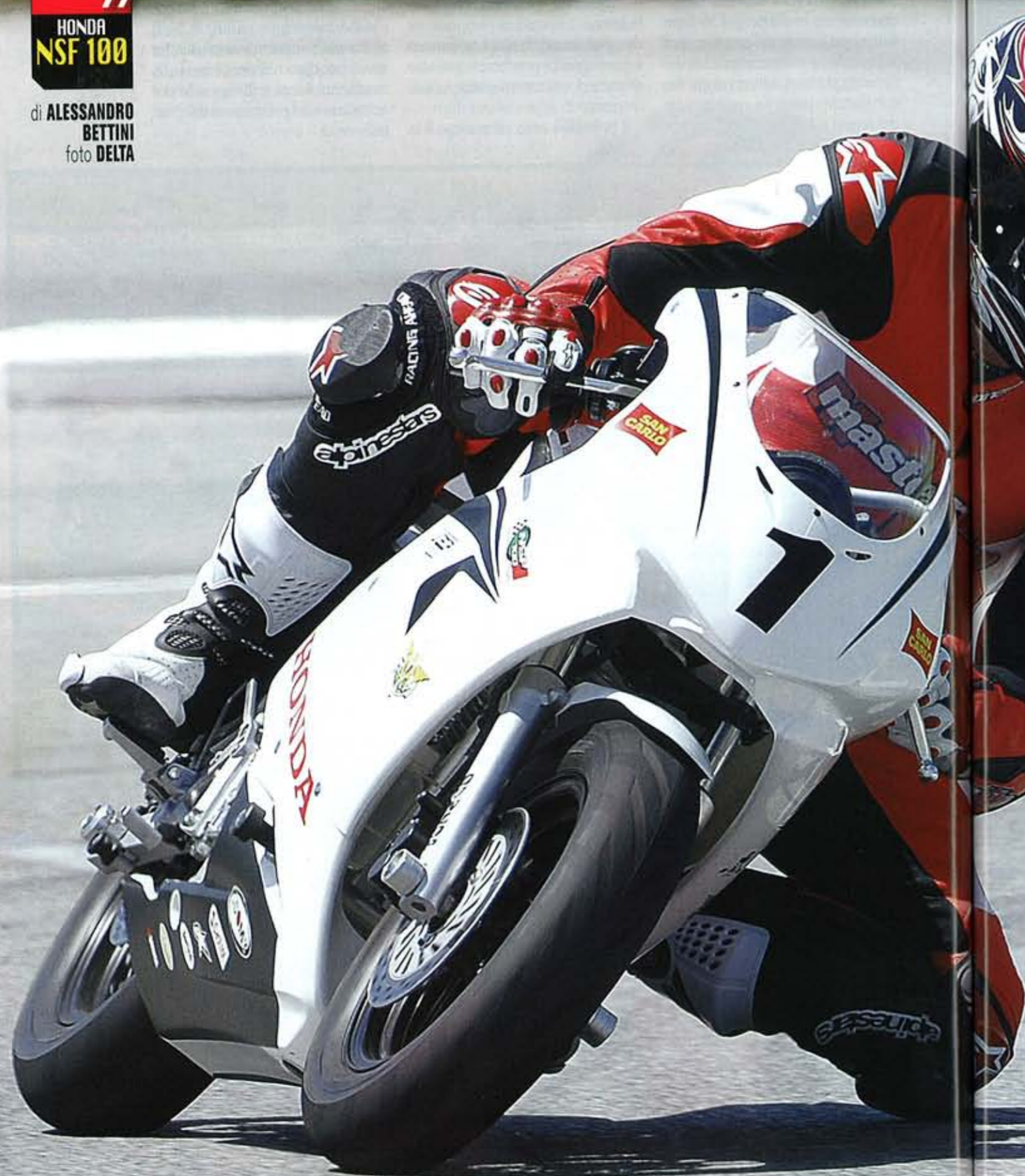


PROVA  
TROFEO



HONDA  
NSF 100

di ALESSANDRO  
BETTINI  
foto DELTA



# Bella come le vere HRC

## PRONTA ALL'USO

La Honda NSF 100 è una piccola moto da corsa, nata per forgiare i campioni del domani. Un giocattolo istruttivo con cui far divertire i giovani piloti

**FINISCE** la scuola e per chi ha fatto il proprio dovere di studente è giunto il momento di batter cassa in famiglia. Una bella NSF 100 potrebbe essere il premio dei ragazzi che il cerchio lo interpretano come ruota e non come pallone. Una vera moto da corsa in miniatura, con la carena bianca priva di sponsor che sembra un libro di figure da colorare a piacimento, e con un motore 4t che fa tanto ecologico e che soprattutto fa un rumore da

MotoGp o SBK. Ad essere sinceri però, per mettere il sedere su questa motina bisognava muoversi con debito anticipo rispetto agli scrutigni di fine anno scolastico, perché al momento l'unico modo di acquistare la NSF 100 è quello di partecipare al trofeo organizzato da Honda Italia in collaborazione con il team Gresini. Per i ritardatari bisognerà aspettare fine anno, quando le piccole GP saranno disponibili al pubblico. Oltre all'utilizzo nel ▶



**PROVA  
TROFEO**

**HONDA  
NSF 100**

trofeo, la NSF100 potrebbe essere una valida scelta per correre nel campionato MiniGp, che in pratica rappresenta il passaggio logico dalle minimoto alle moto grandi.

La piccola racing di casa Honda si presenta con tutte le carte in regola per far innamorare i più piccoli. La linea è da vera GP, con un'ampia carenatura dotata di plexiglass trasparente e un codino monoposto di stampo minimalista in ossequio alla moda del momento, il tutto arricchito dalla presenza del terminale di scarico che esce proprio sotto al codino.

## Il motore è un monocilindrico quattro tempi

**E DIMENSIONI LA PONGONO A METÀ STRADA FRA MINIMOTO E 125 GP. MA CI SI DIVERTE ANCHE UN ADULTO...**

**DA UN PUNTO** di vista tecnico la NSF100 utilizza un propulsore monocilindrico raffreddato ad aria di 99,2 cm<sup>3</sup> con distribuzione monoalbero a due valvole. Il cambio è a cinque rapporti, l'accensione CDI e all'alimentazione provvede un carburatore di 22 mm di diametro. Un propulsore non troppo sofisticato, capace però di un'elevata affidabilità e contraddistinto da costi di gestione davvero contenuti. Decisamente più racing è la parte ciclistica che prevede un telaio a schema perimetrale realizzato in acciaio, affiancato da un reparto sospensioni regolabile. I freni sono a disco con comando idraulico,

mentre le ruote a sei razze ospitano pneumatici Dunlop di tipo sportivo, realizzati esclusivamente per l'utilizzo in circuito. Le dimensioni invece, come accennato in precedenza, sono più grandi rispetto ad una minimoto, con una lunghezza di poco superiore al metro e mezzo, un'altezza di circa 90 cm e un peso a secco di 73 kg. Per intenderci la NSF 100 è leggermente più piccola di una 125 GP, soprattutto per ciò che riguarda la posizione di guida. Ed è proprio questo, lo scoglio maggiore da affrontare quando un grande, come nel nostro caso, vuole giocare a fare il bambino. Manubri, sella e serbatoio non im-

**<CARENATURA>** Pronta per gli sponsor

### FRENI STANDARD MA COLLAUDATI

Sulla NSF 100 l'impianto frenante prevede dischi con comando idraulico sia sulla ruota anteriore che su quella posteriore. L'impianto è dimensionato per le dimensioni e prestazioni offerte dalla moto e si distingue per

## l'ottima modulabilità

### SCARICO RACING

La moto utilizzata per il trofeo monta uno scarico con terminale in carbonio, prodotto dalla Leo Vince. Rispetto all'unità originale c'è un vantaggio in termini di peso e soprattutto migliori

## performance agli alti regimi.

### TAMPONI

Come su gran parte delle moto da corsa, la NSF 100 viene equipaggiata con tamponi in materiale plastico per proteggere carenatura e telaio in caso di scivolata.

### RECUPERO

Il contenitore trasparente funge da vaschetta di recupero per lo sfiato del serbatoio.

**La ciclistica**

Telaio a schema perimetrale in acciaio

Peso a secco 73,6 kg

Sospensione anteriore a steli tradizionali regolabile nella frenatura idraulica

Sospensione posteriore monoammortizzatore idraulico regolabile nel precarico molla e nella frenatura idraulica

Freno anteriore a disco con comando idraulico

Freno posteriore a disco con comando idraulico

Cerchio anteriore 12"

Cerchio posteriore 12"



### SEMPLICE

La strumentazione della NSF 100 dispone del minimo indispensabile. Il contagiri analogico è molto simile a quello utilizzato sulle GP. Alla sua sinistra, lo starter.

### COMANDO DI MASSA

Anche sui semimanubri regna l'austerità. L'unica concessione è il comando di massa, facile e immediato nell'utilizzo

### SGANCI RAPIDI

I bambini riescono a mettersi dietro il cupolino in posizione aerodinamica e quindi apprezzano la presenza del plexiglass trasparente. Da notare che su tutta la moto sono presenti sganci rapidi per la carena.



PROVA  
TROFEO

HONDA  
NSF 100



Il motore

Monocilindrico di 99,2 cm <sup>3</sup>
Raffreddamento ad aria
Alésaggio e corsa 53 x 45 mm
Distribuzione monoalbero 2 valvole
Alimentazione carburatore PD 22 mm
Avviamento a spinta
Frizione multidisco in bagno d'olio
Cambio a cinque marce

pongono a sacrifici estremi. I primi sono angolati ma si impugnano con facilità, il secondo è molto esteso in senso longitudinale e grazie alla buona porzione di sella disponibile, l'abitabilità riservata a braccia, schiena e fondoschiena è tutto sommato accettabile. Il problema è la relazione tra sella e pedane. Queste ultime sono giustamente alte per incrementare la luce a terra della moto, ma per chi supera i 175 cm di altezza sono davvero troppo alte, tanto da limitare a zero

gli spostamenti in sella e con essi la possibilità di agire su cambio e freno posteriore con una certa disinvoltura. I primi giri percorsi sono finalizzati a plasmare il corpo all'inusuale posizione, dopo di che si cominciano ad apprezzare le doti della NSF 100.

### Si guida come una vera moto

**LA PICCOLA** Honda si guida come una moto vera, e grazie alle dimensioni contenute è depositaria di una maneggevolezza incredibile. Le curve strette vengono aggredite con inusuale facilità, mentre sul veloce, o nei cambi di direzione c'è una leggera reattività di sterzo che fa tanto "racing". Le sospensioni sono logicamente tarate per un peso da bambino, però lavorano bene anche con un surplus di peso non previsto. La frenatura idraulica è progressiva e i necessari trasferimenti di carico nelle fasi di staccata ed accelerazione avvengono in

### QUESTO È ORIGINALE

Molto bella la livrea tutta bianca con pochi e mirati adesivi. Lo scarico con terminale in acciaio qui fotografato è quello originale.



**REGOLABILI**  
I comandi a pedale sono ben realizzati e consentono di regolare la posizione delle pedane. Il comando del cambio è di tipo **rovesciato**



**DUE SERBATOI**  
Ai lati del monoammortizzatore si trovano due serbatoi. Quello di destra contiene l'olio del mono mentre quello di sinistra è un recupero per gli sfiati del carburatore.



**<VERA>** Ogni dettaglio ha un sapore racing

## SP electronics creative technologies



### Cambio Elettronico Disponibile per tutte le Super-Sportive:

- Estrema affidabilità
- Maggiore rapidità di cambiata
- Miglioramento della trazione
- Maggiore durata delle gomme
- Minore beccheggio in accelerazione
- Facilità di montaggio.

SP Electronics ha inoltre in catalogo un'ampia gamma di prodotti:

**BarGraph:** luci cambio marcia, Rev lights o Flash lights configurabile.

**CTM Tourer:** Display multifunzione con ampia scelta dei parametri da visualizzare.

**CTM Racing:** Indicatore di marcia inserita con lampeggio cambio marcia, interfacciabile a qualsiasi sistema di acquisizione dati.

[www.spelectronics.it](http://www.spelectronics.it)



Distribuito da:  
**motorquality**  
TECHNOLOGY FOR SPORT  
motoitalia@motorquality.it  
[www.motorquality.com](http://www.motorquality.com)

**PROVA  
TROFEO**

**HONDA  
NSF 100**

### CI STANNO TUTTI

Anche un over 70 kg si può divertire in sella alla NSF 100. La facilità di guida è estrema e

**in curva**  
si può osare senza timore.



### <IN AZIONE> Agilissima ma con reazioni da "grande"

modo bilanciato. Bene anche i freni, per i quali abbiamo riscontrato una buona modulabilità e una potenza capace di gestire anche il peso di un adulto.

Passando al propulsore, troviamo un monocilindrico regolare a tutti i regimi e capace di prestazioni adeguate al tipo di mezzo. Queste NSF 100 girano infatti su kartodromi dove i 6.2 kw dichiarati, abbinati al peso contenuto di moto e pilota, sono in grado di fornire il giusto

compromesso tra divertimento e sicurezza. Nel nostro caso, per ottenere una spinta accettabile, il propulsore va tenuto sempre tra i 7.500 e i 10.000 giri, con un attento uso del cambio che ricordiamo ha il comando di tipo rovesciato. I bambini invece, possono far scendere il motore a regimi più bassi, ma anche per loro è imperativo un corretto uso del cambio.

In definitiva la NSF100 è un'ottima compagna di giochi, capace di

insegnare e al contempo divertire. Ottima per chi scende dalla minimoto, o per chi si avvicina per la prima volta alla pista. Quindi ragazzi tenete in stand-by il vostro regalo di promozione, magari comulandolo con quello di natale, perché a fine anno le NSF 100 saranno disponibili per tutti. ▲

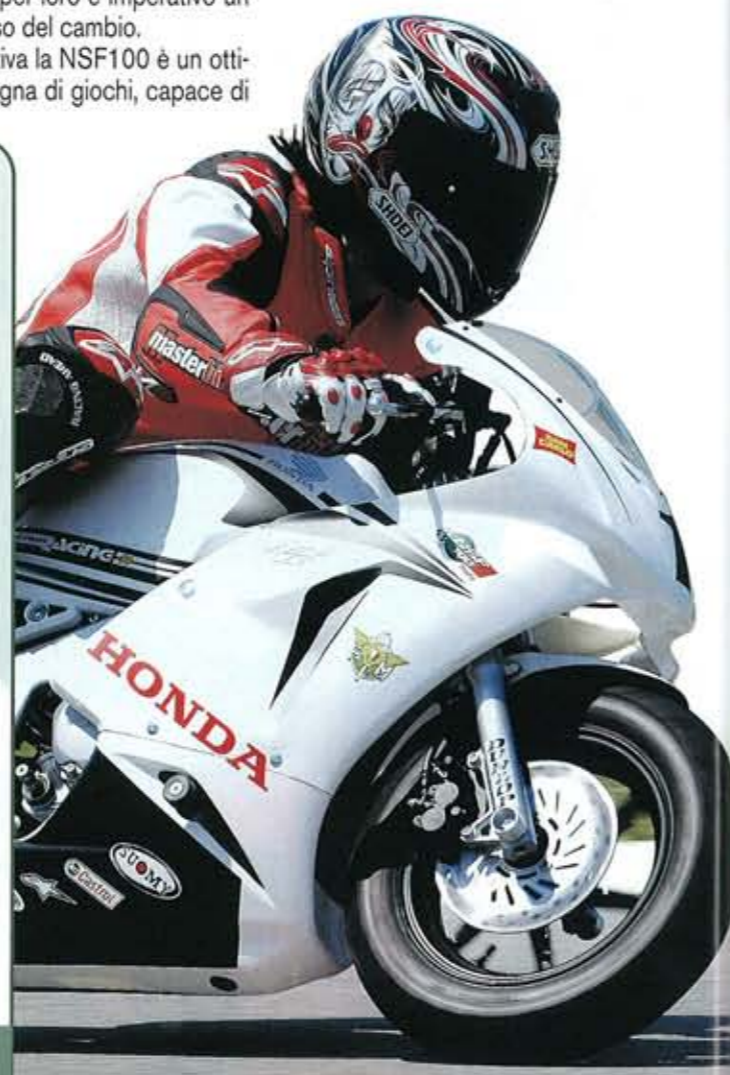
## Junior Trophy o HIRP

Per il momento si possono guidare solo partecipando alle iniziative Honda

**AL MOMENTO** l'unico modo per mettere il sedere su una NSF100 era quello di partecipare alle iniziative proposte da Honda Italia in collaborazione con il team Gresini. Si tratta del NSF 100 Junior Trophy e dell'HIRP (Honda Italia Racing Project).

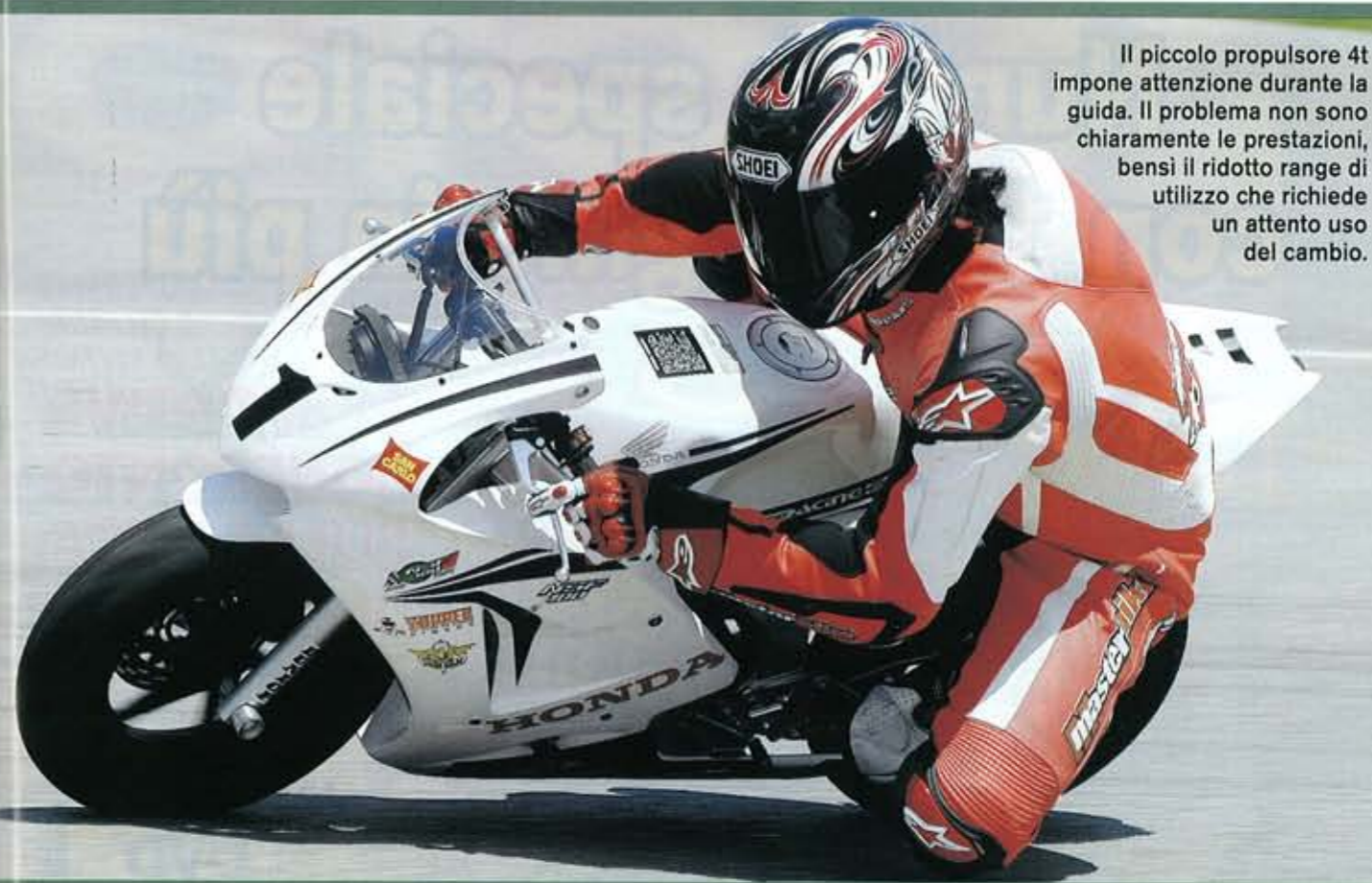
Il primo è un trofeo monomarca dove chiaramente vengono utilizzate solo Honda NSF100. Le gare sono cinque, tutte su kartodromi e il programma è articolato sulle giornate di sabato per le prove di qualifica e domenica per la gara. Il costo è di 5.900 euro iva inclusa e prevede l'acquisto della moto (che però verrà gestita dall'organizzazione per tutto il trofeo e consegnata al proprietario a fine campionato), l'assistenza tecnica in circuito e l'abbigliamento completo. Per i primi due classificati ci sarà un posto nel Gresini Junior Team per disputare il campionato MiniGP 2009.

L'HIRP è invece uno stage formativo per creare nuovi campioni per il futuro. Ad inizio stagione vengono selezionati 21 allievi che parteciperanno all'intera iniziativa, che comprende gare, teoria, preparazione atletica e supporto psicologico. Anche in questo caso il programma è suddiviso nelle due giornate di sabato e domenica e prevede cinque appuntamenti. L'iniziativa HIRP è inoltre del tutto gratuita e alla fine vedrà selezionati due ragazzi per partecipare al campionato Minigp all'interno del Gresini Junior Team. ▲



**<IL REGOLAMENTO>** L'HIRP è gratis!

Il piccolo propulsore 4t impone attenzione durante la guida. Il problema non sono chiaramente le prestazioni, bensì il ridotto range di utilizzo che richiede un attento uso del cambio.



# 19 RCS

## Pure Racing

Interasse leva regolabile 18 e 20 mm.

**Sistema RCS:** possibilità di personalizzare la frenata. Più modulabile o più aggressiva variando il punto di applicazione della forza.  
**Pompante Ø 19 mm. MotoGP:** pistone e guarnizioni, identici a quelli utilizzati in MotoGP, massima precisione di funzionamento.  
**Corpo pompa forgiato ed ossidato duro:** estrema rigidità e resistenza all'usura.

**19 RCS**  
**One More Step.**

**brembo**  
Racing



Distribuito da:  
**motorquality**  
TECHNOLOGY FOR SPORT  
motoitalia@motorquality.it  
www.motorquality.com