

COMPARATIVA

KAWASAKI ER-6N

PRECIO N.D. EUROS | PUNTUACIÓN 7,7

SUZUKI SV 650

PRECIO 6.829 EUROS | PUNTUACIÓN 7,6

DOS SOLUCIONES

La Kawasaki ER-6n ha venido para enriquecer la clase media de las motos desnudas. Aquí se va a encontrar de entrada con una de las que más miradas ha atraído a su paso, la Suzuki SV 650. **Dos motos diferentes que apuntan en una misma dirección.**



IGUALES



ENCONTRAR EL CAMINO TODOS

los días, tomar decisiones como: ¿vino o refresco?, ¿comprar o alquilar?, ¿casarse o juntarse?, ¿zapatos o sandalias?, a veces no es sencillo. Algunas respuestas están más claras que otras. Lo mismo pasa con la Suzuki SV 650 y la Kawasaki ER-6N: ¿motor en V o en línea?, ¿actualizado o nuevo?, ¿seguir la línea o innovar? La SV apareció primero y sigue teniendo atrac-

tivo y éxito. Para la temporada 2005 sólo aporta retoques estéticos. Las llantas, el chasis y el basculante, de dos brazos sin «añadidos», han llegado en color negro, que le da un tono serio y a la vez la hace parecer algo más pesada. El nuevo parabrisas queda bien pero apenas protege.

Bastante más llamativa ha llegado la Kawasaki ER-6N. Nadie contaba con ella y ha tocado la puerta sin avisar, con un motor

totalmente nuevo. Es toda una bocanada de aire fresco en un segmento donde otras motos, del estilo de la CBF o de la Bandit parecen querer pasar desapercibidas. La ER, cambiando el paso, se presenta llena de detalles muy acertados y nada discretos.

LLAMANDO LA ATENCIÓN

La ER6-N cuenta con espectaculares discos de freno, con un precioso perfil en forma





La nueva Kawasaki ER6-N ha sorprendido por sus buenas cualidades dinámicas, ya que a pesar de su sencillez aparente su funcionamiento es excelente y además cuenta con una estética vanguardista.

de ola, conocidos como «wave», que permiten una mayor refrigeración y evacuar mejor el agua en caso de lluvia. Destacan también las tapas del radiador, triangulares y que integran los intermitentes con la cubierta transparente. Sin forzar, y como si fuera lo más normal del mundo, se ha colocado el escape de acero inoxidable bajo el motor. Muy al estilo Buell, pero con más cuidado en el detalle. Mirándolo desde la izquierda parece una panera, pero desde la derecha es otra cosa. Un protector cónico aísla el corto tubo de salida de la rueda trasera. Una solución sin duda muy llamativa.

Pasar desapercibido con este modelo de pre-serie es una labor prácticamente imposible. Empezando por el color, amarillo lima. Y por si fuera poco con reflejos dorados que se pasean por el chasis de tubos de acero, el muelle visto del amortiguador y el basculante, con un refuerzo triangular. También las barras de la horquilla, que no es regulable, y las tijas tienen destellos de color oro, incluso en la variante en negro, donde Kawasaki combina el lacado de color plata con piezas en rojo.

Los tubos del chasis abrazan el motor por el exterior, que es parte resistente del conjunto. Los cordones de la soldadura y su unión con las pletinas deberán mejorarse con el paso a la serie. La «guinda» de esta creación es la máscara frontal. Aquí hay opiniones para todos los gustos: según unos parece heredado de un scooter, y según otros de una película la ciencia ficción. En cualquier caso gira con la dirección, integra dos ópticas multirreflectoras superpuestas y ofrece un haz de luz de gran calidad. Y justo por encima, coro-

LAS CLAVES

KAWASAKI ER-6N



Kawasaki ha optado por un bicilíndrico en línea con inyección electrónica con toberas de 38 mm y refrigeración líquida. Cuenta con eje de equilibrado, ejes de cambio superpuestos y cambio tipo cassette extraíble, para reducir volumen total. Escape con salida bajo el motor, que incorpora un catalizador gracias al que se supera la Euro III.

El chasis es de tubo de acero con estructura diamante y el basculante cuenta con refuerzos superiores. Amortiguador cantilever situado lateralmente y horquilla convencional sin regulación. Las llantas son de seis radios similares las de las ZX-R. Cuenta con discos de 300 mm tipo «wave». El cuadro de mandos está protagonizado por el cuentarrevoluciones analógico y por un velocímetro digital.

nando los faros, un pequeño añadido que alberga los instrumentos.

Los diseñadores de la Z 1000 han conseguido darle a la ER-6N un estilo que no deja indiferente. Está bien así. Y por si fuera poco lo han acompañado con una serie de curvas sensuales en los lugares adecuados, acompasando la líneas al dinamismo de la moto, estirándolas todas suavemente hasta el faro.

La Suzuki parece algo más común, después de ver la Kawasaki, con un escape en acero inoxidable nada espectacular. Aunque es cierto que el modelo de esta temporada tiene un aspecto más elegante con el chasis y las llantas en negro. El masivo bastidor de aluminio con el subchasis atornillado deja claro que no estamos ante una moto endeble y delicada.

DOS FORMAS DE HACERLO

La SV 650 permite, gracias a la buena inyección, salir con el motor en frío con una suavidad increíble, como envuelto en seda. Pero no te dejes engañar, sube con fuerza desde el sótano, empuja muy bien en medios y estira como un poseído hasta las 10.000 rpm. Este V2 sigue siendo un buen motor. Suena muy bien y las vibraciones no llegan a molestar. Con dos mariposas por cilindro tiene un tacto de gas casi demasiado directo. Las únicas desventajas son la falta de sonda Lambda para el catalizador y la reacción, más bien tirando a brusca, en los cambios de carga. ¿Tocar el ápice de la curva y salir dando gas con progresividad? Olvídalo. Da de repente un pequeño salto hacia delante. Además, la horquilla, con muy poca retención hidráulica se estira en exce-



so modificando la geometría un poco más de lo deseado.

En Kawasaki han hecho como el sastre: medir dos veces para cortar una. No ha habido colaboración con Suzuki para desarrollar el motor. El volumen de un motor de 600 cc lo hace indicado para decantarse por diseñar un tetracilíndrico en línea o un V-2. Pero han sido valientes y han optado por el tipo de motor que ha coronado el medio litro con motos como la CBF 500, la GS 500

y la ER-5. Aunque el de la ER-6N tiene poco que ver con éstos. Al igual que MZ con su 1000, Kawasaki ha desarrollado un motor con el cigüeñal girando en contra del sentido de la marcha y calado a 180°.

La ER sale casi desde parado girando redonda. El funcionamiento es muy regular, pero en la parte baja del cuentarrevoluciones se notan más inercias que en el de la SV. Las dos declaran 72 CV, pero aunque «kawah» significa fuerza en ára-

LAS CLAVES

SUZUKI SV 650

La SV 650 está animada por un bicilíndrico en «V» a 90° de 8 válvulas refrigerado por agua. Se alimenta mediante un sistema de inyección electrónica de doble mariposa y utiliza un sistema de inyección de aire para reducir las emisiones. El chasis multitubular de aluminio cuenta con vigas fundidas a alta presión con lo que asegura ligereza y rigidez. El basculante es un doble brazo de aluminio. Las suspensiones se componen de una horquilla convencional regulable en precarga y de un monoamortiguador con bieletas regulable también en precarga. Frena con dos discos de 290 mm mordidos por pinzas de dos pistones delante, y un disco de 220 mm con pinza de un pistón detrás. Tiene cuentarrevoluciones analógico de gran tamaño y velocímetro digital.





La SV 650 es una vieja conocida que destaca por el buen hacer de su bicilíndrico en «V», que combina suavidad y potencia. La parte ciclo está a la altura de su propulsor y cumple en casi todas las condiciones.





be, tras meter a la ER en el banco de potencia hemos sacado de ella ocho caballos menos que de la SV y no llega a alcanzarla en ningún punto de la curva de potencia. ¿Y se nota mucho? Pues la verdad, no. Apenas afecta a la valoración final del conjunto.

El motor de la ER tiene incluso mejores recuperaciones que el de la SV. El mundo al revés: las pequeñas corren como las grandes, las débiles como las potentes. Gracias a su mejor aerodinámica la ER, con sus 69 CV reales, consigue la misma velocidad punta que la SV con 77, unos buenos 200 km/h, aunque la aguja del velocímetro de la Kawasaki, no falta de optimismo, va marcando 230. Sorprende la protección de su frontal, que deriva el aire más de lo esperado. Digno de tener en cuenta es el poco consumo del «twin» paralelo. En conducción relajada por autopista no pide más de cinco litros a los 100, cosa que no está nada mal teniendo en cuenta los escasos 15,5 litros del depósito.

Al final importa más el disfrute que el gasto, pero no está de más mencionar la buena evolución que está llevando Kawasaki con sus motores de inyección. La ER se atiene ya a la normativa de emisión de gases Euro 3, mucho más restrictiva que la actual y que entrará en vigor en 2006, sin lugar a duda un año decisivo en este aspecto para la clase media.

CUESTIÓN DE ERGONOMÍA

Suzuki creó la SV para posicionarla entre los modelos más vendidos, aunque debido a su ergonomía más de uno dudará de ello. El asiento es partido, la parte de conductor es larga y se hace difícil encontrar una posición relajada para accionar el freno con el pie derecho. La zona, de contacto con el depósito es ancha e incómoda a la hora de abrazarlo con las piernas. Lástima que

la maneta del embrague no se pueda regular y que el acompañante esté sentado ahí, en las alturas. En comparación la ER parece un traje a medida. Todo está donde esperas que esté y para conductores de metro setenta es como si la hubieran hecho con un molde, a lo cual también ayuda la altura del asiento, de sólo 790 mm. Los conductores de mayor envergadura tienen a su disposición un asiento (opcional) más alto. Un detalle curioso es que tanto unos como otros se verán reflejados (pecho, brazos y casco) en el cristal de los relojes. Seguro que Kawasaki lo ha buscado expresamente y da la sensación de tener la cámara subjetiva de una moto de GP enfocada hacia ti.

La SV sigue brillando, como antes, por una manejabilidad envidiable. Enlaza curvas de forma suave y fluida. Viene bien calzada por Dunlop, los Sportmax D 220, que funcionan perfectamente y sin tacha. Cosa no aplicable a la horquilla, que tarada muy blanda de serie se hunde en exceso con sólo sentarnos en parado y acaba cediendo en carreteras en mal estado. Es posible precargarla a tope, pero al hacerlo se vuelve más lenta de dirección y pierde la armonía con el monoamortiguador trasero, con bielas, que viene muy bien regulado.

Apretar la maneta de golpe en la Suzuki hunde la horquilla de forma rápida, dando bastante trabajo al conductor y al neumático delantero. No le vendría nada mal un muelle algo más duro, más retención de hidráulico y puestos a pedir un ABS, como el que traerá la ER. En ésta llegará, fabricado por Bosch, con un sobrepeso de unos 600 euros sobre el modelo básico. La horquilla de la Kawasaki está mejor tarada y permite unas frenadas mucho más dosificables a pesar de un tacto algo más tosco en la maneta y de una menor potencia de frenada.

El amortiguador de la ER realiza muy bien el trabajo que le ha sido encomendado. Viene anclado directamente al refuerzo del basculante sin ningún tipo de intermediación y está regulado tirando a cómodo, pero al estar situado en el exterior se puede aumentar la precarga con facilidad. El hidráulico viene perfectamente regulado y no se echa de menos mayor dureza. La distancia libre al suelo es más que suficiente y no toca nada, ni en las inclinadas más fuertes. Se deja cambiar de dirección son suavidad y se siente bien en las manos, aunque a alta velocidad no se nota tan ágil como la Suzuki.

También la SV se deja tratar con facilidad «de tú a tú» e incluso bajo la lluvia (que también nos ha tocado) inspiran ambas una gran confianza. Manejables. Con menos de 200 kg en orden de marcha son ligeras. Y suficientemente potentes, aunque no tanto como para que el exceso de par comprometa la capacidad del neumático trasero cuando no es necesario.

En resumen tenemos a una Kawasaki recién llegada que da lo que se le pide: mucho placer de conducción tanto para los que empiezan como para los que llevan muchos kilómetros recorridos. Es bondadosa de reacciones y nunca te aburrirá. Y por otro lado está la SV 650, una muy buena moto con un motor esplendoroso, pero que ha encontrado «la horma de su zapato». Unos ligeros retoques en el chasis y en la ergonomía la volverán a poner en su sitio.

Después del buen rato que hemos pasado con las dos las respuestas están claras, pero la decisión final es tuya ¿con cuál te quedas? ■

TEXTO: T.S.
ADAPTACIÓN: PACO ROSA
FOTOS: FRANK R WEIHS

BANCO DE PRUEBAS MOTOCICLISMO

FICHA TÉCNICA

	KAWASAKI	SUZUKI
MOTOR		
Tipo	4T, bicilíndrico en línea. Refrigeración líquida	4T, bicilíndrico en «V» a 90°. Refrigeración líquida
Distribución	DOHC, 8 válvulas	DOHC, 8 válvulas
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. decl.	72 CV a 8.500 rpm	72 CV a N.D.
Par máx. decl.	6,7 kgm a 7.000 rpm	N.D.
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
TRANSMISIÓN		
Embrague	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite
Cambio	6 relaciones	6 relaciones
Trans. secund.	Cadena	Cadena
CHASIS		
Tipo	Tubo de acero con forma de diamante	Multitubular de aluminio
Basculante	Doble brazo de acero con refuerzo superior	Doble brazo de acero
Lanzamiento	24,5°	25°
Avance	102 mm	100 mm
SUSPENSIONES		
Delantera	Horquilla convencional	Horquilla convencional
Barras	41 mm	41 mm
Recorrido	120 mm	125 mm
Reglajes	Ninguno	Precarga de muelle
Trasera	Monoamortiguador lateral tipo cantilever	Monoamortiguador
Recorrido	130 mm	134 mm
Reglajes	Precarga de muelle	Precarga de muelle
FRENOS		
Delantero	Dos discos de 300 mm	Dos discos de 290 mm
Pinza	Flotante de dos pistones	Flotante de dos pistones
Trasero	Disco de 220 mm	Disco de 220 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón
RUEDAS		
Delantera	120/60-17"	120/60-17"
Trasera	160/60-17"	160/60-17"

KAWASAKI ER6-N				SUZUKI SV 650 S			
							
0-400 m	Velocidad máx.	Potencia máx.	Rel. peso/pot.	0-400 m	Velocidad máx.	Potencia máx.	Rel. peso/pot.
-	200	69	2,81	-	200	73	2,67
s	km/h	CV	kg/CV	s	km/h	CV	kg/CV

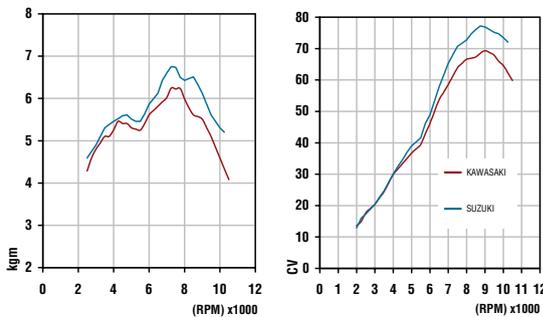
PRESTACIONES

KAWASAKI		SUZUKI	
ACELERACIÓN			
KM/H	SEG.	METROS	SEG.
0-100	3,9		3,8
0-120			
0-150	8,7		8,4
0-180			
0-200	26		21
METROS		KM/H	
0-400			
0-1.000			
RECUPERACIONES 5º/6º			
KM/H	SEG.	METROS	SEG.
60-100	4,6		4,7
60-140			
60-160			
VELOCIDAD			
	REAL	MARCA	REAL
Máxima	200 km/h	230 km/h	200 km/h
PESO			
	VACÍO	LLENO	VACÍO
Declarado	174		169
Verificado		196	183,3
Reparto peso			194,6
Con piloto			
CONSUMO			
A 120 km/h	4,6 l/100 km		5,2 l/100 km
Medio prueba	5,1 l/100 km		5,8 l/100 km
Autonomía media	316 km		340 km
Cap. depósito	15,5 l		17,0 l

PUNTUACIONES EN CARRETERA

	KAWASAKI	SUZUKI
PROPULSOR		
RENDIMIENTO (10%)		
Velocidad máxima	7	7
Aceleración	7	7
Recuperación	7	7
MOTOR (15%)		
Respuesta al acelerador	9	9
Entrega de potencia	8	9
Motricidad	8	8
Vibraciones	8	8
TRANSMISIÓN (5%)		
Reacciones transmisión	8	8
Tacto y precisión cambio	7	8
Relación de cambio	8	7
SUMA PROPULSOR	77	78
CHASIS		
COMPORTAMIENTO DINÁMICO (25%)		
Estabilidad en recta	9	9
Estabilidad en curva	8	8
Precisión de la dirección	8	8
Agilidad	7	8
Suspensiones con piloto	8	7
Suspensiones con pasajero	8	7
Distancia libre al suelo	7	7
Comportamiento frenada	7	7
FRENOS (10%)		
Potencia	8	7
Dosificación	8	8
SUMA CHASIS	78	76
USUARIO		
USO DIARIO (25%)		
Facilidad para maniobrar	8	7
Confort piloto	8	8
Confort acompañante	8	8
Protección frente al viento	7	7
Luz	8	7
Accesibilidad mecánica	8	8
Autonomía teórica	7	8
Capacidad de carga	5	6
Equipamiento	6	7
ECONOMÍA (20%)		
Precio de adquisición	9	8
Garantía	7	7
Consumo	8	8
SUMA USUARIO	89	89
PUNTUACIÓN MEDIA	7,7	7,6

BANCO DE POTENCIA



El diseño veterano de la V2 le da a la SV 650 más potencia a lo largo de toda la curva, destacándose claramente a partir de las 6.500 rpm. 6,7 kgm de par máximo es un valor muy respetable para una 650. A favor de la Kawa su entrega de potencia casi constante entre 7.500 y 9.500 rpm. La ER-6N además cumple norma Euro-3 que es muy restrictiva.

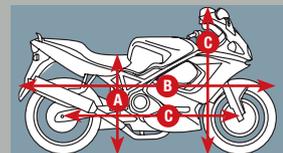
	KAWASAKI	SUZUKI	
Potencia máxima al embrague	69	76	CV
Régimen de potencia máxima	9.000	8.800	rpm
Par motor máx. al embrague	6,2	6,7	kgm
Régimen de par motor máx.	7.300	7.300	rpm
Régimen máximo	10.500	10.340	rpm
Vel. del pistón en rég. máx.	21	21,58	m/seg
Rel. peso/potencia	2,81	2,67	Kg/CV
Pot. específica	106,3	113,1	CV/litro
Temperatura	26	24	°C
Presión atmosfér.	949	951	mb

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia Dynojet M200i de MOTOCICLISMO

EQUIPAMIENTO

	KAWASAKI	SUZUKI
Indicador de nivel de gasolina	■	■
Velocímetro digital	■	■
Reloj horario	■	■
Doble cuentakilómetros parcial	■	■
Indicador de temp. del refrigerante		
Termómetro de temp. ambiente		
Warning		■
Ordenador de viaje/Check control		
Cronómetro		
Indicador óptico de sobrerégimen		
Ventilación interna		
Cúpula regulable		
Regulación maneta de freno	■	■
Regulación maneta de embrague	■	■
Huero antirrobo bajo el asiento	■	■
Ganchos para pulpos	■	■
Maletas		
Reposapiés regulables		
Reposapiés pasajero con gomas		
Asa trasera/laterales	■	■
Tapa de colín		
Caballote central		
Amortiguador de dirección		
ABS		
Antirrobo electrónico		

■ De serie ■ No disponible * Opcional



DIMENSIONES	KAWASAKI	SUZUKI
A Altura total	1.095	1.170
B Altura asiento	790	815
C Dist. entre ejes	1.405	1.435
D Dist. total	2.100	2.120
Anchura máxima		795

Medidas en mm.