

Casi

gemelas

PRECIO: 7.278 €

Suzuki SV 650 S

7,6

PRECIO: 10.499 €

Suzuki SV 1000 S

7,7





Comparativa

Suzuki ofrece unas deportivas no exageradas que, sobre todo para los aficionados menos radicales, pueden resultar más que suficientes para disfrutar en curvas sin dejar de ser polivalentes para el uso diario. Se llaman casi igual, son hermanas, pero no son iguales...

No todos los que montamos en moto somos Kevin Schwantz -Kenny Roberts Jr si eres tan joven, tan fastidiosamente joven, que no recuerdas a Kevin- y, además, no todos querríamos serlo. Quiero decir con esta afirmación, que las superdeportivas sin concesiones pueden gustar estéticamente a todo motero que se precie de tal, pero no siempre es la opción adecuada a la hora de comprarse una moto y usarla a diario. Parece que to-

do este razonamiento condujera de modo inevitable a afirmar que hay quien quiere y debe comprarse una ciudadana, una turística, una maxitrail o una custom... ¡pero no! Hay una segunda opción deportiva, lo que los japoneses llaman «sport», que en el caso de Suzuki tiene perfectamente cubiertos los huecos del mercado con las SV 650 y 1000. Estamos ante dos motos deportivas, no radicales y sin concesiones, pero con unas prestaciones más que dig-



Puntuaciones en carretera

Valoración

MOTOCICLISMO

650 S
1000 S

PROPULSOR

Rendimiento (10%)

Velocidad máxima	7	8
Aceleración	7	8
Recuperación	7	8

Motor (15%)

Respuesta al acelerador	9	8
Entrega de potencia	9	8
Motricidad	8	9
Vibraciones	9	7

Transmisión (5%)

Reacciones de transmisión	8	8
Tacto y precisión de cambio	8	8
Relación de cambio	7	9
Suma propulsor	79	81

CHASIS

Comportamiento dinámico (25%)

Estabilidad en recta	9	9
Estabilidad en curva	8	8
Precisión de la dirección	8	8
Agilidad	8	7
Suspensiones con piloto	7	8
Suspensiones con pasajero	7	7
Distancia libre al suelo	7	9
Comportamiento en frenada	7	8

Frenos (10%)

Potencia	7	8
Dosificación	8	8
Suma chasis	76	80

Uso diario (15%)

Facilidad para maniobrar	7	7
Confort piloto	8	7
Confort acompañante	7	5
Protección frente al viento	7	7
Luz	7	9
Accesibilidad mecánica	9	7
Autonomía teórica	7	6
Capacidad de carga	6	6
Equipamiento	7	7
Suma uso diario	65	61

Economía (20%)

Precio de adquisición	8	7
Garantía	7	8
Consumo	7	7
Suma economía	22	22
Puntuación	7,6	7,7

Digna sucesora de la anterior moto del mismo nombre, la Suzuki SV 650 S ha mejorado en componentes y en imagen más actual, y se muestra como la opción más económica y asequible de la familia. Una deportiva humana para aficionados que quieran una sport polivalente.

nas y que, cuando tienes la mañana tonta y unas curvas al alcance del depósito, te permiten disfrutar con sensaciones que esas otras motos no te ofrecerán.

¿Cuál es tu talla?

Si es importante acertar con la talla cuando te compras una camisa o unos zapatos, imagínate cuando el desembolso pasa del «kilo» de los de antes, concretamente 7.278 ó 10.499 €. Suzuki pone a tu alcance dos opciones en cuanto a precio y prestaciones que permiten que ajustes con tu presupuesto y tus necesidades. Por esa razón tenemos hoy aquí una 650 cc y una 1.000 cc -ambas bicilíndricas-, ya que te aseguro que cualquiera que pueda conducir una de ellas es capaz de hacerlo con la otra y, «viceversicamente», si una cubre tus necesidades, seguramente la otra también. Pero siempre es de agradecer disponer de la 650 si tus dineros no son como los veraneantes en Benidorm, abundantes, o si tu experiencia es como la honradez en la política, escasa.

Mientras la 650 es muy dócil de motor y tan suave que no parece una bicilíndrica, la 1000 demuestra que tiene dentro 121 CV y a la vez que permite

rozar los 250 km/h, te obliga a demostrar que no es la primera moto que coges. Veamos las diferencias.

Sois todos iguales...

... pero tú más. No sé en que película escuché esta frase, que se me quedó en la memoria. Ya sabes, todos los hombres somos igual de malos, caraduras, aprovechados, etc., pero aquél todavía más. Pues bien, «las SV son iguales, pero la 1000 más». Sirva la payasada para intentar explicar que la grande gana en prestaciones y en calidad de algunos componentes, aunque la verdad es que el menor peso y potencia de la pequeña iguala bastante los resultados globales. Cambian el motor, obviamente, el basculante -mucho más robusto en la de litro-, las llantas de nuevo diseño de la 1.000 y sus neumáticos más anchos, la horquilla y el amortiguador -mejor calidad en la grande-, los frenos delanteros de la 650 que son de menor diámetro, la quilla que equipa sólo la grande, los dos silenciosos de ésta por el único de la 650 y el mando hidráulico del embrague de la 1000 cc, que en la 650 es directo. El resto de los componentes son compartidos -con las lógicas va-

riantes del bastidor en los anclajes de motor-, y los veinticinco kilos de diferencia son la ventaja que la pequeña utiliza para buscarle las cosquillas a la todopoderosa grande.

Así, si salimos tú y yo a dar una vuelta, cuando vayamos a circular por ciudad o a subir el puerto de La Morcuera -y quizás aún más para bajarlo-, nos pegaremos por coger la 650 como si fuéramos a hacernos cargo de la factura. Ahora bien, como yo soy de al lado de Bilbao, acabaré haciéndome con ella y te amararé la vida cada vez que te pongas delante en las curvas y en las frenadas. La pequeña es también mucho más ágil para meter en curvas, y en ello deben influir los kilos y las medidas de los neumáticos.

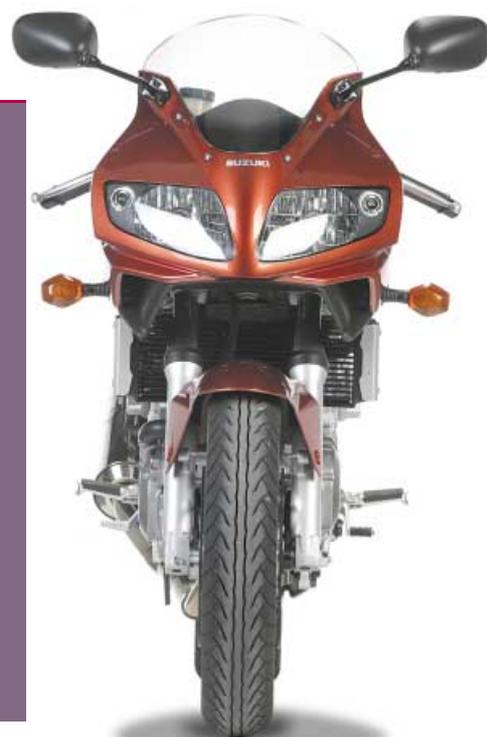
Ya sé que no son maniobras demasiado limpias, pero en cuanto paremos a echar gasolina



LAS CLAVES



● Receta conocida y de éxito, cambia la parte ciclo con un chasis de parecida disposición al anterior pero variando los tubos de sección circular por otros llenos de aristas de aspecto mucho más actual. Buenos frenos y suspensiones efectivas, carenado cómodo y estéticamente agraciado, y un conjunto manillar, asiento y reposapiés que configuran una posición de conducción deportiva sin extremos.



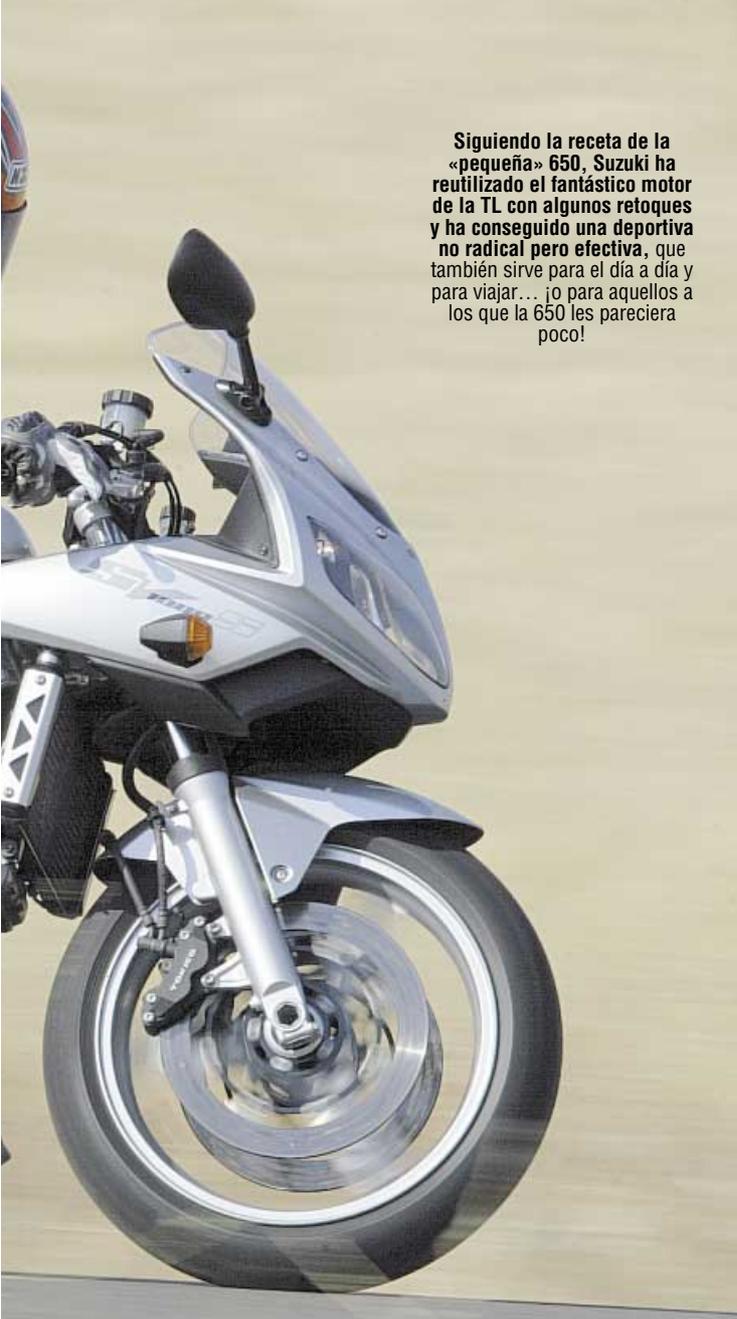


LAS CLAVES



● «Sustituta» de la TL 1000 S que fue tan poco agraciada por la suerte, el conjunto es similar al de la conocida hermana pequeña, sin el antecedente que éste tenía, pero con un bastidor similar, motor directamente derivado de la TL, frenos, suspensiones y llantas nuevos y una estética y una posición de conducción de las que hay que decir lo mismo que en la 650.





Seguindo la receta de la «pequeña» 650, Suzuki ha reutilizado el fantástico motor de la TL con algunos retoques y ha conseguido una deportiva no radical pero efectiva, que también sirve para el día a día y para viajar... ¡o para aquellos a los que la 650 les pareciera poco!

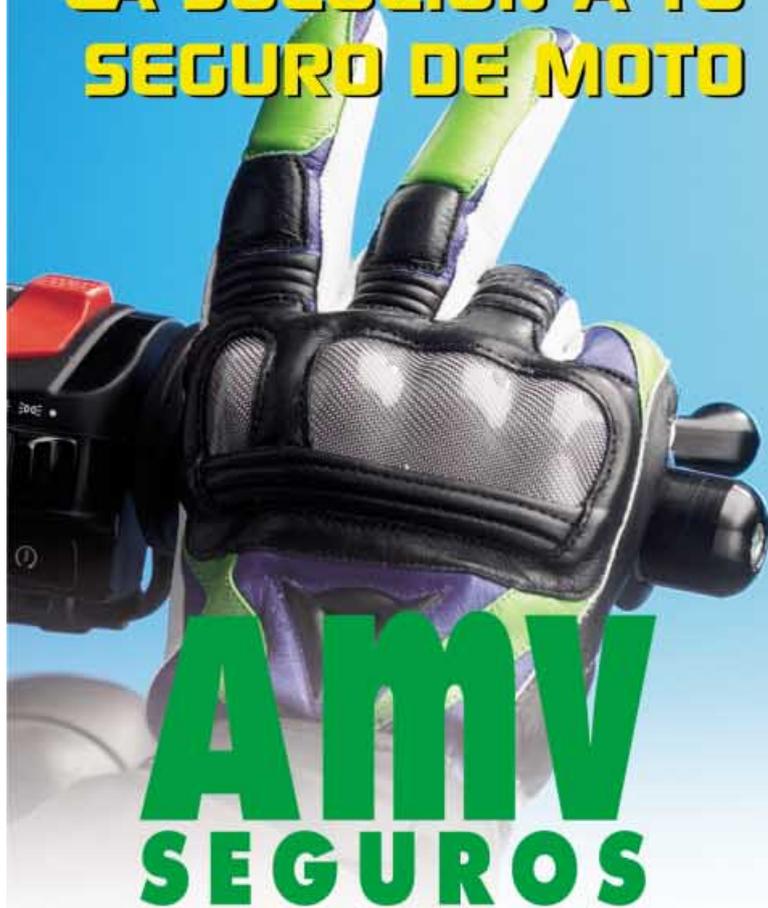
Equipamiento

	650 S	1000 S
Indicador de nivel de gasolina	✓	✓
Velocímetro digital	✓	✓
Reloj horario	✓	✓
Doble cuentakilómetros parcial	✓	✓
Indicador temp. del refrigerante	✓	✓
Termómetro de temp. ambiente	-	-
Warning	✓	✓
Ordenador viaje/Check control	-	-
Cronómetro	-	-
Indicador óptico de rég. máx.	-	-
Ventilación interna	-	-
Pantalla regulable	-	-
Asiento regulable	-	-
Regulación maneta de freno	✓	✓
Regulación maneta embrague	✓	✓
Hueco antirrobo bajo el asiento	✓	✓
Ganchos para pulpos	✓	✓
Maletas	-	-
Estriberas regulables	-	-
Estriberas pasajero con gomas	-	✓
Asa trasera/laterales	✓	✓
Tapa de colín	-	-
Caballote central	-	-
Amortiguador de dirección	-	✓
ABS	-	-

para acercarnos a Burgos a comer un corderito -puestos a poner un ejemplo para qué nos vamos a cortar, ¿no?- me las arreglaré para que te distraigas y saldré pitando con la 1.000 cc, y ya puedes olvidarte de cogermelo hasta que nos encontremos en Aranda de Duero frente a una fuente de barro llena de delicioso cordero. He de reconocer que se me hace la boca agua, tanto pensando en éste último como acordándome de cómo «te pongo fino» tanto en zonas de curvas como en autopista a todo gas.

También es verdad, todo hay que decirlo, que la grande vibra un poco cuando circulas a toda velocidad y, si mantienes el ritmo un rato largo acabarás por notar lo especialmente en las manos, que en casos sensibles llegan a dormirse. Los pies lo

LA SOLUCIÓN A TU SEGURO DE MOTO



AMV SEGUROS

DESDE LAS GARANTÍAS BÁSICAS HASTA UN SEGURO A TODO RIESGO

UN PROYECTO PERSONALIZADO AL MEJOR PRECIO

902 125 750 @ www.amv.es

POSIBILIDAD DE FRACCIONAMIENTOS TRIMESTRALES Y SEMESTRALES

SOLICITA TU PROYECTO PERSONALIZADO SIN COMPROMISO, CUMPLIMENTANDO LOS DATOS DE ESTE BOLETÍN Y MANDALO A: AMV HISPANIA, CALLE MIGUEL ANGEL, N.º 24, 3-INT. - 28010 MADRID.

Nombre: _____ Apellidos: _____ Sexo: Hombre Mujer
Dirección: _____

CP: _____ Localidad: _____ Provincia: _____

Fecha de Nacimiento: _____

Fecha de Carnet: _____ Tipo de Carnet: _____

Marca del Vehículo: _____ Modelo: _____ Cilindrada: _____ cm³

Fecha de 1ª matriculación: _____

En el transcurso de los últimos 36 meses, ha estado asegurado con una moto superior a 124 cm³ durante al menos 12 meses Sí No

Cuántos años lleva sin siniestros (responsables o no)? _____

Cuales son los justificantes que puede aportar? Ninguna Certificado de no siniestralidad de la compañía anterior
 Certificado de no siniestralidad de la compañía anterior y resto del año en curso

AMV HISPANIA, Compañía de Seguros SLU, CIF B83204586 Inscrita en la DGS con nº J-2169.
Compañía de Seguros: L'Equità (Grupo GENERALI)



EN CUATRO PALABRAS

■ CIUDAD

Ambas cilindradas se comportan adecuadamente entre el tráfico, pero la mayor suavidad de la pequeña 650 se impone frente a la relativa brusquedad de la 1000 y su tacto un poco más agrio. Las dimensiones son contenidas en ambos casos y el ángulo de giro es suficiente para serpen-tear entre coches. La postura no es tan radical como en las «R» de la misma marca, lo que también se agradece, y el embrague con mando hidráulico de la 1000 y suave por sí mismo en la 650 redondean el confort ofrecido en recorridos urbanos.

■ CARRETERA

Impecables ambas, con cierta ventaja de la grande, por potencia y par motor, en lo que se refiere a prestaciones puras, pero discutida por la 650 gracias a su suavidad y a una motricidad ejemplar. Digamos que cuando el trazado no permite velocidades de escándalo, la facilidad para apurar el motor de la pequeña se convierte en ventaja respecto a la de litro, que se acerca al doble de potencia y exige más tacto para abrir gas contundentemente. Por chasis, frenos y suspensiones se ganan un notable alto, y la diferencia de diámetro de discos o de suspensiones se compensa con el peso.

■ AUTOPISTA

Aquí es claro y fácil de entender que la grande «abusa» de su hermana pequeña, pues el trazado normal de una autopista permite velocidades de más allá de doscientos kilómetros por hora, y ése es terreno exclusivo de la 1000, ya que la 650 los roza por los pelos. La protección brindada por el carenado es perfecta en la parte superior, quizás se echa de menos algo para las piernas, y sólo el asiento duro y ancho castiga un poco las posaderas tras «kilometradas» abusivas. Buena autonomía y posibilidad de sujetar equipaje si se viaja en solitario.

■ PASAJERO

El pasajero no encuentra en estas SV su hábitat ideal, pues el asiento partido y sobreelevado le coloca en una posición crítica para alcanzar cierto confort. Los estribos de la mil están forrados en goma, lo que siempre mejora la comodidad un poco frente a las vibraciones, mientras en la 650 son de aluminio visto -pero también es verdad que el motor es mucho más suave-. Como suele ocurrir con las motos deportivas, el pasajero es un añadido con el que no se cuenta en el día a día, y en esto se parece más a la saga «R» que a una turística.

El éxito de la anterior versión SV 650 parece haber despertado el interés de Suzuki, que ahora establece una familia completa con estas dos cilindradas. Dependiendo de tus necesidades y de tus posibilidades, seguro que hay una SV apropiada para ti.

Ficha técnica

	SUZUKI SV 650 S	SUZUKI SV 1000 S
MOTOR		
Tipo	«4T», bicilíndrico en «V» a 90°. Refrigeración líquida	«4T», bicilíndrico en «V» a 90°, refrigeración líquida
Distribución	DOHC, 8 válvulas	DOHC, 8 válvulas, mando mixto cadena-engranajes
Diám. x carrera	81,0 x 62,6 mm	98,0 x 66,0 mm
Cilindrada	645 cc	996 cc
Compresión	11,5:1	11,3:1
Pot. máx. decl.	N.D.	120 CV a 9.000 rpm
Par máx. decl.	N.D.	10,4 kgm a 7.200 rpm
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
TRANSMISION		
Embrague	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en baño de aceite
Cambio	6 relaciones	6 relaciones
Trans. secund.	Cadena	Cadena
CHASIS		
Tipo	Multitubular de aluminio	Multitubular de aluminio
Lanzamiento	100 mm	98 mm
Avance	25°	24,5°
SUSPENSIONES		
Delantera	Horquilla telescópica	Horquilla convencional
Barras	41 mm	46 mm
Recorrido	130 mm	120 mm
Reglajes	Precarga de muelle	Tres vías por pasos
Trasera	Monoamortiguador con sistema progresivo	Monoamortiguador con sistema progresivo
Recorrido	138 mm	130 mm
Reglajes	Precarga de muelle	Tres vías
FRENOS		
Delantero	Doble disco 290 mm.	Doble disco de 310 mm
Pinzas	Flotantes de dos pistones	Cuatro pistones opuestos
Trasero	Disco 220 mm	Disco de 220 mm
Pinza	Flotante de un pistón	Flotante de un pistón
RUEDAS		
Delantera/Llanta	120/60-17" / 3,50" x 17"	120/70-17" / 3,50" x 17"
Trasera/Llanta	160/60-17" / 4,50" x 17"	180/55-17" / 5,50" x 17"
DIMENSIONES		
Longitud total	2.120 mm	2.130 mm
Altura asiento	800 mm	810 mm
Distancia entre ejes	1.435 mm	1.430 mm
Depósito/reserva	17,0 l	17,0 l
Peso en seco decl.	169 kg	189 kg

Prestaciones

ACELERACION		
Km/h	Seg/metros	Seg/metros
0-100	3,8/64	3,6/49
0-120	5,4/112	4,5/77
0-150	8,6/234	6,3/143
0-180	14,5/510	8,7/259
0-200	27,5/1.202	10,9/371
Metros	Seg/km/h	Seg/km/h
0-400	12,3/170	11,4/202
0-1.000	23,9/196	21,1/234
RECUPERACIONES (...6^o)		
Km/h	Seg/metros	Seg/metros
60-100	6,0/133	4,2/94
60-140	13,1/371	8,8/247
60-160	16,8/527	11,6/363
VEL. MAX (KM/H)		
Real/marca	209/220	245/265
PESO (KG)		
	Vacio/lleño	Vacio/lleño
Declarado	169/-	189/-
Verificado	185,9/197,4	211/223
Reparto de peso	47,4-52,6/47,7-52,3	47,1-52,9/47,2-52,8
Con piloto	---/44,4-55,6	---/45,3-54,7
CONSUMOS		
	Litros/100 km	Litros/100 km
Media prueba	6,9	7,5
Auton. media teórica	246 km	227 km



notan en menor medida y el culo no se entera, porque de ello se encarga el asiento que, creo que debido a la anchura, no es lo más cómodo de la moto para largas tiradas. En todos estos aspectos, la 650 es más dulce y civilizada, pues el motor «no necesita demostrar nada» y es menos exigente en el tacto necesario para exprimirlo, además de resultar algo menos bebedor y más equilibrado -a pesar de ser menos moderno que el TL 1000 retocado-.

«La pela»

Las diferencias que hasta ahora hemos comentado no van a justificar, para muchos de vosotros, el considerable salto en dinero que hay entre los precios de ambas. Mientras la 650 tiene un precio, un consumo y un mantenimiento ajustados que le permiten pelearse con las ciudadanas más preocupadas de ser económicas que de otros factores, la grande es bastante más

cara y hay que esperar que tendrá necesidad de más mantenimiento en cuanto a motor, con mayor gasto de neumáticos, pastillas de freno, cadenas de transmisión, etc.

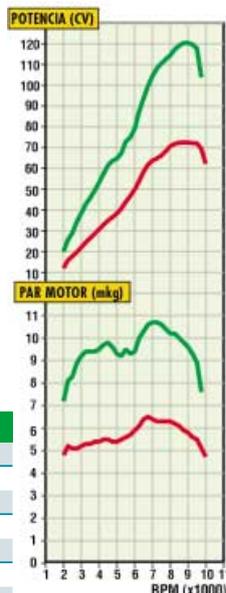
Pero la verdad es que todo este último párrafo, que podría parecer importante, no lo es en absoluto. Si habláramos de un coche utilitario para una ancianita seguro que lo sería, pero cuando hablamos de una moto apasionante como lo son las SV, y que van a ser adquiridas por un motorista apasionado, como seguramente lo eres tú, estos detalles no son decisivos. Tú te conoces a ti mismo, sabes cómo está tu cuenta bancaria, la experiencia que atesoras y el uso que le vas a dar. Ahora elige, una SV te espera en el concesionario Suzuki de la esquina. Y recuerda que son hermanas, pero sólo «casi gemelas»...

Guillermo Artola

Fotos: Jaime Olivares/Antón Cobas

Banco de potencia

Curvas típicas de motores bicilíndricos con excelentes trazados en las de par, curiosamente más plana en la pequeña, ya que la 1000 presenta unos baches a medio régimen. Las cifras son mejores en la grande, lógicamente, pero las de la pequeña son más que suficientes para el trabajo que le espera. Ambas curvas de potencia suben con decisión y sin grandes altibajos, extremos que se comprueban al utilizarlas por lo contundentemente que aceleran empezando a cualquier altura del cuentarrevoluciones.



	650 S	1000 S
Potencia máxima al embrague	73 CV	121 CV
Régimen de potencia máxima	8.700 rpm	8.900 rpm
Par motor máximo al embrague	6,5 kgm	10,7 kgm
Régimen de par motor máximo	6.800 rpm	7.200 rpm
Velocidad del pistón en rég. máx.	18,1 m/s	22,1 m/s
Relación peso/potencia	2,6 kg/CV	1,8 kg/CV
Potencia específica	112,1 CV/l	112 CV/l
Temperatura	20 °C	17 °C
Presión atmosférica	940 mbar	947 mbar

Resultados obtenidos por el banco de potencia Tecner TX 200 de MOTOCICLISMO

GRAN PREMIO

CEPSA
moto

2003

Del 2 de junio al 4 de agosto de 2003

Únete a la
ESCUDERÍA
CEPSA moto

y conquista estos premios de campeonato.



1º Sorteamos
1 YAMAHA TT 600 R
+ 1.000 € de regalo para el seguro*



2º Sorteamos
1 YAMAHA TZR 50
+ 1.000 € de regalo para el seguro*



3º Sorteamos
1 YAMAHA JOG R
+ 1.000 € de regalo para el seguro*

Para participar, compra cualquier Lubricante CEPSA para Moto y envía este SMS al 5300: **ESCUDERÍA (espacio) +CEPSA (espacio)+CÓDIGO DE BARRAS DEL PRODUCTO.**

O rellena el formulario que encontrarás en www.cepsa.com/promociones/moto.

Imagina conducir una YAMAHA TT 600R, una TZR 50, o una JOG R. Imagina hasta 1.000 € de regalo para tu seguro con cada moto. Imagina todo lo que puedes sentir con cualquiera de estos premios. Y ahora, hazte una pregunta ¿Y por qué no me va a tocar a mí?

*Importe máximo a descontar de la contratación de tu seguro con Action Team. El seguro Action Team es un producto de Peris Correduría de Seguros. Bases depositadas ante Notario y disponibles en www.cepsa.com. Promoción válida del 2 de junio al 4 de agosto, para los Lubricantes Cepsa para Moto (Gama CEPSA Moto y Gama CEPSA Cup). Fecha del sorteo: 12 de agosto de 2003. Coste del mensaje 0,9 € más IVA.

action team
MOTOCICLISMO

PERIS
correduría de seguros

CEPSA
moto