

Honda CX 650 Turbo

La turbopropulsión

El modelo sucesor de la 500 Turbo, la CX 650 Turbo, da aún más potencia y tiene, en consecuencia, mejores prestaciones: los 100 CV y los 226 Km/h. de velocidad máxima lo corroboran.

www.motoesclasicas80.com

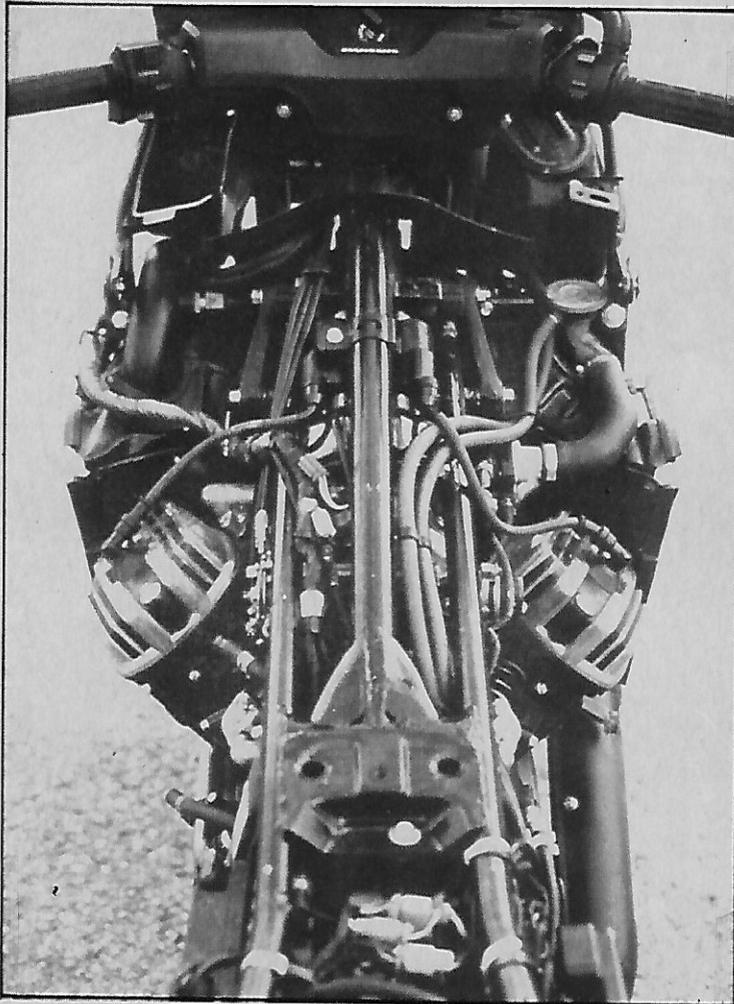
motoesclasicas

info@motoesclasicas80.com



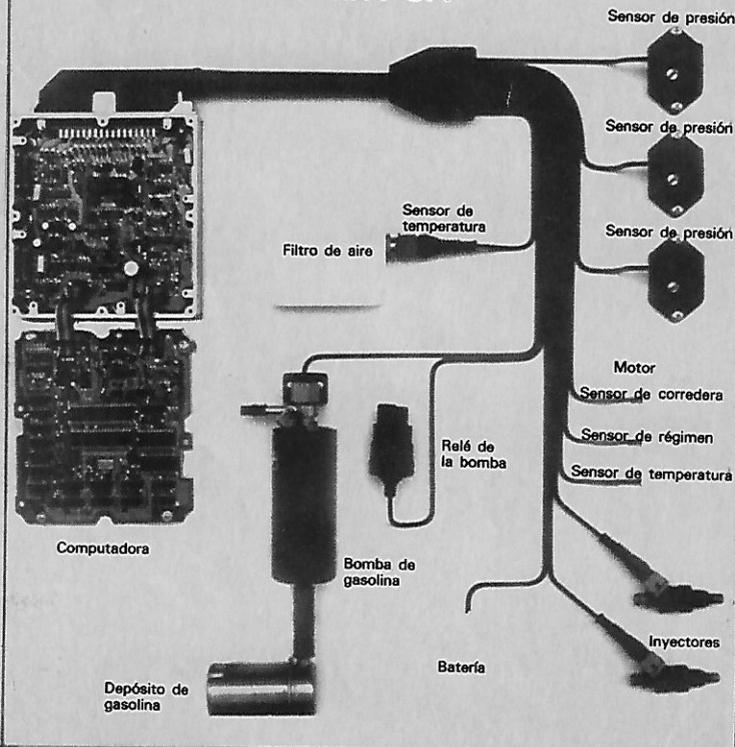
n





La tecnología Turbo se ve algo apretujada.

SISTEMA HONDA CFI



El sistema computerizado de Honda CFI, simplificado, y, aún así, complicado.

MAGINEMOS una persona vestida con traje de cuero y derregada sobre una enorme poltrona que a juzgar por la postura que adopta ya no parece estar para grandes hazañas. Sin embargo, la expresión se su cara denota una gran satisfacción.

Pues bien, este personaje imaginario no ha estado haciendo «footing» ni nada por el estilo; lo único que ha hecho ha sido pasarse una hora sentado a los mandos de una Honda CX 650 Turbo. Y es esta T, la denominación del Turbo, la que le ha agotado de tal manera que parece haber llegado al límite de la resistencia física y psíquica. Es como si le hubiesen dado una paliza de lo más agradable.

La potencia es una droga que crea adicción

Lo que le ha ocurrido a este motorista ficticio les ha ocurrido a casi todos los que han querido emplearse a fondo con la nueva Turbo de Honda, ya que la impresionante potencia de esta supermoto crea adicción y agota con suma rapidez la capacidad de concentración y las reservas de cualquiera.

Parece como si a Honda le gustase «torturar» a la gente de esta manera y al mismo tiempo disfrutase presionando a la competencia al sacar continuamente modelos nuevos para inundar el mercado de la motocicleta.

Pensar que el motor de la 650 Turbo tiene alguna semejanza con el del modelo anterior, la 500 Turbo, es un tremendo error y, por otra parte, subestimar la capacidad creativa de los ingenieros japoneses.

El jefe del departamento de investigación, el ingeniero Irimagiri, y sus laboriosos colaboradores no se han contentado con aumentar el diámetro de los cilindros de 52 a 63 mm., sino que ha montado bielas cinco mm. más largas y un cárter nuevo.

La relación de compresión nominal de este bicilíndrico en «V» a 80 grados ha subido a 7,8:1. Además, el diámetro de las ocho válvulas y el de los conductos de admisión también ha aumentado.

Simplificación de la electrónica

Ni siquiera el sistema de inyección, regulado por computadora, se ha escapado a los cambios. En base a factores como el régimen de giro, la presión de carga y la apertura de la mariposa, este sistema calcula la cantidad correcta de gasolina a ser inyectada. Ampliando la capacidad de este minicerebro electrónico, se ha podido prescindir de la mariposa adicional que regulaba el régimen de giro del motor en la fase de calentamiento. Lo mismo ha ocurrido con el sensor que suministra al encendido, información sobre la presión de carga y también con el que mide la presión atmosférica en el modelo 500 Turbo. Aun así, hay todavía cantidad de tecnología complicada con la que los fanáticos de la evolución podrán disfrutar y sobre la que los defensores de la tecnología convencional podrán discutir largamente.

El empuje que suministra la discutida Turbo sólo puede parecerle normal a un piloto de avión a reacción. Es algo que empieza con una suave vibración que recorre toda la moto y que continúa con un silbido de alta frecuencia, claramente perceptible a partir de las 4.000 vueltas, como señal inequívoca de que la turbina inicia su cometido.

El Turbo gira hasta 8.000 vueltas por minuto, y el compresor, con un diámetro de sólo 51 mm., introduce el aire en los cilindros a una presión manométrica de 1,13 bares.

A diferencia de los motores aspirados, en los que un mayor régimen de giro supone un mayor nivel de ruido, el motor CX parece sacar su potencia de la manga al no variar el nivel sonoro. Da la sensación de que la moto avanza tirada por una sobredimensionada correa de goma, en tanto que el piloto se las ve y se las desea para no quedarse atrás con el cambio de marchas.

La 500 Turbo ya daba sustos semejantes, pero al haber aumentado la cilindrada en 177

c.c., y también la relación de compresión, en la Turbo 650 estos efectos se atenúan bastante.

Empuje fortísimo a partir de las 4.000 r.p.m.

Es muy de agradecer que hasta el régimen en que aparece el fuerte empuje (4.000 vueltas, aproximadamente) haya suficiente potencia como para adaptarse fácilmente al tráfico urbano. Pero una vez superado ese régimen el motor se dispara, dejando atrás, muy atrás, a la versión con 18 CV menos. El gigantesco par máximo de 10,5 mKp a 4.500 r.p.m. ejerce entonces su efecto.

Está claro que la 650 donde verdaderamente se encuentra a sus anchas es en autopista; ahí sí que se puede exprimir todo el empuje del turbo. En vista de la velocidad máxima potencial no hay que temer ser adelantado, y los datos de recuperación en quinta reducen las reservas del resto de los contrincantes a cifras simbólicas. Prácticamente nunca hace falta bajar a cuarta.

Para resaltar su prestigio de «adelantadora», la palabra turbo va escrita invertida sobre el carenado, al igual que en muchas ambulancias, para poderse leer al derecho cuando, alertados por la luz del faro, se dirige un vistazo al retrovisor.

Consumo muy favorable

Comparando la CX 650 T con la versión más pequeña, la primera convence doblemente: no sólo es más rápida —exactamente 34 Km/h. más con el piloto acoplado al depósito—, sino que además su consumo no se ha disparado. Ni haciendo lo posible en cuanto a conducción realmente fuerte se ha conseguido que consumieramos de nueve litros de gasolina súper a los 100. El consumo medio durante la prueba se situó en 7,3 1/100 Km., es decir, casi dos litros menos del máximo.

Por otra parte, si se «abre el

grifo» con ganas por carreteras sinuosas, hay que hacerlo con cierta precaución, pues más de una vez ocurre que un giro con ganas del puño hace derrapar la rueda trasera. El empuje no sólo es más de lo que se le puede exigir a la rueda trasera, una ancha 120/90 V 17, sino que también pone a prueba la capacidad de resistencia de los nervios del piloto.

La conducción de esta turbo es tan distinta a lo conocido que requiere un período de adaptación y aprendizaje. Se necesita bastante práctica y mucho tacto en la muñeca para tomar curvas con trazados homogéneos si se quiere ir fuerte.

De todas formas, no hay que preocuparse demasiado si después de algún tiempo se sigue sin cogerle el tranquillo a esta turbo, ya que el chasis no ha sido concebido para alta velocidad en curvas. Con el depósito de gasolina lleno, la moto pesa 260 Kg. y, aunque en teoría permite un ángulo de inclinación suficiente, la cosa no resulta tan fácil debido a su inercia, con lo cual cuesta mucho llegar a alcanzar las plegadas necesarias, y no digamos ya el abordar una serie de curvas concatenadas a un ritmo medianamente fuerte.

El bastidor está concebido claramente para la estabilidad en recta, y en este aspecto resulta intachable. A velocidades muy altas la turbo se mantiene neutral. Otra cosa que también requiere adaptación por parte del piloto es el comportamiento de la moto cuando se va por rodadas u otra clase de deformaciones longitudinales del asfalto.

Las limitaciones del chasis se muestran claramente en curvas tomadas a gran velocidad, donde a partir de una determinada inclinación y velocidad la tendencia al penduleo aumenta de forma considerable.

Pero a fin de cuentas, la intencionalidad y el buen hacer del bastidor son notables; un bastidor, por otra parte, idéntico al de la 500 turbo, con excepción del puente de horquilla que monta la 650.

El basculante pro link con apoyo neumático presenta tres niveles de regulación a la ten-

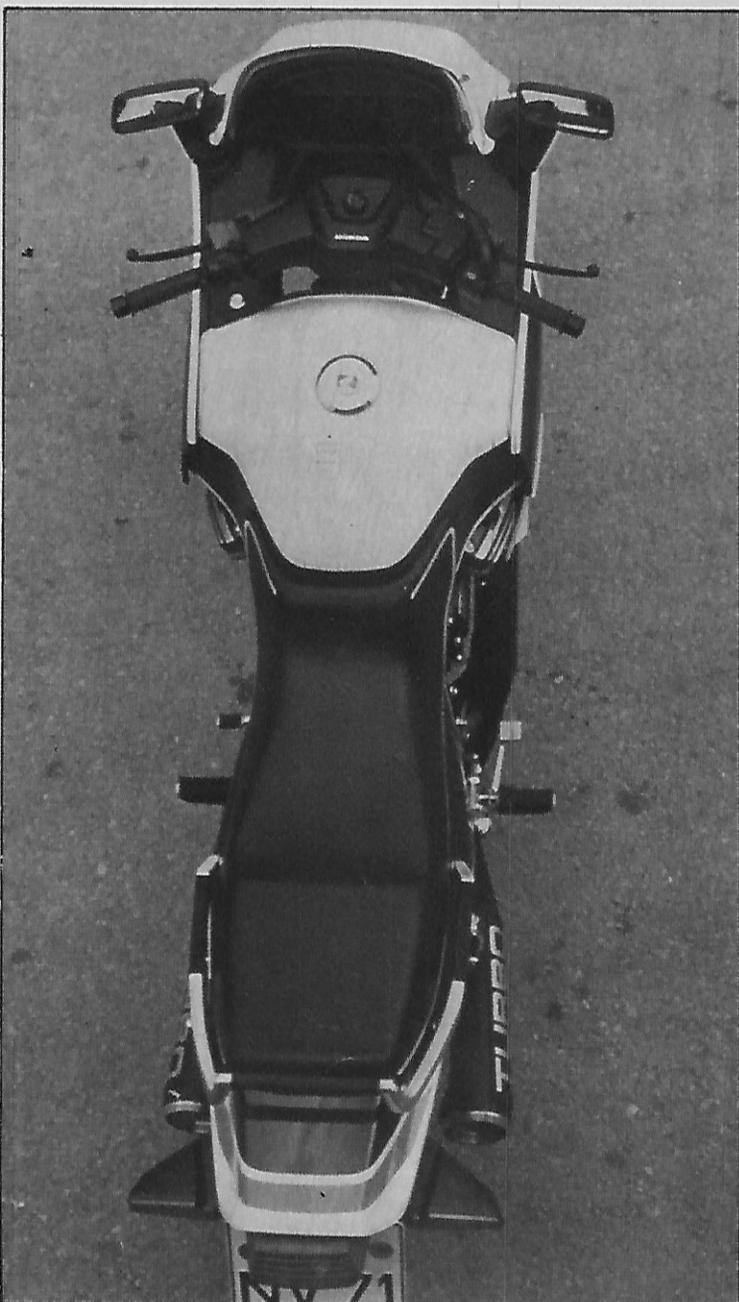
Honda CX 650 Turbo

sión y, junto con la horquilla, de 37 mm., ofrece un confort aceptable. Lo más agradable de la CX 650 Turbo es sentarse en el cómodo y bien dimensionado sillín; una aureola de perfección rodea entonces al piloto. La forma de los conmutadores e instrumentos es óptima. Detrás del carenado, que forma una unidad con el depósito de gasolina, se pueden aguantar fácilmente velocidades superiores a los 200 Km/h. El torso del piloto no se ve afectado en absoluto por la presión del viento. Únicamente por la zona del casco aparecen

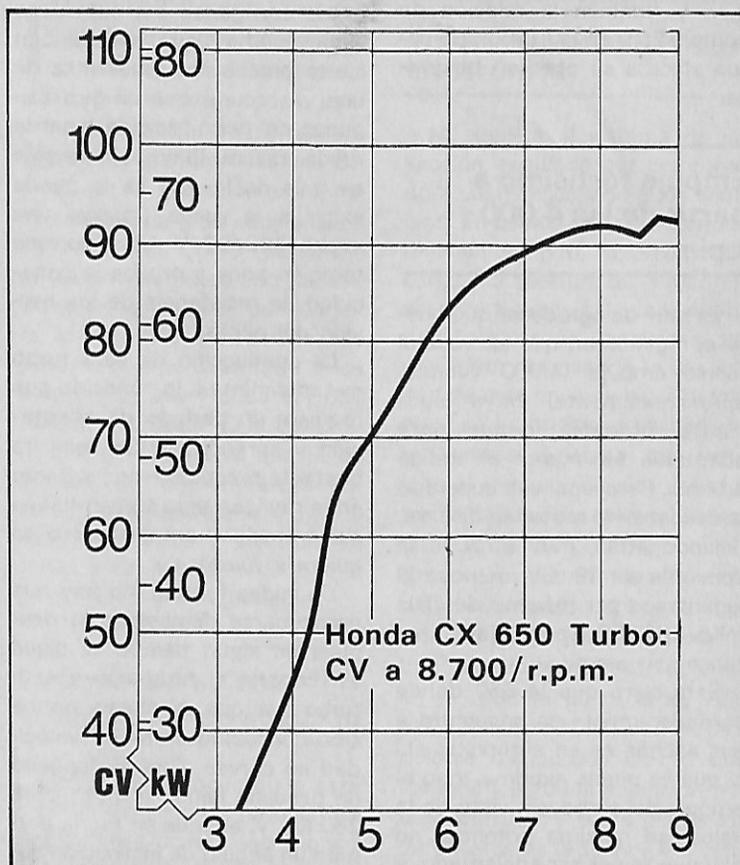
ligeras turbulencias, que, además, aumentan el nivel de ruido. Sin embargo, el por demás excelente carenado poco puede proteger contra las inclemencias del tiempo.

El acabado de la Turbo es de primerísima fila. De todas formas no echen ningún vistazo por debajo de las preciosas tapas o debajo del depósito, ya que su confianza en la fiabilidad de la técnica desaparecería rápidamente en vista de la enorme ensalada de conductos, tubos y cables.

Sin embargo, pruebas a fondo



En autopista la Turbo no tiene casi rival. Gracias al superligero carenado (con la palabra Turbo invertida) se pueden mantener velocidades muy elevadas. Tanto el confort del asiento como el de manejo de los conmutadores es máximo.



El compresor entra en acción a partir de las 4.000 r.p.m. En este tramo del gráfico la curva de potencia se hace más empinada y sólo decae ligeramente a partir de las 6.500 r.p.m.

Ficha técnica

MOTOR

Bicilíndrico en «u» a 80 grados, cuatro tiempos, refrigerado por agua; turbocompresor; empujadores; varillas y balancines; cuatro válvulas por cilindro; diámetro por carrera, 82,5 X 63,0 mm.; cilindrada, 668 c.c.; relación de compresión, 7,8:1; potencia máxima, 74 KW. (100 CV.), a 8.000 r.p.m.; par máximo, 103 Nm. (10,5 mkp.), a 4.500 r.p.m.; alimentación por inyección electrónica; encendido electrónico; alternador de 340 W.; batería 12 V/14 Ah; embrague multidisco en baño de aceite; cambio de cinco relaciones; arranque eléctrico; transmisión secundaria por eje cardan.

BASTIDOR

Chasis en tubo de acero, abierto por abajo y con el motor portante; suspensión delantera con horquilla oleoneumática, «anti-dive» mecánico; diámetro de las barras, 37 mm.; recorrido, 130 mm.; suspensión trasera por amortiguador único oleoneumático; tres niveles de regulación a la tensión; sistema Pro Link; distancia entre ejes, 1.495 mm.; ángulos de avance, 63 grados; avance, 110 mm.; freno delantero doble disco, diámetro 276 mm.; pinza flotante; freno trasero simple disco, diámetro 276 mm.; accionamiento delante/detrás hidráulico; neumáticos: delante 100/90 V 18; detrás, 120/90 V 17.

MEDIDAS Y PESOS

Longitud, 2.200 mm.; altura del sillín, 800 mm.; ancho, 700 mm.; peso con el depósito de gasolina lleno, 260 Kg.; capacidad del depósito de gasolina, 20 litros.

ACELERACION

400 metros: 12,4 segundos.

1.000 metros: 23,5 segundos.

VELOCIDAD MAXIMA

Solo sentado: 218 Km/h., a 9.000 r.p.m.

Solo aplanado: 226 Km/h., a 9.330 r.p.m.



Pura fuerza la del motor Turbo, que alcanza el par máximo de 103 Nm., a sólo 4.500 r.p.m. La redondez del motor es ideal.



Sistema «anti-dive» regulable en cuatro posiciones, pero casi del todo ineficaz.



La Turbo en plena curva: ¡Cuidado al acelerar!



El «cockpit» de la Turbo es muy legible, completo y atractivo.

de gran kilometraje con la CX 500 T han demostrado que es factible dominar la tecnología Turbo, siempre y cuando se le haga el necesario entretenimiento. La Turbo no da lugar a reparaciones en el patio de casa, aun cuando el sistema electrónico viene equipado con un sistema especial de control que indica dónde radica el fallo.

Hay dos tipos de pilotos para los que la Turbo es ideal. Uno, formado por aquellos que se abandonan de cuando en cuando en manos de la borrachera de la velocidad sobre autopista y que quieren documentar su fe en el avance de la tecnología, y otro, por aquellos que quieren utilizar la Turbo como instrumento para mantenerse en forma, aunque no queremos averiguar si ésta es la manera más sana para ejercitar el cuerpo.



Horst VIESELMANN

La CX 650 T es más veloz que muchas pura-sangre.