

Conducir un eléctrico con prestaciones de un 125 c.c. es una experiencia que todo el mundo debería realizar, es como conducir una nave espacial



» **Silence S01** » **Kymco People S 125** » **Suzuki Burgman 125** » **Yamaha Tricity 125**

Ya están aquí...

Hace ya tiempo que se viene oyendo que los scooters eléctricos son el futuro de la movilidad urbana, pero nosotros nos planteamos si no serán ya el presente. Comparamos un scooter eléctrico, el Silence S01, con tres scooters premium de varias marcas equipados con motor de combustión interna. ¿Adivináis el resultado?

En el pasado número de Solo Moto Scooter probamos el nuevo Silence S01 y quedamos gratamente sorprendidos por su funcionamiento y por las cifras que anunciaba, que por cierto se ajustaron mucho a la realidad cuando las pusimos a prueba. De aquel ensayo surgió esta idea: ¿por qué no enfrentamos el Silence con otros scooters de gasolina de diferente tipología? Porque, si obviamos el hecho de que uno funciona con energía eléctrica y los otros con gasolina, el Silence es de los pocos scooters eléctricos, por no decir el único, que por tamaño, prestaciones y precio (aunque se escapa un poco) es perfectamente comparable con los scooters 125 de motor térmico. Nos pusimos manos a la obra y decidimos ser muy pragmáticos, ponderando la valoración final a las cifras obtenidas

en varios apartados, todos ellos muy funcionales en el día a día: autonomía real y teórica, velocidad punta, aceleración, recuperaciones, consumo, mantenimiento y precio de compra. Evidentemente, valoraremos también el comportamiento dinámico de cada uno, aunque los scooters seleccionados para participar en este comparativo no van a tener problemas significativos en ese sentido.

Así pues, nos disponemos a desgranar de manera muy gráfica, para que sea fácil de comparar, el potencial de cada uno de nuestros invitados. Y como el protagonista de este comparativo/enfrentamiento consideramos que es el scooter eléctrico, será precisamente el Silence S01 el que marque la pauta y sus cifras serán las que se enfrenten a las del resto.

» **Silence S01**

a favor

Las virtudes son muchas: plataforma plana, gran frenada, enorme hueco bajo el asiento, ruedas altas... pero destacan sus excelentes prestaciones y una frenada impresionante.

en contra

No dispone de guantera y eso es algo básico para un scooter urbano, a pesar de la excelente capacidad de carga que ofrece el cofre bajo el asiento.



6.600 euros

Silence ponía a la venta su esperado scooter S01 el pasado año. Se trata de uno de los eléctricos con mejores aptitudes para terminar sustituyendo a los actuales con motor de explosión. Ofrece una buena ergonomía gracias a su tamaño y un espacio de almacenamiento bajo el asiento en el que caben dos cascos. Sin embargo, destacan, por encima de todo, las prestaciones que ofrece su planta motriz, muy por encima de las de la competencia de gasolina.

NOTA: La unidad probada estaba equipada con una batería de 4,2 kWh. Actualmente todos los Silence disponen de unas nuevas baterías con capacidad de 5,6 kWh, lo cual le proporciona hasta un 20 % más de autonomía -a tener en cuenta con respecto a las cifras que aparecen en este reportaje-.

Potencia declarada:
7 kW (9,52 CV)
Consumo medio:
4,2 kWh por carga (0,49 €)*
Autonomía teórica:
90 km (homologada: 138 km)
Peso declarado:
114 kg (154 kg con batería)

*Se toma como referencia el PVPC (en fecha de 13/02/2020) para establecer el precio del kWh, que es de 0,119 €/kWh



La batería, a pesar de sus 40 kg, se extrae de manera sencilla y se convierte en una especie de trolley muy cómoda de transportar. También, si se prefiere, se puede cargar sin necesidad de sacarla del scooter.



Dispone de un botón (verde) en el manillar izquierdo que hace que el motor gire al revés, así que podemos decir que el Silence S01 dispone de marcha atrás, limitada a muy baja velocidad, evidentemente.



El conjunto de luces delantero es muy personal, pero es que el posterior muestra un diseño muy elegante a la par que discreto. Por supuesto, todas las luces del scooter son de led.

PRUEBA DE AUTONOMÍA

Durante la prueba que realizamos en el último número de Solo Moto Scooter ya hicimos ensayos de autonomía. Sin embargo, hemos querido comprobar de nuevo sus aptitudes en este sentido y además que estas pruebas fuesen en un uso mixto entre ciudad, carretera y autopista. Destacar también que no hemos utilizado el modo ECO, que limita la velocidad máxima a los 55 km/h, porque en este reportaje lo que pretendemos es comparar las prestaciones del Silence S01 con la de otros tres scooters de 125 c.c. y en circunstancias de uso reales.

AUTOPISTA

Trayecto 1 / Modo Sport

Distancia recorrida:	23,87 km
Carga batería inicio de trayecto:	100%
Carga batería fin de trayecto:	75%
Autonomía teórica inicial:	97 km
Autonomía teórica final:	72 km
Temp inicial motor:	12 grados
Temp final motor:	58 grados

Es realmente increíble lo bien que se porta en este medio. Se muestra muy sólido en aceleración desde parado y hasta alcanzar la velocidad máxima, que en este modo Sport es de 100 km/h. Las recuperaciones son uno de sus fuertes y también un hecho diferencial entre él y los tres scooters de gasolina. Pasa de los 70 km/h a los 100 km/h sin baches de potencia. Claro, no utiliza variador, y eso se nota. Es una pena que se autolimita la velocidad máxima, porque cuando llega a 100 km/h, como no percibimos el sonido de un motor forzado, como sí pasa con un propulsor térmico, da la sensación de que quiere más, de que no tenga límite pero, evidentemente, si no se limitara, saldría perjudicada de manera notable la autonomía.

CARRETERA

Trayecto 2 / Modo Sport

Distancia recorrida:	24,03 km
Carga batería inicio de trayecto:	100%
Carga batería fin de trayecto:	72%
Autonomía teórica inicial:	97 km
Autonomía teórica final:	69 km
Temp inicial motor:	13 grados
Temp final motor:	71 grados

En carretera es un auténtico disfrute conducir el Silence. En este ámbito no notamos tanto el límite de los 100 km/h y en la salida de las curvas, cuando abres gas a fondo, el scooter tira y tira hasta la siguiente curva, sin que echas en falta más potencia -y eso que no llega a los 10 CV de potencia-. Cuando le dimos caña en carretera el motor se nos llegó a calentar un poco más que en autopista, aunque en ningún caso llegó a superar los 71 grados, una cifra que todavía estaría lejos de comprometer la fiabilidad. Por otro lado, creí que con este tipo de conducción el freno regenerativo actuaría más y que se notaría en la autonomía, pero, si nos fijamos, las cifras finales son más o menos las mismas en autopista que en carretera.

MODOS DE CONDUCCIÓN

ECO: Ayuda a mejorar la autonomía del vehículo. No dispone de freno regenerativo. Velocidad autolimitada a 67 km/h.
SPORT: Este modo de conducción permite disponer de una mayor potencia y velocidad en situaciones puntuales. El uso frecuente del modo SPORT disminuye la autonomía debido a un mayor consumo de energía y puede llegar a aumentar en exceso la temperatura del motor/batería, lo que provocaría la bajada de rendimiento o desconexión del scooter. Dispone de freno regenerativo total. Velocidad autolimitada a 100 km/h.
CITY: El Silence S01 está estudiado para funcionar normalmente en este modo, que le da unas buenas prestaciones y un consumo más equilibrado. Es el modo predeterminado en el que se enciende el scooter. Dispone de freno regenerativo limitado. Velocidad autolimitada a 85 km/h.

CIUDAD

Trayecto 2 / Modo City

Distancia recorrida:	22,84 km
Carga batería inicio de trayecto:	100%
Carga batería fin de trayecto:	78%
Autonomía teórica inicial:	115 km
Autonomía teórica final:	79 km
Temp inicial motor:	12 grados
Temp final motor:	48 grados

Esta prueba es importante, porque en teoría la ciudad es el hábitat natural de los scooters eléctricos. Para ello utilizamos solo el modo City, que permite una velocidad máxima de 85 km/h, más que suficiente para movernos entre el tráfico de Barcelona. Las prestaciones en cuanto a aceleración son muy buenas, pero las recuperaciones cuando circulamos a una velocidad de unos 40-45 km/h son increíbles. Cuando llegas a los semáforos, notas cómo los conductores de otros scooters se quedan mirando el Silence; seguro que se deben preguntar qué tipo de scooter les acaba de dar un repaso de tal envergadura. Destacable también la ausencia de cualquier sonido o ruido. Cuando aceleras, el scooter corre, sin más, no te avisa que está aumentando su velocidad con un sonido cada vez más fuerte. Necesitas mirar de vez en cuando el marcador para saber que no te estás pasando de la raya.

CARRETERA/CIUDAD

Trayecto 4 / Modo City/Sport

Distancia recorrida:	34,5 km
Carga batería inicio de trayecto:	100%
Carga batería fin de trayecto:	57%
Autonomía teórica inicial:	97 km
Autonomía teórica final:	55 km
Temp inicial motor:	12 grados
Temp final motor:	51 grados

Podríamos decir que este es el trayecto más realista que hemos realizado de los cuatro que publicamos aquí. Así que de este ensayo es de donde sacaremos algunas conclusiones. Si nos fijamos, la autonomía teórica que ofrece al inicio del trayecto es de 97 km en el modo City, pero nosotros fuimos alternando entre este y el modo Sport. Al final nos quedamos con un 57% de batería, así que, aplicando una sencilla regla de tres, podríamos decir que en un uso realista la autonomía real de una carga de batería en el Silence S01 podría rondar los 80 km tranquilamente, sin cortarnos a la hora de dar gas y empleando los dos modos más potentes de los disponibles. Lo que no está nada mal.

» **Kymco People S 125**

4.799 euros



a favor

Dinámicamente es un gran scooter, pero también destaca por un buen nivel de equipamiento y por la calidad de sus acabados.

en contra

Aunque dispone de una pequeña guantera, esta no tiene cerradura y resulta algo pequeña para dejar objetos.

Llegó para convertirse en un nuevo referente en el competido segmento de los ruedas altas, algo para lo que aptitudes no le faltan. Es un gran scooter urbano, muy fácil de conducir y que enseguida aporta confianza. Además, ofrece un buen espacio bajo el cofre –sorprendentemente al tratarse de un ruedas altas–, plataforma plana, gancho portabolsas y un motor que nos ha parecido de lo mejorcito que hay actualmente en el mercado.

Potencia declarada: **8,3 kW (11,28 CV)**
Consumo medio: **3,0 l / 100 km**
Autonomía teórica: **206 km**
Peso declarado: **130 kg**



Se ha buscado una ubicación adelantada y baja para el depósito para favorecer el centrado de masas.



En el cuello de la dirección hallaremos una segunda toma de corriente USB para cargar el móvil.



El motor resulta extremadamente suave y silencioso; no se notan vibraciones a ningún régimen.

» **Suzuki Burgman 125**

4.349 euros



a favor

Es de los scooters más bajos del mercado, y eso ofrece gran confianza y seguridad. Otra gran virtud es su capacidad de carga.

en contra

Lleva ya mucho tiempo en el mercado con pequeñas mejoras cada pocos años. Aun así, su veteranía le pasa factura en cuanto a equipamiento.

A pesar de los años que lleva en el catálogo de Suzuki, la filosofía que pone en práctica el Burgman sigue todavía hoy vigente. Es un scooter muy cómodo, con un gran asiento (735 mm respecto al suelo) y con la posibilidad de estirar las piernas, protector frente al viento y con una capacidad de carga extraordinaria. Ese es el secreto de su éxito y la razón por la que ha logrado mantenerse tantos años en el catálogo de la firma japonesa.

Potencia declarada: **9,09 kW (12 CV)**
Consumo medio: **3,2 l / 100 km**
Autonomía teórica: **328 km**
Peso declarado: **161 kg**



Funciona de manera independiente para largo y corto alcance; una imagen frontal inconfundible.



Además del cofre, dos grandes guanteras en el contraescudo nos harán más fácil el día a día.



La pantalla parabrisas lo convierte en el scooter más atento con sus ocupantes de este comparativo.

» **Yamaha Tricity 125**

3.999 euros



a favor

El disponer de tres ruedas es su mayor virtud. Destaca también un tamaño muy reducido y una estética más que aceptable.

en contra

Ofrece frenada combinada pero no ABS, y en este tipo de scooters este aporte resulta todavía más efectivo que en un scooter convencional.

En 2015 Yamaha sorprendió a todos con la puesta en escena del Tricity, el primer tres ruedas de origen japonés. Pero además de eso, también sorprendió porque se salía del estándar establecido hasta entonces por los tres ruedas del mercado, ya que el Tricity es un scooter de tamaño supercompacto y muy ligero. Hoy es el más vendido de su categoría y razones para ello no le faltan; ofrece todo lo bueno de un urbanita con el plus de seguridad de los tres ruedas.

Potencia declarada: **9,0 kW (12 CV)**
Consumo medio: **2,8 l / 100 km**
Autonomía teórica: **257 km**
Peso declarado: **164 kg**



Cuenta con una pequeña guantera en el contraescudo y una toma de corriente en el interior.



Es el único tres ruedas del mercado que dispone de plataforma plana, un elemento muy útil.



Gancho portabolsas para aprovechar precisamente el espacio de la plataforma plana.

1

Silence

El mejor en... Instrumentación

- Silence**
Gran cantidad de información, muy útil y perfectamente distribuida.
- Kymco**
Doble pantalla LCD en la que la información se divide para una lectura más rápida y fácil.
- Yamaha**
No brilla por la cantidad de información, pero la presentación resulta muy intuitiva.
- Suzuki**
Lo hemos dejado en último lugar solo por ser el único analógico, pero resulta muy completo.

2

Kymco

3

Yamaha

4

Suzuki

El mantenimiento de un scooter eléctrico se limita prácticamente a comprobar, no a sustituir líquidos ni piezas



Consumo

Decíamos al principio de este reportaje que íbamos a medir las fuerzas de todos los scooters en varios campos. Para ello hemos puesto a prueba el Silence en una serie de recorridos de diferente índole para poder concluir su capacidad real en el día a día. Uno de los ejercicios que hemos realizado es calcular el gasto que supone la carga de la batería. Para ello tomamos como referencia el PVPC (Precio Voluntario para el Pequeño Consumidor), que en su tarifa para vehículos eléctricos en fecha del día 13/02/2020 era de 0,119 euros por kWh, y calculamos la carga de la batería completa. Hablamos entonces que para cargar los 4,2 kWh de capacidad que ofrece la batería del Silence tan solo tendremos que pagar medio euro. Perfecto. Ya tenemos una cifra. A este dato le podemos añadir que en una conducción real, tal y como hemos hecho en el último de los cuatro trayectos realizados en este ensayo, la autonomía más o menos real que nos da es de unos 80 km. Otro dato. Ahora ya podemos calcular el gasto económico del Silence y enfrentarlo con el de los scooters de gasolina.

Silence:	80 km = 0,5 €	→	100 km = 0,625 €
Kymco:	100 km = 3 litros	→	1,35 €/litro = 4,05 €
Suzuki:	100 km = 3,2 litros	→	1,35 €/litro = 4,32 €
Yamaha:	100 km = 2,8 litro	→	1,35 €/litro = 3,78 €

No está mal el resultado. Sigamos. Si hacemos una media del consumo entre los tres scooters de gasolina, nos daría que cada 100 km se consume unos 3 litros, lo que significa un gasto medio de unos 4,05 euros; redondeemos en 4 euros. Pues bien, con estas cifras, y permitidme este pequeño ejercicio de funambulismo, y teniendo en cuenta que personalmente realizo unos 250 kilómetros semanales con mi scooter (entre semana) en trayectos de casa al trabajo, estaríamos hablando de 10 euros semanales, frente a los 1,56 euros que gastaría el Silence. Más aún. Al mes estaríamos hablando, y no cuento fines de semana, de 40 euros de gasto de gasolina y de 6,25 euros en el caso del eléctrico. ¿Seguimos? En un año serían 440 euros en gasolina (sin contar el mes de vacaciones) y de 68,75 euros de electricidad. Nada mal estas cifras, ¿no? Pero todavía queda otro tema importante que analizar. Pasemos a la siguiente página.

PRUEBA DE ACELERACIÓN



Como no es habitual comparar un scooter eléctrico con otro de gasolina, creímos oportuno hacer una prueba de aceleración para ver realmente las diferencias que solo conocíamos por las sensaciones recibidas a la hora de conducirlos. Ya he dicho alguna vez que conducir un scooter eléctrico con las prestaciones equivalentes a las de un gasolina de 125 c.c. es una experiencia que todo el mundo debería realizar. La sensación es extraordinaria, es como si estuvieses conduciendo una nave espacial. Sin embargo, hemos querido constatar que no es solo una sensación y por eso nos pusimos manos a la obra confeccionando unas tablas de aceleración en tres diferentes distancias y siempre desde salida parada: a los 50, a los 100 y a los 200 metros. Estos han sido los resultados de este experimento.

0-50 m

Esta fue la primera prueba que realizamos y, aunque las sensaciones se confirmaron, la diferencia entre la aceleración del Silence y la del resto de los scooters nos pareció muy poca. Nos sorprendió. ¿Solo medio segundo con respecto al Kymco?, dijimos tras este primer tanteo. Y eso en el modo Sport, porque en el City y el ECO era más lento. Pero no subestimemos la capacidad de un motor eléctrico, y es que 0,5 segundos en tan solo 50 metros no es poco si vemos la distancia visual entre uno y el otro, y ya no digamos las 80 centésimas que le sacaba al Suzuki. Aun así, queríamos ver si esa diferencia crecía si aumentábamos la distancia.

Silence (Modo Sport)	5" 24 s	(68 km/h)
Silence (Modo City)	6" 36 s	(64 km/h)
Silence (Modo ECO)	7" 03 s	(55 km/h)
KYMCO	5" 74 s	(58 km/h)
SUZUKI	6" 04 s	(52 km/h)
YAMAHA	5" 88 s	(53 km/h)

0-100 m

En la segunda prueba doblamos la distancia y la cosa mejoró para el Silence. Ocho décimas de diferencia con respecto al más rápido de los gasolina (Kymco). Eso en el modo Sport, pero es que en este caso también en el modo City le plantó cara al resto, calcando casi el mismo tiempo que el Kymco. En el modo ECO no podemos concretar porque la velocidad del Silence se autolimita antes de llegar a la distancia establecida. Si nos fijamos, hay un patrón que se repite en todas las mediciones que realizamos: la velocidad a la que pasa cada uno de los comparados por el punto de referencia establecido. El Silence supera con creces al resto en los 50 y los 100 m. Eso significa que inicialmente no acelera más, o tanto más, que el resto, sino que recupera de manera vertiginosa a partir de una cierta distancia. Eso responde al hecho de que precisa de una modulación en la aceleración para lograr una salida suave, puesto que de no ser así nos pondríamos el scooter por sombrero.

Silence (Modo Sport)	7" 75 s	(86 km/h)
Silence (Modo City)	8" 35 s	(83 km/h)
Silence (Modo ECO)	9" 84 s	(70 km/h)*
KYMCO	8" 34 s	(71 km/h)
SUZUKI	8" 84 seg.	(62 km/h)
YAMAHA	8" 60 seg.	(66 km/h)

*Velocidad máxima en este modo de conducción

0-200 m

Y finalmente llega la aceleración de 0 a 200 metros, donde los cuatro protagonistas pueden mostrar todo su potencial. Es aquí donde confirmamos de manera definitiva que el Silence es más rápido que el resto de los participantes en una aceleración desde parado. En el modo Sport, la diferencia es casi escandalosa, con casi un segundo y medio con respecto al más rápido del resto de los participantes. Incluso es más rápido en el modo City, y eso que corta la aceleración a los 85 km/h. Y lo que decíamos anteriormente, a los 200 metros ya ha alcanzado su velocidad máxima (autolimitada a 100 km/h).

Silence (Modo Sport)	11" 65 s	(100 km/h)*
Silence (Modo City)	12" 85 s	(87 km/h)*
Silence (Modo ECO)	15" 33 s	(68 km/h)*
KYMCO	13" 02 s	(86 km/h)
SUZUKI	13" 74 s	(81 km/h)
YAMAHA	13" 40 seg.	(78 km/h)

*Velocidad máxima en este modo de conducción



Mantenimiento

El Silence tiene unos periodos de mantenimiento muy parecidos a los de cualquier otro scooter: primera revisión a los 1.000 kilómetros, segunda a los 5.000 y, a partir de aquí, cada 5.000 kilómetros. Sin embargo, los costes de cada revisión son muy diferentes. Hay que tener en cuenta que el mantenimiento de un scooter eléctrico se limita prácticamente a comprobar, no a sustituir líquidos ni piezas. Solo los consumibles, como pastillas y líquido de freno o neumáticos, son susceptibles de ser sustituidos cada cierto tiempo, pero ese gasto también lo tienen los scooters con motor de combustión. Para no poner cifras sobre los scooters probados en este comparativo, haremos una media del coste de las revisiones de varios scooters del mercado. Así, según nuestros datos, el coste medio de la primera revisión (1.000 km) de un scooter de 125 c.c. rondaría los 90 euros. Las siguientes revisiones, que suelen ser entre los 4.000 y los 6.000 km, estaría en torno a los 120

euros. Estas cifras pueden aumentar según el programa de mantenimiento: sustitución de filtros, neumáticos, pastillas de freno, aceite de motor, líquido de frenos, ... En cuanto al Silence, la primera revisión, la de los 1.000 kilómetros, es de unos 40 euros. A partir de ese momento, las siguientes tienen un coste base de 60 euros, a lo que se le sumaría, en caso necesario, el coste de sustitución de elementos como neumáticos, pastillas de freno o líquido de freno, nada más. Así pues, el coste de un scooter eléctrico, tanto en lo que a consumo se refiere como a mantenimiento, es mucho menor que el de un scooter de gasolina. Es cierto que todavía se necesita mejorar en varios aspectos, como la autonomía o el tiempo de carga, pero si tenemos bien calculado el uso diario que le vamos a dar a nuestro eléctrico... ¿por qué no sustituir nuestro scooter de gasolina por un eléctrico? El ahorro por lo que parece es sustancial, y además ayudamos a mantener limpio el medio ambiente.



Suzuki



Silence



Kymco

El mejor en... Cofre

- 1 **Suzuki**
Capacidad para dos cascos integrales con holgura. Sigue siendo el rey en este apartado.
- 2 **Silence**
De no ser por el Burgman, el Silence ganaría gracias a la capacidad de dos integrales.
- 3 **Kymco**
No está mal para un ruedas altas. Cabe un casco integral y algún objeto más de tamaño medio.
- 4 **Yamaha**
El Yamaha es el más modesto en este ranking, ya que solo ofrece capacidad para un integral.



Yamaha



Marca y modelo	Silence S01	Kymco Super Dink 350i	Suzuki Burgman 125	Yamaha Tricity 125
----------------	-------------	-----------------------	--------------------	--------------------

FICHA TÉCNICA				
Motor	De buje y sin escobillas	Monocilíndrico 4T aire SOHC 4V	Monocilíndrico 4T LC SOHC 4V	Monocilíndrico 4T LC SOHC 4V
Diámetro por carrera	--	54,0 x 54,5 mm	57,0 x 48,8 mm	52,0 x 58,7 mm
Cilindrada	--	125 c.c.	124,9 c.c.	125 c.c.
Relación de compresión	--	10,25:1	11,0:1	11,2:1
Alimentación	--	Inyección electrónica Synerject	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Arranque	--	Motor eléctrico	Motor eléctrico	Motor eléctrico
Encendido	--	Electrónico digital CDI	Electrónico CDI	Electrónico digital CDI
Cambio	--	Variador automático CVT	Variador automático CVT	Variador automático CVT
Embrague	--	Centrífugo automático	Centrífugo automático	Centrífugo en seco
Transmisión secundaria	--	Por correa trapezoidal	Por correa trapezoidal	Por correa trapezoidal
Tipo chasis	En tubo de acero de sección rectangular	Estructura de tubo de acero	Estructura de tubo de acero	Columna central en tubo de acero
Geometría de dirección	N.d.	27 grados	N.d.	N.d.
Basculante	Doble brazo	Grupo motopropulsor oscilante	Grupo motopropulsor oscilante	Grupo motopropulsor oscilante
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidráulica de 80 mm de recorrido	Horquilla hidráulica de 95 mm de recorrido y 33 mm de diámetro	Horquilla telescópica Showa	Horquilla hidráulica con 90 mm de recorrido
Suspensión posterior:	Monoamortiguador hidráulico lateral ajustable en precarga, 100 mm	Doble amortiguador hidráulico regulable en precarga y recorrido de 86 mm	Doble amortiguador ajustable en precarga	Doble amortiguador no ajustable en precarga, 79 mm de recorrido
Freno delantero	Disco de 260 mm con pinza de dos pistones, sistema combinado	Disco de 260 mm, pinza de 2 pistones y sistema ABS	Disco de 240 mm y pinza de dos pistones y sistema ABS	Disco de 220 mm y pinza de dos pistones (x2) y sistema de reparto UBS
Freno trasero	Disco de 240 mm con pinza de dos pistones	Disco de 240 mm, pinza de doble pistón y sistema ABS	Disco de 240 mm, pinza de 2 pistones y sistema ABS	Disco de 230 mm, pinza de 1 pistón y sistema de reparto UBS
Neumáticos	120/70 x 15" y 140/70 x 14"	100/80 x 16" y 120/80 x 14"	110/90 x 13" y 130/70 x 12"	90/80 x 14" (x2) y 130/70 x 13"
Largo total	2.040 mm	2.085 mm	2.055 mm	1.980 mm
Altura máxima	1.115 mm	1.170 mm	1.355 mm	1.210 mm
Anchura máxima	710 mm	700 mm	740 mm	750 mm
Distancia ejes	1.420 mm	1.390 mm	1.465 mm	1.350 mm
Altura asiento	790 mm	800 mm	735	780 mm
Peso en orden de marcha	110 kg + 36 kg de la batería	130 kg	161 kg	164 kg

PRESTACIONES				
Potencia máxima	7 kW (9,52 CV)	11,28 CV a 8.500 rpm	12 CV a 8.500 rpm	28 CV a 7.250 rpm
Par motor máxima	N.d.	1,06 kgm a 7.000 rpm	1,09 kgm a 7.000 rpm	3,0 kgm a 7.250 rpm
Relación peso-potencia	15,33 kg/CV	11,52 kg/CV	13,4 kg/CV	6,39 kg/CV

CONSUMO				
Depósito de gasolina	--	6,2 litros	10,5 litros	7,2 litros
Consumo medio	58,54 Wh/km	3,0 l/100 km	3,2 l/100 km	2,8 l/100 km
Autonomía teórica	115 km	206 km	328 km	257 km

GUÍA DEL COMPRADOR				
Precio	6.600 euros	2.988 euros	4.349 euros	3.999 euros
Garantía oficial	3 años	2 años	2 años	2 años
Importador	Silence Urban Ecomobility	Kymco Moto España S.A.	Suzuki Motor Ibérica, S.A.U.	Yamaha Motor España
Teléfono	935 198 605	902 153 837	902 108 274	935 776 000
Website	www.silence.eco	www.kymco.es	moto.suzuki.es	www.yamaha-moto.eu/es

EQUIPAMIENTO				
Capacidad cofre	2 integrales	1 integral	2 integrales	1 integral
Top case	No	No	No	No
Apertura cofre	Clausor	Clausor	Clausor	Clausor
Luz de cortesía	No	No	Si	No
Guantera	No	Si/1	Si/2	Si/1
Toma de corriente/USB	Si	Si/2	Si	Si
Plataforma plana	No	Si	No	Si
Gancho portabolsas	Si	Si	No	Si
Parrilla portabultos	No	Si	No	No
Indicador gasolina	Digital (porcentaje batería)	Digital	Digital	Digital
Reloj horario	Digital	Digital	Digital	Digital
Caballette	Central y lateral	Central y lateral	Central y lateral	Central y lateral
Full led	Si	Si	No	Si
Estriberas pasajero	Abatibles	Abatibles, de tipo plataforma	Fijas, de tipo plataforma	Abatibles
Asas pasajero	Si/2	Si/2	Si/2	Si/2
Amortiguador ajustable	Si (rosca/contrarrosca)	Si, en 5 posiciones	Si, en 4 posiciones	No
Llave remota	Si	No	No	No