

SUPERMATCH

Kawasaki ER-6f / Suzuki SV 650 S

Kawaski Z 750 S / Suzuki GSF 650 S Bandit

Dos más dos... cuatro



Un aforismo, sinónimo de obviedad, que viene de perlas a unas motos que siendo dos de dos y dos de cuatro cilindros... son eso: evidentes. Sin grandes estridencias, pero tampoco carencias, se convierten en modelos aptos para todos los públicos.

TEXTO: MARTÍ CEBRIÁN

FOTOS: MIKEL HELSING

ACCIÓN: MARTÍ CEBRIÁN / LUIS LÓPEZ / MANOLO LÓPEZ / MARIANO URDÍN

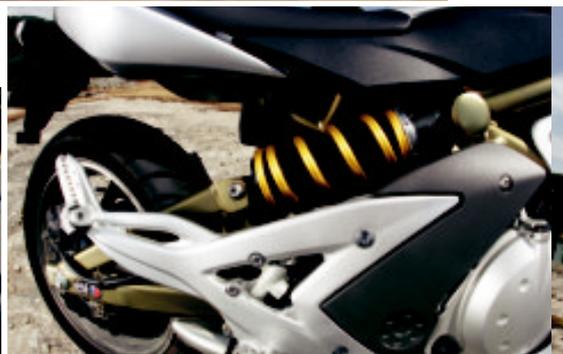


SUPERMATCH
Dos vs cuatro



Kawasaki ER-6f

El carenado le sienta de maravilla a la ER-6f, dándole un plus de elegancia, aunque por el camino se quede algo del atrevimiento de la naked. El escape bajo el motor y el amortiguador lateral siguen marcando su estilo.



Kawasaki y Suzuki son, por el momento, las dos únicas marcas en ofrecer dos modelos con carenado de cilindrada media en dos configuraciones de motor distintas, tetra y bicilíndrico. Cuatro modelos que, a pesar de la pequeña «trampa» de la Z 750 S y su mayor cilindrada, pelean por la misma porción de mercado gracias a un precio muy similar que se mueve alrededor de unos muy interesantes y contenidos 7.000 €. Eso las hace claras candidatas a superventas, pero no sólo por el precio, claro, sino por sus muchas cualidades.

Decía en la entradilla que son motos evidentes, y eso es así porque no engañan, dan lo que parece que van a dar... no van de nada. En ellas encontrarás aquello que esperas. Son motos con mucho sentido común, hechas para satisfacer una amplia variedad de necesidades que, en ningún caso, se acercan a un concepto radical o extremo.

Que eso no te haga pensar que se trata de motos sosas, sin alma, porque no es cierto. Bien es verdad que hay modelos más pasionales y que en nuestras protagonistas ha imperado más la lógica y lo práctico de su diseño que otras variables, pero pocas más encontrarás que

todas ellas modelos ideales para convertirse en multiusos, en motos un poco para todo y para todos.

Tan buenas para ir cada día al trabajo, como para moverse por tu ciudad o como para escapadas de domingo a tus curvas favoritas, tampoco hacen ascos

El bicilíndrico de la ER-6f está siempre presente, con unos bajos suaves pero perceptibles, unos medios lineales pero contundentes y unos altos sorprendentes

te den tanto por tan poco, y son muy capaces también, te lo prometo, de regalarte momentos realmente divertidos a sus mandos.

Las similitudes, los puntos de encuentro entre ellas, sin embargo no impiden que nos encontremos ante cuatro propuestas lo suficientemente diferenciadas para que se puedan ajustar como un guante a tus necesidades. Pero hay muchos nexos en común que hacen de

a viajes de mayor magnitud ni a un uso a dúo. Disponen de motores suficientemente potentes y utilizables como para cumplir con las expectativas de la mayoría y el comportamiento dinámico es mucho más que aceptable —sano, sería la palabra— teniendo en cuenta que cuentan con elementos sencillos en su parte ciclo.

No esperes gruesas horquillas invertidas, ni frenos «radiales», ni magnesio



Suzuki SV 650 S

La Bandit tiene dos elementos que la hacen inconfundible, su bastidor pintado en el mismo color de la carrocería y el escape lateral extra-largo. El semicarenado acoge un generoso faro multiconvex.



o titanio, ni siquiera aluminio a mansalva —bueno, la SV sí que lo tiene, sí—. ¿o acaso tenías más expectativas con esos precios? Tienen lo que tienen que tener, sin lujos, pero muy bien puesto.

Bienvenida

La llegada el año pasado de la representación directa de una marca como Kawasaki a nuestro mercado fue una excelente noticia, sin duda, pero más aún es que haya venido acompañada de modelos tan redondos como la ER-6f.

Como imagino, fiel amigo, que ya conoces sus características técnicas por el Un mes con... que publicamos en el número 194 de su alter-ego, el modelo naked —casi idéntico en lo esencial—, déjame sólo recordarte que además de

lo obvio, como el montaje de un carenado integral y una postura algo más relajada por un manillar un poco más elevado, las diferencias con aquella llegan también a un cuadro de instrumentos más clásico y fácil de leer, con dos relojes para velocidad y rpm y los habituales chivatos —como en tantas otras, ¿tanto cuesta un nivel de combustible?—. La otra cosa que la distingue, y quizás lo que más cambia su comportamiento y el feeling a sus mandos respecto a la naked, es una geometría de dirección que sacrifica algo de agilidad para lograr mayor estabilidad a alta velocidad. Es poca diferencia: aumenta medio grado de ángulo y 4 mm de avance, pero suficiente para darle un plus en aplomo muy adecuado para las nuevas pretensiones.

La ER-6f se siente compacta y manejable desde el primer instante y su asiento bajo unido a un ángulo de giro bueno y a un conjunto bastante estrecho —recuerda que el escape no sobresale— le permiten manejarse con soltura entre un tráfico tan de locura como el de la M-30 madrileña. Desde momentos como ese te das cuenta que el más que renovado bicilíndrico en línea es un buen amigo. Siempre presente, con unos bajos suaves pero perceptibles, unos medios lineales pero contundentes y unos altos sorprendentes pero... pero nada, eso, sorprendentes; sin apenas vibraciones y una potencia que la hace volar con facilidad por encima de los 200 km/h, sólo se agradecería un cambio menos ruidoso y más preciso. Aquí las Kawa tienen mucho que aprender de sus paisanas, las Suzuki. Es un buen motor que le permite correr mucho y bien, y con un tacto al acelerador inmediato y sin brusquedades.

Le falta un poco de mordiente inicial en los frenos, pero la potencia cuando aprietas con ganas la leva es más que

La SV es la más ligera, algo ideal para una moto con pretensiones deportivas y fruto en gran parte de sus livianos pero robustos chasis y basculante de aluminio

SUPERMATCH
Dos vs cuatro



Kawasaki Z 750 S

La Z 750 S juega con la agresividad en su estética, algo que se aprecia en su afilado colín, con piloto de leds infundibles, y en el semicarenado superior del frontal, que equipa un potente faro multirreflector.



suficiente. Sin llegar a la extrema suavidad de las suspensiones de la otra twin, la SV, sí que necesitaría algo más de consistencia en la horquilla sin regulación en frenadas fuertes, pero en general se muestra bien «cogida».

La ER-6 se deja llevar con soltura en tramos virados y es difícil llegar a tocar con los estribos, ya que estos están posicionados bastante altos. Eso hace que las rodillas vayan algo más flexionadas de lo que sería deseable y, junto a un asiento de origen algo estrecho, hace que el confort se resienta un pelín después de largas tiradas a sus mandos. Para aquellos que piensen viajar a menudo con ella se hace recomendable el asiento opcional más alto y de mayor mullido.

La protección del carenado integral está bastante lograda y una leve inclinación sobre él nos permite llegar cerca de su velocidad punta sin demasiado esfuerzo físico. Con un consumo mejor que sus rivales y muy bueno en lo absoluto, a pesar de llevar menos litros en su

«panza» consigue autonomías destacables. En definitiva: corre mucho, gasta poco y es manejable y cómoda... una buena opción, sin duda.

Sport ligera

Sin duda la SV 650 S es el modelo con la orientación más deportiva del grupo... o por lo menos así lo parece. De todos modos, para conseguirlo necesita

fruto en gran parte de sus livianos pero robustos chasis y basculante de aluminio. Pero todo eso no es suficiente para lograrlo y, al final, la Z750 S, como incluso la otra Kawasaki, la ER-6f en algunos aspectos concretos, la superan en esa índole.

Las carencias en ese sentido vienen sobre todo por unas suspensiones demasiado blandas, que no permiten apro-

Más cilindrada y encima en un motor de cuatro cilindros firmado por la marca verde de Akashi sólo tienen una definición: ¡guauuu!

mejorar algún punto. Lo que queda claro es que la posición a sus mandos, con un asiento más elevado que el resto y unos manillares bajos que cargan el peso sobre las muñecas más que en sus contrincantes, no dejan lugar a dudas. Es también la más ligera, algo ideal para una moto con pretensiones deportivas y

vechar a fondo la agilidad de su conjunto, que es, además, su principal baza. Date cuenta que es la que dispone de unas geometrías más agresivas y eso, en una carretera virada hace que la moto se mueva de un lado a otro y se inserte en curva con más facilidad que el resto. Sólo con un poco más de consistencia



Suzuki GSF 650 S Bandit

La Bandit tiene dos elementos que la hacen inconfundible, su bastidor pintado en el mismo color de la carrocería y el escape lateral extra-largo. El semicarenado acoge un generoso faro multiconvex.



—posible en parte gracias a la regulación de precarga de ambos trenes— en amortiguador y sobre todo la horquilla, pero también y más necesario, mejor comportamiento de los hidráulicos, la SV se convertiría de pronto en una moto nueva, doblemente eficaz.

Ya con las primeras que llegaron a nuestro mercado —ya sabes, aquellas más redonditas— tuve hace «unos» años una anécdota que me ha venido ahora a la cabeza. Estábamos en el circuito de Calafat en una de aquellas maratónicas sesiones que nuestro semanal Motociclismo hacía a principios de año con todas las novedades. Después de estar rodando con todas las mejores deportivas de esas temporadas me tocó coger la SV, pero entregada por los

mismo ingenieros de Öhlins que la habían estado «tocando» para probar sus muelles y amortiguadores antes de sacarlos al mercado. Me preguntaron mi peso —bastante menos que ahora—, ajustaron y salí con ella a pista. Créeme: nunca había pilotado algo tan fácil, agradable, ágil y rápido en curvas lentas como aquella SV.

No se puede pedir en una moto de su fantástico precio unas suspensiones al nivel de los magos suecos, pero un poquito de trabajo sobre ellas le sentaría como agua de mayo a esta preciosa sport ligera.

El motor corre lo suficiente y con el peculiar tacto y sonido de su original configuración con los dos cilindros en «V», aunque las recuperaciones no son

su fuerte y hay que utilizar el cambio —estupendo de tacto y precisión— para mantenerla alrededor de las 8.000 rpm. Como a la Z750 S, le vendría bien mejorar el agrio tacto en el tránsito de cerrar-abrir el acelerador en regímenes medios, pero no es nada trágico. La frenada es asimismo buena y se muestra muy estable de bastidor en las rápidas, pero poco ayudado, de nuevo, por las suspensiones.

Para un uso diario quizás optaría por la versión naked, menos sacrificada de postura, con una pequeña cúpula sobre el faro para desviar el aire, aunque hay que reconocer que el semi-carenado de la SV-S protege sorprendentemente a alta velocidad y, en ese caso, la posición ayuda a esconderse con mayor comodidad tras él.

Burro grande

... ande o no ande, dice el refrán. Pero la Z750 S anda... y mucho. Es la más grande y se nota. Como decía antes, la **(Pasa a la pág. 18)**

El motor de la Bandit es flojo en bajos y tampoco es que tenga unos altos de espanto. Pero, eso sí, tiene un tacto general tan fácil, tan suave, tan preciso...

Kawasaki ER-6f



El sempiterno bicilíndrico, rediseñado y ahora con 650 cc, equipa inyección electrónica y catalizador de tres vías en el original silencioso bajo el motor. Es un propulsor muy compacto gracias al cambio extraíble tipo «casette» y a los ejes del cambio superpuestos. La altura del motor es también contenida con la lubricación por dos bombas de aceite. El chasis es un entramado de tubos de acero de sección redonda y el basculante, del mismo material, tiene refuerzos superiores y a su brazo derecho va anclado el monoamortiguador trasero tipo Cantilever regulable en precarga de muelle. Delante, una horquilla convencional de 41 mm de barras.

El «twin» de Suzuki, con dos cilindros en «V» a 90° y 4 válvulas cada uno, está refrigerado por agua y alimentado por inyección electrónica de doble mariposa y sistema «Auto Fast Idle System» que mejora el arranque y la suavidad de funcionamiento. Para reducir las emisiones nocivas recurre a un sistema de inyección de aire al escape. El chasis de aluminio, un conjunto de vigas rectangulares fundidas a alta presión por moldeo al vacío, intenta conseguir el máximo de rigidez y ligereza. El basculante de aluminio es un doble brazo simétrico. Las suspensiones constan de una horquilla convencional con barras de 41 mm de diámetro y un monoamortiguador con progresividad por bieletas.



Suzuki SV 650 S



Kawasaki Z 750 S



El poderoso tetracilíndrico de 748 cc., que tiene su origen en el de la Z1000, está alimentado por una sistema de inyección electrónica con toberas de 34 mm. El chasis es un doble cuna superior construido en acero ayudado por un basculante de doble brazo simétrico del mismo material. En las suspensiones encontramos una horquilla convencional con barras de 41 mm y un recorrido de 120 mm, y un monoamortiguador trasero que dispone de progresividad gracias a un sistema de bieletas con un recorrido de 126 mm. En los frenos dispone de un doble disco delantero de 300 mm, mordido por pinzas Tokico de doble pistón y un disco sencillo detrás de 220 mm con pinza de pistón simple.

Clásico y robusto cuatro cilindros de refrigeración mixta aire/aceite SACS. En la Bandit llega a los 656 cc y está alimentado por una batería de carburadores de 32 mm, consiguiendo unos suaves y fiables 78 CV declarados. El bastidor es un doble cuna en acero que forma una sola pieza con el subchasis. Equipa una horquilla convencional de 41 mm de diámetro y 130 mm de recorrido regulable en precarga de muelle, y un amortiguador progresivo de 126 mm de recorrido y regulable en precarga de muelle y extensión de hidráulico. Los frenos disponen de dos discos de 290 mm con pinzas de 2 pistones delante y uno sencillo de 240 mm detrás, que pueden equipar un sistema antibloqueo ABS como opción.



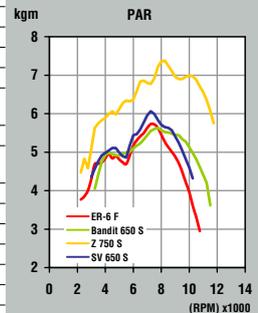
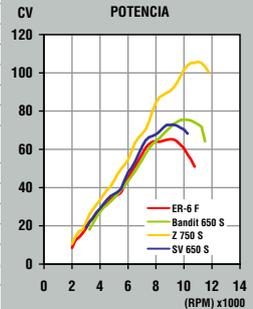
Suzuki GSF 650 S Bandit



TÉCNICA

MOTOR	KAWASAKI ER-6F	SUZUKI SV 650 S	KAWASAKI Z 750 S	SUZUKI GSF 650 S BANDIT
Tipo	4 tiempos. 2 cilindros en línea transversal. Refrigeración líquida.	4 tiempos. 2 cilindros «V» a 90°. Refrigeración líquida.	4 tiempos. 4 cilindros en línea. Refrigeración líquida.	4 tiempos. 4 cilindros en línea. Refrigeración mixta aire-aceite.
Distribución	DOHC. 4 válvulas por cilindro			
Diám. x carrera	83 x 60 mm	81 x 62,6 mm	68,4 x 50,9 mm	65,5 x 48,7 mm
Cilindrada	649 cc	645 cc	748 cc	656 cc
Compresión	11,2:1	11,5:1	11,3:1	10,5:1
Pot. máx. dec.	72 CV a 8.500 rpm	n.d.	110 CV a 11.000 rpm	78 CV a n.d. rpm
Par máx. dec.	6,7 kgm a 7.000 rpm	n.d.	7,65 kgm a 8.200 rpm	n.d.
Alimentación	Inyección electrónica. Toberas 38 mm	Inyección electrónica	Inyección electrónica. Toberas de 34 mm	4 carburadores Keihin de 32 mm
Encendido	Electrónico digital	Electrónico digital	Electrónico digital	Electrónico digital
Embrague	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite
Cambio	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades
Transmisión sec.	Cadena	Cadena	Cadena	Cadena
CICLO				
Chasis	Multitubular de acero	Multitubular de aluminio	Doble cuna abierta tubo de acero	Doble cuna en tubo de acero
Basculante	Doble brazo de acero con refuerzo superior	Simétrico de aluminio de sección rectangular	Doble brazo simétrico de acero	Simétrico de acero de sección rectangular
Geometría	25° / 106 mm	25° / 100 mm	25° / 107 mm	26° / 108 mm
Suspensión del.	Horquilla convencional	Horquilla convencional	Horquilla convencional	Horquilla convencional
Diámetro barras	41 mm	41 mm	41 mm	41 mm
Recorrido	120 mm	120 mm	120 mm	130 mm
Reglajes	Ninguno	Precarga de muelle	Ninguno	Precarga de muelle
Suspensión trasera	Monoamortiguador lateral tipo Cantilever	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo	Monoamortiguador progresivo
Recorrido	130 mm	138 mm	126 mm	126 mm
Reglajes	Precarga de muelle	Precarga de muelle	Precarga de muelle y extensión de hidráulico	Precarga de muelle y extensión de hidráulico
Freno delantero	2 discos de 300 mm	2 discos de 290 mm	2 discos de 300 mm	2 discos de 290 mm
Pinzas	Flotante de 2 pistones	Flotantes 2 pistones	Flotante de 2 pistones paralelos	Flotantes 2 pistones
Freno trasero	Disco de 220 mm	Disco de 220 mm	Disco de 220 mm	Disco de 240 mm
Pinza	Pistón simple	Doble pistón opuesto	Pistón simple	Doble pistón opuesto
Rueda delantera	120/60-17. Llanta 3,50	120/60-17. Llanta 3,50	120/60-17. Llanta 3,50	120/70-17. Llanta 3,50
Rueda trasera	160/60-17. Llanta 4,50	160/60-17. Llanta 4,50	180/55-17. Llanta 5,50	160/60-17. Llanta 4,00
MEDIDAS				
Cap. depósito	15,5 litros	17 litros	18 litros	20 litros
Dist. entre ejes	1.410 mm	1.435 mm	1.440 mm	1.435 mm
Altura asiento	790 mm	800 mm	790 mm	770-790 mm
TOMA DE DATOS				
Velocidad				
Real / marca	207 / 225 km/h	205 / 216 km/h	227 / 251 km/h	205 / 230 km/h
Aceleración				
0-100 km/h	4,4 s / 63 m	4,1 s / 62 m	3,6 s / 52 m	4 s / 60 m
0-400 m	13 s / 171 km/h	12,3 s / 175 km/h	11,3 s / 191 km/h	11,9 s / 168 km/h
0-1.000 m	24,4 s / 200 km/h	23,8 s / 197 km/h	21,5 s / 218 km/h	23 s / 192 km/h
Recuperación				
60-100 km/h	5,0 s / 112 m	5,1 s / 115 m	4,8 s / 102 m	5 s / 114 m
60-140 km/h	10,8 s / 305 m	11,9 s / 345 m	10,8 s / 301 m	11,2 s / 318 m
Consumo				
Mín./Med./Máx.	6,1 litros/100 km	6,9 litros/100 km	7,1 litros/100 km	7,3 litros/100 km
Autonomía	254 km (reserva incl.)	246 km (reserva incl.)	253,5 km (reserva incl.)	274 km (reserva incl.)
Peso				
Peso vacío	186 kg	183 kg	210,5 kg	212,7 kg
Peso lleno	198 kg	195,6 kg	224,2 kg	228,1 kg
Reparto de pesos	50,4 / 49,6 % (vacío) 46,6 / 53,4 % (lleno con piloto)	48,6 / 51,4 % (vacío) 46,0 / 54,0 % (lleno con piloto)	50,4 / 49,6 % (vacío) 46,5 / 53,5 % (lleno con piloto)	49,5 / 50,5 % (vacío) 46,2 / 53,8 % (lleno con piloto)
Banco de pot.				
Potencia máxima	66 CV a 8.950 rpm	73 CV a 9.190 rpm	106 CV a 10.875 rpm	76 CV a 9.990 rpm
Par máximo	5,75 kgm a 7.390 rpm	6,06 kgm a 7.290 rpm	7,4 kgm a 8.125 rpm	5,64 kgm a 7.580 rpm
RPM máx. / Vel. pistón	10.900 rpm / 21,8 m/s	10.340 rpm / 21,58 m/s	12.000 rpm / 20,4 m/s	11.800 rpm / 19,16 m/s
Rel. peso/pot.	3,02 kg/CV	2,67 kg/CV	2,1 kg/CV	3,02 kg/CV
Potencia específica	101 CV/litro	113,1 CV/litro	141 CV/litro	115,2 CV/litro
<small>*Banco Dynojet de Motorpress-Ibérica. Todas las rpm son reales, no las que indica el cuentavuelvas. Datos de potencia y par, DIN al embrague. La relación peso/potencia se calcula con el peso vacío más 100 kg, correspondientes al piloto y la gasolina.</small>				
PRECIO	7.299 €	7.439 €	7.799 €	6.599 €
CILINDRADA	649 cc	645 cc	748 cc	656 cc
POTENCIA dec.	72 CV	n.d.	110 CV	78 CV
VELOCIDAD máx.	207 km/h	205 km/h	227 km/h	205 km/h
PESO vacío dec.	178 kg	169 kg	199 kg	n.d.

POTENCIA Y PAR



Aunque la Kawasaki Z750 se destaca un poco de sus rivales en cuanto a rendimiento gracias a su mayor cilindrada, las curvas de los motores de dos cilindros y de cuatro son bastante diferentes. Las curvas de par de las primeras disponen de un bache a medio régimen más acusado y de una larga y constante bajada desde medio régimen que les permiten contar con curvas muy planas en la zona alta, aunque alcanzan regímenes más bajos. Las dos cuatro cilindros mantienen curvas de par menos estables, sobre todo la más potente, aunque no tienen baches acusados. Las dos Kawasaki son motos con mayor número de revoluciones, pero destaca el rendimiento de la SV650 casi idéntico al de su hermana de cuatro cilindros.

Valoraciones

Ciudad

■ La ER-6f es ligera y estrecha, su manillar tiene buen ángulo de giro, su altura del asiento escasa y la respuesta del motor es suave y buena desde abajo. Una buena urbanita. Empatan la

Modelo	Ptos.
Kawasaki ER-6f	9
Suzuki GSF 650 S Bandit	8,5
Suzuki SV 650 S	8,5
Kawasaki Z 750 S	8

Bandit, pesada, pero bajita, con mucho giro y un motor dulce, y la SV, perfecta por estrechez, ligereza y respuesta del motor,

pero más alta de asiento y con una postura más deportiva. La Z 750 S no es tan agradable a bajas vueltas como la Bandit, es más tosca y no tan cómoda, pero se mueve con soltura.

Turismo

■ Por dulzura en la entrega de potencia, suavidad de suspensiones, comodidad y buena protección, la Bandit no encuentra rival en turismo con estas rivales. La Z 750 S

Modelo	Ptos.
Suzuki GSF 650 S Bandit	9
Kawasaki Z 750 S	8
Kawasaki ER-6f	7,5
Suzuki SV 650 S	6,5

vibra algo más, tiene más carácter, menos protección y una postura menos relajada, pero sigue siendo buena opción.

En la ER-6f hay menos espacio y su bicilíndrico no es tan agradable como los «tetra», pero protege bien y tiene una posición cómoda. La SV 650 S tiene una postura más forzada.

Sport

■ La Z 750 S se destaca como una buena sport. A pesar de su sencillez es suficientemente rígida de ciclo y su motor es con diferencia el

Modelo	Ptos.
Kawasaki Z 750 S	8
Suzuki SV 650 S	7
Kawasaki ER-6f	7
Suzuki GSF 650 S Bandit	6

más lleno y potente. La SV es muy ágil y fácil de mover, aunque agradecería algo más de firmeza en suspensiones un

motor más potente. La ER 6 es estable, pero pierde agilidad e inmediatez de respuesta. La Bandit es blanda y pesadota, pero muy noble y corre lo bastante.

Pasajero

■ La GSF acoge con comodidad al pasajero: estribas con goma, asiento amplio y de buen mullido, suspensiones suaves, motor

Modelo	Ptos.
Suzuki GSF 650 S Bandit	8,5
Kawasaki Z 750 S	8
Kawasaki ER-6f	7
Suzuki SV 650 S	7

sin brusquedades... La Z 750 vibra más y es menos dulce, pero tampoco es una tortura, a pesar de unas estribas más

altas. La SV es sorprendentemente cómoda a pesar de tener el asiento en un claro segundo piso y de un tamaño más reducido. No hay en la práctica mucha diferencia con la otra twin.



(Viene de la pág. 13)

llegada de importador directo de la marca ha traído consigo una política de precios que ha puesto a esta magnífica moto en el punto de mira de muchos que antes veían cómo, a pesar de su gran atractivo, se les escapaba de presupuesto.

Sigue siendo la más cara del grupo —solo faltaría—, pero la diferencia es tan escasa que probablemente se haya convertido en el modelo que da más por el dinero que hay que pagar por ella. Tiene un sencillo bastidor de hierro con la solidez necesaria para bregar con la «mala leche» de su potente motor y una suspensión «normales» que, sin embargo, y a diferencia de sus rivales de hoy, tienen un tacto claramente más sólido, lo que ya de por sí marca las diferencias en dos aspectos básicos: no es tan agradable como ellas en un uso tranquilo y cotidiano, pero es bastante más eficaz al utilizarla como deportiva.

En lo primero, y siempre hablando en relativo respecto a lo que hoy se enfrenta, tiene un asiento más duro y de menor mullido, unas suspensiones más «secas» y una postura que, sin llegar a la más deportiva de la SV, te hace inclinarte más hacia el manillar. El motor no es tampoco tan agradable a bajas vueltas como el otro tetracilíndrico, el dulcísimo SACS de la Bandit, y responde con más brusquedad en el abrir-cerrar. Además es el que más calor dirige al piloto entre

el agobiante tráfico de junio y el tacto del cambio —las relaciones elegidas sí que son perfectas— no es su fuerte, pasando verdaderos apuros para encontrar el punto muerto.

Por el otro lado tendremos tantas satisfacciones que rápidamente olvidaremos el sufrimiento en el atasco. Más cilindrada y encima en un motor de cuatro cilindros firmado por la marca verde de Akashi sólo tienen una definición: ¡guauuu!

Es una Kawa y corre como una Kawa: haciéndolo y pareciéndolo. No es el motor más agradable del mundo, pues tiene ciertas vibraciones, sobre todo en la gama entre 6.000 y 7.500 rpm, pero sí que es un motor de sensaciones. Acelera con mucha rabia estirando por encima incluso de 11.000 rpm y recupera a golpe de cilindrada mejor que ninguna. Sueña fuerte e invita a sacar lo mejor de él.

La suspensión se muestran ya en carretera más eficaces y sólo hay que tener en cuenta que es algo secota de atrás en asfaltos muy rizados, pero en general la sensación es la de ser la más sólida del grupo. La frenada, al contrario que su hermana de marca, tiene una pegada dura inicial que, sobre todo en el trasero, hay que aprender a dosificar, pero es siempre potente y no desfallece con facilidad.

Le iría bien un poco más de altura en su cúpula para proteger con mayor sol-



vencia, porque a alta velocidad pide que busques el depósito con el pecho, pero hasta 160 km/h es más que suficiente y tampoco está la cosa para ir mucho tiempo por encima de esos márgenes con nuestro amiguito Navarro y su afán por llenar las arcas de tráfico a nuestra costa.

La Z750 S es, en fin, una moto polivalente, sí, pero llena de carácter y que normalmente estira de la correa arrastrándote hacia su terreno favorito fuera de las estrecheces urbanas.

Muchas veces en modelos como estos se encuentra nuestra moto ideal, aunque nos empecinemos en otras de más renombre. Probarlas es una opción para convencerse

Buena gente

Supongo que he acabado teniendo demasiada tendencia por personificar las motos, pero es que con la Bandit es imposible no hacerlo. Es como ese amigo que la mayoría tenemos —o eso me gustaría pensar— que es tan buen tío que es difícil sacarle pegadas... a no ser que sea su «falta de sangre» en algunas ocasiones.

En cualquier caso, si lo tuyo es tomarte las cosas con calma, sin agobios, sin crispaciones, la Bandit te parecerá una moto fenomenal. Pocas motos puedes

encontrar tan agradables de conducir —que no pilotar— como ella.

Es algo grandota y pesada, poco más que la Z750 S, aunque parece que sea bastante más, porque la Kawa esconde mejor sus kilos en marcha. Su motor es bastante flojo en bajos y tampoco es que tenga unos altos de espanto. Pero, eso sí, tiene un tacto general tan fácil, tan suave, tan preciso que es difícil agobiarse a sus mandos.

Todo funciona dulce, todo va como tiene que ir, desde los mandos de

los intermitentes hasta un motor que corre lo suficiente pero que no pide guerra. El ángulo de giro es muy bueno y un asiento, en el que la más baja de sus dos posiciones permite apoyar los dos pies en el suelo a casi todos los mortales, y una buena palanca en su amplio y elevado manillar, hace que moverse con ella a baja velocidad entre obstáculos cotidianos sea mucho menos pesado.

La fina y agradable respuesta del motor desde abajo ayuda a moverse en esas circunstancias con toda comodidad

y las esponjosas suspensiones acaban por convertirla en la reina del confort del grupo.

Una vez en carretera abierta se obtienen buenos promedios a base de llevar al motor siempre por encima de 7.000 rpm, pero siempre con una protección muy lograda a pesar de una cúpula no demasiado alta —sus bulbosas formas ayudan—. No corre tanto como la Z 750 S, estando su punta prácticamente igualada a la de las dos bicilíndricas, pero sobrepasa sin problemas los «doscientos» y unos 25 km/h por debajo son perfectamente asumibles sin problemas hasta que un radar o el tráfico te hagan cortar.

Las blandas suspensiones sorprenden con un comportamiento menos mórbido del esperado, debido a unos hidráulicos de bastante calidad, y no se presentan meneos demasiado acusados como para ser reseñables si no vamos al límite de sus posibilidades.

De todos modos, la Bandit es una moto con un comportamiento como los de antes. Es decir: es básicamente una «todo atrás». Es un modelo que se lleva con la rueda trasera, no siendo muy amiga de apoyos fuertes delante. Prefiere una conducción fluida, de trazadas limpias y frenadas no demasiado agresivas, aunque el equipo de frenos responde con eficacia y buen tacto. Las inclinadas más fuertes se verán acompañadas de una buena rascada de los estribos en el asfalto, pero hay margen suficiente para rectificar.

La Bandit se ha consolidado, después de muchos años en el mercado y continuas mejoras, en una de las motos polivalentes más agradecidas y amables con su dueño. Eso sin tener en cuenta su ajustadísimo precio —el más barato con diferencia y siempre acompañado de ofertas aún más atractivas— y la probadísima fiabilidad de su motor.

Todas a una

Lo que nos ha quedado claro a mis compañeros y a mí, es que elijas la que elijas, siempre será una opción mucho más que razonable si lo que buscas es una buena moto para todo... y a un precio que no asuste.

Las dos marcas japonesas más minoritarias han elegido diversificar su oferta en este jugoso sector y, viendo el buen material que ofrecen, no me extrañaría nada que empiecen a comerles terreno a sus archirivales japonesas en las listas de ventas. Más opciones dan, y eso siempre es de agradecer.

Muchas veces en modelos como estos se encuentra nuestra moto ideal, aunque nos empecinemos en otras de más renombre. Probarlas es una opción para convencerse y ahora es posible en casi todas las marcas a través de su red de concesionarios. No lo dudes. Hazlo y convéncete. Será por opciones.