

UNIVERSO

SUZUKI SV 650

# Buena, Bonita, Básica

[www.motoelectras80.com](http://www.motoelectras80.com)

[www.motoelectras80.com](http://www.motoelectras80.com)



# Sport

**BAJO UNA MISMA BASE, DERIVADA DE LA TECNOLOGÍA EMPLEADA EN LAS TL 1000, LA GENTE DE SUZUKI NOS PROPONE DOS MOTOS DE CILINDRADA MEDIA DOTADAS DE UN GRAN CARÁCTER. SI ADEMÁS ESTÁN BIEN DE PRECIO, SON BONITAS Y RESULTONAS, PUES MUCHO MEJOR. SON LAS NUEVAS SV 650 NAKED Y SPORT...**

Ferran Mas & J.C.  
Fotos gentileza de Moto Revue



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clásicas  
1980

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

Las nuevas Suzuki SV entran de lleno en el segmento medio de nuestro mercado y en dos parcelas en particular: el de las naked, con la más básica, y en el de las primeras Sport, con la versión S, que viene equipada con un práctico semicarenado de doble óptica rasgada.

La llegada al mercado de estas dos motocicletas es esperado por muchos usuarios, ya que Suzuki ha anunciado unos precios muy competitivos, 1.020.000 para la S y 950.000 ptas. para la Naked. Aquí se van a encontrar con que las esperaban también fuertes rivales, como la Yamaha FZS 600 Fazer, las Honda CB 500 S/N, CB 600 F Hornet, la Kawasaki ER-5, la Ducati Monster o SS 600/750 o hasta la Suzuki Bandit 600 dentro de su misma marca, pues su cubicaje de 650 c.c. y su diferente carácter las hace competitivas en un amplio sector del mercado, por lo que ya os podéis ir preparando para verlas en variados y diferentes ensayos comparativos en cuanto dispongamos de las unidades de pruebas de Suzuki Motor España.

Y ellas, ya os lo adelantamos a primera vista, vienen preparadas para lo que se tercie y a luchar hombro a hombro con todas ellas y hasta con motos superiores (ya lo veréis), a las que pondrán en serios apuros.

Unas pocas diferencias, además del apreciable carenado de la S, son las existentes entre los dos nuevos modelos de Suzuki. Vamos a descubrirlas...

**La Sport  
será ideal  
para aque-  
llos que se  
inician  
con una  
máquina  
deportiva.  
Sus apro-  
vechables  
70 CV van a  
dar muchos  
sustos a  
motos más  
grandes...**

## **INSPIRACIÓN TL**

Bien se podrían apodarar TL las nuevas SV 650, ya que tanto su bastidor multitubular de aluminio, como su motor bicilíndrico en V a 90° tienen una clara inspiración y nacen a partir de la tecnología desarrollada para el modelo TL 1000 S, aparecido en el mercado hace ahora dos años.

Aunque con una potencia inferior a la anteriormente citada, los 73,8 CV de verdad (conseguidos en nuestro banco de pruebas de motores) del nuevo propulsor de Suzuki le otorgan un comportamiento excepcional, con un buen par máximo de 6,5 kgm a 7.350 rpm, y su conducción es exquisita en zonas reviradas, ya que, además de tener unas buenas reacciones de motor al accionar el acelerador, gozamos del apoyo en el momento de frenar de un buen "freno motor".

Entre ellas notaremos pequeñas diferencias de velocidad punta y de aceleración. La primera viene dada por la utilización del semicarenado en la versión S y de un desarrollo más largo, concretamente un diente menos en la corona trasera, respecto a la versión naked pura, detalle este último que nos ayudará a mejorar la aceleración en la versión económica. Por otro lado, con la ausencia del carenado nos sería difícil conseguir la velocidad máxima de la versión S en la preciosa naked. Una supera los 210 km/h. de punta, mientras que la naked se conforma con coquetear con los 190 de máxima.

El vistoso motor de estas Suzuki tiene como mejor virtud su amplia gama de entrega de potencia, a un régimen no demasiado alto, lo que favorece su facilidad de conducción y que en carreteras sinuosas puedes empezar a jugar con el par motor cuando la aguja del tacómetro comience a estar por encima de las 3.000 rpm y por debajo de las 6.000 rpm; éste es, a mi parecer, su mejor zona de potencia; aprovechable, muy plana, progresiva y sin baches ni brusquedades. Para todos los públicos.

Para los que quieran más, por supuesto, el motor se estira hasta las 10.000 rpm. con gran facilidad y con buenos y aplicables "CaVallos".

La relación de cambio es muy abierta, su tacto es



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clasicas*  
70 80 90

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

preciso y está muy acorde con el carácter del motor. La alimentación, y la diferencia respecto a su hermana mayor, viene dada por dos carburadores Mikuni BDSR de 39 mm. (inyección en las TL 1000) Su respuesta al puño es fina y precisa, y le dan suavidad al carácter rudo de un motor en V. El único silencioso tiene un sonido especial que nos la diferenciará del resto del mercado, muy personal, aunque es algo escandalosa.

El bastidor es igual en ambos casos y, aunque en la S se ha reducido, la distancia entre ejes, 10 mm, viene dada por un basculante un pelín más corto.

## MÁS CARÁCTER

Si la respuesta del motor es prácticamente igual entre las dos versiones, no ocurre lo mismo cuando hablamos de reacciones de la parte ciclo en conducción.

La posición de conducción se ve variada por la adopción de unos semimanillares por debajo de la tija superior en la versión S, que nos obligará a redondear un poco más la espalda que cuando conduzcamos la versión naked pura, con su manillar de tubo de acero anclado por encima de la tija. La posición de las estriberas es idéntica en ambas versiones, y para los más "quemados", que sepáis que están a una altura que difícilmente y sin caer rozarán en el asfalto.

Las reacciones de ambas motos varían debido a la diferencia de la carga del peso del conductor sobre la primera rueda y los 10 mm de diferencia de distancia entre ejes que separan la Naked de la Sport. La menor longitud va a parar a la S, para mejorar su comportamiento en zonas muy reviradas y ser conducida más con la rueda delantera.

Ya en carretera, podemos comprobar un buen aplomo de la rueda delantera de ambas versiones en el interior del viraje; no así a la salida de los mismos o en línea recta a gran velocidad, donde echaremos en falta un amortiguador de dirección en conducción animada. Con la Sport se nota más lo que está haciendo la rueda delantera, hay más tacto deportiva, mientras que la Naked, por su condición, es más tranquila.

En una conducción rápida, se les nota cierta ten-

dencia a caer hacia el interior del viraje, una sensación que se debe de tener en cuenta para ahorrarte algún "sustillo". Las unidades de pruebas equipaban neumáticos Metzeler MZ4 y, aun siendo conocida por todos la calidad de estos neumáticos, cabe la posibilidad de corregir o no este vicio con neumáticos de diferente carcasa.

En virajes rápidos y largos, donde la motocicleta pasa un buen rato inclinada, se les nota un buen aplomo general, y es tan sólo en la salida del mismo cuando, al aplicar al asfalto su buena caballería y tracción, nos viene a la memoria el amortiguador de dirección que finalmente se colocó de serie en la TL 1000 S. No es que sea del todo necesario, pues no hay tanta potencia ni son tan deportivas con su hermana mayor, pero no estaría de más...

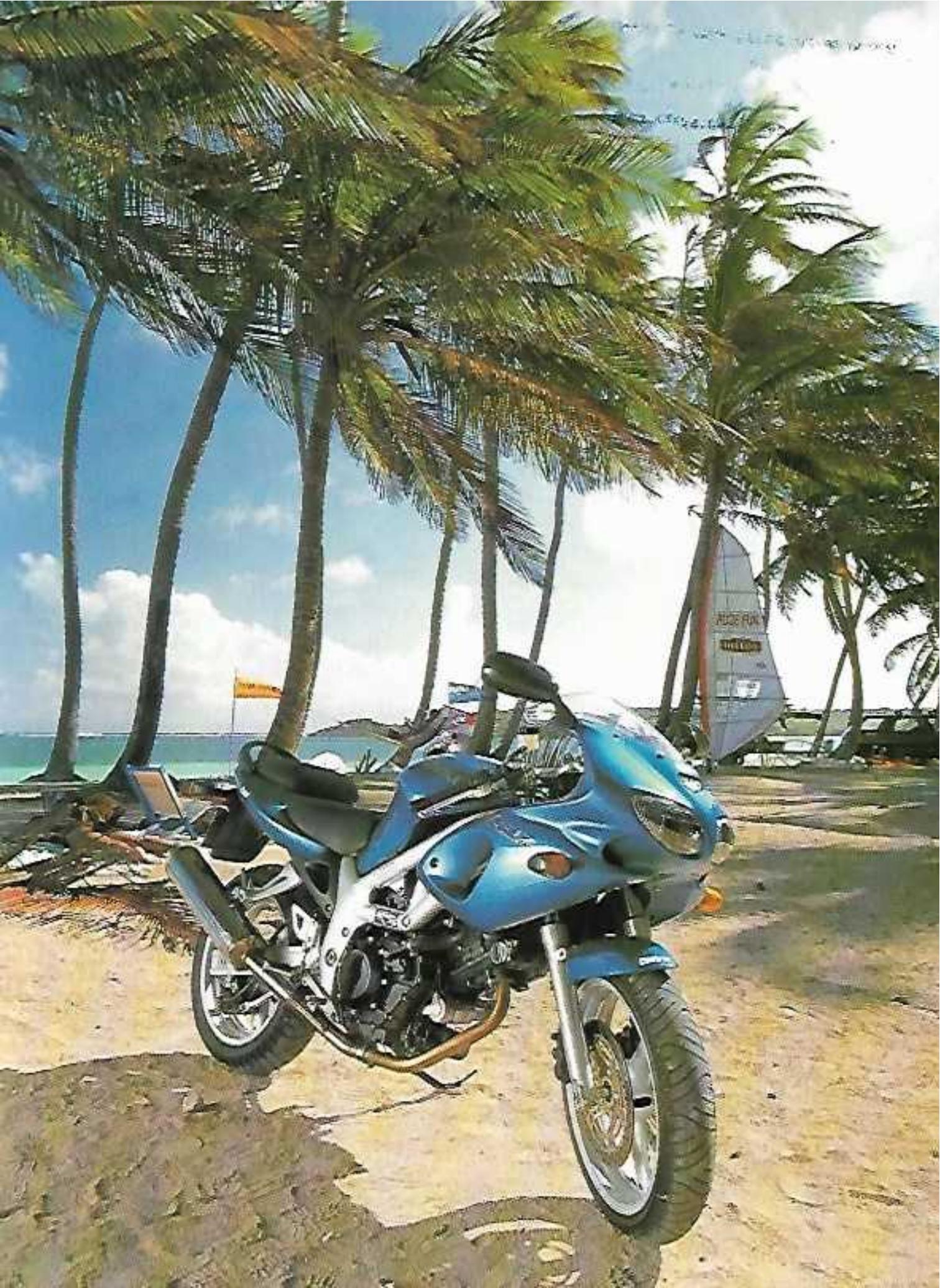
Los frenos no son su mejor punto fuerte, aunque para su carácter medio y sin hacer carreras por los "circuitos de la vida", cumplen bien; cabe destacar que se ven ayudados por un generoso freno motor, al poder ir reduciendo marchas en las frenadas. Unas pinzas de cuatro pistones hubieran ido estupidas.

## EL RESTO...

Ahora que ya sabemos un poco de su técnica y de su comportamiento en carretera, veamos qué tal es su equipamiento, sus opciones o su comportamiento en ciudad.

Empecemos en la urbe; tanto sus medidas como su gran motor nos permitirán entablar una buena amistad con tan hostil medio. Tan sólo los retrovisores en la versión sport, que sobresalen demasiado, y su posición de conducción estilo "R light" pueden romper esta buena amistad. En cuanto a la naked, nada que objetar, y para los que nos gusta ir por la ciudad en motocicleta, ésta es una de las mejores opciones. Incluso debajo del sillín del pasajero encontraremos un buen espacio para guardar pequeños objetos y el candado de tipo U o de disco.

El pasajero viajará relativamente cómodo, ya que, a pesar del sillín a diferente altura, la posición de las estriberas resulta agradable, y en el caso de la S, recibirá la ayuda del carenado, que cubre bien, pero te obli-



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clásicas

info  [motosclasicas80.com](http://motosclasicas80.com)



El chasis es multitubular de aluminio, con el motor suspendido, como en la TL 1000 S.



para utilizar una postura un poco deportiva. En ambos modelos dispondrá de una amplia agarradera que remata la parte trasera de su asiento.

Por el uso del carenado bifaro en la versión S, la instrumentación está dispuesta de forma distinta pero con similar información para el conductor, y si en la S predomina el deportivo tacómetro, en la naked pura el principal protagonista es el velocímetro. Ambas tienen una pequeña simulación de fibra de carbono y el cuentakms en una pantalla digital multifunción. En ningún caso incorporan el necesario indicador de nivel de combustible y tendremos que fiarnos de un testigo luminoso. Tampoco tienen reloj horario.

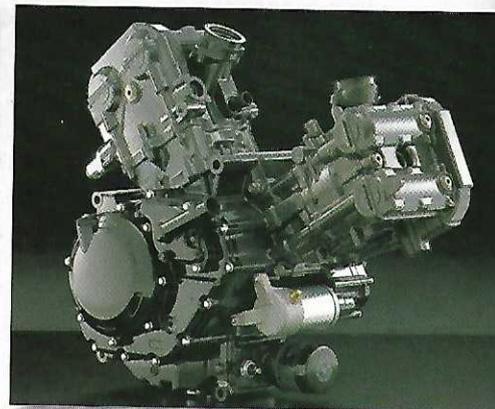
Por debajo de las tapas laterales traseras encontramos unos ganchos para atar algún bulto sobre el lugar del pasajero. Aunque para aquellos moteros a los que les guste devorar millas a destajo, Suzuki tiene preparado un "kit viajero" consistente en maletas laterales, baúl sobredepósito y un portapaquetes trasero.

## BUEN PRECIO

Las SV 650 ya están aquí. Dos motocicletas similares aunque con utilidades diferentes, dos nuevas opciones nuevas para un sector del mercado algo descuidado por las marcas y donde prometen entrar fuerte gracias a su ajustado precio: 950.000 ptas. y 1.020.000 ptas., y también a sus buenas maneras y fuerte personalidad.

**La Naked pretende ser una moto básica, pero el gran carácter de su motor bicilíndrico en V a 90° no la dejará pasar desapercibida**

La frenada está bien resuelta para ambas versiones, con dos discos de 290 mm. delante y otro posterior de 240, mordidos todos ellos por pinzas de dos pistones.

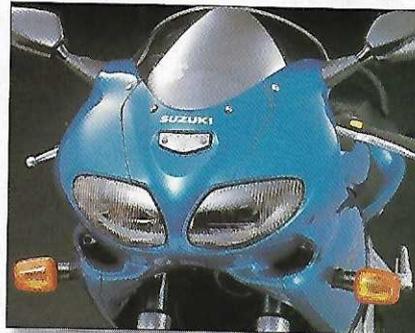


El motor está derivado de la tecnología empleada en los propulsores TL 1000, un bicilíndrico en V a 90°, 4T LC DOHC 8 válvulas, pero alimentado por dos carburadores en lugar de la inyección de su hermano mayor.

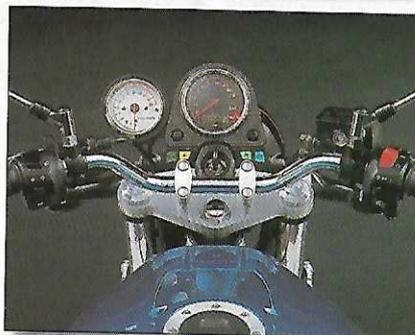
## Ficha técnica

Motor tipo	2 cil. 4T LC DOHC 8V
Diámetro x carrera	81,0 x 62,6 mm. x 2
Cilindrada	645 c.c.
Potencia máxima	70 CV a 9.000 rpm.
Par máximo	6,3 kgm. a 7.400 rpm.
Alimentación	2 Mikuni BDSR de 39 mm.
Arranque	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Caja cambios	De 6 relaciones
Transmisión secundaria	Cadena sellada de retenes
Tipo chasis	Multitubular de aluminio con el motor suspendido
Geometría dirección	24,8° y 100 mm.
Basculante	Tubo de aluminio rectangular
Suspensión delantera	Horquilla telescópica 41/130 mm.
Suspensión posterior	Monomortiguador regulable 125 mm.
Freno delantero	2 discos 290 mm. pinzas 2 pistones
Freno trasero	1 disco 240 mm. pinza 2 pistones
Neumáticos	120/60 x 17 y 160/60 x 17
Largo total	2.045 mm.
Distancia entre ejes	1.420 mm. (1.410 mm N)
Altura asiento	805 mm.
Peso en vacío	169 kilos (160 kg N)
Depósito gasolina	16 litros
Precio matriculada	1.020.000 ptas. S (950.000 ptas. N)
Garantía oficial	2 años piezas y M.O.
Importador	Suzuki Motor España, 985-16 77 62

La versión Naked tiene faro e instrumental al aire, a mismo tiempo que el manillar más alto, mientras que la Sport emplea medio carenado de doble óptica y semimanillares.



El instrumental también difiere, aunque ambas ofrecen la misma información: mientras la N cuenta con dos solitarias esferas, la S dispone de un verdadero panel.



El depósito de combustible bascula para acceder fácilmente a la caja del filtro del aire.



La estilizada parte posterior está rematada por una amplia agarradera para el pasajero.

### ↑ A FAVOR    EN CONTRA ↓

Carácter motor	Sin nivel de gasolina
Protección carenado (S)	Sin caballete central
Precio ajustado	Sin reloj horario
Manejabilidad	
Estabilidad	

Sus precios se han ajustado al máximo: 1.020.000 ptas. para la más deportiva Sport y 950.000 ptas. para la versión básica y desnuda, que ya se encuentran a la venta