

# Línea con Europa

Encasillar a la Honda NTV 650 en alguna categoría es tarea difícil, por no decir imposible. Ella abre de por sí una nueva clase. Algunos verán en ella una evolución de la Yamaha SRX, otros incluso pensarán que Honda quiere de nuevo atacar a las boxer de BMW. Todos tienen algo de razón, porque la Revere disfruta de lo mejor de dos mundos: el «feeling» de los motores bicilíndricos europeos, acompañado de la más exquisita técnica oriental.

**D**URANTE la presentación oficial de la Revere el pasado otoño los asistentes, en su mayor parte periodistas, hicieron comentarios realmente contradictorios sobre la personalidad del nuevo «invento» de Honda. Sólo imaginar la idea de poder hacer cruceros de más de 160 km/h. sin carenado aterroriza a cualquiera, pero no son precisamente las autopistas centroeuropeas el «hábitat» de la Revere.

Quizá lo mejor sea un vistazo a la propia definición que da Honda de su nuevo producto y del perfil del candidato a pilotarlo. Desde el punto de vista de su diseñador, la Revere va dirigida a una persona joven de espíritu, dinámica y emprendedora al tanto de todo lo nuevo que se cuece en el mundo y que necesita un transporte rápido por la ciudad y alrededores, que no va plantearse nunca viajes que superen las dos o las tres horas al manillar y, sobre todo, que necesite algo realmente exclusivo y personal. Sin querer decirlo por las claras, Honda ha hecho una perfecta definición del «yuppie».

En España a todas estas características tendríamos que sumar la de tener dinero, porque muchos empleados de banco, administrativos de oficinas, etc., que sueñan con tener algún día una moto, pero que no quieren renunciar al Corsa o el Ibiza, no pueden permitirse el gastar el millón de pesetas que cuesta en un capricho. En Europa, costando alrededor de las setecientas mil pesetas en el peor de los casos, su realidad es bien distinta.

Analizando bien las palabras de Honda, extraña que una marca comercial que pretende vender el máximo número de unidades de su producto restrinja de ese modo el destino de la NTV. Quizá sea un nuevo error de marketing de Honda, que pasó en 1987, entre la subida del yen, la bajada del dólar y su propia extrategia, el peor año de su historia. Si se pretende abrir nuevos huecos en parcelas algo olvidadas, ¿por qué entonces se dirige una moto con tantas cualidades

de comodín como la Revere a un sector tan reducido?, ¿no será que la tendencia de todos será el intentar imitar a estos ejecutivos de película con gimnasio, maletín y ordenador personal?

## NTV, Hawk, Revere, Bros

Los gustos americanos, japoneses y europeos, aunque cada vez más similares, siguen teniendo sus propias connotaciones que diferencian a estas culturas. Tradicionalmente las siglas de cuatro letras de las japonesas europeas se convierten en Estados Unidos en agresivos nombres. Un simple adhesivo en el carenado convierte una GSX en una Katana, una GPX en una Ninja o una CBR en una Hurricane.

Pero Honda, con la NTV (nombre de bautismo), ha ido más lejos. Existen no menos de cuatro versiones de la NTV sobre la misma base y buscando objetivos muy diferentes.

Por un lado está la Bros japonesa, con transmisión por cadena, línea más angulosa, chasis de aluminio y motor más agresivo. La Hawk GT para América es similar a la Bros, salvo que su motor tiene 600 c.c. Para los europeos nos ha tocado la versión más turística. La Revere tiene carda, chasis de acero y dos posibilidades de motorización según el país: 650 ó 600 c.c. Pero todas tienen varios puntos comunes: motor bicilíndrico en «V» refrigerado por agua, basculante monobrazo trasero y chasis en U.

Una de las principales bellezas de la NTV (cuesta hacerse a pronunciar Revere) es precisamente su motor, exactamente el mismo que monta la XR-V 650 Africa Twin. Mientras el gigantesco depósito de gasolina de esta aventura oculta casi completamente las formas del motor, en la NTV todo está al aire.

Los dos cilindros refrigerados por agua y esmaltados en un elegante color plata no se ocultan, sino que son pilar fundamental de







la personalidad de la NTV. Tan sólo el depósito, apoyado directamente sobre las vigas del chasis, oculta el antiestético carburador y filtro de aire.

Este bicilíndrico tiene una larga trayectoria en Honda, desde la aparición de la VT 500 hace ocho años. En Europa (aquí no tiene sentido hacer estas comparaciones), la VT 500 ha sido duramente muchos años la moto universal e indestructible, algo que no consiguió precisamente la CX 500, el primer intento de Honda por acercarse al concepto de los fabricantes europeos de motos.

Su diseño busca siempre la sencillez, pero sin renunciar a algunas sofisticaciones, que, por sobradamente probadas, no van a dar problemas en la vida. La refrigeración líquida es obligada, al igual que el árbol de levas en cabeza mandado por cadena, al igual que el encendido electrónico. Es aquí donde encontramos las primeras sutilezas, como la doble bujía por cilindro. La culata también es especial, con dos válvulas de admisión y una de escape de grandes dimensiones.

La estructura del chasis es lo más sencillo que uno pueda imaginar. Dos tubos de sección octogonal de chapa estampada bajan desde la tija de dirección hacia el anclaje del basculante, donde se unen a otra pieza estampada y soldada que hace de anclaje al basculante. La estructura se completa con dos tirantes de los anclajes delanteros del motor y un subchasis trasero de apariencia bastante robusta.

La horquilla no posee tipo alguno de reglajes y confía su funcionamiento a un sistema totalmente hidráulico con generosas barras de 41 mm. y un corto recorrido de 130 mm. Detrás la sencillez es aún más manifiesta, ya que el amortiguador Showa va anclado directamente al basculante, sin mecanismos intermedios, y consigue algo de progresividad variable gracias, según Honda, a una doble válvula de diseño exclusivo.

El pretendido exotismo del basculante monobrazo trasero no lo es

tanto si pensamos que BMW lo lleva utilizando en sus cardán un buen montón de años. Otra cosa es hablar de cadenas. La limpieza de diseño es absoluta, la presencia de la fundición de aluminio es perfecta y su conjunción con el grupo cónico no tiene reproche. A la vista de esta pieza vemos claramente dónde está el futuro de los basculantes por numerosas razones. En este caso, la verdad es que Honda se ha limitado a esconder el amortiguador de las K de BMW, pero no incorpora nada nuevo en su Pro-Arm.

Además del basculante, el otro

punto que más llama la atención en la NTV es el gigantesco disco delantero de 316 mm. con pinza de doble pistón. El trasero es de dimensiones mucho más reducidas, con pinza simple y bomba de pequeño caudal. Para ambas ruedas se ha elegido la medida de 17" de diámetro como la ideal, pero donde las cosas se han llevado más allá de lo razonable es en la medida de los neumáticos. La llanta de dos pulgadas y media y neumático 110/80 para la delantera entra dentro de lo normal, pero una llanta de

cuatro pulgadas y media con 150/70 parece, en principio, una medida un poco exagerada para una 650 con prestaciones de 400 rápidas.

## Viejos recuerdos

El cardán en una moto de media cilindrada parecía un concepto totalmente olvidado y sólo obligado, y en contadas ocasiones, en las grandes supertourer japonesas, en las BMW y en las Guzzi. Sólo dos



Puede parecer un poco extraño, una moto de los años '90 sin carenado. Pero es ahí donde está su atractivo, además del carácter de su motor, el cardán y su reducido mantenimiento. Como siempre el problema es el precio.



## Al detalle

**Antirrobo:** Modelo estándar Honda de antirrobo central con la llave de contacto. Muy cómodo y sin problemas.

**Llaves:** Una para todo: contacto, cerradura del asiento y tapón de gasolina. El seguro del casco va bajo el asiento, por lo que hay que desmontar éste para poder dejarlo.

**Retrovisores:** Preciosas piezas multirregulables fabricadas en acero cromado. Su forma rectangular permite una visión perfecta y sin vibraciones, salvo en el intervalo de 3.500-4.500 r.p.m. Están un poco curvados para ofrecer más campo, disminuyendo, por tanto, el tamaño de los objetos.

**Pata de cabra:** Deja a la moto en una posición muy vertical. Se puede accionar desde la moto; aunque el pantalón se engancha en el reposapié. Lleva un interruptor con avisador. La moto arranca con ella extendida, pero se para al insertar una velocidad.

**Caballote:** Su colocación es perfecta para mantener la moto en equilibrio. No es difícil subirla agarrando del soporte de las matetas.

**Bocina:** La doble bocina colocada bajo el faro ofrece una intensidad suficiente para que te oigan aun en carretera.

**Asiento:** Muy cómodo para dos personas. A poca altura del suelo y sin salientes. El mullido del pasajero parece algo escaso. Se desmonta completamente, operación bastante difícil, pero se monta muy bien.

**Herramientas:** Típico juego Honda con muchos elementos pero de pobre calidad. Falta un manómetro y una llave de tubo para

poder desmontar el depósito.

**Carenado:** No existe. Como se comenta en la prueba, su carencia se nota a alta velocidad. El cuadro de instrumentos y el radiador protegen bastante poco, por no decir nada.

**Gasolina:** El tapón es muy estanco y de calidad. Queda junto al depósito cuando se abre. Su forma plana permite llevar una bolsa de viaje. La llave de gasolina tiene tres posiciones: ON/OFF/RES, obligatorias al no existir chivato. La bomba eléctrica de gasolina se desceba rápidamente al quedarse sin gasolina, pero la reserva entra instantáneamente cuando se abre el grifo.

**Starter:** situado en el manillar izquierdo. Tiene múltiples posiciones y sólo es necesario accionarlo en las mañanas muy frías.

**Arranque:** Siempre a la primera. No hay palanca. Es conveniente esperar un poco antes de iniciar la marcha, ya que el motor frío responde con tirones y de forma irregular.

**Manillar:** De dos piezas pintado en color aluminio. Su forma, por encima de las tijas y algo abierto busca la comodidad. No tiene reglajes y en los extremos monta tacos antivibraciones.

**Instrumentación:** La justa, nada sobra pero sí falta por lo menos un chivato para la gasolina. Los cristales no son antirreflejos, pero la numeración es muy clara y se lee muy bien. Se ilumina en un tenue verde. Las pruebas nos han mostrado que es muy precisa, sobre todo a alta velocidad.

**Mandos:** La NTV equipa los mandos de las series '89 de Honda, muy anatómicos y funcionales,

con idéntica distribución que los antiguos pero con formas más redondeadas. Sólo es difícil encontrar en alguna ocasión el interruptor del intermitente.

**Reposapiés:** Fabricados, tanto los del pasajero como los del piloto en acero con un protector de goma. Estos últimos llevan muelle y bolita de contacto, necesaria cuando se va realmente fuerte o en carreteras bacheadas. Los del pasajero van sujetos en un magnífico soporte de aluminio.

**Palancas:** Las de los pies están fabricadas en acero. La del cambio lleva reenvíos y la del freno no lleva goma protectora para no perjudicar al tacto. Ambas tienen la longitud correcta para un pie normal. Las del manillar son de aluminio y de forma estándar. La del embrague es algo dura.

**Asa del pasajero:** Nada que objetar a esta pieza de aluminio. Su forma es perfecta, así como su tamaño y posición. Sólo una pega: la pintura metalizada se salta.

**Faro:** El haz que ofrece la parábola de este enorme H-4 es muy homogéneo e intenso. Quizá se necesitara algo más de ángulo con la corta. Las blandas suspensiones hacen que oscile constantemente la amplia zona iluminada.

**Equipajes:** En la presentación londinense de la NTV, Honda anunció la comercialización de unas maletas. Todavía no han llegado a nuestro país. Entretanto nos tendremos que conformar con atar el equipaje con pulpos, cosa nada complicada, en instalar un transportín (nada recomendable) o en llevar una bolsa sobredepósito (sin problemas).

motos podríamos comparar en su clase con la NTV: la BMW R-65 y la Guzzi V-65 Lario. Ambas tienen cardán y son bicilíndricas, pero sus veteranos motores no se acercan, ni con mucho, al de la japonesa, en prestaciones.

Tendremos entonces que rascar algo más el bolsillo, o el de nuestro banquero, si nos cae mal la NTV y queremos una moto parecida. La respuesta podría estar en la BMW K-75, que tiene similares prestaciones, motor mucho más suave con inyección electrónica y mejor imagen de marca en nuestro país. Pero las doscientas mil pesetas aproximadamente son un 20 por ciento más a pagar, una diferencia importante.

La sensación de que llevas una moto con cardán siempre está presente, aunque sus efectos sobre la conducción no son tan sensibles como para cambiar radicalmente la forma de conducir de una moto con cadena. Sólo hay que tener un poco de precaución al reducir una marcha, ya que conviene soltar el embrague no de golpe, sino acompañando algo a la palanca, para que el acoplamiento sea más suave y no se produzcan bloqueos en la rueda trasera.

## Honda NTV 650

El amortiguador de par de cardán de la NTV da la sensación de ser débil y por eso en muchas ocasiones no es difícil bloquear la rueda trasera en una fuerte reducción.

En la Africa Twin, al igual que en la Transalp, o en la misma Bros, la transmisión secundaria es por cadena, un elemento mucho más elástico y disimulador de las tolerancias de los engranajes del cambio. En una moto con cardán, todos los juegos entre piñones llegan con toda su intensidad al exterior en forma de ruidos y tirones que el amortiguador de par se encarga de reducir. En la NTV la realización no ha sido muy fina en este aspecto y el ruido del cambio, por mucho que se empeñen en Honda en justificarlo con pretendido «sabor auténtico», es excesivo.

Los primeros pasos con la NTV son bastante complicados. *Clonk*, primera, *clonk*, arranque, *clonk*, segunda y así tanto si se mueve la palanca de cambios hacia arriba o hacia abajo.

La precisión, aunque el recorrido es algo largo, es buena pero casi da apuro cambiar por el temor a que pase algo raro. El ruido asusta y no parece augurar una vida muy larga al conjunto.

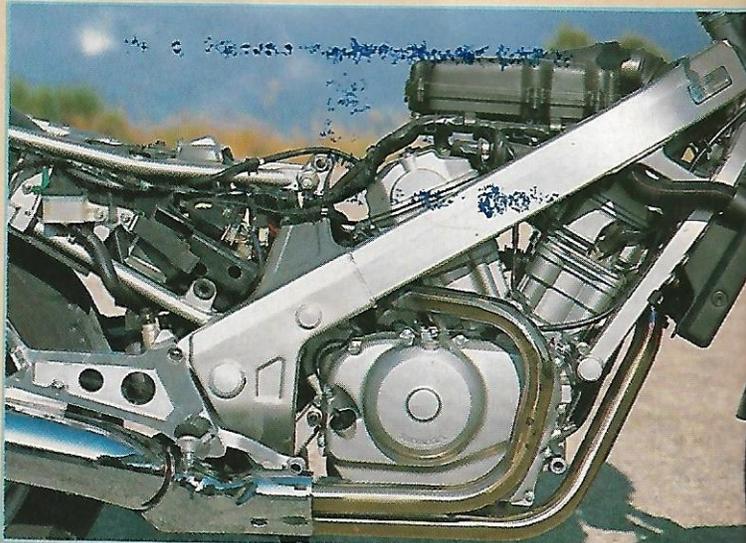
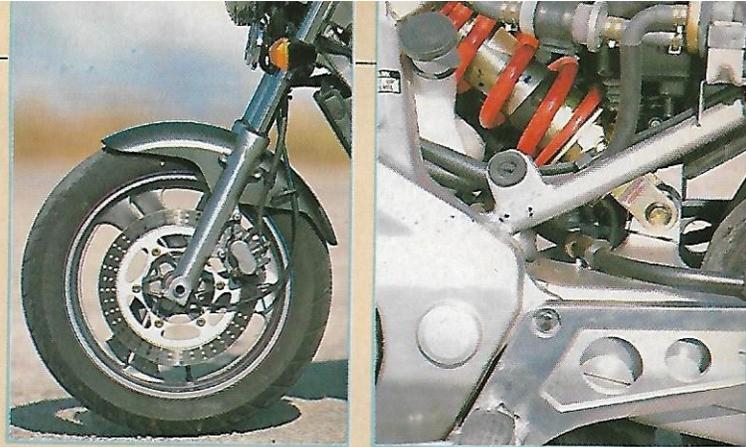
El tacto del embrague es suave pero hay que esforzarse algo más

que con una tetracilíndrica. Como ya hemos comentado, conviene apoyarse en él para reducir, una maniobra que puede disminuir su vida útil, pero totalmente necesaria, si no se quiere andar dando bandazos en cada curva.

Si existe una versión '89 de la NTV, todo el conjunto de transmisión deberá sufrir una profunda revisión, no en las sensaciones que transmite en cuanto a seguridad, sino en el funcionamiento interno, eliminando ruidos y holguras. Ya se sabe eso de que «no basta ser, sino también parecer». Ahora encontramos una justificación a las exageradas dimensiones del neumático trasero. Si no fuera por toda esa goma que absorbe lo que le echen, la conducción de la NTV sería mucho más crítica.

Honda ha buscado en el motor de la NTV una gran banda de potencia, pero sobre todo altos valores de par a medio régimen, zona de cuantavoltas en la que se lleva el motor el noventa por ciento de las veces. Nada mejor que un bicilíndrico en V para conseguirlo. Hasta 3.000 r.p.m., la marcha es un poco insegura, pero el gran par hace posible que no sea necesario pasar de este régimen en ciudad aguantando perfectamente la quinta.

Metidos en carretera, la NTV está a gusto en la zona compren-



### Ficha técnica

HONDA NTV 650 REVERE	
Motor	Bicilíndrico en V 52°, cuatro tiempos, refrigerado por agua.
Distribución	Simple árbol en cabeza. Cadena y tres válvulas.
Diámetro x carrera	79 x 66 mm.
Cilindrada	647 c.c.
Compresión	9,4:1
Carburadores	2 Keihin depresión 32 mm. O
Encendido	Electrónico transistorizado, doble bujía.
Batería	12 V/8 Ah.
Cambio	Cinco velocidades.
Embrague	Multidisco en baño de aceite.
Transmisión secundaria	Cardán.
Chasis	Estructura en U, sección octogonal en acero.
Suspensión delantera	Horquilla hidráulica.
Recorrido	130 mm.
Barra	41 mm.
Reglajes	Ninguno.
Suspensión trasera	Monoamortiguador con anclaje directo a basculante de un sólo brazo en aluminio.
Recorrido	120 mm.
Reglajes	Tensión del muelle.
Rueda delantera	Dunlop K 505 G:110/80H-17". Llantá 2'50".
Rueda trasera	Dunlop K 505:150/70H-17". Llantá 4'50".
Freno delantero	Disco hidráulico.
Diámetro	316 mm.
Pinzas	Doble pistón.
Freno trasero	Disco hidráulico.
Diámetro	276 mm.
Pinzas	Simple pistón.
Distancia entre ejes	1.465 mm.
Longitud máxima	2.235 mm.
Anchura máxima	710 mm.
Min. distancia al suelo	150 mm.
Altura del asiento	770 mm.
Peso en seco	175 kg.
Capacidad depósito	19 (2,5) litros.
Instrumentación	Tacómetro, velocímetro, contador total y parcial, termómetro de agua. Chivatos de: presión de aceite, pata de cabra, punto muerto, luz de carretera e intermitentes.

### Prestaciones

Los valores absolutos de las prestaciones están dentro de lo esperado para la NTV. Con 182 km/h. supera a todas las 400 e incluso a la Yamaha RD. Es una cifra totalmente puntual, ya que es imposible mantenerla por mucho tiempo sin carenado. El desarrollo tan largo hace que el lanzamiento necesario sea excesivo, pero en ningún caso se superan las 7.800 r.p.m. en el tacómetro. Se va confirmando poco a poco la idea de que casi todas las motos pierden 10 km/h. entre ir sentado y agachado, y la NTV, con 173 km/h. da fe de ello. Con dos plazas la aerodinámica es aún peor y el peso también influye con lo que se pierden siete km/h.

Como toda buena bicilíndrica que se precie, la NTV hace los 400 m., en menos de 14 segundos, una cifra que se consideraba en los tiempos de las Norton Commando y Triumph Bonneville como el límite a partir del cual un motor se podía considerar deportivo. No es un valor muy destacado para nuestros tiempos, pero la lentitud del cambio y su desarrollo con una primera larguísima no permiten rebajarlo. Todo esto se ve incrementado en los 1.000 m. con la resistencia aerodinámica para la velocidad que a esta distancia se consigue.

Nos hemos encontrado con un curioso fenómeno en la instrumentación. Al contrario que en todas las motos, el velocímetro de la NTV comete más error a baja velocidad que en las cercanías de la velocidad máxima. Siempre por exceso, peca bastante de optimismo. Interesante el dato, por ejemplo, de los 133 km/h. reales cuando marca 140 km/h.

Confirmando los valores de la Africa Twin, los consumos de la NTV son de lo más dispares, desde casi 10 litros rodando a tope hasta poco menos de cuatro en el «economy run».

### Prestaciones

#### HONDA NTV 650 REVERE

Aceleración	
400 m.	13,86 s.
1.000 m.	27,43 s.
Velocidad máxima	
Solo tumbado	182 km/h.
Solo sentado	173 km/h.
Dos plazas	166 km/h.
Error velocímetro	
Indicada/efectiva	120/112 140/133 160/153 180/173
Consumos	
Mínimo	3,85 litros.
Medio	7,21 litros.
Máximo (autopista)	9,95 litros.
Ciudad	6,30 litros.
C. deportiva	8,75 litros.
Cap. depósito/res.	19/2,5 litros.
Autonomía media	263 km.



## En punto muerto

● **La elevación del depósito** sobre el plano del asiento es bastante importante y no es difícil rozar con cremalleras, botones, etc., la capa de brillante pintura bicapa. Una solución sencilla y bastante disimulada es pegar un trozo de papel adhesivo transparente.

● **Los puños de goma** del manillar tienen muy buen agarre pero el negro de humo de la composición de la goma hace que las manos se ensucien. No conviene limpiarlos con gasolina o afines, porque se incrementa el problema. Cuando se lava la moto, el izquierdo resbala sobre el manillar.

● **Curioso** el emplazamiento de la cerradura del asiento, justo encima del piloto bajo el colín. Un lugar discreto, pero lejos de donde actúa el pestillo, lo que le hace torpe de acción.

● **En ningún lugar** de la moto aparece señal alguna sobre su cilindrada. Tan sólo aparece el número grabado en uno de sus cilindros. En ésta y en muchas otras cosas se parece la NTV a la Yamaha SRX.

● **A pesar de ser una moto discreta**, con colores poco llamativos, y línea un poco retro, la Revere llama mucho la atención, tanto a los jóvenes como a los más veteranos aficionados. Todos coinciden en que es algo distinto, elegante y original. Se ofrece en el gris metalizado de las fotos y en blanco perla.

● **Pocas incidencias** a lo largo de esta prueba. Tan sólo se perdió un tapón de plástico de un anclaje del motor al chasis y el tubo de escape tomó un sugestivo color dorado que quedó deslucido por una «bolsa de pipas» que se volatilizó en uno de sus codos, dejando un rastro bastante feo y maloliente.

● **Son muchos los cuidados** detalles de la Revere. Los muelles de pata de cabra y caballete van protegidos por un tubo de plástico y los manguitos de agua van enfundados en una espiral protectora metálica. Estos podían ser algunos de ellos, junto al perfecto acabado de toda la moto.

● **En la chapa de homologación** de la NTV se puede leer como cuatro primeras letras y números del chasis RC33. La verdad es que en poco se puede parecer a la RC30 salvo en la V de los cilindros, la U del chasis y el basculante monobrazo.

● **La caja de los fusibles** está colocada justo en medio del manillar, cubierta por una tapa de plástico sujeta por dos tornillos.

● **Desmontar la rueda trasera** con el basculante monobrazo es sencillísimo. Sólo hay que retirar una tapa de plástico con el atornillador, soltar el pasador de alambre y aflojar la tuerca.

*Al desnudo se observa aún mejor la sencillez del chasis de la NTV, con su amortiguador anclado directamente al basculante sin bieletas. El enorme disco delantero es muy potente y suficiente por sí mismo. Desmontar la rueda trasera, gracias al monobrazo, es de lo más sencillo: sólo una tuerca. El cuadro de instrumentos no admite reproches. Visión clara y casi exacta. Sólo se echa de menos un indicador de nivel de gasolina.*

tiva y destinada a cortos trayectos, sigue siendo muy discutida. Aunque el peso no aumenta considerablemente, la sensación de aparatosidad muchas veces se convierte en una barrera psicológica que impide atacar más fuerte esa curva o negociar más confiado esas eses que no terminan de salir bien.

Además del cuello, son también los brazos los más necesitados de glucosa para aguantar el esfuerzo, no sólo a alta velocidad, sino en cualquier momento. Aunque la posición es turística, con el manillar alto y el cuerpo bastante erguido, los brazos se cansan, sobre todo las muñecas. Es posible que nos estemos empezando a acostumbrar a la radical postura de las deportivas, pero este efecto se presentaría también en las trail de manillar ancho. La razón de tal esfuerzo no es otra, de nuevo, que las exageradas dimensiones de los neumáticos que obligan a esforzarse en la conducción casi como en una «mil» a pesar de llevar una moto con menos de 200 kg.

La NTV requiere cierto tiempo de adaptación para llegar a controlar sus reacciones. Los primeros kilómetros pueden ser decepcionantes. Las cosas no parecen salir como siempre. Sólo después de unas jornadas logras que la NTV te ponga en condiciones de dominarla. Este cambio de registro se traduce en una confianza tal en la moto que llegas a comprender entonces el verdadero papel de las bolitas en los reposapiés, llevándolos en numerosas ocasiones mucho allá de su simple referencia de inclinación.

Al comprobar entonces tu nivel, la NTV te dará un aprobadoillo pelado. El veredicto es claro, aún te falta más de un centímetro de banda de rodadura de cada lado por utilizar.

Poco a poco, y sobre todo en las

didada entre las 4.000 r.p.m. y las 6.000 r.p.m., que corresponden a casi 150 km/h. reales. Más arriba el motor pierde toda su gracia, y a pesar de ir mucho más allá para conseguir la velocidad máxima, su sonido ya no es el mismo y la respuesta al acelerador es mucho más amorfa.

El desarrollo del cambio es muy largo, sobre todo en quinta, con una desmultiplicación, muy parecida a la quinta velocidad económica de muchos coches. En llano es prácticamente imposible, lanzado sobrepasar las 7.800 r.p.m., muy lejos de las 9.000 r.p.m. de la línea roja, que si es alcanzada con facilidad en las marcas intermedias, sin conseguirse apenas nada positivo.

La NTV se lleva más por el oído que por el cuentavueeltas. Los despiadados de las «multi» no estarán contentos con este motor, que no parece querer saber nada de esa segunda zona. Es suficiente con aguzar el oído y decir ¡ahora! y cambiar. Resulta que casi siempre aciertas. En este sentido, la NTV da más posibilidades a su piloto, es menos matemática.

En cualquier «multi», sabes hasta dónde tienes que llegar para conseguir algo. Aquí es diferente, hay más relación pilotaje-sentimiento. Es la diferencia entre hacer un dibujo con escuadra y cartabón o a mano alzada.

Quizá el resultado sea más espectacular y brillante con perfectas

rectas y limpios círculos, pero tu arte queda mejor reflejado, sin duda, cuando es tu mano la que perfila el dibujo.

Quedamos, por tanto, en que no es preciso subir excesivamente de vueltas el motor y es aquí donde encontramos la respuesta a otras muchas cuestiones.

## Un vendaval

Cuestiones como, ¿porqué no un carenado? Respuesta inmediata. La NTV es una moto con potencial suficiente para ir deprisa, pero que no está diseñada para ir deprisa. Puede parecer algo contradictorio, pero es la realidad. Ya hemos comentado que los descansos habituales de la NTV no deben ser áreas de servicio de las autopistas. Más bien habrá que buscar bacheados arcenes de carreteras de montaña para buscar ese descanso.

Todo lo que sea hablar de velocidades superiores a 150 km/h mantenidas durante más de media hora son ganas de hacerse con una importante lesión de cervicales. Al revés que ocurre en la K-75, el pequeño cuadro de instrumentos de la NTV y su exiguo radiador, de agua no protegen apenas al piloto que tiene que luchar a brazo partido con el «Gilbert» que se le pone delante a esas velocidades.

Pero todo tiene sus compensaciones. La presencia de un carenado envolvente en una moto depor-

## Télex de la prueba

● **Ciudad.** No se maneja entre las calles la NTV todo lo bien que cabría esperar. La causa hay que buscarla en tres puntos: cardán, cambio y embrague. El primero siempre se deja sentir, el segundo destaca más por el ruido que hace que por otra cosa y el embrague porque cansa las manos excesivamente. La postura es bastante cómoda y el motor tan suave como dócil para no sentirse agobiado en el tráfico. Gira bien entre las filas de coches, aunque cuesta un poco manejarla a poca velocidad, principalmente por la sección de la goma posterior.

● **Carretera:** Según Honda, la NTV no es una moto para grandes viajes, aunque su motor es indestructible, y ha previsto la instalación de unas maletas de nada menos 40 litros de capacidad. La ausencia de carenado se deja sentir a partir de 150 km/h., lo que en largas distancias deja a la NTV casi al nivel de una 125 c.c. en cuanto a cruceros. Es encantadora para ir de paseo mirando el paisaje con el motor relajado en quinta y la aguja del cuentavueltas descansando en las tres mil. Su consumo depende mucho de lo fuerte que se vaya con unas diferencias importantes entre el máximo y el mínimo. Sería deseable un asiento algo más mullido, sobre todo para el pasajero.

● **Autopista:** En autopista se echa aún más en falta un carenado. Con sólo una pequeña cúpula y las vibraciones justas podríamos ir con esta moto hasta Copenhague en un par de días y llegar en plena forma. Todo será cuestión de esperar a que alguien se decida a hacer un diseño bonito y personal, como la moto. Girando a 6.000 r.p.m. el motor suena perfecto y realmente se viaja a muy deprisa a esa velocidad y con consumo moderado.

● **Conducción deportiva:** La NTV no es amiga fácil, cuesta llevarla a tu terreno, aunque lo más probable es que te lleve al suyo. No valen las brusquedades ni las subidas de vueltas espectaculares. Vale más la calma y una marcha más larga, que andar constantemente con el cambio, con bastante peligro de bloquear la rueda trasera en una reducción. Del chasis ninguna queja, de las suspensiones tampoco, salvo en firme malo y de los frenos sólo comentar la potencia exuberante del delantero, todo lo contrario del trasero. Es más fácil ir deprisa con una 600 superdeportiva que con la NTV. Y no es por los valores absolutos de potencia, sino porque cuesta acostumbrarse al cardán. Tampoco ayuda mucho la sección de los neumáticos, muy exagerada para los caballos que hay en juego.

carreteras cercanas a las ciudades vamos teniendo aceptables firmes. La NTV se desenvuelve regular en asfalto en malas condiciones. La horquilla delantera es robusta pero tiene muy poco recorrido y su tarado es algo blando. La suspensión trasera, que funciona a la perfección en asfalto de calidad, rebota y descontrola la rueda trasera si nos adentramos en comarcales. El compromiso buscado entre comportamiento deportivo y confort no se ha logrado, apostando decididamente por esta última cualidad en trazados sin problemas con el firme.

La frenada del disco delantero sólo se ve limitada por la calidad del neumático. Hay potencia suficiente cómo y dónde quieras. El tacto es un poquitín blando con bastante recorrido, buscando sin duda un funcionamiento suave y una dosificación perfectamente modulable. Con el posterior nunca hemos tenido problemas de bloqueo, claro está, que su presencia es poco menos simbólica. Honda ya se ha encargado de poner una bomba de escasisimo caudal para lograr que no destaque por nada especialmente, salvo por su inoperancia. Sinceramente, tampoco se

necesita más. el bicilíndrico tiene suficiente freno de motor como para hacernos olvidar el freno trasero.

La NTV viene equipada con dos marcas de neumáticos: Bridgestone Exedra y Dunlop K 505. La moto de prueba montaba estos últimos y no podemos quejarnos de su comportamiento salvo en ciudad y firme mojado. Tardan bastante en coger temperatura y ésta quizá sea la causa de su comportamiento en asfalto resbaladizo. Con 3.000 km. en el marcador el neumático trasero casi ni se ha enterado, cosa que no ha ocurrido con el delantero que muestra marcas palpables de desgaste y una ligera triangulación.

## ¿Será un éxito?

Es difícil de predecir. Honda con la NTV ha entrado en un terreno ya conocido para ellos pero más familiar a otras marcas. Por su imagen, la NTV tiene toda la pinta de durar en el mercado sin importantes cambios durante mucho tiempo. Sus acabados están bastante por encima de casi todas las Honda. Insistiendo en el lujo, Honda nos regala con piezas de diseño exquisito, como las llantas helicoidales, combinadas con importantes dosis de audacia, al no querer ocultar ni un solo de los manguitos del circuito de refrigeración.

La Hoda CX a principios de esta década fue todo un éxito en Europa, pero aquella moto ya superaba los 180 km/h. La VT no anda muy lejos en prestaciones siendo, por otra parte, mucho más barata. BMW tiene su gente, siempre fiel. Entonces, ¿a quién va dirigida la NTV?

Es una pregunta que cada uno debe responderse con un papel y bolígrafo delante valorando todos los pros y los contras. En la lista de los primeros remarcaríamos en primer lugar la versatilidad; en segundo, la imagen, y en tercero, el mantenimiento reducido. En el lado de los contras habría que destacar en negrita los ruidos del cambio, algo que duele cada vez que se oye, y como siempre, para todo español de 1988, el problema del precio. Por casi el mismo dinero hay multitud de opciones llamadas XJ, GSX, etc., y por un poco más un mundo aparte que nada tiene que ver con todo lo que hemos contado en esta prueba.

Si buscas una 600 no es esta tu moto. Si buscas una NTV, entonces sí. Sucede como a los coches americanos, la cilindrada es lo de menos, la potencia, pues, también. Sencillamente es una Revere by Honda. Una moto no tan especial para gente normal.

Carlos FECED

Fotos: Emilio JIMENEZ

Nuestro agradecimiento a Motor Boutique



[www.motoboutique.es](http://www.motoboutique.es)



[info@motoboutique.es](mailto:info@motoboutique.es)