

V-STRUM 800 DIE



1. INTRODUCCIÓN	P.3
2. CONCEPTO	P.4
3. MOTOR	P.8
4. SISTEMA CONDUCCIÓN INTELIGENTE SUZUKI (S.I.R.S)	P.18
5. CHASIS	P.25
6. EQUIPAMIENTO ELECTRÓNICO	P.37
7. DISEÑO	P.40
8. COLORES Y GRÁFICOS	P.45
9. GAMA DE COLORES	P.47
10. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	P.48

1. Introducción

La V-STROM 800DE, lista para abrir nuevos caminos

Desde el lanzamiento de la V-Strom 1000 (DL1000) original en 2002, la serie V-STROM de Suzuki ha seguido abriendo nuevos caminos y estableciendo estándares de excelencia entre las motos de turismo de aventura.

El rotundo éxito de la V-Strom 1000 inspiró el lanzamiento de la V-Strom 650 en 2004. El crecimiento y la evolución de la serie han continuado durante los años siguientes, hasta el reciente lanzamiento de la V-STROM 1050DE de 2022, que muestra aún más la capacidad para explorar los límites desde donde termina el asfalto. Hasta la fecha, se han vendido 440.000 unidades a nivel mundial. Y ahora la V-STROM 800DE está preparada para abrir nuevos terrenos de nuevo, en más de un sentido.

Para el desarrollo de la nueva V-STROM 800DE, Suzuki ha seguido una serie de pasos básicos destinados a dotarla de un valor superior centrado en las necesidades y criterios de nuestros clientes.

En respuesta a las demandas de los conductores y sus diferentes niveles de experiencia, los ingenieros de Suzuki han ideado el conjunto ideal, tanto por el tamaño del motor/carrocería, como por las características y especificaciones adecuadas para la conducción tanto en carreteras asfaltadas como arena. Para hacer realidad estas necesidades en un solo modelo, se llevaron a cabo innumerables pruebas de optimización y ajustes en todos los departamentos para lograr un equilibrio entre factores muy exigentes y aparentemente contradictorios en las distintas fases de desarrollo. La nueva VSTROM 800DE se ha creado a través de estos procesos duros pero constructivos, y el resultado es un conjunto ideal para los clientes de Suzuki. El resultado representa un gran paso adelante.

La V-STROM 800DE cuenta con el nuevo motor bicilíndrico paralelo de 776 cm³ DOHC, de 4 válvulas por cilindro, un nuevo y robusto bastidor, mayor recorrido de la suspensión y una distancia al suelo superior respecto a todos los modelos V-STROM hasta la fecha. Cada aspecto del diseño está orientado a ofrecer una experiencia satisfactoria a los conductores que desean más potencia de la que puede ofrecer la versión de 650 cm³, y que desean la capacidad de recorrer cómodamente y con confianza las superficies no asfaltadas de los caminos rurales, las zonas “off-road” y pistas de todo tipo.

El chasis y el motor responden fielmente a la voluntad del conductor de una manera que hace que el estilo y sus preferencias sean el centro del placer de la conducción en cada salida. Los pilotos pueden aprovechar fácilmente todo su potencial y disfrutar de una experiencia de conducción pura durante muchos años. La nueva V-STROM 800DE está lista para enriquecer la vida de sus dueños y transmitir toda la confianza dondequiera que su conductor desee ir.

2. Concepto de producto

La aventura es su propósito

El concepto "la aventura es su propósito" pretende transmitir la sensación de que la V-STROM 800DE hará que cada salida se sienta como una interesante aventura que los conductores encontrarán inspiradora y divertida. Ya sea al desplazarse al trabajo o a la escuela, ir de compras, o un emocionante día para disfrutar del turismo por todo tipo de terrenos. Un concepto que también hace referencia a las características del nuevo motor bicilíndrico en paralelo y a la disposición del chasis. Que proporcionan potencia, una conducción ágil y un elevado confort que siguen fielmente la voluntad del piloto, ofreciendo una experiencia de conducción muy satisfactoria para una nueva era de la serie V-STROM, en la que el conductor es la estrella.

La V-STROM 800DE se basa en la sólida reputación ganada por otros modelos de la familia V-STROM. Pero ofrece algo diferente para los conductores que buscan más potencia y capacidad que la que ofrece la VSTROM 650.

La V-STROM 800DE transmite al instante el mensaje de que es una nueva trail aventurera, realmente preparada para marcar el comienzo de una nueva y emocionante era de placer en la conducción. Entre sus características más destacadas se encuentran un manillar ancho y cónico de aluminio, un basculante de aluminio con cuidadas formas, un neumático delantero de 21 pulgadas, horquillas delanteras invertidas y un panel de instrumentos multifunción TFT LCD en color. Incluye avanzados sistemas de control electrónico como el Selector de Modos de Conducción de Suzuki, el Sistema de Control de Tracción de Suzuki con el modo G (Gravel), el ABS trasero con modo OFF y el Sistema de Cambio Rápido Bidireccional de Suzuki. El concepto también se refleja claramente en la VSTROM 800DE en su interpretación totalmente moderna de un estilo de aventura agresivo.

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS

Características del motor:

- El nuevo motor DOHC bicilíndrico en paralelo de 776 cm³ ofrece un buen equilibrio, con una entrega de potencia suave y controlable en toda la gama de revoluciones, desde abajo hasta la gama alta.
- Demuestra una gran capacidad para moverse a velocidades extremadamente bajas, lo que hace que sea fácil de controlar en caminos y senderos forestales.
- La configuración del cigüeñal a 270 grados ayuda a mantener una agradable sensación de funcionamiento.
- El Suzuki Cross Balancer, tecnología innovadora en una moto de producción, contribuye a un funcionamiento suave y un diseño de motor compacto y ligero.
- El sistema de refrigeración ayuda a mantener una temperatura constante del motor y a eliminar las brusquedades del ralentí mientras se calienta el motor con tiempo frío.
- El acelerador electrónico ayuda a conseguir una respuesta fiel y una sensación lineal a la acción de acelerar.
- El sistema de escape 2 en 1 cuenta con un catalizador de doble etapa dentro del colector que ayuda a cumplir la normativa de emisiones Euro 5, y un silenciador largo y ascendente.
- La transmisión de seis velocidades ofrece un cambio suave y una mayor capacidad de control.
- El sistema de Asistencia al Embrague de Suzuki (SCAS) ofrece un tacto ligero al accionar la maneta de embrague que ayuda a reducir la fatiga en los viajes largos y contribuye a un cambio más suave.

Características del Sistema de Conducción Inteligente de SUZUKI (S.I.R.S.)

- El Selector de Modo de Conducción de Suzuki (SDMS) ayuda al piloto a adaptar el comportamiento de la moto a las condiciones de conducción, las condiciones de la superficie o el estilo de conducción preferido.
- Además de sus 3 ajustes de modo estándar (+ OFF), el Sistema de Control de Tracción Suzuki (STCS) para la V-STROM 800DE introduce el modo G (Gravel) como un cuarto ajuste diseñado para ayudar a los pilotos a superar mejor las carreteras de arena y las pistas.
- El Sistema de Control Electrónico del Acelerador Ride-By-Wire de Suzuki permite que el acelerador responda de inmediato a todos los movimientos del motorista.
- El Sistema de Cambio Rápido Bidireccional (que se puede desconectar) proporciona un cambio más rápido, suave y seguro sin necesidad de accionar la palanca de embrague.
- El sistema ABS cuenta con dos modos de ajuste para diferentes condiciones de la carretera, así como el modo ABS trasero OFF, que ofrece un mayor

control sobre la frenada en la arena al permitir al piloto desconectar el ABS trasero.

- El sistema Suzuki Easy Start arranca el motor con una rápida pulsación del botón de arranque.
- La función Low RPM Assist de Suzuki ayuda a mantener la velocidad de ralentí del motor para un arranque más suave y sencillo.

Características del chasis:

- Un nuevo y robusto bastidor de acero desarrollado para la V-STROM 800DE contribuye al confort y estabilidad en línea recta y un manejo ágil.
- Los raíles del asiento están diseñados para soportar los rigores de la conducción en superficies no pavimentadas, incluso con las maletas superiores y laterales opcionales montadas, con un estrecho perfil.
- Las horquillas delanteras invertidas Hitachi Astemo (SHOWA) totalmente ajustables, y con un largo recorrido de 220 mm, proporcionan una conducción suave y muy controlable.
- La suspensión trasera ajustable Hitachi Astemo (SHOWA) de tipo link, con sus 220mm de recorrido, contribuye a la agilidad y la estabilidad. La precarga del muelle puede ajustarse fácilmente a mano, lo que es beneficioso cuando se prepara para montar con pasajero o llevar carga.
- El mayor recorrido de la suspensión delantera y trasera respecto a cualquier modelo V-STROM mejora el rendimiento en superficies no asfaltadas.
- Su distancia al suelo de 220 mm es la más alta de cualquier modelo V-STROM.
- Los frenos delanteros con doble disco flotante de $\varnothing 310\text{mm}$ proporcionan una potencia de frenado segura y en poca distancia.
- Llantas de radios de aluminio con revestimiento anticorrosivo en los radios.
- Grandes neumáticos Dunlop TRAILMAX MIXTOUR de 21 pulgadas delante y 17 pulgadas detrás, con un nuevo patrón en su composición y una estructura interna diseñada a medida.
- Adopta un basculante de aluminio ligero de forma única con mayor rigidez torsional para soportar el recorrido más amplio de la suspensión y contribuir a la estabilidad en línea recta.
- El depósito de combustible cuenta con una gran capacidad, con 20 litros, que ayuda a ofrecer una mayor autonomía al viajar.
- El manillar ancho y cónico utiliza un aluminio resistente pero flexible que absorbe los impactos en superficies irregulares.
- El asiento del piloto, sólidamente ajustado, está diseñado para soportar las cargas en la conducción en superficies no asfaltadas, para que sea cómodo y permita al piloto libertad de movimientos.
- La posición de conducción se ha diseñado para que sea cómoda y ofrezca al piloto mucho espacio, incluso cuando se monta con pasajero y con las maletas superiores y laterales opcionales. El diseño también permite al piloto desplazar su peso hacia delante para un mayor control en superficies no asfaltadas.
- Las anchas estriberas de acero recubiertas de goma presentan una superficie que evita el deslizamiento.

- El parabrisas corto está diseñado para maximizar la visibilidad cuando se exploran caminos de grava o senderos, y también para proteger al piloto de las sacudidas cuando se viaja a altas velocidades.
- Incorpora un protector de motor en plástico como equipamiento de serie.
- El portaequipajes trasero facilita cargar equipaje o el montaje del top case opcional.

Características del equipamiento eléctrico:

- Un panel de instrumentos multifunción TFT LCD a color en 5 pulgadas, personalizable, ofrece una clara visualización de una gran variedad de información
- Los faros LED en disposición vertical en carcasas hexagonales rematadas por una luz de posición LED proporcionan una visión clara de la carretera y ofrecen una luz nítida, confiriendo a la V-Strom un aspecto agresivo.
- Las luces de posición, los intermitentes y la luz trasera de LED compactos garantizan una clara visibilidad y una gran durabilidad.
- Un puerto USB está integrado en el lado izquierdo del cuadro de instrumentos.

Características de diseño:

- El estilo de la V-STROM 800DE pretende marcar una nueva tendencia y dar paso a una nueva era de atractivo funcional que marca el ADN en el futuro del diseño de Suzuki, al tiempo que respeta plenamente los características distintivas de su herencia V-STROM.
- Se mantiene fiel a la ética de diseño de Suzuki de crear expresiones de estilo únicas que dieron origen al carácter distintivo de la serie V-STROM.
- El distintivo "pico" de la V-STROM se ha colocado más alto para transmitir visualmente el extenso recorrido de la suspensión y la capacidad del modelo para circular por carreteras de arena y pistas.
- La carrocería presenta superficies más planas con líneas afiladas que enfatizan el aspecto de dureza del modelo.
- El faro delantero, la luz combinada trasera y el largo silenciador acentúan la imagen de capacidad para moverse en superficies no asfaltadas.
- Los adhesivos y las dinámicas gráficas crean una presencia icónica que se reconoce al instante.
- Los pilotos pueden elegir entre tres colores de carrocería cuidadosamente elegidos para transmitir dotar del máximo atractivo a la V-STROM 800DE y acentuar.

3. Diseño de motor

Un nuevo motor para una nueva era

La creación de esta nueva "Adventure Tourer" para una nueva era comenzó con el diseño de un motor completamente nuevo. El primer objetivo de Suzuki ha sido diseñar un motor estrecho y compacto que ampliara las posibilidades de flexibilidad en el diseño y ayudara a conseguir la geometría de chasis más eficaz para mejorar las prestaciones. Esto incluye una posición de conducción óptima, tanto para atravesar caminos de arena y senderos, como para recorrer largas distancias. El segundo objetivo era ofrecer una capacidad dinámica en cualquier terreno que los motoristas encontraran fácil de controlar y de suaves maneras, incluso cuando llevaran equipaje. El nuevo motor debe proporcionar mucho par y potencia, pero también debe ser fácil de controlar incluso para los pilotos más noveles, con una respuesta suave del acelerador. En general, debe llenar de diversión y placer la experiencia de aventura personal del conductor, incluso cuando se lleva un pasajero y equipaje.

Con estas premisas, Suzuki diseñó un nuevo motor bicilíndrico paralelo de 776 cm³ DOHC y 4 válvulas. Este propulsor ayudó a lograr el primer objetivo, ya que ofrece un tamaño compacto que nos permitió optimizar la distribución del peso y la geometría del chasis, así como desplazar el punto de cadera del piloto hacia delante para lograr una posición de conducción óptima. Ofreciendo un óptimo equilibrio entre una potencia suave y controlable desde bajas revoluciones y la agradable sensación de gran rendimiento a cualquier régimen, incluyendo la gama alta. Y demuestra una capacidad para moverse a velocidades extremadamente bajas, lo que hace que la V-STROM 800DE sea fácil de controlar en caminos forestales y senderos.

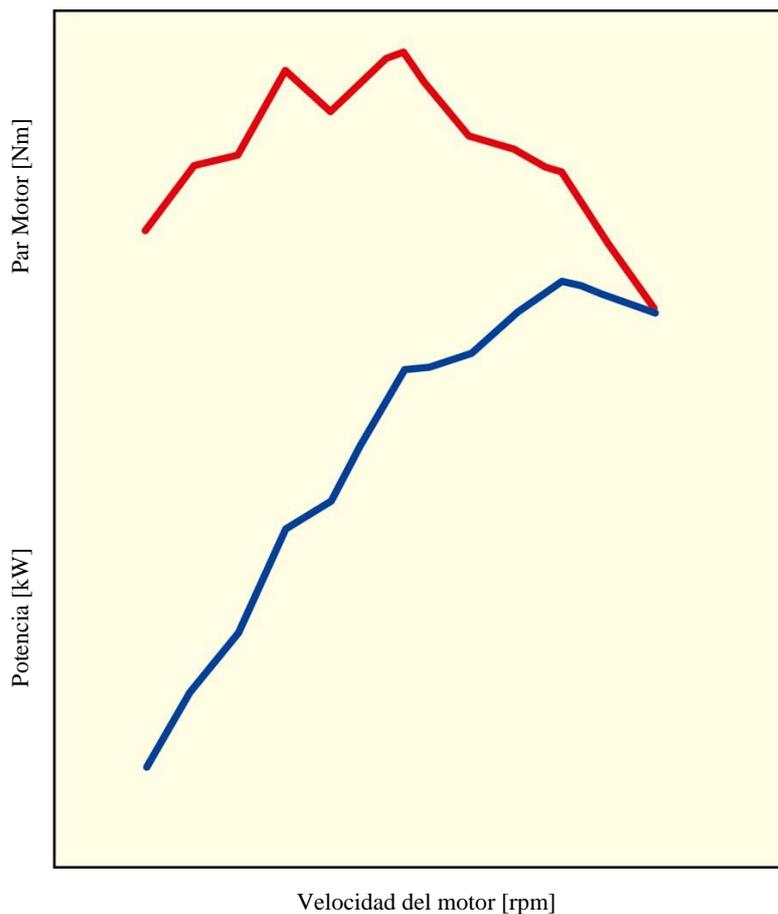
El motor cuenta con un diseño de cigüeñal de 270 grados, que permite una conducción suave con mucho par motor, gran capacidad de tracción y un agradable sonido. También presenta el Suzuki Cross Balancer, un innovador diseño para el balancín primario que contribuye a un funcionamiento suave y ayuda a conseguir un conjunto compacto y ligero que mejora el ágil manejo de la V-STROM 800DE. Además, el diseño del silenciador largo y elevado, creado exclusivamente para el V-STROM 800DE, es llamativo a la vista y está creado para no interferir con el largo recorrido de la suspensión de la moto.



Motor bicilíndrico paralelo de 776 cm³, 4 tiempos, 2 cilindros, refrigeración líquida, DOHC

Tipo de motor	Twin paralelo DOHC de 4 tiempos
Sistema de refrigeración	Refrigeración líquida
Cilindrada	776 cm ³
Diámetro x Carrera	84,0 mm x 70,0 mm
Potencia máxima	62 kW/8.500 rpm
Par máximo	78 Nm/6.800 rpm
Nivel de emisiones	Euro 5
Consumo de combustible	22,7 km/l (4,4 l/100km) en WMTC

Nota: El consumo real de combustible puede variar debido a condiciones como el clima, la carretera, el comportamiento del conductor y el mantenimiento.

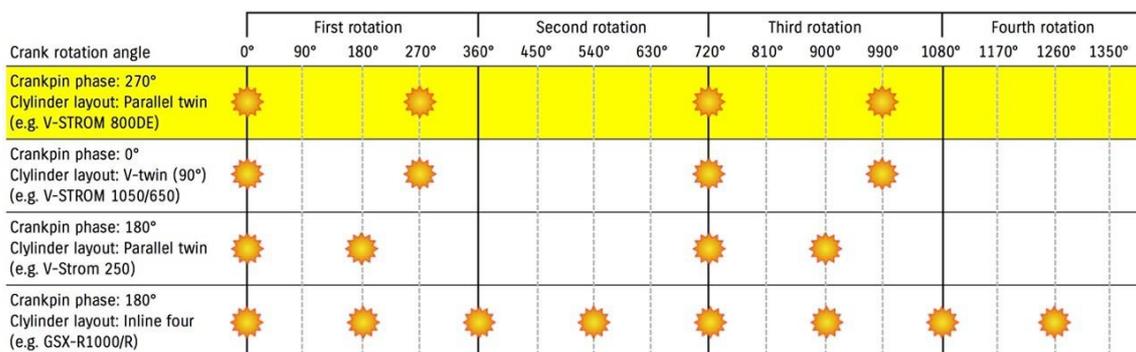


Curva de rendimiento del motor

Cigüeñal de 270 grados

La distribución del encendido del cigüeñal de 270 grados del motor es la misma que la de los motores bicilíndricos en V de Suzuki (90°). Esto significa que produce el mismo agradable sonido característico de los motores bicilíndricos en V.

Además, los 450 grados de movimiento del cigüeñal entre el orden de explosiones de los cilindros, (entre 270°y 720°en el gráfico de abajo), prolonga el tiempo entre los impulsos de potencia y permite a la rueda trasera el tiempo que necesita para recuperar tracción. Esto es especialmente beneficioso cuando se conduce en superficies no asfaltadas o se sale de las curvas con potencia.



Suzuki Cross Balancer

El nuevo motor introduce el balancín cruzado de Suzuki. Este balancín primario biaxial patentado por la marca coloca sus dos balancines a 90° con respecto al cigüeñal^{*1}, siendo la primera entre las motos de producción^{*2} en colocar sus dos balancines a 90° con respecto al cigüeñal. Este mecanismo patentado suprime la vibración para contribuir a un funcionamiento suave, y también ha ayudado a realizar un ligero motor, más compacto desde delante hacia atrás.

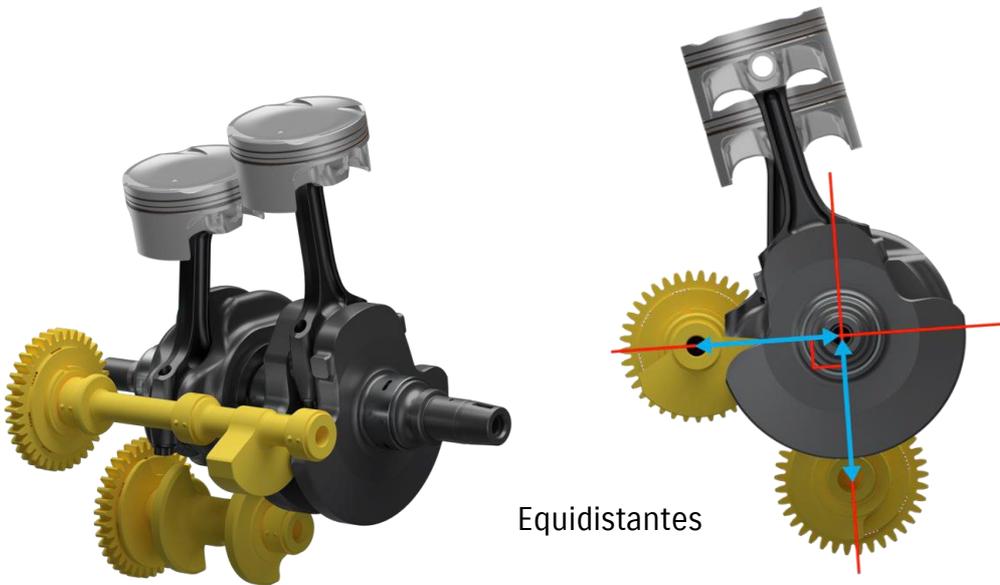
El balancín nº 1 anula la vibración primaria generada por el pistón (peso alternativo) del primer cilindro, mientras que el balancín nº 2 cancela la vibración primaria del segundo cilindro. Adoptando un ángulo del cigüeñal de 270 grados cancela la vibración secundaria, contribuyendo a un funcionamiento del motor aún más suave. Además, la colocación de los dos balancines a 90° con respecto al cigüeñal y cada uno de ellos colocado equidistante del cigüeñal, anula la vibración del par primario.

*1: Patente concedida para un balancín primario biaxial que coloca sus dos equilibradores a 90° del cigüeñal.

*2: Basado en la investigación de Suzuki a partir de noviembre de 2022.



Suzuki Cross Balancer



Balancín Nº1

Balancín Nº2

90 grados

Balancín transversal Suzuki

Pistones y bielas

El motor emplea pistones forjados, diseñados con análisis FEM (método de elementos finitos) para maximizar la fuerza y minimizar el peso, a pesar del diámetro interior del motor de 84 mm. El mecanizado cónico dentro de los orificios del pasador de la muñeca transfiere la carga y mitiga la tensión sobre las coronas, por lo que contribuye a una mayor durabilidad.

Las bielas también presentan la fiabilidad y el alto nivel de tecnología por los que Suzuki es conocido. Esto está respaldado por un análisis exhaustivo realizado para garantizar un equilibrio de peso y rigidez, y para estabilizar el comportamiento de las varillas durante la carrera del pistón.

Material electroquímico compuesto de Suzuki (SCEM)

Los orificios dentro de los cilindros de aluminio fundido a presión están revestidos mediante el proceso SCEM de Suzuki. Originalmente desarrollado para carreras y probado en la pista, el cilindro SCEM promueve una mejor disipación del calor, reduce la fricción y logra un sello consistente, resistente al desgaste en los segmentos del pistón para mayor durabilidad.

Sistema de Control Electrónico del Acelerador Ride-by-Wire

Los dos cilindros son alimentados por un par de mariposas de control electrónico de 42 mm de diámetro. El juego del sensor de posición del acelerador está optimizado para ofrecer el mejor equilibrio de rendimiento tanto para el uso diario en carretera como para las exigencias del turismo de aventura.

Inyectores de combustible de alta presión

La V-STROM 800DE emplea inyectores de combustible de alta presión de 10 orificios, de punta larga y 343 kpa que maximizan la atomización del combustible para mejorar la eficiencia de la combustión y reducir el consumo.

Transmisión

La transmisión de seis velocidades adopta relaciones de cambio que proporcionan una transición suave y una gran aceleración, tanto si se cambia normalmente como si se utiliza el sistema de Cambio Rápido Bidireccional (Quick Shift System) de serie, para no utilizar el embrague.

Caja del filtro de aire

Los diseños de la caja del filtro de aire y del tubo de admisión de 6.0 l. se han optimizado mediante análisis CAE para maximizar las características de salida de potencia y la producción de par a bajas revoluciones. Para contribuir a la realización de un diseño de chasis delgado y compacto y mejorar la libertad de movimiento del piloto, la caja adopta un diseño ajustado y se sitúa bajo el asiento. Aun así, la admisión está optimizada, utilizando longitudes diferentes para los tubos izquierdo y derecho, lo que ayuda a asegurar un flujo adecuado para obtener la máxima potencia.



Posición de la caja de filtro de aire



Caja del filtro del aire (fuera)



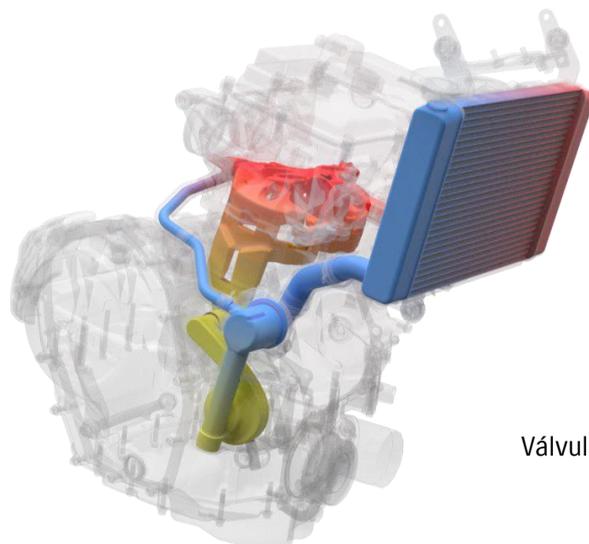
Caja del filtro del aire (dentro)

Refrigeración altamente eficiente

El radiador cuenta con una gran capacidad de refrigeración para soportar la potente potencia del motor bicilíndrico paralelo. Un ventilador controlado por un termostato ayuda a estabilizar la temperatura del sistema de refrigeración.

El control de entrada de agua de refrigeración contribuye a la estabilización temprana de la temperatura del líquido durante el funcionamiento del motor. Dado que una válvula térmica ubicada en la entrada del circuito de refrigeración del motor ajusta la temperatura, antes de que el refrigerante ingrese al motor, hay menos fluctuación de temperatura durante el calentamiento. Esto ayuda a

estabilizar la temperatura y contribuye a una combustión de gases de escape más limpia.



Válvula térmica

Control de entrada del sistema de refrigeración

La V-STROM 800DE también está equipada con un ligero y compacto radiador de aceite, instalado en el sitio donde se encuentra el filtro. Ayuda a mantener las temperaturas de lubricación más bajas para garantizar un funcionamiento del motor aún más suave y fiable.

Sistema de escape

El sistema de escape 2 en 1 para la V-STROM 800DE está diseñado para producir un sonido agradable que corresponde al nuevo motor bicilíndrico en paralelo. Tanto en desplazamientos largos a velocidades de autopista o de carretera, como moviéndonos por senderos o pistas a bajas revoluciones. Y lo que es mejor, el catalizador de dos etapas en el interior del colector ayuda a limitar las emisiones a un nivel que satisface las normas Euro 5, mientras que al mismo tiempo maximiza la potencia y el rendimiento general.



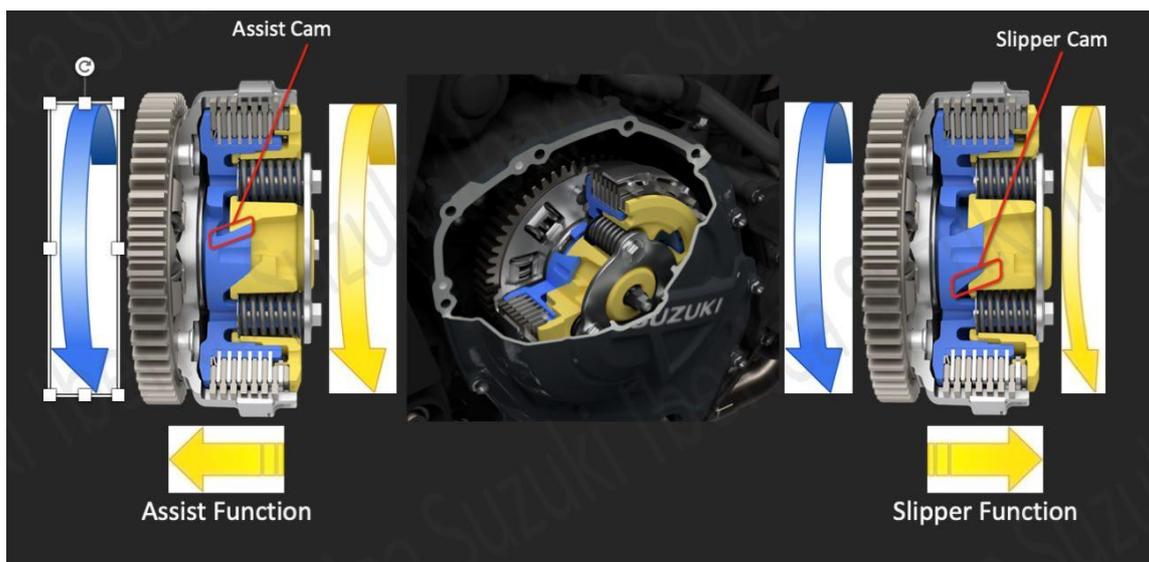
Sistema de escape

Sistema de Asistencia de Embrague Suzuki (SCAS)

La función de asistencia aprovecha las guías diseñadas con precisión para forzar la unión del bulón del embrague y el plato de presión y transferir eficientemente el par a la rueda trasera durante la aceleración. Todo ello utilizando muelles de embrague más blandos.

El embrague antibloqueo se desacopla parcialmente al reducir la marcha para desacelerar y desactivar el efecto del freno motor. Evita que el neumático trasero rebote, ofreciendo así una desaceleración más suave. Esta función permite al conductor reducir de marcha con mayor confianza y mitigar el freno motor reduciendo el par motor negativo y manteniendo un mejor control.

Diagrama de funcionamiento de la leva del Sistema de Asistencia de Embrague de Suzuki



Leva de asistencia

Leva de deslizamiento

Función de asistencia

Función de deslizamiento

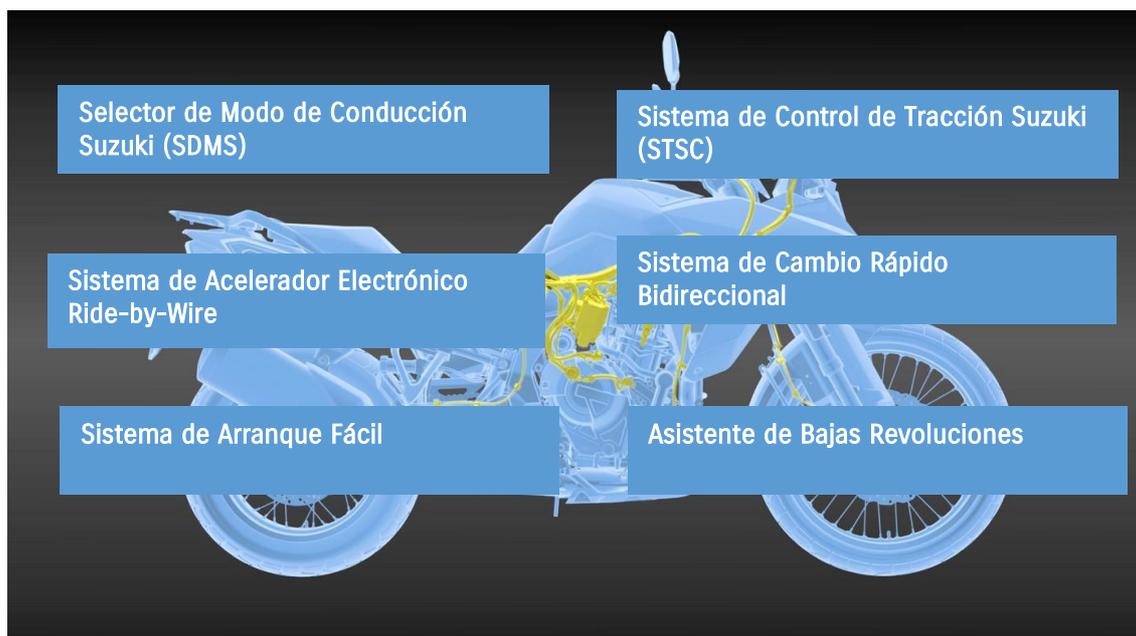
4.Sistema conducción inteligente (S.I.R.S.)

Introducción

El Sistema de Conducción Inteligente de Suzuki (S.I.R.S.) cuenta con un conjunto de avanzados sistemas electrónicos de asistencia al conductor. El piloto puede elegir libremente los ajustes de cada sistema para adaptarse mejor a su nivel de habilidad y experiencia, y para optimizar las características de rendimiento para las condiciones de conducción y la superficie de la carretera en cada momento. Estos ajustes ayudan a que la V-STROM 800DE sea más controlable, predecible y menos exigente de conducir. Esto es cierto incluso cuando se conduce con las maletas laterales y superiores opcionales al recorrer largas distancias y al dejar atrás las carreteras asfaltadas para explorar caminos rurales. Cada sistema ha sido diseñado y probado a fondo para funcionar de la manera que el conductor espera, S.I.R.S. ayuda a conseguir una experiencia de conducción más emocionante que inspira confianza y libera a los pilotos para concentrarse en disfrutar de sus aventuras.

La avanzada gama de sistemas electrónicos S.I.R.S. empleados por la V-STROM 800DE incluyen el Selector de Modo de Conducción Suzuki (SDMS), el Sistema de Control de Tracción Suzuki (STSC) con modo G (Gravel), Sistema de Acelerador Electrónico Ride-by-Wire, Sistema de Cambio Rápido Bidireccional, el Sistema de Arranque Fácil de Suzuki y el Asistente de Bajas Revoluciones.

Sistema conducción inteligente (S.I.R.S.)

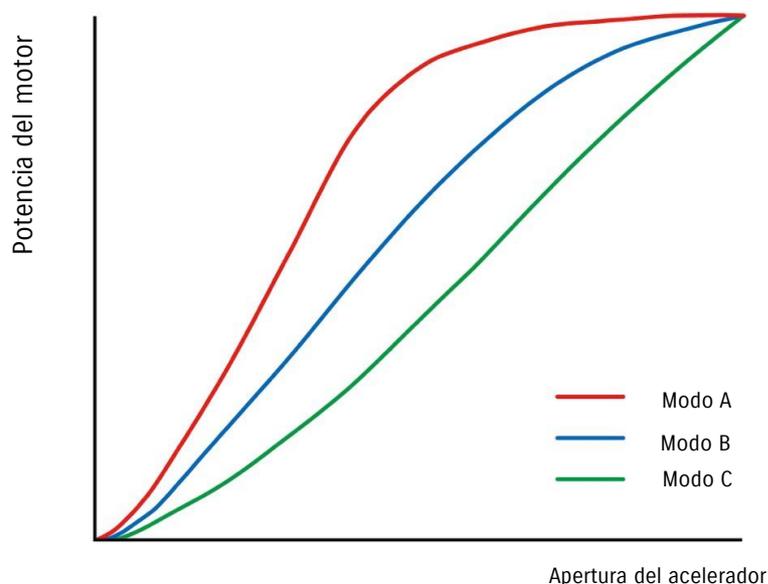


(1) Control de las características de salida del motor

Selector de modo de conducción Suzuki (SDMS)

El SDMS aprovecha al máximo el sistema de control electrónico del acelerador para ofrecer una elección entre tres modos que proporcionan diferentes características de potencia –especialmente al girar el puño del acelerador entre una posición ligeramente abierta a cuando alcanza el tope de la gama de velocidades medias en aceleración– para adaptarse a las condiciones de la escena de conducción, las condiciones de la superficie, o el estilo de conducción preferido para cada salida. Los ajustes de cada modo se han perfilado de forma personalizada y se han probado a fondo para maximizar las capacidades de la VSTROM 800DE como una moto trail de alto rendimiento, para incorporar la flexibilidad necesaria para adaptarse a las cambiantes condiciones meteorológicas, de la carretera y de la conducción, y para hacer más agradable la experiencia general de conducción.

Imagen de entrega de potencia por modo



El modo A (Activo) proporciona la respuesta más nítida al abrir el acelerador. Los ajustes de las características de par se han ajustado para ofrecer una aceleración óptima y aprovechar al máximo la potencia del motor. Es muy adecuado para disfrutar de recorridos agresivos en carreteras sinuosas con buen tiempo.

El modo B (básico) alcanza el mismo nivel de potencia máxima, pero presenta una curva más lineal con una respuesta más suave del acelerador. Este modo, concebido como un ajuste ideal para el turismo, pretende hacer que la moto sea más manejable e infundir confianza en el piloto al acelerar, y hacer un buen

ajuste para una amplia gama de estilos de conducción y condiciones de la carretera.

El modo C (Confort) proporciona la respuesta más suave del acelerador y unas características de par motor más tranquilas, lo que hace que la V-STROM 800DE sea más obediente y controlable al abrir el acelerador. Esto es especialmente beneficioso cuando se recorren largas distancias, cuando se viaja con un pasajero, cuando se conduce sobre superficies mojadas o resbaladizas, cuando las condiciones de la carretera son malas, o incluso cuando lo que se quiere es relajarse y disfrutar del viaje de vuelta a casa después de una larga salida.

(2) Control de las características de aceleración del motor

Sistema de control de tracción Suzuki (STCS)

El STCS para la V-STROM 800DE El STCS para la V-STROM 1050/DE 2022 permite al motorista controlar mejor la moto en condiciones diversas y variadas, ya sea conduciendo solo o con un pasajero, llevando una carga de material o conduciendo en condiciones meteorológicas adversas. El STCS no sólo reduce el estrés y la fatiga, sino que, al permitir al conductor un mayor control sobre el comportamiento de la moto, le infunde una mayor confianza independientemente de su nivel de experiencia.

El conductor puede seleccionar entre 3 modos de conducción en carretera, el modo G (Gravel) u optar por desactivar el sistema. Cuanto mayor sea el número del perfil seleccionado en carretera, más rápido y más reactivo será el sistema a la hora de limitar el giro de las ruedas. El modo 1 es para la conducción deportiva con una intervención mínima del sistema. El modo 2 ofrece un equilibrio ideal para la conducción en ciudad y en condiciones normales de carretera. Y el modo 3 es muy adecuado para condiciones de carretera húmeda o resbaladiza.

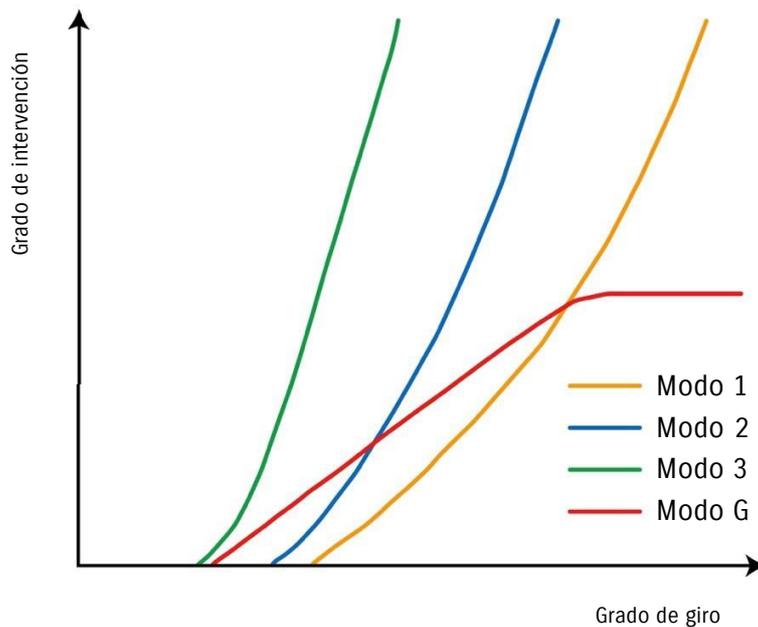
El sistema está programado para controlar continuamente la velocidad de las ruedas delanteras y traseras, las revoluciones del motor (calculadas a partir de los datos del sensor de posición del cigüeñal), la posición del acelerador y la relación de cambio engranada. Está diseñado para limitar inmediatamente la potencia y ayudar a evitar el deslizamiento cuando se detecta una pérdida inminente de tracción, retrasando el tiempo de encendido y controlando la apertura del acelerador.

Modo G (Gravel)

El modo G (Gravel) retrasa el tiempo de encendido para ayudar al conductor a negociar mejor las pistas de grava permitiendo un cierto deslizamiento cuando

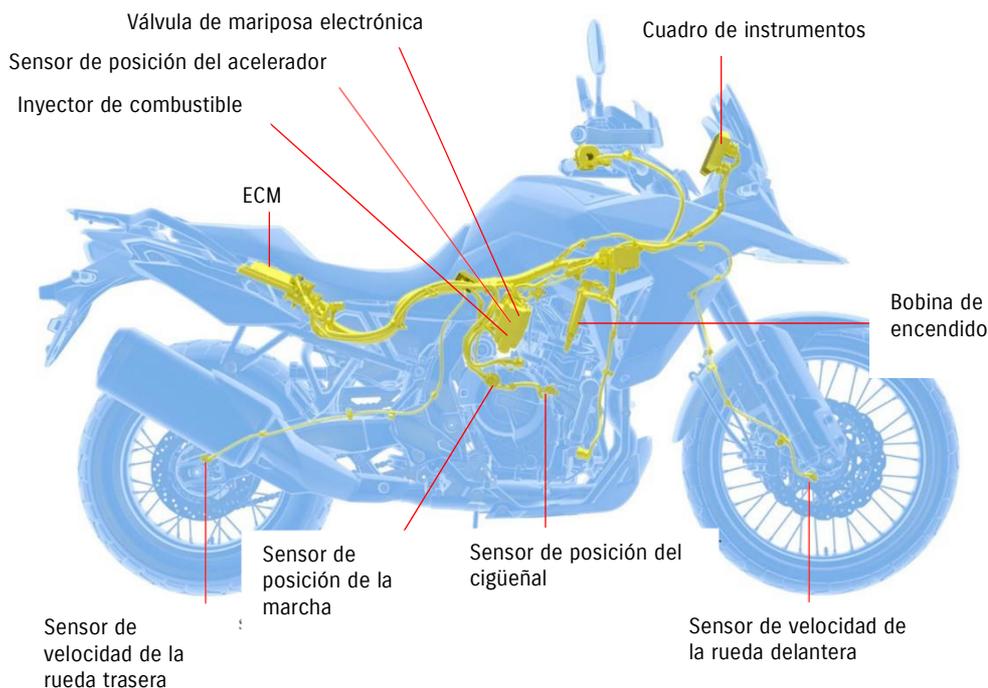
se circula por superficies no asfaltadas. Cuando se selecciona, el modo G se activa si detecta un ligero grado de giro, surtiendo efecto casi tan rápidamente como el ajuste del modo 3 del Sistema de Control de Tracción. Sin embargo, debido a que el nivel máximo de intervención del modo G es menor que el del Modo 1, el giro se suprime sólo lo suficiente para ayudar a evitar el exceso de las ruedas, por lo que la potencia continúa sobre la rueda trasera con una interrupción mínima. Como resultado, la moto sigue siendo manejable y el piloto sigue obteniendo la potencia constante que desea. Al permitir al conductor mantener mejor la velocidad y la potencia en las curvas en la tierra compacta, el modo Gravel (Grava) proporciona una mayor confianza y hace que sea más emocionante y agradable explorar las carreteras sin asfaltar y los senderos del campo.

Imagen de Intervención por Modo



Nota 1: El sistema de control de tracción no sustituye al control del acelerador del piloto. No puede evitar la pérdida de tracción por exceso de velocidad cuando el piloto entra en una curva y/o acciona los frenos. Tampoco puede evitar que la rueda delantera pierda adherencia.

Nota 2: Dado que el modo G permite un cierto deslizamiento del neumático trasero, no es adecuado para su uso en superficies asfaltadas.



(3) Control del funcionamiento del motor

Sistema de Acelerador Electrónico Ride-by-Wire

El sistema de control electrónico del acelerador de Suzuki aprovecha el ECM para controlar la acción de las válvulas del acelerador y hace posible que los ajustes controlen de forma más precisa la interacción entre la acción del acelerador y las características de rendimiento del motor. Una de las ventajas es que los ajustes individuales pueden afinarse y probarse a fondo para adaptarse a cada uno de los modos del SDMS y acelerar de forma que responda fielmente a la intención del piloto en toda la gama de ajustes de los modos de control.

La acción del acelerador se ajusta para maximizar la capacidad de control, con la fiel respuesta lineal, especialmente cuando se conduce en carreteras de grava. Este ajuste también hace que la acción del acelerador se sienta más natural para los conductores que aún no están acostumbrados a los sistemas que no emplean un cable mecánico. Además, el sistema es más sencillo y compacto que los mecánicos convencionales y elimina los cables que se utilizan en la conducción y que añadirían desorden en el lado derecho del manillar.

Sistema de Cambio Rápido Bidireccional

El Sistema de Cambio Rápido Bidireccional permite al piloto subir o bajar de marcha sin accionar la palanca de embrague mientras está en movimiento. Como equipamiento de serie en la V-STROM 800DE, esta característica distintiva

que el piloto encontrará mejora la experiencia de conducción. Y sentirá inmediatamente los beneficios en la reducción de la fatiga y de no fallar los cambios.

Cuando se activa, el sistema interrumpe automáticamente la entrega de potencia cuando se acelera y se mantiene una velocidad constante el tiempo suficiente para liberar los engranajes de la transmisión, produciendo así una conducción más suave y una aceleración casi ininterrumpida cuando el piloto sube de marcha. Al desacelerar, el sistema abre automáticamente las válvulas de mariposa lo suficiente para aumentar las revoluciones e igualar el régimen del motor a la siguiente relación de marchas más baja, sin tener que accionar manualmente el acelerador o utilizar el embrague. Esta función de aceleración automática se combina a la perfección con el frenado del motor para crear una experiencia muy satisfactoria. Mientras que el ECM está programado para controlar el acelerador electrónico y el tiempo de encendido para el motor. Permitiendo un cambio suave a cualquier régimen de revoluciones, el mecanismo de cambio de marchas está optimizado para proporcionar un sólido clic al insertar cada relación que asegura al conductor una satisfactoria sensación.

Sistema Suzuki “Easy Start”

Este sistema permite al conductor arrancar la motocicleta con una rápida pulsación sobre el botón de arranque. No es necesario accionar la palanca de embrague cuando la transmisión está en punto muerto, y el motor de arranque se desconecta automáticamente en el momento en que el motor se pone en marcha. Al ser una función que se utiliza cada vez que se arranca el motor, la eliminación de las molestias que ya no son necesarias hace que la experiencia de conducción sea más placentera y cómoda.

Asistencia a bajas RPM

La función Low RPM Assist de Suzuki monitoriza las revoluciones del motor, la posición de la marcha, la posición del acelerador y los datos del interruptor del embrague cuando el piloto suelta la palanca del embrague para arrancar desde parado o cuando se conduce a bajas velocidades. Está programado para ayudar a evitar que el régimen del motor caiga excesivamente cuando el sistema está programado para ayudar a evitar que la velocidad del motor caiga excesivamente cuando el conductor lanza la moto para asegurar un arranque más suave. También permite una conducción más segura al ayudar a contrarrestar las caídas de velocidad del motor cuando se conduce en el tráfico de parada y arranque, o al hacer giros en U.

(4) Control de la frenada

Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS) de dos modos

El Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS) contribuye a una frenada más estable al evitar que las ruedas se bloqueen, incluso en caso de frenada brusca. El sistema está programado para controlar la velocidad de las ruedas y adaptar la potencia de frenado a la tracción disponible. El sistema ofrece dos modos de funcionamiento. El modo 1 proporciona una intervención mínima, por lo que es adecuado para conducir en carreteras de grava y otras superficies no asfaltadas. El modo 2 es ideal para la conducción en ciudad y en condiciones normales de carretera. La unidad de control del ABS tiene un diseño compacto y ligero que ayuda a que la moto sea ágil.

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

Modo de desactivación del ABS trasero

El ABS trasero puede desconectarse para mejorar la capacidad de control al frenar sobre grava u otras superficies no asfaltadas.

Nota: El modo ABS trasero desactivado no está diseñado para la conducción en carretera.

Tecnologías de apoyo

Red de Área de Control (bus CAN)

El robusto bus CAN de la V-STROM 800DE reduce el número de cables por lo que contribuye a reducir el peso y permite que sus diversos sensores y microcontroladores se comuniquen entre sí.

Módulo de control del motor (ECM)

Un procesador de doble núcleo ECM proporciona una gestión óptima del motor que contribuye al funcionamiento y la optimización de los sistemas, incluidos los que cumplen la normativa de emisiones Euro 5.

5.Chasis

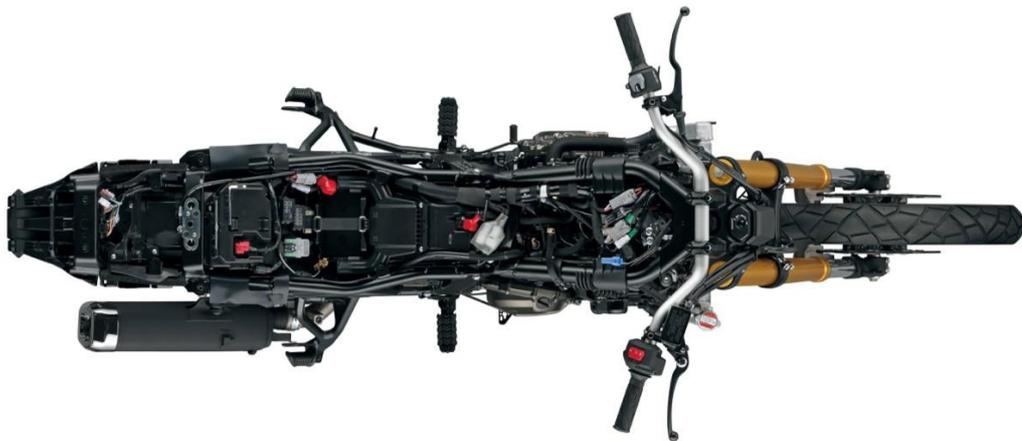
Diseñada para rendir y agradar

El objetivo era diseñar un chasis compacto y ligero para maximizar la agilidad, confort, utilidad y placer de conducción. El objetivo fijado por el equipo de desarrollo exigía que el nuevo chasis contribuyera al confort cuando se conduce en carretera, a lograr un comportamiento destacado en tierra y otras superficies no asfaltadas, y a proporcionar un manejo seguro y estable en todos los escenarios de conducción. El nuevo chasis también tenía que ofrecer una estabilidad destacada en línea recta cuando se circula a velocidades de autopista, incluso cuando se lleva un pasajero y cuando la moto está equipada con las genuinas maletas superior y laterales y cargada con equipaje.



Cada aspecto se ha planificado para ofrecer un destacado comportamiento y control en una amplia gama de condiciones reales de conducción. Desde viajes de larga distancia hasta el tránsito por pequeños senderos con la moto, con el apoyo del motor bicilíndrico en paralelo con su elevado rendimiento y maximizando el confort y reduciendo la fatiga. Estas características son fundamentales para ayudar a la identidad de la V-STROM 800DE como una trail aventurera de alto rendimiento, muy versátil para el uso diario en carretera así como a la hora abordar caminos de grava y otras superficies no pavimentadas.

La libertad de diseño que proporcionan las compactas dimensiones delanteras y traseras del nuevo y estilizado motor bicilíndrico en paralelo de Suzuki contribuye a lograr una distribución del peso y una posición de conducción óptimas. Cabe destacar la posibilidad de desplazar el punto de la cadera del piloto hacia delante. Esto facilita que el conductor utilice el peso de su cuerpo para negociar hábilmente las curvas cerradas, o colocar más peso en la rueda delantera cuando se apoya en los estribos para explorar senderos más difíciles.





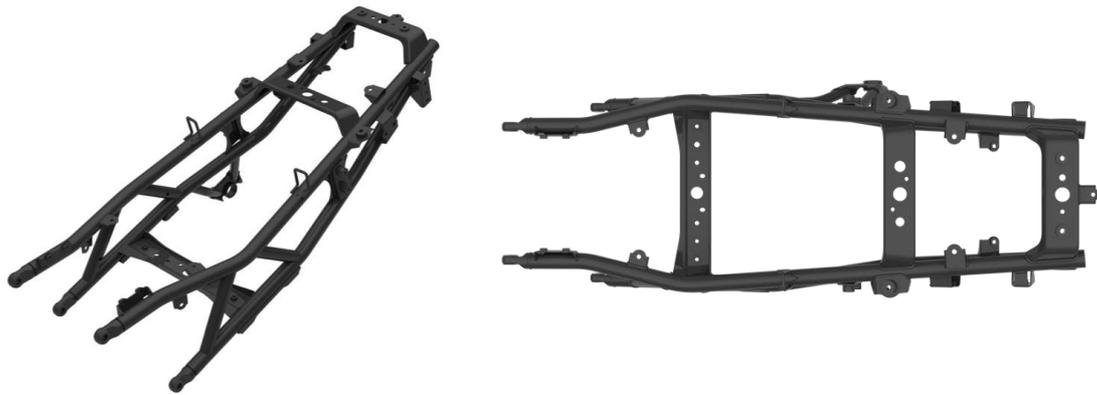
Robusto bastidor de acero

Diseñado en torno a la nueva plataforma del motor y fabricado con un robusto tubo de acero, el bastidor de V-STROM 800DE ha sido diseñado para proporcionar toda la fuerza necesaria para abordar caminos más complicados, para proporcionar una excelente estabilidad en línea recta, para contribuir a un manejo ágil y para que funcione bien a velocidades de autopista cuando se recorren largas distancias.

Las guías del asiento están diseñadas para soportar los rigores de la conducción en superficies no asfaltadas y cuentan con un perfil estrecho que ayuda a los pilotos a controlar mejor la moto con las piernas.



Cuadro y guías del asiento



Guías del asiento

Segura potencia de frenado

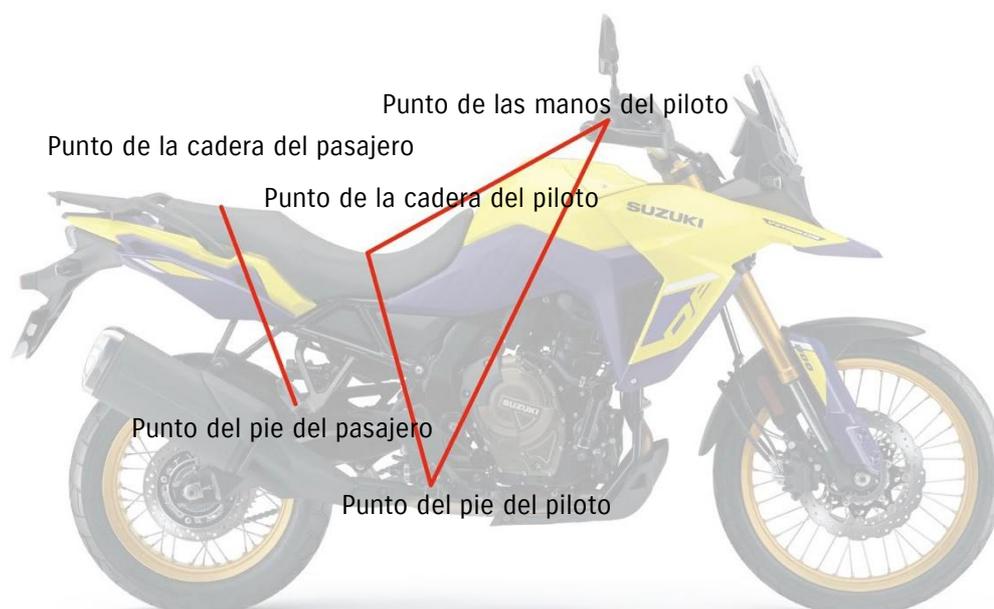
Suzuki ha elegido las pinzas de freno delanteras que mejor se adaptan al paso de la horquilla de la V-STROM 800DE y a los neumáticos de radios. El freno trasero tiene un disco de 260 mm de diámetro exterior y utiliza una pinza de un solo pistón con deslizamiento de pasador.

Geometría del chasis (dimensiones)

La V-STROM 800DE tiene una geometría de chasis específica con una larga distancia entre ejes, una larga palanca de freno, una gran distancia al suelo y un amplio manillar. El propósito es proporcionar la máxima estabilidad y control cuando se conduce en superficies no asfaltadas, así como una posición de

conducción cómoda que distribuye eficazmente el peso a la parte delantera y trasera.

Como resultado, la V-STROM 800DE proporciona al pasajero una mayor comodidad porque tiene mucho espacio y puede sentarse sin doblar demasiado las rodillas. Esto es así incluso cuando la moto está equipada con las maletas superiores y laterales disponibles como accesorios originales. La geometría conseguida también mejora la estabilidad, incluso cuando se lleva un pasajero y con las maletas superiores y laterales montadas en la V-STROM 800DE. La adopción del nuevo motor bicilíndrico en paralelo de Suzuki beneficia la geometría, porque su menor longitud nos ha permitido situar el punto de la cadera del piloto más adelantado que con un motor bicilíndrico en V. Esto, a su vez, permite al piloto desplazar su peso hacia delante y controlar más fácilmente el manejo al atravesar senderos y otras superficies no pavimentadas, o al negociar curvas cerradas.



Posición de conducción

Suspensión delantera y trasera optimizada

Las horquillas delanteras invertidas Hitachi Astemo (SHOWA) proporcionan una conducción suave y controlable. Cuentan con unas características de amortiguación estables que las hacen adecuadas para el turismo de aventura. La precarga del muelle y la amortiguación de compresión/rebote pueden ajustarse, permitiendo que la suspensión se adapte mejor a las preferencias del conductor o a las condiciones de uso.

Ajuste de la compresión delantera

Ajuste de la amortiguación de rebote delantera



Ajuste de la compresión
delantera



Ajuste de la amortiguación
de rebote delantera

La suspensión trasera Hitachi Astemo (SHOWA) con monoamortiguador y depósito de gas independiente contribuye a la agilidad y la estabilidad. No sólo se puede ajustar la precarga del muelle y la amortiguación en compresión/rebote, sino que la precarga del muelle puede ajustarse simplemente girando el dial con la mano. Esto es especialmente beneficioso cuando para conducir con pasajero o con la moto cargada.

Ajuste de la amortiguación de rebote trasera
Ajuste de la precarga del muelle trasero
Suspensión trasera



Ajuste de la
amortiguación de rebote
trasera



Ajuste de la precarga del
muelle trasero

Suspensión trasera

Ajustada suspensión, con largo recorrido

Los ajustes de muelle, válvula y pistón de la suspensión delantera y trasera se han ajustado a medida para maximizar el rendimiento y la comodidad al conducir en todas las superficies, asfaltadas o de arena. La suspensión en ambos ejes es de gran recorrido, con 220 mm en la horquilla delantera y 220 mm en la rueda trasera. Esta es la mayor longitud de recorrido disponible en un miembro de la familia V-STROM.

Ruedas de radios y neumáticos de diseño semi-block

La V-STROM 800DE monta ruedas de radios y adopta una llanta delantera de aluminio de 21 pulgadas para una mayor estabilidad y un mejor control cuando se circula por caminos de grava. El nuevo neumático es de medida 90/90-21" delante y 150/70R 17" detrás. Un Dunlop TRAILMAX MIXTOUR, que cuenta con un nuevo dibujo en la banda de rodadura semi-block, con surcos diagonales largos y rectos para lograr una sólida tracción en superficies no asfaltadas. Reduciendo además el ruido de rodadura cuando se circula por carreteras pavimentadas. La banda de rodadura también presenta ranuras más anchas y profundas, exclusivas de la V-STROM 800DE, que logran un equilibrio óptimo entre la longevidad, agarre y un manejo ágil cuando el piloto decide explorar caminos de grava y senderos. Este dibujo personalizado de la banda de rodadura también confiere a los neumáticos un aspecto más agresivo, apropiado para esta versátil trail de aventura. La estructura interna diseñada a medida optimiza el equilibrio entre la banda de rodadura y la rigidez lateral para mejorar la resistencia a las sacudidas y para lograr una sólida estabilidad a velocidades de autopista.

Rueda y neumático delantero



Rueda y neumático delantero



Rueda y neumático trasero

Basculante de aluminio ligero de forma única

La V-STROM 800DE adopta un basculante de aluminio de aspecto muy atractivo y resistente, con una forma específica que mejora la rigidez vertical, lateral y torsional para apoyar la estabilidad en línea recta, de acuerdo con la geometría del chasis y el largo recorrido de la suspensión.



Basculante de aluminio ligero de forma única

Depósito de combustible de gran capacidad

El depósito de combustible tiene una capacidad de 20 litros que proporciona una mayor seguridad cuando se recorren largas distancias, ampliando la autonomía de conducción



Depósito de combustible de 20l

Ancho manillar cónico de aluminio

La V-STROM 800DE adopta un manillar cónico más ancho, fabricado con un aluminio de gran rigidez, pero a la vez flexible, lo que le permite absorber los impactos cuando se circula por superficies no pavimentadas. No sólo proporciona una mayor comodidad, sino que el amplio agarre y la posición también proporcionan un control óptimo, especialmente cuando el conductor se apoya en los estribos para transitar por superficies irregulares.



Manillar cónico de aluminio

Asiento diseñado para el rendimiento y la comodidad

El asiento de la V-STROM 800DE presenta un diseño con una forma en la parte inferior que le confiere una gran rigidez. Este duradero asiento soporta bien la carga cuando se circula por superficies no asfaltadas, así como los cambios de peso cuando el piloto cambia de posición. Utiliza una espuma más densa para mejorar la comodidad tanto para el piloto como para el pasajero, ya sea si se recorren largas distancias como si se exploran caminos y senderos de tierra y caminos no asfaltados.



Asiento

Estriberas

La V-STROM 800DE está equipada con estribos anchos y robustos, diseñados para proporcionar una mayor estabilidad al ponerse de pie sobre ellos mientras se conduce. Estos estribos de acero están recubiertos de goma con una superficie texturizada diseñada para evitar que los pies del conductor resbalen.



Estriberas

Barras de sujeción y soporte trasero

Las sólidas barras de sujeción en cada lado de la moto proporcionan al pasajero un agarre firme y también añaden un atractivo y robusto acento en su diseño. Se extienden desde el portaequipajes trasero integrado*, que resulta práctico para transportar equipamiento adicional. Y también facilita el montaje de los baúles opcionales, disponibles como accesorios originales.

*Capacidad de carga máxima: 10 kg



Portaequipajes trasero y barras de sujeción

Parabrisas

El pequeño parabrisas está diseñado para maximizar la visibilidad al aventurarse por senderos de campo y en carreteras de grava. Se ha probado a fondo en el túnel de viento para garantizar la comodidad del piloto. El ajuste de la altura del parabrisas en 3 niveles permite adaptarlo con incrementos de 15 mm con una llave hexagonal.



Parabrisas

Guardabarros delantero

La V-STROM 800DE adopta una estructura de guardabarros delantero de tres piezas, que emplea un par de secciones de faldones verticales que flanquean el guardabarros delantero. Esta estructura permite un montaje más sólido y rígido a las horquillas, siendo más capaz de soportar un golpe en caminos de grava y otras superficies no pavimentadas.



Guardabarros delantero

Cubre manetas y protector del radiador

Más allá de su propósito práctico de ayudar a proteger las manos del piloto de los elementos, incluyendo la lluvia, el viento y el frío, así como de objetos como las piedras que salen despedidas, los protectores de manos del equipamiento de serie acentúan el atractivo visual de la V-STROM 800DE como una aventura que está preparada y capacitada para cualquier desafío.

La V-STROM 800DE es el primer miembro de la familia V-STROM que también está equipado con un protector del radiador diseñado para protegerlo de las piedras que salen despedidas y otros objetos cuando se circula por pistas.



Cubre manetas



Protector del radiador

Cubierta inferior de plástico

La V-STROM 800DE cuenta con una cubierta inferior de plástico que protege el motor y hace juego con la imagen de dureza del modelo, así como un caballete lateral de serie y un caballete central opcional diseñados para adaptarse a la amplia distancia al suelo de 220 mm.



Cubierta inferior de plástico

Pantalla de información múltiple TFT LCD en color de 5 pulgadas

El panel de instrumentos multifunción TFT LCD en color de 5 pulgadas de la V-STROM 800DE presenta una pantalla claramente legible, con una gran variedad de información.

No sólo mantiene al piloto totalmente al tanto de todos los sistemas y ajustes de la moto, sino que también proporciona información sobre el estado de funcionamiento en tiempo real. El aspecto es de alta calidad.



Modo diurno

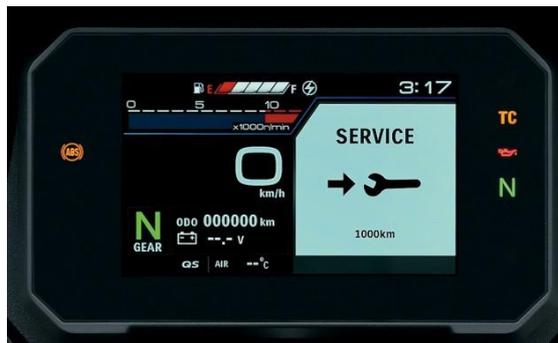


Modo nocturno

La información de la pantalla LCD incluye:

- Velocímetro
- Tacómetro
- Rango de conducción
- Cuentakilómetros
- Cuentakilómetros doble
- Posición de la marcha
- Temperatura del agua
- Temperatura ambiente
- Indicador de congelación
- Indicador de revoluciones del motor
- Consumo medio de combustible (1 y 2)
- Consumo de combustible instantáneo
- Modo SDMS
- Modo ABS
- ABS con modo trasero OFF
- Modo de control de tracción
- Cambio rápido (ON/OFF)
- Indicador de combustible
- Reloj de 12 horas
- Voltímetro
- Recordatorio de mantenimiento

La pantalla LCD ofrece la posibilidad de mostrar alertas y avisos emergentes de gran tamaño.



Aviso emergente en pantalla

6. Equipamiento electrónico

El tacómetro también sirve como indicador programable de las revoluciones del motor. Parpadea cuando la velocidad del motor alcanza el número de revoluciones preestablecido por el conductor. (Puede ajustarse en incrementos de 250 rpm dentro de un rango desde 4.000 rpm a 9.250 rpm).

Los indicadores LED que flanquean la pantalla incluyen el indicador de los intermitentes, el MIL (luz de indicación de mal funcionamiento), indicador de punto muerto, indicador de advertencia principal, indicador de luces altas, indicador de TC (control de tracción), indicador de advertencia de baja presión de aceite, indicador del ABS, indicador de advertencia de baja tensión y de temperatura del refrigerante. Todos ellos están diseñados para un fácil reconocimiento.

La pantalla cuenta con una visualización personalizada con gráficos exclusivos, incluyendo líneas azules de fondo que añaden un sabor extra y transmiten el atractivo y el espíritu de la identidad de la marca Suzuki. También ofrece ajustes de cambio manual o automático para los modos de visualización diurno (blanco) y nocturno (negro) que maximizan la visibilidad a cualquier hora y en cualquier situación de conducción.

Iluminación LED

El par de faros LED hexagonales apilados verticalmente emplean una brillante fuente de luz LED monofocal que proporciona al piloto una visión más clara de la carretera. En términos de diseño, la orientación vertical del delgado y compacto conjunto de faros rematado por una luz de posición LED crea un aspecto afilado, con un carácter único que hace que el frontal parezca ligero y listo para la acción. Las luces de posición LED compactas, los intermitentes LED y el piloto trasero LED garantizan una clara visibilidad y una práctica durabilidad.

Faros apagados

Luz de posición

Luz de cruce

Luz de carretera

Luz combinada trasera de LEDs e intermitentes traseros de LEDs



Faros apagados

Luz de posición

Luz de cruce



Luz de carretera

Luz combinada trasera de LEDs e intermitentes traseros

Puerto USB

El puerto USB está integrado en el lado izquierdo del cuadro de instrumentos. Puede proporcionar hasta 5V de salida y 2A de corriente máxima.



Puerto USB

- * El uso del puerto USB con el motor al ralentí o parado puede agotar la batería. Tenga en cuenta el posible agotamiento de la batería cuando utilice el puerto USB.
- * No lo utilice cuando lave la motocicleta o cuando esté lloviendo.
- * Coloque la tapa cuando la toma USB no esté en uso.

Interruptores del manillar diseñados para un funcionamiento intuitivo

La disposición ergonómica de los interruptores maximiza la facilidad de manejo y la eficiencia, permitiendo al piloto acceder a los controles mientras permanece concentrado en la carretera. La selección de los modos y la realización de configuraciones y ajustes para cada uno de los avanzados sistemas de control electrónico, simplemente implica el manejo de los interruptores MODE y UP/DOWN (que reconocen las pulsaciones largas y cortas) en el manillar izquierdo.



Interruptor del manillar izquierdo



Interruptor del manillar derecho

7.Diseño

El concepto de diseño de la V-STROM 800DE "Aventura para una nueva era"

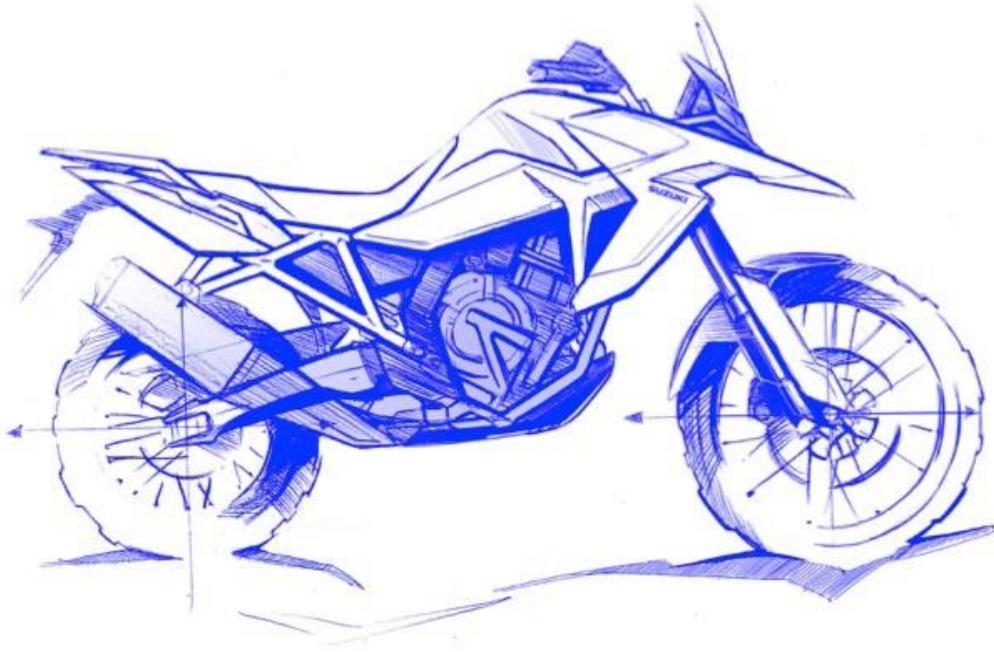
Al desarrollar el estilo de la nueva V-STROM 800DE, el equipo de diseño de Suzuki estableció su objetivo con una premisa básica: El diseño debe continuar con la tradición de la serie V-STROM. Al mismo tiempo, debe transmitir un aspecto totalmente moderno, en línea con las tendencias actuales, y al mismo tiempo abrir nuevos caminos que la sitúen por delante del resto. Y debe reflejar la capacidad global del producto.

El primer elemento clave es mantenerse fiel a su herencia V-STROM y al espíritu de diseño de Suzuki de crear expresiones de estilo únicas que dieron origen al carácter distintivo de la serie. Por ejemplo, la V-STROM 800DE presenta la última evolución del diseño de "pico" que fue recibido como una nueva y radical expresión cuando se introdujo por primera vez en 1988 en la DRZ 800 para el desierto.

En consonancia con el objetivo de crear un nuevo aspecto que refleja su polivalencia, el nuevo pico, más afilado, está colocado más alto para crear una mayor distancia entre él y la rueda delantera. Transmitiendo así visualmente el recorrido ampliado de la suspensión y la capacidad del modelo para circular por carreteras de grava y todo tipo de pistas. El pico y otros elementos del frontal, incluyendo el nuevo conjunto de faros LED hexagonales colocados verticalmente, están diseñados para tener un aspecto fino, ligero y compacto. Esto refleja una vez más la capacidad de la V-STROM 800DE para sobresalir cuando se explora lejos del asfalto.



Boceto

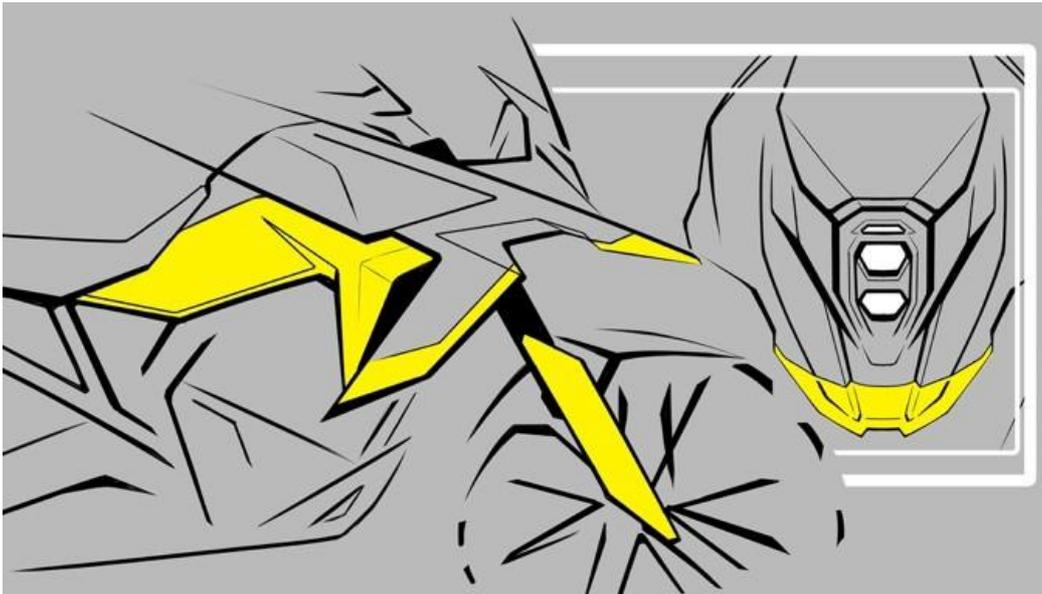


Boceto



Diseño de pico

Siguiendo también las tendencias actuales, las líneas de la carrocería son más nítidas, con superficies más planas para crear un aspecto duro pero sofisticado. Se le dota de una imagen característica con específicos, mediante el uso de piezas de color moldeadas en la punta del prominente "pico" de la parte delantera y debajo del depósito de combustible. Y las líneas angulares situadas en la zona de las rodillas del panel moldeado bajo el depósito de combustible aportan otro sutil detalle personal.



Boceto





Un trío de colores que marcan tendencia

La gama de colores de la carrocería de la V-STROM 800DE se compone de tres colores, elegidos para expresar mejor el atractivo del concepto y su estilo. Su objetivo es captar la expresión de un "off-road futurista" con un aspecto dinámico e icónico. En lugar de aplicar pintura bicolor, cada color de la carrocería se complementa con piezas de acento moldeadas en un tono diferente para lograr un sofisticado atractivo que permite que brille la belleza de las piezas funcionales.

El Champion Yellow No. 2 (YU1) representa la herencia de la DR-Z de carreras en el desierto y rinde homenaje a la herencia de las motos de motocross de Suzuki. Se complementa con piezas moldeadas en un tono azul oscuro que aporta un

sofisticado contraste al estilo agresivo e impactante. Las llantas doradas añaden un acento adicional y realzan el aspecto general de calidad.

El Glass Mat Mechanical Gray (QT7) presenta un aspecto "inorgánico" que establece un carácter distintivo con un encanto especial que distingue al modelo como una tourer de aventura de larga distancia. Se complementa con piezas amarillas moldeadas en la herencia de motocross de Suzuki para transmitir la capacidad de enfrentarse a senderos y otras superficies no asfaltadas.

El color Glass Sparkle Black (YVB) recoge las tendencias populares del segmento para transmitir novedad y calidad. Se complementa con piezas terminadas en un tono azul oscuro que contrasta con el color de la carrocería más refinado y a la vez agresivo. Las llantas doradas realzan la imagen general de calidad general de calidad.



Gráficos de la carrocería

Los adhesivos "DE" en los lados de las piezas delanteras que abrazan el radiador reflejan el estilo de la numeración utilizada por los corredores de motocross y otras modalidades de competición de SUZUKI. Mientras que el logotipo "VSTROM" se ha adoptado de la V-STROM 1050/DE. Las letras y la numeración se aplican sutilmente para no restar protagonismo a la estética de la moto.



Gráficos de la carrocería

La tapa del embrague y la tapa del magneto están acabadas en un color seleccionado para que coincida con el tono de la carrocería de la V-STROM 800DE. Mientras que el nombre de SUZUKI en la tapa del embrague está acabado en un color de contraste para crear un cuidado efecto estético.



Tapa del embrague



Tapa del magneto



Champion Yellow No. 2 {YUI}



Glass Mat Mechanical Gray {QT7}



Glass Sparkle Black {YVB}

10.Especificaciones técnicas

Longitud máxima		2.345 mm
Anchura máxima		975 mm
Altura máxima		1.310 mm
Distancia entre ejes		1.570 mm
Altura libre		220 mm
Altura del asiento		855 mm
Peso máximo		230 kg
Tipo de motor		4-tiempos, refr. líquida, DOHC, 2-
Diámetro x carrera		84,0 mm x 70,0 mm
Cilindrada		776 cm ³
Relación de compresión		12,8:1
Alimentación		Inyección electrónica
Sistema de arranque		Eléctrico
Sistema de lubricación		Cárter húmedo
Transmisión		6 velocidades
Suspensión	Delante	Horquilla telescópica invertida, muelles helicoidales, amortiguadores de aceite
	Detrás	Tipo Link, muelles helicoidales, amortiguadores de aceite
Lanzamiento / Avance		28° / 114 mm
Frenos	Delante	2 discos
	Detrás	Disco
Neumáticos	Delante	90/90-21" tube type
	Detrás	150/70-17" tube type
Sistema de encendido		Electrónico transistorizado
Capacidad depósito de combustible		20 litros
Capacidad de aceite		3,9 l
Consumo medio de combustible		4,4 l/100 km ciclo WMTC
Emisiones CO ²		104 g/km

Especificación europea

El consumo real de combustible y las emisiones de CO² pueden variar debido a condiciones tales como el clima, la carretera, el comportamiento del conductor y el mantenimiento.

Las especificaciones, apariencia, color (incluyendo la carrocería), equipamiento, materiales y otros aspectos de los productos SUZUKI mostrados en este catálogo están sujetos a cambios por parte de la marca en cualquier momento sin previo aviso. Y pueden variar dependiendo de las condiciones o requisitos locales.