



## Comparativa

La Hyosung Comet 650, inspirada en la Suzuki SV 650, llega dispuesta a rendir los mismos servicios, pero con un precio claramente inferior. Este primer encuentro deja claro una gran igualdad en cuanto a sensaciones, comportamiento y prestaciones, aunque la japonesa se muestra un poco más evolucionada a casi todos los niveles.

**S**abes lo que significa un «blind test» o prueba a ciegas? Se trata de que uno debe saber diferenciar dos objetos muy similares con los ojos vendados a base de palparlos. Entonces, por ejemplo, coges a un feliz propietario de una Suzuki SV 650 «naked» y le subes sobre una Hyosung Comet 650 para que la disfrute por una carretera comarcal durante 15 km con los ojos «virtualmente» tapados. Cuando se baja le preguntas:

- ¿Tiene el par de una SV?
- «Sí, sí».
- ¿Funciona tan suavemente como una SV?
- «Sí, sorprende su suavidad».
- ¿Se comporta igual de bien en las curvas?
- «Igualmente bien».
- Bien, pues recuerda que no acabas de bajarte de tu moto. Has probado una moto coreana que cuesta ceca de 1.300 € menos que tu japonesa.

La verdad es que la diferencia es considerable teniendo en

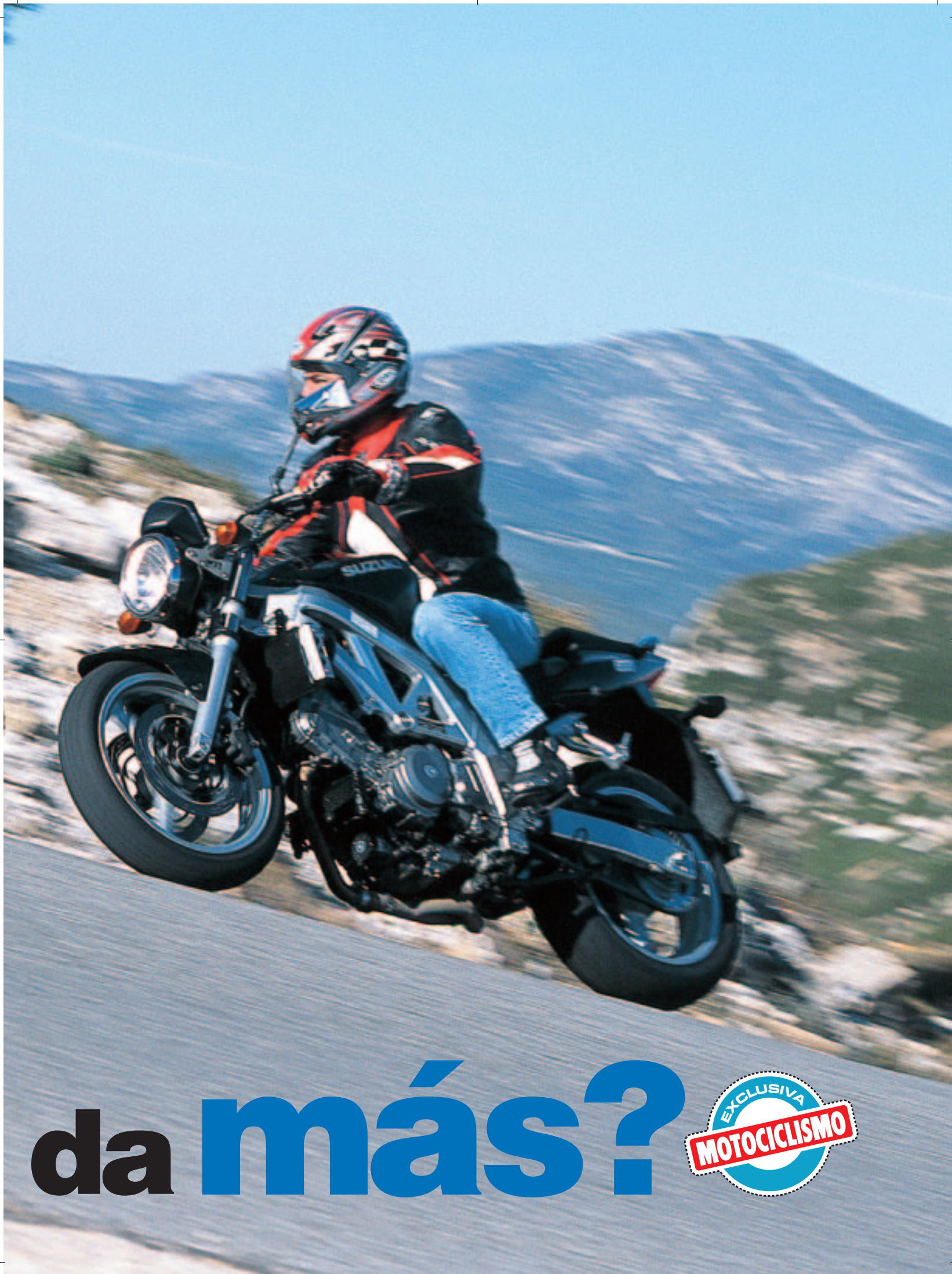
PRECIO: 5.399 €

**Hyosung Comet 650**

PRECIO: 6.677 €

**Suzuki SV 650**

# ¿Quién



da **más?**





● **Comparativa**  
**Hyosung Comet 650 /Suzuki SV 650**



cuenta que hablamos de dos motos cuyos precios oscilan sobre los 6.000 €.

### **Presunción de inocencia**

Todo el problema radica en que el motero estándar es desconfiado por naturaleza y no va a pasar por alto fácilmente la confianza que le puede otorgar una marca establecida en el mercado como Suzuki, por una moto coreana que en su caso es la primera de más de 250 cc comercializada por su fabricante. Pero está claro que alguna vez tiene que ser la primera y la Comet 650 no debe dejar de ser tenida en cuenta. Con su bonito faro redondo ligeramente abombado, con su ostentosa horquilla invertida multirregu-

lable y su colín afilado de estilo claramente deportivo, esta Hyosung llega al mercado con un objetivo claro: el de ofrecerse polivalente, divertida, completa para ser una «naked» y suficientemente rápida como para llegar a alcanzar los 200 km/h. También puede decirse que carece de personalidad, porque su chasis de doble viga desdoblada realizado con tubos de acero y su motor de dos cilindros en V a 90° coinciden prácticamente en estructura y cotas con el de la Suzuki, y más concretamente con la primera SV 650 de 1999. Sin embargo, conduciendo esta moto no se tiene la impresión de hallarse ante una copia barata. El asiento es ligeramente más bajo que en la SV 650 —780 mm en lu-

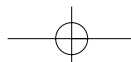
gar de 800 mm—, el depósito es un poco más ancho y las pternas están un poco más replegadas. Pero la principal diferencia a los mandos de la Comet es una posición de conducción más «basculada», a causa de la forma del manillar.

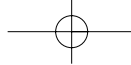
### **Algunas lagunas**

Contacto. Los carburadores de la Comet obligan a utilizar el «starter», allá donde la inyección de la SV se ocupa de todo. El tablero de a bordo de la Suzuki es también más moderno con sus dos contadores parciales digitales, aspecto en el que la coreana se contenta con uno sólo de ruleta. Acunado por el bonito sonido de los dos motores twin se ataca la balada de los arrabales de Marsella, sede

del importador Hyosung para Francia. A baja velocidad el tren delantero de la Comet es más torpe que el de la SV. Este defecto no se puede achacar a los neumáticos, unos excelentes Pirelli Diablo. La caja, con un escalonamiento perfectible, obliga a prever con antelación los cambios de marcha más que sobre la Suzuki. La twin coreana es también flexible como su homóloga japonesa, pues acepta recuperar desde las 2.000 rpm hasta en cuarta velocidad sin vacilar, y desde 3.000 rpm en las marchas más largas. Por contra es menos viva que la SV al exprimir gas y esto es así hasta 6.500 rpm.

Pequeña pausa sobre el puerto de Cassis, donde jugamos a los siete errores con nuestras

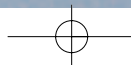




dos motos: «La fundición de los cilindros de la Comet es bastante espartana». «Falta un lugar para el antirrobo en 'U' debajo del asiento». Se acabó, nos interrumpe la Policía Municipal: «Prohibido tomar fotos en el puerto». Gracias muchachos, ya seguiremos...

### Buenos propósitos

Sobre la carretera de los Crêtes que culebrea de Cassis a La Ciotat, me acuerdo de Hyundai y de Samsung, esos dos gigantes coreanos que han acabado siendo referencias. La Comet es la primera moto gorda producida por Hyosung. Y, a pesar de algunas imperfecciones apuntadas antes, el potencial está aquí. Para empezar, el chasis es noble. En zonas de curvas se pega al colín de la SV sin problemas. En curvas rápidas la coreana demuestra una estabilidad superior a la Suzuki. La frenada, más progresiva en el tren delantero de la Comet, es suficientemente potente y tranquilizante para los principiantes. Pasadas las 6.500 rpm, el V2 coreano suelta sus caballos y da pruebas de una bonita alegría hasta las 10.500 rpm. De todos modos, sus prestaciones se quedan «un pelo» por debajo de la SV que se anuncia como 15 kg más ligera. Cuando se acaban los juegos, la Comet enseña unas cualidades ruterías indudables. A pesar de un amortiguador con un muelle flojillo y un asiento menos mullido, el confort proporcionado por la Comet es comparable al de la SV, es decir, correcto. Y



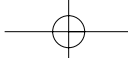
## Ficha técnica

	HYOSUNG COMET 650	SUZUKI SV 650
<b>MOTOR</b>		
Tipo	4T, bicilíndrico en V a 90°, refrigeración líquida	4T, bicilíndrico en V a 90°, refrigeración líquida
Distribución	DOHC, 8 válvulas, cadenas	DOHC, 8 válvulas, cadenas
Diám. x carrera	81,5 x 62 mm	81 x 62,5 mm
Cilindrada	647 cc	645 cc
Compresión	N.D.	11,5:1
Pot. máx. decl.	79 CV a 9.000 rpm	74 CV a 9.000 rpm
Par máx. decl.	6,9 kgm a 7.500 rpm	6,5 kgm a 7.200 rpm
Alimentación	2 carburadores 39 mm	Inyección electrónica 39 mm
<b>TRANSMISION</b>		
Embrague/mando	Multidisco en aceite/por cable	Multidisco en aceite/por cable
Cambio	6 velocidades	6 velocidades
Trans. secund.	Cadena	Cadena
<b>CHASIS</b>		
Tipo	Doble viga desdoblada de acero	Doble viga desdoblada de aluminio
Basculante	Das brazos simétricos de aluminio	Das brazos simétricos de aluminio
Lanzamiento	25,5°	25°
Avance	N.D.	100 mm
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Horquilla invertida	Horquilla convencional
Barras	41 mm	41 mm
Recorrido	120 mm	120 mm
Reglajes	Compresión y extensión de hidráulica	Precarga de muelle
Trasera	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo
Recorrido	110 mm	138 mm
Reglajes	Ninguno	Precarga de muelle
<b>FRENOS</b>		
Delantero	2 discos 300 mm	2 discos 290 mm
Pinzas	2 pistones paralelos	2 pistones paralelos
Trasero	Disco 260 mm	Disco 220 mm
Pinza	2 pistones paralelos	2 pistones opuestos
<b>RUEDAS</b>		
Delantera. Llanta	120/70-17. 3,5"	120/70-17. 3,5"
Trasera. Llanta	160/60-17. 4,5"	160/60-17. 4,5"
<b>DIMENSIONES</b>		
Longitud total	2.060 mm	2.120 mm
Altura asiento	1.435 mm	800 mm
Dist. entre ejes	1.435 mm	1.435 mm
Depósito	17 litros	17 litros
Peso seco declar.	180 kg	165 kg

## Prestaciones

<b>ACELERACIÓN</b>		
Km/h	Seg/metros	Seg/metros
0-100	4,3/65	4,0/59
0-150	9,5/266	9,1/241
0-200	24,8/1.043	23,6/1.003
Metros	Seg/km/h	Seg/km/h
0-400	12,6/174	12,4/175
0-1.000	24,0/198	23,5/199
<b>RECUPERACIONES (6°)</b>		
Km/h	Seg/metros	Seg/metros
60-90	3,9/82	3,4/74
90-130	5,2/162	5,1/159
130-160	4,8/195	3,9/160
<b>VEL. MAX (KM/H)</b>		
Real/marca	200/230	206/215
Consumos	Litros/100 km	Litros/100 km
Medio prueba	5,5	5,3
Auton. media teórica	309 km	321 km

La Hyosung Comet 650 comenzará a ser comercializada en marzo con un precio lanzamiento de 5.399 y estará disponible en negro, amarillo y en el azul metalizado de estas páginas.



● **Comparativa**  
**Hyosung Comet 650 / Suzuki SV 650**



La Comet 650 nos obsequia con un **prominente faro** redondo de cristal transparente y poderosa iluminación. La instrumentación es analógica e incluye un indicador de combustible. Su **horquilla invertida** con barras de 41 mm es multirregulable y el **chasis de doble viga** desdoblada está realizado en acero.



hasta los 140 km/h sus relojes más prominentes protegen mejor que los de la Suzuki.

### **El regador regado**

Para construir su primera Roadster 650 V2, los coreanos de Hyosung han ido a lo esencial. El objetivo de una calidad similar a la de la japonesa por un veinte por ciento menos de precio no está por tanto conseguido del todo. Pero si la fiabilidad de esta Comet es como la de los coches coreanos, esta moto es una buena opción. Tú puedes creerlo con los ojos cerrados. A los japoneses les esperan unas cuantas noches con los ojos abiertos. ●

*T.B./V.G. y G.A.  
 Fotos: YPLC*

