



Honda VFR 400R

SEGUNDA PARTE

Nombre en clave: NC 30. Fecha de lanzamiento: Diciembre 88. Objetivo: Top de su categoría. Referencia: CBR 400 RR. Prueba: Récord de la vuelta en Suzuka. Destino: Todos los públicos.

CARNET de identidad en regla para la hermana de la RC 30. La observamos en detalle y no hay duda: diseño, chasis, motor, todo es herencia de la campeona del mundo de superbikes. Los motards japoneses querían (exigían) una RC 30 para todos los públicos, a precio razonable y... voilá la NC 30.

Honda ha pegado fuerte en el '88

en el mercado japonés con la AX1 (NX 250), la Bros y sobre todo con la CBR 400 RR. Una cuatro-cilindros en línea, en cabeza de las ventas y de las carreras de F-3. Un motivo más que suficiente, pues, para motivar al equipo encargado de las V4 en la fábrica para esforzarse aún más. Sean en la cilindrada de 750 o 400 c.c., la tecnología es la misma, evoluciona con la experien-

cia y la NC 30 recientemente aparecida se beneficia de las últimas investigaciones.

FE CIEGA

La explicación técnica de los ingenieros de Honda durante su presentación hacía constantemente referencia a la RVF 400 (la moto oficial de carreras) y que ha servido como base. Abramos un parén-

tesis para hacer notar que la tecnología actual es tan compleja que hace falta creer ciegamente en la palabra de los japoneses y la verdad de sus novedades... El nuevo V4 se halla calado a 360° (como todas las RVF) para conseguir un mejor par y para —es cuestión de marketing— disponer de un «sonido» como el de la RC 30.

Para que el motor sea más com-

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



pacto, los árboles de levas se hallan alineados con las válvulas y ya no es posible el reglaje de taqués con el sistema de tuerca y contratuerca. Gran exclusividad, las bujías son de 8 mm. de diámetro (como en la NR 500 y NR 750). Ello es debido a que se gana espacio para permitir válvulas más grandes (22,5 mm. en la admisión y 19,3 en el escape) y ofrecen una mejor capacidad calorífica.

El «cam gear train» (tren de piñones) es similar (para la distribución) que el de la RC 30. El cambio es de dimensiones más pequeñas y de escalonamiento racing. Los carburadores de guillotina de 30 mm. tienen una toma de aire segunda-

ria, con filtro al nivel de las membranas, y tiene como misión el evitar que el carburador se inunde cuando se corta gas a pleno régimen.

Otro detalle ya olvidado y en el que también han trabajado los ingenieros de Honda es el grifo de gasolina. Una mejor canalización (sin curvas) mejora el llenado del carburador, según Honda. Completan esta NC 30 dos radiadores en los que únicamente el inferior posee ventilador. Con el motor y chasis más compactos, el peso de 164 kg. es igual al de la CBR RR. El chasis de aluminio es una copia perfecta del de la RVF (33% más rígido que en el '88). El ingeniero al

cargo del nuevo modelo explicaba la importancia de la distancia que separa el eje de la rueda delantera del eje del cigüeñal a la hora de hablar de geometría. La tendencia es disminuir todas las cotas, desde la distancia entre ejes al ángulo de pipa, para favorecer la manejabilidad mientras que la rigidez de la parte-ciclo se encarga de compensar las pérdidas teóricas de estabilidad.

Como en la RC 30, no encontramos amortiguador de transmisión y la horquilla es la misma que la de la CBR RR. Estupenda. La rueda delantera de 17" lleva doble disco flotante (296 mm.) dotados de pinzas de 4 pistones (los de la

Bros). En cuanto al look y a la terminación, juzgad vosotros mismos: la RC 30 ya no es la única, la NC 30 es también una joya.

NEGRA Y ROJA

Las quince «bellas», blancas y rojas esperan alineadas frente a los boxes de Suzuka y piden a gritos salir a la pista. Sobre la moto, la posición es similar a la de la RC 30, con los semimanillares muy bajos. El depósito es más corto, pero aparte de la zona roja en el cuentavueeltas que empieza a 14.500 r.p.m. y los manillares pintados, uno creería estar sobre la 750.

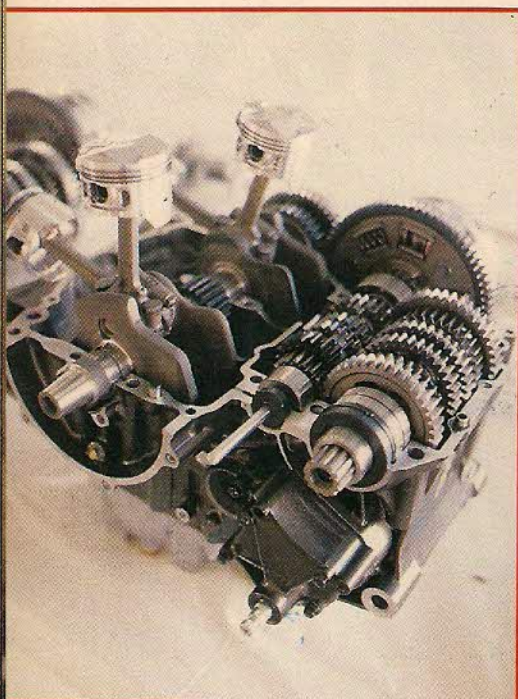
La sinfonía del 4-en-1 tiene el



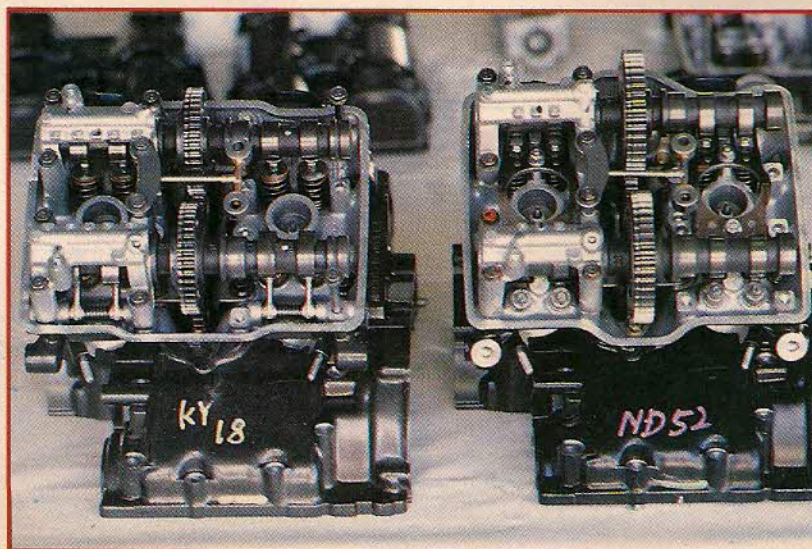
mismo tono que el de su hermana... y el placer a los mandos es igualmente grande. Una hora de pruebas y puedo anunciar sin titubeos que la NC 30 se halla a la altura de su look. Para ser más explícitos: 2.27 en Suzuka (en versión G. P.), es decir, a 1 segundo de la calificación para las 8 Horas...

Motor y parte-ciclo están tan de acuerdo entre ellas como en la RC 30. La 400 posee las mismas características que han hecho de aquella una moto tan eficaz: un V4 elástico, lleno de par (la NC 30 «sale» a 7.000 r.p.m.) ayudado por un buen cambio de relación cerrada y bien escalonada y una parte-ciclo superrígida bien suspendida (afortunadamente el basculante Pro-Arm no perdona) y un reparto de masas importante en la parte delantera.

El resultado es una motricidad soberbia, una disposición a levantar la rueda posterior en la frenada y una tendencia subviradora que exige una conducción decisa. Pero



Heredera de toda la técnica «R» de las VF 400 de los últimos cuatro años, la NC 30 es una copia algo más pequeña de la RC 30 750. Con ella se abre en Japón una nueva era para las carreras de F-3. Las culatas, con árboles de levas alineados con las válvulas, para hacer aún más compacto todo el conjunto motor.



la NC 30 perdona bastante más los cambios de trayectorias y las frenadas en los ángulos que la RC 30, y sus 16 kg. menos hacen que sea más fácil también de inclinar. En otras palabras, Honda ha conseguido con la VFR 400 R una moto aún más fácil pero sobre todo más eficaz que la «bestia» de las superbikes (RC 30). Objetivo cumplido. La frenada es un poco menos brutal que en su hermana, mientras que el motor es una turbina que sube hasta 15.500 r.p.m. sin ningún titubeo y que hace todavía más absurda la reglamentación japonesa que entró en vigor el pasado mes de septiembre...

¡Ninguna moto puede pasar de los 180 km/h.! Como en los automóviles, la velocidad se limita mediante un corte de encendido. Muy triste. Pero, en fin, tengamos en

SAYONARA RVF 400

Una página se cierra. El nuevo reglamento técnico del campeonato japonés de F-3 limitará a las fábricas en el '89. Coronada en el '85, '86 y '87, la RVF terminó su carrera en el '88. Simultáneamente a la prueba de la VFR 400 R, la tropa de periodistas pudimos efectuar algunos giros de gloria a los mandos de la RVF 400 antes de que sea destinada a un museo.

EN Japón, más que en ningún otro sitio, las carreras llamadas de promoción se han convertido en feudo de las fábricas. Bien sea a través de concesionarios privilegiados o directamente, los fabricantes monopolizan las plazas de honor. Los costos de participación aumentan y los pobres privados se desesperan.

La Federación japonesa, viendo el número de licencias en disminución de forma dramática, decidió dar un nuevo aire a estas carreras y empezó por la categoría estrella, la F-3. La nueva reglamentación, que se equipara a la de superbikes, hace posible que la categoría sea accesible a las motos con kits, como la VFR y la CBR. Los chasis y piezas especiales están prohibidos (las motos de fábrica pesaban 40 kg. menos que las de los privados). Se acabaron los carburadores de magnesio, los chasis únicos sin una homologación de al menos 25 unidades... Los fabricantes se ven, pues, forzados a construir motos de calle lo más eficaces posibles y unos kits a buen pre-

cio. Y voila el primer ejemplo: la VFR, heredera directa de la RVF.

Una auténtica moto de carreras, la RVF ha visto su motor V4 y su chasis mejorar a lo largo de los últimos años, adoptando las soluciones introducidas en la RVF 750 de F-1 y Resistencia. Esta, a su vez, dio origen a la RC 30 mientras la 400 fue la base de la NC 30. Aparecida en el '84 y derivada de la VF 400, la RVF ha mantenido siempre el calado de 360° (180° en la primera VFR). Como la competitividad era más fuerte en F-3 que en Resistencia, donde la RVF 750 dominó cómodamente, la RVF 400 sirvió muy a menudo de banco de pruebas (fue la Resistencia la que exigió el Pro-Arm). Al margen de piezas especiales en magnesio para rebajar el peso, de árboles de levas, de la compresión y los carburadores, la RVF es similar a la VFR. Pero con una potencia anunciada de «más de 75 CV.» a 15.000 r.p.m. y un peso de 113 kg. en seco. La RVF es una bestia. Y no es porque Yamaha haya ganado el campeonato '88 de F-3 por lo

que la RVF ha sido abandonada. Nuestra corta prueba en Suzuka me permitió comprobar hasta qué punto los 400 c.c. representan el compromiso ideal...

Sobre la moto, las dimensiones de la RVF son intermedias entre una 250 y una 750. Uno se siente a gusto. Primera hacia abajo y partimos. Sorpresa desde que nos ponemos en marcha: este 400 c.c. empuja desde muy abajo de una forma demencial; el par, desde 6.000 r.p.m., es feno-

menal, hasta el punto que sale haciendo un wheelie a sólo medio gas.

A pesar de sus 200 CV/litro, este V4 es todavía más impresionante que el motor de la 750. Estamos acostumbrados en nuestros días a motores elásticos y progresivos, pero este 400 c.c. sobrepasa todo cuanto haya probado hasta ahora (salvo, quizá, la NR 750). Los carburadores de compuerta plana de magnesio son (parece) los responsables de esta respuesta fabulosa. Como todo buen V4, todo ello se acompaña de una motricidad impresionante y una «patada» hasta 16.000 r.p.m. Es impresionante la relación peso/potencia (que se debe situar en los 85 CV.), que hace que esta moto vuele de verdad...

En la parte sinuosa del circuito es netamente más rápida que la 750. Con 113 kg. en seco, su manejabilidad es muy cercana a la de una 250 c.c. Bien que subviradora como toda RVF, esta moto es notablemente menos delicada de explotar al máximo que la 750. Se frena sobre el ángulo y se cambia de trayectoria sin sustos.

Cuando descendí de la moto estaba del todo convencido, me había conquistado. Un par inimaginable, una relación peso/potencia ideal, hacen que esta RVF 400 sea una moto aún más equilibrada que la 750. Y pensar que ya no correrá más... Pero mientras esperamos la NR, la NC 30 nos la hará olvidar... **FLB**





Presentación y primera prueba (multitudinaria, como siempre) en Suzuka. El chasis de la NC 30 es de aluminio y mantiene el basculante monobrazo Pro-Arm. Los carburadores tienen una entrada auxiliar de aire a la altura de las membranas para evitar la «sobredosis» de gasolina en las retenciones.

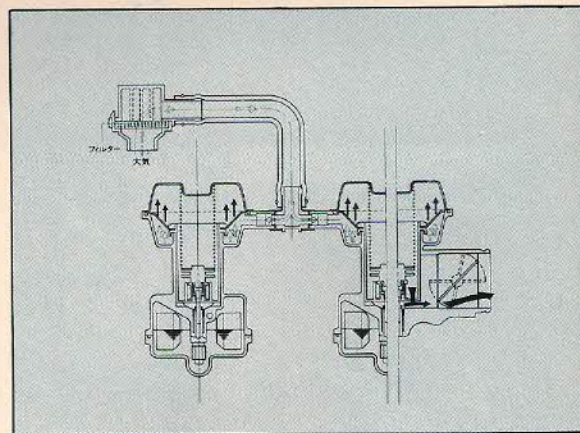
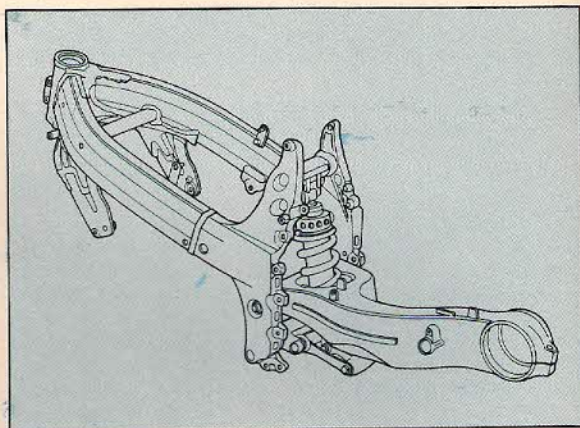
KIT SPORT PRODUCTION

¿Por qué no imaginar una Copa VFR 400, trampolín formidable para la categoría 750 superbike? Pues los ingredientes son:

Escape, juego de carburadores, radiador de aceite, caja filtro de aire, juego de piñones y corona (+ cadena), amortiguador de dirección, batería, limitador de encendido.

El resultado son 72 CV. a 13.500 r.p.m. con los que se pueden rebajar los tiempos en Suzuka hasta marcar un 2.24 que permitiría estar en la parrilla de las 8 Horas.

En el Japón todavía piensan que «smaller is better» (más pequeño es mejor...).



cuenta que toda reglamentación es aprobada y teóricamente seguida por los constructores. En lenguaje japonés ello quiere decir que no existe una reglamentación «obligatoria». Por ejemplo, la venta de las motos de más de 750 c.c. no está prohibida, sino «decidida», por lo que Honda importa entonces «políticamente» la GL 1.500 made in USA y los constructores poseen entonces sociedades que importan las grandes cilindradas para revenderlas a los concesionarios.

Otro ejemplo: el límite de poten-

cia por cilindrada es «teórico», para evitar el «escándalo» de cifras «prohibidas» en los catálogos dirigidos a los jóvenes motards...

ALAS CORTADAS

Todo esto es para decir que no pude obtener los 220 km/h. que la NC 30 permite. Los neumáticos radiales Bridgestone (no hay Michelin disponibles para el gran mercado japonés, ¡una lástima!) son los mismos que en la CBR RR; sin reproche a pesar del tiempo fresco. Para comparar con la CBR RR, la

VFR es más rápida (1 segundo por vuelta) pero más delicada de utilizar al límite.

Tuve la ocasión más tarde de pilotar la NC 30 en ciudad y de comprobar que la CBR RR es definitivamente más apta para la conducción ciudadana. Primera larga y posición más forzada hacen de la NC 30 una moto tan incómoda en uso cotidiano como su hermana la RC 30.

Ambas motos son exclusivas. Pero la NC 30 no lo es por su precio, que es del todo razonable por

su nivel de calidad (600.000 pesetas, aprox.), sino únicamente por su mercado. Honda estaría encantada de poder vender la VFR 400 R en Europa (como todas las demás 400 c.c. y 250 c.c.), pero el Viejo Continente vive todavía en los tiempos del «bigger is better» (mayor es mejor) y las 400 c.c. son motos «pequeñas» bastante poco apreciadas. Una lástima, porque el que estas motos sean exportadas sólo depende de vosotros...

Franck Le Boucher
Fotos: Conny Steiner