PRECIO: 2.075 € | POTENCIA: 11 CV | PESO: 134 KG

MH NK3

NAKED DE ACCESO. La marca española Motor Hispania ofrece un modelo de «off road» y dos de carretera en su catálogo. De ellas, la NK3 es la versión naked sport. Una moto sencilla y accesible, que no renuncia a una imagen actual y dinámica que sin duda atraerá la atención de los más jóvenes.

Texto: Óscar Pena. Fotos: Jaime de Diego

Su aspecto juvenil concuerda con su filosofía de desenfadada naked para uso eminentemente ciudadano.

Motor Hispania tiene en la **NK3** la versión naked sport de su escueta (por ser dos modelos) gama de carrera. Se caracteriza por su sencillez de componentes y funcionamiento modesto, acorde a su precio y características generales. Algo que, por otro lado, no está discutido con su imagen actual y moderna. Un diseño desenfadado que, unido a su cilindrada y por tanto ser accesible con el carnet de conducir A, la hace muy atractiva para un público generalista. Pero más si cabe lo es para los más jóvenes. Y es que con un precio que ronda los 2.000 €, encuentran una posibilidad atractiva de acceder a las dos ruedas.

Pero, ¿Cómo se desenvuelve? ¿Qué sensaciones transmite? Ergonómicamente es una moto cómoda, tanto por posición de conducción, como por ausencia de vibraciones importantes, incluso cuando exploras al máximo las posibilidades de su pequeño motor monocilíndrico refrigerado por aire, cuyas prestaciones son aceptables, y su consumo muy contenido. Además, es muy manejable dado su reducido peso y altura y anchura de asiento, y por tanto ideal para desenvolverse en el tráfico urbano. Arranca con suavidad desde parado, y no hace falta exigirle al embrague un trabajo extra salvo que lo hagas con prisas. En definitiva, es una moto muy fácil de conducir.

Los neumáticos equipados de serie no destacan por su calidad y las sensaciones que transmite, mientras que en cuestiones de parte ciclo encontramos «pros» y pocos «contras». El chasis de simple cuna desdoblada de acero proporciona agilidad y estabilidad, las suspensiones absorben bien las irregularidades (mejor la delantera); y la frenada es suficientemente potente y con un tacto aprobable delante, y excesiva detrás. En este sentido, hay que tener cuidado al presionar el pedal derecho, porque puedes bloquear la rueda trasera con demasiada facilidad.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Tipo	4T, 1 cilindro, refriger. por aire
Distribución	SOHC, 2 válvulas
Cilindrada	125 cc
Pot. máx. decl.	8,5 kW a (11 CV) a 8.500 rpm
Par máx. decl.	10,0 Nm (1,0 kgm) a 7.000 rpm
TRANSMISIÓN	
Embrague	Multidisco en aceite/por cable
Cambio	5 velocidades
Trans. secund.	Cadena
CHASIS	
Tipo	Simple cuna de acero
Basculante	Doble brazo de acero
SUSPENSIONES	
Delantera	Horquilla convencional
Reglajes	Ninguno
Trasera	Monoamortiguador
Reglajes	precarga de muelle
FRENOS	
Delantero	disco de 260 mm
Pinzas	Dos pistones paralelos
Trasero	Disco 240 mm
Pinza	Simple pistón
RUEDAS	
Delantera - Tras.	90/90-17" - 110/80-17"
CIFRAS	
Peso lleno	134 kg
Altura asiento	ND
Depósito	18 litros
Dist. entre ejes	1.355 mm
DATOS VERIFICADOS	
Pot. máxima	11 CV a 8.630 rpm
Velocidad máxima	104 km/h
0-60 km/h (m/s)	8,0/89
Peso lleno	143 kg

ALGUNOS DETALLES

Por un lado, el cuadro de instrumentos sorprende por su gran cantidad de información, y los espejos retrovisores ofrecen una buena imagen de nuestras espaldas. Por otro, es mejorable la pata de cabra autopleglable por muelle; o los estribos, que carecen de muelle y se quedan plegados. **M**

El cuadro de instrumentos ofrece información analógica y digital. No faltan el nivel de combustible, reloj horario e incluso indicador de marcha engranada. El disco delantero tipo «wave» está mordido por una pinza de doble pistón. El colín es de aire deportivo e incorpora dos asas. El asiento trasero, en dos alturas, tiene debajo un hueco para pequeños objetos. Equipa caballete central.