

EXCLUSIVA



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Honda NS 400 R

Prueba

A rueda

Con la presentación en el Salón de la IFMA de la Honda NS 400 R se cerraba un largo compás de espera, ante la lógica curiosidad por ver cómo contrarrestaría el mayor fabricante la actual fiebre de las dos tiempos superdeportivas de media cilindrada, elevadas potencias y prestaciones. Gracias a nuestros colegas de MOTORRAD podemos disponer ya de las primeras impresiones sobre esta nueva dos tiempos, nueva generación, probada en el Japón.

Honda NS 400 R

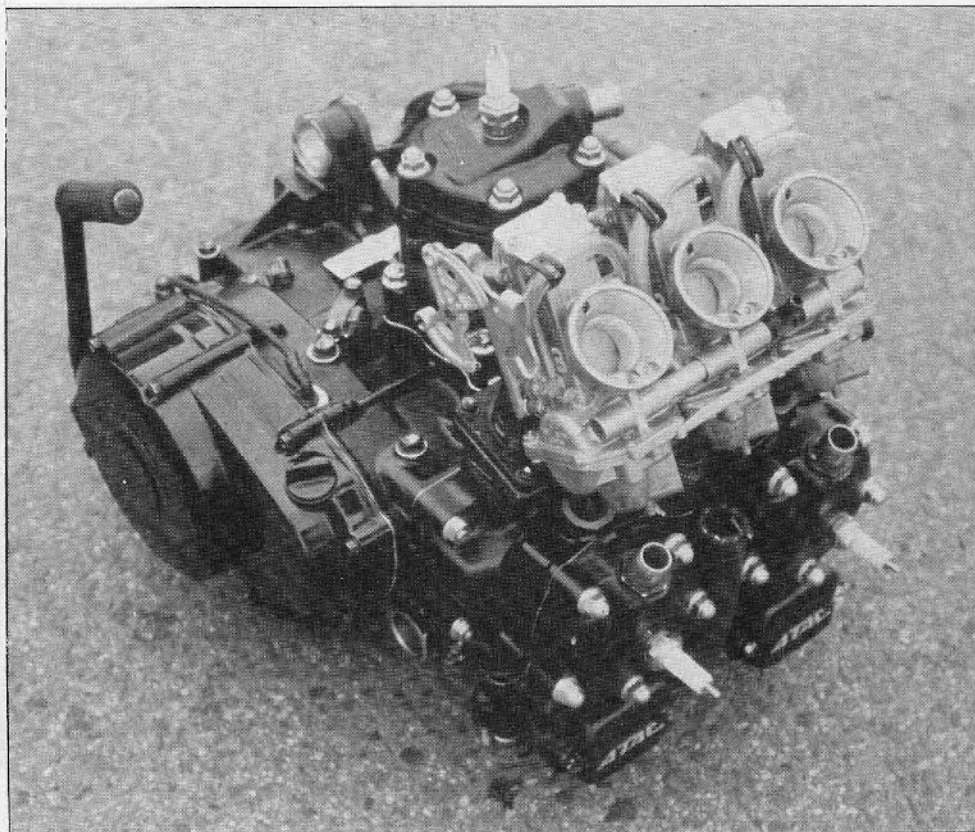
www.motosclasicas80.com



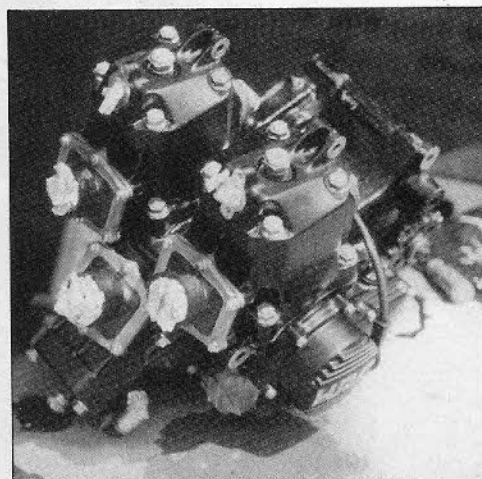
info@motosclasicas80.com

motoclasicas80.com
info@motosclasicas80.com





El motor tricilíndrico de la NS 400 R. Los dos cilindros paralelos van horizontalmente, mientras que en el motor de la moto de Spencer (bajo estas líneas) la configuración es a la inversa. El sistema ATAC se utiliza en la moto de calle, en los dos cilindros paralelos.



EN los últimos meses los rumores fueron prodigándose con mucha rapidez: «Honda está fabricando una 500 Spencer Réplica para la calle». Y en los ambientes de la moto se empezó a especular inmediatamente: ¿serán 100 CV. o quizá más? ¿tres o cuatro cilindros? ¿tendrá chasis de aluminio?

Pero una vez más, en contra de las opiniones más «enteradas», Honda ha hecho precisamente lo que nadie esperaba. La nueva moto cumple sólo a medias con la categoría del «medio litro» dado que cubica únicamente 387 c.c. y para colmo ha situado los cilindros totalmente a la inversa de la disposición en la moto de G.P., la NS 500. Mientras la moto de Spencer lleva un cilindro horizontal y dos paralelos verticales formando una V de 90 grados, los cilindros de la NS 400 R se hallan totalmente al contrario: dos horizontales y uno vertical. Exactamente igual que en las MVX 250 y 400 pero de escaso éxito y corta venta, únicamente en el Japón, debido a los problemas mecánicos que acusaron y desfiguraron rápidamente su presumible éxito. El problema se convirtió en un auténtico destrozamotors por culpa indirecta de las vibraciones. Para amortiguarlas se montó una gruesa biela central que en poco tiempo terminaba por destrozarse el pistón y los cojinetes.

La solución emprendida por los japoneses no fue la de aban-

Ficha técnica

Motor: Tricilíndrico dos tiempos refrigerado por agua, disposición en «V» a 90 grados, admisión por láminas y sistema ATAC de escape (los dos cilindros horizontales). Diámetro por carrera: 57 x 50,6 mm. Cilindrada: 387 c.c. Compresión 7: 1. Potencia máxima: 72 CV. a 9.500 r.p.m. Par máximo: 5,4 mkg. a 8.500 r.p.m. Carburadores: 3 Keihin de cortinilla 26 mm. diámetro. Encendido electrónico. Embrague multidisco en baño de aceite, accionamiento hidráulico. Cambio de seis velocidades. Arranque por pedal. Transmisión secundaria por cadena.

Chasis: Doble cuna cerrado, en tubos de aluminio de sección rectangular. Horquilla delantera telescópica, asistida por aire, sistema TRAC antihundimiento. Barras de 37 mm. diámetro. Recorrido: 120 mm. Suspensión posterior: monoamortiguador central De Carbon a gas, recorrido: 130 mm. Sistema Pro-Link. Frenos: doble disco 256 mm. delante; simple disco 220 mm. detrás. Ruedas, 100/90 V 16 delante, 110/90 V 17 detrás.

Medidas: Distancia entre ejes: 1.394 mm. Avance: 91 mm. Lanzamiento: 63,5°. Altura asiento: 790 mm. Peso depósito lleno: 183 kg. Capacidad depósito: 19 litros (5 reserva).

Prestaciones: 0-400 m.: 12 seg. Velocidad máxima: 218 km/h.

Precio: Calculado en Alemania (aprox.): 522.000 pts.

donar simplemente en proyecto y empezar desde cero otra vez sino que siguieron adelante con la idea y revisaron a fondo el motor de dos tiempos. De ahí salió la NS 400 R que fue dotada de un cigüeñal y embielaje convencionales. Desde luego, una versión 500 hubiera sido más interesante para Europa, pero em Japón la categoría de los 400 c.c. goza de gran popularidad y menos cargas fiscales. Aun así, la NS 400 R con sus 72 CV. y motor tricilíndrico podía muy bien ser una amenaza para la Yamaha RD 500. Si comparamos las relaciones peso/potencia de cada una de ellas (2,43 kg/CV. para la NS, 2,45 kg/CV. para la RD) y potencia/litro (186 CV./lit. para la NS, 176 CV./lit. para la RD) vemos que ambas motos no se diferencian apenas y en cuanto a prestaciones, la diferencia de cilindrada de 112 c.c., no supone un hándicap para la NS

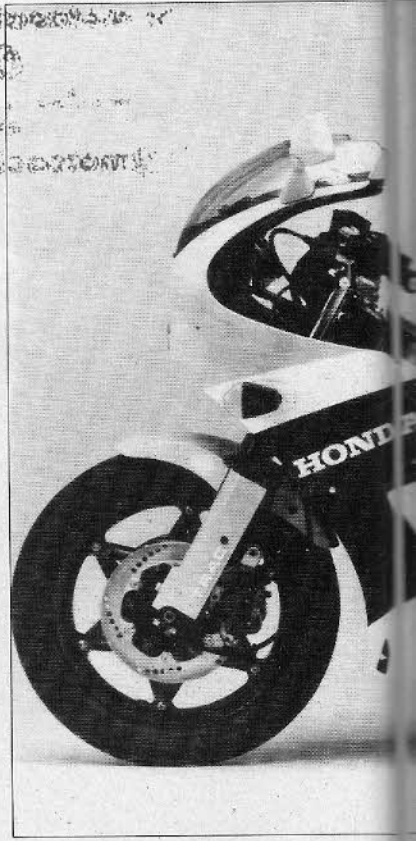
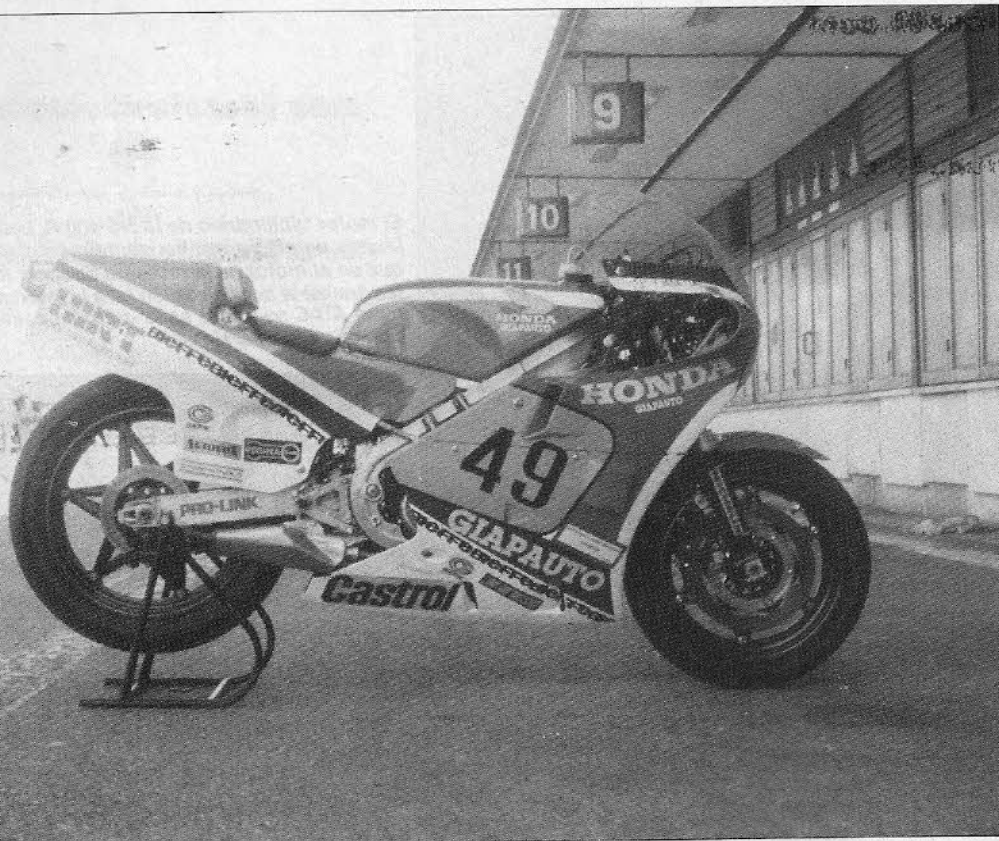
para casi igualar a la Yamaha: 218 km/h para la Honda contra 223 km/h de la RD.

Pero la cuestión es que, si bien

las cifras dicen mucho, desde luego no lo son todo y en cuanto a técnica, la de la Honda resulta mucho más interesante. Mientras que en las MVX se instalaban únicamente láminas para la admisión, la NS ha recibido, como directa herencia de lo ya probado en las carreras, el sistema de escape ATAC. Al igual que en la moto de G.P., un servomotor abre dos ventanas en los canales de admisión de los dos cilindros horizontales. Las cámaras que quedan entonces libres permiten un óptimo llenado de los cilindros a regímenes moderados, aumentando el par, y lo hace de una forma tan amplia que para el tercer cilindro (vertical) no ha sido necesario el montaje de esa cámara de resonancia, difícil de situar por

no hace falta llamarse
KENNY
para tener un tubarro así





Frente a frente las dos: a la izquierda la RS 500-cliente de la que deriva a grandes rasgos la NS 400 R de la foto de la derecha. Las líneas son similares, aunque el motor no es un 500 sino un 387 c.c. pero con 72 CV. El chasis es de aluminio de sección rectangular, los frenos llevan pinzas de doble pistón y las ruedas son del estilo G.P. de radios atornillados aunque no desmontables.

lo demás, puesto que este espacio se precisaba para el filtro de aire y la batería.

Tal como había sucedido con las anteriores experiencias, se ha trabajado mucho para igualar las masas en movimiento, pero los técnicos de Honda han tenido buen cuidado en apartarse de soluciones como la del simulacro de un tetracilíndrico en «V» a través de una gruesa y pesada biela en el cilindro central. En las antiguas MVX los cilindros eran de fundición con camisa independiente. Ahora, la NS lleva cilindros con tratamiento Nikasil de Mah-

le, lo cual ha permitido un mejor acoplamiento de los pistones, menor rozamiento, mejor refrigeración y por lo tanto reducir el caudal de la bomba de engrase separado que ahora suministra una mezcla de 1/56 en lugar de 1/33 como se usaba en la MVX.

La revisión de aquella moto ha afectado también al chasis. De un bastidor de tubos de acero, doble cuna, se ha pasado a un conjunto totalmente actualizado, en busca de mayor rigidez y ligereza. Ahora la NS equipa un chasis de aluminio de tubos de sección rectangular, un doble cuna que pe-

sa únicamente 9,6 kg. Dado que los ingenieros de Honda han buscado esencialmente una construcción sumamente ligera, el grueso basculante posterior está hecho también en este caro material e incorpora el sistema de suspensión Pro-Link característico de la casa. Sin embargo, al contrario de los tubos del chasis que son macizos, el basculante es de plancha de aluminio soldada y por lo tanto hueco.

La suspensión delantera está compuesta por una horquilla al estilo de las carreras firmada por Showa, con sistema anti-dive hidráulico/mecánico TRAC, rueda de 16 pulgadas de diámetro y llanta de 100 mm. Para detener esta ligera NS 400 R se ha provisto delante de dos discos perforados con pinzas de doble pistón paralelo y detrás un simple disco también perforado con pinza de doble pistón enfrentados.

La geometría del chasis se ha estudiado en función de una óptima manejabilidad y estabilidad. Respecto a la MVX, se ha modificado el avance (91 mm.) y el lanzamiento (63,5 grados) de la horquilla asistida por aire. Aunque el chasis conserva prácticamente la misma forma que el de las MVX, se ha reducido el diámetro de la rueda posterior que pasa de 18 a 17 pulgadas y al haber alargado el basculante, la distancia en-

tre ejes pasa de 1.345 mm. a 1.394 mm.

La hora de la verdad

La posición sobre la moto es, como cabía esperar, totalmente deportiva aunque no tan extrema como en una auténtica moto de G.P. La primera velocidad es, al estilo típico de los dos tiempos, muy larga y nos puede llevar hasta los 90 km/h de velocímetro. Detrás, encontramos cinco relaciones más, muy juntas entre sí, como en el cambio de una moto de carreras.

Una vez alcanzado el régimen óptimo de par, 8.000 r.p.m., la NS empieza a tirar con auténtica fuerza, transportándonos hasta el inicio de la zona roja, es decir, 10.500 r.p.m. Resulta fascinante ver la sencillez con la que convierte este potente motor sus 72 CV. (par máximo, 5,4 kgm. a 8.500 r.p.m.) en aceleración. Pero para aprovechar al máximo los 72 CV. de este tricilíndrico de dos tiempos hay que trabajar bien el cambio.

Pero lo bueno es que por debajo de las 8.000 r.p.m. existe también una buena respuesta. Incluso a 3.000 r.p.m. no aparece señal de ahogo y «tira» muy limpiamente.

Pero, como hemos dicho, la

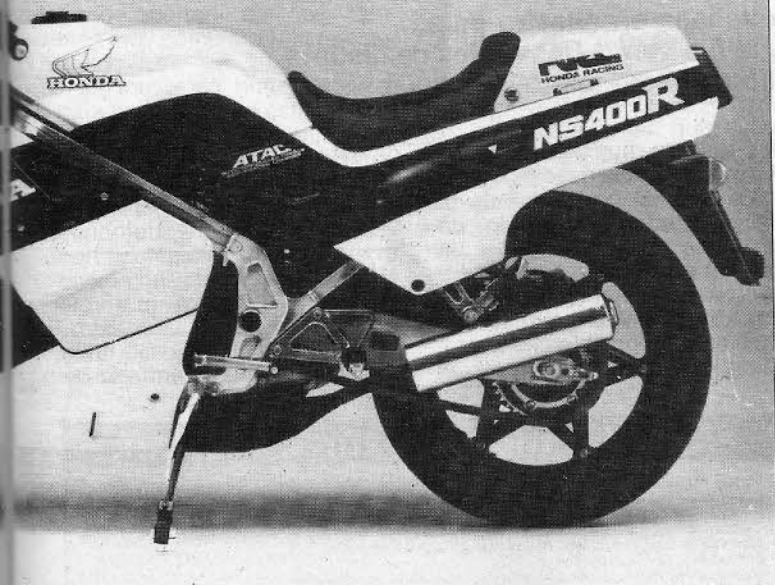
**no hace falta llamarse
SITO
para tener un tubarro así**



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



auténtica garra, casi una explosión, ocurre a partir de 8.000 r.p.m. En cada cambio de velocidad sentiremos cómo nos empujan hacia atrás y en menos de lo que tardemos en reaccionar, la aguja del velocímetro se habrá situado ya en los 220 km/h. Obviamente, como ocurre ya con todas las actuales superdeportivas con «racing-styling», el carenado está en ellas para algo más que llevar una buena capa de pintura y adhesivos. El de la NS, de material plástico ABS proporciona una buena protección al piloto a alta velocidad además de una muy buena penetración aerodinámica.

Esta moto, la primera en ser presentada oficialmente a la prensa para ser probada en el Japón en la pista de pruebas de Honda en Tochigi, nos sorprendió porque se comportó de una forma muy estable en línea recta a pesar de su corta distancia entre ejes y reducido lanzamiento. Lo mismo sucede cuando pisamos fuertes irregularidades en el asfalto que provocan por décimas de segundo fuerzas adversas que pueden iniciar un desequilibrio en la dirección de la moto.

Pero la gran diversión con la NS empieza allí donde se inicia un recorrido de curvas enlazadas. Se deja llevar como si fuera una «dos y medio» y sin esfuerzo alguno la inclinaremos a derecha e

izquierda e incluso cambios bruscos de posición, hechos a voluntad, no influyen en absoluto en el sano comportamiento de esta pequeña bomba.

En cuanto a los frenos, sorprende el que podamos actuar sobre los delanteros en plena curva sin que se aprecie esa corriente tendencia al enderezamiento de la moto. Los neumáticos por su parte permiten unas inclinaciones realmente al límite. Ello, junto con unos frenos que son lo mejor que hemos probado hasta la fecha y que se podría decir de ellos que son auténticamente de carreras, hacen que un piloto no experimentado, seducido por la potencia, aceleración y estabilidad de la NS llegue sin saberlo, al límite de sus conocimientos en esta materia, la de pilotar realmente deprisa como nunca antes ha sido posible por carreteras abiertas (excepto con la RD 500) con una moto tan sumamente ligera.

Lástima que los ingenieros de Honda no hubieran renunciado mucho antes al «truco» empleado en las MVX para equilibrar las masas del motor, puesto que les hubiera ahorrado muchos disgustos, dado que el motor de la NS gira en su actual configuración con mucha suavidad. □

H.R.



Feber Turbo

La realización más compleja de la industria juguetera nacional

«Se trata, sin duda alguna, de la realización más importante de toda la historia de la industria juguetera nacional, además de la mayor inversión, también, de nuestra Empresa». Son palabras del Director Técnico del Departamento de Creación y Desarrollo de Nuevos Productos de Feber, D. Carlos Rodríguez Ferré:

La nueva moto infantil es, en efecto, la culminación del tradicional esfuerzo juguetero de Ibi, la ciudad allicantina que ha sabido hacerse un hueco de merecido respeto en el mundo del juguete, dentro y fuera de nuestras fronteras.

La exacta reproducción a escala 1:3 del modelo Turbo de una de las más prestigiosas marcas mundiales de motocicletas en que se ha basado el proyecto, obedece al propósito de hacer realidad para los más pequeños su ilusión de una moto de verdad, o casi, pero a su tamaño y con el máximo de verismo posible.

En este sentido, sus ruedas de caucho, su suspensión independiente en la rueda delantera, su diseño anatómico o sus restantes características técnicas como su motor eléctrico autoprotegido contra calentamientos, su batería con cargador para evitar la dependencia de las pilas, etc., están estudiadas para que cualquier niño de 2 a 7 años pueda disfrutar plenamente de la nueva FEBER TURBO.

Para ello, además, se ha desarrollado un equipo compuesto por un mono disco de competición y un casco protector homologado utilizable, por tanto, en cualquier circunstancia.

La nueva Feber Turbo y su equipo... es la moto que da la altura de nuestra industria juguetera nacional.