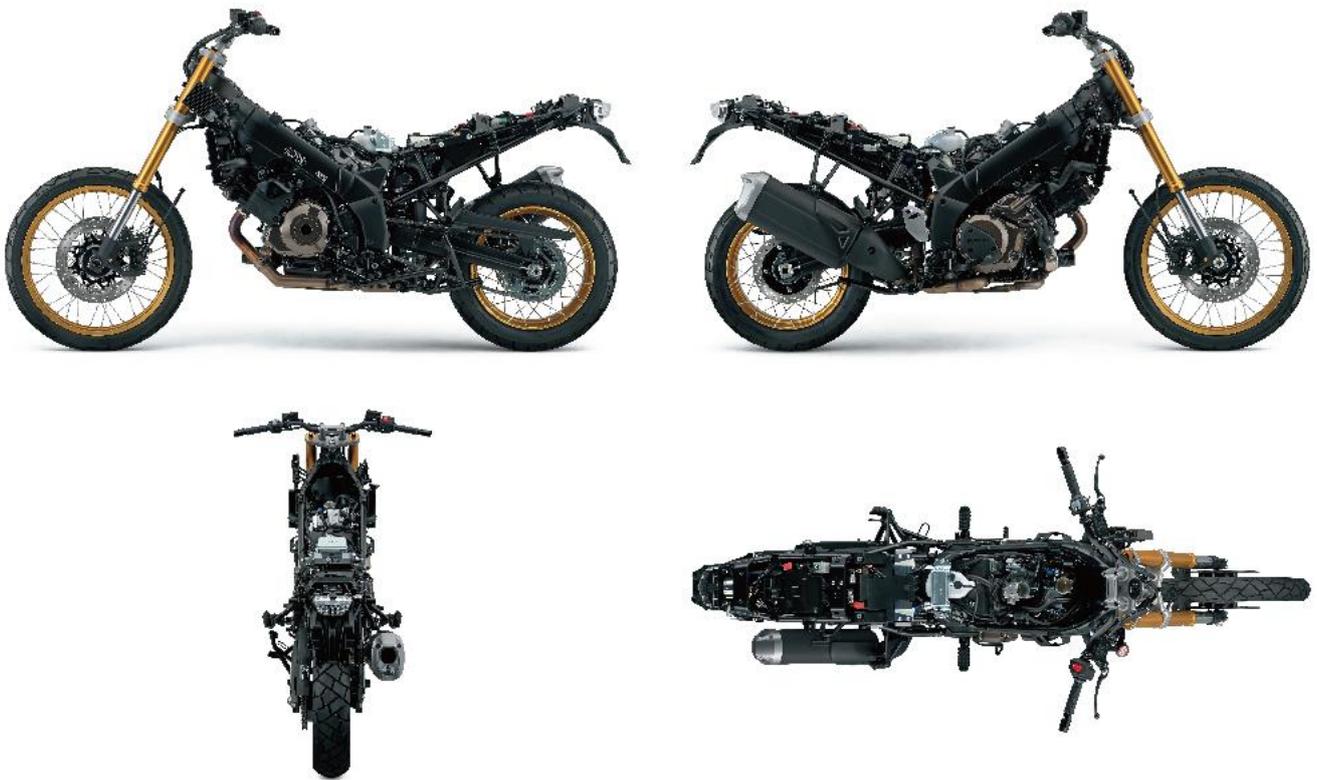


ABS

Introduction

Le châssis compact et léger est conçu pour offrir au pilote le maximum d'agilité, de confort et de plaisir de conduite en toute sécurité. La maniabilité reste la priorité, quel que soit l'état des routes empruntées, tout en soutenant la puissance du moteur bicylindre et en réduisant la fatigue pour le pilote. Toutes ces caractéristiques permettent à la V-STROM 1050/DE de conserver son image de routière « Sport Adventure » la plus performante.

Pour la version 2022, Suzuki a souhaité retravailler le châssis de la V-STROM afin d'offrir aux pilotes un choix plus varié en fonction de leur utilisation et de leurs préférences. Ainsi, la V-STROM 1050 met l'accent sur le confort et le plaisir de conduire de longues distances sur route goudronnée. En revanche, la V-STROM 1050DE favorise la maniabilité et les performances sur les sentiers de graviers et de terre battue.



Cadre périmétrique en aluminium UPDATE

La première moto équipée d'un cadre entièrement en aluminium, produite en série, était une Suzuki, en 1983. Au cours des décennies qui ont suivi, les travaux de développement pour produire des cadres plus performants ont continué, à tel point qu'ils sont devenus partie intégrante de l'ADN de l'entreprise.

Le cadre en alliage d'aluminium à double longeron de la V-STROM 1050/DE intègre des pièces moulées et des sections en aluminium extrudé qui offrent plus de souplesse et de résistance. Bien que plus coûteuses et plus difficiles à fabriquer, les sections en aluminium extrudé permettent d'utiliser un matériau plus mince et plus résistant. Le cadre obtenu est ainsi plus léger, plus solide. Il offre plus de stabilité dans les lignes droites et plus de maniabilité sur les trajets urbains. Également, les supports de la boucle arrière permettent de mieux absorber les impacts des routes non pavées.



Cadre de la V-STROM 1050



Cadre de la V-STROM 1050DE

Étriers de frein radiaux

Les étriers de frein avant monoblocs à fixation radiale de chez Tokico possèdent chacun 4 pistons et pincent des disques flottants de 310 mm, pour une grosse puissance de freinage.

L'étrier de frein arrière à un seul piston pince quant à lui un disque de 260 mm.



Étriers de frein avant à 4 pistons



Étrier de frein arrière à 1 piston

Suspensions optimisées à l'avant et à l'arrière **UPDATE**

La fourche avant KYB inversée de 43 mm, entièrement réglable, que ce soit en précharge, compression ou détente, offre un amortissement stable, adapté à la conduite sportive comme à la randonnée, quelles que soient les préférences du pilote.

La suspension arrière mono-amortisseur KYB pro-link contribue à l'agilité et à la stabilité du véhicule. La précharge peut être facilement réglée à la main, ce qui est utile avant un voyage chargé ou avec un passager.



Suspension avant



Suspension arrière

Rétroviseurs

Les rétroviseurs complètent le style robuste de la V-STROM 1050/DE tout en offrant une excellente visibilité du trafic.



Rétroviseur

Robustesse et sophistication des lignes

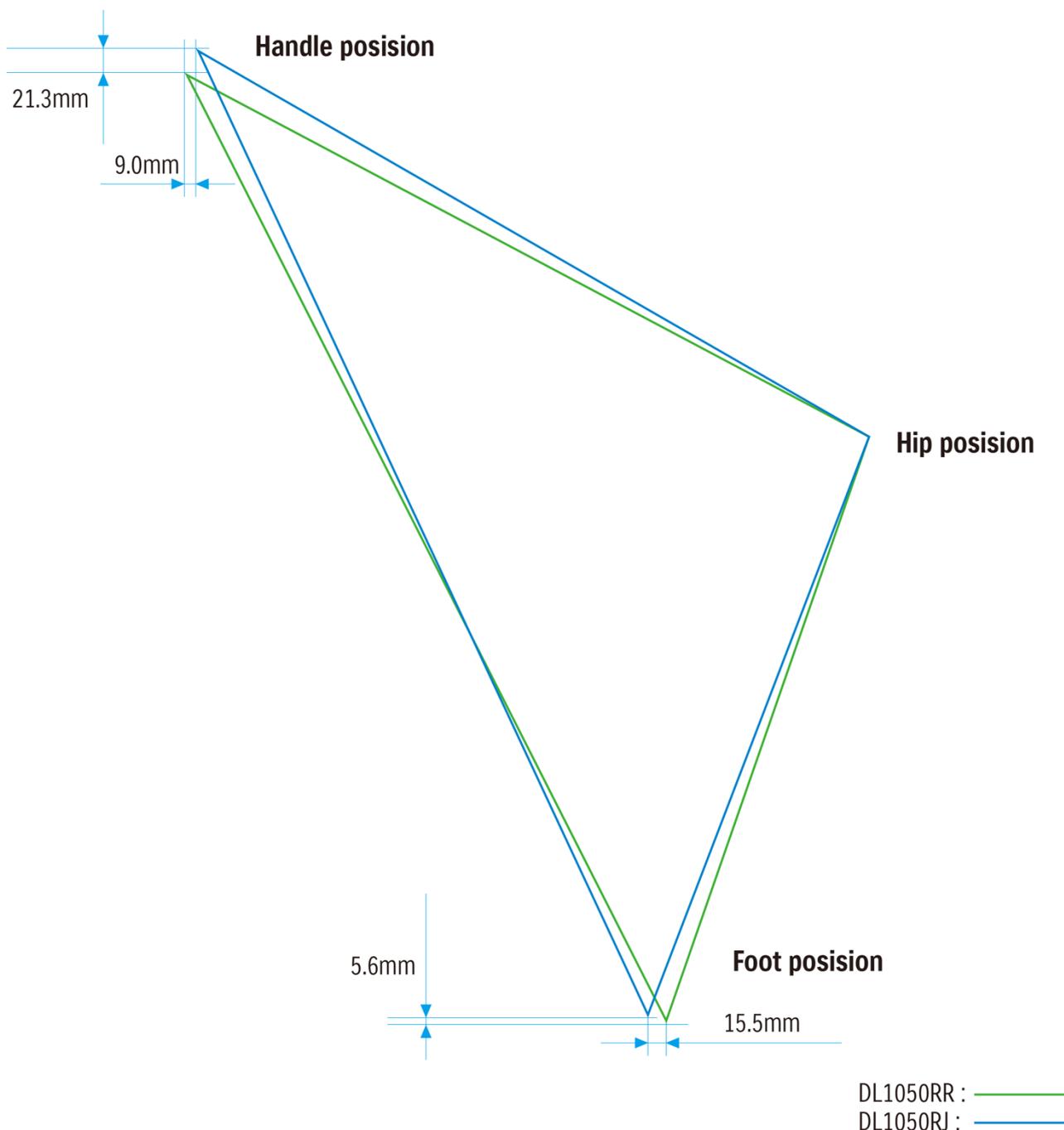
Tous les éléments de design de la V-STROM 1050, le bec saillant, la bulle, le guidon fuselé en aluminium, le sabot moteur, les protections latérales*, expriment la robustesse et contribuent à l'élégance générale. Le côté sophistiqué routière « Sport Adventure » est également souligné par la couleur bronze de la culasse, du couvercle d'alternateur, du carter de pompe à eau et des carters d'embrayage, qui ressortent élégamment sur le moteur noir.

* Équipement disponible en accessoire d'origine pour la V-STROM 1050 et de série sur la version DE.

Spécificités de la V-STROM 1050DE

Dimensions du châssis **NEW**

Le châssis de la V-STROM 1050DE lui est propre, avec un empattement plus long, un angle de chasse plus important, une plus haute garde au sol et un guidon plus large. Ces caractéristiques spécifiques lui permettent d'offrir plus de maniabilité et de stabilité sur les routes non pavées et d'augmenter le confort de la position de conduite en répartissant le poids efficacement sur l'avant et l'arrière. Le bras oscillant est également plus long afin de compenser la largeur du pneu avant et le débattement de la suspension. La version DE est ainsi tout aussi agile que la V-STROM 1050.



Débattement plus long de la suspension **UPDATE**

Les réglages des ressorts, des soupapes et des pistons de suspension avant et arrière ont été personnalisés pour la V-STROM 1050DE afin de maximiser les performances et le confort sur les routes non pavées. Le débattement est de 170 mm à l'avant et 169 mm à l'arrière.

Jantes à rayons et pneus trail **UPDATE**

La V-STROM 1050DE est équipée de jantes en aluminium (21" à l'avant) à rayons métalliques, ce qui lui apporte plus de stabilité et de maniabilité sur les routes de graviers. Les pneus trail Dunlop TRAILMAX MIXTOUR 90/90-21 à l'avant et 150/70R17 à l'arrière ont une structure interne conçue exclusivement pour la version DE. Ces nouveaux pneus offrent les meilleures performances, adhérence et maniabilité, sur tous types de routes et de sentiers.



V-STROM 1050DE Avant



V-STROM 1050DE Arrière

Bras oscillant en aluminium **NEW**

Le bras oscillant de la version DE est plus long que celui de la V-STROM 1050. Il conserve le même niveau de rigidité verticale et latérale et augmente la rigidité en torsion de 10%. Il offre maniabilité et agilité tout en restant en accord avec la géométrie du châssis et l'empattement plus long.



Bras oscillant de la V-STROM 1050DE

Guidon plus large **NEW**

Le guidon fuselé est plus large (20 mm de chaque côté) et fabriqué à partir de tubes plus épais en aluminium pour mieux absorber les chocs sur les routes non pavées. Le positionnement du pilote lui permet de parfaitement contrôler son véhicule, particulièrement lorsqu'il se tient sur les repose-pieds pour négocier les passages difficiles.



Guidon de la V-STROM 1050DE

**Selle dédiée à la performance et au confort** **NEW**

La nouvelle forme de la selle de la V-STROM 1050DE permet de diminuer le poids de 37% (706 g) et offre également une plus grande rigidité. Elle absorbe mieux les impacts des routes non pavées et les variations de poids lors des changements de position du pilote.



Selle de la V-STROM 1050DE

Repose-pieds

Les repose-pieds en acier sont plus larges et plus robustes afin d'offrir une plus grande stabilité lors de la conduite en station debout.



Repose-pied de la V-STROM 1050DE

Bulle **NEW**

La V-STROM 1050DE est dotée de sa propre bulle fumée, conçue pour optimiser la visibilité lors des sorties sur des sentiers de campagne ou des routes de graviers. Bien que 80 mm plus courte et plus étroite que la bulle de la V-STROM 1050, elle a été minutieusement testée pour apporter tout le confort au pilote et éviter que son casque ne subisse les vibrations du vent.



Bulle de la V-STROM 1050DE



Bulle de la V-STROM 1050

Garde boue avant **NEW**

Sur ce garde boue en 3 parties*, les 2 parties verticales latérales viennent se poser sur la partie centrale en laissant un espace creux, ce qui offre un support plus solide et plus rigide à la fourche. Les chocs et les impacts subits lors d'un roulage sur une route non pavée sont donc mieux absorbés. Cette construction permet également d'assortir les parties latérales aux couleurs du carénage.

* Demande de brevet en cours



Garde boue avant de la V-STROM 1050DE

Protections latérales

Les protections latérales, proposées de série sur la V-STROM 1050DE protègent le cadre en cas de chute du véhicule et permettent l'installation d'accessoires en option tels que les lampes antibrouillard.



Protections latérales de la V-STROM 1050DE

Sabot moteur en aluminium et béquilles NEW

Le sabot moteur de la version DE ajoute à son aspect robuste de baroudeuse. Elle est également équipée d'une béquille centrale et d'une béquille latérale de série, adaptées à son châssis et à la garde au sol plus élevée.



Sabot de la V-STROM 1050DE

Spécificités de la V-STROM 1050

Guidon fuselé en aluminium

La V-STROM 1050 conserve le guidon de la version précédente qui a fait ses preuves, tant par son confort et sa rigidité que par la maniabilité qu'il apporte sur tous types de routes.



Guidon de la V-STROM 1050



Jantes alu et pneus « adventure »

La V-STROM 1050 est équipée de jantes alu à 10 bâtons, chaussées de pneus radiaux Bridgestone Battlax Adventure A41. Le pneu avant 110/80R19 et le pneu arrière 150/70R17 apportent maniabilité, agilité et adhérence pour de longs trajets confortables et tout en douceur.



V-STROM 1050 Avant



V-STROM 1050 Arrière

Selle dédiée à la performance et au confort

Grâce aux selles pilote et passager, la position est plus droite et moins fatigante, même lors des longues balades. La selle du pilote peut-être facilement réhaussée jusqu'à 20 mm en utilisant les outils et le réhausseur fournis sous la selle passager.



Selle de la V-STROM 1050

Bulle ajustable en hauteur

La bulle de la V-STROM 1050, réglable en hauteur, permet de limiter la fatigue lors des longs trajets, en réduisant les bruits du vent et les vibrations. Sa forme et ses dimensions ont été définies à la suite de tests approfondis en soufflerie. Elle peut être ajustée à la main grâce à une simple poignée, sur les 11 positions qui couvrent une plage verticale de 50 mm.



Bulle de la V-STROM 1050

Repose-pieds

Les repose-pieds en aluminium sont recouverts d'un caoutchouc qui permet d'absorber les impacts et apportent plus de confort lors des longs trajets.



Repose-pied de la V-STROM 1050

Sabot moteur

Le sabot en plastique de la V-STROM 1050 contribue à son image raffinée.



Sabot de la V-STROM 1050

Écran multifonction TFT couleur de 5" **NEW**

Grâce au nouvel écran multifonction TFT couleur de 5", le pilote a accès à toutes les informations et réglages de son véhicule, de façon claire et en temps réel. Tout pour rendre le propriétaire fier de sa monture !



Mode jour



Mode nuit



Fenêtre pop-up

Informations disponibles :

- Vitesse
- Régime moteur
- Autonomie
- Régulateur de vitesse
- Retour à la vitesse préprogrammée
- Aide au démarrage en côte
- Kilométrage
- Trip A et B
- Rapport engagé
- Température d'eau
- Température ambiante
- Alerte gel
- Compte-tour
- Consommation moyenne (1&2)
- Consommation instantanée
- Mode du SDMS
- Voyant ABS
- ABS arrière déconnecté (version DE)
- Mode du traction control
- Quickshifter (ON/OFF)
- Niveau de carburant
- Horloge
- Voltmètre
- Voyant d'entretien

L'écran affiche dorénavant des fenêtres pop-up pour les alertes et avertissements.

Le tachymètre sert également d'indicateur de régime moteur. Il clignote lorsque le moteur atteint le régime pré réglé par le pilote. (il peut être réglé par pas de 250 tr/min entre 4 000 et 9 250 tr/min).

Autour de l'écran viennent s'ajouter les indicateurs à LED des clignotants, du feu de route et du point mort, ainsi que d'autres dédiés aux alarmes ou dysfonctionnements éventuels, voyant de pleins phares, à l'ABS, au contrôle de traction, à la charge de la batterie, à la température d'eau et à la pression d'huile. Tous sont lisibles et reconnaissables.

L'affichage adopte des graphismes spécifiques et un rétro-éclairage bleu qui collent à merveille au style de l'identité Suzuki. Des réglages manuels et automatiques sont disponibles pour modifier le mode d'affichage en fonction de l'éclairage extérieur, blanc pour la journée et noir pour la nuit et ainsi optimiser la visibilité.

Éclairage LED

Les optiques de phare superposées à LED offrent au pilote une vue dégagée. Les feux de position, les clignotants et le feu arrière, tous à LED, garantissent de bien voir et être bien vu.



V-STROM 1050DE
Optiques LED (éteintes)



V-STROM 1050DE
Optiques LED (feux croisement
et position)



V-STROM 1050DE
Optiques LED (feux de position)



V-STROM 1050DE
Clignotants et feu arrière LED (éteints)



V-STROM 1050DE
Clignotants et feu arrière LED (allumés)

Port USB et prise 12V

Un port USB est situé à gauche du tableau de bord. Il peut être utilisé pour recharger un smartphone ou équipement similaire. Une prise 12V est située sous la selle passager et sert à recharger divers appareils.

Afin d'éviter de décharger la batterie, il n'est pas recommandé d'utiliser le port USB lorsque le véhicule est arrêté ou au ralenti.

Le non-respect des conseils suivants lors de l'utilisation du port USB peut entraîner des dommages au véhicule ou aux appareils connectés :

- Ne connectez pas d'autres appareils qu'un téléphone portable
- Ne pas utiliser en cas de pluie ou lorsque vous lavez le véhicule
- Retirez le câble USB et remettez le capuchon



V-STROM 1050DE Port USB



V-STROM 1050DE Prise 12V

Commodos intuitifs

Tous les interrupteurs et commutateurs sont disposés de façon ergonomique, ce qui permet au pilote d'accéder à toutes les commandes en restant concentré sur la route. Tous les systèmes de contrôle du SIRS sont facilement accessibles et réglables grâce aux boutons MODE et UP/DOWN (avec pression longue ou courte) situés sur la partie gauche du guidon. L'activation du régulateur de vitesse se fait quant à elle sur la partie droite.



V-STROM 1050DE Commodo gauche



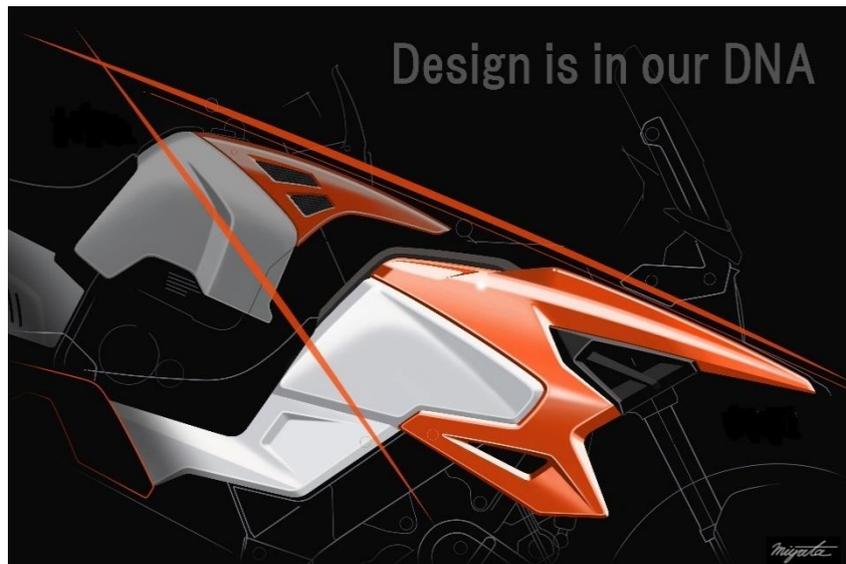
V-STROM 1050DE Commodo droit

Le concept de la V-STROM 1050/DE 2022 : « Le design est dans notre ADN »

Suzuki s'est toujours efforcée de créer des styles uniques, fidèles à sa philosophie. Le fameux « bec », introduit pour la première fois au monde en 1988 sur le DR-Z800 en est le parfait exemple. Ce tout nouveau trait stylistique représentait l'image de l'ADN Suzuki que le département design continue à chérir et à faire évoluer. C'est cette image que la V-STROM1050/DE continue à porter « Le design est dans notre ADN »

Le DR-Z a marqué l'histoire quand Suzuki l'a engagé dans le Paris-Dakar en 1988. Tous les passionnés de motos s'en souviennent et l'apprécient encore. Le DR-Z était compact, léger et semblait indestructible. L'aspect marquant de son image était sans aucun doute son « bec » à l'avant.

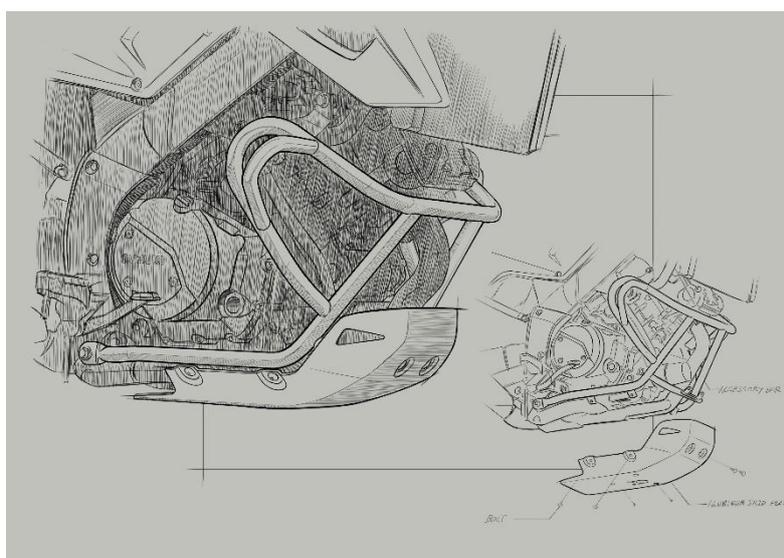
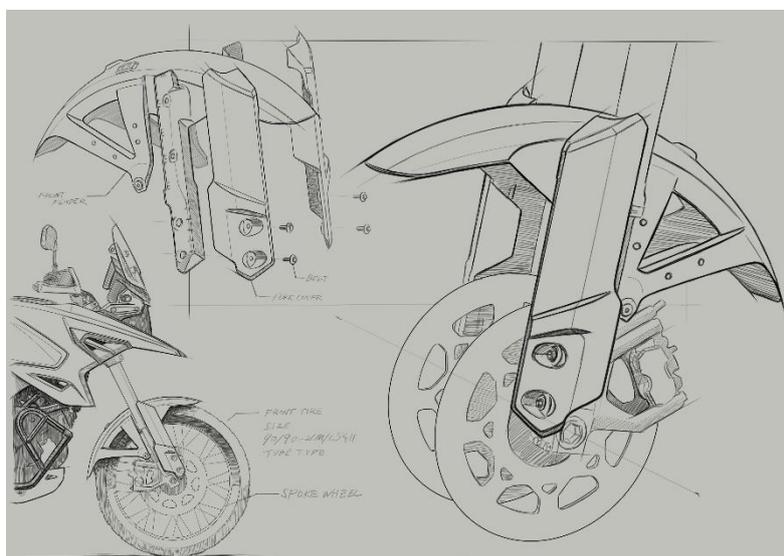
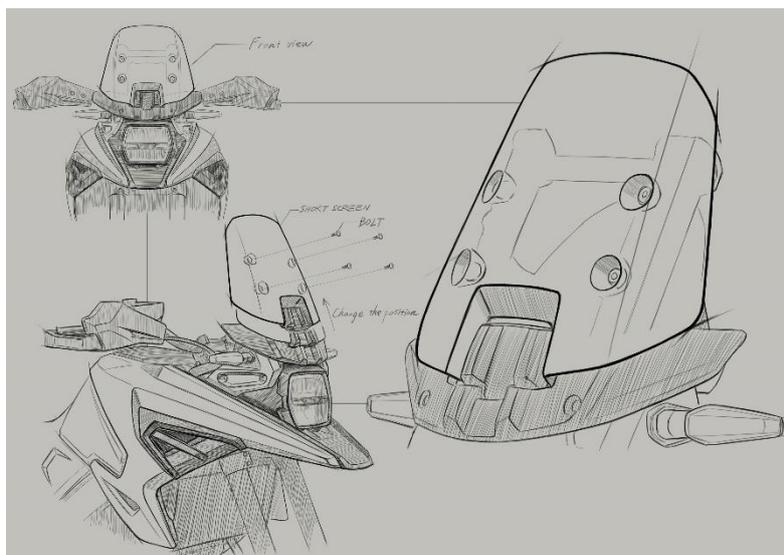
Le design de la nouvelle V-STROM 1050/DE 2022 reste fidèle à cet ADN, même s'il vise à affiner encore plus l'interprétation moderne du légendaire DR-Z. Ses caractéristiques, dont le bec proéminent, présentent des lignes plus droites et plus nettes qui lui donnent un aspect robuste mais sophistiqué. Le style global reste fidèle à l'ADN Suzuki, tout en étant plus agressif, plus résistant et plus perfectionné.



Croquis



Bec avant



Croquis

Coloris bi-tons attractifs

La gamme des coloris de la V-STROM 1050/DE propose des combinaisons de couleurs très attractives et une association de ton mats et brillants qui lui donne un aspect moderne et tendance (Seul la Pearl Vigor Blue/Pearl Brilliant White est intégralement brillante).

La V-STROM 1050 se décline en 4 coloris bi-tons avec jantes coordonnées. Ces 4 versions confirment le côté chic de cette routière « Sport adventure »

Glass Sparkle Black / Metallic Mat Black No. 2 (KGL), Glass Mat Mechanical Gray / Mat Black No. 2 (CB8), Candy Daring Red / Metallic Mat Black No. 2 (BNR), et Metallic Reflective Blue / Metallic Mat Black No. 2 (CGG): Ces 4 combinaisons mettent en valeur les couleurs reconnues de Suzuki.

La V-STROM 1050DE propose une sélection de 3 coloris bi-tons avec les selles et jantes assorties. Champion Yellow No. 2 / Metallic Mat Sword Silver (CD8) : la partie argent mat rappelle l'aluminium et suscite un sentiment de performance et de technologie, tout en ajoutant une touche de modernité au jaune du DR-Z.

Pearl Vigor Blue / Pearl Brilliant White (JWN) : une interprétation moderne des couleurs du DR800S Big.

Glass Sparkle Black / Metallic Mat Black No. 2 (KGL) : une combinaison reconnue chez Suzuki qui met en valeur la beauté des surfaces et s'associe parfaitement avec la bulle fumée pour apporter une touche de luxe.

Graphismes

Les marquages de la V-STROM 1050 apparaissent tels les ailes d'un phénix tandis que les lignes de la V-STROM 1050DE expriment la vitesse et le mouvement vers l'avant.



V-STROM 1050



V-STROM 1050DE

Accessoires d'origine

Suzuki a toujours proposé une large gamme d'accessoires d'origine afin de satisfaire aux exigences de tous les pilotes. Plus de 30 références sont disponibles pour la nouvelle V-STROM 1050/DE, qui améliorent le confort, la protection et le look de la moto. Le choix comprend une gamme complète de valises latérales et de top cases, de matériaux et couleurs différents, qui répondent aux exigences de tous types de pilotes.





1. Selle basse

V-STROM 1050/DE

Cette selle, 30 mm plus basse, vient remplacer celle d'origine.



2. Poignées chauffantes

V-STROM 1050/DE

Chauffe l'intégralité de la poignée selon 3 niveaux de réglage pour s'adapter à la froideur du climat.



3. Kit de réglage de la bulle

V-STROM 1050DE

Permet au pilote de régler la hauteur de la bulle selon les conditions de conduite (50 mm / 11 niveaux). Fonctionne avec bulle haute.



4. Bulle haute

V-STROM 1050DE

La bulle haute en option offre une protection contre le vent optimale qui améliore le confort sur les longs trajets (80 mm de plus que la bulle standard).



5. Top case aluminium (argent / 38 L)

V-STROM 1050/DE

Avec logo Suzuki en relief, disponible en argent et noir. Capacité maximale 38 L et 3 kg. Ne pas utiliser à plus de 130 km/h.



6. Platine de top case

V-STROM 1050/DE

Platine de fixation pour top case en aluminium uniquement, ne pas utiliser avec un autre modèle.



7. Valises latérales aluminium (argent)

V-STROM 1050/DE

Avec logo Suzuki en relief, disponibles en argent et noir. Capacité maximale 37 L et 3 kg chacune. Ne pas utiliser à plus de 130 km/h.



8. Jeu de fixations pour valises latérales

V-STROM 1050/DE

Pour l'installation des valises en aluminium.



9. Sacoche de réservoir (large)

V-STROM 1050/DE

En nylon, adaptable de 11 à 15 L. Capacité maximale de 2,5 kg. Ne pas utiliser à plus de 130 km/h.



10. Support sacoche de réservoir

V-STROM 1050/DE

Nécessaire à la fixation de la sacoche.



11. Extension de rétroviseur V-STROM 1050/DE

Le rétroviseur peut-être réhaussé de 51 mm et ajusté latéralement sur 40 mm.

Jeu d'entretoises nécessaire.



12. Antibrouillards LED V-STROM 1050/DE

Feux lumineux fixés sur les protections latérales.



13. Protège réservoir

V-STROM 1050/DE

Protège le réservoir des rayures, siglé V-STROM.



14. Film protège réservoir

V-STROM 1050/DE

Protège le réservoir des rayures.



15. Film protection sous réservoir

V-STROM 1050/DE

Protège des rayures.



16. Sticker de protection de platine

V-STROM 1050/DE

Protège la platine des rayures.



17. Sticker de protection de cadre

V-STROM 1050/DE

Protège des rayures.



18. Grands repose-pieds V-STROM 1050/DE

Améliore le confort de conduite, réglable latéralement jusqu'à 10 mm. 3 positions en hauteur jusqu'à 20 mm.

Photo : V-STROM 1050



19. Top case 35 L

V-STROM 1050/DE

Vérouillage/déverrouillage avec la clé de contact.

Capacité maximale 5 kg. Ne pas utiliser à plus de 130 km/h.



20. Platine de top case

V-STROM 1050/DE

Platine de fixation pour top case plastique de 35 L uniquement, ne pas utiliser avec un autre modèle.



21. Jeu de valises latérales

V-STROM 1050/DE

Vérouillage/déverrouillage avec la clé de contact.

Capacité maximale 5 kg chacune, 26 L à droite et 29 L à gauche. Jeux de fixations et serrures nécessaires. Ne pas utiliser à plus de 130 km/h.



22. Jeu de fixations valises latérales

V-STROM 1050/DE

Pour attacher les valises latérales plastique.



23. Dossieret passager top case 35 L

V-STROM 1050/DE

Améliore le confort du passager. Uniquement pour top case plastique 35 L.

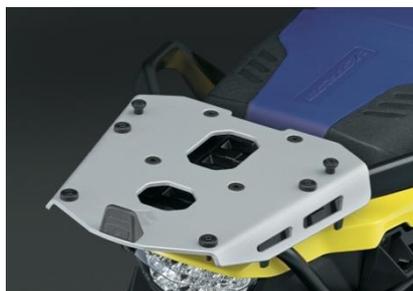


24. Top case 56 L

V-STROM 1050/DE

Nouveau top case plastique avec logo S en relief. Serrure et clé incluses. (Ne pas utiliser avec valises latérales).

Capacité maximale 56 L et 3 kg. Ne pas utiliser à plus de 130 km/h.



25. Platine de top case

V-STROM 1050/DE

Platine de fixation pour top case plastique de 56 L uniquement, ne pas utiliser avec un autre modèle.

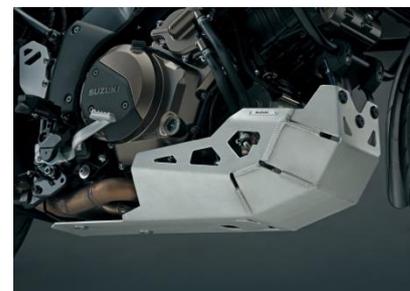


26. Platine de top case

V-STROM 1050

Les protections noires élégantes s'adaptent aux couleurs de la V-Strom et lui confèrent un look touring unique.

Nécessaires pour installer les feux antibrouillards et le sabot moteur.



27. Sabot moteur aluminium (argent)

V-STROM 1050

Un sabot logoté Suzuki au look acéré, disponible en noir ou argent. Se fixe sur les protections latérales.



28. Liserés de jantes

V-STROM 1050

Liserés de jantes logotés V-STROM, disponibles en rouge ou gris. Jeu de 6 liserés par roue.



29. Jeu de stickers Suzuki

V-STROM 1050/DE

Pour un look encore plus attrayant.



Avertissement : SUZUKI MOTOR CORPORATION se réserve le droit de modifier le design, d'améliorer ou d'interrompre la fabrication des accessoires d'origine Suzuki à tout moment et sans préavis. Certains accessoires d'origine Suzuki peuvent ne pas être compatibles avec les normes ou les exigences locales. Adressez-vous à un CONCESSIONNAIRE SUZUKI OFFICIEL pour plus de détails au moment de la commande.

V-STROM 1050



CGG (Metallic Reflective Blue / Metallic Mat Black No. 2)



CB8 (Glass Mat Mechanical Gray / Metallic Mat Black No. 2)



BNR (Candy Daring Red / Metallic Mat Black No. 2)



KGL (Glass Sparkle Black / Metallic Mat Black No. 2)

V-STROM 1050DE



CD8 (Champion Yellow No. 2 / Metallic Mat Sword Silver)



JWN (Pearl Vigor Blue / Pearl Brilliant White)



KGL (Glass Sparkle Black / Metallic Mat Black No.2)

		V -STROM 1050	V-STROM 1050DE
Longueur		2 265 mm	2 390 mm
Largeur		940 mm	960 mm
Hauteur		1 515 mm	1 505 mm
Empattement		1 555 mm	1 595 mm
Garde au sol		165 mm	190 mm
Hauteur de selle		855 mm	880 mm
Poids tous pleins faits		242 kg	252 kg
Moteur		V-twin à 90°, 4-tps, refroidi par eau, double ACT	
Alésage x course		100 mm x 66 mm	
Cylindrée		1 037cm ³	
Rapport volumétrique		11,5:1	
Alimentation		Injection	
Démarreur		Électrique	
Lubrification		Carter humide	
Transmission		6 rapports	
Suspension	Avant	Fourche inversée	
	Arrière	Mono amortisseur, réglable en précharge	
Angle de chasse / chasse		25°40' / 110 mm	27° 30' / 126 mm
Freins	Avant	Disques	
	Arrière	Disque	
Pneus	Avant	110/80R19M/C 59V tubeless	90/90-21M/C 54H chambre à air
	Arrière	150/70R17M/C 69V tubeless	150/70R17M/C 69H tubeless
Allumage		Électronique transistorisée	
Réservoir		20.0 L	

* Données europe