

Ensayo



Primer contacto
HONDA ST 1100 PAN EUROPEAN

"ORIENT EXPRESS"

Por fin se pudo realizar el primer contacto con la nueva Honda ST 1100 Pan European.

Una moto pensada desde y para Europa, dispuesta a atravesar mil y una veces el Viejo Continente, como aquel entrañable ferrocarril europeo llamado "Orient Express" y hasta estaría preparada para hacerle la competencia al "Transiberiano" si por allí existieran carreteras.

Texto y fotos: José Codina



Primer contacto

HONDA ST 1100 PAN EUROPEAN

"ORIENT EXPRESS"

Directamente desde el "País del Sol Naciente" nos llega un ultimísimo producto de Honda.

Por suerte, y es de agradecer, no se trata de ninguna superdeportiva de la última generación, si no de una moto de turismo pensada y desarrollada exclusivamente para los aficionados europeos.

Se trata de la nueva Honda ST 1100 Pan European, una moto llamada a recorrer las viejas y nuevas rutas del "Orient Express", que unía en otra época las dos Europas, la del Este con la del Oeste.

Los recientes acontecimientos acaecidos en los Países del Este y la cada vez más próxima Europa sin fronteras de la Comunidad Europea, va a relanzar el intercambio de turismo con los países del otrora llamado "telón de acero" y la reactivación de aquellos viejos trenes de legendario recorrido, como el entrañable "Orient Express", que unía París con Constantinopla, la actual Estambul, y que fue inmortalizado por Agatha Christie en su famosa novela "Asesinato en el Orient Express"; o el interminable, aventurero y frío recorrido del "Transiberiano" que une Moscú con Vladivostok, atravesando las heladas estepas asiáticas de Siberia.

En España no tenemos trenes de tan largo recorrido, pero los dirigentes de Honda, seguramente han buscado alguna semejanza con nuestro tren "Al Andalus" - que une Barcelona o Madrid con las principales capitales andaluzas -, al presentar en Jerez de la Frontera su flamante tren transeuropeo ST 1100, que atiende al sobrenombre de Pan European. El nuevo tren de largo recorrido del gigante japonés, especialmente pensado y fabricado para la nueva Europa de los 90.



Una moto pensada y dispuesta para cruzar la nueva Europa sin fronteras que se prepara en breve. Una moto incansable, cómoda, confortable, segura... capaz de hacer cortas las distancias existentes en el Viejo Continente, con tal sólo proponérselo.

De hecho, Honda ya ha anunciado su primer "Pan European Rally" para el próximo mes de julio, para recorrer las dos Europas a lomos de 100 Pan European.

Tren o transatlántico

Más que transatlántico, la nueva Pan European es más bien un rápido ferry o un tren para largos recorridos. El gigante japonés ya posee en la fantástica y gigantina Gold Wing GL 1500 de seis cilindros a su buque insignia, acompañada por la Pacific Coast 800 bicilíndrica... en calidad de buque escolta. Faltaba pues rellenar el hueco existente entre estas dos motocicletas con el producto adecuado.

Después de exhaustivos estu-



dios de mercado, potenciados por HER&D -Honda Europe Research & Development-, en los que se han tenido muy en cuenta todos los gustos y exigencias de los rutereros europeos, el resultado se llama ST 1100 Pan European. Una moto pensada desde y para Europa por el gabinete de técnicos dirigidos por Iida-san, que ataca muy directamente un

mercado hasta hoy olvidado por la firma del "Ala Dorada" y que hasta la fecha había sido feudo casi exclusivo del constructor alemán BMW, con sus RT y LT de la serie K-100.

Un feudo esporádicamente instigado por los constructores japoneses, pues Kawasaki ya lo intentó con su ya vieja GTR 1000 o Yamaha con sus más deporti-

 **HONDA**

PARA NUEVOS HORIZONTES

Flis Flis

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA BARCELONA

" EL MEJOR SERVICIO A LA MEJOR MARCA "

**¡ VEN !
a probar los
nuevos modelos '90**

C/ Aribau, 278
Plza. Cardona, 11
Tel. (93) 209 97 97
BARCELONA

...as FJ 1100-1200, y en última instancia Suzuki con su GSX 1100. Unas motos que no entran de lleno en el plan turístico del ruteo europeo y que apenas "crusan las bajas" en los "bemeuvistas", a las que Honda ofrecerá ahora su nueva moto europea.

Con la aparición de la ST 1100 Pan European, el sector de las motos eminentemente turísticas ya queda completado en Honda: La Pacific Coast 800 de dos cilindros en la gama media, la Gold Wing GL 1500 de seis cilindros en la gama más alta y lujosa, ambas pensadas para el mercado americano, aunque se importen a distintos países europeos y a las que ahora se les sumará la Pan European ST 1100 de cuatro cilindros, que a diferencia de las dos anteriores, ha sido concebida para el mercado Europeo como el término medio



BREVES

Para promocionar la Pan European, Honda ya ha anunciado su primer "Honda Pan European Rally", para 100 motos y sus correspondientes pasajes, que partiendo de París el 15 de julio, finalizará en Venecia el 28 del mismo mes, tras pasar por Mulhouse, Ascona, Badragaz, Berlín, Praga, Viena, Budapest y Graz, recorriendo un total de 3.500-4.000 kms. en plan turístico, además de visitar las mencionadas ciudades. Para más información: Honda Motor Europe LTD., Cavensham Bridge House, Waterman Place, Reading, Berkshire, RG1 8DN, Inglaterra.

A toda la prensa especializada le supo a poco este primer contacto con la Pan European. Un recorrido más largo y con más tiempo de pruebas -2 días- hubiera sido lo ideal, pues la moto se lo merece. Pero nos tuvimos que conformar con 270 kms. de anodino recorrido, con poco más de 5 horas para probar la moto y realizar las oportunas fotos.

Montesa-Honda confía tanto en el éxito de la nueva Pan European, que su primera importación de este modelo será de unas 700 unidades, todas ellas en colores gris metálico y gris oscuro, quedando la versión en color rojo metálico para una segunda posible importación.

Enésima presentación de una moto nueva en Jerez de la Frontera... y es que el sur de España está tan de moda entre las firmas japonesas, que pronto los probadores extranjeros ya entenderán más de fino, caballos andaluces y flamenco que los del país. Para muestra la nueva denominación generalizada del vino de Jerez entre los probadores de motos: "tatiopipi", para pedir una copa de "Tío Pepe".

Muy a pesar de los pocos kilómetros que tenían todas las motos -unos 150-200 kms. la que más-, nadie se quedó sin comprobar hasta donde podía marcar la aguja del velocímetro, roscando el puño del gas sin piedad, hasta ver la aguja sobre los 220-225 kms/h., que podrían ser algunos más con el motor suelto y bien rodado, que serán unos efectivos 210-215 de velocidad máxima real.

LO ULTIMO EN
HONDA[®]

CONCESIONARIO OFICIAL

ULTIMAS NOVEDADES
¡DISPONIBLES!

**MOTO
ARANDA**

CONCESIONARIO
OFICIAL

EXPOSICION: 350 m2 SERVICIO TECNICO:
PAU CLARIS, 155, BARCELONA PAU CLARIS, 154 BARCELONA
TEL. (93) 215 97 49 TEL. (93) 215 44 21



Primer contacto
HONDA ST 1100 PAN EUROPEAN

ORIENT EXPRESS

entre las dos primeras. Ni un transatlántico, ni una canoa; ni un mercancías, ni un tren de alta velocidad. Un eficaz y rápido yate o tren regular. Un término medio en peso, motor, potencia, turismo, etc., etc., que rápidamente pasamos a detallaros.

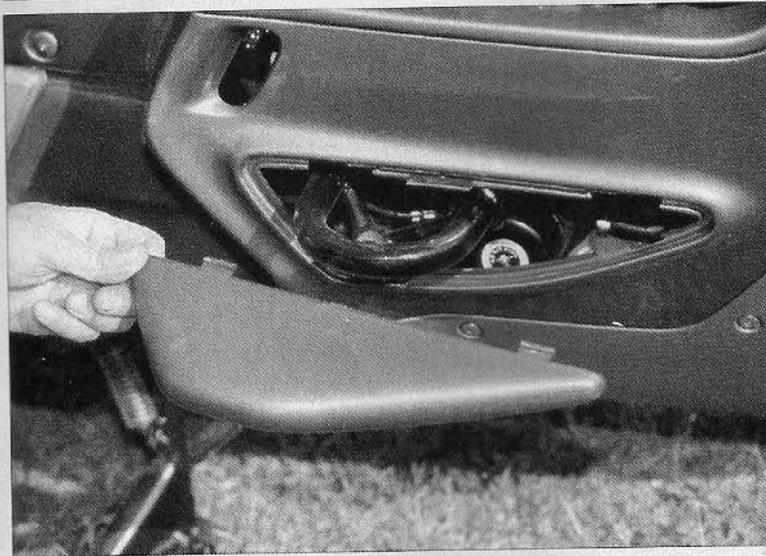
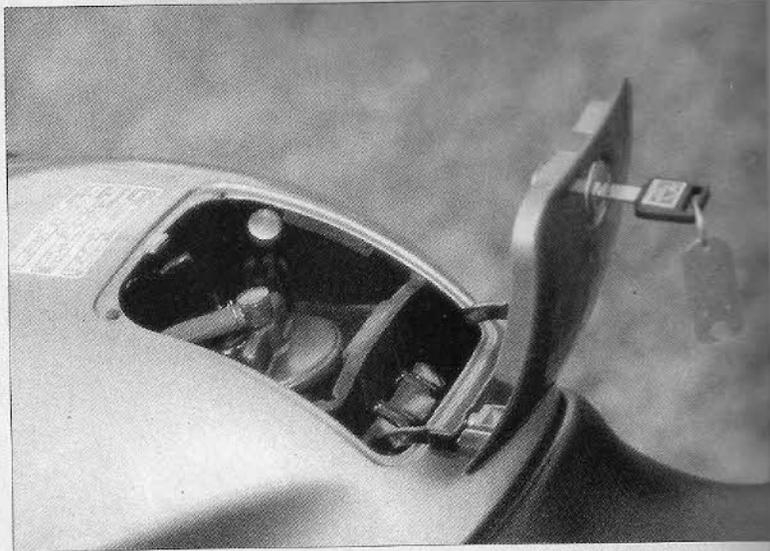
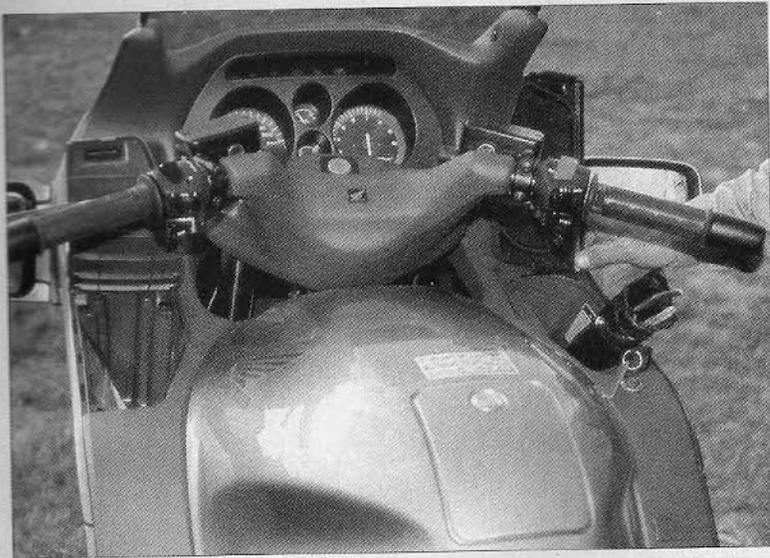
Para Europa

Que ha sido diseñada especialmente para Europa, ya se nota a los pocos segundos de observar la moto. El carenado ya no es tan voluminoso y masivo como en las americanas GL 1500 y PC 800, aunque prácticamente protegerá al completo al piloto y hasta enviará sus favores al pasajero, que no dudará un instante en subirse a la nueva Honda.

Cúpula alta y ancha para proteger casco y hombros del conductor, laterales del carenado también anchos para proteger cuerpo y piernas, pies bien resguardados, no tanto las manos que quedan a primera vista un poco por encima de la acción protectora de los grandes retrovisores al estilo BMW, defensas carenadas a ambos lados del carenado y que tapan dos herrajes sujetos al chasis, que serán muy útiles en caso de caída a baja velocidad o en parado. El interior del carenado sigue la línea "full fairing", integrándose en la silueta del falso depósito y tapas laterales, por lo que el conductor se acogerá en la ergonomía de la motocicleta, quedando resguardado de los flujos exteriores de aire y también del aire caliente procedente del motor y radiador, que sale a través de dos oberturas practicadas en los laterales del carenado.

El tablero de instrumentos es de lo más completo, con dos esferas convencionales para el taquímetro y tacómetro, secundadas por dos esferas centrales más pequeñas para los testigos de nivel de gasolina y temperatura del líquido de refrigeración.





LA PAN EUROPEAN AL DETALLE

Aquí os mostramos, en una serie de fotografías, algunos de los magníficos detalles ruteros de la nueva Honda ST 1100 Pcm European.

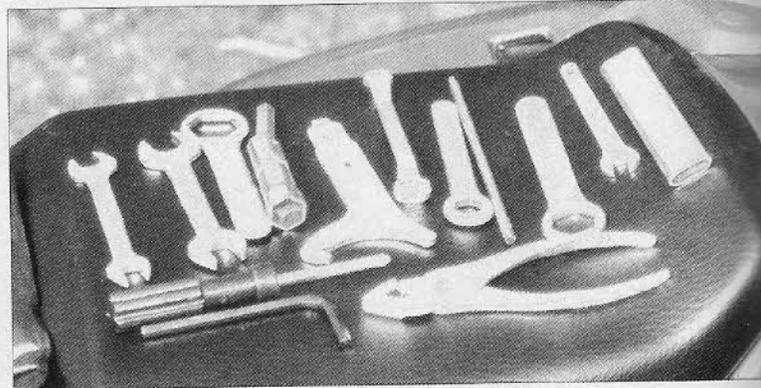
En los laterales del carenado están ubicadas dos guanteras, la de la izquierda para vaciar los bolsillos y la de la derecha con cierre por llave. Otra trampilla da acceso al tapón del depósito.

Todo un buen detalle la defensa anclada al chasis y carenada -se descubre tras quitar un tornillo de estrella-, que protegerá el conjunto de las caídas en parado y a baja velocidad.

Detalle del puesto de navegación, perfectamente a cubierto por la generosa amplitud y altura de la cúpula del carenado.



Para ayudar a subir la moto al caballete se ha preparado una asa retráctil. El asiento es extraíble para



acceder a una espaciosa guantera situada en el colín.

En el bloque de cilindros derecho está ubicado el tapón de llenado de aceite motor, con una "H" de Honda muy automovilística.

Las maletas tienen una capaci-

dad de 70 litros -entre las dos- y son extraíbles fácilmente, sin que ésta afecte la armonía del diseño de la moto, resultando casi más bonita con ellas que sin ellas.

La dotación de herramientas está muy bien.

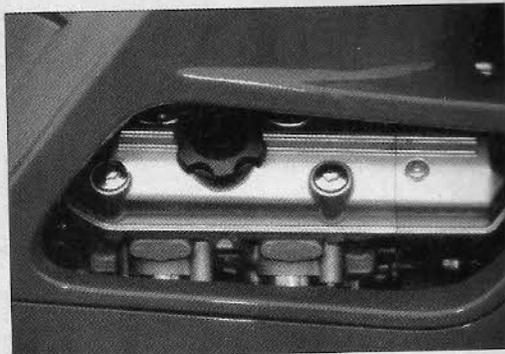
CONCESIONARIO
OFICIAL

 **HONDA** EL MAYOR FABRICANTE DEL MUNDO

SBA  **SERVICIO POST-VENTA**
motos

¡NUESTRA EXPERIENCIA EN COMPETICION, DESDE HACE MUCHOS AÑOS,
AHORA AL SERVICIO DE LA MARCA N.º 1 HONDA, Y AL TUYO COMO USUARIO!

AUTO SUSPENSION BUENOS AIRES • 08023 BARCELONA • TEL. 230 87 02 • BUENOS AIRES, 53 (JUNTO DIAGONAL)



Primer contacto HONDA ST 1100 PAN EUROPEAN

ORIENT EXPRESS

En sus laterales izquierdo y derecho se encuentran el "cero del master" y el testigo luminoso del cabezal lateral. Otros seis testigos luminosos secundan la parte superior del tablero de instrumentos, dos para intermitencias, cabezal lateral, presión de aceite, punto neutro, luz larga y reserva urgente de gasolina. Completando el instrumental también se ha montado un reloj digital de cuarzo y sobre el extremo izquierdo opuesto, se encuentra la ruedecilla de reglaje en altura de la luz de los dos faros del carenado, integrados en una sola óptica. A los laterales del carenado se encuentran dos guanteras, la izquierda practicable para vaciar bolsillos y pagar peajes de autopista y la derecha con cierre por llave, estando allí alojadas las herramientas.

Sobre el faro y en los retrovisores se han practicado unas entradas de aire, que tras pasar por

una "chicame", rellenan de aire tranquilo el interior del carenado, para que de esta forma el que aparta el carenado no se cierre de inmediato detrás de él y cree fuertes turbulencias para el pasaje.

El resto del diseño de la moto continúa la línea ergonómica del carenado. El asiento es un dos plazas amplísimo, extraíble mediante cierre a llave, dando acceso a una amplia guantera situada en el colín de la moto. El asiento queda rematado por dos agarraderas para el pasajero - sobre las que se puede instalar una maleta "top case", que no tendrá que preocuparse de que la rueda posterior moje sus pies cuando se circule sobre mojado, pues las tapas laterales son lo suficientemente amplias para protegerlos.

Los dos escapes colocados inusualmente bajos, han permitido el acoplamiento de dos amplias motomaletas, mediante unos anclajes escamoteables que no destruyen la estética de la parte posterior de la moto, al quedar ocultos tras una trampilla cuando no se llevan instaladas. Estas tienen una capacidad de 35 litros cada una, son estancas al agua, no molestan en

absoluto al pasajero y se integran tan bien en la silueta de la moto, que se ve mejor vestida con maletas que sin ellas.

Motor y chasis

Varias fueron las configuraciones de motor que optaron a impulsar a la Pan European. Por fin se decidió que sería un motor distinto a todos los hasta el momento fabricados por Honda, siendo seleccionado un cuatro cilindros en "V" a 90 grados, gracias a su compacidad, pocas vibraciones, entrega de potencia y par más lineales, etc., etc.. Este se ha colocado transversalmente al sentido de la marcha y refrigerado por líquido, y será el responsable de otorgar la suficiente potencia y par máximos necesarios para una conducción turística y al mismo tiempo y si se necesita, velocidad.

Su cubicaje se alcanza a través de 4 "pucheros" de 271 c.c., con unas medidas de 73,0 x 64,8 mm., dando una capacidad volumétrica total de 1.084 c.c., de los que se extrae una potencia máxima autolimitada por los

ingenieros de Honda en todos los países a 100 CV a 7.500 rpm. y un fenomenal par máximo de 11,2 Kgm. a 6.000 vueltas.

La distribución se realiza a través de un sistema mixto compuesto por correas dentadas y engranajes silenciosos, que mueven dos árboles de levas situados en cada culata, que actúan directamente sobre los casquillos de las válvulas, de las que cuenta cuatro para cada cilindro y se encuentran cerradas a un ángulo de 32 grados para empujear las culatas. Estas están alimentadas por una batería de cuatro carburadores Keihin de 32 mm., que succionan el aire de una caja de filtros colocada bajo la tapa del falso depósito -400 mm. desde la entrada de aire al filtro hasta su encuentro con el pistón-, que posee una trampilla para acceder al tapón del verdadero depósito, que ha pasado a estar ubicado bajo el asiento del piloto y es capaz de contener 28 litros del preciado líquido, a la vez que contribuye a bajar el centro de gravedad de la moto.

El cambio es de cinco relaciones, del tipo "cassette", extraíble sin necesidad de desmontar el motor y junto a la transmisión

CONTROL 94

LO NUESTRO SON LAS MOTOS

C/ Provenza, 165-169 Tel. (93) 253 91 12 / 06
C/ Aragón, 164-166 Tel. (93) 451 03 52



BARCELONA

CONCESIONARIO
OFICIAL
EN BARCELONA

Talleres oficiales y
recambios originales.
Servicio Post-Venta



Aragón, 168
Tel. (93) 451 14 67



completa, que sujeta al motor por debajo de la "V" que forman sus cilindros, siendo éste autoportante y reforzando el conjunto, que está realizado en tubo de acero de sección redonda. La suspensión delantera está a cargo de una formidable horquilla telehidráulica de 41 mm. de grosor de barras y 150 mm. de recorrido, con dispositivo TRAC antihundimiento en la botella izquierda, que entra en funcionamiento cuando se actúa sobre los discos delanteros. La posterior ha sido confiada a un único amortiguador con 10 posibilidades de reglaje en tensión de muelle y 120 mm. de recorrido, anclado al brazo del basculante por cuyo interior circula el cardán. Un elemento Showa con sistema Showa Progressive Valve -SPV, otra sigla para el block de notas-, regulable en tres posibilidades de ajuste de rebote de hidráulico.

El equipo de frenos está a la altura del conjunto, con tres discos fijos de 316 mm., de 5 mm. de grosor los delanteros, mandados por pinzas de cuatro pistones y de 7,5 mm. de grosor el posterior, gobernado por una pinza de doble pistón paralelo.

Las llantas son de aleación de aluminio de tres brazos huecos, en medidas MT 3,00 x 18 delante y 4,50 x 17 detrás, calzando neumáticos Metzeler -en la presentación- en medidas 110/80 V 18 y 160/70 V 17 respectivamente.

En lo que respecta al peso, éste ha quedado un poco por encima de su competencia más directa, pues la BMW K-100 LT pesa 263 kilos en vacío con maletas, mientras que la Honda se queda, según datos de fábrica, en 279 kilos. En cambio su precio ha ido a buscar el que ostenta la BMW K-LT, siendo 4.000 ptas. más caro, situándose en las 1.799.000 ptas..

Primer contacto
HONDA ST 1100 PAN EUROPEAN
"ORIENT EXPRESS"

transcurre por el costado derecho del motor -lo que ha permitido contener las dimensiones del propulsor-, iniciando su recorrido con el embrague multidisco de mando hidráulico en su parte delantera -también extraíble tras quitar una tapa-, para finalizar con un árbol cardánico, que aporta tres amortiguadores de transmisión: uno en el árbol primario situado entre el embrague y el cambio, un segundo en la junta cardánica del eje del palier y por último otro entre la rueda y su anclaje, por lo que apenas existirá diferencia entre esta transmisión y una a cadena, excepto que su mantenimiento será nulo.

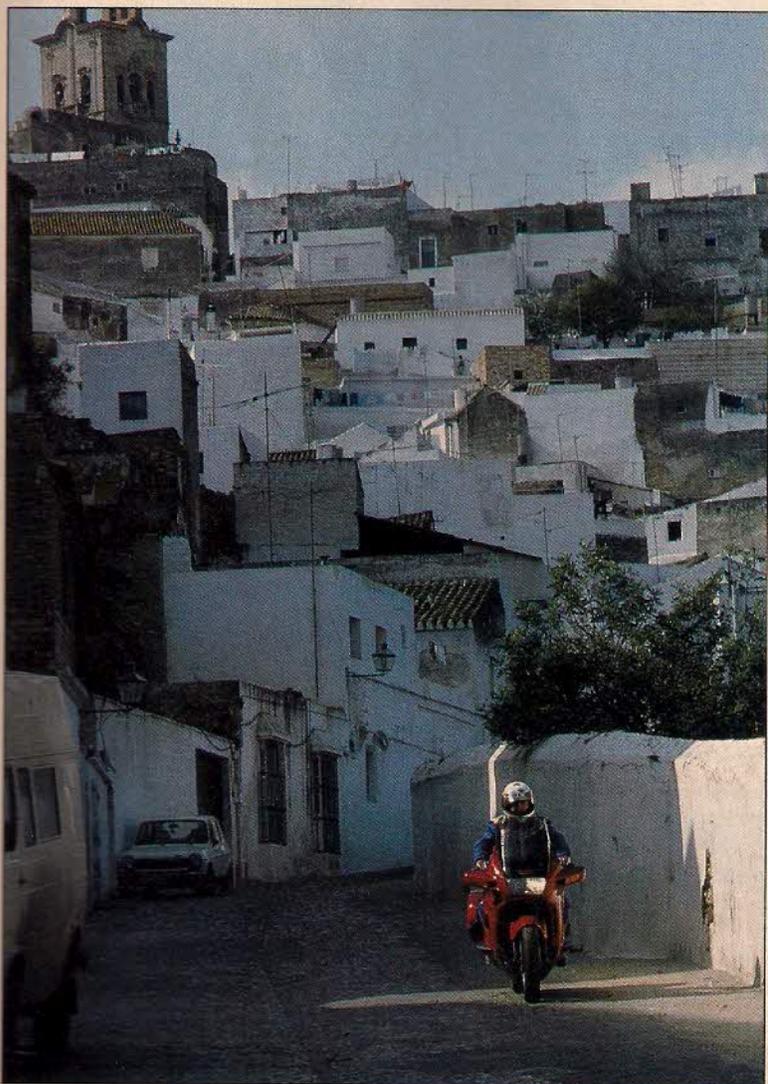
Todo este conjunto gira en sentido inverso al del cigüeñal, con lo que se eliminan completamente las inercias de ambos.

El encendido es electrónico y está programado a 360 grados, con un orden de actuación de los cilindros de 1-4-3-2, para asegurar una perfecta cadencia y empuje a todo régimen.

El motor va instalado en un robusto chasis de doble cuna

A por ella

La primera impresión al verla al natural es que parece más pequeña y humana que en las fotos. Su amplio asiento -casi parece un tres plazas- está colocado muy bajo, a 795 mm. del suelo -810 mm. en las BMW K-LT-, lo que ha permitido ensancharlo para aumentar el confort, sin que repercuta en la seguridad de movimientos sobre la moto, pues con 1,75 ya se llega con los dos pies al suelo perfectamente, realizando con soltura las maniobras necesarias de aparca-



Primer contacto
HONDA ST 1100 PAN EUROPEAN

"ORIENT EXPRESS"

miento o a baja velocidad, sin perder el equilibrio por culpa de la altura del asiento.

La postura de conducción no es la turística-vertical-de brazos estirados, a la que nos tienen acostumbrados las marcas europeas y motos americanas, si no que ésta es un poco echado hacia delante, agarrado a un manillar no demasiado ancho, buscando los favores del carenado y ancha cúpula, que para los más altos de 1,75 quedará un tanto baja. La ergonomía es perfecta, todo queda en donde se dejan caer las manos y los pies, con todo a la vista y una perfecta visión hacia atrás, gracias a los retrovisores que miran por debajo del manillar y a los que no les molesta las maletas o posible pasajero.

Y por fin contacto y a ver cómo suena este nuevo motor. Una caricia al botón mágico y casi se diría que suena a un motor de automóvil, con casi un imperceptible rumor de escapes, sirena de engranajes y con una total ausencia de vibraciones.

El detalle automovilístico de la Pan European se encuentra sobre la culata del bloque derecho de cilindros, allí está ubicado el tapón de llenado del aceite motor, al más puro estilo de un cruto y hasta lleva grabado el emblema de la estilizada "H" que lucen los automóviles del gigante japonés. ¿Se les habrá colado este detalle?, ¿o es que HR&D moto y HR&D auto trabajan conjuntamente?

¡Ah! una cosa, apretad el tapón fuerte, pues queda muy a la vista y puede "volar".

extraordinaria suavidad y precisión, ya se estará en movimiento, sorprendiendo la agilidad con que evoluciona la Pan European a baja velocidad y lo fácil que es mantener el equilibrio sobre ella a "velocidad de casi parado", con una dirección ágil, ligera y de buen radio de giro, pese a sus más de 300 kilos en orden de marcha, a los que habrá que sumar el pasaje y equipaje, permitiendo ratonear por ciudad como sobre una ligera 600, a la vez que te das cuenta que puedes dejar el motor en tercera o cuarta marcha y hacerlo trabajar desde las 1.000 rpm., desde donde transmite potencia sin protestar. Una potencia que afluye linealmente, sin altibajos, siempre continua, como si procediera de un motor eléctrico, pero con el suficiente carácter de sabernos poseedores de una moto y no de un automóvil.

Entre la cuarta y la quinta, el salto del cambio es muy impor-

ante, ya que la última marcha está pensada para llenear tranquilamente, con un consumo moderado y el motor girando tranquilo. Una "over drive" que hará llegar la aguja del velocímetro sobre los 220-225 kms/h., mientras que su compañera del rpm. se queda sobre las 7.000 y algo, lejos de la zona roja que comienza en 8.000. Una velocidad similar a la que se puede obtener en cuarta, justo cuando el "enano" del CDI desconecta el encendido sobre las 9.000 vueltas. Una cuarta velocidad que descuidadamente suplente a la quinta, pues no se advierte que el motor vaya forzado, si no se echa una ojeada al instrumental, pues ni siquiera se escucha un ligero rumor procedente del motor, tan sólo el silencioso fluir del aire a la admisión. ¡Casi increíble!!

A estas velocidades, el vacío que crea el carenado detrás de sí, sujeta al conductor en su lu-

gar, empujándolo hacia el interior del carenado con una ligera presión en la espalda. Esta succión comienza a notarse sobre los 160 kms/h., haciendo que el piloto tome una más natural posición de conducción, más recogida, con los brazos un poco flexionados y el casco un poco más cerca de la pantalla, ... y sin darse cuenta ya se estará sobre los 200 kms/h., acompañado por un inusual silencio.

Este silencio casi absoluto de marcha, que puede dejar oír perfectamente una moto-radio-cassette, es muy engañoso, pues cobijado detrás del amplio carenado -con perfecta protección en las manos- y conduciendo con la vista justo a ras de la ancha cúpula, no se tiene demasiada noción de la velocidad a que se circula, sorprendiendo con reiteración que la aguja del velocímetro está sobre los 180 kms/h., velocidad que se alcanza con una facilidad increíble a la míni-



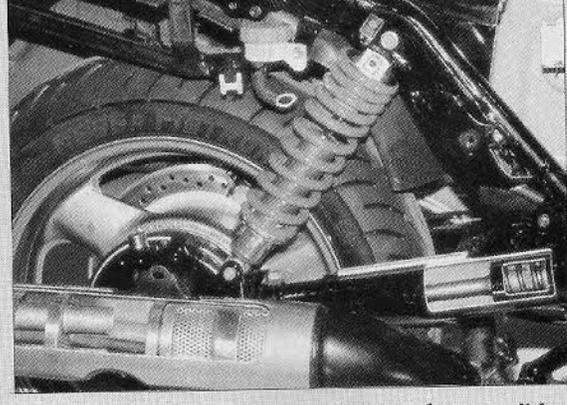
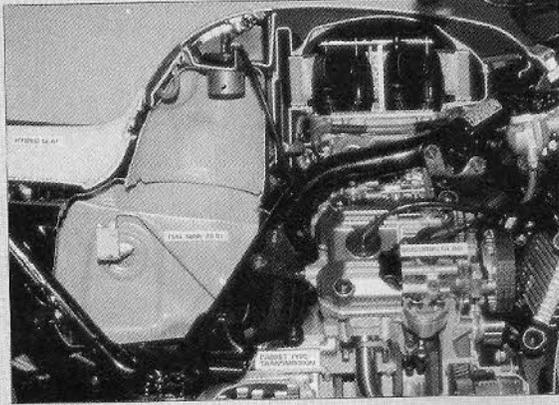
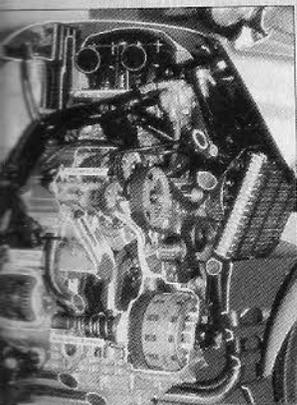
**Ligera
locomotora**

Accionando los mandos de

NOVA MOTO
SOMOS EXCLUSIVOS HONDA

CTRA. REAL 60, TEL: (93) 372 67 02. 08960, SANT JUST D' ESVERN (BARCELONA)

LOS SECRETOS DE LA PAN EUROPEAN



En la presentación técnica se nos mostró una Pan European "recortada", en la que se podían observar algunos de sus secretos más escondidos. Así podéis ver lo que se esconde debajo del falso depósito, ocultando la caja del filtro de aire y la trampilla que cierra el tapón del verdadero depósito de 28 litros de capacidad y autonomía suficiente para 270 kms. en plan alegre o más de 325 en plan tranquilo. La distribución corre a cargo de engranajes dobles y de funcionamiento silencioso. La transmisión corre por el costado derecho del motor, haciéndolo muy compacto. El chasis coge a éste por debajo de los bloques de los ejes, entrando a reforzar la doble cuna. El único amortiguador Showa SPV funciona muy correctamente, al igual que la transmisión por cardán, gracias a sus tres amortiguadores de la transmisión.

añal de tener camino libre delante. Una velocidad que en Pan European puede mantener hasta el fin del mundo a unas 100 vueltas, una zona en la que se pueden notar las únicas vibraciones -muy terribles- que transmite el motor.

Estabilidad deportiva

Cuando en la presentación técnica los ingenieros de Honda dijeron que habían cogido lo mejor de una moto deportiva y lo mejor de una moto turística en la creación de la Pan European, verdaderamente no encontramos lo que nos quisieron. Más tarde en marcha, comprobando la fidelidad de las vibraciones y facilidad de conducción de la nueva Honda, nos acordamos de aquella frase tan contradictoria de la presentación.

Formalmente, a media y alta velocidad, cuando se pilla un "che ibérico" en plena trazada la moto reacciona de una manera distinta. Las deportivas vibran, mientras que las super-turísticas se retuercen, repercu-

tiendo en ambos casos en la trazada de la moto. En cambio la Pan European tiene unas reacciones tan nobles, que absorbe perfectamente el bache con ambas suspensiones, se hunden y vuelven a subir, controlando perfectamente la respuesta del muelle e hidráulico, sin serpentear ni una sola vez ni a velocidades superiores a los 200, incluso tras pasar sobre algún que otro "criminal trampolín" de la autopista a Cádiz o de la carretera a Arcos de la Frontera, que hicieron despegar del asfalto las dos ruedas y más de 300 kilos de la "Pan", con unos aterrizajes más perfectos que los pilotos de Iberia.

En un principio al encontrar uno de estos típicos baches hispanos, se recortaba gas de inmediato, pero al ver que la moto no acusaba ningún problema de estabilidad, a los pocos baches ya ni me inmutaba, todo lo contrario, daba más gas.

A esta estabilidad en línea recta, se le debe unir una estabilidad rayando en lo deportivo en carretera de curvas, pues la "Pan" es inusualmente vivaz en este tipo de carreteras, ágil de dirección y hasta muy divertida, haciendo olvidar su peso.

Los frenos son prácticamente los mismos que los de la CBR

1000 F, toda una garantía para detener la moto. Modulables suavemente o bruscos si se desea los delanteros y muy utilizable el posterior, al que se le puede pedir que trabaje mucho, ya que es modélico en su comportamiento.

¡Ah! se me olvidaba. La transmisión por cardán pasa completamente desapercibida, como la mejor de las cadenas en conducción deportiva, pues no tiene mantenimiento y no se destensará jamás. También elogiar al rápido y preciso cambio de marchas, que nunca se quedó en punto muerto involuntariamente.

Vuelven las motos turísticas

La llegada de la Pan European a un sector del mercado poco concurrido por las firmas japonesas, puede hacer cambiar de pensamiento a muchos aficionados, que obligatoriamente tuvieron que comprar una superdeportiva de gran cubicaje para viajar. Indudablemente que la Pan European no juega en contra de la potencia de las

deportivas de la última generación, pues está autolimitada a 100 CV y sólo llega a unos más que suficientes 225 kms/h. de marcador.

Por supuesto que con aquellas también se puede viajar, pero no tan confortablemente como sobre la "Pan". Pues de pilotar se pasará a conducir, de ir con lo puesto a llevar un abundante equipaje y el ocasional pasajero pasará de una "posición ginecológica", a merced del viento en el segundo piso del asiento, a ser un "pasajero fijo" e ir confortablemente instalado.

La "Pan" va a por otra guerra muy distinta a la escalada de potencias y de prestaciones máximas.

Con la nueva Honda se vuelve a buscar el lado humano de viajar en una moto rápida.

Con la Pan European, Honda vuelve a resucitar aquellas motos turísticas y deportivas a la vez, que tuvieron sus más exitosas representantes en aquellas CB 750-900 F Bol D'Or, nacidas a finales de la década de los 70.

Ahora, diez años más tarde, Honda inicia la nueva década de los 90 con una nueva y vieja filosofía de entender la moto.

Vuelven las buenas motos turísticas. □



HONDA



EN MALAGA Concesionario oficial

LANZAT motos

Exposición: Eugenio Cross, 18 - Tel. 952-39 27 95
Taller: Cataluña s/n - Tel. 952-30 97 72