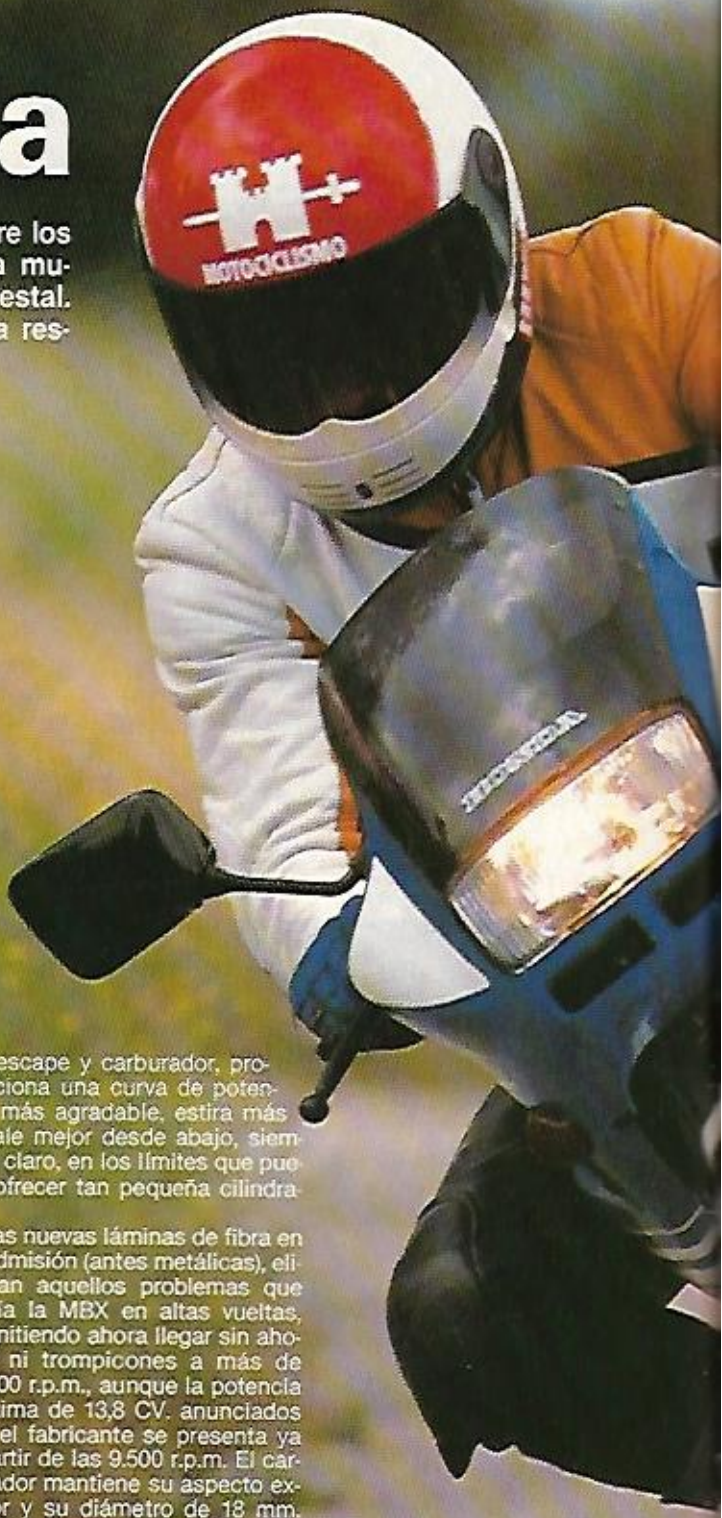
Honda NSR 75
Toma de contacto

En otra onda

La MBX «hurricane» fue la 75 c.c. que marcó la pauta entre los dieciseisañeros. Creó escuela y sirvió de referencia para muchos fabricantes, que intentaron sin éxito apearla del pedestal. Pero tras seis años de liderazgo este liderazgo se estaba resquebrajando, necesitando una urgente reforma.



POR ello Honda decidió mejorar la obra y darle nuevas fuerzas y un aire más actual. El fruto es la nueva NSR 75 c.c., un nombre que de por sí ya deja respirar un ambiente racing.

La nueva carrocería es del tipo «aero», al igual que en la gama CBR. Todo se ha modificado, desde el guardabarros delantero hasta el piloto trasero. Resulta un conjunto de moderno diseño y superior aerodinámica. Algunos echarán de menos la quilla, que opcionalmente se montaba en la MBX. Pero sin duda nuestra industria auxiliar en breve proporcionará otra, en acorde a las nuevas líneas de la NSR.

La parte ciclo también ha recibido mejoras: la rueda delantera, aunque mantiene su anchura de 2,75 pulgadas, pasa a ser de 17" como mandan los cánones actuales. El disco va ahora perforado, pero con algo menos de diámetro (antes 240 mm., ahora 220 mm.). El basculante trasero ha sido alargado dos cm. y el sistema de tensado de la cadena se ha reforzado con dos pletinas.

El chasis mantiene las cotas y el material de construcción (acero) de la MBX, ya que se ha mostrado siempre una reputación intachable. ¿Para qué hacer un chasis con aspecto de aluminio y tipo de carreras? si el resultado va a ser el mismo, pero con más peso. Esto Honda lo tenía muy claro, además la gama CBR lleva también chasis fabricado en tubo de acero.

Las llantas son de nueva cosecha, inspiradas en la competición y con una gran limpieza de línea. En la rueda trasera, el freno continúa siendo de tambor, mandado por varilla.

Todo el pedalier salvo la palanca de cambio, son diferentes, los reposapiés montan una goma más estilizada y adherente. Y el pedal de freno tiene un pequeño relieve para que el calzado no resbale sobre él.

El manillar pasa a ser ahora un dos piezas, estando mucho más recogido (unos 10 cms.). Sobre él se sitúan nuevos puños de fina goma que confieren un tacto casi de carreras. Tanto el mando de gas como la piña eléctrica son similares a las ya conocidas en la MBX.

La horquilla tiene las botellas pavonadas en negro brillante, y aunque su aspecto exterior es igual, su comportamiento es distinto.

El nuevo carenado va anclado directamente al chasis, al igual que el cuadro de relojes que presenta ahora un aspecto más clásico, pero da un aire mucho más serio a la moto. El cuenta r.p.m. y el cuenta km. son esféricos, con los chivatos de intermitencias, punto muerto y luz larga, integrados dentro del cuenta r.p.m. El chivato de falta de aceite de mezcla, tiene ahora su casillero aparte, entre los dos relojes y encima de éste está el reloj de temperatura. El radiador, depósito de aceite, caja de filtro y batería continúan en idéntica posición y de la misma forma que en la MBX.

¡En acción!

Si la MBX de por sí era una moto más bien pequeña, su predecesora, la NSR, lo es aún más. La llanta delantera del 17 y los recogidos semimanillares colaboran mucho para darnos esta sensación.

EL asiento es también algo más bajo (un centímetro) y con un espumado menor pero con formas más anatómicas.

El cockpit de pilotaje parece sacado de una moto del mundial de 80 c.c. y si por un momento cerramos los ojos (con la precaución de no hacerlo en marcha), sólo nos bastaría para sentir aún más esta sensación que sintiésemos el olor que despide el Castrol R quemado. Por cierto esta marca es la recomendada por Honda.

Muy pigmeo hay que ser, para no llegar con ambos pies al suelo, pero si tenemos las piernas largas notaremos al principio cierta sensación de agobio.

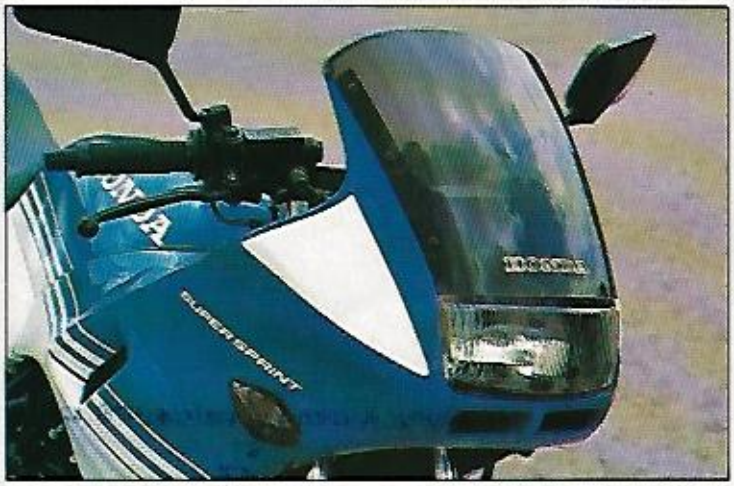
El motor, gracias a las mejoras introducidas en el cilindro, culata, escape y carburador, proporciona una curva de potencia más agradable, estira más y sale mejor desde abajo, siempre, claro, en los límites que pueda ofrecer tan pequeña cilindrada.

Las nuevas láminas de fibra en la admisión (antes metálicas), eliminan aquellos problemas que sufría la MBX en altas vueltas, permitiendo ahora llegar sin ahogos ni trompicones a más de 11.500 r.p.m., aunque la potencia máxima de 13,8 CV. anunciados por el fabricante se presenta ya a partir de las 9.500 r.p.m. El carburador mantiene su aspecto exterior y su diámetro de 18 mm. aunque con nomenclatura diferente.

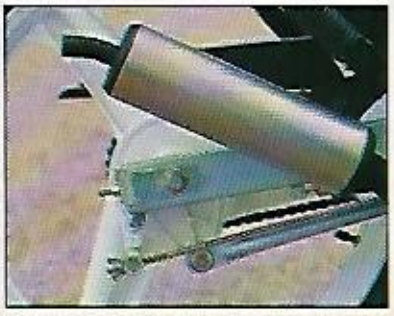
Circulando con la NSR lo primero que se aprecia es una gran sensación de ligereza, casi como un ciclomotor.

La dirección se muestra más ligera y precisa a causa de que (como ya hemos mencionado) el carenado y el cuadro de relojes ya no están anclados en las tijas como antaño. Por ello, ahora es aún más notable la maniobrabilidad entre los frecuentes atascos ciudadanos y en los rápidos cambios de trayectoria en mitad

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com



Limpieza de lineas, diseñadas por el viento. Estética de neta inspiración CBR. El cuadro de relojes es totalmente nuevo, aunque no añade nada que no viniera ya en la MBX. Ahora es más serio y legible. La cúpula proteje discretamente al piloto. El silencioso mantiene la linea racing de la moto y emite un sonido muy reducido. El basculante es ahora dos cm. más largo. El portapaquetes viene ya de serie. El depósito de aceite de mezcla mantiene el mismo volumen que en la MBX.



Al detalle

Antirrobo. Perfecto, situado en la misma llave de contacto como en las motos grandes, de suave accionamiento y bloquea tanto a la izquierda como a la derecha.

Retrovisores. Son metálicos y bonitos, pero con ellos no veremos mucho más allá de nuestros codos (ya que éstos nos quitan visión). Eso sí, son muy resistentes y no vibran.

Caballete lateral. Muy robusto y con un recio anclaje al chasis, incorpora como sus hermanas mayores una goma para su autoplegado, para cuando iniciemos la marcha sin retirarla. Pero dicha goma es la culpable de dar una sensación de inseguridad, cuando apoyamos la moto en terreno poco firme.

Bocina. Su bonito está en proporción al tamaño de la moto. No estaría de más un poco de agudeza.

Asiento. Cómodo y anatómico pero un tanto justo de espumado y de longitud para ir con dos plazas. Es extraíble y tiene cierre con llave.

Herramientas. El típico juego de Honda, con todo lo necesario para las operaciones más usuales. la calidad es buena. Van situadas bajo el asiento en una caja hermética.

Llaves. Una para todo, hasta para el antirrobo del casco que está situado en el lateral izquierdo bajo el colín.

Filtro de aire. Situado tras las tapas laterales, resulta algo complejo el llegar a tenerlo en las manos, su material de confección es foam y engrasado.

Carenado. La pequeña cúpula sólo nos protegerá estando muy agachados, el tintado de la misma resulta un poco oscuro, cumpliendo más bien una misión estética.

El resto del carenado reproduce fielmente a la gama CBR de Honda. Mantiene las aberturas en los laterales para evacuar el calor del motor y radiador, pero protege poco las piernas del piloto.

Las tapas laterales y la cúpula presentan ahora menos facilidades que antes para extraerlas, de cara a los amigos de lo ajeno.

Depósito de gasolina. Casi igual al de la MBX, pero camuflado con el nuevo carenado.

ya que forma parte de él. El tapón de gasolina es ahora del tipo aviación y va empotrado en el depósito. Por supuesto está dotado de cerradura.

El grifo de gasolina, aunque es el mismo de la MBX, va bien camuflado e integrado en la falda del lateral izquierdo del carenado con un aspecto similar al de la VFR.

Embrague. Suave como el algodón y resistente como el titanio.

Asa pasajero. Dos, una a cada lado del colín, son muy sólidas y además sirven de anclaje para amarrar los pulpos en caso de llevar gran volumen de carga.

Porta-Equipajes. Montado ya de serie y dotado con firmes sujeciones para amarrar el equipaje, además tiene también un asa para el pasajero.

Faro. Muy bonito y estético con sus líneas totalmente integradas en el carenado de la moto, pero hay un detalle que se ha pasado por alto, debería dar buena luz.

Intermitentes. De tipo nido de abeja muy aerodinámicos y aunque sobresalen menos que en la MBX su funcionamiento se deja sentir.

Escape. De aspecto muy racing, pero por dentro monta conos y chapas, que eliminan la acción de tubarro. El silencioso es también de tipo de carreras, pero en sus entrañas en vez de fibra hay un laberinto. El ruido que emite es muy discreto, tanto que en fábrica se ha llegado a pensar en dejarla que suene un poco más.

Detalles. Sobre la tija superior hay un embellecedor de plástico que sirve para camuflar los antiguos agujeros del soporte de manillar de la MBX.

A través de uno de los orificios que hay debajo del faro tendremos acceso al tornillo de regulación de la óptica.

La puesta en marcha es muy suave, pudiendo realizar esta operación incluso con la mano.

Consumos. En conducción muy racing (siempre con la aguja del cuenta r.p.m. entre 9 y 11.000 vueltas) y al cincuenta por ciento en ciudad y carretera, llega a gastar 5,8 litros.

En conducción más tranquilas (sin pasar de 9.000 r.p.m.) se puede reducir el consumo hasta en un litro.

Velocidad. Con ropa de calle y semiagachado, 119,998 km/h. Con dos plazas (y las mismas condiciones), 101,333 km/h.

FICHA TECNICA

Motor: Dos tiempos refrigerados por agua.
Cilindrada: 74 c.c.
Embrague: Discos múltiples en baño de aceite.
Cambio: Seis velocidades.
Potencia (según fábrica): 13 CV. a 9.500 r.p.m.
Suspensión del.: Horquilla telescópica hidráulica con barras de 30 milímetros de diámetro.
Suspensión trasera: Amortiguador central mandado por bieletas. Pro-Link.
Frenos del.: Disco hidráulico 220 mm. Pinza de doble pistón.
Frenos tras.: Tambor de expansión interna de 110 mm.
Capacidad del depósito: 10 l.
Capacidad entre ejes: 1.285 milímetros.
Longitud total: 1.095 mm.
Anchura total: 630 mm.
Precio: 299.000 ptas.

de una tumbada o en una curva, quizá rozando límites casi exagerados de suavidad, ya que con un poco de viento o algún bache inoportuno podemos llevarnos más de un susto.

Los frenos nos permiten apuradas de esas que nos libran de entrar (con moto y todo) sin pagar en un taxi, porque nos han abierto una puerta. El tambor trasero no acusa el «fading», pero el compuesto de sus mordazas no es excesivamente duradero. Para controlar esto monta en el plato portazapatas unos indicadores de desgaste.

El disco delantero funciona irreprochablemente y además con la nueva perforación se calienta menos y evacua mejor el agua en días de lluvia.

La amortiguación es ahora un tanto más seca sacrificando confort en favor de mayor estabilidad. El interior de la horquilla alberga más aceite que antes y en su última parte del recorrido, se manifiesta más dura, con lo que la precisión en las frenadas ha salido beneficiada.

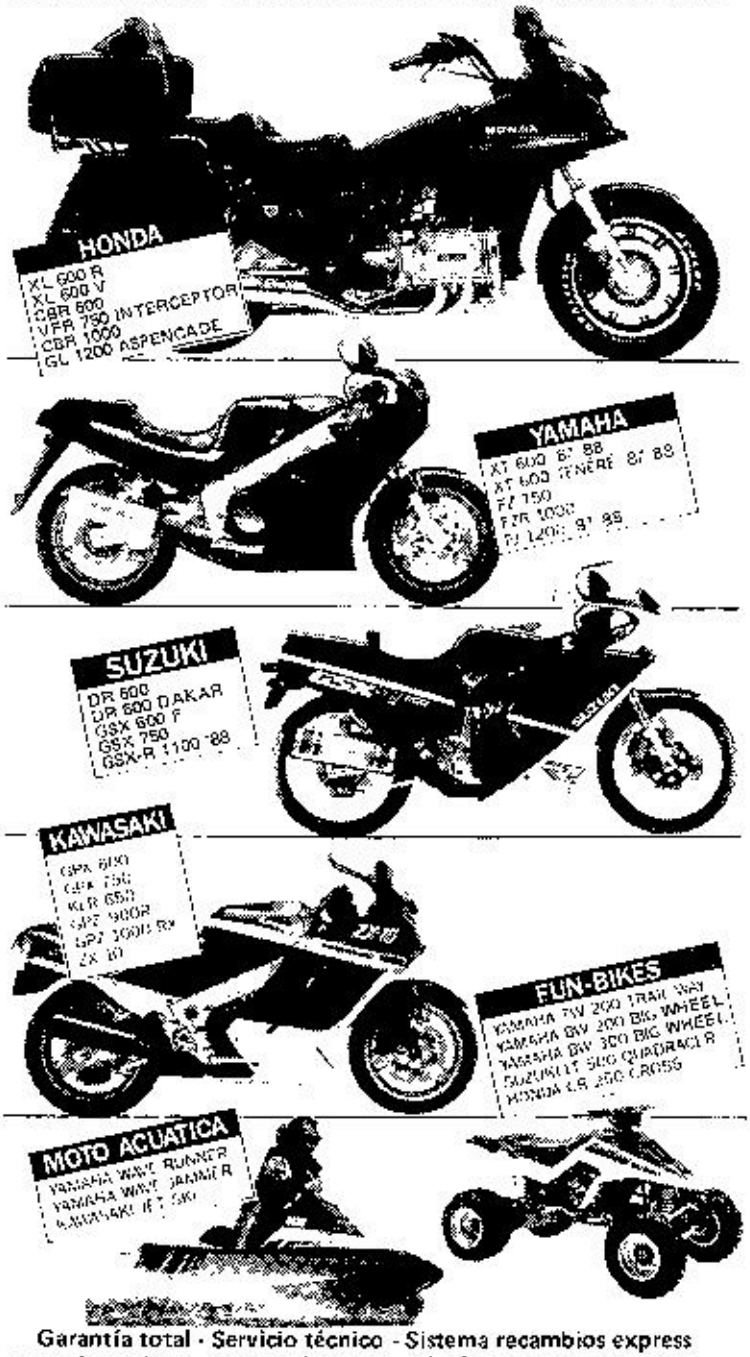
En conducción ciudadana siempre estaremos delante, en primera fila de la parrilla. Como si de un Gran Premio se tratara, gracias a la estrechez general, la manejabilidad y la respuesta del motor (si nos mantenemos por encima de las 7.000 r.p.m.).

La NSR nos hará sentirnos inalcanzables, soñar con llegar a ser tan veloz como Sito Pons o Wayne Gardner, como reza en la publicidad de Honda, pero nosotros tendremos además la ventaja de que con nuestra NSR 75 c.c. podremos también pasear a nuestra chica, ir a clase o a la discoteca de moda.

José M. TORRES-ACERO

TU SUEÑO DISPONIBLE

Elige el modelo que prefieras de nuestro extenso stock.



Garantía total · Servicio técnico · Sistema recambios express
Además podemos proporcionarte cualquier modelo bajo pedido.

Y PROXIMAMENTE BMW en STOCK

PROMOTOR

PROMO MOTOR, S.A.
Exposición y Venta:
Mobilkultur.
C/ Muntaner, 408
08021 Barcelona
Fax 418 46 96
Telex 98815

Llame al:
418 51 17