

www.motosclasicas80.com



motos clasicas



info@motosclasicas80.com



21

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Y llegaron las VF...

Nacida para ser estrella

Mucho ya se ha escrito, dicho y hablado de la ansiada Honda VF que acaba de llegar a nuestro país para ser distribuida inmediatamente a través de la red de concesionarios al precio de 918.000 pesetas (matrícula incluida).

Es la bomba motociclista del momento en todo el mundo. Los periodistas que frecuento en los GP hablan de la VF y se comentan las sensaciones experimentadas. No hay duda que es la máxima atracción dentro del sector industrial.



Y llegaron las «VF»

LA VF viene a traer una nueva tendencia motociclista en el apartado comercial. Busca un nuevo camino para atraer la atención del cliente y despertarle aquellos apetitos mal mitigados, o quizá ya olvidados por la vana búsqueda de una moto especial. Una moto que posiblemente se acerque a «su» ideal.

Creo que es el cliente que entiende la moto como la perfecta combinación de lo deportivo con lo turístico. En esta VF he visto, a través de brumas y vahos del pasado, la perfección y acierto a lo que buscaban hace quince años los más puros y «estripaires» poseedores de las Norton Commando y Ducati 750.

Es la culminación de acercar a la producción todo cuanto se ha ido perfeccionando en la más alta competición. Ahora me doy perfecta cuenta que los japoneses son realmente vivaces y han planteado la competición como un elemento integrado en los programas de «marketing» de la empresa.

Los miles de millones que se barajan dentro de los presupuestos deportivos de Honda están revirtiendo sobre la VF. La competición ha formado parte de la inversión necesaria para lanzar al mercado la nueva generación «VF». Desde el desarrollo tecnológico de muchos elementos determinantes en la moto, hasta los más refinados adminículos de suspensión, reglajes y «antidives», son una herencia de la competición que tanto nos pertenece a todos los motociclistas, porque quien acaba pagando las carreras es el consumidor; en definitiva, el último eslabón del programa de «marketing» que empezó, posiblemente, con el programa de la NS «cuatro tiempos».

¡Lo tiene TODO!

No hace falta presentar la lista de adminículos técnicos destinados, supuestamente, a mejorar la conducción y facilitar al máximo el total aprovechamiento del motor con las ruedas en el suelo.

Para los realmente interesados creo que será mejor abreviar y darlo en léxico un tanto sinóptico, digerido y acortando los relatos específicos que te han permitido hacer el cúmulo de pruebas y conclusiones capaces

de dar un dictamen muy próximo a la realidad absoluta.

El reglaje hidráulico de la horquilla delantera se efectúa únicamente por una botella. Esto quiere decir que al variar el reglaje hidráulico sólo queda frenada una barra.

En teoría puede parecer un tanto alarmante, pero cuando se consigue dar buena rigidez a la rueda, se puede considerar que actuar sobre uno de los dos amortiguadores es exactamente igual que hacerlo en los dos, por trabajar el conjunto como una pieza única.

Por otra parte, el anti-dive actúa únicamente sobre la otra botella, lo que ya te deja un tanto desconcertado. El aire se inocula por el cabezal de la misma

botella, pero se comunica con la gemela con un sistema de racores de caucho.

Estas tres variables son las que permiten conseguir un reglaje adecuado a las exigencias de sus clientes. Se entiende que son gente que sabrá estrujarle los «oficiales» 90 CV y se entretendrá en hacerse su óptimo reglaje y dejarlo en permanencia, algo que, personalmente, aconsejo y recomiendo.

Al grano: La variación de dureza con la actuación de los tres puntos de reglaje hidráulico tienen muy poca latitud. La diferencia es muy poca y dejé fijo el punto 3. El aire que recomiendan poner en la horquilla no debe superar los 0,400 gr., una presión irrisoria si realmente tie-

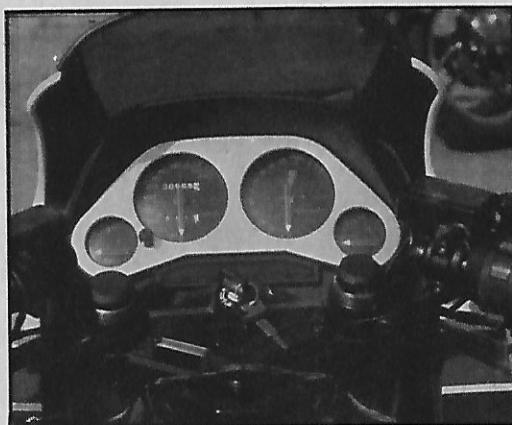
ne algún efecto sobre el mejor funcionamiento de la suspensión delantera.

Hinché a 500 gramos y pasé del tema, pero me quedé con las ganas de haber hecho una prueba hinchando la cámara de aire hasta 1.500 gramos. Pero no osé apurar tanto y saltarme los consejos del fabricante.

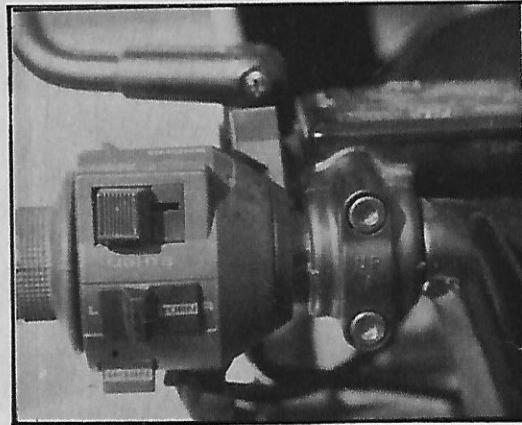
Por último, el antidive de marrras. Este sistema no me ha seducido el efecto que transmite a la direccionabilidad de la moto. Cuando se le regula en el tercer punto, la moto tiene una tendencia a buscar la vertical si se entra en la curva con acción frenante aplicada.

En el primer punto está el equilibrio del efecto antidive,

Equipamiento en imágenes



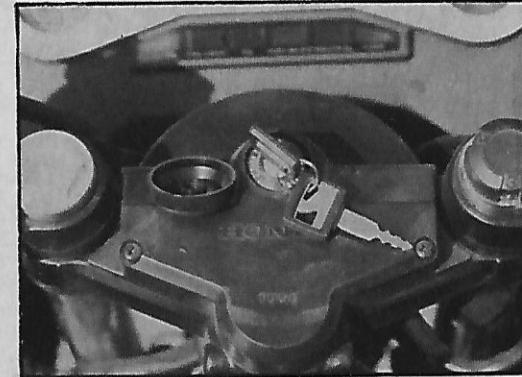
El tablero busca un diseño sobrio y llamativo, y a buen seguro que lo consigue, pero los relojes centrales son de mala lectura diurna, especialmente la mitad superior.



Por vez primera se reúne en un solo puño todos los mandos electrónicos. Destaca el de iluminación con un solo mando para interruptor y conmutador. El cambio de luces se efectúa pulsándolo con el pulgar. El aire también se agrupa en la izquierda con un mando periférico de fácil acceso. Lamentablemente, los intermitentes no tienen retorno automático.



En el mando derecho sólo se aloja el cortacortante y pulsador del arranque eléctrico.



Para la regulación de la horquilla se accede a la válvula de aire por la barra izquierda. La derecha manda el hidráulico con sólo girar el tapón de goma en cualquiera de sus tres puntos.

que denota su existencia y eficacia sin repercutir en absoluto en la conducción.

Como mejores opciones, elegimos el tercer punto de hidráulico y primero de antidive: la presión del aire a 500 gramos. El resultado, que en definitiva es lo que interesa, no nos dejó demasiado satisfechos. Consideramos que para este tipo de moto se debería empezar a jugar con el aceite (cantidad y/o viscosidad), para, a continuación, acabar de afinar con las posibilidades exteriores.

La horquilla es excesivamente blanda para andar fuerte por cualquiera que sea el tipo de carretera y piso que se nos pueda proponer. En los kilómetros de pruebas hicimos todo tipo de carreteras para poner a prueba esta esperada moto, pudiéndola poner a prueba con una serie de rivales japonesas y europeas que nos han permitido llegar a todas las conclusiones que se reflejan en el texto y que son el fruto de un trabajo en el que han participado nombres tan famosos y diversos como Alfonso Durán, José María Arenas, Carlos Giró y un Salvador Cañellas que ha vuelto a tomarle gusto a la estripada en moto, ese «algo» que se dejó por allí en Montjuic.

Con todos ellos, nos hemos saciado de kilómetros y curvas de las rutas más clásicas dentro del manual del «estripador puro» de Barcelona. Con ellos hemos andado muy fuerte, y con ellos hemos recogido una serie de consideraciones y opiniones de hombres vinculados al motociclismo, practicantes activos por placer, y gente profesional del motociclismo en una forma u otra.

Hemos llevado la VF por todas las carreteras y asfaltos. Hemos hecho los kilómetros necesarios para descubrirla, entenderla y después analizarla.

Todo este análisis que voy haciendo de la VF está siempre realizado bajo la persona como usuario cotidiano y que busca, como todos, la moto ideal.

Después de haber aceptado esta regulación como la mejor opción de la horquilla, endurecimos el hidráulico del «pro-link»

trásero en dos puntos para eliminar los «topes» que hacía en tramos rápidos, donde la aceleración e inclinación fuerzan el amortiguador.

Como un compás

No es una moto que cueste «tomar en mano». Al primer contacto se hace agradable y fácil. Cualquier motorista se siente a gusto a sus mandos (a pesar de la altura del asiento) y se atreve a ir rápido desde el momento en que suelta por primera vez la palanca del embrague hidráulico, que, a pesar de su sofisticación, no mejora en absoluto el tacto de los cables actuales.

Para conseguir una posición de conducción más racional debería tener el asiento más bajo, pero el «pro-link» necesita altura y nada se puede ganar por ahí. Quizá elevando el manillar, pero es tarea muy complicada al ser un manillar especial y de fundición, a modelo único.

A los pocos segundos de estar manejándola se aprecia la enorme agilidad y rapidez de maniobra, posiblemente debido también a la rueda de 16 pulgadas delantera. Pero la sensación más chocante se produce al ver que estás sobre una moto que no tiene nada de convencional en el habitáculo. El tablier, alejado y empotrado en el bajo cupulín, con el manillar en voladizo y el chasis cerrando toda la periferia lateral, casi te hacen sentir en un vehículo nuevo, algo distinto a todo.

En realidad, creo que la VF es una moto distinta a todas. Una moto que puede marcar la pauta del futuro mercantil del segmento, de la misma forma que hace muchos años lo marcó la Four-750. Quizá sirva el «slogan» que dice: «Algún día todas las motos serán iguales a ésta». Creo que la VF es el primer exponente de una nueva generación de motos que se desarrollará a partir de esta primera 750, que ya tiene algunas hermanas pequeñas.

¿Para cuándo las mayores?

Podría resultar casi alarmante decir que esta moto necesita una forma especial de conduc-

Y llegaron las «VF»

neumáticos en el apartado adherencia, pero siempre será un consuelo pensar que para hacer el rodaje se pueden gastar, y luego, para andar fuerte y atacar como un «spencer», ya se calzará más adecuadamente. De todas formas, debo especificar que resbalan en conducción muy rápida y en elevado grado de inclinación o sobre pavimentos de muy poca rugosidad, donde resbalan hasta los peatones.

Las trayectorias que se consiguen sobre la VF son limpias, precisas y exactas; actúa como si estuviera al extremo de un compás que gira con un radio ideal para la curvatura del viraje.

En autopista, y con el motor a su límite de régimen en quinta, se mantiene perfectamente incólume su gran estabilidad; inclusive en las curvas sigue esta tónica, que no deja de ser uno de sus mejores atributos.

La cúpula resulta poco protectora para mantener cruceros muy elevados en autopista. Es de enorme acierto estético, pero de limitada eficacia inclusive en posición «tragamillas».

El confort no se ha cultivado en exceso al pensar en el asiento; menos mal que las suspensiones son muy absorbentes...

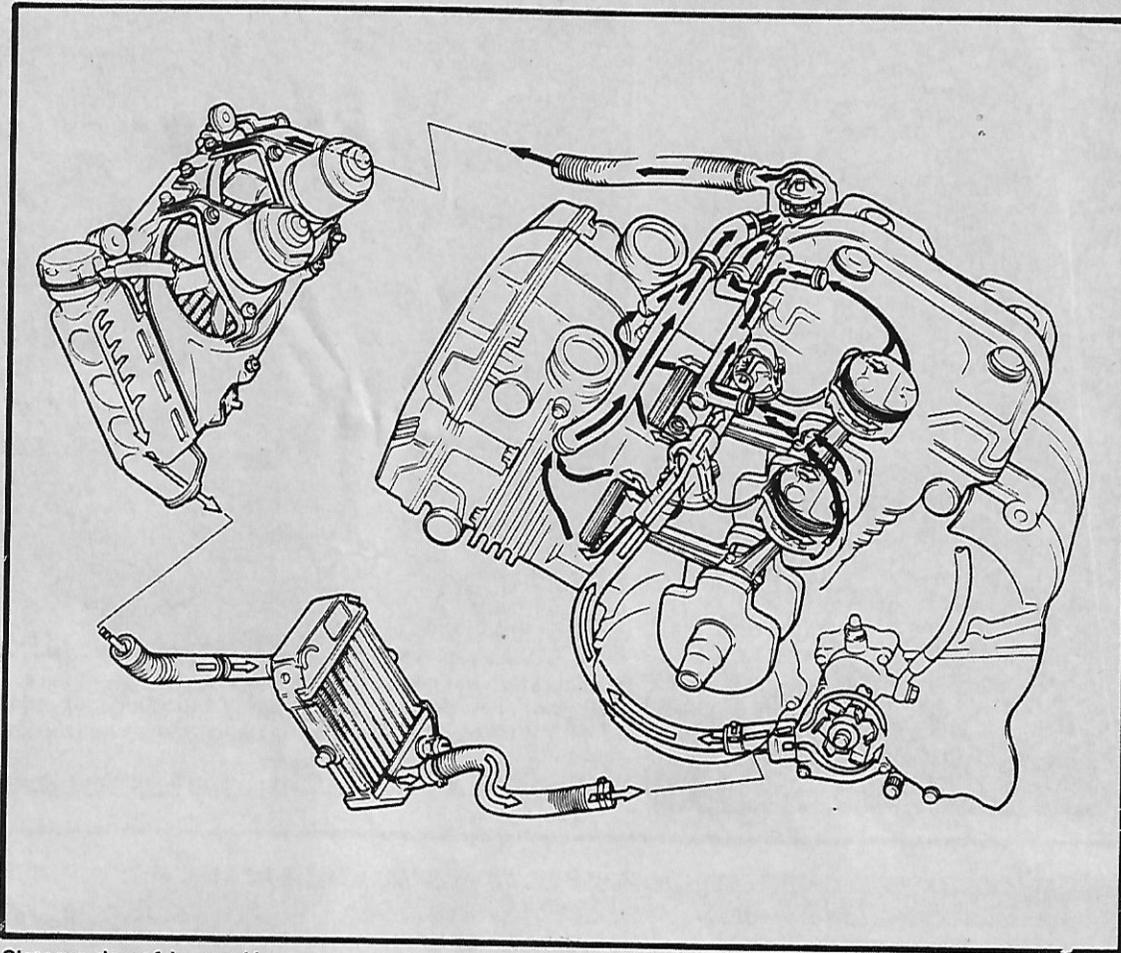
El pasajero se ve obligado a sentarse con las rodillas muy dobladas a consecuencia de la altura de sus estriberas, ubicadas por encima de los sobreelevados escapes.

¡Qué gran siete y medio!

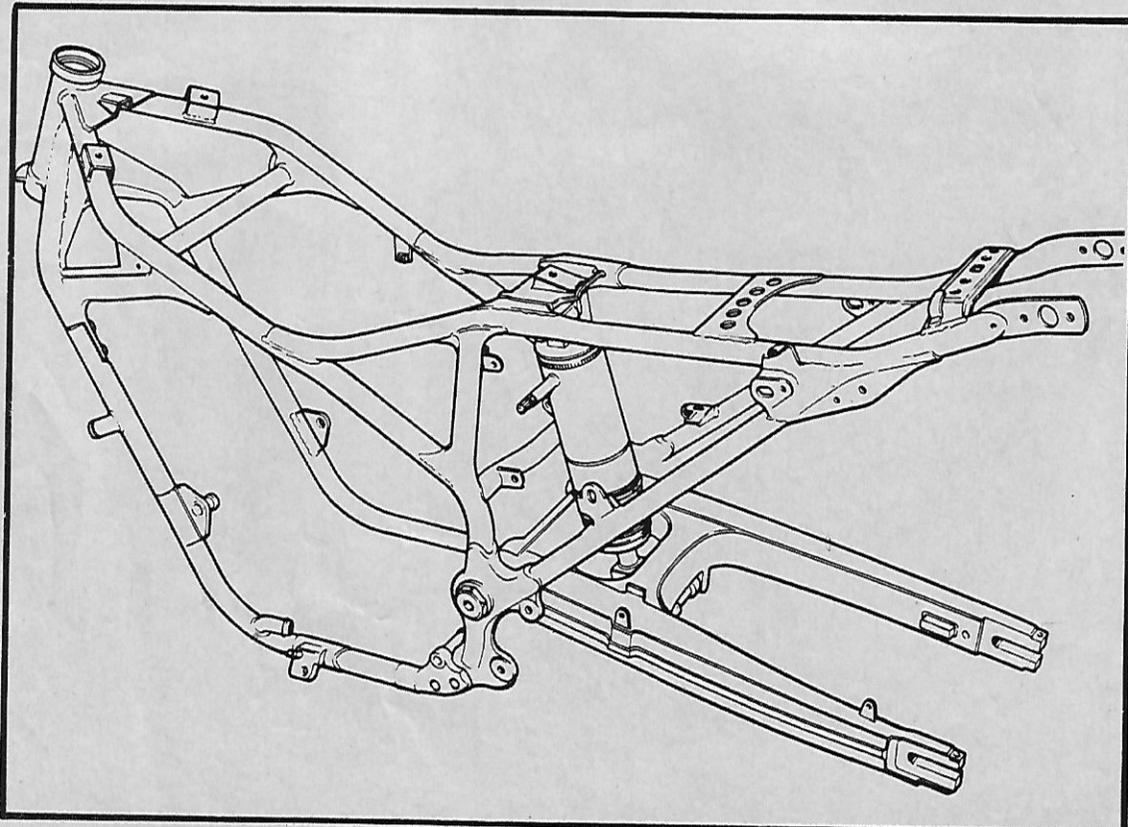
El conjunto de la moto es muy compacto. El estrecho motor en «V» permite conseguir una enorme compacidad. Este tiene una arquitectura idónea para hacer una moto actual.

Para mí, y sin ninguna clase de intención comparativa, es la versión de los «ochenta» de aquel acertadísimo motor en «L» que lanzó Ducati en los «sesenta».

Este motor tiene el ronroneo, respuestas y cualidades del Du-



Sistema de refrigeración.



Un chasis nacido en las carreras.

cati 750. Diría que respira igual, que tiene la herencia de una idea genial que hasta ahora no ha empezado a tomar interés entre los principales productores del mundo.

El calado de los cilindros es el autor del grato ronroneo del puntiagudo motor. La suavidad y elasticidad cíclica son poco menos que embriagadoras, especialmente cuando entra en la zona de mayor potencia (de 7.000 r.p.m. a 10.000 r.p.m.) y rinde su máximo potencial.

En el aspecto de la potencia, y sin entrar en discusión con la cifra que oficialmente figura en el catálogo, me atrevo a decir que es una de las más potentes y mejores «siete y medio» del mundo, pero deseo dejar bien claro que en aceleración, especialmente en salida de curva y velocidad punta no está en grado de ser comparada con una superbike de las que flirtean con el centenar de caballos de una 1100 que se respete.

La potencia a bajo régimen es netamente inferior a la que, en igualdad de circunstancias, ofrece una 1100, aunque por la regularidad cíclica y suavidad de tracción da apariencia de ser un motor con muchos bajos. A pesar de ello, tiene la gran virtud de ofrecer desde 1.500 r.p.m. unas reacciones sanas y decididas que resultan altamente provechosas para moverse con soltura por la ciudad.

Hasta las 4.000 r.p.m. mantiene esta personalidad de gran comodidad y seguridad, pero llegando a 5.000 r.p.m. se manifiesta con un carácter distinto, mucho más agresivo y decidido que si se mantiene entre 6.000 y 9.000 r.p.m., se consiguen unos resultados realmente fabulosos que convienen muy adecuadamente al tipo de moto que es la VF.

Para acabar de entendernos, puedo añadir que este motor es el «motor fácil», un motor que permite errores y rectificaciones, un motor siempre dispuesto a sacarnos del atolladero, pero que para hacerlo andar de verdad se debe operar en regímenes altos.

Teniendo en cuenta esta consideración, podemos asegurar

que la autopista y «redias» son un verdadero placer. Las curvas reviradas obligan a un intenso trabajo y tener las trayectorias muy claras para mantener el régimen entre 5.000 y 6.000 r.p.m.

En este condicionante entra en juego una particularidad de esta moto, mejor dicho, del escalonado del cambio. Para andar rápido por curvas enlazadas la segunda relación resulta corta y la tercera algo larga. Ello hace plantear la necesidad de expresar una relación o jugar con la elasticidad del motor para abrir pronto y aprovechar la ventaja del bastidor en las trazadas largas. En caso de estar sobre pisos resbaladizos también se tiene la ventaja de la gran modulabilidad del acelerador y la transmisión de potencia a la rueda, que por debajo de 5.000 r.p.m. permite abrir pronto sin el riesgo de resbalón que tiene la superior caballería de una 1100. Todo tiene sus ventajas.

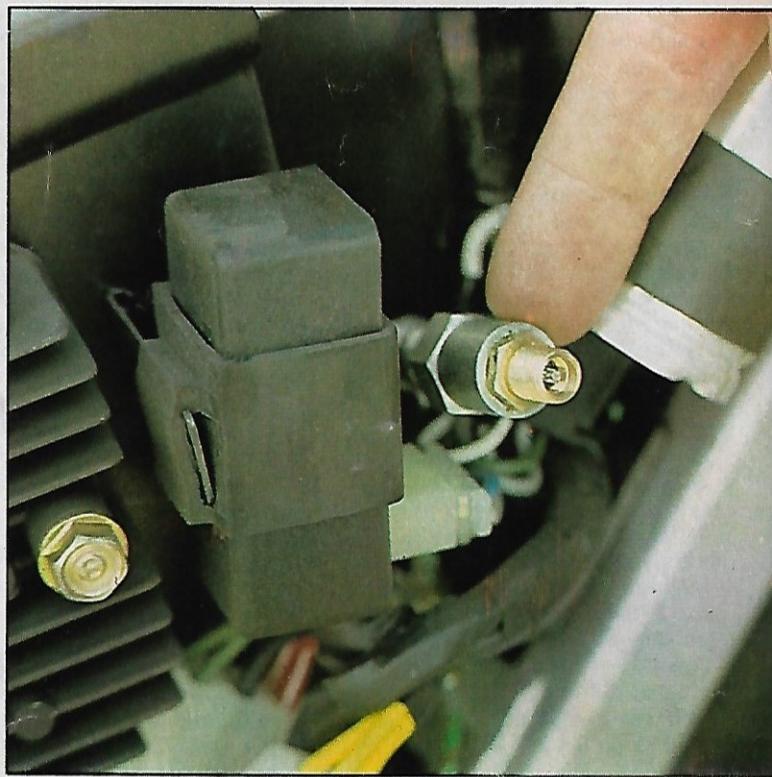
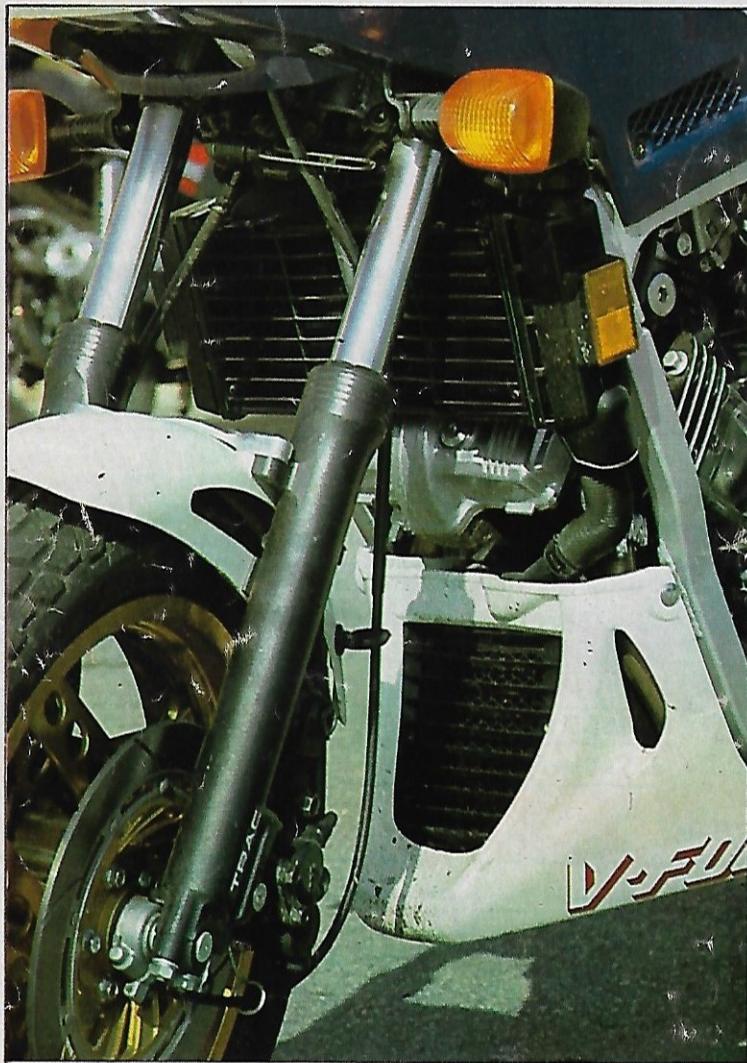
Esta comparación con la eficacia en conducción rápida está dirigida a los que estrujan las posibilidades de las motos. Los que las llevan al límite podrían hacerlo mejor con mejor moto.

Y aquí está el sueño de la futura hermana mayor que irremisiblemente irrumpirá en el mercado en un futuro a medio plazo. Será una evolución de esta fabulosa VF-750 y seguro que se acercará todavía más a la indefinida moto ideal. Es la evolución de sus mecanismos; es un placer divino. La suavidad, el tacto y la figura rebosan en toda la moto. Desde el manejo del pedal del cambio hasta el acelerador, todo es encantador, aunque el tacto del embrague hidráulico no acabe de dejarnos satisfechos.

Para resumir las posibilidades de esta maravilla espero que se capte el concepto de su cilindrada, y ello me lleva a pensar que como una 750 es una pieza fabulosa y que su evolución será deslumbrante, y que en muchos terrenos puede estar en igualdad de las 1100, pero la diferencia de potencia utilizable la mantiene en el estrato de las «tres cuartos» de litro.

En repaso a los frenos debemos dar una buena nota al de-

Y llegaron las «VF»



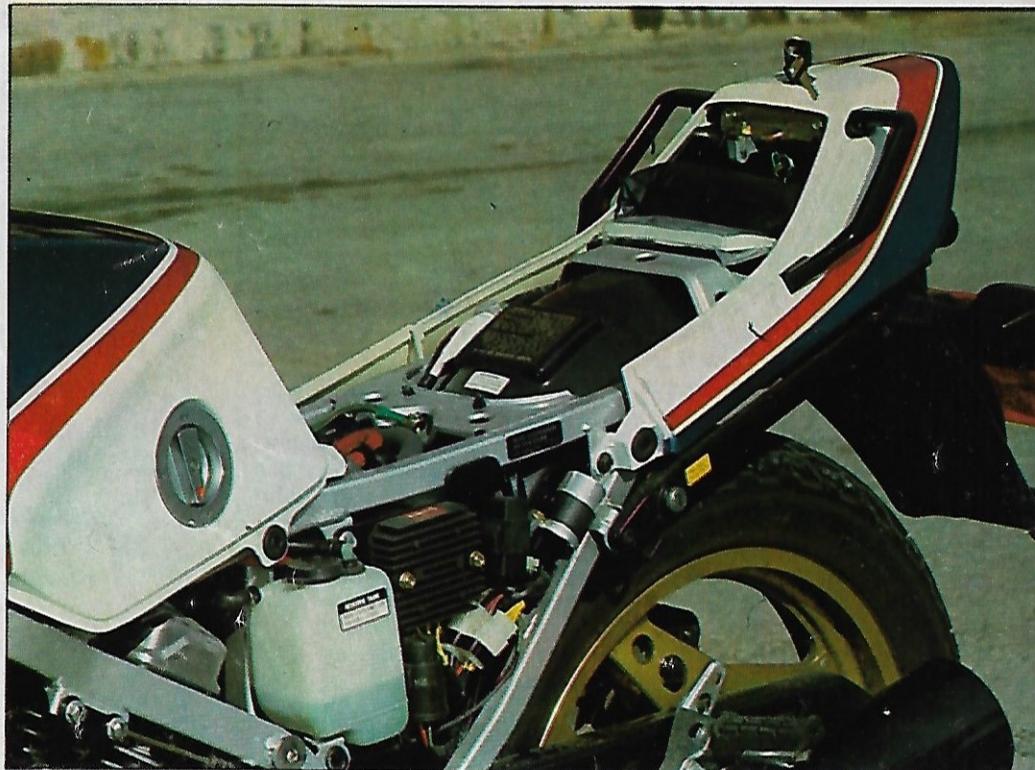
Válvula para el control de la presión del amortiguador posterior.

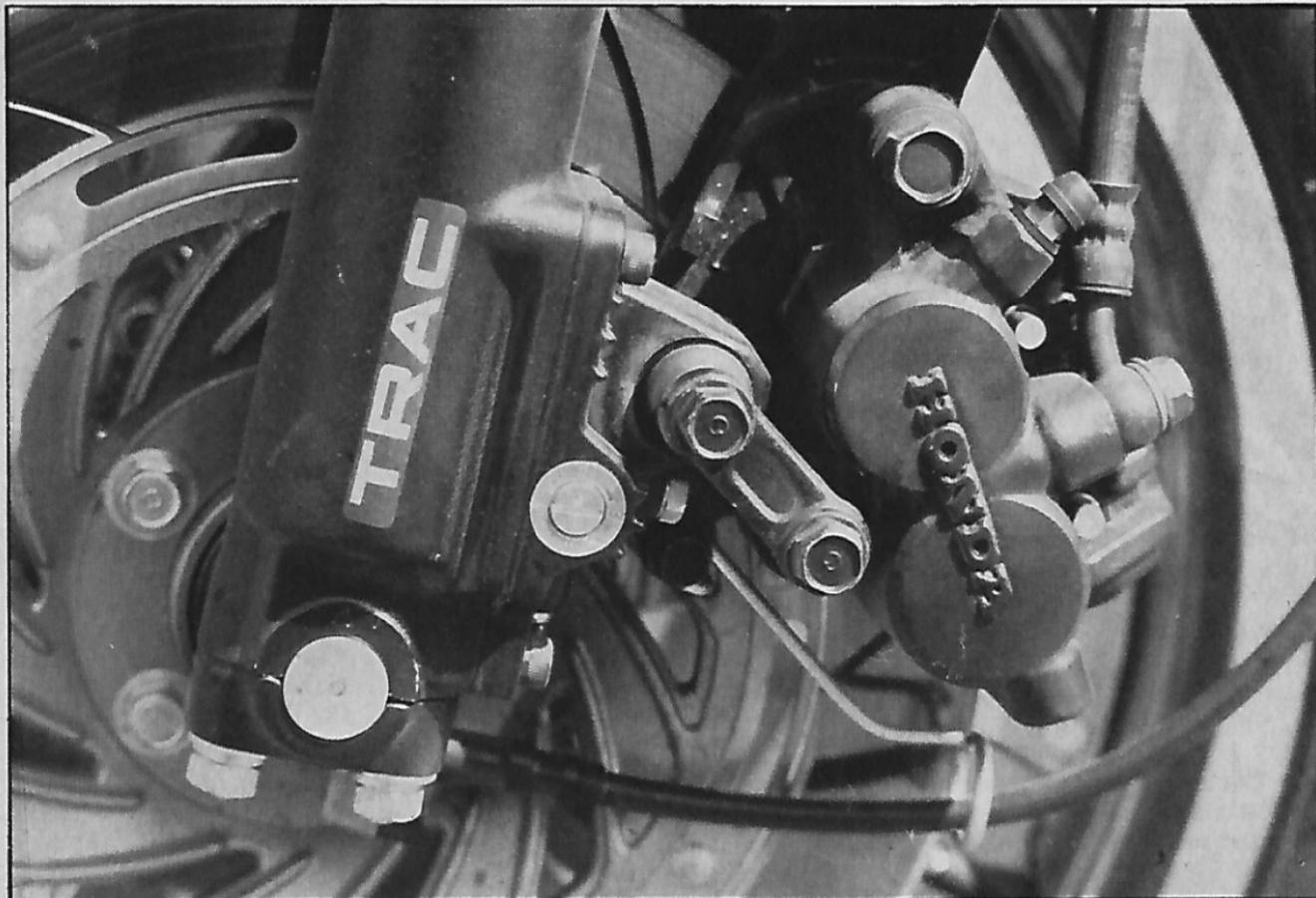
El inferior de la cuña del carenado, recortada para dar paso a la refrigeración del radiador inferior.



Llave del grifo de gasolina al estilo de los tapones de llenado rápido de las motos de G. P.

Qué lejos están aquellos asientos articulados de los japoneses. Ahora incluso Honda opta por estas soluciones, que obligan a desmontar todo el asiento para acceder al mínimo espacio para albergar las herramientas y la documentación.





El tornillo cromado que aparece en la parte inferior es el encargado de la regulación antihundimiento. Con el canto de una llave o moneda se regula fácilmente.

lantero y un suspenso al trasero. En esta unidad concreta que no cedió directamente Montesa Honda, S. A., no se manifestó como un freno trasero a la altura de lo que oferta Honda en otros modelos. ¿Podría ser un caso aislado de este ejemplar?

De todo el conjunto no podemos menos que pedir un aplauso a una oreja, especialmente por la satisfacción que da llevar entre las manos esta nueva forma de concebir una moto, con un perfil en las «sport» y el otro en la «GT» deportivas.

No hay duda, ¡es una gran moto! y a buen seguro marcará un hito en la historia moderna del motociclismo mundial; será una moto de aceptación masiva. Argumentos para serlo no le faltan y la estampa de «pura sangre árabe» la hace excitante y deseada.

¡Es una moto para sonar!

Carlos DOMINGUEZ