

NC700S

HONDA

Enviado por :

Publicado el : 18/9/2012 15:00:00



La Honda NC700S ya está en España, tanto en versión con cambio manual, como automática. De este modo, la marca del «ala dorada» ya tiene expuestas en los escaparates de su red de concesionarios una saga que juega con la funcionalidad y el poder de la razón, para hacerse fuerte y ocupar el corazón de quienes busquen una moto económica. Argumentos no le faltan a ninguna de las tres: precio accesible, consumo de combustible muy reducido, mantenimiento general ajustadísimo, y una tremenda funcionalidad concedida por su gran capacidad de carga. Y todo ello aderezado por el robusto latido de su motor bicilíndrico en línea de 670 cc, cuyo tacto y carácter no pasan desapercibidos.

La NC700S, con su desnudez y sencillez de líneas, viene a ser el miembro más urbano de la familia. El más adaptado a la jungla de asfalto. Y esto es mucho decir, sobre todo pensando en las excelencias del Integra, a medio camino entre la moto y el scooter. Sin embargo, carente del peso y las dimensiones extras que aportan los carenados, y dotada de un manillar alto y estrecho, la NC700S se desenvuelve con gran soltura entre el tráfico. Se vale de su agradable tacto y suavidad de todos sus mandos, y por su puesto del empuje de su motor.

Gracias a esto en cuestión de segundos ruedas en armonioso «zig-zag» buscando avanzar. Es

estrecha y baja. Todo parece estar pensado para circular con eficacia y precisión. Todo menos quizá, o al menos no al mismo nivel que el resto del conjunto, su dureza de asiento. No es algo que notes en 10 ó 15 minutos de trayecto, pero si circulas una buena tiradita a sus mandos, el trasero se resiente particularmente.

También se echa de menos algo más de protección aerodinámica, pero evidentemente esto es parte intrínseca de su esencia. Si quieres circular a partir de 130 ó 140 km/h con asiduidad y en distancias significativas, mejor decantarse por la NC700X. Y si quieres aún más confort y la posibilidad de cambio automático, la alternativa más recomendable es el Integra.

Ahora bien, si quieres una naked, y con las posibilidades dinámicas e incluso características funcionales de aquellas, apuesta por la NC700S. Destaca su enorme hueco localizado en el falso depósito con capacidad sobrada para un casco integral, la posibilidad de elegir entre versión manual (como la unidad que hemos probado en esta ocasión), o con caja automática DCT (Dual Clutch Transmission), el ABS opcional, el exiguo consumo de carburante, que en raras ocasiones sobrepasará los 4,5 litros a los 100 km, etc.

Al hilo de esto último, ahora entiendes por qué su depósito solo tiene capacidad para 14 litros, pues sobra para alcanzar una sobresaliente autonomía. Eso sí, ya podría disponer de otro acceso, porque eso de tener que abrir y cerrar el asiento trasero en cada repostaje, no termina de convencernos. Y algo menos su sistema de sujeción: bien podría utilizar un acceso lateral.

Honda NC700S

Corazón tranquilo

Hay que reconocer que al principio cuesta entender un poco el carácter del particular bicilíndrico en paralelo utilizado por Honda para propulsar su saga, pero una vez lo has hecho aprendes a disfrutarlo. ¿Que corta encendido a tan solo 6.500 rpm? Eso es porque en realidad no necesita girar a tantas revoluciones como la inmensa mayoría de las motos para desarrollar las mismas prestaciones.

Si lo miras desde el punto de vista de sus creadores, es una ventaja pensando en uso ciudadano, e incluso es placentero rodando en zonas viradas, donde por cierto la NC700S se defiende notablemente. Además con ello se consigue una interesante reducción del consumo de combustible. Aspecto éste muy estudiado y trascendente, que para eso la saga quiere ser eminentemente práctica y funcional.

También es determinante su potencia de 35 Kw (47 CV), que recordemos es el límite establecido para el carné A2. Así que de esta manera es una alternativa interesantísima para los conductores noveles, que acceden a un modelo diseñado teniendo en cuenta sus necesidades.

Sin duda, para ambos potenciales clientes, el motor con cigüeñal calado a 270º, que transmite unas sensaciones más cercanas a un bicilíndrico en V que en línea, y que está dotado de un solo cuerpo de inyectores para ambos cilindros, depara suficientes sensaciones. Para los que ha utilizado otro tipo de motores, y sean más experimentados sobre dos ruedas, quizá echen de menos más nervio y emociones