

CLARO que hasta los más trabajadores necesitan un buen estímulo de vez en cuando. Para Honda, la humillación sufrida en el '86 a manos de Yamaha, tanto en la cilindrada del cuarto de litro como en la del medio litro, fue un acicate inmejorable.

En HRC se pusieron a trabajar duro nada más terminar la temporada para dar la vuelta a su situación de inferioridad. El hecho de que lo lograron es ya historia, y centrándonos en 250 c.c., la versión '87 de la NSR 250 comenzó su andadura triunfal con la pole position en el primer Gran Premio de la temporada en Japón y la posterior victoria en manos de Masaru Kobayashi en una húmeda carrera en Suzuka. Aquel fue sólo el inicio de un dominio claro a lo largo de la temporada. Doce victorias en quince Grandes Premios y las cinco primeras plazas en la clasificación final avalan de forma irrefutable esa superioridad.

El mejor de todos los pilotos de Honda, y campeón del mundo, fue el veterano y astuto piloto alemán Toni Mang, que se hacía con su primer título mundial desde que en 1985 comenzara a correr sobre motos de la marca. Un título que sumó a sus dos campeonatos de 250 c.c. en el '80 y '81 sobre las Kawasaki con las que dominaba también en la desaparecida categoría de 350 c.c.

Sin embargo, el piloto de Honda que más impresionaba en los compases finales de la temporada era el subcampeón de la categoría en el '86, el español Sito Pons. La temporada comenzaba para Sito con una segunda plaza en Suzuka, que equivalía a presentarse en la siguiente cita en Jerez como líder del Mundial al no participar Kobayashi en el resto del campeonato. Todo hacía pensar, por tanto, que el '87 iba a ser el año de Sito, pero una caída en entrenamientos en Jerez le causaba una dolorosa lesión de muñeca que iba a lastrar sus posibilidades en la primera parte de la temporada.

A pesar de ello, Sito puntuaba en todas las carreras del año, a excepción de Suecia, donde «problemas de encendido», como siempre dicen los japoneses (¡las Honda nunca gripan!), causaron su único abandono, por causas mecánicas, de la temporada. En los Grandes Premios sudamericanos Sito estuvo soberbio, quedando segundo tras Dominique Sarron en Brasil, pero invirtiendo las posiciones con su rival francés de Honda para ganar el último Gran Premio de la temporada en Argentina,

Honda NSR 250 '87

Prueba racing

Monopolio

Los Mundiales son un poco la historia de la cigarra y la hormiga. Los que más trabajan durante el invierno, recogen durante la temporada una buena cosecha en triunfos, gloria y publicidad. En HRC realizaron un duro y buen trabajo durante el pasado invierno y sus resultados del '87 así lo atestiguan. Para vosotros, la prueba de la NSR 250 Campsa de Sito Pons, una inmejorable representante del monopolio que las Honda han ejercido en los Grandes Premios del cuarto de litro.

haciendo una demostración de ese pilotaje frío y calculador en momentos de «alta tensión», que me hace estar seguro de que algún día, más pronto o más tarde, Sito será campeón del mundo.

Ya ha estado cerca de conseguirlo en dos ocasiones ('86 y '87) y aquella victoria en Argentina le permitía empatar a puntos totales con el eventual subcampeón, el alemán Reinhold Roth. Sito tiene una actitud ante la competición muy similar a la de Toni Mang. Ambos son capaces de planear una carrera casi como si fuera una campaña militar. ¡Pero Sito es mucho más joven que Toni!

Todo lo que Sito necesita es un poco más de suerte y una dosis continua de agresividad. Hasta ahora Sito ha sido verdaderamente agresivo sólo en ocasiones, y para ganar el Campeonato del Mundo ¡hay que mostrar-se agresivo siempre!

Pequeñas modificaciones

Tuve mi oportunidad de probar la Honda Campsa de Sito en Calafat al día siguiente de que Pons terminara segundo con ella en el Superprestigio, tras su gran rival, la Yamaha de Juan Garriga. Esta prueba me permitió comprobar lo mucho que las aparentemente pequeñas modificaciones realizadas por Honda han mejorado la moto con respecto a la versión del '86 que probé en Japón.

Pequeñas porque, al contrario que en la 500 V4 de Gran Premio, en la que se llevó a cabo un rediseño del motor, incluyendo la apertura del ángulo de la «u» entre los cilindros de 90° a 112°, para aumentar el espacio para

las láminas de admisión, colocar los carburadores entre los cilindros y para conseguir también unos trayectos más favorables para los escapes, Honda se concentró, en la hermana pequeña de 250 c.c., en afinar en vez de rediseñar.

El motor de la NSR 250 ha dejado de ser, por tanto, la mitad de un 500 V4 y sigue conservando el esquema de la RS 250 RW con la que Freddie Spencer ganó su único título de «dos y medio» en el '85. En la NSR de Sito Pons, que es idéntica a la campeona del mundo de Mang, a excepción de la suspensión White Power adoptada por éste, el cilindro derecho apunta hacia abajo formando un ángulo de unos 45° con la horizontal, y el cilindro izquierdo apunta hacia arriba aproximadamente con el mismo ángulo sobre la horizontal. La alimentación a las cajas de láminas de ambos cilindros está asegurada por un par de carburadores Keihin de campana cilíndrica de 38 mm. de diámetro de difusor, montados juntos detrás del cilindro izquierdo, encima de los cárteres.

Estos dos Keihin sustituyen al carburador único de doble difusor usado la pasada temporada en las motos de fábrica. El motivo de este cambio es un secreto, aunque quizá se deba a razones de mejor dosificación de la mezcla. «Sencillamente nos las entregaron así —me dijo Santi Mulero, el jefe de mecánicos del equipo de Sito Pons, que estuvo con nosotros en Calafat.— Honda nunca nos dijo por qué cambiaron el sistema de carburadores, ¡y nosotros nunca se lo preguntamos!» Así que poco puedo yo añadir...

El trabajo en Honda el año pasado por estas fechas se centró, por consiguiente, en ese aspecto tan tradicionalmente fértil del diseño para el técnico de motores de dos tiempos: los cilindros. En lugar del ATAC con su sistema de volumen variable del escape que equipaban los motores del '86, Honda adoptó un sistema de altura variable de la lumbrera de escape al estilo Yamaha, controlada por un motor eléctrico mandado electrónicamente por el cuentavuelvas.

Al mismo tiempo, trabajaron sobre el diagrama la distribución de sus cilindros de cinco transferents de carga y lumbrera de escape única y revisaron el sistema de escapes, que en una 250 c.c. bicilíndrica no presenta tantos problemas de espacio como en una tetracilíndrica de 500 c.c., lo cual permite diseñar las salidas de los escapes sin tantos compromisos e impedimentos. Sin embargo, la colocación de la admisión de ambos cilindros en la parte posterior obliga a la salida del escape del cilindro izquierdo (el que apunta hacia arriba y hacia delante), cuya lumbrera también va mirando hacia delante, a realizar una curva considerable, ofreciendo seguramente con ello una forma menos favorable que la de su compañero, que sale derecho hacia abajo y hacia atrás.

La solución a esto hubiera sido abrir la «u» de los cilindros como se ha hecho en la 500 (112° en lugar de 90°), pudiendo colocar así los carburadores en el centro de la «u» mirando hacia delante y consiguiendo un recorrido más favorable para la salida de los escapes, como Yamaha ha hecho en su TZ 250. El no haberlo hecho se debe presumiblemente al incremento de vibraciones que ello puede traer a causa del ligero desequilibrio primario que ello introduce, y que probablemente en una 500 sea menos notorio que en una bicilíndrica en V de cigüeñal único, como es la dos y medio.

Grandes resultados

La primera consecuencia de las modificaciones realizadas por HRC a su bicilíndrico de 54 mm. de diámetro por 54,5 mm. de carrera fue el elevar la potencia

La estabilidad y tacto, tanto a la entrada como a la salida de las curvas, no son el punto fuerte de la Honda NSR 250. Sin llegar a tener auténticos defectos, la parte ciclo de la campeona '87 está por debajo de su magnífico motor.



Honda NSR 250 '87

máxima declarada hasta 80 CV. a 12.800 r.p.m. Pero aún más importante que esto ha sido la mejora obtenida en par motor en bajos y medios regímenes.

En un circuito revirado como Calafat esto era especialmente notorio. La NSR parecía salir de las curvas de segunda con un brío sensiblemente mayor que por ejemplo la Aprilia de Loris Reggiani que había estado pilotando más o menos una hora antes. El hecho de que la Honda, ligeramente mayor que la moto italiana, me viniera más a la medida, puede haber influido algo en esa sensación; sin embargo, me sentía capaz de acelerar antes en la moto de Reggiani que en la Honda, porque es mucho más ágil, aunque la Honda real-



El motor Honda 250 c.c. de la NSR conserva su estructura en V a 90° y sin novedades en el encendido electrónico y el embrague en seco. Su arma secreta son las nuevas válvulas de escape similares a las «power valve» de Yamaha. La dirección forma un cerrado ángulo de 23° con la vertical.





El rendimiento de los frenos es excepcional, en especial el doble disco Nissin delantero. La horquilla y el amortiguador eran en la motor de Sito los Showa originales. La carburación está encargada a dos Keihin en lugar del único carburador de doble difusor del '86.

mente salía más rápido debido a su mayor par motor.

La diferencia es pequeña pero significativa y va además acompañada por una ventaja para la Honda en velocidad punta de unos 4 km/h. sobre la Aprilia y algo más sobre las Yamaha YZR 250. Pero en Calafat, un circuito lento, esta desventaja en velocidad punta de las Yamaha deja de serlo, mientras que su superior estabilidad y manejabilidad adquieren toda su importancia. Ello, unido a la habilidad de Garriga, le permitió defenderse de Pons y de Reggiani y hacerse con el triunfo en dos de las tres mangas del Superprestigio, con la consiguiente victoria absoluta.

Más difícil es ponerse a explicar por qué la Yamaha se mane-





ja mejor, ya que es visiblemente más alta que la Honda y que la Aprilia, y, sin embargo, no sólo es más estable al entrar en curvas que la Honda, sino que aplica su potencia (menor, eso sí) mejor al salir de las mismas. Este último factor ha traído de cabeza a Mang durante toda la temporada y le llevó a experimentar con los amortiguadores traseros White Power.

El equipo Campsa, por el contrario, ha mantenido su moto en todos sus apartados de acuerdo con los reglajes recomendados por HRC durante toda la temporada, usando los recambios suministrados por Honda sin realizar ninguna experimentación por su cuenta, según Santi Mulero.

Con la mano en el corazón, no puedo decir que yo fuera capaz de notar ninguno de los supuestos problemas de tracción en la salida de virajes a plena potencia que todo el mundillo de los Grandes Premios aseguraba que aquejaban a las NSR 250. Lo que sí noté es que la moto tendía a descolocarse al frenar muy fuerte, con la rueda trasera queriendo despegarse del suelo incluso si precargaba la suspensión tocando el freno trasero antes que el delantero.

Este efecto es consecuencia sin duda del extremadamente adelantado reparto de pesos del nuevo chasis desarrollado por Honda para la NSR de esta temporada. Este diseño no sólo es más recogido y limpio que los anteriores, sino también más pesado, contribuyendo a elevar el peso de la moto hasta sus 93 kg. con aceite y agua, sin gasolina. Aun con ese aumento está aceptablemente próximo al límite mínimo de la categoría en el Mundial, que es de 90 kg.

Es la distribución de este peso, con el 56% sobre el tren delantero y el 44% restante sobre el trasero, unida al excelente rendimiento de la frenada proporcionada por el doble disco Nissin delantero de 270 mm. de diámetro con sus pinzas de cuatro pistones, los que tienen ciertamente la responsabilidad de la tendencia a descolocarse en las frenadas fuertes y de que los pilotos de Honda como Sito Pons hayan tenido tantos problemas con ases de la frenada como Reggiani y Cadorina.

Santi Mulero, con sus motos. El jefe de mecánicos del equipo Campsa, a pesar de insistir en el poco trabajo particular realizado sobre las NSR, también tiene sus secretos, como la distancia entre ejes. La Honda, en acción en Calafat. Suave y muy, muy rápida.

Al mismo tiempo, y aunque yo no fui capaz de experimentarlos (¿quizá insuficiente agresividad comparado con un auténtico piloto de Gran Premio?), se supone que las Honda tenían problemas de tracción en curvas lentas, lo que llevó a varios pilotos de las NSR 250 a experimentar con la distancia entre ejes de sus motos para intentar resolverlos. Curiosamente la distancia entre ejes exacta de la moto de Sito fue el único dato de los 28 que componen mi cuestionario de ficha técnica que Santi Mulero declinó especificar, así que quizá sea que ha encontrado el reglaje mágico para conseguir que la moto se comporte bien a la salida de los virajes...

En cualquier caso, el comportamiento de la Honda en algunas curvas de Calafat no me satisfizo plenamente, ya que noté una tendencia de la rueda delantera a irse hacia fuera mientras estás trazando. Sorprendentemente, el ángulo de la pipa sobre la que gira la horquilla Showa de 43 mm. de diámetro de barras es de 23° fijo y el avance sólo puede ser modificado subiendo o bajando la altura de la moto por medio de la suspensión trasera. Yo pensaba que una mayor posibilidad de regulación es un requisito fundamental para una moto que aspira a ser campeona del mundo en estos tiempos, pero, al fin y al cabo, doctores tiene Honda... Lo cierto es que 23° es un ángulo muy cerrado, y por ello no puedo realmente explicar el por qué la rueda delantera empujaba ocasionalmente como lo hacía, ya que éste es un efecto típico de un ángulo de dirección demasiado abierto. ¿Se deberá quizá al perfil del neumático?

Un motor que vale un campeonato

Sobre lo que no me quedó ninguna duda fue sobre el motor. En él encontramos la clase de potencia y prestaciones generales que hacen a una moto campeona tras una temporada de Grandes Premios. Sorprendentemente, para un propulsor que desarrolla una potencia tan competitiva, el NSR 250 es muy suave. Es casi como el de una supermoto de carretera por la forma de desarrollar sus caballos, gracias sin duda al nuevo diseño de válvula de escape, que ha sido cuidadosamente situada para no infringir las patentes de Yamaha (¡recuerda que ellos lo hicieron primero!) con sus «power valve».

Hay potencia utilizable desde tan abajo como 8.200 r.p.m., aunque, más que con una notable superbanda de potencia, con un

incremento lineal de los caballos hasta la cifra máxima, justo por encima de las 12.500 r.p.m. La Honda ofrece además la posibilidad de rodar por encima de este régimen, lo cual te permite aguantar una marcha entre curvas sin que el motor comience a decaer hasta más allá de las 13.000 vueltas.

Este buen grado de elasticidad unido a buena potencia abajo no era una cualidad de los anteriores bicilíndricos en «V» de Gran Premio de la marca del ala, pero en la moto de Sito se traducía en que podía hacer en segunda series completas de curvas, incluidas las de detrás de boxes, para después cambiar enseguida a tercera en medio de las «eses». Con ello no sólo podía colocar mejor la moto para el bache que hay en la salida, cuando estás inclinado a tope hacia la izquierda, sino que también me evitaba el tener que intentar accionar la palanca de cambios, situada en el lado izquierdo, con la bota rozando el asfalto. La NSR 250 empujaba limpiamente desde tan abajo como 8.500 r.p.m. en tercera, y luego podía mantenerla, si quería, hasta la siguiente curva lenta de derechas sin que la potencia cayera en picado.

Si tuviera que señalar la cualidad de la Honda que más ha contribuido a convertirla en la ganadora del Mundial '87 tan claramente, tendría que decir que ésta es la habilidad del motor

para ofrecer elasticidad a la vez que cantidades sustanciales de potencia.

Esto no significa que la manejabilidad sea insatisfactoria, tan sólo que el motor tiende a oscurecerla. Uno se siente a gusto en la Honda, porque la posición de pilotaje es bastante «neutra» a pesar de lo adelantado del reparto de masas y no hay peso indebido cargando sobre tus brazos y tus muñecas como en la JJ-Cobas campeona de Europa de Javier Cardelus que estuve pilotando previamente. En la Honda «te sientas» en la moto más que «sobre» la moto.

Lo que encontré difícil de soportar fue el ángulo tan pronunciado seleccionado por Sito para los semimanillares. Están marcadamente inclinados y con las manetas tan alejadas, que en realidad sólo puedes utilizar un dedo para accionarlas. Esto hacía bastante difícil pilotar con uno o dos dedos colocados por precaución en la maneta de embrague, como me gusta hacer en las dos tiempos, incluidas las japonesas de fábrica puestas a punto para pruebas, esto es, ricas de carburación (aunque, por supuesto, nunca gripán, ¿recuerdas?). De hecho, al moverme sobre la moto para colocarme a uno u otro lado para una curva, en varias ocasiones acabé accionando el embrague sin querer.

Supongo que todo es cuestión de gustos personales. Sin embargo, me parece curioso, puesto que Sito nunca corrió con «cincuentas», ¿dónde habrá cogido esas extrañas costumbres?

Quizá el poco brazo de palanca que estos caídos semimanillares proporcionan mejoren el comportamiento ligeramente inseguro de la Honda al entrar en curva. La moto de Sito tiene un tacto ligero y manejable, pero no es tan fácil de inclinar de lado a lado como la ultrabaja Aprilia y además a veces aparece aquel problema del tren delantero.

Los ingenieros de Honda estarán seguramente trabajando duro este invierno para solucionar las extravagancias de manejo de esta moto, que creo mejor calificar más como inconsistencias que como defectos. Y, al mismo tiempo, intentarán mantenerse delante de Yamaha y de Rotax en la carrera de la potencia.

Si lo consiguen, quizá Sito Pons logrará su objetivo al tercer intento en el '88 y ganará al fin ese esquivo Campeonato del Mundo que viene intentando asegurarse en las dos últimas temporadas. Se lo merece. □

Alan CATHCART/M. M.
Fotos: JIMENEZ/BOET

FICHA TÉCNICA

Motor: Bicilíndrico en V a 90°, dos tiempos, refrigerado por agua. Admisión por láminas, válvula de escape controlada electrónicamente. Cigüeñal único.

Dimensiones internas: 54 x 54,5 mm. Cilindrada total: 249 cm³.

Potencia máxima: 80 CV. a 12.800 r.p.m.

Carburación: Dos Keihin de 38 mm. de diámetro de difusor.

Encendido: Electrónico CDI.

Caja de cambios: De seis velocidades, desmontable.

Embrague: Multidisco en seco. Cinco discos de fibra y seis de acero.

Chasis: Tipo doble viga en aluminio.

Ángulo de la dirección: 23°.

Distancia entre ejes: No declarada.

Distribución de pesos: 56% delante, 44% detrás.

Suspensiones: Delante, horquilla telescópica Showa de 43 mm. Ø de barras. Detrás, monoamortiguador con sistema Prolink de progresividad variable y amortiguador Showa colocado verticalmente.

Frenos: Delante, doble disco de 270 mm. Ø con pinzas Nissin de cuatro pistones. Detrás, un disco de 190 mm. con pinza Nissin de dos pistones.

Ruedas y neumáticos: Delante, Michelin Radial 1260 x 17 sobre llanta de 3,5". Detrás, Michelin Radial 1561 x 17 sobre llanta de 4,5".

Peso: 93 kg. con agua y aceite pero sin combustible.

Velocidad máxima: 254 km/h.

Año de fabricación: 1987.