

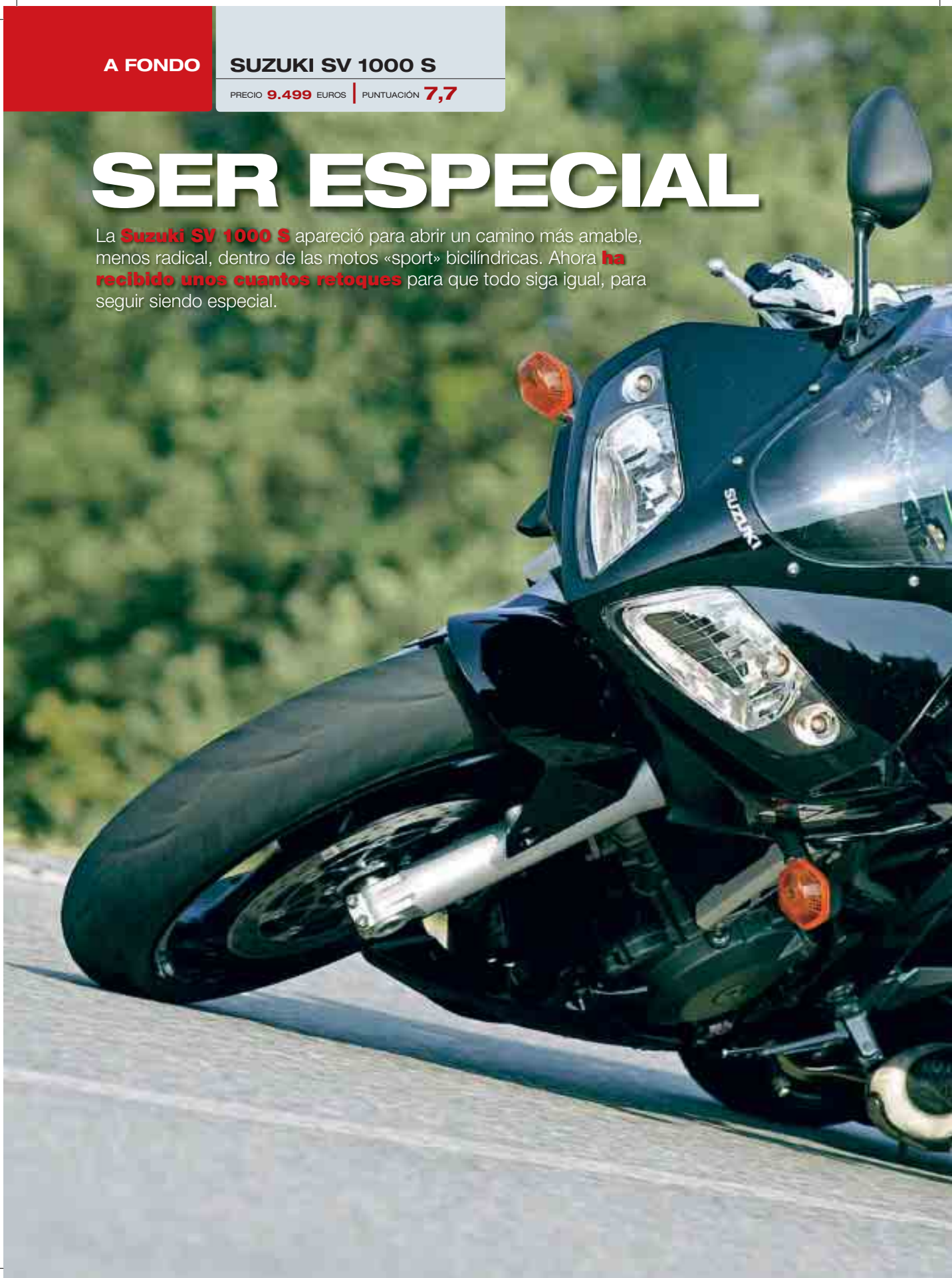
A FONDO

SUZUKI SV 1000 S

PRECIO 9.499 EUROS | PUNTUACIÓN 7,7

# SER ESPECIAL

La **Suzuki SV 1000 S** apareció para abrir un camino más amable, menos radical, dentro de las motos «sport» bicilíndricas. Ahora **ha recibido unos cuantos retoques** para que todo siga igual, para seguir siendo especial.





### TRES AÑOS ATRÁS SUZUKI

disponía ya de una completa gama de deportivas y además daba como opción a los que buscaban un camino intermedio la SV 650. Una moto polivalente que no renunciaba a cierto carácter deportivo. Pero en Hamamatsu buscaban algo más y pusieron en escena la SV 1000 S, que se inspiraba en su hermana pequeña y equipaba un motor que procedía de la TL 1000 R. El tiempo ha pasado, y como es habitual en las fábricas japonesas, este modelo ha recibido pequeñas modificaciones para estar al día. Con ella se mantiene la oferta que la propia marca ha querido denominar como «sport», ya que este modelo ha destacado siempre por ser más deportivo que turístico. Eso sí, no deja de ser un concepto muy especial, que se encuentra en tierra de nadie y que ofrece multitud de posibilidades.

### NUEVA DIMENSIÓN

En el momento de su presentación la SV 1000 S alardeaba de un equipamiento de parte ciclo de primera línea, muy parecido al de las supersport contemporáneas. De este modo su horquilla convencional de 46 mm, sus discos de 310 mm, las pinzas de cuatro pistones y su chasis de aluminio de fundición a alta presión la situaban más cerca de las deportivas, en cuanto a cualidades dinámicas, que de las motos turísticas. Es cierto que, aunque sólo hayan pasado un par de años, los modelos más radicales han sufrido una rápida evolución en todos los apartados por la brutal competencia existente, pero a la SV no le importa mantener inalteradas sus líneas generales, porque siguen estando a la altura de sus necesidades.

Las variaciones que ha recibido la SV 1000 S realmente pertenecen al modelo 2004, pero Suzuki España no la ha importado hasta esta temporada. Las que afectan a la parte ciclo se encuentran en el asiento que ha redu-



## EN 4 PALABRAS

### CARRETERA

- Las características de la SV 1000 S la convierten en una moto ideal para la carretera.
- La protección aerodinámica es correcta al circular en este terreno y su parte ciclo se muestra muy noble. Las prestaciones del bicilíndrico son más que suficientes para disfrutar de una conducción deportiva, sobre todo a medio régimen, donde da lo mejor de sí.
- Trabajando en las suspensiones se consigue un buen comportamiento, con lo que se vuelve una deportiva muy agradable y divertida a la vez.

### CIUDAD

- Ahora que es un poco más baja resulta más cómoda, pero sigue siendo muy deportiva para ser una buena ciudadana.
- El motor, muy lleno en medios, permite realizar las maniobras propias de éste ámbito con soltura, aunque a pocas revoluciones es algo tosco.
- A pesar de su cilindrada no es muy voluminosa, con lo que es posible circular sin quedarse clavado en los atascos.

### AUTOPISTA

- El propulsor se muestra sobrado en carretera, aunque aparecen unas leves vibraciones a alta velocidad.
- Las suspensiones aguantan con corrección, si bien yendo realmente deprisa la rueda delantera muestra una ligera falta de aplomo.
- La protección es media y se puede llevar el cuerpo erguido hasta los 180 km/h, a partir de ese momento hay que agacharse bien ya que en una postura intermedia aparecen turbulencias.
- La falta de carenado en la zona de las piernas y una autonomía no muy amplia limitan un poco su capacidad rutera.

### PASAJERO

- El acompañante va situado a medio camino entre una deportiva y una sport-turismo, así que no es tan incómoda como pueda parecer.
- Lo más complicado resulta subirse, ya que es alta y los escapes pueden quemar si no se tiene cuidado.
- El asiento tiene unas dimensiones adecuadas, así como un acolchado confortable y además hay un asa donde agarrarse.
- Las piernas quedan flexionadas al estar los estribos bastante elevados debido a la posición de los dos escapes.



cido su altura al suelo en 20 mm, en el colín, también más bajo (40 mm) y en el chasis, llantas y basculante pintados en negro. Un punto criticado en su día fue la altura del asiento y ahora con la nueva posición de dicho elemento se llega con más facilidad al suelo. A pesar de haber mejorado la ergonomía, los semimanillares siguen cargando las muñecas al circular largo rato por la ciudad. Los cambios puramente estéticos le dan una imagen más elegante y sigue mostrando una presencia imponente.

El resto de sus componentes sigue ofreciendo el rendimiento que ya conocíamos. Su chasis le confiere gran agilidad y un comportamiento bastante predecible. Las suspensiones serían mejorables, ya que llevando un ritmo medio o circulando en ciudad resultan suaves pero a medida que nos acercamos a sus límites en conducción deportiva sale a relucir cierta falta de freno hidráulico, tanto en extensión como en compresión. En una de las carreteras por las que discurrió nuestra prueba el firme estaba plagado de baches, y en este terreno era todavía más patente la falta de retención, sobre todo de la horquilla, con los reglajes originales. Pero al disponer de suspensiones multirregulables los problemas se pueden

### Otro ángulo

POR VÍCTOR GANCEDO



- La SV ha cambiado poco, pero ha dado un gran paso adelante en lo referente a suavidad de marcha y facilidad de uso. Su gran bicilíndrico es muy dócil y transmite pocas vibraciones. Esto unido a una posición de conducción espaciosa se traduce en un buen confort general, siempre desde el punto de vista de una bicilíndrica. Por otro lado, la angulosa estética sigue siendo, para mi gusto, el punto flaco.

### Conclusión

POR SERGIO ROMERO



- ▲ El espíritu deportivo de la SV 1000 S, determinado por su chasis, suspensiones y propulsor, predomina sobre su faceta turística.
- ▲ El propulsor desarrolla unas buenas prestaciones y hace gala de una gran elasticidad.
- ▼ Está un poco limitada en viajes largos en autopista por su autonomía, por la escasa protección de las piernas y por las vibraciones, que, aunque no son exageradas, están presentes.





llegar a solucionar apretando dos tornillos. Una vez solucionado esto la Suzuki afronta los virajes con ganas y gracias a la gran distancia libre al suelo se puede inclinar sin problemas. Los frenos, inalterados, ofrecen un buen tacto inicial y suficiente potencia en condiciones normales, pero en frenadas extremas les falta un poco de mordiente.

#### GALOPANDO

El bicilíndrico en «V» a 90° también ha sido objeto de ciertas modificaciones, la más notable es el incremento de 5 CV en la potencia declarada, aunque además se ha reducido la inercia del cigüeñal, la compresión es mayor y se ha mejorado la combustión. Con todo esto se afina su funcionamien-

to y sobre todo ha ganado claramente en suavidad. No hay que olvidar que es un bicilíndrico y que, como tal, siempre cuenta con un nivel de vibraciones superior al de un tetracilíndrico. En los primeros metros, a pocas vueltas, el motor «cocea» un poco hasta alcanzar las 3.500 rpm. Desde ahí en adelante transmite su potencia con fuerza y ga-

#### LAS CLAVES



El **propulsor** es el bicilíndrico en «V» a 90° que se alimenta mediante el conocido sistema de inyección de doble mariposa. Cuenta con embrague antibloqueo, pistones de aleación de aluminio, bielas al cromomolibdeno y tratamiento interno SCEM de los cilindros. Este

modelo ha recibido un aumento de potencia de 5 CV, también se ha subido la compresión de 11,3 a 11,6:1 y se ha reducido la inercia del cigüeñal en un 20 por ciento. El resto del propulsor se mantiene inalterado. La parte trasera ha bajado, con lo que el asiento se sitúa 20 mm más

cerca del suelo. La instrumentación combina un cuentarrevoluciones analógico y un velocímetro digital. El **bastidor** es multitubular y está fabricado en aluminio en fundición de alta presión. La **horquilla** es convencional de 46 mm y multirregulable, detrás

se utiliza un monoamortiguador tipo «piggyback» -a caballo- con bieletas y regulación total. En el **tren delantero** equipa dos discos de 310 mm con pinzas de cuatro pistones y en el trasero un disco de 220 mm con pinza de simple pistón.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Tipo	«4 T». Dos cilindros en «V» a 90°. Refrigeración líquida
Distribución	DOHC, 4 válvulas por cilindro
Diám. x carrera	98 x 66 mm
Cilindrada	996 CC
Compresión	11,6:1
Pot. máx. decl.	125 CV a rpm N.D.
Par máx. decl.	10,4 kgm a 7.200 rpm
Alimentación	Inyección electrónica

TRANSMISIÓN

Embrague	Multidisco en baño de aceite
Cambio	6 relaciones
Trans. Secund.	Cadena

CHASIS

Tipo	Multitubular de aluminio
Basculante	Doble brazo de aluminio
Lanzamiento	24,5°
Avance	98 mm

SUSPENSIONES

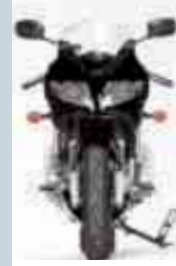
Delantera	Horquilla convencional
Barras	46 mm
Recorrido	120 mm
Reglajes	Tres vías
Trasera	Monoamortiguador progresivo
Recorrido	130 mm
Reglajes	Tres vías

FRENOS

Delantero	Doble disco de 310 mm
Pinza	Cuatro pistones
Trasero	Disco de 220 mm
Pinza	Simple pistón

RUEDAS

Delantera. Llantá	120/70-17". 3,50" x 17"
Trasera. Llantá	180/55-17". 5,50" x 17"



0-400 m	VELOCIDAD MÁX.	Potencia máx.	Rel. peso/pot.
<b>11,6 s</b>	<b>251 km/h</b>	<b>115 CV</b>	<b>1,89 kg/CV</b>

PRESTACIONES

ACELERACIÓN

KM/H	SEG.	METROS
0-100	3,8	49
0-120	4,8	79
0-150	6,6	149
0-180	9,2	265
0-200	11,8	405
METROS		
0-400	11,6	198
0-1.000	21,5	235

RECUPERACIONES 5ª/6ª

KM/H	SEG.	METROS
60-100	4,1	90
60-140	8,6	239
60-160	11,2	348

VELOCIDAD

Real/marca	251 km/h	265 km/h
------------	----------	----------

PESO

	VACÍO	LLENO
Declarado	186 kg	
Verificado	204,3 kg	216,3 kg
Reparto peso %	48,4/51,6	48,6/51,4
Con piloto %		45,7/54,3

CONSUMO

A 120 km/h	- l/100 km
Medio prueba	7,6 l/100 km
Autonomía media	224 km
Cap. Depósito	17 L

EQUIPAMIENTO

Indicador de nivel de gasolina	■
Velocímetro digital	■
Reloj horario	■
Doble cuentakilómetros parcial	■
Indicador de temp. Del refrigerante	■
Termómetro de temp. Ambiente	■
Warning	■
Ordenador de viaje/Check control	
Cronómetro	
Indicador óptico de sobrerégimen	
Ventilación interna	
Cúpula regulable	
Regulación maneta de freno	■
Regulación maneta de embrague	■
Hueco antirrobo bajo el asiento	■
Ganchos para pulpos	■
Maletas	
Reposapiés regulables	
Reposapiés pasajero con gomas	
Asa trasera/laterales	■
Tapa de colín	
Caballote central	
Amortiguador de dirección	■
ABS	
Antirrobo electrónico	

■ De serie □ No disponible \* Opcional

PUNTUACIONES EN CARRETERA

PROPULSOR

RENDIMIENTO (10%)	
Velocidad máxima	9
Aceleración	8
Recuperación	8
MOTOR (15%)	
Respuesta al acelerador	8
Entrega de potencia	8
Motricidad	9
Vibraciones	7
TRANSMISIÓN (5%)	
Reacciones transmisión	8
Tacto y precisión cambio	8
Relación de cambio	9
<b>SUMA PROPULSOR</b>	<b>82</b>

CHASIS

COMPORT. DINÁMICO (25%)	
Estabilidad en recta	8
Estabilidad en curva	8
Precisión de la dirección	8
Agilidad	8
Suspensiones con piloto	8
Suspensiones con pasajero	7
Distancia libre al suelo	9
Comportamiento frenada	8
FRENOS (10%)	
Potencia	8
Dosificación	8
<b>SUMA CHASIS</b>	<b>80</b>

USUARIO

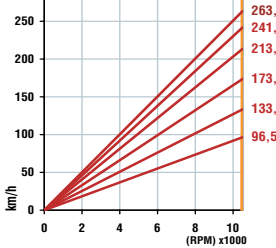
USO DIARIO (25%)	
Facilidad para maniobrar	7
Confort piloto	7
Confort acompañante	5
Protección frente al viento	7
Luz	9
Accesibilidad mecánica	7
Autonomía teórica	6
Capacidad de carga	6
Equipamiento	7
ECONOMÍA (20%)	
Precio de adquisición	7
Garantía	8
Consumo	7
<b>SUMA USUARIO</b>	<b>83</b>

**PUNTUACIÓN MEDIA 7,7**

BANCO DE POTENCIA

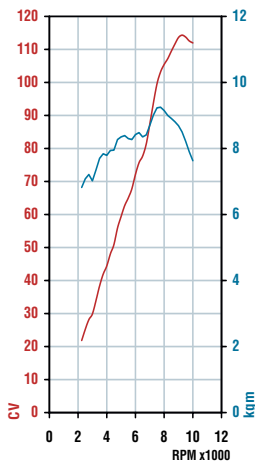
DESARROLLOS DE CAMBIO

Régimen máx. 13.820 rpm

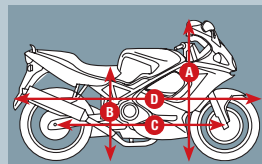


Potencia máxima al embrague	115 CV
Régimen de potencia máxima	9.330 rpm
Par motor máx. al embrague	9,29 kgm
Régimen de par motor máx.	7.600 rpm
Vel. del pistón en pot. máx.	22,68 m/seg
Rel. peso/potencia	1,89 Kg/CV
Pot. Especifica	115,1 CV/l
Temperatura	33 °C
Presión atmosfér.	947 mb

POTENCIA Y PAR



Resultados obtenidos por el Banco de Potencia Dynojet M200i de MOTOCICLISMO



DIMENSIONES

A	Altura total	1.170 mm
B	Altura asiento	805 mm
C	Dist. entre ejes	1.420 mm
D	Dist. Total	2.095 mm
	Anchura máxima	785 mm





lopa con alegría hasta las 11.500. La forma en que la SV desarrolla sus 115 CV verificados no intimida a su piloto y éste puede sacar un gran partido de ellos. Las prestaciones son apreciables y es capaz de alcanzar los 200 km/h en poco más de 11 segundos y de conseguir unos buenos 250 km/h reales. El poseedor de una SV 1000 S no echará en falta potencia, además este modelo está orientado a un uso en carretera.

¿Qué se deduce después de rodar a fondo con la Suzuki? Pues que se ha mejorado en cierta medida la posición de conducción y que ahora el propulsor funciona con una mayor suavidad. Lo demás sigue estando igual. Esto quiere decir que es una moto especial, capaz de viajar, ir por ciudad y comportarse como una deportiva en determinados momentos, una moto que no es una deportiva ni una sport-turismo. Ya sabes, si no quieres lo que todo el mundo tiene, lo que necesitas es una moto especial, y quizás la Suzuki SV 1000 S lleva tu nombre... **M**

SERGIO ROMERO  
FOTOS: JAIME DE DIEGO

La Suzuki es una moto especial, polivalente, que destaca sobre todo en carretera. La protección aerodinámica es correcta y la parte ciclo se muestra muy noble. Las prestaciones del bicilíndrico son más que suficientes.

**¿Blando o extra-blando en los bordes?  
¿Blando o resistente en el centro?  
Tú eliges.**

Imagina un neumático blando en los bordes y resistente en el centro, un neumático que ofrezca un grip de locura al tumbar y que soporte frenadas y aceleraciones infernales. Se trata del neumático bigoma utilizado en secreto desde hace varias temporadas. Este neumático bigoma ha sido utilizado desde hace varias temporadas en el máximo secreto por nuestros pilotos de MotoGP. Power Race es la primera gama racing bigoma homologada y ahora Michelin la pone a tu alcance.

**POWER RACE**  
HOMOLOGADO PARA CARRETERA

**MICHELIN**  
La mejor forma de avanzar

D&F - Photo: Adolfo Piloni - La souris sur le gâteau - www.michelin.com