

# Primer **escalón**

**Comparativa**

Las naked medias

Las naked de cilindrada media son el segmento perfecto para entrar en el mundo de la moto «grande». Se trata de modelos que ya ofrecen suficiente potencia y prestaciones, son divertidas en su manejo y tienen una atractiva estética, unas motos que para muchos serán el primer escalón, pero que pueden convertirse en una etapa permanente.



PRECIO: 9.495 €

**Ducati Monster 800** **7,5**

PRECIO: 6.677 €

**Suzuki SV 650** **7,5**



Una buena muestra de la importancia que están adquiriendo motos como las que traemos a estas páginas está en su constante renovación. De las cuatro motos, no hay ninguna que tenga más de un par de años de vida. Constantemente se renuevan estéticas para hacerlas más agresivas y se adaptan las mecánicas a los gustos o las necesidades de cada momento. La filosofía de todas ellas es la misma, y por diversas vías se llega a un compromiso en el que se combinan propulsores de origen sport con bastidores sencillos, un diseño muy particular y una posición de conducción deportiva pero exenta de radicalidad. El resultado se mide

en decenas de miles de motos vendidas por toda Europa, donde se han convertido en uno de los segmentos más importantes.

Es cierto que hay muchas otras motos naked, pero probablemente estos modelos de cilindradas medias son las más lógicas y hasta cierto punto divertidas. Las de menor cilindrada pecan por sus reducidas prestaciones y un tamaño más pequeño, las grandes son pesadas y más potentes, pero con la falta de protección que las define, al final no pueden aprovecharse sus motores por problemas aerodinámicos. Las motos que nos ocupan, con potencias que llegan a superar el centenar de CV, con pesos conte-

nidos y con un tamaño que las hace adecuadas también para el mercado femenino, disponen de las ventajas que permite su estructura en cuanto a comodidad de uso, ofrecen una absoluta polivalencia y además son motos que no han olvidado el espíritu deportivo de los modelos de los que proceden sus propulsores.

*Pepe Burgaleta*

*Colaboran: Oscar Pena/*

*Alberto Pires/Marcos Leal*

*Fotos: Mikael Helsing/Jaime de Diego*

Prueba realizada con  
**neumáticos:**  
Pirelli Diablo



PRECIO: 8.235 €

**Honda CB 600 F**

**7,4**

PRECIO: 7.249 €

**Yamaha FZ6**

**7,5**





## Ducati Monster 800

FAMOSA

La llegada de la versión de 800 cc la pasada temporada a la familia Monster ha sido todo un acierto. Hasta entonces la gama media estaba en manos de la versión de 750 cc, pero tras la remodelación de la anterior 600 en 620, la «tres cuartos de litro» se quedaba muy cerca de la versión menor, tanto que muchas de las

nuevas piezas de esta última provenían de ella. La Ducati con sus 803 cc es la moto de mayor cilindrada del grupo, pero mantiene el típico carácter de las Ducati de aire con motores de dos válvulas. No es una moto con una estirada amplia como la de los dos motores de cuatro cilindros, ni siquiera tan viva arriba co-

mo la Suzuki, que con menos cilindrada gira más y con mayor viveza. La mediana de las Ducati Monster dispone de un motor con suficiente potencia, tanta como la otra bicilíndrica, pero generada a pulsos más pausados, con menos vueltas y con más par.

La Ducati es sin duda del cuarteto el modelo que levanta

más pasiones. Aunque la primera versión del diseño de Galuzzi ya cumplió hace tiempo su primera década de historia, la verdad es que aún se trata de una moto de aspecto juvenil, que ha sido ampliamente mejorada en su mecánica, pero que mantiene inalterado el espíritu con que fue concebida en el año 93. Y esto incluye no



## EN CUATRO PALABRAS

### ■ CIUDAD

Todas pueden vivir muy bien en el tráfico, desde la Monster de respuesta más sensible, a la suave Hornet. La capacidad de carga y la compañía son más difíciles en la italiana, y la Suzuki tiene un asiento menos confortable. La vencedora sería la Honda, capaz de combinar suavidad de marcha con muy poca altura. La Yamaha no lo hace mal tampoco, pero gira menos y es algo más brusca.

### ■ CARRETERA

Depende más del estilo que de las propias aptitudes de la moto. A la larga la Yamaha, más potente y mejor equipada deja atrás al resto, pero cada una tiene una particularidad que se agradece. La Monster es la más estable en curvas, pero hay que conocerla para ir deprisa, la Suzuki es fácil y ligera, con un buen motor, pero hay que acostumbrarse a su tren anterior, la Hornet es la más fácil y además realmente eficaz.

### ■ AUTOPISTA

Rodar deprisa con cualquiera de ellas no es lo más agradable del día, pero hay diferentes niveles. La Ducati con una posición en la que los brazos están muy abiertos es en la que se lleva peor la paliza del aire, en la Suzuki y la Honda la protección es escasa, pero la segunda es algo más cómoda y permite agacharse mejor. El depósito de la Yamaha es el que más sobresale, y la FZ6 es la más rápida, así que la elegimos como mal menor.

### ■ ENTRE CURVAS

Las dos V2 se diferencian de las cuatro en línea. Las primeras juegan con motores de respuesta inmediata en medios y con altas velocidades en curva, las segundas necesitan más decisión en las maniobras y jugar bastante más con el cambio. Ninguna es un prodigio, pero todas permiten divertirse incluso con poca experiencia, y además cada una con su propio carácter. Ir más deprisa con una u otra es más una cuestión de jinete que de montura.



sólo su estética, sino también algunas otras peculiaridades como la posición de conducción, que debido al ancho manillar situado bastante hacia delante obliga al conductor a forzar algo el cuerpo. La Monster es una moto bastante baja y pequeña, perfecta para moverse en ciudad, aunque hay que tener presente también que es ligeramente más brusca que sus rivales a baja velocidad. De los modelos

originales a esta nueva generación se ha ganado mucho en comodidad de conducción y suavidad de mandos, pero la M800 sigue siendo una Ducati y como tal tiene unas suspensiones algo rígidas comparadas con lo habitual en la categoría, y un buen compromiso de frenos. Es la única que ofrece una horquilla invertida y detrás también dispone de bieletas progresivas. A cambio no hay que ser Sherlock Holmes

para darse cuenta que no hay un alto nivel de equipamiento. El cuadro es completo, pero discreto y la estructura carece de elementos accesorios, la Monster es una naked en estado puro.

El espíritu deportivo de la M800 se manifiesta desde el primer momento. Es una moto ágil, con un motor que responde bien desde abajo. No tiene los bajos de su hermana mayor de 1.000 cc, pero es la más do-

tada del grupo en este sentido. Los mandos ya son suficientemente suaves, aunque no lleguen al nivel de las japonesas. La posición, algo extrema invita a atacar en las curvas pese a los brazos abiertos y las piernas retrasadas. La distancia al suelo es suficiente salvo que se vaya «a por nota» y los frenos y las suspensiones funciona bien, tanto en terreno llano como sobre baches. La estabilidad, tanto a alta velocidad



**La Monster es una moto realmente peculiar, no sólo por su estética, sino también por su especial comportamiento. Es el modelo más caro, pero también la que ofrece un equipamiento mejor, y también la que cuenta con un mayor «caché».**

como en curvas lentas es buena, no hay casi movimientos, pero es de todas probablemente la que ofrece menos protección al viento, y en la que resulta más cansado aumentar el ritmo. La incidencia del aire en los brazos puede llegar a provocar algún balanceo, pero en general esta M800 supera a sus predecesoras

Por sonido, por posición, por estética e incluso por funcionamiento general, la Monster es la moto más diferente de las cuatro, y para muchos también la más atractiva. Tiene una legión de seguidores que la han convertido en la superventas de su firma, y en el caso de esta 800 nos encontramos además con una moto realmente equilibrada, que sabe que no es igual que sus rivales, en suma una moto con un mejor equipamiento, que se fabrica en series más cortas y que sólo está al alcance de los que realmente están muy interesados, como demuestra un precio que rebasa al de todas sus rivales. ●

## Ficha técnica

### MOTOR

|                 |                           |
|-----------------|---------------------------|
| Tipo            | 4T, 2 cil. en V de 90°.   |
|                 | Refrigeración por aire    |
| Distribución    | SOHC, 2 válvulas, correas |
| Diám. x carrera | 88,0 x 66,0 mm            |
| Cilindrada      | 803 cc                    |
| Compresión      | 10,4:1                    |
| Pot. máx. decl. | 73 CV a 8.250 rpm         |
| Par máx. decl.  | 7,0 kgm a 6.500 rpm       |
| Alimentación    | Inyección electrónica     |

### TRANSMISIÓN

|                |                                 |
|----------------|---------------------------------|
| Embrague/mando | Multidisco en aceite/hidráulico |
| Cambio         | 6 velocidades                   |
| Trans. secund. | Cadena                          |

### CHASIS

|             |                       |
|-------------|-----------------------|
| Tipo        | Multitubular en acero |
| Lanzamiento | 24°                   |
| Avance      | N.D.                  |

### SUSPENSIONES

|           |                             |
|-----------|-----------------------------|
| Delantera | Horquilla invertida         |
| Barras    | 43 mm                       |
| Recorrido | 130 mm                      |
| Reglajes  | No tiene                    |
| Trasera   | Monoamortiguador progresivo |
| Recorrido | 148 mm                      |
| Reglajes  | Precarga y extensión        |

### FRENOS

|           |                 |
|-----------|-----------------|
| Delantero | 2 discos 320 mm |
| Pinza     | Cuatro pistones |
| Trasero   | Disco 245 mm    |
| Pinza     | Doble pistón    |

### RUEDAS

|                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| Delantera. Llanta | 120/60-17" - 3,50" |
| Trasera. Llanta   | 160/60-17" - 4,50" |

### DIMENSIONES

|                  |          |
|------------------|----------|
| Longitud total   | 2.100 mm |
| Altura asiento   | 770 mm   |
| Dist. entre ejes | 1.440 mm |
| Depósito         | 15/3,9 l |

## Prestaciones

### ACELERACIÓN

| Km/h    | Seg./metros |
|---------|-------------|
| 0-100   | 3,7/58      |
| 0-120   | 5,0/96      |
| 0-150   | 7,5/192     |
| 0-180   | 11,1/409    |
| 0-200   | 21,9/930    |
| Metros  | Seg./km/h   |
| 0-400   | 12,0/179    |
| 0-1.000 | 23,1/201    |

### RECUPERACIONES (6")

| Km/h   | Seg./metros |
|--------|-------------|
| 60-100 | 4,5/101     |
| 60-140 | 9,4/265     |
| 60-160 | 12,3/384    |

### VEL. MÁX (KM/H)

|            |      |
|------------|------|
| Real/marca | 207/ |
|------------|------|

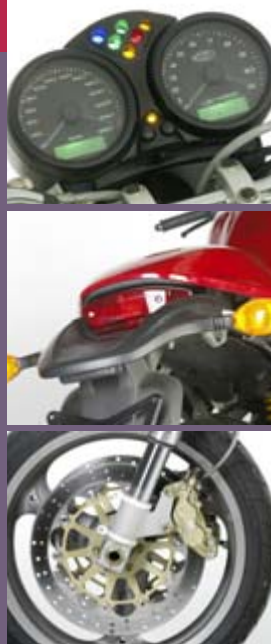
### PESO

|                 | Vacio/llevo         |
|-----------------|---------------------|
| Declarado       | 179/-               |
| Verificado      | 182/192             |
| Reparto de peso | 47,1-52,9/47,6-52,4 |
| Con piloto      | 43,4-56,6           |

### CONSUMO (L/100 KM)

|       |     |
|-------|-----|
| Medio | 6,7 |
|-------|-----|

## LAS CLAVES



● La M 800 mantiene intacta la arquitectura de sus hermanas. El bastidor de acero multitubular cuenta con suspensión progresiva y en el tren anterior encontramos una horquilla invertida. Los frenos son los mayores de la comparativa y con pinzas de cuatro pistones. El motor refrigerado por aire dispone de dos válvulas en cada cilindro y distribución desmodrómica accionada por correa, además de inyección de combustible, siguiendo la habitual configuración V2 de la casa de Bolonia.



## **Honda CB 600 F**

**INIMITABLE**

**S**i el segmento naked de cilindrada media ha subido de manera importante es en parte debido a esta CB 600 F, mucho más conocida por el nombre que no puede usar en nuestro país, Hornet. La Honda ha sido si no la precursora, sí al menos la que mejor ha sabido aplicar el concepto de mezclar un motor deportivo con un bastidor sencillo y una estética naked muy agresiva. No se llega al concepto streetfighter porque no se trata de desnudar una deportiva, sino de crear una moto mucho más sencilla. Gracias a este concepto se dispone de una moto con una arquitectura poco complicada, un equipamiento económico, pero el aspecto de una moto con un mayor empaque, una filosofía aplicada por los japoneses en sus 400 cc desde hace tiempo, que ha fraguado también en la Vieja Europa.

La Hornet se renovó parcialmente la pasada temporada con algunos retoques estéticos y de posición, pero sobre todo con modificaciones en el motor para pasar las normas de emisiones, instalando unos carburadores con un «bypass» electrónico que reduce el paso de combustible con el gas cerrado. En cualquier caso, los cambios no han cambiado un ápice ni el estilo de la Honda ni sus características generales. Sigue siendo una moto bastante baja, con una posición relajada, y en la que además todo parece estar en su lugar. Desde el primer momento se puede tomar confianza con ella.

El motor es de los más potentes de su categoría, y además con un comportamiento bastante sano a medio régimen. No llega al nivel de las bicilíndricas, pero a cambio estira bastante más, y además es muy sencillo hacerla girar arriba aprovechando las posibilidades del cambio. La Yamaha dispone de un propulsor con más potencia arriba, pero la Honda sabe defenderse muy bien. A cambio es la más suave de las cuatro

tanto por mandos como por funcionamiento, y también la que recibe con mayor agrado un acompañante.

La Hornet es ahora más rígida de suspensiones que en sus orígenes, pero sigue siendo una moto cómoda en la que prevalece esta cualidad respecto a la rigidez del conjunto. La horquilla es lo que más ha cambiado, y ya no se descompone como antes en

frenadas, la parte trasera, con el amortiguador anclado directamente en el basculante es algo seca. En general cuando se buscan los límites, estos aparecen sin complejos, pero es el peaje que se paga en una moto que en el resto de sus actividades es un verdadero ejemplo a seguir. Al igual que en las demás correr mucho no lleva más que al agotamiento, pero a media







Puntuaciones en carretera

| Valoración                           | Ducati     | Honda      | Suzuki     | Yamaha     |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>MOTOCICLISMO</b>                  |            |            |            |            |
| <b>PROPULSOR</b>                     |            |            |            |            |
| <b>Rendimiento (10%)</b>             |            |            |            |            |
| Velocidad máxima                     | 7          | 7          | 7          | 7          |
| Aceleración                          | 8          | 8          | 7          | 8          |
| Recuperación                         | 8          | 6          | 7          | 7          |
| <b>Motor (15%)</b>                   |            |            |            |            |
| Respuesta al acelerador              | 8          | 7          | 8          | 8          |
| Entrega de potencia                  | 8          | 7          | 8          | 7          |
| Motricidad                           | 8          | 7          | 9          | 7          |
| Vibraciones                          | 7          | 8          | 7          | 8          |
| <b>Transmisión (5%)</b>              |            |            |            |            |
| Reacciones de transmisión            | 8          | 8          | 7          | 8          |
| Tacto y precisión de cambio          | 8          | 8          | 8          | 6          |
| Relación de cambio                   | 9          | 8          | 7          | 7          |
| <b>Suma propulsor</b>                | <b>79</b>  | <b>74</b>  | <b>75</b>  | <b>73</b>  |
| <b>CHASIS</b>                        |            |            |            |            |
| <b>Comportamiento dinámico (25%)</b> |            |            |            |            |
| Estabilidad en recta                 | 8          | 9          | 9          | 8          |
| Estabilidad en curva                 | 8          | 8          | 8          | 7          |
| Precisión de la dirección            | 7          | 7          | 8          | 7          |
| Agilidad                             | 7          | 8          | 8          | 8          |
| Suspensiones con piloto              | 8          | 7          | 7          | 7          |
| Suspensiones con pasajero            | 7          | 7          | 7          | 6          |
| Distancia libre al suelo             | 6          | 8          | 8          | 8          |
| Comportamiento en frenada            | 8          | 8          | 7          | 7          |
| <b>Frenos (10%)</b>                  |            |            |            |            |
| Potencia                             | 8          | 7          | 7          | 7          |
| Dosificación                         | 8          | 8          | 8          | 7          |
| <b>Suma chasis</b>                   | <b>75</b>  | <b>77</b>  | <b>77</b>  | <b>72</b>  |
| <b>Uso diario (15%)</b>              |            |            |            |            |
| Facilidad para maniobrar             | 7          | 8          | 7          | 8          |
| Confort piloto                       | 6          | 7          | 8          | 6          |
| Confort acompañante                  | 5          | 8          | 6          | 7          |
| Protección frente al viento          | 5          | 5          | 7          | 5          |
| Luz                                  | 7          | 9          | 7          | 7          |
| Accesibilidad mecánica               | 8          | 9          | 9          | 8          |
| Autonomía teórica                    | 7          | 8          | 7          | 10         |
| Capacidad de carga                   | 6          | 6          | 6          | 7          |
| Equipamiento                         | 7          | 7          | 6          | 7          |
| <b>Suma uso diario</b>               | <b>58</b>  | <b>67</b>  | <b>63</b>  | <b>65</b>  |
| <b>Economía (20%)</b>                |            |            |            |            |
| Precio de adquisición                | 6          | 7          | 9          | 8          |
| Garantía                             | 8          | 8          | 8          | 8          |
| Consumo                              | 8          | 7          | 7          | 8          |
| <b>Suma economía</b>                 | <b>22</b>  | <b>22</b>  | <b>24</b>  | <b>24</b>  |
| <b>Puntuación</b>                    | <b>7,5</b> | <b>7,4</b> | <b>7,5</b> | <b>7,5</b> |

La Hornet es una moto divertida, pero **sobre todo muy fácil de conducir**. Su motor dispone de potencia y una respuesta excelente y el bastidor, aunque simple, permite una conducción deportiva. **La mejor con dos personas.**





● **Comparativa**  
**Las naked medias**

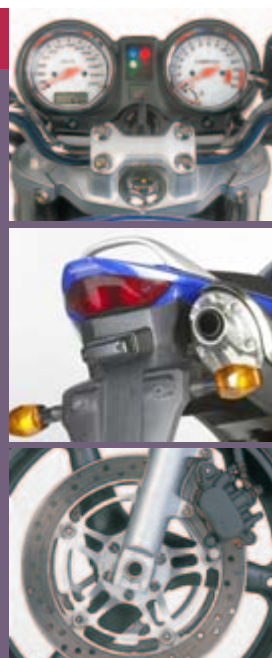


velocidad y en terrenos ratoneros es una moto realmente divertida. La rueda delantera proporciona siempre buena información y los mandos permiten cambiar de posición sin problemas. Los frenos delanteros necesitan que se aplique bastante presión a la maneta para actuar con potencia porque como el resto de la parte ciclo está diseñada pensando en conducir más

que en pilotar. Sin embargo, una vez que se la conoce es muy fácil llegar a ir bastante más deprisa de lo imaginado en un primer momento, ya que ayudada por la respuesta del motor desde unas 8.000 rpm y jugando con el cambio, es muy fácil ir rápido en las curvas gracias a la suavidad de funcionamiento en general. Todo está perfectamente compensado y la agilidad se

combina con una gran precisión del tren delantero.

Comparada con sus tres rivales, la Hornet es la moto «más fácil», probablemente la que tiene menos carácter, pero también la que se adapta mejor a un concepto como el naked basado en la simplicidad. Su precio es lo único que desentona algo en esta filosofía, sobre todo desde la llegada de la Yamaha FZ6. ●



## LAS CLAVES



● La Hornet varió la pasada temporada para cumplir las normas de emisiones integrando unos carburadores especiales que cortan el paso de la gasolina al cerrar el acelerador. La Honda cuenta con un motor de cuatro cilindros en línea refrigerado por agua, el único de las cuatro con carburadores. El chasis de espina central en acero es bastante simple, igual que los frenos y suspensiones. Su agresiva estética se complementa con el escape de salida elevada.

## Ficha técnica

### MOTOR

|                 |                                              |
|-----------------|----------------------------------------------|
| Tipo            | «4T», 4 cil. en línea. Refrigeración líquida |
| Distribución    | DOHC, 16 V, cadena lateral                   |
| Diám. x carrera | 65,0 X 45,2 mm                               |
| Cilindrada      | 599 cc                                       |
| Compresión      | 12,0:1                                       |
| Pot. máx. decl. | 96 CV a 12.000 rpm                           |
| Par máx. decl.  | 6,4 kgm a 9.500 rpm                          |
| Alimentación    | 4 Carburadores Keihin CV de 34 mm            |

### TRANSMISIÓN

|                |                                    |
|----------------|------------------------------------|
| Embrague/mando | Multidisco en baño de aceite/cable |
| Cambio         | 6 velocidades                      |
| Trans. secund. | Cadena                             |

### CHASIS

|             |                         |
|-------------|-------------------------|
| Tipo        | Espina central de acero |
| Lanzamiento | 25,5°                   |
| Avance      | 98 mm                   |

### SUSPENSIONES

|           |                        |
|-----------|------------------------|
| Delantera | Horquilla convencional |
| Barras    | 41 mm                  |
| Recorrido | 120 mm                 |
| Reglajes  | No tiene               |
| Trasera   | Monomortiguador        |
| Recorrido | 120 mm                 |
| Reglajes  | Precarga               |

### FRENOS

|           |                       |
|-----------|-----------------------|
| Delantera | 2 discos 296 mm       |
| Pinza     | Doble pistón paralelo |
| Trasero   | Disco 220 mm          |
| Pinza     | Simple pistón         |

### RUEDAS

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

### DIMENSIONES

|                  |          |
|------------------|----------|
| Longitud total   | 2.100 mm |
| Altura asiento   | 790 mm   |
| Dist. entre ejes | 1.420 mm |
| Depósito         | 17/3,3 l |

## Prestaciones

### ACELERACIÓN

| Km/h    | Seg./metros |
|---------|-------------|
| 0-100   | 3,6/62      |
| 0-120   | 4,8/100     |
| 0-150   | 7,5/203     |
| 0-180   | 12,3/426    |
| 0-200   | 20,8/878    |
| Metros  | Seg./km/h   |
| 0-400   | 11,8/178    |
| 0-1.000 | 23,0/203    |

### RECUPERACIONES (6")

| Km/h   | Seg./metros |
|--------|-------------|
| 60-100 | 6,7/151     |
| 60-140 | 14,5/410    |
| 60-160 | 19,5/622    |

### VEL. MÁX (KM/H)

|            |         |
|------------|---------|
| Real/marca | 210/230 |
|------------|---------|

### PESO

|                 | Vacio/llevo         |
|-----------------|---------------------|
| Declarado       | 178/200             |
| Verificado      | 188/201             |
| Reparto de peso | 49,2-50,8/50,0-50,0 |
| Con piloto      | 45,6-54,4           |

### CONSUMO (L/100 KM)

|       |     |
|-------|-----|
| Medio | 6,3 |
|-------|-----|





## Suzuki SV 650

SIN MOLDE

La Suzuki SV 650 es una moto realmente particular. Su firma ha sido la única japonesa que ha puesto en li-za un motor V2 de cilindrada media de altas prestaciones. Es obvio que otras firmas, capitaneadas por Ducati llevan décadas fabricando este tipo de modelos, pero en general los nipones han concentra-do sus esfuerzos con estos propulsores en el segmento custom. La SV nació con un

motor bastante moderno de concepción, basado en el de la serie TL de orientación deportiva, y desde la pasada temporada también incorpora inyección de combustible, un sistema que salvo en la Hornet está presente en el resto de las motos de la prueba.

La versión naked de esta Suzuki es quizás menos sorprendente que la carenada. La posición erguida del conductor, el tarado de las sus-

pensiones y el manillar de una pieza afectan ligeramente a la estabilidad a alta velocidad, que se resiente un poco respecto al modelo deportivo. Aún así no puede decirse que esta SV sin apellidos sea una moto nerviosa. Su posición es cómoda y relajada, un poco deportiva, pero sin excesos, los mandos son también muy suaves, casi al nivel de la Honda, pero el parecido con el resto acaba aquí. Aunque

tiene un motor V2 es bastante diferente al de la Ducati. Es más o menos igual de potente, pero con menos cilindrada se notan menos vibraciones y menos inercias. Sube muy bien de vueltas y es capaz de girar arriba casi tan bien como un tetracilíndrico, pero con bastante más respuesta abajo.

No es una moto alta, pero con ejemplos como la Ducati o la Honda, lo parece ligera-



Suzuki ha creado una moto bastante particular, no sólo por su motor V2 de cilindrada media integrado en una moto de características sport, sino también por su innegable espíritu deportivo. **El propulsor es muy alegre** y sorprendentemente rápido.



## LAS CLAVES

mente. Al igual que las demás, si se la compara con el resto del mercado es bastante baja y es posible manejarla muy bien en parado, tiene además el peso bastante concentrado y resulta ágil como ninguna otra. Las suspensiones son blandas, sobre todo delante, donde hay una cierta sensación de ligereza, pero la parte trasera está bastante bien sujeta con un sistema progresivo. Los frenos tienen buen tacto, pero como en todos excepto los de la Ducati hay que



● La versión naked de la Suzuki SV 600 sigue fielmente a su hermana carenada. Su bastidor de aluminio forma una estructura multitubular de la que cuelga el motor de dos cilindros en V de 90°. Se trata de una moto de corte clásico, pero dotada de la mayor parte de los avances tecnológicos en su motor. Los componentes son sencillos en lo que respecta a las suspensiones y los frenos, aunque el amortiguador dispone de bieletas progresivas.



## ● Comparativa Las naked medias



aplicar esfuerzo sobre las pinzas de pistones paralelos.

Es una moto que requiere un pequeño tiempo de adaptación, no se conoce al instante como ocurre con la Honda, aquí hay que ver dónde responde el motor, aprender a jugar con el cambio y también hay que dejarla correr en las curvas aprovechando su buena estabilidad y la salida del motor. El sonido es particular y su estética también, por una parte bastante tradicional, por otra exclusiva por su chasis de aluminio de aspecto inusual.

A pesar de la arquitectura de su motor, la SV es más parecida en muchos sentidos a sus compatriotas que a la Ducati, ya que tiene ese manto de suavidad que los japoneses suelen imprimir a sus motos. Esa capa es menos gruesa que en la Honda o en la Yamaha, pero sigue diferenciando a la Ducati como una moto en la que la esencia está más a flor de piel, para lo bueno y para lo malo. La SV es evidentemente más fácil, no sólo en lo que respecta a la comodidad, sino también a la conducción y en muchos

sentidos a lo práctico. Aún así se trata de una moto bastante básica que no esconde cual es su orientación. No le faltan prestaciones, no necesita más diferenciación respecto a sus rivales, y no tiene un equipamiento muy distinto, pero aún así su precio es el más económico con diferencia de las cuatro. Suzuki juega esta baza en ciertas ocasiones, y con la serie SV lo ha hecho desde su estreno. No es una moto a la que se llegue de primeras, te tienen que llamar sus particularidades, pero si te gusta, te engancha. ●

## Pirelli Diablo

■ Para realizar esta prueba comparativa Pirelli puso a nuestra disposición sus conocidos Diablo en su versión estándar y en las medidas originales de cada moto. Con este calzado y teniendo en cuenta las sobredimensionadas medidas dada la potencia del cuarteto, puede imaginarse que las limitaciones nunca llegaron por parte de las gomas. Los Diablo además se compaginan perfectamente con la agilidad de estas motos y permiten una precisión absoluta tanto en las inclinaciones rápidas como una total estabilidad con la moto apoyada en la curva. En estas motos además la duración está asegurada.



## Equipamiento

|                                   | DUCATI | HONDA | SUZUKI | YAMAHA |
|-----------------------------------|--------|-------|--------|--------|
| Indicador de nivel de gasolina    | -      | -     | -      | ✓      |
| Velocímetro digital               | -      | -     | ✓      | ✓      |
| Reloj horario                     | ✓      | ✓     | ✓      | ✓      |
| Doble cuentakilómetros parcial    | ✓      | ✓     | ✓      | ✓      |
| Indicador temp. del refrigerante  | ✓      | ✓     | ✓      | ✓      |
| Termómetro de temp. ambiente      | -      | -     | -      | -      |
| Warning                           | -      | -     | ✓      | ✓      |
| Ordenador de viaje/Check control  | -      | -     | -      | -      |
| Cronómetro                        | -      | -     | -      | -      |
| Indicador óptico régimen máximo   | -      | -     | -      | -      |
| Pantalla regulable                | -      | -     | -      | -      |
| Asiento regulable                 | -      | -     | -      | -      |
| Regulación maneta de freno        | ✓      | ✓     | ✓      | ✓      |
| Regulación maneta de embrague     | -      | -     | -      | -      |
| Hueco para antirrobo bajo asiento | -      | ✓     | -      | ✓      |
| Ganchos para pulpos               | ✓      | -     | ✓      | ✓      |
| Maletas                           | -      | -     | -      | -      |
| Estríberas regulables             | -      | -     | -      | -      |
| Estríberas pasajero con gomas     | -      | ✓     | -      | -      |
| Asa trasera/laterales             | ✓      | ✓     | ✓      | ✓      |
| Tapa de colín                     | -      | -     | -      | -      |
| Caballote central                 | -      | -     | -      | -      |
| Amortiguador de dirección         | -      | -     | -      | -      |
| ABS                               | -      | -     | -      | -      |

Cuatro naked como cuatro soles. La Ducati marca un poco la diferencia, mientras que las tres japonesas muestran un comportamiento similar, aunque la Suzuki -al igual que la italiana- emplea un motor bicilíndrico en V.

## Ficha técnica

| MOTOR             |                                                  |
|-------------------|--------------------------------------------------|
| Tipo              | «T», 2 cil. en «V» a 90°. Refrigeración líquida. |
| Distribución      | DOHC, 8 V, cadenas                               |
| Diám. x carrera   | 81,0 x 62,6 mm                                   |
| Cilindrada        | 645 cc                                           |
| Compresión        | 11,5:1                                           |
| Pot. máx. decl.   | 72 CV a 8.500 rpm                                |
| Par máx. decl.    | 6,6 kgm a 7.000 rpm                              |
| Alimentación      | Inyección electrónica                            |
| TRANSMISIÓN       |                                                  |
| Embrague/mando    | Multidisco en baño de aceite/cable               |
| Cambio            | 6 velocidades                                    |
| Trans. secund.    | Cadena                                           |
| CHASIS            |                                                  |
| Tipo              | Multitubular de aluminio                         |
| Lanzamiento       | 25°                                              |
| Avance            | 100 mm                                           |
| SUSPENSIONES      |                                                  |
| Delantera         | Horquilla convencional                           |
| Barras            | 41 mm                                            |
| Recorrido         | 130 mm                                           |
| Reglajes          | Precarga                                         |
| Trasera           | Monoamortiguador progresivo                      |
| Recorrido         | 140 mm                                           |
| Reglajes          | Precarga                                         |
| FRENOS            |                                                  |
| Delantero         | 2 discos 290 mm                                  |
| Pinza             | Doble pistón paralelo                            |
| Trasero           | Disco 220 mm                                     |
| Pinza             | Doble pistón                                     |
| RUEDAS            |                                                  |
| Delantera. Llanta | 120/60-17" - 3.50"                               |
| Trasera. Llanta   | 160/60-17 - 4.50"                                |
| DIMENSIONES       |                                                  |
| Longitud total    | 2.120 mm                                         |
| Altura asiento    | 800 mm                                           |
| Dist. entre ejes  | 1.435 mm                                         |
| Depósito          | 17/-l                                            |

## Prestaciones

| ACELERACIÓN         |                     |
|---------------------|---------------------|
| Km/h                | Seg./metros         |
| 0-100               | 4,2/66              |
| 0-120               | 5,6/111             |
| 0-150               | 9,1/241             |
| 0-180               | 16,9/605            |
| 0-200               | 28,7/1.245          |
| Metros              | Seg./km/h           |
| 0-400               | 12,7/167            |
| 0-1.000             | 24,5/191            |
| RECUPERACIONES (6") |                     |
| Km/h                | Seg./metros         |
| 60-100              | 6,1/136             |
| 60-140              | 13,6/388            |
| 60-160              | 18,1/577            |
| VEL. MÁX (KM/H)     |                     |
| Real/marca          | 201/214             |
| PESO                |                     |
| Declarado           | 169/-               |
| Verificado          | 182/195             |
| Reparto de peso     | 47,4-52,6/47,4-52,6 |
| Con piloto          | ---/43,9-56,1       |
| CONSUMO (L/100 KM)  |                     |
| Medio               | 6,9                 |





## Yamaha FZ6

LA NUEVA

**Y**amaha acaba de entrar en el campo de batalla de las naked medias por la puerta grande. Las versiones previas de las Fazer nunca habían dispuesto de un modelo sin carenado. La oriunda derivaba de la versión de 400 cc japonesa que en su origen ya estaba complementada por la XJR, de modo

que se creó como un escalón más deportivo.

La llegada de una nueva versión diseñada especialmente para el mercado occidental ha roto la anterior tendencia, algo que debe alegrarnos, porque en ciertos aspectos esta FZ6, que ha sido desposeída del apellido Fazer, es una moto llamada a marcar un punto

de inflexión en la categoría. Por una parte los motores de última generación hacen su aparición en escena, por otra el nivel de equipamiento mejora de manera considerable en algunos apartados, finalmente todo esto tiene lugar sin subida de costes.

En este cuarteto, la verdad es que ninguna moto tiene un

aspecto tradicional, la Suzuki SV es la que más se puede acercar a esta definición, pero la Honda tiene una línea realmente particular, aunque ahora haya sido más o menos copiada, y la Ducati, ni que decir tiene es personal como pocas. La Yamaha también ha buscado su propio camino, y el resultado de desnudar a la



## LAS CLAVES



● La Yamaha ofrece por una parte un motor de cuatro cilindros de arquitectura muy moderna y deportiva, con inyección, bloque de cilindros integrado o ejes de cambio superpuestos y un chasis de aluminio fundido bastante rígido y de impecable aspecto con un equipamiento más adecuado a la función real de la moto. Los dos escapes de salida por el colín le permiten disponer de un estilo diferenciado respecto a la mayoría de sus rivales.



**Yamaha ha aumentado el estándar de la categoría** con su FZ6, derivada directamente de la Fazer con carenado. Tanto el motor como el bastidor y numerosos detalles están más cuidados que en sus rivales. **Es la más potente** y cuenta con el motor de espíritu más deportivo.

Fazer ha sido bastante vistoso. El chasis de aluminio y el depósito con bastante joroba se unen a los vistosos escapes de salida superior, pero también a la particularidad del faro multifoco de clara inspiración Brutale.

La Yamaha es también distinta en su comportamiento y en sus dimensiones. Con

el depósito y la zona trasera bastante elevadas, el asiento queda un tanto hundido, lo que permite perder altura para mejorar las maniobras. El tacto general es suave, pero no excesivo, y el motor demuestra rápidamente que su origen es el más radical de todos. Hay potencia en medios, pero realmente la moto se dis-

fruta arriba del modo, con la Yamaha demostrando que es la más potente. El chasis es lo suficientemente rígido, pero las suspensiones tienen un tardo algo blando que se contrapone al resto. Aún así no se mueve ni en las cercanías de su velocidad máxima y es una moto muy precisa en las curvas aunque no tan ágil co-

mo una SV. Los frenos deberían ser mejores si atendemos a la ficha técnica, pero aun sin ser un primor son lo suficientemente efectivos. Es una de las motos que tiene más detalles, aunque también es la más moderna y la era digital avanza a pasos agigantados.

La posición es tan cómoda como en el resto de las japo-



## ● Comparativa Las naked medias



nesas, deportiva pero mucho menos radical que la de la Ducati, y es probablemente la que acepta con más ganas una conducción deportiva, tanto por el tacto general del chasis, como por las prestaciones del motor cuando se lleva a la zona superior. El cambio es correcto, pero es más placentero cambiar con cualquiera de las otras tres.

El pasajero no lo tiene mal en este caso, mejor que en las V2 y al nivel de la Honda, ya que aunque está algo más alto dispone de buenas asas y no hay escapes que suban exageradamente los estribos, pese a que esté algo más alto que el conductor. El depósito es el que tiene mayor capacidad y su velocidad máxima es la más alta, de manera que so-

bre el papel es la más apta para hacer distancias largas

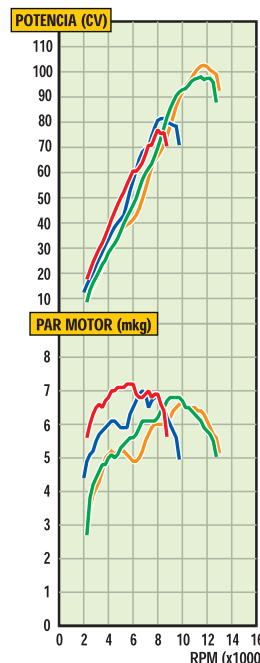
De las cuatro motos, aunque no es la más económica, si es la que ofrece más por el mismo dinero. Con una estética más moderna que la de las demás, un motor de nueva generación más potente y numerosos detalles «siglo XXI», la nueva, la Yamaha FZ6, impone su lógica en muchos sentidos. ●

## Banco de potencia

Las cuatro motos están claramente divididas en dos grupos con características bien diferentes provocadas por su tipo de motor. Las bicilíndricas tienen menos potencia, pero curvas más constantes con menos inflexiones. La Ducati es la reina del par, con valores realmente sobresalientes, aunque en las últimas vueltas se vea ligeramente superada por la Suzuki, capaz de girar algo más arriba. Mientras, entre las motos de cuatro cilindros la situación se reproduce con la curva de la Honda dominando la mayoría del tiempo, pero con una mayor estirada final de la Yamaha, que a cambio dispone de un bache en medios bastante más pronunciado. De las cuatro, la Ducati y la Hornet son las que ofrecen una curva de par con menos inflexiones, y la primera también la que acaba antes debido a su mayor cilindrada. El régimen máximo de las 600 cc está más igualado.

|                                          | DUCATI     | HONDA      | SUZUKI       | YAMAHA     |
|------------------------------------------|------------|------------|--------------|------------|
| Potencia máxima al embrague              | 78 CV      | 98 CV      | 82 CV        | 103 CV     |
| Régimen de potencia máxima               | 8.100 rpm  | 11.500 rpm | 8.940 rpm    | 11.650 rpm |
| Par motor máximo al embrague             | 7,3 kgm    | 6,8 kgm    | 7,0 kgm      | 6,6 kgm    |
| Régimen de par motor máximo              | 5.970 rpm  | 9.350 rpm  | 6.860 rpm    | 10.170 rpm |
| Velocidad lineal del pistón en reg. Máx. | 19,7 m/s   | 19,6 m/s   | 21,9 m/s     | 19,4 m/s   |
| Relación peso/potencia                   | 2,5 kg/CV  | 2,0 kg/CV  | 2,2 kg/CV    | 2,0 kg/CV  |
| Potencia específica                      | 97 CV/l    | 138 CV/l   | 126 CV/litro | 159 CV/l   |
| Temperatura                              | 12 °C      | 12 °C      | 12 °C        | 12 °C      |
| Presión atmosférica                      | 1.012 mbar | 1.012 mbar | 1.012 mbar   | 1.012 mb   |

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia de Tecner TX 200 de MOTOCICLISMO



## Ficha técnica

| MOTOR             |                                              |
|-------------------|----------------------------------------------|
| Tipo              | «4T», 4 cil. en línea. Refrigeración líquida |
| Distribución      | DOHC, 16 V, cadena lateral                   |
| Diám. x carrera   | 65,5 x 44,5 mm                               |
| Cilindrada        | 599 cc                                       |
| Compresión        | 12,2:1                                       |
| Pot. máx. decl.   | 98 CV a 12.000 rpm                           |
| Par máx. decl.    | 6,4 kgm a 10.000 rpm                         |
| Alimentación      | Inyección electrónica                        |
| TRANSMISIÓN       |                                              |
| Embrague/mando    | Multidisco en aceite/cable                   |
| Cambio            | 6 velocidades                                |
| Trans. secund.    | Cadena                                       |
| CHASIS            |                                              |
| Tipo              | Doble viga de aluminio                       |
| Lanzamiento       | 25°                                          |
| Avance            | 97,5 mm                                      |
| SUSPENSIONES      |                                              |
| Delantera         | Horquilla convencional                       |
| Barras            | 43 mm                                        |
| Recorrido         | 130 mm                                       |
| Reglajes          | No tiene                                     |
| Trasera           | Monomortiguador                              |
| Recorrido         | 130 mm                                       |
| Reglajes          | Precarga y extensión                         |
| FRENOS            |                                              |
| Delantero         | 2 discos 298 mm                              |
| Pinza             | Doble pistón paralelo                        |
| Trasero           | Disco 245 mm                                 |
| Pinza             | Simple pistón                                |
| RUEDAS            |                                              |
| Delantera. Llanta | 120/70-17" 3,50"                             |
| Trasera. Llanta   | 180/55-17" 5,50"                             |
| DIMENSIONES       |                                              |
| Longitud total    | 2.095 mm                                     |
| Altura asiento    | 795 mm                                       |
| Dist. entre ejes  | 1.440 mm                                     |
| Depósito          | 19/3,4 l                                     |

## Prestaciones

| ACELERACIÓN         |                     |
|---------------------|---------------------|
| Km/h                | Seg./metros         |
| 0-100               | 4,3/62              |
| 0-120               | 5,6/102             |
| 0-150               | 8,2/200             |
| 0-180               | 12,5/402            |
| 0-200               | 18,6/724            |
| Metros              | Seg./km/h           |
| 0-400               | 11,9/181            |
| 0-1.000             | 22,9/205            |
| RECUPERACIONES (6") |                     |
| Km/h                | Seg./metros         |
| 60-100              | 5,1/112             |
| 60-140              | 12,0/345            |
| 60-160              | 15,6/497            |
| VEL. MÁX. (KM/H)    |                     |
| Real/marca          | 219/237             |
| PESO                |                     |
| Declarado           | Vacio/lleño         |
| Verificado          | 180/—               |
| Reparto de peso     | 50,1-49,9/50,1-49,9 |
| Con piloto          | 46,4-53,6           |
| CONSUMO (L/100 KM)  |                     |
| Medio               | 7,1                 |