

Ducati 620 S / Suzuki SV 650 S

Texto: Albert Escoda

Fotos: Félix Romero, Santi Díaz (estudio)

Menos...

Dos cilindros en vez de cuatro, 650 c.c. en vez de 1.000 c.c., ruedas estrechas en vez de anchas, pero... aprovecharemos toda la potencia, tendremos un bajo mantenimiento, más maniobrabilidad, grandes sensaciones, estética agresiva y, lo más importante, máxima efectividad.



...es más



Ducati

620 Sport

Potencia	63,1 CV
Vel. máxima	205 km/h
Peso en seco	183 kg
Disponibilidad	Inmediata

8.167 €



Suzuki

SV 650 S

Potencia	78,7 CV
Vel. máxima	217,7 km/h
Peso en seco	180,5 kg
Disponibilidad	Inmediata

7.278 €





Es una deportiva y se comporta como tal. Es una moto rígida y estable de estética racing y que está conectada al asfalto, transmitiendo altas sensaciones de conducción.



En ciudad es donde esta deportiva se desenvuelve con más problemas, siendo poco ágil e incómoda en su postura.



La Ducati, tal como nos tiene acostumbrados, es una moto de carácter altamente deportivo y de estética radical

La mayoría de los usuarios que quieren tener una moto deportiva piensan casi siempre en conseguir una de gran cilindrada, de altas prestaciones...; total, para funcionar por terrenos en que pocas veces podemos aprovechar todo su potencial o donde sólo algunos expertos podrían sacarle el máximo rendimiento. Es aquí donde entran nuestras dos protagonistas. Dos motos muy parecidas de similar cilindrada con una estética agresiva y muy conseguida y con unas prestaciones muy adecuadas para el medio que usamos cotidianamente.

Cuando miramos estas dos bellezas, las podemos confundir fácilmente con sus dos hermanas mayores. Por tanto, podemos llegar a la simple conclusión de que las necesidades estéticas quedan sobradamente cubiertas, teniendo dos superdeportivas con

una simple mirada. Evidentemente, al mirar sus siglas descubriremos su cilindrada real, pero no por ello tenemos que menospreciarlas, ya que pueden desarrollar un alto rendimiento, habiendo muy poca la diferencia efectiva con sus hermanas de más centímetros cúbicos.

Sin esfuerzos

Empezamos una jornada más de pruebas, sacando del parking a nuestras dos protagonistas. Los primeros kilómetros fluyen por las complicadas y concurridas calles de Barcelona, y en ellos nos damos cuenta de inmediato de que la Suzuki es mucho más fácil

de maniobrar que la Ducati, desenvolviéndose con más agilidad y comodidad gracias a su mayor ángulo de giro de dirección y a la altura de sus semimanillares y de su asiento. La italiana tiene una posición más sacrificada, el asiento está más elevado respecto al manillar, los estribos están más altos y atrasados y la dirección gira muy poco. No obstante, esa falta de maniobrabilidad en ciudad de la 620 S se traduce en más estabilidad en carretera, donde la sensación de seguridad al apoyar en curvas de amplio radio es mayor que con la SV. Al poco rato salimos de la ciudad para adentrarnos en la autopista

en dirección norte. Entonces es donde la aerodinámica desempeña su papel más importante, destacando la SV 650 S en protección y comodidad, ya que su cúpula es alta y clara. Por el contrario, la 620 S carece de protección debido a su pequeña cúpula, que sólo nos resguardará si nos agachamos como en un G.P. La instrumentación es igual de clara en las dos y con una gran visibilidad de los datos desde cualquier posición. En la Suzuki, la información es digital, mientras que la Ducati sigue con los clásicos relojes. Cabe destacar el antirrobo electrónico en la 620 S y la existencia de warning en la SV.

En cuanto al alumbrado, La doble óptica de la SV contrasta con el único faro de la Ducati, teniendo la primera un haz de luz más amplio. La originalidad del piloto trasero de la japonesa es muy

Solc+

Es una moto muy dinámica, fácil de conducir, con un motor muy elástico y potente que permite funcionar y disfrutar en todo tipo de terrenos.

Solc-

Las suspensiones son la parte a mejorar; no es que su comportamiento sea malo, sino que con un equipamiento ligeramente superior su conducción mejoraría espectacularmente.

Suzuki ha renovado de pies a cabeza su anterior y exitosa SV, mejorando notablemente en todos los aspectos

espectacular, y consta de dos tiras de pequeños diodos leds de gran eficacia y visión.

Después de recorrer un tramo de unos cien kilómetros aproximadamente, salimos de la autopista para adentrarnos en tramos de carretera, donde exprimiríamos al máximo las mecánicas, y llegar a una zona en la provincia de Gerona donde se combinan todo tipo de curvas y asfaltos que nos permitiría



conocer más a fondo a nuestras compañeras de viaje.

Como antes habíamos comentado, la posición de conducción de ambas es realmente diferente. Mientras que en la Ducati el cuerpo está más estirado y un poco más obligado, en la Suzuki los semimanillares están más cercanos, la posición es más cómoda, aunque la sensación al conducir es de estar un poco hundido en el asiento y tener los semimanillares un poco altos; en la italiana la postura es más equilibrada y más racing.

La sensación sobre la italiana es de una rigidez notable, seguramente por su conocido diseño de chasis multitubular, que la hace muy estable y segura, pero no permite demasiados cambios de trayectoria, ya que es difícil sacarla de la trazada una vez hemos elegido la entrada. No podemos cometer demasiados errores. Esa misma rigidez es la culpable de la dificultad de cambiar de dirección. Por el contrario, la japonesa, que tiene un chasis multitubular en aluminio de sección rectangular que la hace más elástica y fácil de mover, en las entradas y cambios de trayectorias, se muestra muy ligera, se apoya bien pero se mueve más que la 620. Rectificar en todas las situaciones es más fácil.

Sin complejos

La Ducati es mucho más efectiva en curvas rápidas, no se mueve ni con un huracán, aunque pierde un poco de fuelle en las curvas de medio radio y mucho en las paellas, costando mucho rectificar las trazadas. La SV, en cambio, es menos estable en curvas rápidas pero mucho más eficaz y maniobrable en curvas cerradas y de menos velocidad.

Cuando frenamos, hay que destacar que las dos cumplen con notabilidad su cometido. Frenan muy bien, ya que equipan un kit de frenada de muy buena calidad. La italiana monta dos discos delanteros de 320 mm y pinzas de cuatro pistones y un disco trasero de 245 mm que sólo sirve para ayudar al freno delantero, ya que no hay posibilidad de bloqueo. La japonesa está equipada también con dos discos delanteros de 290 mm y pinzas de cuatro pistones paralelos y un disco posterior de 220 mm y dos pistones, y al contrario de la Ducati, frena mucho más y puedes bloquear la rueda trasera, cambiando radicalmente la manera de conducción. Terminando con los frenos, el tacto de la 620 S es más rudo y directo y



¿Cómo van en...?

Suzuki SV 650 S

● **CIUDAD:** Se comporta con gran agilidad, ya que la dirección gira mucho. La posición de conducción es más cómoda que en la Ducati, dado que el asiento es más bajo y los semimanillares más altos.

● **CARRETERA:** En curvas lentas es muy fácil colocarla en el vértice y permite salir acelerando con seguridad. En curvas rápidas es menos estable que la Ducati.

● **AUTOPISTA:** Aerodinámicamente, la protección del piloto es buena y la estabilidad y comodidad óptimas.

Ducati 620 S

● **CIUDAD:** La postura es muy sacrificada, como en todas las Ducati. El ángulo de giro es escaso y en parado la maniobrabilidad es justa.

● **CARRETERA:** En curvas de radio corto no permite cometer errores de trazada, pero en curvas rápidas es muy estable y segura.

● **AUTOPISTA:** A una velocidad de cruce se mantiene estable y en punta los similes no existen. La protección aerodinámica es escasa.



La Ducati es una moto que presenta una estética muy deportiva y que se comporta como tal.

La SV ha cambiado radicalmente con la adquisición de la inyección y la nueva imagen de su carrocería, sin olvidar la parte ciclo, totalmente revisada.

La Ducati apuesta por más deportividad, mientras que la Suzuki, al ser más polivalente, sigue los patrones de la utilitaria deportiva.



en la 650 SV es más esponjoso y con un poco más de tacto.

En cuanto a las suspensiones, también hay grandes diferencias. La Ducati monta unas Marzocchi en el tren delantero y un monoamortiguador Cantilever multiajustable en la parte trasera con muy poco recorrido. Su comportamiento es muy rígido; proporciona sensaciones de moto de carreras, notando todos los baches y rugosidades del asfalto. En cambio, la Suzuki monta unas suspensiones ajustables en muelle con un mayor recorrido y más suaves. Absorben bien las irregularidades del asfalto, y la conducción es más divertida, ya que no nos importa el tipo de carretera que nos encontremos. Es más versátil que la italiana.

Otra cosa a destacar es la dife-

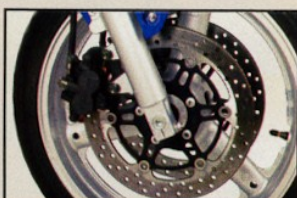




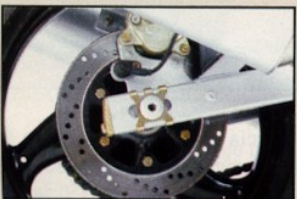
En la iluminación, las diferencias son claras. Ducati cumple bien con su cometido con el faro único de técnica Multiconvex, pero Suzuki se destaca con dos ópticas; siempre ambas en funcionamiento independientemente de que circulemos en cruce o carretera.



Los relojes de ambas motos son muy completos, aunque sin duda los de la Suzuki transmiten algo más de información. Mientras la 620 S apuesta por un corte clásico en la presentación de la información, la SV 650 S rompe con un diseño extremadamente moderno.



La mejor frenada se la lleva la Ducati, con discos de mayor diámetro mordidos por pinzas de cuatro pistones, latiguillos metálicos y firmados por la prestigiosa Brembo. Por su parte, Suzuki emplea discos más pequeños y pinzas de sólo dos pistones, justos si se pretende buscar altas prestaciones y tacto deportivo, pero más que suficientes para el perfil de usuario sport para el que se ha definido dicha montura.



El freno trasero de la Suzuki es muy potente. Como suele ser usual en esta marca, tiende a bloquear fácilmente; todo lo contrario que la Ducati, que también sigue fiel a sus principios con frenos con los que ni queriendo lo consigues...



En los asientos, dos mundos. Es mucho más confortable la plaza del conductor en la Suzuki, en parte debido a la forma del depósito, aunque el asiento de la italiana muestra un tapizado antideslizante convincente. El pasajero en la SV va más plano sobre la superficie del asiento, pero también más alto, mientras que en la 620 S va más junto, pero con menos mullido e inclinado hacia delante.

Valoración Equipamiento

	Suzuki SV 650 S	Ducati 620 S
Indicador de nivel de gasolina	●	●
Indicador de nivel de reserva	●	●
Chivato de reserva	●	●
Velocímetro digital	●	●
Tacómetro digital	●	●
Reloj horario	●	●
Odómetro parcial doble	●	●
Indicador temperatura del refrigerante	●	●
Indicador temperatura ambiente	●	●
Warning	●	●
Ordenador de a bordo	●	●
Cronómetro	●	●
Avisador de régimen máximo	●	●
Antirrobo electrónico	●	●
Pantalla regulable	●	●
Asiento regulable	●	●
Asientos separados	●	●
Respaldo	●	●
Regulación maneta embrague	●	●
Regulación maneta freno	●	●
Estriberos regulables	●	●
Estriberos conductor con goma	●	●
Estriberos pasajero con goma	●	●
Asas para pasajero	●	●
Asa para colocar caballete	●	●
Guanteras	●	●
Hueco para antirrobo	●	●
Ganchos para pulpos	●	●
Maletas	●	●
Caballete central	●	●
Tapa de colín	●	●
Amortiguador dirección	●	●
ABS	●	●
Freno combinado	●	●

● No disponible ● Mejorable ● Correcto

Equipamiento Probador

Mono	Silmar
Casco	Shark
Botas	Oxstar
Guantes	Garibaldi



rencia en el cambio de velocidades. Mientras que la italiana tiene cinco relaciones, la Suzuki consta de seis. Esa diferencia hace que, en orden de marcha, la primera sea más rápida en aceleración en las primeras relaciones y más lenta en las últimas (ver ficha técnica). La precisión en las dos es notable, pero el recorrido de la palanca es bastante largo. La refrigeración es una diferencia importante entre las dos monturas. La italiana sigue estando refrigerada por aire, trabajando a una temperatura de 100 y 120 grados centígrados, mientras que la japonesa lo está por agua, de modo que trabaja a menos temperatura, lo que permite un rendimiento más

alto del motor. Trabaja mejor y a más alto régimen de revoluciones. El motor de la Suzuki es más elástico y se pueden apurar bastante las marchas. En la Ducati, sin embargo, el motor trabaja a unas 500 revoluciones menos, por lo que le cuesta más subir de régimen y reacciona más lentamente. También en velocidad punta es un

poco más lenta que la japonesa. La potencia de la Ducati es inferior a la de la Suzuki -la culpable es la menor cilindrada-, pero en contrapartida el consumo es menor en la transalpina (6,4 l/100 km frente a 6 l/100 km de la oriental). La alimentación es por inyección electrónica en las dos, y la autonomía varía bastante en refe-

rencia al consumo, ya que la capacidad del depósito es en la 620 S de 16 l y en la SV 650 de 17 l, siendo la autonomía de 250 km y 283 km respectivamente.

Reafirmación

Después de conducir estas monturas durante toda una jornada y en otras dos ocasiones previas a



SILMAR

DRIVE THE FREEDOM

TELÉFONO ATENCIÓN AL CLIENTE 938 918 276

Equipamiento Probador

Mono	Garibaldi
Casco	Shoei
Botas	Rainers
Guantes	Spidi



El tacto de la italiana es más rudo, aunque esta mecánica es un ejemplo de suavidad respecto a los otros motores de la marca. La Suzuki sigue siendo dulce como su antecesora en el tacto de todos sus mandos.

Ficha técnica

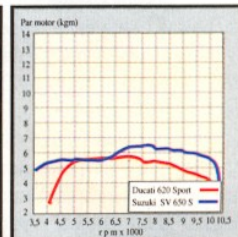
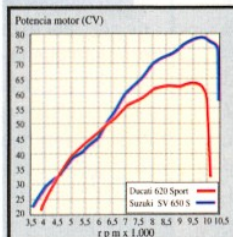
Motor	Ducati 620 Sport	Suzuki SV 650 S
Tipo de motor	2 cil.V-90° aire Desmo 4 V	2 cil.V-90° 4T LC DOHC 8 V
Cilindrada	618 c.c.	645 c.c.
Diám. x carrera	88 x 61,5 mm	81,0 x 62,6 mm x 2
Compresión	10,5:1	11,5:1
Potencia máx.	61,0 CV a 8.750 rpm	N.d.
Par máximo	5,5 kgm a 6.500 rpm	N.d.
Alimentación	Inyec. electrónica Marelli	Inyección electrónica
Encendido	Electrónico digital	Eléctrico digital
Arranque	Motor eléctrico	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco en aceite	Multidisco de aceite
Cambio	De 5 relaciones	De 6 relaciones
Transmisión	Por cadena sellada	Por cadena sellada

Parte ciclo

Tipo chasis	Multitubular en acero	Fundición de aluminio
Basculante	Doble brazo en acero	Doble brazo en aluminio
Geometría	24°	25° y 100 mm de avance
Susp. delantera	Horquilla invertida Marzocchi de 43/120 mm	Horquilla telescópica, con barras de 41 mm, Sistema progresivo con amortiguador ajustable
Susp. trasera	Amortiguador Sachs de 136 mm, multiajustable	Discos de 290 mm, con pinzas de 2 pistones
Freno delantero	Discos de 320 mm, con pinzas de 4 pistones	Disco de 220 mm, 1 pist.
Freno trasero	Disco de 245 mm, 2 pist.	Disco de 220 mm, 1 pist.
Neumáticos	120/70 17" y 160/60 17"	120/60 17" y 160/60 17"

Banco de potencia

Potencia declarada	61,0 CV a 8.750 rpm	N.d.
Potencia en rueda	57,4 CV a 8.200 rpm	72,5 CV a 10.000 rpm
Potencia máx. motor	63,1 CV a 9.450 rpm	78,7 CV a 9.500 rpm
Par declarado	5,5 kgm a 6.500 rpm	N.d.
Par máximo motor	5,8 kgm a 7.050 rpm	6,4 kgm a 7.850 rpm



Prestaciones

Velocidad máxima

Real/marcador	205,0 km/h	210,0 km/h	217,7 km/h	220,0 km/h
---------------	------------	------------	------------	------------

Aceleración desde parado

0-100 m	5,1 s	114,7 km/h	5,3 s	119,8 km/h
0-200 m	7,9 s	142,4 km/h	8,0 s	147,3 km/h
0-400 m	12,4 s	169,4 km/h	12,4 s	177,8 km/h
0-1.000 m	24,7 s	195,1 km/h	23,4 s	208,9 km/h
0-100 km/h	4,0 s	69 m	3,9 s	56 m
0-150 km/h	8,9 s	243 m	8,4 s	214 m

Recuperaciones marcha más larga

50-100 km/h	8,2 s	173 m	6,3 s	130 m
100-150 km/h	9,0 s	319 m	7,5 s	261 m
50 km/h - 200 m	9,2 s	105,7 km/h	8,6 s	116,9 km/h
50 km/h - 400 m	15,1 s	139,7 km/h	14,0 s	151,3 km/h

Pesos y dimensiones

Peso declarado	181,6 kg	169 kg
Peso real seco	183,0 kg	180,5 kg
Reparto de pesos	48,0/52,0 %	47,4/52,6 %
Relación peso/pot.	2,90 kg/CV	2,29 kg/CV
Largo x alto x ancho	2.030 x 1.110 x N.d. mm	2.120 x 1.160 x 790 mm
Distancia entre ejes	1.405 mm	1.435 mm
Altura asiento	815 mm	800 mm
Cap. depósito	16 l	17 l
Consumo medio	6,4 l/100 km	6,0 l/100 km
Autonomía	250 km	283 km

Guía del comprador

Precio	8.167 €	7.278 €
Garantía	2 años piezas y M.O.	2 años piezas y M.O.
Importador	Desmotrón S.L.	Suzuki Motor España S.A.
	96 153 93 32	98 530 73 73

la sesión fotográfica, sigo pensando, como dice muy bien un espacio publicitario de neumáticos, que la potencia sin control no sirve de nada.

Por tanto, llego a la conclusión de que estas dos motocicletas de inmejorable estética tienen la suficiente potencia, equipamiento, prestaciones y sensaciones como para desplazarse con rapidez, agilidad y seguridad, y con un precio de mercado accesible a muchos más bolsillos que para otras motos de más prestaciones es imposible conseguir y mantener.

El importe que tendremos que pagar por la Ducati (8.167 euros) es claramente superior al de la Suzuki (7.278 euros), aunque ya es habitual que la marca de Bolonia sea más cara que una japonesa. Pero eso ya es otra historia... ◀

