

# LA MOTO

## Suzuki SV 1000 S

FOTO: JAIME OLIVARES. ACCIÓN: SERGIO ROMERO



*Una moto para todos... y para todo. Puede ser todo lo dulce que quieras, pero en manos expertas convertirse en un caballo capaz de cualquier cosa*

# ¿Para todos los públicos?

El centro es ese lugar dorado que todos quieren ocupar... pero nadie consigue conquistar. Mezclando componentes deportivos con otros más polivalentes, la SV 1000 S espera captar una buena ración de votos. ¿Tantos como para conseguir sus objetivos? Para saberlo, hemos sometido el «programa electoral» de Suzuki a la prueba de fuego: el público.

TEXTO: CÉSAR AGÜÍ. FOTOS: JAIME OLIVARES / ANTÓN COBAS

ACCIÓN: C.A. / SERGIO ROMERO / LUIS LÓPEZ / SUSANA NIEVES / ILDEFONSO GARCÍA / ALFONSO AGUILERA



**P**or fin apareció el sol y pude salir a carretera. Varios frustrantes días de lluvia y frío quedaron atrás después de una sola mañana soleada, y el asfalto se mostraba ante mí como invitándome a una sesión de baile. Yo, por mi parte, tenía tantas ganas que hasta los en-

laces de la periférica me parecían la más bella curva que jamás hubiera trazado y así, a poco, me encontré en ese Nirvana que sólo tú, lector, puedes comprender.

Brrrrroooooommmmmmm, el delicioso bramar se traduce en un progresivo empujón hacia delante. Adiós a la curva recién pasada. Hola a la que te espera. Frenas suave y, sin siquiera quitar una mar-

cha, te decides a seguir la línea imaginaria que tu cerebro ha dibujado en el asfalto... ¿o ha sido ella? Sin necesidad de hacer prácticamente nada, ya estás inmerso en ese equilibrio dinámico que sólo te puede ofrecer una moto: inclinado pero sin caerte.

Nada perturba esos segundos mágicos en los que vas barriendo la curva,

**LAS RIVALES**

**Suzuki SV 1000 S**



10.499 € • 120 CV • 245 km/h • 189 kg  
Aunque con un esquema general muy similar a su ya veterana competencia, la recién llegada se distingue por la finura de su inyección de nueva generación.

CIUDAD 8 TURISMO 8 SPORT 8 PASAJERO 7 EQUIP./ACABADO 8

**Aprilia SL 1000 Falco**



9.496 € • 118 CV • 257 km/h • 190 kg  
La clara inspiración de Suzuki tiene, salvo en su tosco motor, similares virtudes y defectos, aunque con mejor horquilla y excelente precio.

CIUDAD 6,5 TURISMO 7,5 SPORT 8,5 PASAJERO 6,5 EQUIP./ACABADO 8

**Ducati Supersport 1000 DS Semicarenada**



10.662 € • 86 CV • 225 km/h aprox. • 185 kg  
El nuevo motor de doble bujía da nueva vida a un clásico, al aportar más potencia, finura y elasticidad a sus reconocidas virtudes deportivas.

CIUDAD 5 TURISMO 7 SPORT 8 PASAJERO 6 EQUIP./ACABADO 8

**Honda VTR 1000 F**



11.129 € • 104 CV • 249 km/h • 193 kg  
La primera gran bicilíndrica sport «no Ducati» apenas ha evolucionado desde su aparición, y cede en terrenos como la respuesta en bajos, el consumo o la estabilidad.

CIUDAD 7 TURISMO 7 SPORT 7 PASAJERO 6 EQUIP./ACABADO 7,5



**EL RÁPIDO VIAJERO Luis López**

■ «A la hora de hacer viajes relámpago por autopista, debo reconocer que se defiende mejor que otras bicilíndricas. Es más rápida y cómoda que ellas. Pero me ha decepcionado un poco porque quizá

yo esperaba más. No porque no sea muy rápida; hace cruceros de 230 km/h sin problemas, sino por otras cuestiones más importantes. Le falta aplomo por encima de 200, el asiento no es cómodo,

esperando la cita con la salida donde abrirás de nuevo el acelerador. Y entonces me di cuenta de que ésta es una de esas motos que desaparecen de la escena de tus recuerdos. No hay que dosificar, anticipar, coordinar o considerar prácticamente nada. Puedes ahorrarte todo ese esfuerzo y dedicárselo a la carretera.

**Genes compartidos**

En realidad, nada realmente nuevo bajo el mismo sol que ha visto vender miles de unidades en todo el mundo de SV 650, su clara antecesora en algo más que las siglas. Es su filosofía la que impregna esta 1000 que, por una vez, ha ido a remolque del modelo pequeño. Quizá la única sorpresa es que Suzuki haya tarda-

do tanto en hacerla. Sobre el papel resulta excelente la idea de unir el excelente motor de las TL 1000 S/R (en mi opinión, el mejor bicilíndrico de su momento) con el concepto polivalente de las SV 650... pero una cosa es la teoría y otra la realidad.

«Abarcar mucho» suele significar «apretar poco», y por eso hemos optado por realizar esta prueba de una forma poco habitual, recabando la opinión directa de todos sus posibles clientes potenciales. No nos ha costado mucho encontrarlos; en realidad, dentro de nuestro grupo de redactores y colaboradores hay un poco de todo, desde el «urbanita» que duda entre un scooter y una moto hasta el «pilotillo» (un servidor) que sabe que un circuito es el lugar ideal para disfrutar a fondo de una moto deportiva.



por estrecho, y la falta de carenado inferior acaba castigando las piernas aunque vayas bien equipado. "Menos mal" que la autonomía, con depósito de 17 litros, no es muy amplia, y eso que no gasta mucho».



**Finura general**



**Falta protección aerodinámica**

## ***Sobre el papel resulta excelente la idea de unir el excelente motor de las TL 1000 S-R con el concepto polivalente de las SV 650***

Al final, descubres que a unos les interesa, sobre todo, lo que hay de cintura hacia abajo, es decir, los más agresivos valoran el motor, las suspensiones y los frenos, mientras que lo turístico hacen hincapié en lo que ves en la parte superior: posición de conducción, protección, autonomía, etc.

### **Deportiva**

La primera parte es realmente deportiva. El ciclo, por ejemplo, es del mismo ni-

vel que el de una GSX-R 600, con la que comparte pinzas, pero su horquilla también multirregulable tiene barras de mayor diámetro (46 en vez de 45 mm). El basculante de aluminio es parecido, y el amortiguador posterior también es ajustable en precarga, compresión y extensión. Hasta usa el mismo tipo de amortiguador de dirección, montado de forma casi invisible por debajo de los instrumentos. Lo que cambia son detalles para hacerla menos radi-

## **LA VOZ DE LA EXPERIENCIA**

### **Suzuki TL 1000 S**



10.518 € • 125 CV • 252 km/h • 187 kg

#### **COTIZACIONES:**

2001: 7.825 € • 2000: 6.846 € • 1999: 6.635 € • 1998: 6.335 €

La entrada de Suzuki en el campo de las grandes bicilíndricas tuvo sabor agridulce. El motor deslumbró por su potencia y elasticidad, pero los «shimmies» que sufrían los primeros modelos al acelerar fuerte arruinaron su prestigio. Los problemas desaparecieron con el amortiguador de dirección que la fábrica instaló sin cargo, pero el daño estaba hecho y las ventas han sido menores de lo que merece una moto deportiva y polivalente.

CIUDAD 6 TURISMO 7,5 SPORT 9 PASAJERO 6,5 EQUIP./ACABADO 8

### **¡Yo tengo una!**

Enrique Madrigal • Suzuki TL 1000 S '98 • 28.000 km



«En su día, compré la TL porque me apetecía tener un bicilíndrico grande. Vengo de la moto de campo y para mí es muy importante tener buen par motor, y esta moto es muy buena en ese sentido.

De los famosos problemas de dirección o suspensión trasera, he de decir que yo nunca he sufrido ninguno. Creo que la moto se comporta bastante bien incluso en circuito, donde la uso mucho en cursillos de Poolbox.

Mecánicamente hablando, está impecable y sólo ha sufrido la rotura de un retén de bomba de agua, al parecer el único defecto de este motor.

La nueva me ha parecido muy parecida a la mía, aunque bastante más suave a bajo régimen. Responde sin trompicones desde casi ralentí. Lo demás, a pesar de que la estética pasa de redondeada a angulosa, es muy similar. También se nota que la postura es más cómoda. En la mía el asiento está algo más alto».

cal: discos de menos diámetro, pastillas no tan agresivas y tarados de suspensión claramente suaves, sobre todo delante.

Entre unas cosas y otras, el comportamiento deportivo es muy bueno siempre que no busques los límites. La moto frena bien al primer toque, pero si estás acostumbrado a las deportivas puras descubrirás que hay que apretar fuerte para conseguir lo que en aquellas consigues con menos esfuerzo. A cambio, hay que ser muy bruto para provocar el bloqueo, siempre una posibilidad en las R.

El chasis es bastante más ágil que en una turismo normal, y es que con 24,5 grados de lanzamiento y 98 mm de avance



## EL QUEMADO Sergio Romero

■ «Acostumbrado a mi R1, me temía que la SV me aburriera, pero de eso nada. Por supuesto que no tiene ni la agilidad ni la brutal aceleración de una verdadera superdeportiva, pero al final me lo pasé muy bien... y creo que no iba mucho más despacio que con la "tetra". Una vez endurecí la horquilla (que sigue necesitando más trabajo) pude aprovechar el noble comportamiento del chasis en la entrada de las curvas y, a la salida, la excelente aceleración desde medio régimen. Muy divertida, y más fácil de llevar que otras mil, sean de dos o cuatro cilindros».



**Agilidad y aceleración**



**Horquilla blanda**

estamos en cotas bastante agresivas. Reacciona de inmediato a cualquier gesto de pies o manos que hagas, siempre con bastante nobleza. Y es una suerte, porque si empiezas a apretar el ritmo notas cierta elasticidad del chasis-suspensiones que se traducen en meneos en curvas rápidas o línea recta. Nunca van a más porque la geometría parece muy sana y hay un amortiguador de dirección (suavísimo incluso en pleno invierno, no como el de las TL-S/R) que te vacuna de cualquier posible «shimmie». Cuando vacías el depósito en plena «estripada» y paras a repostar, aprecias con claridad el efecto de añadirle de golpe 11 kilos en un punto tan alto de la moto. Aumenta la inercia en el eje de inclinación, (longitudinal) y te cuesta más mover la moto en los cambios de dirección.

### Un poco de trabajo

Las suspensiones son de calidad bastante razonable, pero vienen muy blandas

de serie, algo que no casa muy bien con el enfoque deportivo de casi toda la moto. Afortunadamente puedes jugar con los reglajes, y eso hice con excelentes resultados. Aumenté la precarga de la horquilla

***El comportamiento deportivo es muy bueno siempre que no busques los límites: frena bien, resulta ágil, no roza con el suelo en curvas y acelera con gran eficacia***

casi hasta el tope, y endurecí hidráulicos delante y detrás. Con ello conseguí que la moto dejara de menearse casi por completo, en curva o en recta, sin necesidad de llegar ni mucho menos al terreno de lo incómodo: sigue absorbiendo muy bien los baches. De todos modos, creo que si la moto fuera mía le pondría unos muelles

de horquilla algo más duros. La industria auxiliar tendrá trabajo aquí... empezando por la ferretería, y es que el destornillador que se incluye en la herramienta de serie no llega a los reguladores del amortigua-

dor; hace falta uno más largo. También es una pena que en una moto así, bastante apta para llevar pasajero, la precarga del amortiguador se ajuste por rosca.

Menos mal que el reglaje inicial parece correcto para un uso normal. Ni siquiera me parece interesante aumentarlo para circuito, donde además descubres una



## EL URBANITA Ildefonso García

■ «Las ciudades son cada vez más grandes... y muchos de nosotros vivimos ya en la periferia. Por eso, una moto "de verdad" tiene sentido para mí, aunque buena parte de su uso se realice entre semáforos. Justo ahí es donde he encontrado alguna pequeña dificultad, ya que con mi 1'75 de altura no llego con los dos talones al suelo. Por lo demás, me ha sorprendido lo suavísimo que es el motor abajo del todo, lo bien que gira y lo estrecha que es. Para venir a trabajar haciendo algún tramo de autovía, es una maravilla, por su respuesta de gas y lo bien que se mueve al cambiar de carril o redondear las rotondas.»



Suavidad en bajos



Altura asiento

## USUARIO

Sin llegar al extremo de las GSX-F, esta SV 1000 S es una moto de planteamiento económico, que te da las prestaciones y el empaque de una 1000 bicilíndrica deportiva a una fracción de su precio. La contrapartida es un equipamiento algo justo, aunque no falta nada imprescindible (reloj y chivato de reserva).

No te gastarás mucho en la compra (apenas 10.000 euros) ni tampoco en equipamiento adicional, que no se ofrece.

El taller tampoco parece que te apretará, con intervalos bastante amplios de mantenimiento para ser un bicilíndrico.



### EL PASAJERO Susana Nieves

■ «A simple vista parece que el pasajero irá como en una deportiva, pero la verdad es que no es para tanto. El asiento está tan alto que cuesta un poco subirse, pero es razonablemente amplio y más cómodo de espumado de lo que parece. La postura es intermedia, con los pies bastante altos para salvar los silenciadores, pero sin vibraciones. Yo me encontré cómoda echándome hacia delante, apoyando las manos en el depósito, que tiene una forma estupenda. Así iba bien acoplada a Luis y ni siquiera el viento me sacudía cuando rozábamos los 200 km/h. Luego, al ir más despacio, pude retrasarme y sujetarme en el asa».



**Buena sujeción**



**Estriberas altas**

## Equipamiento

Para conseguir un precio ajustado, Suzuki ha sido parca con el equipamiento de la SV 1000 S: no hay llave codificada o nivel de gasolina, por ejemplo. Quizá sea también consciente de que su público preferirá ahorrar en ello, y ni siquiera ofrece opción alguna, dejando el campo abierto a la industria auxiliar, habitualmente más económica. En cualquier caso, la vida diaria no es difícil con ella, y será posible llevar algo de carga sobre el depósito (sobre todo en la naked, con manillar alto), o el asiento del pasajero.

#### SERIE

##### Instrumentos:

Chivato reserva  
 Reloj horario  
 Doble km parcial  
 Temp. Agua  
 Autochequeo al arrancar

##### Ergonomía:

Maneta de freno regulable  
 Maneta de embrague regulable  
 Pedal cambio regulable  
 Asa pasajero

#### OPCIONES

Ninguna

#### SE ECHA EN FALTA

Nivel de gasolina  
 Ganchos para pulpos  
 Pantalla sobreelevada  
 Retrovisores que conserven posición  
 Precarga fácil amortiguador  
 Llave codificada  
 Protectores ante caídas  
 Caballete central



**Bajo el asiento del pasajero**  
 hay algo de espacio, pero no mucho.

## Mantenimiento

Aunque tenga radiador de aceite, el bicilíndrico le pega una buena paliza al lubricante y Suzuki recomienda cambiarlo frecuentemente, cada 6.000 km. No te agobies por ello: los filtros duran mucho y las válvulas también. Si eres algo manitas, sólo tendrás que pasar por el taller una vez al año (cada 12.000 km).

El manual es bastante completo, pero la herramienta sólo sirve para cosas muy básicas. Lo habitual.



**Fácil lo tienes.** Hay poca carrocería que quitar, el depósito se articula para dejar paso al filtro y bajo el asiento principal están los componentes eléctricos. Ni siquiera tendrás que cambiar el pilotos de freno: son leds infundibles. El tablero es moderno, pero aparte del doble parcial y el reloj horario no hay más información destacable.

### FICHA TALLER

#### OPERACIONES

**Rodaje:** 1.600 km  
**Revisiones:** Cada 6.000 km  
**Ajuste válvulas:** Revisión cada 24.000 km  
**Revisión inyección:** Cada 12.000 km  
**Cambio aceite:** Cada 6.000 km  
**Cambio filtro aceite:** Cada 18.000 km  
**Cambio filtro aire:** Cada 18.000 km  
**Aceite motor (SAE):** SAE 20 W 50  
**Presión neumáticos**  
**Sólo:** Del.: 2,5 kg/cm<sup>2</sup>. Tras.: 2,5 kg/cm<sup>2</sup>  
**Dos personas:** Del.: 2,5 kg/cm<sup>2</sup>. Tras.: 2,9 kg/cm<sup>2</sup>

#### RECAMBIOS

\* Precios con IVA.

**Un faro:** 375,14 €  
**Maneta freno:** 61,9 €  
**Quilla carenado:** 142,92 €  
**Un silenciador:** 932,93 €  
**Retrovisor izdo. Completo:** 57,57 €  
**Filtro aire:** 22,34 €

### FICHA COMERCIAL

\* Todos los precios, en euros, son PVP con IVA recomendado en febrero '03

**DISTRIBUIDOR:** Suzuki Motor España

**PRECIO:** 10.499 € (IVA e impuesto de circulación incluidos).

**GARANTÍA:** Dos años sin límite de kilómetros.

**SERVICIO de atención al cliente:** Tel.: 985 30 70 61 /  
 Fax: 985 16 72 00 / web: www.suzuki.es

**SEGURO:** La marca no ofrece ningún seguro para sus clientes, que han de buscar sus propias soluciones con la ayuda, casi siempre, del concesionario. Si eres socio del Action Team puedes conseguir excelentes coberturas (terceros, reclamación, asistencia, daños conductor, etc.) desde unos 830 euros (suficiente experiencia, casado, etc.)

**COLORES DISPONIBLES:** Azul o gris.



recomienda **Escudo Compact**



Este antirrobo de cadena, con candado muy compacto, es idóneo para el reducido espacio bajo el colín de la SV, pero luego te sirve para sujetar con seguridad la moto a una columna o similar.

- Protección del sistema de cierre mediante blindaje de acero cementado de 3.5mm de grosor.
- Doble mecanismo de cierre con bolas de acero.
- Cerradura de 10 discos con llave reversible
- Cadena cuadrada de acero templado de 10 mm
- Dos medidas disponibles: 120 y 170 cm
- PVP recomendado: 93,61 euros (120 cm)

**Más información en tu tienda habitual y en la web: [www.luma.es](http://www.luma.es)**



## EL TURISTA Alfonso Aguilera

■ «Mi VFR 800 es una sport-turismo, y nada más subirme a la SV pensé que mi faceta más pacífica no se vería satisfecha, porque la postura resulta un poco deportiva. Pero luego, en marcha, descubrí una moto deliciosa, muy fácil de llevar en cualquier terreno, hiciera lo que hiciera. El motor es mucho más completo que el de la V4, gasta menos y tiene mejor tacto de gas. También es cómoda de suspensiones y muy noble de dirección. En fin, una moto que da mucho y no pide nada, ideal para perderte por nuestra geografía».



**Facilidad de conducción**



**Postura algo agresiva**

gran distancia libre al suelo, olvidando así el principal pecado de las «no R» cuando vas «a por todas». Incluso apurando el excelente agarre de los Michelin Pilot Sport (única monta original de este modelo, en códigos específicos «E» delante y «L» detrás... yo no me preocuparía por ello al cambiarlos), no roza con las estribas ni los silenciadores pero claro, eso tiene su contrapartida, y es que tanto la postura del piloto como la del pasajero es un poco alta para uso normal.

Delante vas bien, con el peso repartido entre trasero y manos, sobre semimanillares enrasados con la tija superior. El depósito no es ancho por detrás y sientes la moto controlada entre tus piernas, aunque también algo alta y larga. Es casi una postura «R», aunque espaciosa, pero no me parece más incómoda que lo que te suponga tener un asiento relativamente estrecho. Como en casi todos los bicilíndricos (sobre todo si se gira la V hacia atrás por cuestiones de reparto de pesos -adelantar el motor-) hay un conflicto entre el espacio reservado al piloto y el de la culata trasera. La consecuencia es elevar

el asiento, de forma que yo, con mi 1'75, no llego con los dos talones al suelo en los semáforos. No es un problema, pero un servidor hubiera rebajado el espumado del asiento unos 15 mm. También olvidaría el problema que supone descolgarte cuando tienes las piernas cortas, y es que aquí yo apenas llegaba al estribo exterior cuando apoyaba la corva en el asiento.

### Un gran motor

Ya te he dicho antes que el TL 1000 S/R me parecía en su momento el mejor bicilíndrico del mercado, y me reafirmo en lo dicho cuando hablo de su inmediato descendiente. Hay multitud de pequeñas diferencias (¡300!), pero sobre todo ha

mejorado con la inyección de doble mariposa ya conocida de las GSX-R, nueva electrónica de 32 bits y con el rediseño de válvulas (menos diámetro en admisión) y árboles de levas adecuado para mejorar los bajos. De paso, hay estarter automático, manual en las TL.

Lo brillante del asunto es que apenas se ha perdido en alta (5 CV declarados) y la mejora de finura y elasticidad es espectacular. Más que potencia máxima, lo que puedes llegar a echar de menos es algo de mala leche, porque el motor es capaz de estirar hasta el corte (500 rpm por encima de la línea roja a 11.000 rpm) si te hace falta entre dos curvas muy seguidas, pero lo normal es cambiar mucho antes, a las 9.000 rpm, cuando el empuje empieza

***Hay multitud de pequeñas diferencias (¡300!) respecto al motor de la TL 1000, pero sobre todo ha mejorado con la inyección de doble mariposa ya conocida de las GSX-R***

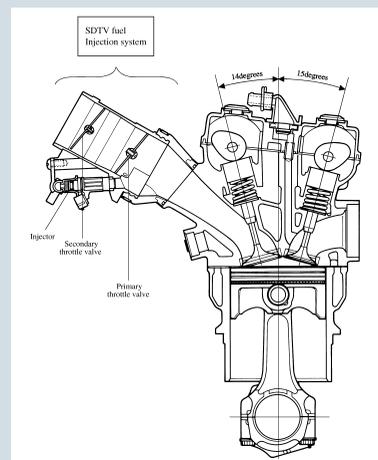


**N**o tiene por qué ser cara para ser depositaria de gran tecnología. En suspensiones y frenos, la SV «se limita» a tener material deportivo de plena actualidad. En el chasis se mezclan tres técnicas de fabricación, siempre en fundición de aluminio, mientras que el motor da mucho de que hablar, como aquí puedes ver.

## TERMODINÁMICA y grupo alternativo

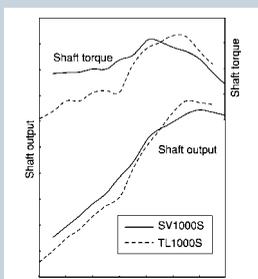
Aquí está gran parte del secreto en la respuesta del motor SV-S. Las válvulas de admisión son más pequeñas (de 40 a 36 mm) para ganar bajos, y el sistema de inyección tiene doble mariposa: la inferior está gobernada por el puño de gas, pero la superior obedece al ordenador central. Puede que tú seas tan bruto como para abrir gas a fondo a 3.000 rpm, lo que produciría ahogos de no ser porque la electrónica lo impide, asegurando así una respuesta perfecta. Es parecido al sistema de la V-Strom, pero con mayores diámetros de paso.

Se ahorra mucho peso en el tren alternativo al montar pistones forjados, 15 gr más ligeros, y bielas mejor cementadas, 30 gr más ligeras.



## CURVAS de potencia

El sacrificio de 5 CV en potencia máxima respecto a la TL 1000 S es bienvenido si es a cambio de la enorme mejora de respuesta en el resto de la gama.



## ¡300 diferencias!

Aunque parezcan casi iguales, entre el motor TL 1000 S de 1997 y este SV 1000 S de 2003 hay ¡300! Diferencias. Casi ningún componente ha quedado inalterado, con el fin de conseguir un motor más elástico, silencioso y ecológico. De paso, se reducen las fricciones, se aligeran componentes, etc.

Además de lo mencionado en los otros apartados, cuenta con nuevos árboles de levas, engranajes en tijera para menor ruido de distribución, nuevo tratamiento cerámico para los cilindros, segmentos en L para disminuir el consumo de aceite, nuevas relaciones de cambio, embrague con deslizamiento en retención, nuevo sistema de recirculación de aceite y circuito de refrigeración, sistema de encendido de mayor precisión, etc.



a caer de forma clara. Parte de esa falta de alegría arriba se debe a la nueva culata, y también algo a la presencia del catalizador en el escape.

No importa, encontrarás toda la potencia que quieras desde abajo del todo, con una respuesta al acelerador, por la doble mariposa, que es la envidia de cualquier otro sistema del mercado. Aquí hay inmediatez sin brusquedad, suavidad y precisión al mismo tiempo, algo difícil e importante en un bicilíndrico. Todo eso te da una enorme confianza al abrir gas, con conexión perfecta entre puño y rueda, y muy buena tracción.

Este motor consigue así ser bueno para casi todo, menos para empalmar marchas largas en autopista, un terreno en el que le falta también un poco de aplomo. Puedes «trialear» a 2.000 rpm en el atasco disfrutando incluso del excelente tacto del embrague. También recupera con brillantez (tarda medio segundo menos en el 60-100 km/h que la TL 1000 S), de forma que cambias de marcha mucho menos que en casi cualquier otra moto comparable... y es casi una pena, porque el selector es digno de la fama de Suzuki en este

**Encontrarás toda la potencia que quieras desde abajo hasta 9.000 rpm, con respuesta inmediata sin brusquedad, suave y precisa al tiempo**

apartado. Ni siquiera hay problema en las frenadas, porque el embrague desliza un poco en retenciones bruscas gracias a un sistema que alivia la presión en los discos sino está en plena tracción. Eso hace también que la maneta no esté dura. La aceleración desde medios es brillante, muy eficaz en conducción deportiva, y siempre te queda la mencionada capacidad de estirada. ¡Felicidades!

**¿Polivalente?**

Una respuesta así te permite ir también con el acelerador poco abierto, sólo insinuando muchas veces, y eso se traduce en un consumo bastante contenido. Sólo así se puede tolerar un depósito demasiado corto para pensar en el turismo serio. Apenas 13 litros antes de la entrada de la reserva (no llega a 200 km), pero con el colchón de otros 4. Tienes que vigilar los chivatos del tablero para evitar sustos, y es que no hay nivel ni «trip fuel» para tener las cosas controladas.

La estética del tablero, eso sí, es impactante y moderna, en línea con un carenado muy anguloso, más afortunado en vivo que en foto. La parte posterior, con las dos columnas de leds haciendo de luz, es original al máximo, pero la luz de posi-

**TÉCNICA**

**FICHA TÉCNICA**

Datos declarados por el fabricante salvo los especificados como verificados por nuestro departamento de pruebas

PRECIO	<b>10.499 €</b>
CILINDRADA	<b>996 cc</b>
POTENCIA dec.	<b>120 CV</b>
VELOCIDAD máx.	<b>245 km/h</b>
PESO dec.	<b>189 kg</b>

**MOTOR**

Tipo	4T, 2 cilindros en V-90°, refrigeración líquida
Distribución	DOHC accionado por cadena-piñón. 4 válvulas por cilindro
Diámetro x carrera	98 x 66 mm
Cilindrada	996 cc
Compresión	11,3:1
Potencia máx. dec.	120 CV a 9.000 rpm
Par máx. dec.	10,4 kgm a 7.200 rpm
Alimentación	Inyección electrónica. Toberas 52 mm diám.
Encendido	Electrónico digital
Batería	12V-12Ah

**TRANSMISIÓN**

Embrague	Multidisco en baño de aceite con mando hidráulico
Transmisión sec.	Cadena
Relación cambio	Km/h cada 1.000 rpm / Vel. máx.
I	10,2 / 100,2 km/h
II	14,2 / 139,3 km/h
III	18,0 / 176,2 km/h
IV	21,8 / 213,2 km/h
V	24,4 / 238,8 km/h
VI	26,4 / 258,5 km/h

**CICLO**

Chasis	Multitubular en aluminio.
Basculante	Basculante de aluminio
Geometría	24,5° / 98 mm
Suspensión del.	Horquilla convencional
Diámetro barras	46 mm
Recorrido	120 mm
Reglajes	Precarga, compresión y extensión
Suspensión tras.	Monoamortiguador progresivo
Recorrido	130 mm
Reglajes	Precarga, compresión y extensión
Freno del.	2 discos 310 mm
Pinzas	4 pistones opuestos
Freno tras.	Disco 220 mm
Pinza	Simple pistón
Rueda del.	120/70-17. Llanta 3,5
Rueda tras.	180/55-17. Llanta 5,5

**MEDIDAS**

Cap. depósito/res.	17 / 4 lt
Dist. entre ejes	1.430 mm
Altura asiento	810 mm

**BANCO DE POTENCIA**

BancoTecner de Motorpress Ibérica. Todas las rpm son reales, no las que indica el cuentavueltas. La relación peso/potencia se calcula con el peso vacío más 100 kg, correspondientes al piloto y la gasolina.

Potencia máx DIN al embrague	120,6 CV a 8.900 rpm
Par máx. DIN al embrague	10,7 kgm a 7.200 rpm
Línea roja (indicada / verif.)	11.000 / 9.640 rpm
RPM máx / Vel. pistón	10.040 rpm / 88,8 m/s
Rel. peso/pot.	2,57 kg/CV
Potencia específica	120,6 CV/lt

**PRESTACIONES**

Datos verificados por nuestro departamento de pruebas

**VELOCIDAD MÁXIMA**

Real / marca	245 / 265 km/h
--------------	----------------

**ACELERACION**

0-100 km/h	3,6 s / 49,5 m
0-400 m	11,4 s / 202 km/h
0-1.000 m	21,1 s / 234 km/h

**RECUPERACION**

60-100 km/h	4,2 s / 94 m
60-140 km/h	8,8 s / 247 m

**CONSUMOS**

Mínimo (120 km/h)	5,5 lt/100 km
Medio prueba	7,5 lt/100 km
Máximo	12 lt/100 km
Autonomía	226 km (reserva incl.)

**PESOS**

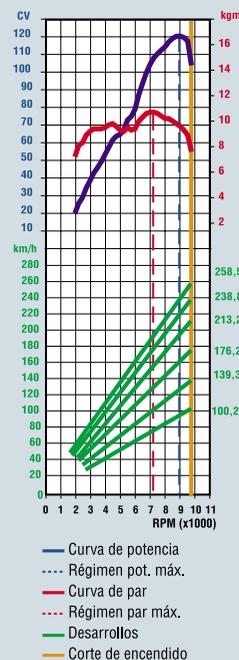
Peso vacío	210,6 kg
Peso lleno	223 kg
Reparto pesos	47,1 / 52,9 % (vacío) 45,3 / 54,7 % (lleno con piloto)

**REGLAJES**

El reglaje de hidráulico a compresión y extensión se mide contando desde la posición más dura. La precarga de muelle trasero, desde la más blanda

	Standard	LA MOTO recomienda
Horquilla precarga	6 lín.	2 lín.
Horquilla compresión	1 vta.	1 vta.
Horquilla extensión	fi vta.	fi vta.
Horquilla altura	Ras	Ras
Amortiguador precarga	Rosca	Estándar
Amortiguador compresión	2 y/vta.	1 y fi vta.
Amortiguador extensión	fi vta.	fi vta.

**Lo primero que has de tener en cuenta es que el cuentavueltas es muy mentiroso: unas 1.500 rpm a régimen máximo. Está claro que no «mola» que un motor sport trabaje siempre por debajo de las 10.000 rpm... pero éste lo hace, y muy bien. Salvo el ligero bache a medio régimen, imperceptible en la práctica, tienes empuje perfecto desde casi ralenti hasta cerca del corte. Arriba, después de la potencia máxima, ves que sigue habiendo potencia, pero el notable declive de la curva de par te indica que es un poco perezoso.**



» ... YA

NO



950 ADVENTURE S





950 ADVENTURE

» ... LO QUE ERA.



Berna Moto · 01006 Vitoria · Tel. 945139800 · **Motosport Carreres** · 03330 Crevillente · Tel. 966680090 · **Solo Verde Motos** · 04005 Almería · Tel. 950220482 · **Auto Rec. Moto Luis** · 06009 Badajoz · Tel. 924241000 · **Marsimoto** · 08272 Sant Fruitos de Bages · Tel. 938770862 · **Moto Racing** · 09005 Burgos · Tel. 947214207 · **El Motorista-Cádiz** · 11405 Jerez de la Frontera · Tel. 956358510 · **Automotor** · 12002 Castellon · Tel. 964214380 · **Automoto** · 51001 Ceuta · Tel. 956518510 · **Ciclos Rodriguez** · 13004 Ciudad Real · Tel. 926220950 · **El Motorista-Cordoba** · 14007 Cordoba · Tel. 957764335 · **Noventa Motor** · 15007 A Coruña · Tel. 981246222 · **Basoli** 17001 Girona Tel. 972410604 · **Valse-Bike** · 35200 Telde · Tel. 928703154 · **Expo-Moto** · 18006 Granada · Tel. 958134900 Extremoto **Off Road** · 19002 Guadalajara · Tel. 949217359 · **Taller Leandro** · 20730 Azpeitia · Tel. 943853608 · **Motos Muriel** · 21007 Huelva · Tel. 959230867 · **Honda Ibiza** · 07800 Ibiza · Tel. 971190990 · **Expomoto Jaen** · 23008 Jaen · Tel. 953220900 **Motos Vidal** · 26005 Logroño · Tel. 941203801 · **Motos Vicente** 26500 Calahorra · Tel. 941135819 · **Secomoto** · 28012 Madrid · Tel. 915282265 · **A.C.M. Competicion** · 28430 Alpedrete · Tel. 918572323 · **Motos A. Ortiz** 29600 Marbella · Tel. 952770490 · **Mundimoto** · 07007 Palma de Mallorca · Tel. 971277743 · **Bunker Motor** · 52006 Melilla · Tel. 952695574 · **Motocicletas Jade** · 30310 Cartagena · Tel. 968310118 · **Txarandaka** · 31780 Vera de Bidasoa · Tel. 948630461 · **Motormania** · 33710 Navia · Tel. 985474106 · **Moto Pasion** · 36211 Vigo · Tel. 986209960 · **Bike Motors Clinic S.L.** · 37003 Salamanca · Tel. 923187349 · **Motos Titin** · 39007 Santander · Tel. 942376458 · **Motoracing Garcia** · 41003 Sevilla · Tel. 954540460 **Motos Muriel** · 41003 Sevilla · Tel. 954533822 · **Motos Valero** 42001 Soria · Tel. 975226685 · **Tifon Motor** · 38007 Santa Cruz de Tenerife · Tel. 922214666 · **Tol Moto** · 45006 Toledo · Tel. 925257698 · **Endumoto Sport** 46131 Casas de Barcena · Tel. 961860883 **Ontemotos** · 46870 Ontinyent · Tel. 962386572 · **El Rancho** · 48014 Bilbao · Tel. 944759443 · **Alvo Moto Racing** · 50008 Zaragoza · Tel. 976596400 · **Moto Caspe** · 50700 Caspe · Tel. 976633508



EL PILOTO César Agúí

■ «La SV no es la opción más lógica como moto para uso exclusivo en circuito, compitiendo contra las 600 más radicales... pero es sorprendente que no tenga casi ninguno de los problemas que habitualmente sufren las sport-turismo en este terreno: no roza nada con el suelo, tiene una postura muy adecuada para descolgarte y va perfecta de chasis desde el primer momento. Lo que necesita mejora es la horquilla, pero de motor, en cambio, no hay nada que reprochar porque acelera de maravilla en marchas intermedias, que son las que usas en circuito. En resumen, una opción muy interesante si tienes en mente rodar con tu moto en circuito, sea para tandas o cursillos».

	
<b>Distancia libre al suelo</b>	<b>Horquilla blanda</b>

ción (como siempre con este sistema) se ve muy poco de día.

Lo que no tiene que ver con la estética, y sí con el cuidado del detalle, es que los espejos no conserven la posición después de plegarse o que cueste un poco más de lo normal abrir la pata de cabra si estás subido en la moto. Por otro lado, hay que reconocer que la iluminación del enorme doble faro es muy buena y, como los dos focos van siempre encendidos (cortas o largas) el impacto sobre los coches en la carretera es espectacular: se van apartando en cuanto te ven venir por el retrovisor, justo al contrario que en las últimas CBR 600,

R6, 999 o similares. Otro buen detalle es la presencia de un interruptor de luces de emergencia (los cuatro intermitentes), que al principio pulsas pensando que es el ya inexistente de luces.

La protección aerodinámica es razonable, mucho mejor que una R actual, que parecen sacadas de un cómic, pero no tan buena como en una sport-turismo de verdad. Haría falta una cúpula más alta (no existe como opción original, pero la habrá de la industria auxiliar) aunque habría que ver si entonces aparecerán turbulencias, ahora inexistentes, sobre el casco. También vendría bien un carenado lateral para

cubrir las piernas en verano... pero entonces ya sería una moto distinta.

**Una apuesta original**

Al ver sus posibilidades deportivas y limitaciones como turismo, es evidente que ésta no es una sport-turismo al uso, sino una opción diferente que Suzuki insiste en denominar sport. Una moto capaz de darte grandes satisfacciones en uso deportivo, pero que no da tantas concesiones al circuito como para impedir un uso más que satisfactorio para otras condiciones. Un mercado poco poblado en el que la recién llegada (revisa el apartado de rivales) se impone a las ya conocidas por su finura (mandos y ausencia de vibraciones) y elasticidad. Quizá le cueste más llegar al gran público, ese que acaba usado su «R» justamente del modo para el que esta «sport» ha sido concebida.

**Tiene buenos detalles, como luz de emergencia y excelentes faros, pero como turística le falta depósito y opciones varias**