

SUPERMATCH

Kawasaki ER-6n

Suzuki SV 650

¡Vaya par de «dos»!

Dos motos de dos cilindros y dos poderosas razones para tener moto: que te encantan y que no es necesario arruinarse para disfrutar de una bella y eficaz naked media. Ya lo decía yo: ¡el 222 es un número con suerte!

TEXTO: MARTÍ CEBRIÁN

FOTOS: JOAN CARLES ORENGO

ACCIÓN: MARTÍ CEBRIÁN / JOSÉ CORONADO





SUPERMATCH
Bicilíndricas naked



Aunque, pensándolo bien, éste es un comentario que me debería haber ahorrado, ahora que se acerca el sorteo de Navidad de la Lotería Nacional... ¡a ver si voy a tener que repartir mis millones de «Aurelios»! De todos modos, si no me trae «pelas», el 222 seguirá adornando mis cascos para traerme suerte. Pero lo importante es que este Supermatch no deja de ser «la prueba del dos»... o de los «doses», y centrándonos en la segunda razón para llegar a aparcar una moto en tu garaje que enunciaba en la entrada —la primera la doy por hecha si nos estás leyendo—, recuerdo el comentario

de mi compañero, José, cuando, después de hacer un bonito tramo de curvas con ellas, le informé que el precio

leernos todo los meses... pero, teniendo en cuenta lo que dan estas «pintonas» naked por algo más de un «kilo-cien» de

La nueva Er-6n se merece el premio a la estabilidad. Algo tiene que ver el hecho de tener una distribución de pesos que cargue claramente más el tren delantero

de estas motos no llegaba a los 7.000 euros: «¡Macho, desde luego el que no tiene moto hoy en día es porque no quiere!». Obviamente ésta es una exclamación en un contexto determinado, no quisiéramos faltar al respeto a aquellos que su economía no les permite llevar su pasión por las dos ruedas más allá de

los del siglo pasado, y lo que supone eso de cuota mensual si la finanzas, estarás de acuerdo conmigo que es para pensárselo... si no lo estás haciendo ya.

Está claro que la suma de 10.000 € y «alrededores», establecida por costumbre en los últimos tiempos como «precio justo» o ajustado para una moto



Kawasaki ha tenido cierta inspiración en algunas street-fighter europeas al diseñar su ER-6n. Aún así hay que aplaudir la valentía de presentar un modelo de proyección popular con un diseño tan atrevido. El resultado es muy atractivo y moderno. Destacan el escape recortado bajo la moto o la personal mascarilla que cubre un doble faro superpuesto. El amortiguador lateral también marca estilo.



de gran cilindrada, asusta y echa para atrás a muchos que sueñan con tener una «motaza» en casa. Pues bien, quizá algunos hayan pensado que estas bicilíndricas de «seis y medio» y seis mil y pico euros no llegan a esa definición, pero están muy equivocados. Dar mucho por poco es para mí, en motos y en cualquier cosa en la vida, sinónimo de grandeza, de modo que déjame que te cuente cómo van estas dos pequeñas grandes «descapotables» para que tú decidas.

BeBeBe

Así es como pronunciamos el paradigma del chollo, de la buena compra, del «good deal» que dicen los yankees: ¡las tres B! Y sí, estas motos no sólo tie-

nen «doses», también tienen «bes», las de buenas, bonitas y baratas.

Cuando recogí las dos unidades de pruebas que los chicos de Suzuki y Kawasaki habían preparado para LA MOTO, negras ambas como el azabache, pensé que Joan Carles iba a tener que currárselo en serio, porque no es un color que ayude precisamente para las fotos. Y claro, si no te gusta la sopa, ya sabes: ¡toma, dos tazas! pero también pensé que las dos quedaban mucho más «cañeras», más agresivas que en los otros tonos que se ofrecen. La «Kawa» con el contraste del dorado de su bastidor y barras de horquilla y la «Suzi» con el chasis, basculante y llantas en negro, me hicieron tener serias dudas desde el primer momento de

cuál me parecía más bella. Reconozco que el moderno diseño de la ER-6n, lleno de detalles de calidad, no deja indiferente, pero ¿cómo pasar por alto el equilibrio visual, la sensación de ligereza y dinamismo que desprende la SV? En fin, que como siempre no hay discusión posible en tema de gustos. Yo tengo mi favorita y tú también... aunque nos cueste decidir.

Las diferencias siguen entre ellas, y aunque potencias declaradas, pesos, prestaciones y pesos sean tan similares que dejan claro que se trata de dos motos con la misma motivación vital, nada más sentarnos ya percibimos sensaciones distintas. La SV 650 tiene el asiento y las estriberas más elevados, lo que genera una postura de conducción algo



más agresiva, nada incómoda, pero sí menos relajada que la de la ER-6n, en la que ergonomía es mucho más natural: todo cae allí donde esperas.

En ese aspecto es loable el perfecto acoplamiento de nuestras rodillas con el depósito de combustible de la Kawasaki, mejor resuelto que en su rival en la que, a pesar de contar con un motor en «V» más estrecho, las piernas quedan más expuestas. Tampoco acaba de gustar en la SV un pedal de freno posicionado demasiado alto como para resultar cómodo de accionar, ni las estribas de la ER-6n, sin recubrimiento de goma y bastante resbaladizas. Queda claro pues que el contar con un diseño más actual ayuda a crear una ergonomía más acomodada al cuerpo huma-

no... sobre todo si tu «cuerpo humano» ronda el muy mediterráneo «metro-setenta», medida para el que estas mo-

El V-twin de la Suzuki es el que mejor sensaciones ofrece. No por su mayor potencia, sino por la percepción de un empuje más contundente en toda la gama

tos parecen hechas a medida. Mejor la Suzuki si mides bastante más, y si no Kawasaki ofrece un asiento más alto en opción para su ER-6n.

A montar, que son dos días

Pero menos «charleta» y más montar, que ahora los días son muy cortos y

enseguida nos quedamos sin luz. Si nunca habías llevado un bicilíndrico de esta cilindrada lo primero que te sorprenderá

es lo mucho y bien que empujan. Más de lo que imaginaste.

El V-twin es el que mejor sensaciones ofrece en general. En realidad no por su mayor potencia, sino por la percepción que se disfruta de un mayor «punch», de un empuje más contundente en toda la gama, sobre todo a bajas



La SV 650 consigue, siguiendo unos cánones bastante habituales de diseño como «naked», una sensación de ligereza visual que luego se ve refrendada por su comportamiento. El bastidor, las llantas y el basculante acabados en color negro le dan un toque positivo de agresividad y la escueta visera sobre el gran faro redondo le evita ser relacionada con otras opciones más tranquilas.



vueltas. El primer golpe de gas es más sólido que en la Kawa y eso es lo necesario para moverse rápido entre las cerradas curvas de un puerto de montaña. Los medios son, asimismo, tan buenos que parece increíble que sea un dos cilindros de sólo «seis y medio» y la estirada arriba nunca deja de asombrarte, con una rabia más propia de un «tetra». Encima el sonido que emana su demasiado voluminoso y algo feote silencioso es realmente cautivador. Supongo que después de leer esto no te cabe la menor duda de que considero —y no soy el único— que este propulsor es una de las joyas que tenemos hoy en día en el mercado. Se acompaña además de un cambio «Made in Suzuki», que es sinónimo de precisión, funcionamiento silencioso

y un tacto excelente, con lo que a nivel motriz poco más se puede pedir.

¡Bueno, sí! Vamos a pedir que desaparezcan esas brusquedades en la entrega de potencia en los cambios de carga del acelerador. No es una Fazer, pero no es fácil volver a abrir con suavidad después de haber entrado hasta el ápice de una curva con el gas en off. Al hacerlo la SV da un pequeño tirón hacia delante que dificulta la conducción fluida en un trazado complicado.

Pero claro, los chicos de Akashi no iban a dejar que este motor reinara a sus anchas y han reconstruido su bicilíndrico en línea hasta convertirlo en un rival mucho más que digno. De hecho la desventaja en caballos es casi inapreciable en la práctica y, si te das cuenta, casi

calca las prestaciones de su rival. Es más, se permite el lujo de superarle en algunas mediciones, como en velocidad punta —tiene mejor aerodinámica— o recuperaciones. Y es que, a la chita callando, este propulsor, aunque con menos «presencia» en cuanto a sensaciones en el puño, se vale de un empuje constante, casi eléctrico por su linealidad, pero muy eficaz. Responde con un funcionamiento redondo y sin dudas desde las profundidades del tacómetro y estira también con insólita fuerza en la parte alta del cuentavueeltas, gastando además menos que su rival, lo que le hace compensar la menor capacidad de su tanque.

El cambio, aunque suficientemente preciso en realidad, no da la sensación

SUPERMATCH
Bicilíndricas naked

Kawasaki ER-6n



El bicilíndrico en línea de Kawasaki ha crecido hasta los 650 cc. Equipa ahora inyección electrónica y catalizador de tres vías en el corto y peculiar silencioso bajo el eje del basculante, superando la Euro III. Se consigue un propulsor muy compacto gracias al cambio extraíble tipo «casette» y ejes del cambio superpuestos. En la parte ciclo se recurre a un entramado de tubos de acero de sección redonda para el chasis y un basculante del mismo material con refuerzos superiores y a cuyo brazo derecho va anclado el monoamortiguador trasero tipo Cantilever regulable en precarga de muelle. Delante, una horquilla convencional de 41 mm de barras.

El eficaz «twin» de Suzuki tiene sus dos cilindros posicionados en una «V» a 90° y 4 válvulas cada uno. Está refrigerado por agua y alimentado por inyección electrónica con doble mariposa y sistema «Auto Fast Idle System» que mejora el arranque y la suavidad de funcionamiento. El chasis está fabricado en aluminio, con un conjunto de vigas rectangulares fundidas a alta presión por moldeo al vacío. El basculante, del mismo material, es un robusto doble brazo simétrico. La horquilla es convencional con barras de 41 mm y regulable en precarga de muelle, y el monoamortiguador trasero, también con precarga ajustable, cuenta con progresividad por bieletas.



Suzuki SV 650



TÉCNICA

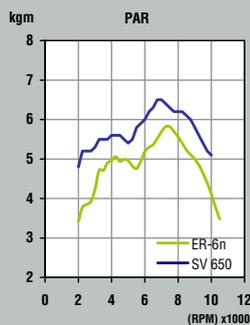
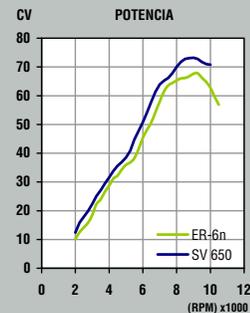
MOTOR	KAWASAKI ER-6N	SUZUKI SV 650
Tipo	4 tiempos. 2 cilindros en línea transversal. Refrigeración líquida	4 tiempos. 2 cilindros en «V» a 90°. Refrigeración líquida
Distribución	DOHC. 4 válvulas por cilindro	DOHC. 4 válvulas por cilindro
Diám. x carrera	83 x 60 mm	81 x 62,6 mm
Cilindrada	649 cc	645 cc
Compresión	11,2:1	11,5:1
Pot. máx. dec.	72 CV a 8.500 rpm	72 CV a n.d.
Par máx. dec.	6,7 kgm a 7.000 rpm	n.d.
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Encendido	Electrónico digital	Electrónico digital
Embrague	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite
Cambio	6 velocidades	6 velocidades
Transmisión sec.	Cadena	Cadena
CICLO		
Chasis	Multitubular de acero en sección redonda	Multitubular de aluminio en sección rectangular
Basculante	Doble brazo de acero con refuerzo superior	Doble brazo simétrico de aluminio
Geometría	24,5° / 102 mm	25° / 100 mm
Suspensión del.	Horquilla convencional	Horquilla convencional
Diámetro barras	41 mm	41 mm
Recorrido	120 mm	125 mm
Reglajes	Ninguno	Pre carga de muelle
Suspensión tras.	Monoamortiguador lateral tipo Cantilever	Monoamortiguador con progresividad por bieletas
Recorrido	130 mm	134 mm
Reglajes	Pre carga de muelle	Pre carga de muelle
Freno delantero	2 discos de 300 mm	2 discos de 290 mm
Pinzas	Flotante de 2 pistones	Flotante de 2 pistones
Freno trasero	Disco de 220 mm	Disco de 220 mm
Pinza	Pistón simple	Pistón simple
Rueda delantera	120/60-17. Llanta 3,50	120/60-17. Llanta 3,50
Rueda trasera	160/60-17. Llanta 4,50	160/60-17. Llanta 4,50
MEDIDAS		
Cap. depósito	15,5 litros	17 litros
Dist. entre ejes	1.405 mm	1.435 mm
Altura asiento	790 mm	815 mm
TOMA DE DATOS		
■ Velocidad		
Real / marca	202 / 225 km/h	201 / 214 km/h
■ Aceleración		
0-100 km/h	4,3 s / 62 m	4,2 s / 66 m
0-400 m	12,9 s / 168 km/h	12,7 s / 167 km/h
0-1.000 m	24,6 s / 199 km/h	24,5 s / 191 km/h
■ Recuperación		
60-100 km/h	4,6 s / 101 m	6,1 s / 136 m
60-140 km/h	10,0 s / 280 m	13,6 s / 388 m
■ Consumo		
Mín./Med./Máx.	6,2 litros/100 km	5,7 litros/100 km
Autonomía	250 km (reserva incl.)	298 km (reserva incl.)
■ Peso		
Peso vacío	182 kg	182,2 kg
Peso lleno	194,1 kg	194,5 kg
Reparto de pesos	50,2 / 49,8 % (vacío) 46 / 54 % (lleno con piloto)	47,4 / 52,6 % (vacío) 43,9 / 56,1 % (lleno con piloto)
■ Banco de pot.		
Potencia máxima	68 CV a 9.190 rpm	73,2 CV a 9.100 rpm
Par máximo	5,9 kgm a 7.630 rpm	6,5 kgm a 7.020 rpm
RPM máx./Vel. pistón	10.920 rpm / 21,8 m/s	10.140 rpm / 21,6 m/s
Rel. peso/pot.	2,8 kg/CV	2,6 kg/CV
Potencia específica	104,8 CV/litro	113,5 CV/litro

Banco Dynojet de Motorpress-Ibérica. Norma CEE. Todas las rpm son reales, no las que indica el cuentavuelvas. La relación peso/potencia se calcula con el peso lleno.



PRECIO	6.899 €	6.829 €
CILINDRADA	649 cc	645 cc
POTENCIA dec.	72 CV	72 CV
VELOCIDAD máx.	202 km/h	201 km/h
PESO vacío dec.	174 kg	169 kg

POTENCIA Y PAR



Parecen calcadas las curvas medidas en nuestro banco de la SV 650 y la ER-6n... Eso sí, con una apreciable ventaja de par en favor de la Suzuki, lo que se traduce en un motor más potente y con una respuesta más enérgica en toda la gama, especialmente arriba del cuentarevoluciones, donde su estirada es magnífica. El motor de la Kawasaki tiene una respuesta igual de lineal, pero algo más dulce. Es un ejemplo de motor «eléctrico».

de serlo por el tacto suelto de palanca. Algo más incómodo que problemático.

¿Deportivas ligeras o ligeras utilitarias?

Pues, la verdad: ambas cosas. Si tuviese que definir cada una de estas motos con un solo adjetivo, utilizaría ágil para la Suzuki y estable para la Kawasaki. Con eso ya te haces una pequeña idea de lo que te vas a encontrar en cuanto a comportamiento se refiere.

La SV se vale de su centro de gravedad más alto para utilizarlo de palanca al mover la moto de un lado a otro, facilitando la tarea. De esa forma cambia de dirección con mucha facilidad. La inserción en curva también es muy rápida, máxime si tenemos en cuenta que la frenada, con su horquilla algo blandengue, «acorta» la moto y la hace más rápida al iniciar el viraje. Se puede regular en la precarga, pero como la retención de hidráulico no es muy buena, quedaría algo descompensada. De esta forma, se siente blanda y con un recorrido algo excesivo, pero una vez le coges el punto a las inercias

Dar mucho por poco es para mí, en motos y en cualquier cosa en la vida, sinónimo de grandeza. Y estas dos motos lo hacen por menos de 7.000 euros

hacia delante ya hacia detrás, te da un margen de confianza muy grande. A alta velocidad, en cambio, esa concepción de suspensiones hace que mueva la cabeza más de lo que nos gustaría, y más que la inamovible Kawa. No es preocupante y se soluciona con facilidad tumbándonos sobre el depósito y echándonos hacia detrás hasta tocar con nuestro trasero en el asiento del pasajero.

La frenada es buena y con buen tacto delante, pero detrás, quizás debido a la comentada transferencia de peso hacia delante por la blanda horquilla, que deja el neumático trasero menos cargado, tiende demasiado al bloqueo.

Por su parte, la nueva Er-6n se merece el premio a la estabilidad. Algo tiene que ver seguro el hecho de tener una distribución de pesos que cargue claramente más el tren delantero que su rival, pero tampoco hay que pasar por alto que sus suspensiones tienen menos recorrido y además presentan un tarado de origen bastante más rígido. Sorprendente, en su caso, el buen comportamiento del amortiguador lateral cantilever que, a pesar de no contar con un sistema progresivo de bieletas como el de la Suzuki, funciona sin demasiadas «sequedades».



Valoraciones

Ciudad

■ Ambas son dos motos muy agradecidas en el caótico tráfico cotidiano, estrechas, ligeras y con unos motores de respuesta inmediata y bastante suaves, pero la ER-6n saca algo de ventaja en algunos apartados. El primero lo encontramos en un ángulo de giro más logrado que en la SV, a lo que hay que añadir la ventaja que supone el silenciador escondido bajo la moto para la anchura del conjunto. La respuesta del «V-twin» de la Suzuki es también algo más abrupta en el proceso de abrir-cerrar que tanto se da en este escenario. También el asiento de la Kawasaki es algo más bajo, pero las suspensiones de la SV digieren mejor los continuos baches y es una moto más ágil.

Modelo	Ptos.
Kawasaki ER-6n	8
Suzuki SV 650	7

Turismo

■ En la ER-6n vas un pelín más cubierto al ir más encajonado y el depósito permite acoplar mejor las rodillas. También la «boina» de los relojes desvía mejor el aire que la visera de la SV. En esta última las suspensiones de mayor recorrido y tarado más suave se agradecen en asfaltos irregulares, aunque la postura de las rodillas queda más forzada que en la Kawa. En cuanto a la respuesta de los motores, preferimos el de la ER-6n por su mayor linealidad y suavidad en la entrega, sobre todo en los cambios de carga del acelerador a bajas revoluciones, aunque el mayor par y un empuje más apreciable en medios hacen del propulsor de la SV más adecuado para moverse a tope de carga.

Modelo	Ptos.
Suzuki SV 650	7
Kawasaki ER-6n	7

Sport

■ Las dos sorprenden por sus aptitudes «marchosas», pero la ER-6n se siente mucho más sujeta de amortiguación y más aplomada, no en vano tiene una distribución de pesos que carga mucho más la parte delantera y unas suspensiones de menor recorrido y un tarado más duro. El motor estira desde apenas el paso humano hasta bien arriba sin dudas y bastante linealmente, pero tiene algo menos de potencia que el de la Suzuki, que además tiene una curva algo más llena que se reconoce sobre todo en bajos y medios, con una respuesta contundente, y una estirada arriba considerable. La SV es también más ágil en carreteras ratoneras, pero algo menos firme de tren delantero en autopistas.

Modelo	Ptos.
Kawasaki ER-6n	8
Suzuki SV 650	8

Pasajero

■ La falta de protección aerodinámica también pasa factura al acompañante, si bien éste será un aspecto más sufrido por quien se acomode en el segundo piso del asiento partido de la Suzuki. Nada que objetar al mullido y amplitud de los asientos, al igual que su correcto nivelado de superficie, pero las rodillas también consiguen un ángulo más confortable en la Kawa. Ninguna forra las estriberas del pasajero con goma, pero a cambio encontramos amplias y cómodas asas para las manos en los dos modelos que, en el caso de la ER-6n, son especialmente ergonómicas y grandes. También la respuesta más dulce desde abajo del bicilíndrico en paralelo ayuda a evitar cabeceos y golpecitos entre los cascos.

Modelo	Ptos.
Kawasaki ER-6n	7
Suzuki SV 650	6

En autovías, a alta velocidad, sólo tenemos el inconveniente de la falta de protección —algo mejor que en su rival, en todo caso—, porque el comportamiento es intachable. No se mueve ni después de volar sobre las irregulares juntas de dilatación en pleno curvón.

En esas carreteras atormentadas por cientos de curvas que tanto nos gustan a ti y a mí, requiere un poco más de trabajo físico para cambiarla de dirección, pero da una confianza en la pisada de la rueda delantera que te permite trazar con mucha seguridad.

Los frenos «wave» dan toda la potencia necesaria y un tacto correcto, sin mordiente excesivo, como en la SV, y se supone que tienen cierta ventaja en refrigeración y en evacuación del agua o la suciedad en condiciones adversas.

Con un par

Como creo que te ha quedado claro que estas ligeras twin te pueden dar todo lo que andabas buscando, deja que te recuerde que los cuadros de instrumentos cuentan en ambos casos con un gran reloj cuentarrevoluciones en la parte más visible, un cuadro digital abajo con la velocidad marcada por grandes dígitos, el cuentakilómetros y dos parciales, además de la hora y la temperatura. No logro entender por qué no se ha aprovechado en ninguna de ellas para incluir un útil nivel de combustible.

Bajo los asientos tienes un pequeño espacio para llevar un antirrobo pequeño, la documentación... y la indispensable estampita de la Virgen de la Esperanza que te dio tu abuela para que velara por ti y tus locos amigos. Poco más te cabrá. Además ambas cuentan con un botón para el «warning» o señalización de emergencia.

En cualquiera de los casos lo que al menos a mí me ha quedado muy claro es que... ¡estas son motos con un «par»!