

A fondo

La nueva SV
1000 S

recoge el testigo de la TL 1000 S, y con una inspiración menos radical se convierte en una moto a medio camino entre las deportivas tradicionales y las sport de nueva generación.



No hay duda que Suzuki está sacando partido a su bicilíndrico en V de alta cilindrada. Desde su nacimiento sobre la TL 1000 S de orientación deportiva, ha pasado posteriormente a la versión R de la deportiva y más tarde a la maxi-trail V-Strom. Si tenemos en cuenta que además se encarga de propulsar la Cagiva

Raptor y que este año la firma japonesa crea la SV 1000 en sus variedades básica, y «S» dotada de medio carenado, podemos constatar que es junto a los antiguos «SACS» el propulsor al que mayor rendimiento le ha sacado Suzuki en los últimos años.

La SV 1000 nace tras el éxito de su hermana menor, la SV 650, una moto sencilla, divertida

y económica, plenamente orientada al estilo europeo y sin duda una de las mejores compras del mercado. De aspecto calgado, ambos modelos van a luchar desde posiciones diferentes por un público que desea una moto de aspecto deportivo, pero que no quiere sufrir los rigores de este segmento. Las SV prometen motores potentes y utiliza-

bles, una posición menos comprometida, una mayor polivalencia, y, por supuesto, un precio más bajo que los de las «primadonna» de cada marca. Los 10.499 euros que cuesta la SV 1000 S no son una ganga, pero están claramente por debajo de los cerca de 14.000 de las deportivas puras y duras de su cilindrada, algo que se acentúa en la

La hermana mayor

PRECIO: 10.499 €

Suzuki SV 1000 S

Suzuki lanza una sport de uso diario con corazón deportivo y muy buen equipamiento.

7,7





versión naked, que baja hasta los 9.949 euros.

Con garra

La nueva Suzuki se encuentra en una cierta «tierra de nadie», pero sus diseñadores han optado claramente por darla una orientación más deportiva de lo que en un principio puede creerse. Quien piense en la SV 1000 S como una moto de turismo con un aire algo más deportivo de lo habitual está en un error. En realidad la SV 1000 S es una moto con más «carácter» que una sport tradicional, quizás no por potencia, prestaciones o peso, pero sí por posición.

Para realizar esta SV se ha partido del diseño de la anterior 650, aprovechando además para compartir ciertos elementos y la estética con el nuevo modelo de cilindrada media. El motor de la TL 1000 S ha sido modificado para mejorar puntos concretos y ponerlo al día, aunque hay que reconocer que la base de partida no sólo es plenamente actual, sino que además es una de las mejores plantas motrices de su categoría. Aunque hay unas 300 piezas diferentes respecto al original, los cambios se concentran en la gestión del motor, con una

inyección muy perfeccionada que dispone de una central de 32 bit en vez de 16 y un sensor de 22 polos en vez de cuatro, de manera que la posición del cigüeñal es conocida con más exactitud y la inyección de combustible se controla mejor. Las válvulas de admisión son más pequeñas, de 36 mm en vez de

40 mm y sus conductos tienen un ángulo menor, y hay otros cambios menores, desde los pistones a la caja de aire o los escapes, pero en general el propulsor simplemente se ha puesto al día. Los 120 CV declarados son más que suficientes para una moto de este tipo, que es capaz de superar ampliamente los 240 km/h

reales y que con un peso de más de 210 kg en seco hace menos de 11,5 segundos en los 400 m.

El bastidor sí que tiene amplias diferencias de construcción respecto al de la anterior 650, ya que aunque mantiene la estructura multitubular de aluminio, ahora se ha construido con técnicas de alto vacío, lo que permi-



LAS CLAVES



● La Suzuki SV 1000 S no sólo hereda el motor de la TL 1000 S con más de 120 CV de potencia, sino también la arquitectura multitubular en aluminio del chasis, aunque en esta ocasión con una mayor pulcritud en el acabado. La carrocería con carenado de media talla es uno de sus puntos fuertes por la personalidad que adquiere, mientras el equipamiento se acerca a los de una deportiva, con suspensiones regulables y grandes discos de freno con pinzas de cuatro pistones.



La nueva Suzuki SV 1000 S es una moto mucho más deportiva de lo que en un principio podría pensarse. Su potente motor se complementa con una buena altura libre al suelo y un chasis estable, aunque con suspensiones ligeramente blandas.

Equipamiento piloto

Casco	■ X-Lite X-902
Mono	■ Garibaldi
Guantes	■ Alpinestars GP-Plus
Botas	■ Spidi XPD

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 régimen máximo	-
Ventilación interna	-
Pantalla regulable	-
Asiento regulable	-
Regulación maneta de freno	✓
Regulación maneta de embrague	✓
Hueco para antirrobo bajo el asiento	✓
Ganchos para pulpos	✓
Maletas	-
Estriberas regulables	-
Estriberas del pasajero con gomas	-
Asa trasera/laterales	✓
Tapa de colín	-
Caballote central	-
Amortiguador de dirección	✓
ABS	-

**ROMPE TUS LÍMITES.
DALE A TU MOTO
LA TECNOLOGÍA
DE LOS CAMPEONES**

MODELO DE ENCENDIDO PARA MOTORES DE MARCHAS

MODELO DE ENCENDIDO PARA MOTORES DE ESCÚTER

**SISTEMAS
ANALÓGICOS
Y DIGITALES**



KITS DIGITALES DISPONIBLES PARA :

APLICACION

Motor MINARELLI AM6
CON arranque electr.

Motor MINARELLI AM6
SIN arranque electr.

Motor DERBI
CON arranque electr.

Motor DERBI
SIN arranque electr.

Motor MORINI
SIN arranque electr.

Motor MINARELLI
ESCÚTER, horizontal, vertical,
agua y aire

MODELOS DE VEHICULOS

Rieju RS2, Aprilia RS, Xpower, Yamaha TZR 50, etc.

Motorhispania Furia 50 / cross/SM, Rieju RR
Aprilia RX, Sherco 50, XP6, Beta Trueba RRT50

GPR, Gilera Zulu 50

Bullaco Astro 50
Senda, Senda R, Senda Supermotard, etc.

Gas-Gas trial 50

MBK, Aprilia, Yamaha, Beta, Benelli.

OTRAS APLICACIONES TAMBIEN DISPONIBLES EN SISTEMA ANALÓGICO

Leonelli®

SISTEMAS DE ENCENDIDO - IGNITION SYSTEMS

AVISO IMPORTANTE :

Este producto solo puede ser utilizado en circuitos de competición autorizados.
Si desea circular por la vía pública deberá adquirir el limitador de velocidad.



www.leonelli.com



Puntuaciones en carretera

Valoración **MOTOCICLISMO**

PROPULSOR	
Rendimiento (10%)	
Velocidad máxima	8
Aceleración	8
Recuperación	8
Motor (15%)	
Respuesta al acelerador	8
Entrega de potencia	8
Motricidad	9
Vibraciones	7
Transmisión (5%)	
Reacciones de transmisión	8
Tacto y precisión de cambio	8
Relación de cambio	9
Suma propulsor	81
CHASIS	
Comportamiento dinámico (25%)	
Estabilidad en recta	9
Estabilidad en curva	8
Precisión de la dirección	8
Agilidad	7
Suspensiones con piloto	8
Suspensiones con pasajero	7
Distancia libre al suelo	9
Comportamiento en frenada	8
Frenos (10%)	
Potencia	8
Dosificación	8
Suma chasis	80
Uso diario (15%)	
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
Suma uso diario	61
Economía (20%)	
Precio de adquisición	7
Garantía	8
Consumo	7
Suma economía	22
Suma Total	244
Puntuación en carretera	7,7

te ofrecer un aspecto impecable y desde luego más atractivo que el precedente. El equipamiento es el habitual en los modelos sport, es decir un paso atrás respecto a las deportivas de su cilindrada. Los frenos tienen pinzas de cuatro pistones delante, pero con discos de 310 mm y la horquilla es regulable, pero convencional. Con todo la gran diferencia con respecto a los modelos más radicales es el peso, 211 kg en seco que se disimulan bastante bien, pero que en ciertas ocasiones acaban pasando factura.

Dos caras

La primera impresión sobre la SV 1000 S es la de estar sobre una moto deportiva, pero muy agradable de manejar. Es algo alta, pero tanto de asiento como de manillar por lo que la posición no fuerza las muñecas, el carenado no es muy amplio, pero protege si te agachas, y el motor responde bien desde medios, incluso cuando la velocidad no es muy elevada. Los mandos funcionan con suavidad y no hay un nivel de vibraciones importante. Pero esta primera

impresión cambia cuando comenzamos a exigir más. El asiento es algo duro desde el principio y favorece los movimientos, los manillares sobre la placa ayudan a inclinar y cambiar la moto de posición y los esribos están lo suficientemente altos como para no rozar jamás en carretera. El motor ya no es tan dulce, porque hay que estirar con ganas cada relación para lograr una buena aceleración. Hay margen de caída de régimen en la entrada de las curvas, pero no mucho, conviene tener

EN CUATRO PALABRAS

■ CIUDAD

Aunque no tiene una posición muy radical, es un poco alta de asiento, lo que no beneficia en las maniobras. El motor trabaja bien en regímenes bajos, pero tampoco es su fuerte, aunque acelera muy bien en medios. En ciudad su comportamiento puede asimilarse al de cualquier deportiva, cumple, pero sin más, y por supuesto sin ningún aditamento práctico en este terreno.

■ CARRETERA

Con una cierta protección aerodinámica, una posición deportiva pero sin llegar a ser extrema y un motor con muy buena respuesta, la SV 1000 se desenvuelve muy bien en carretera cualquiera que sea su condición, aunque la autonomía sea bastante escasa y haya que planificar la ruta con un cierto cuidado y normalmente en solitario, porque el pasajero está poco cuidado.

■ AUTOPISTA

Corre lo suficiente y el carenado protege siempre que el piloto se agache. El principal problema son las vibraciones, más fuertes conforme aumenta el régimen. La estabilidad es buena a alta velocidad, incluso en zonas con baches y bañeras, donde el amortiguador de dirección comienza a trabajar.

■ ENTRE CURVAS

No es una deportiva estricta y si se la exige como tal acaba mostrando ciertas limitaciones. La potencia está bien distribuida, hay suficiente altura al suelo y los componentes de la parte ciclo cumplen su función, incluso es lo suficientemente rápida de dirección, pero se acusan ciertos movimientos en la salida de las curvas, mitigados conforme se endurecen las suspensiones.



claro la velocidad de paso por curva y reducir, algo a lo que ayuda el embrague antibloqueo, que ya no presenta ningún efecto parásito. El sonido es ronco, como el de cualquier V2 que se precie, y aunque hay un cierto sobrerregimen, tampoco merece la pena asfixiar el motor.

Las suspensiones con los tarados de serie van bien para una conducción descansada y son válidas incluso para terrenos en mal estado, pero se quedan un tanto blandas en carreteras de curvas. El amortiguador de dirección no afecta mucho a la conducción una vez que se ha calentado, pero tampoco es capaz de eliminar ciertos movimientos a la salida de las curvas. Apretando la horquilla bastante, al menos tres ranuras de precarga con el consiguiente cambio de los hidráulicos para que trabaje a la velocidad adecuada y jugando un poco con la parte trasera, remiten en gran

medida, pero a costa de convertir la SV original en una moto claramente más incómoda para la utilización de cada día.

La Suzuki cuenta con un asa trasera para que el eventual pasajero se pueda sujetar, pero el asiento es de dos piezas y los estribos posteriores están bastante elevados, de manera que no se puede convertir en una moto de dos plazas salvo en situaciones eventuales. La luz es realmente buena, con dos faros en los que ambas luces funcionan siempre simultáneamente, y el equipamiento es correcto, sin alardes. Probablemente el punto menos cuidado es el tablero de instrumentos, completo y combinando información analógica para el tacómetro con una pantalla digital, pero todo encerrado en una

carcasa demasiado pequeña para el espacio disponible bajo la cúpula. El faro trasero formado por dos hileras de siete leds es una de las señas de identidad de la moto.

Familia

De las cuatro nuevas SV, probablemente la 1000 S sea la más polivalente. La versión naked, con un manillar un poco más alto sin protección queda limitada en cuanto a velocidad a un uso más tranquilo, algo parecido a las hermanas pequeñas, con unos 50 CV menos que llevarse al puño del acelerador. La 1000 S es potente, eficaz y relativamente cómoda, y desde luego es la que más expectativas ha lanzado. No es una deportiva en toda regla y la delata su peso e incluso su comportamiento al límite, pero tampoco se la puede catalogar como una moto tranquila de paseo o turismo, ni siquiera incluirla plenamente en el terreno de lo que podríamos denominar «sport», porque sus 120 CV se acompañan de una personalidad más activa y de un confort menos elevado que el de las anteriores. Podríamos considerarla como una moto algo menos radical que las que se «baten en sable» en los circuitos, pero en cualquier caso una moto que ha nacido con corazón deportivo. Es la heredera de las TL. Eso sí, con un agradable toque de polivalencia para agradar a un público más amplio, pero debajo de las patas sigue teniendo sus uñas intactas, no hay que olvidarlo. ●

Pepe Burgaleta/Oscar Pena
Fotos: Mikael Helsing/Antón Cobas



Ficha técnica

MOTOR	
Tipo	4T, bicilíndrico en «V» a 90°, refrigeración líquida
Distribución	DOHC, 8 válvulas, mando mixto cadena-engranajes
Diám. x carrera	98,0 x 66,0 mm
Cilindrada	996 cc
Relación de compresión	11,3:1
Pot. máx. decl.	120 CV a 9.000 rpm
Par máx. decl.	10,4 kgm a 7.200 rpm
Alimentación	Inyección electrónica

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

CHASIS	
Tipo	Multitubular de aluminio
Basculante	Aluminio
Lanzamiento	24,5°
Avance	98 mm

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

FRENOS	
Delantera	Doble disco de 310 mm
Pinzas	Cuatro pistones apuestos
Trasero	Disco de 220 mm
Pinza	Pistón simple

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

DIMENSIONES	
Longitud total	2.130 mm
Altura asiento	810 mm
Dist. entre ejes	1.430 mm
Depósito	17,0 l

Prestaciones

ACELERACION	
Km/h	Seg./metros
0-100	3,6/49
0-120	4,5/77
0-150	6,3/143
0-180	8,7/259
0-200	10,9/371
Metros	Seg./km/h
0-400	11,4/202
0-1.000	21,1/234

RECUPERACIONES (6°)	
Km/h	Seg./metros
60-100	4,2/94
60-140	8,8/247
60-160	11,6/363

VEL. MAX (KM/H)	
Real/marca	245/265

PESO (KG)	
Vacío/lleno	
Declarado	189/-
Verificado	211/223
Reparto de peso	47,1/52,9-47,2/52,8
Con piloto	45,3/54,7

CONSUMO	
Medio	7,5 l/100 km

Banco

