

TECNOLOGIA, FACILITÀ DI GUIDA E LINEE FUTURISTICHE. DI CERTO L'ULTIMO PROGETTO DELLA CASA NIPPONICA NON RISCHIA DI CADERE NELL'ANONIMATO

DI PIETRO DELLA LUCIA

Se MazingaZ o Goku avessero avuto una moto, sarebbe stata certamente questa. Persino il nome profuma di manga: si chiama Honda NM4 Vultus ed è l'ultima stranezza del colosso giapponese.

Strana è strana, ma Honda non fa mai le cose per caso. La volontà era di costruire una moto che si imprimesse nell'immaginario dei giovani. Che parlasse la loro lingua fatta di tecnologia, facilità di guida e linee futuristiche.

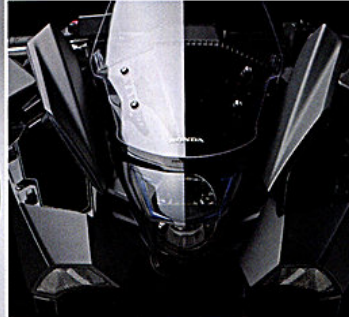
Noi dubitiamo fortemente che incontrerà il gusto pulito del pubblico italiano, ma di sicuro è un progetto destinato a non

cadere nell'anonimato.

Un team di giovanissimi designer, guidati da Keita Mikura, è l'artefice di queste forme che alternano in modo sorprendente spigoli vivi e dolci curve. Visivamente è molto carica sull'anteriore, con quella carenatura fuori dagli schemi che sembra volersi mangiare la ruota davanti e che integra gli specchietti. Mentre la zona posteriore è più minimale e sinuosa anche se lo scarico ci pare un po' sgraziato. La linea inclinata del serbatoio – che nasce dal manubrio molto portato all'indietro – è ripresa perfettamente dalla sella accogliente e si avvicina molto al >>



Motori



NM4 VULTUS

MOTORE: BICILINDRICO PARALLELO DA 745 CC, 8 VALVOLE, RAFFREDDATO A LIQUIDO

POTENZA: 55 CV A 6.250 GIRI

COPPIA: 68 NM A 4.750 GIRI

PESO: 245 KG CON PIENO DI BENZINA

PREZZO: 11.660 EURO FRANCO CONCESSIONARIO



È UNA DUE RUOTE PERFETTA PER VIAGGIARE GRAZIE ALLA PROTEZIONE AERODINAMICA, ALLA SELLA COMODA E A UN MOTORE CHE SFIORA I 30 KM/L



terreno per consentire di poggiare bene i piedi a terra.

Trovata divertente (già vista in versione super cheap su altri modelli venuti dall'oriente) è quella del sellino del passeggero, che può all'occorrenza trasformarsi in schienale per il pilota. Regolabile su più posizioni – si muove anche longitudinalmente – consente di riposare la schiena negli spostamenti autostradali. Ulteriore attenzione al design e alla tecnologia la troviamo nei cerchi a 10 razze, nei fari full Led e nella strumentazione di guida. Quest'ultima infatti si colora in modi differenti a seconda della modalità di guida prescelta: grigio in folle, azzurro in Drive, fucsia (sic) in Sport

e rosso in Manual. Se la scelta cromatica non vi pare azzeccata, è comunque possibile scegliere, tramite il computer di bordo, tra ben 25 tonalità diverse.

Design, ma anche funzionalità. Il grande cupolino accoglie, infatti, due vani; uno da 1 litro con presa a 12V per ricaricare il telefonino o alimentare il navigatore e l'altro, più capiente, da 3 litri con apertura a pulsante.

Le carene coprono sostanzialmente la totalità della moto e lasciano solo intravedere la meccanica che pure è raffinata. Il motore, infatti, è il bicilindrico parallelo raffreddato liquido da 745 cc di cui già conosciamo i pregi grazie alla NC750 e allo scooter Integra. Non è potentissimo (55 CV), ma ha una buona coppia (68 Nm) e, soprattutto, ha un'erogazione regolarissima. Pensate che a 4.750 giri già esprime la coppia massima. La NM4 Vultus ha come priorità il comfort di guida e per questo troviamo soluzioni come il doppio contralbero di bilanciamento che riduce al minimo le vibrazioni o il cambio automatico a doppia frizione, che permette al pilota di concentrarsi sulla guida dimenticandosi di cambiare marcia o di scala-

re. In questa direzione va anche la taratura dell'ammortizzatore Pro-Link al posteriore: morbidissimo nella prima parte d'escursione e più sostenuto nella seconda.

Il telaio risponde alle esigenze di comfort, robustezza ed economia di scala. Non troviamo, infatti, una soluzione avveniristica, ma una struttura a diamante in acciaio. Le dimensioni di questa NM4 Vultus sono importanti e anche per questo motivo le masse in gioco si fanno sentire. Lunga 2.380 mm e larga quasi un metro arriva a pesare 245 kg con il pieno di benzina. Anche per questo, ovviamente, un occhio di riguardo è stato dato al fattore sicurezza. L'impostazione di guida contribuisce dando al pilota il totale controllo del mezzo ma, si sa, i momenti di panico o gli imprevisti capitano a tutti ed ecco, dunque, che l'impianto frenante prevede un sistema Abs di serie che agisce su un grande disco da 320 mm davanti e su uno da 240 mm dietro.

Perfetta per viaggiare, dunque, grazie alla protezione aerodinamica, alla sella comoda e ad un motore che sfiora i 30 km/l. E anche per farsi notare. 