La guerra de los mundos

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 8 07/04/2005 17:13:32

CUERPO A CUERPO
Segmentos media cilindrada

La categoría de 600 cc, y «alrededores», es sin duda la más popular en nuestro país. Ahora bien, tienes todo un mundo de posibilidades para elegir qué tipo de moto es la más adecuada para ti. ¿Supersport, sport, turismo, trail, scooter...? Tú eliges.

TEXTO: MARTÍ CEBRIÁN. FOTOS: MIKEL HELSING
ACCIÓN: M.C. / MARIANO URDÍN / CARLOS DE LA FUENTE / LARS DE JORGE / VIDAL DE LA SOTA

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 9 07/04/2005 17:14:00

Lo de Suzuki es de agradecer. Pocas marcas disponen de un abanico tan amplio en la categoría de los 600 cc y «alrededores». La marca de Hamamatsu cubre en esta cilindrada prácticamente todos los segmentos, y lo hace con modelos de mucha calidad; motos que, si no lideran su segmento, luchan por hacerlo. Y en cualquier caso todas ellas ofrecen unas cualidades y características determinadas que te ayudarán a decidirte finalmente por uno u otro segmento.

¿Quieres una moto de grandes prestaciones, una deportiva, una moto polivalente, o quizá buscas comodidad o una buena ergonomía y facilidad de uso?

Aquí lo tienes todo. Pero la categoría media tiene de media eso: el nombre. Muchos ya habéis descubierto que en muchos casos el modelo mediano de dos versiones de una misma moto acaba siendo un modelo mucho más equilibrado y redondo. Vamos, que aquello de moto grande, ande o no ande, no siempre es lo recomendable. Y Suzuki es una clara exponente de esta teoría.

A otro ritmo, que no lento precisamente, pero con un aislamiento casi total, el piloto de la Burgman viaja totalmente protegido y con un confort de «Marajá»

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 10 07/04/2005 17:14:08

SUPERSPORT

+	−
Prestaciones explosivas	Confort casi inexistente
Comportamiento dinámico de alto nivel	Protección justa
Ciclo de lujo	Precio elevado

Supersport, el segmento más radical de las cilindradas medias, con motores de 15.000 rpm y pesos de tan sólo 160 kg. Son las más caras y las más excitantes, pero necesitan manos expertas y aceptar el riesgo.

Suzuki GSX-R 600

Una moto para toda tu vida

Y no nos referimos a que deba durarte hasta el fin de tus días, sino a que te pueda acompañar en todas las facetas que componen tu vida. Una moto para todo, tú que, como la mayoría de nosotros, no puedes permitirte un garaje con media docena de modelos.

Fuera de casos concretos en los que se tiene muy claro desde un principio qué clase de moto se necesita —como en el de un aspirante a correr en circuito—, la mayoría de nosotros buscamos un modelo que cumpla muchas expectativas y satisfaga especial-

VIRTUDES

Comportamiento dinámico de primer orden

Prestaciones sensacionales

Parte ciclo de alta calidad

Estética impactante

Precio de promoción muy interesante

LAS RIVALES

Honda CBR 600 RR

Bastante más cara, juega con un prestigio ganado a pulso durante muchos años. Sin ser más eficaz, sí presenta una configuración más radical. La nueva horquilla invertida y pinzas de anclaje radial han mejorado su comportamiento.

Yamaha YZF R6

Muy eficaz y equilibrada, la R6 rivaliza tanto en circuito como en un sobresaliente comportamiento en carretera. El nuevo tren delantero le ha dado el plus que necesitaba para mantenerse en el top de la categoría.

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 11 07/04/2005 17:14:20

mente una en concreto. Eso significa que buscamos una moto con una seña de identidad concreta, pero capaz de ser una buena compañera en el día a día y en diferentes usos.

Casi todos nosotros dudamos entre más de un segmento a la hora de comprar nuestra nueva moto. Y es muy normal, sobre todo ahora que todas van tan bien que acaban inmiscuyéndose en parcelas de otros estilos.

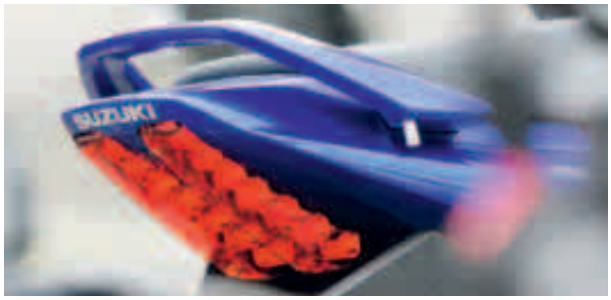
Pero al fin deberemos decidirnos, por lo que espero que esta comparativa de segmentos, entre motos con una genética común, te ayude a discernir tu duda.

Pongamos que hablo de Madrid

O de Barcelona, o de Donosti, o de Sevilla, o de A Coruña... Tu ciudad, al fin. Aquella que amas u odias... dependiendo de la hora y su tráfico. En la peor de ellas, en la hora punta, acabas dándote cuenta que esa maravillosa alfombra mágica que te hacía moverte raudo con toda la facilidad de abrir o cerrar el puño de gas cuando el mundo entero no había decidido salir a la vez a la calle, se convierte en una trampa

La GSX-R quiere asfaltos en buen estado donde ser llevada con decisión, aprovechando la tremenda eficacia de su parte ciclo y el enorme potencial de su rabioso cuatro cilindros

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 12 07/04/2005 17:15:04



SPORT

+	−
Prestaciones respetables	Confort mejorable
Comportamiento brillante	Equipamiento justo
Facilidad de conducción	Poca versatilidad

Las Sport se encuentran a medio camino entre las motos más tranquilas y las deportivas puras. Aún conservan una posición algo radical y unas buenas cualidades dinámicas, pero sin la potencia ni la ligereza de las supersport.

Suzuki SV 650 S

por panzona y poca capacidad de improvisación.

En esa situación, las estrechas V-twin sacan partido de su agilidad y contundente respuesta a la más leve insinuación del gas, pero la V-Strom acabará escapándose poco a poco entre las largas hileras de coches al evitarse la mayoría de las maniobras de la SV para sortear los espejos con sus manillares bajos. Desde luego agilidad no es lo que le falta a una GSX-R, pero un motor menos inmediato a bajas vueltas y sobre todo su comprometida posición a los mandos no ayudan mucho.

VIRTUDES

Prestaciones brillantes

Comportamiento dinámico eficaz

Facilidad de conducción

Relación calidad-precio

Acabados de calidad

LAS RIVALES

Cagiva V-Raptor 650

Equipa su mismo motor y su parte ciclo de calidad le permite un comportamiento igualmente eficaz. Su diseño es todo un ejercicio de estilo llevado a la serie. El nivel de acabados está algo por debajo y el precio es algo superior.

Hyosung Comet 650

A falta de la versión con carenado, esta naked asiática ofrece una configuración motriz similar. El precio es bastante inferior, pero también lo son la calidad de rodadura, las prestaciones y los acabados.

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 13 07/04/2005 17:15:27

Lo primero también le sucede a la Bandit, aunque lo solventa con una postura muy agradable y una altura de asiento casi de scooter. Pesa, pero las maniobras salen fáciles. El Burgman también pesa... y mucho, pero se mueve con una naturalidad a baja velocidad que te deja boquiabierto. Sólo molesta su tamaño en determinadas circunstancias, aunque el plegado eléctrico de los espejos retrovisores ayuda mucho. En lo demás es una delicia que además permite una limpieza de vestuario y una practicidad, gracias a su cantidad de huecos para transportar cosas, que elimina de un plumazo cualquier rival.

Highway to hell

...or highway to heaven. (autopista al infierno... o al cielo). Depende de si la usas para salir o para entrar a la ciudad. Nos pondremos en el primer caso, mucho más afortunado, aquél que te lleva hasta la frontera con la verdadera carretera abierta. Desde luego, si lo que necesitas es cubrir kilómetros

La Bandit permite ciertos atrevimientos sport, sobre todo por un motor que arriba estira sorprendentemente bien, pero sus blandas suspensiones y un peso algo elevado desaconsejan ir más allá

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 14 07/04/2005 17:15:52

TURISMO

+	−
Prestaciones respetables	Prestaciones justas
Comportamiento brillante	Equipamiento mejorable
Facilidad de conducción	Ciclo de calidad media

Una moto turística de cilindrada media en realidad no puede considerarse como tal, pero existe un segmento a medio camino entre las ciudadanas y las sport que está perfectamente materializado por motos como la Bandit, modelos con carenado y una cómoda posición para viajar tranquilamente.

Suzuki GSF 650 BANDIT

con rapidez, pocos aparatos te lo permitirán como la GSX-R. Sus promedios pueden ser de espanto —o de un buen «paquete» hoy en día— y sólo una autonomía a ese ritmo bastante más reducida que la media teórica publicada nos obligará a parar con más frecuencia de la deseada. Algo que, eso sí, nos ayudará a conservar fresca la concentración necesaria para rodar al ritmo que permite este misil de medio alcance. La protección acaba siendo mejor de lo esperado —y superior a la de sus rivales naturales—, resultando bastante sencillo escondernos

VIRTUDES

Precio muy interesante

Suavidad de marcha

Protección aerodinámica muy conseguida

Motor de probada fiabilidad

Ergonomía variable

LAS RIVALES

Honda CBF 600 S

De prestaciones similares y un confort general al mismo nivel. La Honda ofrece un plus en cuanto a tacto general pero es algo más cara. Tiene un comportamiento dinámico algo superior.

Kawasaki Z 750 S

Su superior cilindrada le otorga mayores prestaciones, pero el confort en marcha es similar, si acaso con un tacto algo más deportivo que también se refleja en su comportamiento. Su precio es bastante más elevado.

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 15 07/04/2005 17:16:02

tras su cúpula aplanándonos sobre el depósito.

Con un estilo similar de conducción, pero menos veloz y desprotegida de cintura para abajo, tenemos la sorprendente SV 650 S, una moto cualquier cosa menos lenta.

La Bandit, una vez lanzada, nos permite ritmos parecidos a esta última, pero con mucha mayor comodidad y protección, aunque sus dulces suspensiones la pueden hacer bailar más de lo deseable en accidentes del pavimento encontrados a toda velocidad en largo curvones.

Imperturbable a esos meneos, a pesar de sus largas suspensiones, pero con unos promedios un pelín más comedidos llegará la V-Strom, con su piloto descansado y bien protegido por su cúpula regulable —aunque se necesite herramienta para cambiar la posición—.

A otro ritmo, que no lento precisamente, pero con un aislamiento casi total de las inclemencias que rodean un tramo por autopista, el piloto de la Burgman viaja totalmente protegido y con un confort de «Marajá». La pantalla de regulación eléctrica permite cambiar

Con la V-Strom se puede volar en todo tipo de carreteras, pero además se puede hacer con una falta de estrés que aumenta el placer de montar en moto

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 16 07/04/2005 17:17:34

TRAIL

+	−
Polivalencia real	Prestaciones a plena carga
Confort para ambos ocupantes	Equipamiento mejorable
Facilidad de conducción	Voluminosidad

Las trail de hoy en día se han vuelto más y más asfáticas, y una buena prueba de ello es la V-Strom, con sus llantas de aleación ligera y su escasa altura al suelo. Se trata de una moto única en su género que permite disfrutar de cualquier terreno, aunque se encuentre en mal estado, y que dispone de prestaciones y de protección aerodinámica.

Suzuki DL 650 V-STROM

con un simple toque al botón la altura deseada y la estabilidad es impresionante incluso en los albores de su velocidad punta. No hay duda de que los maxi-scooter son, sobre todo, grandes motos de turismo automáticas.

On the road again

De nuevo en la carretera... Y finalmente llegamos a territorio Comanche. Aquel que permite fundirnos al fin con los paisajes soñados o reencontrarnos con nuestros tramos favoritos, aquellos donde sacamos a relucir toda nuestra pasión y experiencia.

VIRTUDES

Menor coste en consumibles

Relación calidad-precio

Ejerce brillantemente de moto para todo

Confort elevado para ambos ocupantes

Admite incursiones en off-road

LAS RIVALES

BMW F 650 GS

A pesar de montar un motor monocilíndrico no anda lejos en cuanto a prestaciones. Confort similar pero peor protección aerodinámica. La alemana disfruta de mejores aptitudes camperas y un amplio abanico de accesorios originales.

Honda XL 650 V Transalp

Con un rendimiento más discreto, el V-Twin de Honda ofrece, en cambio, una finura mecánica insuperable. Más adecuada para excursiones off-road pero no tan capaz en conducción sport en carretera. Precio más elevado.

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 17 07/04/2005 17:22:52

SPORT

+	−
Protección aerodinámica y confort	Volumen y peso
Transmisión automática	Conducción sport
Capacidad carga	Precio muy elevado

Aquí la filosofía de cada segmento se refleja con mayor nitidez y, aunque todas ellas permiten ciertas alegrías, algunas prefieren sin tapujos un ritmo pausado que permita disfrutar de entorno. No es el caso de las sport y supersport, que alimentan el ego del diablillo sobre uno de nuestros hombros para hacernos disfrutar de cada palmo de carretera.

La hi-sport quiere asfaltos en buen estado donde ser llevada con decisión, aprovechando la tremenda eficacia de su parte ciclo y el enorme potencial de su rabioso cuatro cilindros. Permite improvisaciones, pero prefiere trazadas precisas en las que aprovechar su capacidad de frenada y aceleración. Proporciona un disfrute único, pero obliga a una concentración extrema porque su ritmo puede ser tan alto que asuste desde fuera... y eso pasa factura en cansancio físico y mental.

La SV se deja ser conducida así, pero es menos eficaz y prefiere algo más fluido donde sacar a relucir su buena motricidad. En retorcidos puertos de montaña con mal asfalto es

En retorcidos puertos de montaña con mal asfalto es mucho más fácil y hasta más rápida al final que la GSX-R, y sólo la supera la trail asfáltica del grupo

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 18 07/04/2005 17:28:44

El mayor exponente del segmento del scooter es el Burgman 650 con su motor de dos cilindros y su peso de más de 250 kg. Eso sí, con una enorme capacidad de carga, una absoluta comodidad y detalles tecnológicos como el cambio secuencial, ABS o la profusión de elementos de accionamiento eléctrico.

Suzuki AN 650 BURGMAN EXECUTIVE

mucho más fácil y hasta más rápida al final y sólo la supera la trail asfáltica del grupo.

Con la V-Strom se puede volar en todo tipo de carreteras, pero además se puede hacer con una falta de estrés que aumenta el placer de montar en moto. Es mucho más efectiva de lo que a priori parece al ser comparada con las dos primeras, y a la que el pavimento se estropea no tiene rival. La manejabilidad es total y permite rectificaciones sin apenas inmutarse. Pero además, si nuestros ánimos

(pasa a la pág. 25)

VIRTUDES

Calidad general y acabados

Equipamiento completo (incluso ABS)

Protección y confort sobresalientes

Transmisión automática que permite retención del motor

Capacidad de carga

LAS RIVALES

Honda FJS 600 Silver Wing

Menos potente y con un comportamiento dinámico algo crítico a alta velocidad, mantiene sin embargo unos estándares de calidad y confort similares. Incorpora una útil parrilla trasera.

Yamaha XP 500 T-Max

Su menor cilindrada lo penaliza en prestaciones, aunque su comportamiento dinámico es de primer orden, permitiendo una conducción con ciertos tintes deportivos. El confort, siendo excelente, no es tan acentuado como en sus rivales.

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 19 07/04/2005 17:31:32

Suzuki GSX-R 600

Modernísimo cuatro cilindros en línea, con válvulas de titanio, inyección electrónica de doble mariposa y orificios de comunicación entre cilindros en el cárter para equilibrar la presión sobre el cigüeñal. Chasis doble viga de aluminio extrusionado y mismo material y sistema de fabricación para subchasis desmontable y basculante con refuerzos superiores. Horquilla delantera invertida multirregulable y frenos delanteros con pinza y bomba radial.

Mismo V-Twin a 90º que en la V-Strom, con inyección de doble mariposa, pero con mayor potencia. Chasis doble viga de aluminio con refuerzos inferiores. Horquilla convencional de barras de 41 mm regulable en precarga de muelle, igual que el monoamortiguador trasero progresivo con bieletas. Completo y compacto cuadro de mandos mixto analógico-digital. Discos de freno delanteros de 290 mm mordidos por pinzas de doble pistón paralelo.

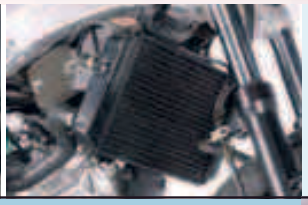
Suzuki SV 650 S

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 20 07/04/2005 17:34:13

Suzuki BANDIT 650 S

El veterano tetracilíndrico SACS de refrigeración mixta aire-aceite cubica ahora 645 cc y ha recibido mejoras en culata, pistones y segmentos. La horquilla de 41 mm de barras es regulable en precarga de muelle. El cuadro de mandos es mixto analógico-digital. Asiento y manillar son regulables. La óptica delantera es de tipo «line-beam» de alta capacidad lumínica.

Suzuki V-STROM 650



Alta tecnología en una trail media: chasis doble viga de aluminio, V-Twin de ocho válvulas con inyección de doble mariposa… Casi idéntica a su hermana de 1000 cc, la 650 tiene 0,5º menos de lanzamiento, 10 mm menos de recorrido y reglaje de precarga en su horquilla y un solo escape lateral con catalizador. Se mantienen las ruedas y los frenos —discos de 310 mm delante—.

El bicilíndrico en línea de inyección electrónica está situado entre el robusto chasis tubular, pero la transmisión secundaria por engranajes va colocada en el basculante. La horquilla está sujeta por dos pletinas, lo que le da suficiente rigidez. El variador automático está gestionado electrónicamente. Doble amortiguador detrás, llantas de 15" delante y 14" atrás y frenada no combinada pero con ABS.

Suzuki BURGMAN 650

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 22 07/04/2005 17:44:07

Valoraciones

Ergonomía

■ Lo primero a destacar es que todas y cada una de ellas, comparadas con otros modelos de su segmento, se encuentran entre las más cómodas y agradecidas de posición. Entre ellas encontramos el equilibrio perfecto en la V-Strom o la Bandit, suficientemente relajadas sin llegar a la exageración de la Burgman, pero con una equilibrada triangulación ergonómica –pies, trasero y manos- que permite adaptar fácilmente la posición de conducción a las necesidades del momento. Sobre todo en la Bandit, con asiento y manillar regulable. La GSX-R obliga a una postura claramente de ataque y la SV650S, aunque menos extrema, no le anda lejos.

Pasajero

■ A priori el Burgman ganaría por goleada este apartado con su suntuoso sofá con respaldo, aunque en realidad éste es demasiado ancho, obligando a una apertura excesiva de piernas que cansa en largos trayectos. Eso sí, en desplazamientos cortos sólo te faltarán las pantuflas y en sus asas ¡se pueden sujetar cuatro personas!. Más adecuada se muestra la trail, con una postura de rodillas relajada y amplias asas laterales. Pocas diferencias entre las SV y la Bandit, mejor las piernas en la última, pero asiento más plano y mejores asas en la primera. La GSX-R es simplemente apta para un segundo ocupante muy pasajero.

Gadgets

■ Aquí sí que no hay color, el maxi-scooter ofrece infinidad de detalles como la cúpula y los espejos de regulación eléctrica, freno de estacionamiento, ABS… La GSX-R equipa un chivato de sobrerrégimen programable, pero poco más, ni siquiera en opción. La V-Strom cuenta con un pomo de regulación remota de la precarga de muelle del amortiguador y regulación en altura de la pantalla, aunque manualmente y con herramienta. La Bandit dispone de ergonomía regulable y «Sanseacabó», pero es más que la espartana SV650S.

Capacidad de carga

■ Enorme hueco bajo el asiento para el scooter, en el que caben dos integrales y alguna cosa más. El túnel central impide llevar bultos grandes, pero algo cabe… y algo siempre es más que nada. Además hay guanteras por todas partes, con y sin llave. En casi todas las demás hay un pequeño espacio bajo el asiento para llevar algún antirrobo o un ligero traje de lluvia y ganchos para sujetar bultos sobre el asiento del pasajero, pero poco más. La V-Strom dispone de una amplia y sólida parrilla a la misma altura que el asiento, muy útil.

Accesibilidad mecánica

■ Aquellos que gustan de realizar ellos mismos el mantenimiento básico de su «chica» tendrán todas las facilidades en las Bandit, SV y V-Strom. Sus motores quedan perfectamente a mano sin necesidad de desmontar carenados, ya que carecen de cubierta en sus laterales. Por el contrario, la GSX-R requiere un buen rato para desmontar el puzzle de piezas que componen su carenado integral. En cuanto al Burgman… quizás no sea mala idea dejar esa tarea a nuestro concesionario habitual.

	BURGMAN 650	V-STROM 650	BANDIT 650 S	GSX-R 600	SV 650 S
CIUDAD	9	8	8	6	7
TURISMO	10	10	9	6	7
AUTOPISTA	8	8	8	9	8
SPORT	6	8	6	10	10
PASAJERO	8	9	7	6	7
TOTAL	**41**	**43**	**38**	**37**	**37**

TÉCNICA

MOTOR	SUZUKI GSX-R 600	SUZUKI SV 650 S	SUZUKI GSF 650 BANDIT S	SUZUKI DL 650 V-STROM	SUZUKI AN 650 BURGMAN EXECUTIVE
Tipo	4 tiempos. 4 cilindros en línea. Refrigeración líquida.	4 tiempos. 2 cilindros «V» a 90º. Refrigeración líquida.	4 tiempos. 4 cil. en línea transv. Refrigeración mixta aire-aceite	4 tiempos. 2 cil. «V» a 90º. Refrig. líquida y radiador aceite.	4T, 2 cilindros en línea. Refrigeración líquida
Distribución	DOHC. 4 válvulas por cilindro	DOHC. 4 válvulas por cilindro	DOHC. 4 válvulas por cilindro	DOHC. 4 válvulas por cilindro	DOHC. 4 válvulas por cilindro
Diám. x carrera	67 x 42,5 mm	81 x 62,6 mm	65,5 x 48,7 mm	81 x 62,6 mm	75 x 71,3 mm
Cilindrada	599 cc	645 cc	656 cc	645 cc	638 mm
Compresión	12,5:1	11,5:1	10,5:1	11,5:1	10,1:1
Pot. máx. dec.	120 CV a 13.000 rpm	n.d.	78 CV. a n.d. rpm	67 CV a 8.000 rpm	53 CV a 7.000 rpm
Par máx. dec.	7 kgm a 10.800 rpm	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Alimentación	Inyección elec., doble mariposa	Inyección electrónica	4 carburadores Keihin de 32 mm	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Encendido	Electrónico digital	Electrónico digital	Electrónico digital	Electrónico digital	Electrónico digital
Embrague	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite	Centrífugo
Cambio	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	Variador constante de vel.
Transmisión sec.	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena	Correa y cascada engranajes
CICLO					
Chasis	Doble viga de aluminio	Multitubular de aluminio	Doble cuna en tubo de acero	Multitubular en fundición de alu.	Doble cuna en tubo de acero
Basculante	Simétrico alu. de sección rectangular, refuerzos superiores	Simétrico de aluminio de sección rectangular	Simétrico de acero de sección rectangular	Simétrico de aluminio de sección rectangular	n.d.
Geometría	24º / 96 mm	25º / 100 mm	26º / 108 mm	26º / 110 mm	26º/106 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla convencional	Horquilla convencional	Horquilla convencional	Horquilla convencional
Diámetro barras	43 mm	41 mm	41 mm	43 mm	n.d.
Recorrido	120 mm	120 mm	130 mm	150 mm	n.d.
Reglajes	Precarga de muelle, extensión y compresión	Precarga de muelle	Precarga de muelle	Precarga de muelle	Ninguno
Suspensión tras.	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo	Doble amortiguador
Recorrido	130 mm	138 mm	126 mm	150 mm	n.d.
Reglajes	Precarga de muelle, compresión, extensión y altura	Precarga de muelle	Precarga de muelle y extensión de hidráulico	Precarga de muelle. Mando remoto	Precarga de muelle
Freno delantero	2 discos de 300 mm	2 discos de 290 mm	2 discos de 290 mm	2 discos de 310 mm	2 discos de n.d. mm
Pinzas	4 pistones, anclaje y bomba radial	Flotantes 2 pistones	Flotantes 2 pistones	Flotantes 2 pistones paralelos	2 pistones paralelos con ABS
Freno trasero	Disco de 220 mm	Disco de 220 mm	Disco de 240 mm	Disco de 260 mm	Disco de n.d. mm
Pinza	Doble pistón opuesto	Doble pistón opuesto	Doble pistón opuesto	Simple pistón	2 pistones paralelos con ABS
Rueda delantera	120/70-17. Llanta 3,50	120/60-17. Llanta 3,50	120/70-17. Llanta 3,50	110/80-19. Llanta 2,50	120/70-15. Llanta 3,5
Rueda trasera	180/55-17. Llanta 5,50	160/60-17. Llanta 4,50	160/60-17. Llanta 4,00	150/70-17. Llanta 4,00	160/60-14. Llanta 4,5
MEDIDAS					
Cap. depósito	17 litros	17 litros	20 litros	22 litros	15 litros
Dist. entre ejes	1.400 mm	1.435 mm	1.435 mm	1.540 mm	1.595 mm
Altura asiento	825 mm	800 mm	770-790 mm	820 mm	750 mm
TOMA DE DATOS					
Velocidad					D- POWER – MANUAL
Real / marca	257 / 282 km/h	205 / 216 km/h	205 / 230 km/h	186 / 207 km/h	170/188 – 168/185 – 164/182
Aceleración					
0-100 km/h	3,5 s / 49 m	4,1 s / 62 m	4 s / 60 m	3,6 s / 66 m	8,2 – 7,1 – 7,3 s
0-400 m	11,2 s / 209 km/h	12,3 s / 175 km/h	11,9 s / 168 km/h	12,4 s / 161 km/h	15,8 – 15,1 – 15,6 s
0-1.000 m	20,5 s / 248 km/h	23,8 s / 197 km/h	23 s / 192 km/h	24,7 s / 184 km/h	30,0 – 29,0 – 29,9 s
Recuperación					D
60-100 km/h	4,4 s / 98 m	5,1 s / 115 m	5 s / 114 m	5,4 s / 119 m	5,4 s / 118 m
60-140 km/h	8,7 s / 244 m	11,9 s / 345 m	11,2 s / 318 m	11,3 s / 320 m	13,4 s / 392 m
Consumo					
Medio prueba	7,4 litros/100 km	6,9 litros/100 km	7,3 litros/100 km	6,8 litros/100 km	6,9 litros/100 km
Autonomía teórica	230 km (reserva incl.)	246 km (reserva incl.)	274 km (reserva incl.)	323 km (reserva incl.)	217 km (reserva incl.)
Peso					
Peso vacío	180 kg	182 kg	212 kg	198 kg	305 kg
Peso lleno	194 kg	195 kg	228 kg	214 kg	278 kg
Reparto de pesos	51,7/ 48,3 % (vacío) 48,8 / 51,2 % (lleno con piloto)	48,5/ 51,5 % (vacío) 45,9 / 54,1 % (lleno con piloto)	49,5 / 50,5 % (vacío) 46,2 / 53,8 % (lleno con piloto)	47,9/ 52,1 % (vacío) 44,9 / 55,1 % (lleno con piloto)	n.d. % (vacío) 43,3 -56,7 % (lleno con piloto)
Banco de pot.					
Potencia máxima	111,5 CV a 13.580 rpm	75,3 CV a 8.700 rpm	76 CV a 9.990 rpm	66 CV a 9.130 rpm	43 CV a 6.460 rpm
Par máximo	6,7 kgm a 10.700 rpm	6,5 kgm a 6.800 rpm	5,64 kgm a 7.580rpm	5,7 kgm a 7.340 rpm	n.d.
RPM máx./Vel. pistón	15.040 rpm / 21,1 m/s	n.d. rpm / 18,1 m/s	11.800 rpm / 19,16 m/s	10.410 rpm / 21,72 m/s	n.d.
Rel. peso/pot.	1,75 kg/CV	2,6 kg/CV	3,02 kg/CV	3,22 kg/CV	8,5 kg/CV
Potencia específica	185,8 CV/litro	112,1 CV/litro	115,2 CV/litro	103 CV/litro	

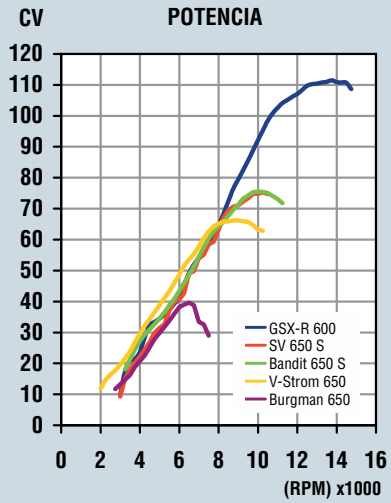
*Banco Dynojet de Motorpress-Ibérica. Todas las rpm son reales, no las que indica el cuentavueltas. Datos de potencia y par, DIN al embrague. La relación peso/potencia se calcula con el peso vacío más 100 kg, correspondientes al piloto y la gasolina.

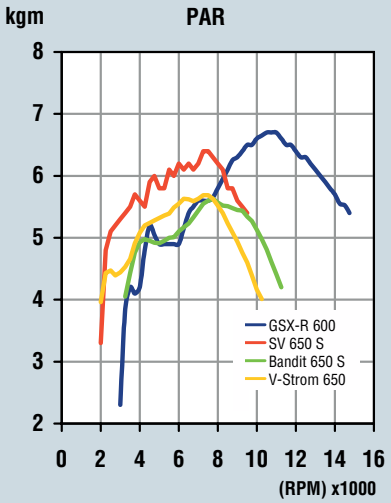
PRECIO	9.999 €	7.439 €	6.599 €	7.879 €	10.499 € *
CILINDRADA	599 cc	645 cc	656 cc	645 cc	638 cc
POTENCIA dec.	120 CV	n.d.	78 CV	67 CV	55 CV
VELOCIDAD máx.	257 km/h	205 km/h	XXX km/h	186 km/h	170 km/h
PESO vacío dec.	161 kg	169 kg	169 kg	189 kg	238 kg

* (-1.000 € en gasolina o descuento equivalente)

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 24 07/04/2005 17:45:52

POTENCIA Y PAR





Esta claro que segmento ofrece más prestaciones. La curva de potencia de la GSX-R 600 está claramente por encima de las demás, pero la mayoría de los mortales no necesitan más de 100 CV y más de 14.000 rpm. Para circular con tranquilidad es más práctico tener curvas con par constante y sin baches como ocurre en la supersport en las 5.000 y las 7.000 rpm. Destaca la perfecta curva de la V-Strom o la de la SV que no tienen profundas las depresiones en régimen medio típicas de los motores de cuatro cilindros en línea, aunque en el caso de la Bandit se haya suavizado al máximo. La curva de potencia del Burgman es casi eléctrica.

De lo que puedes estar seguro es que cualquiera de ellas te dará lo que necesitas y te hará feliz

(viene de la pág. 19)
se calman, donde las otras dos se muestran incómodas, la DL nos regala una calidad de rodadura en turismo que la convierte en una seria rival para la representante de ese segmento.

La Bandit permite ciertos atrevimientos sport, sobre todo por un motor que arriba estira sorprendentemente bien, pero sus blandas suspensiones y un peso algo elevado desaconsejan ir más allá, sintiéndose mucho más cómoda en un ritmo de medio tiempo en el que se tenga que frenar y acelerar poco.

Aún más tranquila de concepto, la moto automática no deja de sorprender con una estabilidad sin tacha y una capacidad de inclinación que, sobre todo, dejará pasmado al compañero que circule tras de ti. En el caso concreto del Burgman, contamos además con un plus que nos permite realizar una conducción atrevida con mayor seguridad, pues su motor retiene al cortar gas, algo no habitual en un scooter. En el modo automático sport —mucho más eficaz que el cambio manual secuencial— se puede rodar verdaderamente deprisa, aunque nunca hay que olvidar las inercias que generan su considerable peso, ni los cortos recorridos de suspensiones. Lo suyo es aprovechar la comodidad del cambio automático y desplazarse plácidamente imbuyéndote del paisaje sin mayores preocupaciones que abrir o cerrar «el grifo».

Ni muy grande, ni demasiado pequeña

Si crees que una moto de 600 cc no es suficiente para ti, que sea porque ya las has tenido o porque tu experiencia es sobrada. Que nunca sea sin haberlas probado… podrías arrepentirte. Como has podido ver, tienes un amplio abanico donde elegir.

Y una vez elegido cuál es tu segmento, puede que tu próxima chica se llame Kawa, Honda, Ducati, Yamaha o Suzuki. De lo que puedes estar seguro es que cualquiera de ellas te dará lo que necesitas y te hará feliz. Y si no es así no será porque la moto sea mala, sino porque te hayas hecho una mala elección. Como decía nuestro querido César: «No hay moto mala, sino compra equivocada». Y nuestro objetivo es darte argumentos para elegir.

Ahora te toca a ti.

008-025_CuerpoAcuerpo.indd 25 07/04/2005 17:45:56