

PRUEBA

El camino que siguen los deportivos de Honda es un camino especial. Parece como si en su factoría hubieran construido una máquina de exprimir motores, que extrae de ellos lo que nadie sin un turbo puede extraer. Nada menos que 120 CV/litro es la relación potencia/cilindrada de esta mecánica. Gira hasta un límite de 9.000 rpm, y se comporta a 2.000 vueltas con total suavidad y progresividad.

La máquina de exprimir motores que Honda tiene en Japón funciona a las mil maravillas, hace casi magia, puesto que así podemos llamar al hecho de que un motor sea capaz de dar 240 CV a 8.000 rpm sin explotar, y también de conseguir en sexta y a poco más de 1.000 vueltas acelerar al S2000 hasta 150 km/h en sólo mil metros.

La utilidad de un motor así, de todos modos, es del todo cuestionable, puesto que tiene algunos inconvenientes insalvables. El primero es el ruido que hace. El segundo es que exige más al conductor que, por ejemplo, un tres litros V6 de la misma potencia. Aunque a bajo régimen se comporta bien, si de verdad queremos correr hay que mantenerlo por encima de 6.000 rpm. Esto requiere concentración y pericia. Con un motor de más cilindrada da lo mismo, en muchas ocasiones, tomar una curva en segunda o tercera, puesto que hay caballos casi a cualquier régimen. No ocurre así con el S2000, en el cual la diferencia entre una marcha y otra significa estar en la zona caliente, donde la aceleración es impresionante, o en la templada, donde la capacidad de empuje es la de un dos litros de 130 ó 140 CV.

La primera pega, la del ruido, la podemos salvar de dos formas. Los tapones son una muy buena opción, pues no dejamos de oír el sonido del motor y bajamos mucho los decibelios que deben soportar nuestros oídos. La otra alternativa es viajar siempre con el techo abierto pues, aunque parezca mentira, es menos molesto que ir con él cerrado. Porque el motor, al fin y al cabo, tiene un sonido bonito, casi como un turismo de circuitos. Sin embargo, la capota es un auténtico ins-

Honda S2000



Ignición. Este botón pone en marcha el motor, los demás mandos son de la radio.

Casi de carreras. Vamos bien sujetos en este habitáculo, que no tiene ni un solo hueco para poner nada.



Sin duda, el S2000 es el deportivo total. Todo en él tiene el sello de la máxima deportividad, sin concesiones. Es un automóvil para disfrutarlo al aire libre, con el motor a más de 7.000 vueltas y la mano derecha viajando sin parar del volante al cambio.

Deportivo, biplaza y roadster

POSICIONAMIENTO

NOTA

autopista

Honda S2000

8,5

Sinceramente es muy difícil encuadrar al S2000 dentro de la oferta actual de automóviles. En principio es fácil ponerlo al lado de un BMW Z3 o de un Porsche Boxster, sin olvidarnos de un SLK. Pero lo cierto es que el S2000 tiene aspectos muy radicales que le diferencian de estos vehículos. Desde su motor, hasta la total ausencia de refinamiento para lograr confort, casi todo tiene un tacto más «racing» y desde luego absolutamente alejado de lo que encontramos en cualquier roadster que no sea un Z3 M, mucho más caro y potente que nuestro protagonista.

PRECIO BASE 6.500.000 ptas.



RENDIMIENTO Y CARACTERÍSTICAS

DATOS DEL FABRICANTE

MOTOR	
Situación	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	Cuatro en línea
Cilindrada	1.997 cm ³
Cotas	87 x 84 mm
Bloque/culata	Aleación / aleación
Distribución	Doble árbol de levas en culata movido por cadena. Cuatro válvulas por cilindro y distribución variable VTEC

Alimentación	Inyección electrónica
Combustible	Gasolina sin plomo 98 oct
Refrigeración	Líquida con electroventilador
Compresión	11:1
Potencia máxima	240 CV CEE a 8.300 rpm
Par máximo	21,2 mkg CEE a 7.500 rpm

TRANSMISIÓN	
Tipo	Propulsión trasera
Embrague	Monodisco en seco
Grupo final	4,10:1
Rel. cambio (desarrollo km/h por 1.000 rpm)	1ª 3,64:1 (7,74) 2ª 2,37:1 (11,89) 3ª 1,72:1 (16,38) 4ª 1,35:1 (20,88) 5ª 1,13:1 (24,94) 6ª 0,94:1 (29,98)

BASTIDOR	
Susp. delantera	Dos triángulos superpuestos
Elem. elástico	Resortes helicoidales
Estabilizadora	28 mm de Ø
Susp. trasera	Dos triángulos superpuestos con un brazo corrector de convergencia
Elem. elástico	Resortes helicoidales
Estabilizadora	27 mm de Ø

Frenos	Doble circuito en X
Ayudas	Servofreno y ABS
Delanteros	Discos vent. 301 mm de Ø
Traseros	Discos 282 mm de Ø
Dirección	Cremallera con asistencia eléctrica
Giros/Ø volante	2,5 / 36 cm
Ø de giro	10,8 m
Neumáticos	205/55 WR16 / 225/50 WR16
Llantas	6,5 x 16 / 7,5 x 16 pulgadas

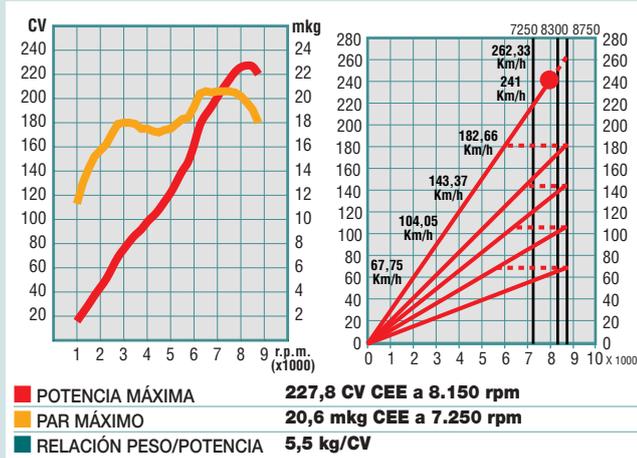
CARROCERÍA	
Bastidor	Monocasco de acero
Tipo	Descapotable
Coefficiente Cx	0,39
Nº de plazas	2
Peso oficial	1.246 kg
Depósito comb.	50 litros
Maletero	143 dm ³

RENDIMIENTOS OFICIALES	
Velocidad máx.	241 km/h
Acel. 0-100 km/h	6,2 s
Consumo	
Urbano	13,2 l/100 km
Extraurbano	7,9 l/100 km
Mixto	9,9 l/100 km



Sólo gracias al sistema VTEC y a la electrónica esta mecánica es apta para ser montada en un coche de calle. Si no fuera por esta maravilla técnica, este dos litros se comportaría como una auténtica bomba. De hecho, casi lo es, pues- to que al pasar las 6.000 rpm se dispara como si fuera el cuatro cilindros de una CBR 900RR.

RENDIMIENTO EN BANCO Y DIAGRAMA DEL CAMBIO



PRESTACIONES

ACELERACIÓN	
0-100 km/h	7,25 s
0-400 m	15,17 s
0-1.000 m	27,36 s
RECUPERACIONES	
400 m en 4ª a 40 km/h	17,46 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h	31,18 s
400 m en 5ª a 50 km/h	17,11 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h	32,32 s
400 m en 6ª a 50 km/h	18,12 s
1.000 m en 6ª a 50 km/h	34,60 s
ADELANTAMIENTOS	
80 a 120 km/h en 4ª	8,44 s
80 a 120 km/h en 5ª	10,84 s
80 a 120 km/h en 6ª	13,33 s

CONSUMO

	km/h	l./100 km
Ciudad	25,2	7,6
Carretera	98	7,5
Autopista	118,5	9,0
Media ponderada	75	8,0
Autonomía Media	625 km	

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Kilómetros al inicio	13.450
Temperatura	35 °C
Presión atmosférica	915 mbar
Peso en báscula	1.246 kg
Reparto peso del./tras.	49 / 51 %
Neumáticos	Bridgestone Potenza S-02
Presión del./tras.	2,4 / 2,5 kg/cm ²

QUINTA RUEDA

Velocidad	ACELERACION		FRENADA		SONORIDAD
	Tiempo (s)	Espacio (m)	Tiempo (s)	Espacio (m)	
60 km/h	3,59	34,8	1,55	12,9	68,5
80 km/h	5,28	68,0	2,06	22,9	72,5
100 km/h	7,25	117,4	2,57	35,8	76,4
120 km/h	9,83	196,6	3,10	52,0	80,4
140 km/h	12,82	304,5	3,63	71,0	83,5
160 km/h	16,80	470,7	--	--	87,2

PRECIO BASE

En pesetas **6.500.000**

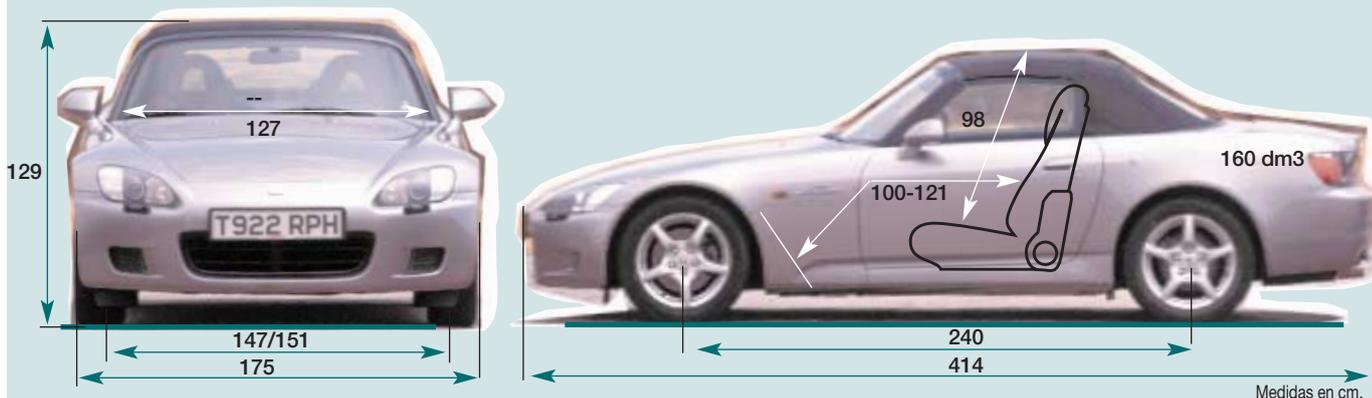
OPCIONES

Airbag conductor/acompañante/lateral	Serie/serie/N.D.
Aire acondicionado/Climatizador	Serie/N.D.
Alarma antirrobo	Serie
Amortig. electr./Control de nivel	N.D./N.D.
Antibloqueo de frenos electrónico	Serie
Apertura remota depósito comb.	Serie
Apertura remota maletero	Serie
Asiento de seguridad para niños	N.D.
Asientos delanteros calefactables	N.D.
Asientos delanteros reglaje eléct.	N.D.
Cierre centralizado/Mando remoto	Serie/serie
Control de tracción/estabilidad	N.D./N.D.
Control de crucero	N.D.
Cuentarrevoluciones	Serie
Check-control/Ordenador de viaje	N.D./N.D.
Elevavallas eléctricos del./tras.	Serie/N.D.
Espejos exter.regul. eléct./mec.	Serie/N.D.
Faros delanteros antiniebla	N.D.
Guantera con llave y luz	N.D.
Inmovilizador elec. del motor	N.D.
Lavafaros	Serie
Limpia-lavavetana trasero	N.D.
Llantas de aleación ligera	Serie
Manómetro de aceite	N.D.
Nivel de aceite	N.D.
Pintura metalizada	Serie
Radiocasete integrado/Mandos volante	Serie/serie
Regul. altura cinturones del./tras	N.D.
Regulación apoyo lumbar	N.D.
Regulación banqueta en altura	N.D.
Regulación banqueta en inclinac.	N.D.
Regulación interior altura faros	N.D.
Regulación volante altura/distanc.	N.D.
Reposacabezas delant./traseros	Serie/N.D.
Respaldo post. abatible	N.D.
Servodirección	Serie
Sistema de orientación por satélite	N.D.
Tapicería de piel	Serie
Techo practicable eléct./mec.	Serie/N.D.
Termómetro de aceite	N.D.
Termómetro de agua	Serie
Voltímetro	N.D.

ND = No Disponible
 * = Opción montada en la unidad probada

PRECIO UNIDAD PROBADA

En pesetas **6.500.000**



trumento musical de viento. El aire la golpea y la hace sonar como si sufriéramos un huracán. A más de 200 km/h son prácticamente insoportables los pitidos. A techo abierto hay un bufido notable pero constante y más grave, lo cual lo hace también más soportable.

Aunque se esmeren y lo intenten, los diseñadores de interiores de Honda tienen una pequeña asignatura pendiente con los salpicaderos, siempre, excepto en el NSX, demasiado sosos. El rojo es protagonista en este S2000. Asientos y tapizados son de éste color. El cuadro de la instrumentación es pequeño y está insertado en un salpicadero sin mucha historia y sin espacio para alojar objetos (no hay ni guantera). La instrumentación es digital e imita a la de los Fórmula 1. El cuentavueeltas protagoniza la información. Una enorme línea, como un arco iris, cruza la pantalla de la instrumentación, marcando desde las 1.000 rpm hasta el límite de las 9.000. Bajo este particular arco iris se encuentran los números que nos indican la velocidad que llevamos (algo que hacen con absoluta precisión). La puesta en marcha también emula a la de los coches de carreras, con un botón rojo a nuestra izquierda, el cual hay que pulsar para sentir el ronroneo de la especie de purasangre que es el motor. Éste está situado muy cerca del habitáculo, para concentrar al máximo las masas en el centro del coche. Así también lo sentimos más cerca. No es tan directo como tenerlo tras nuestra nuca, pero casi.

Si el S2000 es bonito y posa con absoluta elegancia aparcaado, o ante un fotógrafo, gracias a su afilada línea, donde real-



Bonito. Un cabrio siempre es atractivo; éste S2000 además es muy bonito y elegante.



Baquets. Sólo el hecho de estar recubiertos de cuero impide que la sujeción sea total.



Estilo F-1. Las revoluciones se marcan en una pantalla que termina en una zona roja que parpadea para avisarnos del corte.

mente radica su encanto no es en su belleza. El encanto del S2000 es el movimiento. Como pasa cada vez que probamos un deportivo de Honda nos sentimos impacientes por ver como la aguja, o los «leds» en este caso, que indica el régimen sube hasta el solitario número, esta vez un nueve, que debemos multiplicar por mil para obtener la cuenta exacta de vueltas que da el motor por minuto. Nada menos que 9.000 rpm nos esperan allí arriba, y nada menos que seis veces (tiene seis marchas) podemos llegar al corte para observar y experimentar todo el potencial del vehículo.

El coche es ligero y muy rápido de reacciones. No hay control de tracción; lleva un autobloqueante que fabrica Honda. La impaciencia tiene su recompensa enseguida. Apuramos la primera marcha y notamos como, al poco de pasar las 6.000 rpm, el tirón hacia delante es sensacional. Cuando los «leds» luminosos llegan hasta el 9 entran en una pequeña zona roja que parpadea antes de que el motor corte: el ambiente racking no puede ser mejor. Segunda y lo mismo,





Autoblocante y 240 CV. Ambas cosas se combinan a la perfección para hacer que el S2000 pierda motricidad sin dejar de ser eficaz.



La joya. Cada vez se ponen el listón más alto. Cada motor de Honda es una demostración de poderío y tecnología.

hasta el 9. El sonido embriaga. Tercera, cuarta. Vaya ruido el de la capota. El S2000 se sigue moviendo con rapidez hacia delante. La inyección de potencia es continua, porque el cambio es muy cerrado y no permite que el motor caiga debajo de las 6.000 vueltas. Las marchas entran con extrema precisión. Ponemos finalmente sexta y esperamos a que el motor siga ascendiendo de régimen. Lo hace un poco menos brioso, pero de forma implacable. Justo después de las 8.250 rpm se estabiliza: estamos en velocidad máxima. El ruido es infernal. Pero al coche parece darle lo mismo. Apunta hacia delante como una flecha, sin importarle lo que suceda alrededor.

Las zonas viradas las afronta con las garantías que ofrece un bastidor monolítico y unas suspensiones muy elaboradas. La dirección es muy directa y el S2000 apenas subvira. Conviene empezar de menos a más, sin perder de vista el régimen del motor. Vamos como en un monoplaça: bien sujetos y muy

bajos. Hay una frontera que debemos franquear, y ésta es el régimen mágico de las 6.000 rpm. Si ponemos el motor por encima de esa cota las cosas empiezan a pasar muy deprisa. Las curvas llegan muy rápido y no conviene equivocarse de marcha. La motricidad es muy buena, sólo en zonas de asfalto gastado tiende a sobrevenir. Siempre con unas reacciones muy vivas, el S2000 es, sin embargo, bastante noble. Frena bien, aunque no tanto como nos hubiese gustado. Los frenos aguantan, pero no muerden con la contundencia que requieren los 240 CV que tiene el motor. No parece un descapotable, por su rigidez. Se mantiene en la trazada que le señalamos como si fuera anclado al suelo. Cansa mucho conducirlo, puesto que exige toda nuestra atención. Los errores tras su volante no son bienvenidos, puesto que los anchos y bajos neumáticos, las duras suspensiones, el autoblocante y un reparto de pesos 50/50 transcriben cada solicitud nuestra en una reacción contundente del coche, tanto si nuestra solicitud es acertada para trazar, redondear y salir de una curva, como si lo es errónea, para frenar demasiado tarde, o girar demasiado pronto.

Hemos hecho mucho ejercicio tras su volante. El interior del S2000 es un auténtico gimnasio. No cabe la menor duda que conducir un purasangre nunca ha sido fácil, y menos descansado. ■

Roberto Matías y
Equipo de Pruebas
Fotos: Gonzalo Arche

BALANCE

Como segundo o tercer coche es ideal. A cualquiera que disfrute de la conducción y de los automóviles le encantará conducir el S2000. El tacto metálico de todos sus componentes, el sonido fino y potente de su motor, la rapidez de reacciones de su bastidor... todo enamora y calienta los ánimos. Un par de horas a su volante suponen una descarga de energía brutal y el encontrarse de nuevo con un automóvil total, sin filtros ni frenos a la pasión.

VALOR/PRECIO 8	NOTA MEDIA: 7,7										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Acabado									7,5		
Habitabilidad								7			
Maletero					5,5						
Pto. Conducción									8		
Visibilidad									7,5		
Equipamiento									8		
Sonoridad				4							
Motor										9	
Transmisión										9	
Velocidad										9	
Aceleración									8,5		
Adelantamiento									8		
Dirección									8		
Frenos									8		
Comportamiento									8,5		
Consumo									7		

LO MEJOR

- Motor
- Cambio
- Comportamiento deportivo

LO PEOR

- Sonoridad
- Posición del volante
- Capota de baja calidad

PRESTACIONES

●●●●● Impresiona sobre todo su velocidad máxima. Es capaz de rodar a más de 250 km/h. Al realizar las pruebas de aceleración su excelente motricidad incluso le frena, pues no permite que el motor se mantenga por encima de 6.000 rpm en la arrancada, algo primordial para salir rápido en una mecánica de este tipo.

CONFORT

●●●●○ No se han preocupado demasiado de este aspecto. El ruido es lo que más molesta. La unidad que probamos, además, carecía de aire acondicionado, aunque en nuestro país será de serie. Ni siquiera en un vehículo de estas características se soporta bien un calor infernal con un ruido atronador.

SEGURIDAD

●●●●○ Es exigente con su conductor y eso quiere decir que no todo el mundo puede explorar sus límites. Reacciona con rapidez, la dirección es muy directa y el motor exige concentración. Es seguro por su tremenda eficacia, y delicado por lo fiel que es a nuestras solicitudes.

INVERSIÓN

●●●●○ Realmente es S2000 es un vehículo bastante inútil si lo miramos pragmáticamente. Sin embargo, puede ser una gran inversión en diversión e incluso por el valor que pueda llegar a tener en un futuro, pues se van a hacer muy pocos, y de ellos, sólo una pequeña cantidad llegará a nuestro país.