

Pero ya no hay más risas con esta Suzuki. Después de haber superado los 50.000 km de nuestra prueba de larga duración ha llegado la hora de desmontarla hasta el último tornillo. Un examen minucioso, pieza por pieza que desvelará cómo le han afectado estos kilómetros.

Cuando acabes de leer este artículo habrás comprobado lo indestructible que resulta una SV 650, pero vayamos por partes...

Fibras

La pintura es de muy buena calidad. Una de las pletinas de fijación de la tapa lateral trasera derecha se rompió, aunque no hemos podido determinar la causa de ello y resulta ser el único punto no desvelado de esta «autopsia». En el interior de la tapa, el contacto con el cable de apertura remota del asiento ha rozado seriamente el plástico.

Accesorios

Durante toda esta prueba, la Suzuki no se ha separado nunca de su antirrobo que, cuando no está puesto, va alojado en el hue-

co previsto bajo el asiento. Esto explica que por las vibraciones y baches haya acabado por hacer un pequeño mordisco en el plástico que delimita su alojamiento, aunque la verdad es que no tiene mayor importancia. La pata de

cabra ha acabado con un poco de juego cuando está replegada, aunque para nada se advierte a la hora de apoyar la moto en ella. También los tornillos avisadores de los reposapiés han acabado limados, como es su obligación —y la del tipo que lleva encima—.



Y dura, y dura, y dura

Prueba

50.000 km con la Suzuki SV 650

Pongo el intermitente, freno, miro por el retrovisor para echarme a la derecha y estacionar la moto por última vez mientras me deleito con las últimas notas de este maravilloso «twin» que mantiene un ralenti perfecto. Ya está, la Suzuki ha cumplido su misión, tiene en sus entrañas 50.000 duros kilómetros... y dura.

Luce

A lo tan sólo de las c mente e ha rendi dor de l

Carb

Nada es sien ble y la carburac nada de Teniam

55

50.000 km con la Suzuki SV 650

te de 0,01 mm, todavía estamos lejos de los valores de ovalización máximos autorizados por Suzuki que son de 0,05 mm. Sabiendo que los diámetros de los cilindros han de encontrarse entre 81,0 y 81,015 mm, con lo que los 81,01 mm que han dado los nuestros permiten considerarlos con las tolerancias de fábrica para uno nuevo. ¡Excelente!

En este apartado «cilindro/pistón», sólo los segundos acusan estos 50.000 km y eso que todavía tienen un límite razonable. Las medidas que han dado, 80,926 mm el delantero y 80,928 mm el trasero, nos dan un desgaste medio de 0,023 mm. Con el límite de utilización fijado a 80,88 mm, estos pistones no han llegado todavía ni a la mitad de su vida útil. El juego de funcionamiento cilindro-pistón lo confirma: sobre nuestro motor, la media es de 0,074 mm, sólo una centésima de milímetro por debajo del nominal, pero todavía a 0,046 del límite.

El único desgaste verdaderamente notable está en los seg-



Árbol de levas

mentos. Sus medidas están muy cerca del límite de fábrica y es mejor reemplazarlos para el posterior montaje del motor.

Distribución

No hay ningún signo de fatiga sobre la distribución. Jamás ha sido necesario ponerla a punto y su buen estado prueba también aquí que ha estado muy bien lubricada a lo largo de la prueba. Las guías de cadenas y los tensores volverán a ejercer su función tras una limpieza aunque las cadenas de distribución, sólo a título preventivo, van a ser sustituidas.

Bajos del motor

Podríamos volver a daros mil medidas puesto que están realizadas, pero la vista de esta zona, bielas y cigüeñal, saca de dudas y la falta de roces y ralladuras lo hace innecesario. Repetimos: parece de hormigón.

Sistema de refrigeración

A pesar de haber sido cambiado el líquido regularmente, el radiador presenta algo de suciedad que en algunos puntos obstruye las celdillas internas. Tras dos limpiezas en el lavavajillas —puajj— ha recuperado toda su capacidad de origen.



Válvulas

Campana de embrague

LAS REVISIONES

REVISION DE LOS 1.000 KM:

- **Precio:** 5.380 ptas.
- **Operaciones efectuadas:** Cambio de aceite y filtro de aceite, 2,5 litros de aceite Castrol.

REVISION DE LOS 6.000 KM:

- **Precio:** 17.363 ptas.
- **Operaciones efectuadas:** Cambio de aceite, 3,4 litros de aceite, sincronización de los carburadores, control del filtro del aire y de las bujías, cambio del filtro de aceite. 1,50 horas de mano de obra.

- **Observaciones:** Mientras que en la primera revisión la SV sólo se tragó 2,5 litros de aceite, en esta segunda

han sido 3,4 los cobrados. ¿Acaso se han hinchado los cárteres en 5.000 km?

REVISION DE LOS 12.000 KM:

- **Precio:** 28.230 ptas.
- **Operaciones efectuadas:** cambio de aceite, 2,9 litros, cambio de filtros de aire y de aceite, de bujías y de una lámpara del cuentarrevoluciones. Dos horas de mano de obra.

- **Observación:** Ahora la capacidad de aceite ha descendido a los 2,9 litros.

REVISION DE LOS 18.000 KM:

- **Precio:** 31.980 ptas.
- **Operaciones efectuadas:** cambio de aceite, 3,0 litros de Castrol, cambio de

filtro de aceite, de filtro de aire, de bujías y del aceite de horquilla. Tres horas de mano de obra.

REVISION DE LOS 24.000 KM:

- **Precio:** 42.800 ptas.
- **Operaciones efectuadas:** cambio de aceite, 2,9 litros, sustitución del filtro de aceite, del de aire, de las bujías y del líquido refrigerante, así como control del reglaje de válvulas. Cuatro horas de mano de obra.

REVISION DE LOS 30.000 KM:

- **Precio:** 22.400 ptas.
- **Operaciones efectuadas:** cambio de aceite, 2,6 litros, cambio de filtro de aceite y de filtro del aire y



tor

a daros mil
están reali-
e esta zona,
de dudas y
alladuras lo
petimos: pa-

sido cam-
armente, el
o de sucie-
untos obs-
ernas. Tras
avajillas —
do toda su

Cambio

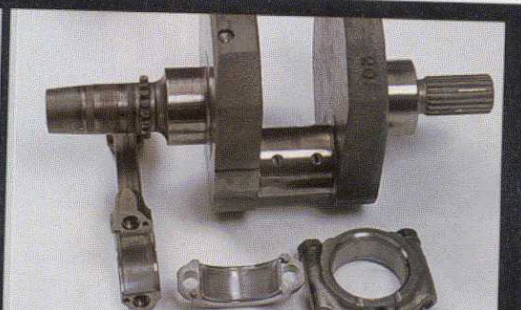
Después de un intenso año de funcionamiento, un ligero juego se hace notar en las varillas de la palanca de cambio de marchas. Hacia el final de la prueba, algunos de los probadores notaban que escupía la segunda cuando se apuraba mucho la marcha o en reducciones muy fuertes. La inspección de la piñonería revela un ligero redondeamiento del piñón conducido de segunda. Este desgaste es más atribuible al uso continuado en ciudad que a otra cosa. Hay que recordar que los diferentes probadores realizaban una media de mil kilómetros a la semana prácticamente sólo por ciudad.

MEDICIONES EN MM

	MED. ESTANDAR	SV 650 50.000	LIM. DE SERV.
		DEL.	TRAS.
Pistones	80,940 a 80,955	80,926	80,928
Cilindros A	81,000 a 81,015	81,000	81,000
A'		81,002	81,002
B		81,010	81,004
B'		81,009	81,004
C		81,008	81,002
C'		81,008	81,004
Juego cil.-pist.	0,055 a 0,065	0,074	0,072
Juego segmentos	0,20 a 0,35	0,5	0,55
Diám. Cojinet. Cig.	41,985 a 42,000	41,992	
Diám. Muñequilla	37,976 a 38,000	37,988	
Grosor disc. embr.	2,92 a 3,08	2,93 a 2,96	
Altura muelle emb.	58,9	58,7 a 58,9	
			81,88
			81,075
			0,12
			0,7
			2,62
			56



Maneta y portamaneta de embrague



Cigüeñal y bielas

sincronización de los carburadores. Una hora y tres cuartos de mano de obra.

REVISION DE LOS 36.000 KM:

- **Precio:** 31.340 ptas.
- **Operaciones efectuadas:** Cambio de aceite, 2,4 litros de aceite, cambio del filtro de aceite, filtro del aire, bujías y sincronización de carburadores. Dos horas y media de mano de obra.

REVISION DE LOS 42.000 KM:

- **Precio:** 98.845 ptas.
- **Operaciones efectuadas:** Cambio de aceite, 3,6 litros, sustitución del filtro de aceite, del filtro del aire, de las

bujías, cambio de pastillas delanteras, del «kit» de transmisión, del aceite de horquilla, sincronización de carburadores y reglaje de válvulas. Cinco horas y media de mano de obra.

REVISION DE LOS 48.000 KM.

- **Precio:** 7.450 ptas.
- **Operaciones efectuadas:** Se trata normalmente de una revisión completa pero nos hemos limitado a efectuar un simple cambio de aceite (2,5 litros) y filtro antes del desmontaje completo de los 50.000 km.

Coste total de estas 9 revisiones:
285.780 ptas.

de bujías
oras de

M:

cambio
del filtro
bujías y
no
Cuatro

I:

cambio
filtro de

LOS «KITS» DE TRANSMISION

«KIT» DE ORIGEN

- **Duración:** 31.120 km.
- **Nuestra opinión:** Una duración excepcional para tratarse de una moto que ha cambiado a menudo de probadores y lo que ello implica: diferencias de peso y de trato al acelerador sobre todo. Eso sí, siempre ha estado muy bien engrasado. Aunque es algo más caro que los demás, el de origen resulta ser la mejor inversión.

«KIT» FRANCE EQUIPEMENT

- **Duración:** 11.600 km.
- **Nuestra opinión:** Un desgaste demasiado anormal teniendo en cuenta que su duración ha sido bastante menos que en una deportiva de 250 kilos y 100 CV y que sólo deja suponer una cosa: una tensión de cadena exagerada desde nuevo la ha hecho envejecer rápidamente.

«KIT» AFAM

- **Montado a partir de la revisión de los 42.000 km** para llegar hasta los 50.000 km, este «kit» no nos ha dado en estos kilómetros ningún problema en particular.

Gasto total en «kits» de transmisión: 59.429 ptas.

LAS PASTILLAS DE FRENO

- **A los 17.500 km:** cambio de las pastillas delanteras por otras originales que duraron otros 21.282 km.
- **Nuestra opinión:** Una excelente longevidad y el tacto y la potencia son excelentes, por lo que es la mejor elección posible.
- **A los 38.782 km:** cambio de las pastillas por unas Carbone Lorraine que duraron 11.218 km pero que pueden perfectamente seguir funcionando después de estos 50.000 km pues su duración parece cercana a las de origen.
- **Nuestra opinión:** esta es una elección para los que desean mucha potencia en la maneta desde el primer milímetro del recorrido. Para los menos deportivos el tacto se revelará como potente a la par que violento, sobre todo en mojado o en caso de emergencia.
- **A los 13.000 km:** cambio de las pastillas traseras por otras originales que durarán 14.556 km.
- **Nuestra opinión:** Su potencia es mejorable pero valen muy bien para frenadas suaves entre el tráfico o corregir la moto en plena curva.
- **A los 27.556 km:** cambio de las pastillas traseras por unas Carbone Lorraine que duraron 15.103 km.
- **Nuestra opinión:** Si os gusta el agarre fuerte desde luego son estas, pero bloquean en exceso.
- **A los 42.569 km:** Cambio por unas pastillas traseras originales que llegan a los 50.000 km y podrán seguir funcionando después.

Gasto total en pastillas de freno: 33.844 ptas.



Embrague

La funda del cable de embrague ha sido dañada por el recorrido que hace entre el soporte del faro, algo que ya habíamos notado a los 38.000 km. En ese momento pensamos en un mal estudiado diseño de su recorrido pero el desmontaje nos ha hecho ver que fue culpa de la pletina de sujeción del faro que estaba ligeramente torcida.

En las postrimerías de la prueba algunos pilotos se quejaron de que el cambio resultaba algo más duro que al principio. Era un indicio pero la prueba llegó al desmontarlo puesto que la campana de embrague, así como la maza, estaban algo marcados de la constante fricción con los dentados de los discos de embrague. Este es un desgaste completamente normal si tenemos en cuenta la ajetreada vida que ha llevado la moto y las muchas manos que la manejaron. Al desembragar, los discos pulidos no se encuentran tan libres como deberían y esto hace que el cambio se vuelva más duro, tal y como sucedería si accionamos la maneta sólo a medias.

De paso podemos observar un grosor de los discos de embrague de entre 2,93 y 2,96 mm, algo todavía razonable y lejos del límite de servicio, cifrado en 2,62 mm.

En cambio sí que hemos tenido que cambiar la maneta de embrague y su leva puesto que estaban muy desgastados e impedían un buen funcionamiento del sistema de seguridad que obliga a arrancar con el embrague accionado.

Anclaje del tirante de freno trasero



Piñones de cambio



Frenos

El espesor de los discos es de 4,04 mm. en los delanteros y 4,25 mm. en el trasero. Están por debajo de la cota límite fijada por el constructor y se impone su sustitución.

En el conjunto trasero el punto de anclaje entre el tirante y la pinza tiene algo de holgura. Este pequeño juego es aceptable de todos modos, pero para evitar el ligero golpeo a cada frenada se ha sustituido el tornillo por uno nuevo.

El pedal de freno sí tiene un juego importante aunque normal con estos kilómetros. No se puede criticar demasiado pero si hubiera estado montado sobre

un casquillo la solución sería cambiar éste y no todo el pedal.

Dirección

Las marcas en la tuerca de la dirección por haber sido fuertemente apretada nos hacía temer por el estado de los rodamientos y su posible deterioro, pero no fue nada. Han sobrevivido perfectamente a un año de constante uso a pesar de la mala calidad de la grasa lubricadora de origen, por lo que un engrasado anual no le hará más que bien.

El bloqueo de dirección es lo que sí daba problemas puesto que una vez bloqueado era muy difícil sacar la llave y una

lubricación semanal no bastaba; hubo que reemplazar la cerradura para solventarlo.

Suspensión delantera

El desmontaje de la horquilla no ha revelado nada trascendental y no hay nada especial que señalar. Las barras no están gastadas ni arañadas y tampoco aparece holgura entre botellas y barras. Ni siquiera los retenes han sufrido visiblemente aunque ya desmontada la suspensión hemos preferido cambiarlos y rellenar con grasa de sili- cona el guardapolvos, para asegurar que el clip de cierre no se oxide y minimizar la fricción.

CONSUMO DE GASOLINA

● Consumo mínimo: 4,51 litros a los 100 km con un ritmo relajado sobre carreteras comarcales.

● Consumo máximo: 9,36 litros a los 100 km con un ritmo muy rápido con pasajero y junto a motos de más cilindrada.

● Consumo a 130 km/h estables: 5,63 litros a los 100 km.

● Testigo de reserva: se enciende a los 130 km de llenar para los más nerviosos con el acelerador y a los 260 km para los más tranquilos.

● Capacidad del depósito: Con un total de 16 litros, tres de los cuales son de la reserva, esta capacidad es algo justa. Un llenado instantáneo según se encendió el testigo de reserva nos dejó meter 12,7 litros en el tanque. Rodando muy tranquilamente una vez se encendió la reserva pudimos recorrer 62 km que se volvieron 31 km dándole caña a tope.

● Consumo medio: Se estabiliza sobre los 6,15 litros a los 100 km durante los 40.000 primeros kilómetros,

pero pasó a los 6,7 litros a los 100 km a partir de esta cifra.

Número de litros consumidos: 3.412 litros
Gasto total en gasolina: 598.345 ptas.

Coste medio por kilómetro: 22.517 ptas. Este coste está establecido sobre la base del mantenimiento total de la moto y de su consumo para un total de 50.002 km. No está incluido el coste de la moto, el seguro, el coste de matriculación y la caída.

OPERACIONES EN GARANTÍA

● Retén del piñón de ataque

Problemas que según Suzuki se deben a un montaje erróneo de éste en fábrica. Todo comenzó con una ligera pérdida de aceite a los 600 km que se fue acrecentando una vez llegamos a los 3.500 km. A los 4.204 km fue finalmente sustituido en garantía. A los 11.000

km se volvió a repetir el problema y esta vez hubo que cambiar el retén y la pieza que lo sujeta en su sitio pues se había deformado.

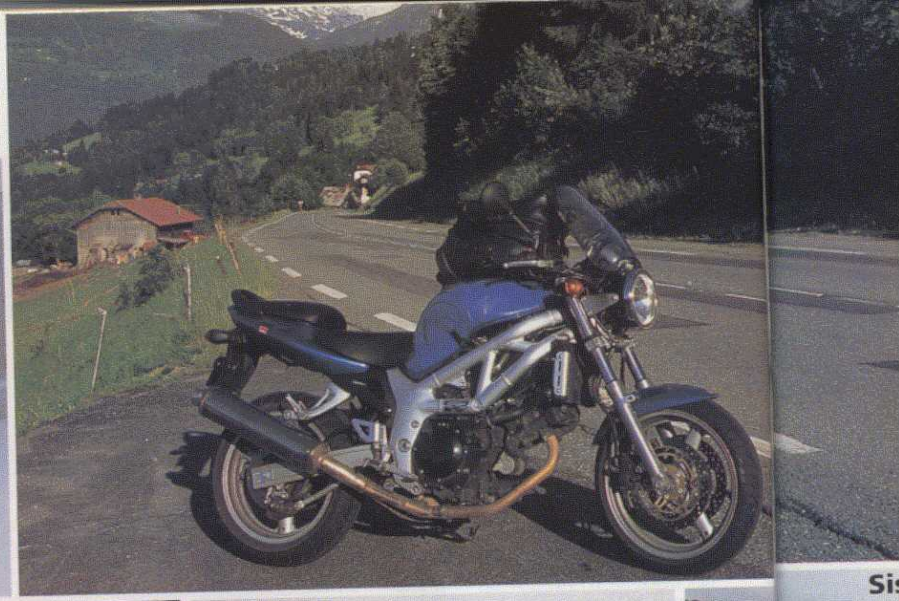
● Fuga en el circuito de refrigeración

A los 32.970 km detectamos una fuga de líquido refrigerante al nivel de la bomba de agua —situada en el cárter—. La junta del cárter, así como la tórica de la bomba de agua fueron sustituidas en garantía.

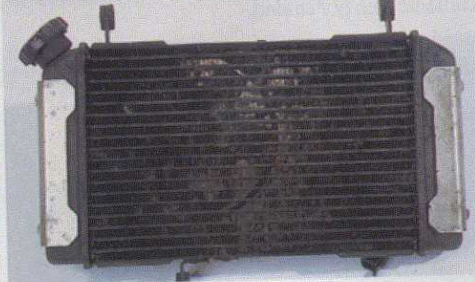
TRUCOS Y ASTUCIAS

● Muchas veces funcionó sólo en un cilindro y siempre bajo las condiciones de lluvia. La explicación es sencilla: el cilindro delantero y la pipa de la bujía están muy expuestos a la intemperie. Para remediarlo instalamos una extensión en la aleta delantera que evita las salpicaduras directas al cilindro y con ello desaparecieron los problemas.

● La tendencia a desprenderse de la espuma anti- vibraciones pegada bajo el depósito hacia que tapara la entrada a la caja del filtro del aire con lo que la moto no funcionaba de modo redondo. Si notas tirones o bajadas repentinas de potencia en tu moto, no dudes...



Radiador



Sis

Su

A
sion
do c
de f
guac
se li
nillo
la bi
guia
cada
vío
trat
ba d
esta
qui
bas
me
que
roz
la c
est
tro
gra
—
de
de
go
Tr
sie



Sistema eléctrico



Pistones

Suspensión trasera

Al desmontar toda la suspensión trasera nos hemos encontrado con que la tuerca del tornillo de fijación inferior del amortiguador se había soltado. Al salirse ligeramente la cabeza del tornillo había marcado ligeramente la bieleta. Dos de las pletinas de guiado del sistema, situadas a cada lado de la bieleta de reenvío no habían recibido ningún tratamiento y al final de la prueba estaban oxidadas. También estaba marcado el casquillo izquierdo de la articulación del basculante y se explica seguramente porque la junta de estanqueidad de esta pieza estaba rozada por el deslizamiento de la cadena de transmisión. De este modo se podría haber introducido el agua y expulsar la grasa encargada de lubricarlo —aunque una excesiva tensión de cadena en algún momento de los 50.000 km puede tener algo que ver—.

Transmisión

Varios «kits» de transmisión, siempre en las medidas de 15x45,

han sido usados en esta moto; por otra parte algo normal en cualquier modelo que llegue a esta cifra de kilómetros.

La falta de vigilancia entre unos y otros de la tensión de la cadena ha hecho que el patín de guiado pague las consecuencias, mientras que los tensores del extremo del basculante no presentan ninguna anomalía.

Escape y silencioso

No hemos tenido ninguna preocupación con él. De buen diseño y mejor fabricación, no toca el asfalto por mucho que se tumba y se queda muy brillante tras un buen lavado.

Sistema eléctrico

La funda de los cables que llegan a la pinya izquierda, así como la que llega al tablero principal estaban destrozadas pues no han resistido los rozamientos producidos por el movimiento de la dirección. De cualquier modo ningún cable había sufrido daños. Tras una reparación con una buena cinta aislante están con aspecto de nuevos y sin problemas. Los conectores estancos lo han sido siempre y no hay ningún signo de oxidación en los diferentes contactos revisados. La batería, de origen, ha respondido perfectamente cada vez que se ha hecho uso para arrancar incluso en los períodos más fríos del último invierno.

Ruedas

Tras una buena limpieza de las llantas con un detergente especial, estas se han mostrado tan relucientes y bonitas como el primer día, demostrando la buena calidad de su pintura. Los rodamientos muestran un juego muy ligero pero sin preocupaciones aunque serán cambiados aprovechando su desmontaje.

Tan solo el retén interior del porta corona no hace su trabajo puesto que el agua se metió en su interior. En perfecto estado se encontraba también el amortiguador de transmisión del interior del buje de la rueda trasera.

JFT./PDK
Fotos: MPI

REDAVIA-AUDIO

¡Compro Scooter!

imprescindible
haber utilizado
lubricantes
elf moto

¿Por qué los auténticos profesionales de la moto utilizan lubricantes **elf moto**?

Elf, suministradores de la mayoría de los carburantes y lubricantes del mundo

www.elf-lub.com/espana