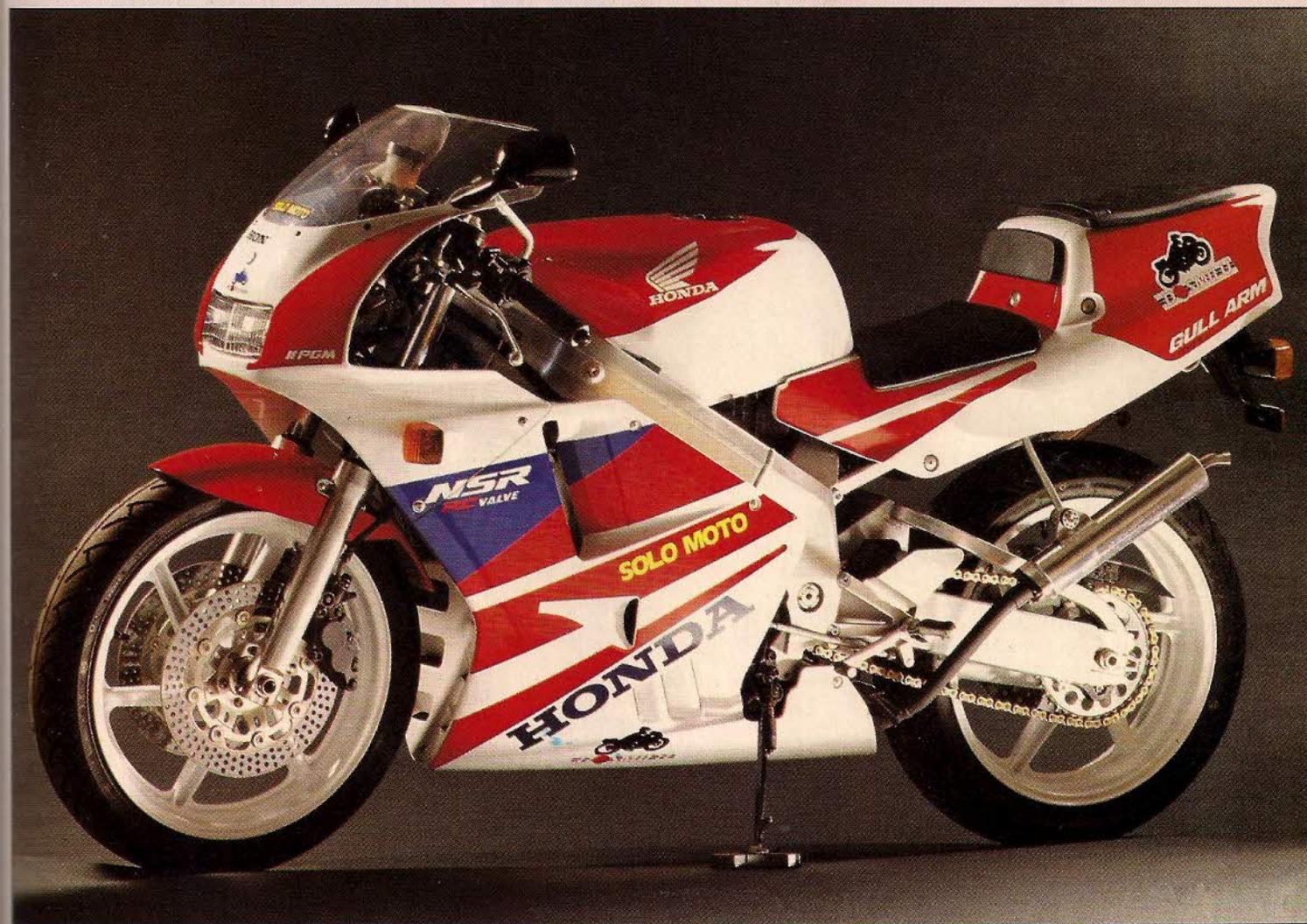




[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)  
motos clasicas  
[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

# HONDA NSR 250 R

# TU OPORTUNIDAD



**POR FIN UNA DOS Y MEDIO A TU MEDIDA. PONTE EL CASCO, PONTE EL MONO Y "PONTE" LA HONDA NSR 250 R; QUE GANES A CARDÚS O A CADALORA YA SÓLO DEPENDE DE TÍ.**

**HA LLEGADO TU OPORTUNIDAD.**

Texto: Luís Miguel Reyes  
Fotos: Santi Díaz y Paco Comuñas

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

motos clásicas

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

Cuando Pere Casas me llamó para ofrecerme participar en un ensayo comparativo de las 750 c.c., se guardó hasta el final de la conversación una frase casi mágica, ya que me explicó, cómo, dónde y cuándo íbamos a realizarlo, pero hasta el último momento no me dijo..., "y tú, Luís Miguel, además probarás una Honda NSR 250".

¡Bien!, pensé, por fin voy a poder volver a pilotar una "dos y medio" de carreras, pero este pensamiento debió quedar claramente reflejado en mi cara, ya que antes de que yo mediara palabra, Pere me miró y me dijo... "Tranquilo, tranquilo, es una Honda NSR 250 R de calle".

¡Mierda!, pensé, yo ya tenía "cuello abajo" comparar mis tiempos con los de las NSR de carreras del

Mundial, sin embargo, la alegría del primer pensamiento volvió a mí, en cuanto vi y me subí a la moto, y es que Pere no me había dicho toda la verdad, ... ¡sí!, la moto era de calle, pero ¡ojalá la hubiera tenido en mi última temporada de 250 c.c. en el Campeonato del Mundo de Velocidad!

Y no es para menos, pues esta NSR 250 R está directamente derivada de las motos Campeonas del Mundo que pilotó Sito Pons y que ahora Carlos Cardús, Helmut Bradl y Luca Cadalora llevan en el Mundial de Velocidad.

Chasis de aluminio, con suspensiones de GP, enormes discos, anchas llantas y basculante asimétrico; motor bicilíndrico en "V" con carburación electrónica, láminas, válvulas de potencia electrónicas, encendido de curva variable según el mando del gas y rpm., etc., etc..

O sea tecnología directa del departamento de HRC a la calle, en la que se ha tenido especial cuidado por la gestión electrónica del motor, en una moto extraída del mercado japonés y de la que llegarán a España contadas unidades (sólo una treintena), a un precio cercano al millón de pesetas, pues la alta tecnología de competición que se ha empleado en ella... no perdona.

## CASUALIDAD

Hace unos pocos años, disputé el Campeonato del Mundo de Velocidad, con una moto que prácticamente era de "calle", de hecho en su país natal, circulaban con ella. Incluso Solo Moto también publicó en esa misma temporada unas fotos de "mi" moto con faro y matrícula, es decir, que aquella temporada hice "carreras con una moto de calle", y la casualidad ha hecho posible que hoy "vaya por la calle con una moto de carreras".

Es inevitable que a la Honda NSR 250 R no se le pueda llamar de otra forma que no sea de "carreras", y además creo que ha sido concebida para así ser llamada y... tratada. Sólo unos pocos detalles delatan que está preparada para su empleo civilizado. Pues si le quitamos los retrovisores, los intermitentes, el bonito faro delantero y el doble piloto trasero, y dada la coincidencia de colores de la unidad probada, nos parecerá que estamos encima de la moto del mismísimo piloto oficial de Honda HRC Masahiro Shimizu.

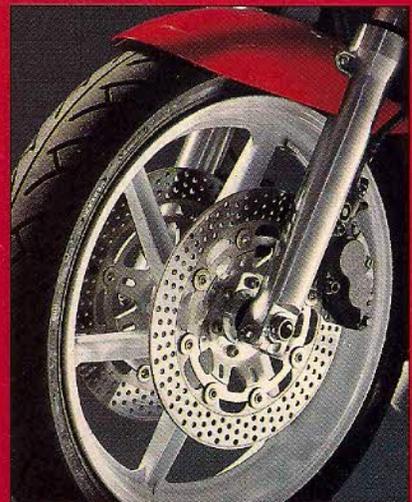
Sólo unos pequeños detalles hacen darte cuenta de la realidad, de que efectivamente también llevamos una moto para ir por la calle, como por ejemplo la palanca de puesta en marcha, eso sí, perfectamente colocada y disimulada en la parte derecha del carenado, o el mando del starter situado también entre el carenado y el chasis, en la parte izquierda, ambos elementos de muy cómoda utilización.

En el cuadro de instrumentos, se le da prioridad al "cuenta vueltas", rodeado por el velocímetro en la parte izquierda y el reloj de la temperatura del líquido de refrigeración en la parte derecha, este último un poco oculto por la posición del recipiente del líquido del freno delantero.

La NSR 250 R a pesar de ser de "carreras", te da la opción de poder llevar un acompañante, para lo cual han colocado sobre el colín un pedazo de espuma-goma y unas curiosas y elevadas estriberas, escondidas debajo del colín gracias a un ingenioso



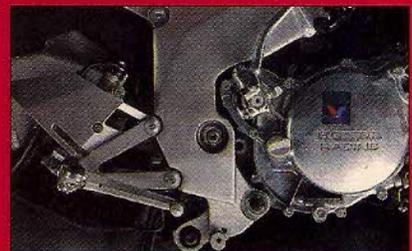
Chasis, motor,... todo parece extraído de HRC, el departamento de carreras de Honda.



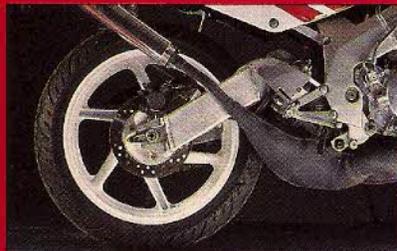
Un doble disco profusamente perforado se encarga de parar la moto.



La instrumentación es amplia, pero poco visible desde el puesto de pilotaje.



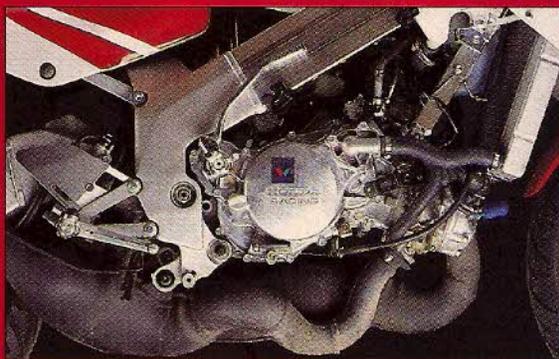
Todas las piezas están someramente finalizadas, casi terminadas a mano.



El basculante asimétrico Gull Arm posee suspensión progresiva Pro Link.



Detalle del supuesto lugar del eventual pasajero que ose subirse a la NSR.



Tortuoso el camino que recorrer los tubos de escape hasta la parte trasera de la moto. El motor es simil NSR de Gran Premio, con 60 CV a 9.500 rpm..

HONDA NSR 250 R

TU OPORTUNIDAD

[www.motesclicas80.com](http://www.motesclicas80.com)

motesclicas

[info@motesclicas80.com](mailto:info@motesclicas80.com)



mecanismo, para poder así ser utilizadas en caso de necesidad. De todas formas, la posibilidad de llevar pasajero, siempre será para ocasiones puntuales y de corto recorrido, a no ser que sea muy, pero que muy amigo tuyo y... quieras convertirlo en enemigo. Un puesto del pasajero... ideal para cambiar de novia en poco tiempo.

## MOTOR EN MARCHA

Con una suave "patada" o si prefieres hacerlo más racking, con un par de "zancadas" desde encima de la moto y soltando el embrague con una marcha puesta, tendremos el silencioso (obligado por las normas japonesas) motor en marcha. Un motor derivado totalmente de la experiencia obtenida en los Grandes Premios de 250 c.c., en el cual se han aplicado todas las opiniones y datos facilitados por tus ídolos Cardús, Bradl, Sito, Zeelenberg, etc....

En Japón este motor está limitado a 45 CV a causa de la dura legislación japonesa, pero la versión de esta prueba, y la que puedes encontrar en nuestro país es afortunadamente la versión "Full Power", o sea libre de "tapones", con nada menos que 60 CV de potencia máxima.

Una vez más el motor es muy cómodo de llevar, ya que excepto a muy bajas vueltas, la NSR 250 R tiene "castaña" en toda su gama. Esto nos puede dar la impresión de que "no corre", pero nunca más lejos de la realidad, lo que ocurre es que estamos "corriendo" desde el principio.

Esto es bastante habitual en los motores Honda, y os puedo asegurar que ocurre exactamente igual en las motos de Gran Premio, tanto en 125 c.c. como en 250 c.c..

La potencia máxima de 60 CV la encontramos a 9.500 rpm, un límite bastante bajo para un motor



deportivo, pero que nos permite utilizarlo en lo que los italianos denominan "fuora giri", es decir "pasado de vueltas", y seguir utilizando (estirando) el motor más allá de su máxima potencia (una vez sobrepasada ésta), para así llegar el siguiente viraje sin tener que cambiar de marcha y así ahorrarnos un cambio, cosa que en muchas ocasiones es preferible a tener un motor como un "muro", infranqueable más allá de su máxima potencia.

## GIRANDO

Quizás sea ésta un expresión demasiado "lenta" para la NSR 250 R, ya que su chasis en estructura de "U" en tubo de aluminio, es prácticamente igual que la moto de Gran Premio, el basculante asimétrico, y el

resto de los componentes de la parte ciclo, amortiguador y horquillas Showa, te permiten ir mucho más deprisa que simplemente girando, expresión ésta que su utiliza en las carreras, cuando, por ejemplo en un entrenamiento, vas relativamente tranquilo.

Pero así es como empecé a rodar al llegar a Calafat, tranquilo, pero a ser sincero mi tranquilidad duró poco, y es que la Honda NSR 250 R te invita a olvidarte de la tranquilidad. Muy pronto pude comprobar su excelente estabilidad, el buen funcionamiento tanto de horquilla como de amortiguador trasero, sin hacer reglaje alguno, lo que indica un buen parado de fábrica, y el buen comportamiento así mismo de los Dunlop que monta de serie, tanto el trasero K 510 R Radial de 150/60-17, como el delantero K 510 A Radial de 110/70-17.

Sólo cuando estás rodando muy al límite y en circuito, se puede apreciar alguna pequeña "rebotera"

www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com

en la parte trasera, especialmente en alguna curva larga y redonda. De todos modos difícilmente llegaremos a estos límites por carretera.

Un dato significativo de lo rásing que es la moto, son sus llantas que son exactamente las mismas que montan las RS "carreras cliente" 250 c.c., en las que van montados unos excelentes frenos "LP", siendo éstos una de las partes que más me gustaron de la NSR 250 R. Utilizando estos potentes frenos a tope en una apuradísima frenada, se llega a apreciar una cierta ligereza de dirección a la NSR, pero sin llegar a ocasionar ningún problema, y esto se produce porque los 23 grados de lanzamiento, que la hacen tan manejable y tan rásing, desaparecen unos cuantos cuando frenamos a tope y ponemos todo el peso de la moto sobre su parte delantera. Pero esto mismo ocurre en las motos de carreras, y en definitiva ya hemos quedado que éso es la Honda NSR 250 R.

Una moto prácticamente sin concesiones, que permite conducirla como tal, admitiendo sin crispaciones entrar a saco en las curvas con los frenos apretados, tumbando de golpe con pocos milésimas entre ir recto y tener la rodilla sobre el asfalto. Así es el carácter de las motos pura sangre de circuito y este es el carácter puramente rásing de la NSR 250 R.

## CON MATRICULA

Si por el contrario, a lo antes contado, decides no sacarte la matrícula, ni los retrovisores, ni los intermitentes,... y en lugar de rodar en un circuito, utilizas la NSR 250 R por carretera o ciudad, vas a "alucinar" de lo rápido y fácil que es ir rápido sin apenas darse cuenta.

Bien es verdad que no debemos sobrepasar los límites de velocidad, que no debemos infringir las leyes de tráfico, y lo más importante, todos sabemos de los peligrosos de ir deprisa fuera de un circuito, pero para qué nos vamos a engañar, en un momento u otro, todos hemos pegado una "estripada" en alguna carretera "famosa". Pues bien, el día que lo hagas con la NSR 250 R (espero que con cuidado y guardando siempre los límites de seguridad), "no te lo vas a creer" la cantidad de motos, medianas, grandes, deportivas, etc.,... que vas a dejar atrás. No te extrañe entonces, que cuando llegues al punto que siempre hay casualmente en este tipo de carreteras, para desayunar o tomar un refresco, si todavía no te has sacado el casco, te pregunten... "¿Tú eres Carlos, Luca, Helmut,...?". Y tú tengas que decir, "no, no, me llamo....." □

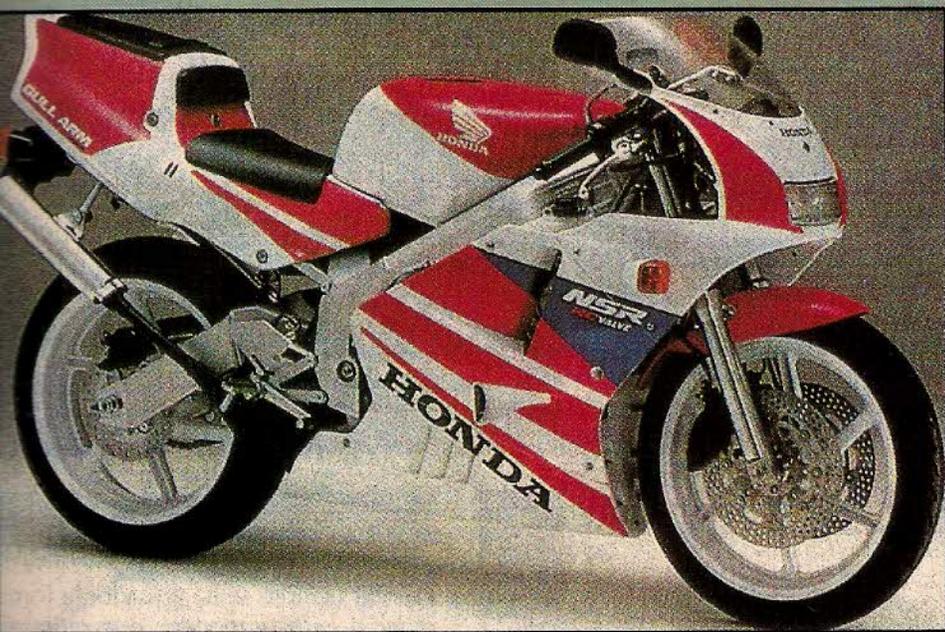
## HONDA NSR 250 R

# TU OPORTUNIDAD

## FICHA TECNICA

Motor	Bicilindro en "V" a 90 grados, 2T, refrigeración líquida, eje de balance antivibraciones, válvula de potencia ATAC electrónica.
Admisión	Directa al cárter motor regulada por láminas de carbono.
Cubicaje	249 c.c.
Diámetro por carrera	54,0 x 54,5 mm.
Carburación	2 Keihin con regulación electrónica.
Relación compresión	9,5 a 1.
Potencia declarada	60 CV a 9.500 rpm.
Máximo por declarado	3,8 kgm. a 8.000 rpm.
Chasis	En "U" invertida en tubo de aluminio de sección rectangular. Basculante Gull Arm asimétrico en tubo de aluminio rectangular.
Lanzamiento	23 grados.
Suspensión delantera	Horquilla Showa
Suspensión posterior	Sistema Pro Link con monoamortiguador Showa regulable.
Llanta delantera	3,00 x 17
Llanta trasera	4,50 x 17
Neumáticos	Dunlop Radiales K-510, 110/70-17 delante y 150/60-17 detrás.
Frenos delantero	Doble disco de 280 mm. con pinzas de cuatro pistones.
Freno trasero	Simple disco de 240 mm. con pinza de doble pistón.
Longitud	1.990 mm.
Anchura	695 mm.
Altura del asiento	760 mm.
Distancia entre ejes	1.339 mm.
Peso en seco	131 kilos.
Precio en España	1.015.000 ptas. matriculada e IVA incluidos.

**DOSMILU** TE OFRECE



MOTORCYCLE TOP FASHION LEADER

**NANKAI**

FOR GOOD MOTORCYCLE LIFE

**Kawasaki**

**HONDA**

**YAMAHA**

**SUZUKI**

Y... EN EXCLUSIVA

**NSR 250 R**

**DOSMILU**

C/ Córcega, 254  
Tel. 415 65 66  
415 72 38  
**BARCELONA**