MOTOCICLISMO

COMPARATIVA

Honda VF 750 F • Honda CBX 750 F

AMBRE SOLAIRE

3

Comparativa

¿Cuál es mejor?

a competencia

en casa

VF 750 F - CBX 750

Cuando el mercado mundial empezaba a ver claro que el futuro se escribía con «V», quien tanto revuelo causó entre el público, arremete ahora con una nueva arma: la CBX 750 F que ya presentamos hace dos semanas. Ahora las preguntas son: ¿Por qué?; ¿por cuál decantarse?; ¿cuál es mejor?; ¿«V» o en «línea»? That's the question...

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

Dos motos nacidas el mismo año, dos tendencias distintas que rivalizan ahora dentro de la misma marca: VF 750 contra CBX 750.

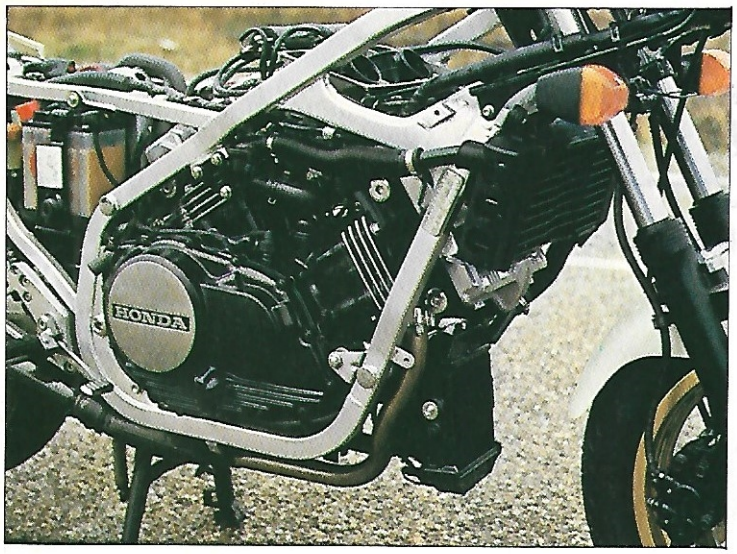
AMBRE SOLAIRE

3

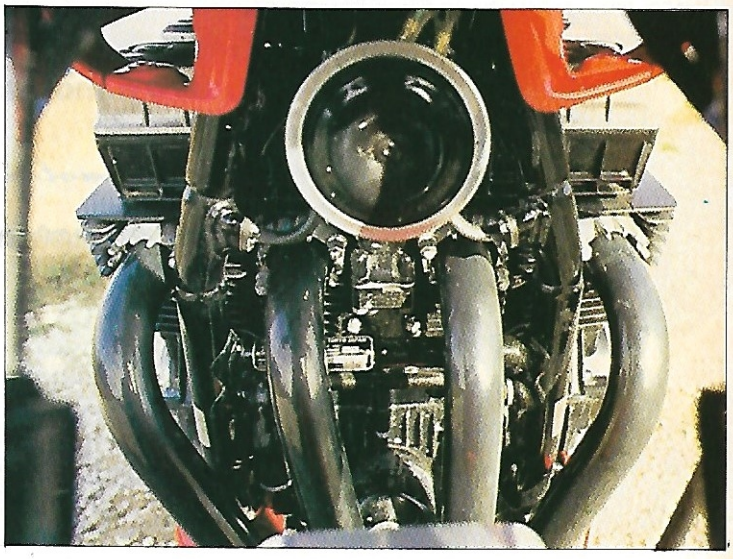
Y estas preguntas tendrán que hacerselas también algunos españoles cuando las nuevas remesas de Honda aparezcan en nuestro país. Y es que después de la explosiva VF 750 F, ahora parece que la nueva estrella de esta cilindrada en el cupo de importación será la recien aparecida CBX 750 F, una tetracilíndrica en línea que nada o poco tiene que ver con aquella con motor en «V».

¿Y cómo se puede comprender que una misma fábrica, en plena fase de comercialización y promoción de una nueva generación de motos y motores pueda hacer peligrar el proyecto «V» lanzando una nueva tetracilíndrica que las primeras pruebas han dado ya por tan buena como la VF?; ¿acaso se han vuelto locos de verdad?

La respuesta —si es que de verdad la hay— habría que buscarla dentro del inmenso departamento en el que 1.500 ingenieros proyectan y piensan a la vez miles de soluciones para salir al paso de la crisis,



Chasis de sección rectangular para la VF y motor tetracilíndrico en «V».



Motor tetracilíndrico y chasis convencional para la CBX.

Dos comportamientos muy similares, mejor manejabilidad para CBX.

crear nuevos diseños y... por lo tanto entablar una pugna entre ellos mismos, hacerlo mejor que el vecino, quizá anónimo, que se halla dibujando a su lado. Es la competencia dentro de la propia empresa, es la lucha por la defensa de teorías opuestas: el motor en «V» y el tetracilíndrico en línea.

Así, cuando parecía que las VF marcarían definitivamente el final de una serie que tuvo sus orígenes a finales de los «sesenta» (las CB), este grupo de ingenieros «disidentes», puso en marcha lo que se podría denominar plan «anti-V». Es pues la respuesta a una incongruencia que sólo el afán de Honda por aplastar definitivamente a todo el mundo ha podido llevar a cabo: dos modelos de la misma cilindrada, pero de técnica opuesta, desafiándose entre sí y luchando para el mismo mercado.

De nuevo la diversificación

Esto es exactamente pues lo que ha sucedido, las razones de su aprobación por parte de los altos directivos de Honda son insospechados pero a buen seguro han prevalecido todas las razones posibles menos una principal: la razón. De las 2.000 piezas que componen una VF, tan sólo 10 son comunes a ambos modelos. Ya que se permitió un desafío semejante entre los técnicos de una misma marca, debería haberse exigido en compesación, fabricar una moto que utilizase un mínimo de componentes comunes de su «rival».

Sólo así se hubiera luchado de una vez por todas contra una de las peores enfermedades que tiene que afrontar cualquier concesionario europeo y de las que el consumidor es el mayor perjudicado: el escandaloso volúmen de piezas de recambio diferentes, un mal que ha llevado a cerrar sus puertas a no pocos negociantes de la moto y que en otros casos conduce a la impotencia del cliente ante la falta de piezas para su recién estrenada moto, cuando no una tardanza en recibirlas que le hace pensar seriamente en deshacerse de ella.

El «canibalismo», las piezas piratas o la simple desatención (del cliente) son denuncias que con mucha frecuencia se producen en los países europeos. ¿Qué pasará en España el día que también unos modelos se pisen a otros, si ahora ya existen graves problemas de suministros de recambios?

La cuestión de cuál de los dos conceptos mecánicos es mejor o tendrá más éxito sólo tendra pues respuesta después de ver la reacción del público frente a las ventas. Y los factores que arriba apuntábamos seran decisivos cara a dichas ventas.

Resultados de la prueba

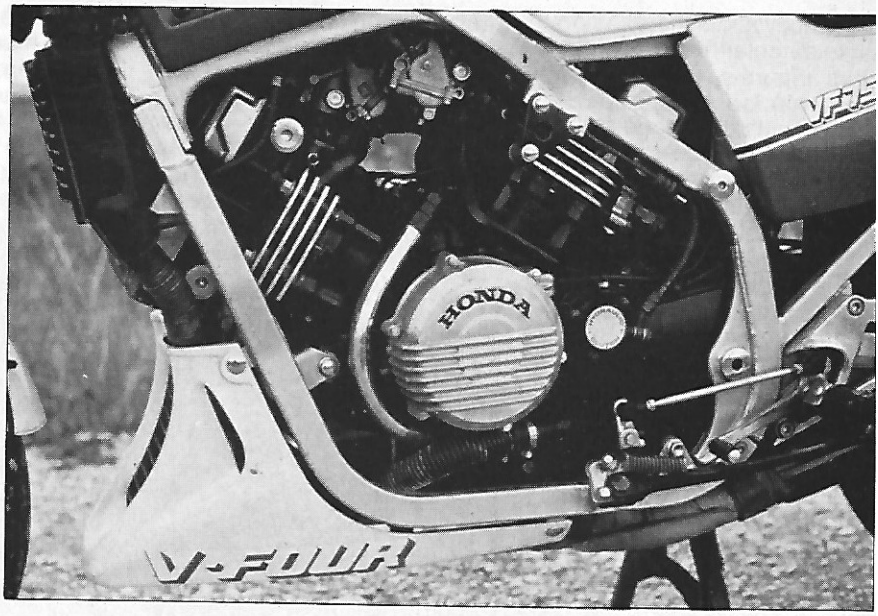
ACELERACION	CBX 750 F	VF 750 F
0-100 Km/h.	4,3	4,3
0-160 Km/h.	10,2	9,9
0-180 Km/h.	14,3	14,2
0-200 Km/h.	21,9	23,2
0,400 metros	12,6	12,6
0-1.000 metros	24,0	24,1
RECUPERACION (en 5/6marcha)		
60-140 Km/h.	12,6/16,1	13,0
VELOCIDAD MAXIMA		
piloto erguido	201	198
piloto agachado	211	209
CONSUMO		
Media durante la prueba	6,8	7,2
Capacidad depósito/reserva	22/5	19,5/2,5
Autonomía	323 Km.	271 Km.

¿Qué técnica elegir?

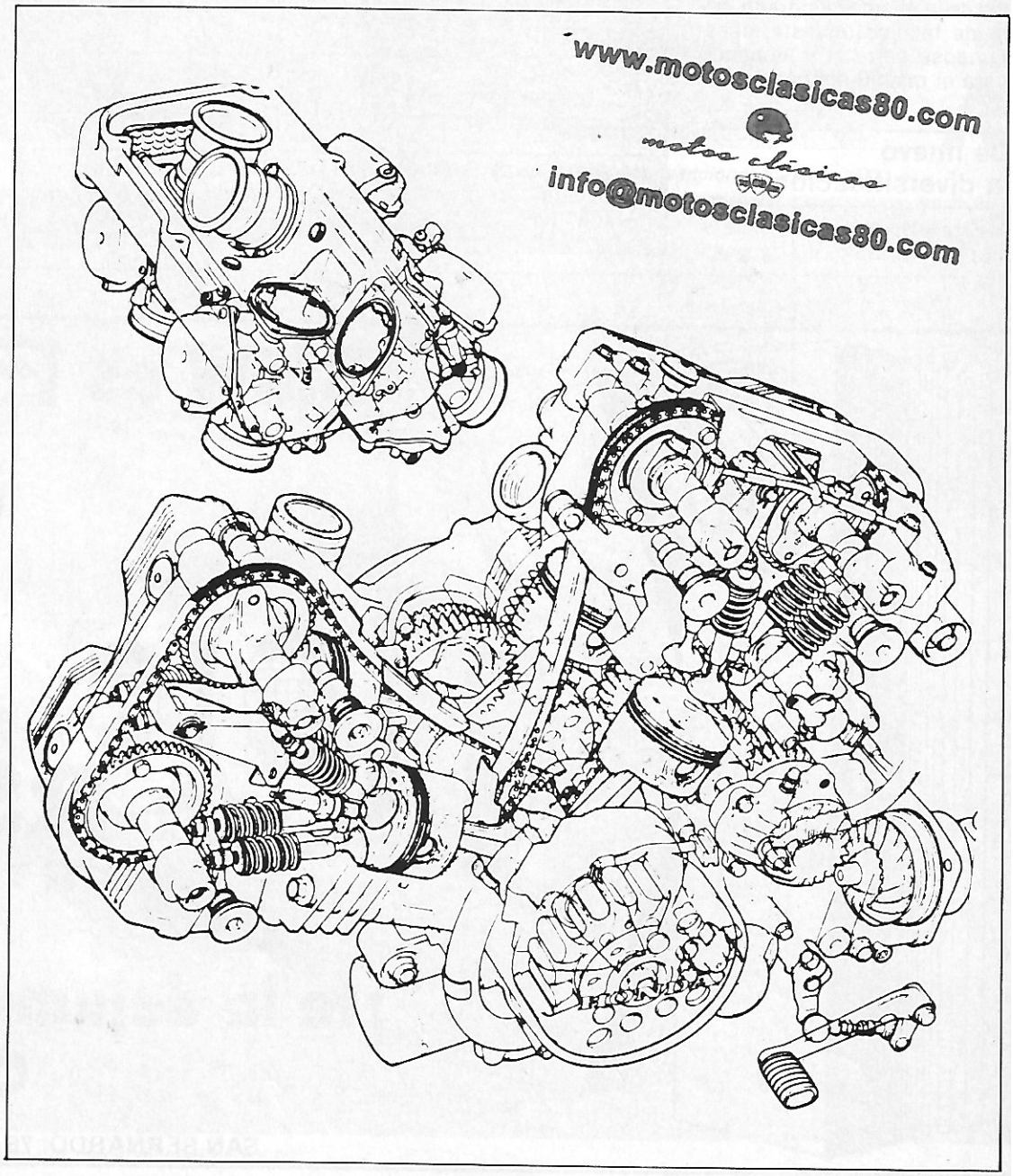
Teoricamente, quienes apoyan al motor en «V» técnicamente, tienen los triunfos en la mano, aunque hasta el momento no se haya llevado esta ventaja hasta sus últimas consecuencias técnicas; y es que el motor de VF refrigerado por agua permite, gracias a una temperatura de funcionamiento más reducida, una mayor potencia específica que un motor refrigerado por aire.

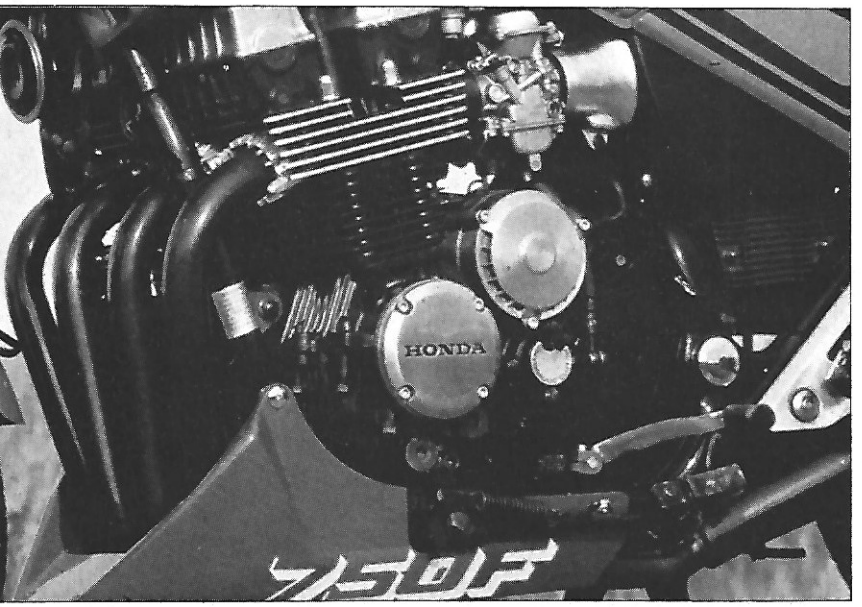
También el rendimiento, gracias a la mayor comprensión, es mayor que en el modelo refrigerado por aire. Y las prestaciones, para un mismo valor de consumo, serían también mayores. Sin embargo, el consumo medido en ambas motos habla otro lenguaje: 7,2 litros para la VF, 6,8 litros para la CBX. La causa del mayor consumo en la tetracilíndrica en V podría atribuirse a la mayor pérdida de rendimiento dentro de la misma mecánica, rozamientos y arrastre de los árboles de levas a través de las dos cadenas de distribución. A favor de este motor tenemos sin embargo la protección al sobrecalentamiento y su resultante menor tendencia a producir ruidos mecánicos. Las culatas de cuatro velocidades tienen alrededor de las válvulas de escape una buena protección térmica.

Los constructores de la CBX tetracilíndrica en línea lo tuvieron más difícil. Tuvieron que desprenderse del exceso de calor de las culatas a través de unas canalizaciones de aire en el carenado y un diseño especial de las aletas de la culata. Pero a pesar de los innegables avances y soluciones técnicas del motor V-4, a nivel de funcionamiento de los dos motores encontraremos muy pocas diferencias. Las vibraciones producidas tanto por uno como por el otro motor son de una frecuencia que no pueden ser consideradas como molestas. Lo mismo cabría decir del ruido producido por las culatas, ya que en la CBX el sistema hidráulico de reglaje automático mantiene siempre a cero el juego de válvulas y por lo tanto no hay ruido. Por su parte, el V-4 de la VF, gracias al aislamiento de la refrigeración líquida es mecánicamente practicamente insonoro, aunque eso sí, quienes tengan una de esas motos

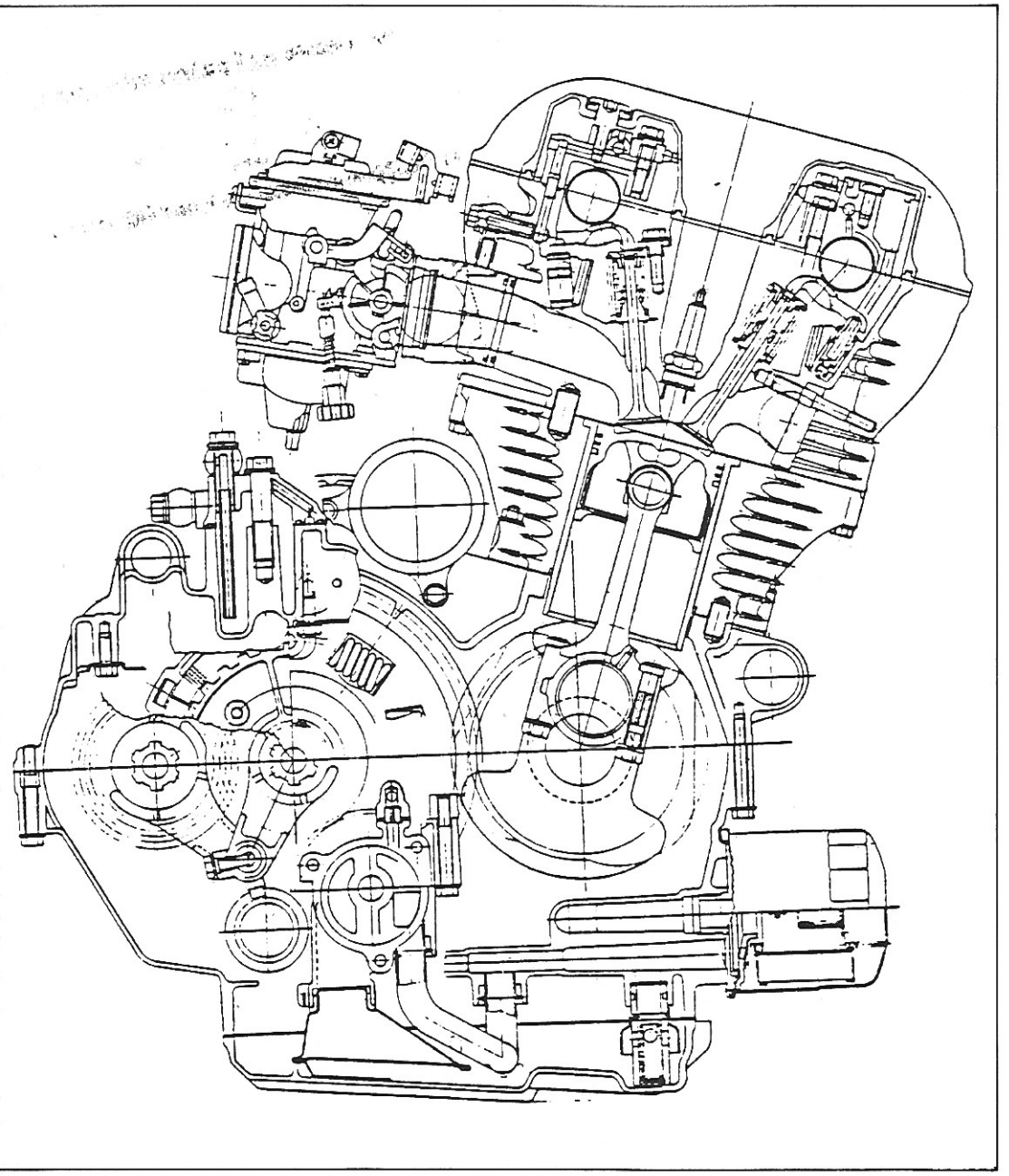


El motor de la VF: un tetracilíndrico en V a 90 grados con cuatro válvulas por cilindro y refrigeración líquida.





El tetracilíndrico de la CBX. Un motor muy compacto con sistema hidráulico de reglaje del juego de válvulas. El alternador ha sido montado detrás de los cilindros.

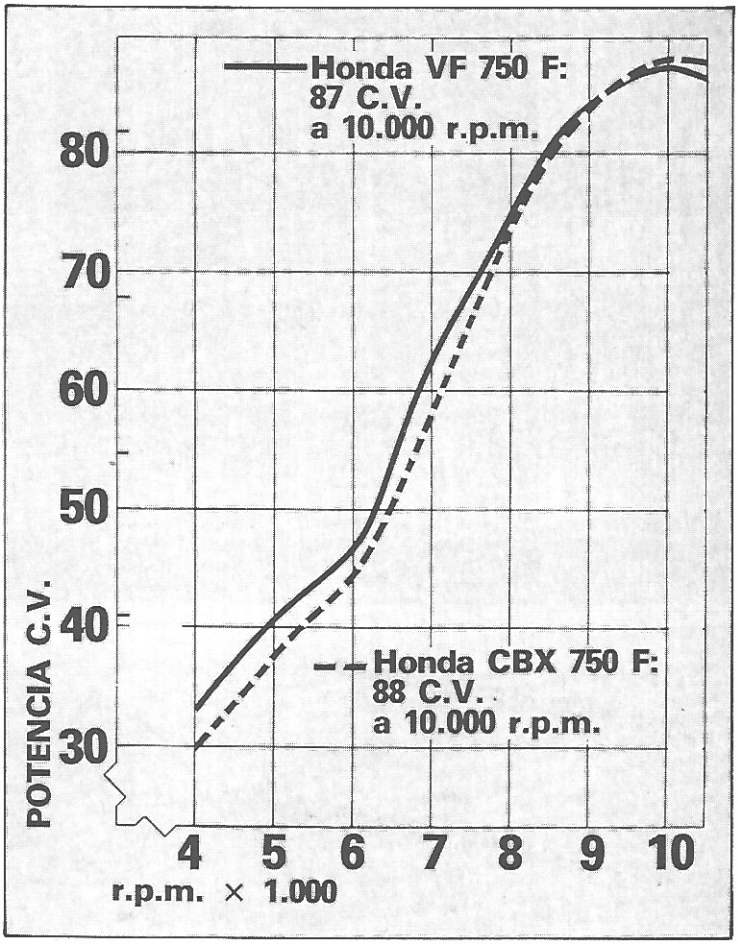


tendrán que dejar para otros la cuestión del reglaje de válvulas, inexistente en la CBX.

En este aspecto (mantenimiento), la CBX es mucho más simple y práctica y además resulta mecánicamente mucho más compacta. Ello se ha conseguido colocando el alternador detrás de los cilindros. El argumento esgrimido en la V-4, de estrechez mecánica y por lo tanto óptima penetración aerodinámica fue válido hasta que llego la CBX. El motor de la VF es sólo 4 mm. más estrecho que el sólo 419 mm. ancho propulsor de la CBX tetracilíndrica en línea.

En el apartado pesos, la CBX juega también sus cartas. Uno de los condicionantes del peso de la VF es precisamente el peso del motor, 855 Kg., nada menos que 10 Kg. más que el CBX. A ello habrá que añadir ambos radiadores de agua, los ventiladores, los tubos de agua y tres litros de líquido refrigerante. Y las ventajas en centrar y bajar el centro de gravedad con la VF dejaron de serlo al conseguir, gracias a la estrechez de construcción, bajar también hasta límites insospechados el tetracilíndrico en el chasis. Pero es que además, la colocación del V-4 en la VF, comporta un centro de gravedad bastante alto, si tenemos en cuenta por ejemplo, que los carburadores se hallan en el centro de la «V» y que la caja del filtro ocupa el lugar que le correspondería al depósito, obligándole a colocarse a mayor altura de lo normal, algo que evidentemente tiene que influir en la manejabilidad de la moto.

Pero a pesar de los distintos caminos que los constructores utilizaron para lograr ambos motores, el resultado prácticamente es el mismo. Y es que diferencias mínimas de décimas de segundo en la aceleración, por ejemplo, no pueden valer como argumentos en contra o a favor de una u otra moto. Lo mismo cabe decir de la velocidad máxima, puesto que los 209 y 211 Km/h. conseguidos con la VF y la CBX respectivamene son consecuencia de los distintos desarrollos finales con los que vienen provistos estas motos. La CBX con su gama de potencia útil a muy altas vueltas permitía aprovechar muy bien la sexta velocidad mientras la VF, con sus cinco relaciones y unos



Ficha técnica

Honda CBX 750 F

Motor: Tetracilíndrico cuatro tiempos en línea, doble árbol en culata, radiador de aceite, sistema hidráulico de reglaje automático de juego de válvulas, distribuición mandada por cadena dentada, cuatro válvulas por cilindro, cilindrada 747 c.c. (67 × 53 mm.). Potencia máxima 91 CV. a 9.500 r.p.m., par máximo 7,1 mkg. a 8.500 r.p.m. Cuatro carburadores Keihin de 30 mm. a depresión. Encendido transistorizado. Generador de 280 W. Embrague multidisco en baño de aceite, accionamiento hidráulico. Cambio de seis relaciones.

Chasis: Chasis doble cuna, horquilla delantera asistida por aire con sistema anti-dive mecánico. Barras de 39 mm. Regulación del hidráulico en tres posiciones. Recorrido 150 mm. Suspensión posterior Pro-Link, recorrido del amortiguador, 115 mm. Doble disco delantero de 280 mm. Pinzas de freno de doble pistón. Disco posterior de 280 mm. Ruedas 110/90 V 16 delante, 130/80 V 18 detrás.

Medidas: Distancia entre ejes 1.465 mm. Longitud total 2.200 mm. Altura asiento 795 mm. Peso depósito lleno 241 Kg. Capadidad depósito, 22 litros (5 reserva).

Honda VF 750 F

Motor: Tetracilíndrico en V a 90 grados, refrigerado por agua, DOHC, cuatro válvulas por cilindro, diámetro por carrera 70 × 48,6 mm., cilindrada 748 c.c., relación de compresión: 10,5: 1. Potencia máxima 90 CV. a 10.000 r.p.m. Par máximo 7,4 mkg. a 7.500 r.p.m., cuatro carburadores Keihin de 30 mm. Encendido transistorizado. Generador 350 W. Bateria 12 v./14 Ah. Embrague multidisco en baño de aceite, cambio de cinco velocidades. Transmisión secundaria por cadena.

Chasis: Doble cuna con tuvos de sección rectangular. Horquilla telescópica asistida por aire delante, barras de 39 mm., recorrido 160 mm. sistema anti-dive mecánico, suspensión Pro-Link detrás, recorrido 120 mm. Frenos: doble disco con pinzas de doble pistón, y 280 mm. diámetro delante; detrás, disco de 300 mm. Ruedas, 110/90 V 16 delante, 130/89 V detrás.

Medidas: Distancia entre ejes 1.495 mm., longitud 2.200 mm. altura siento 820 mm., peso depósito lleno 248 Kg. Capacidad depósito 19,5 litros (2,5 reserva).

bajos de locomotora aunque puede sobrepasar la línea roja de las 10.000 r.p.m., es un motor que tiene su buena respuesta en régimenes mas moderados. Y en la VF, lo que pasa es que tiene un motor poco espectacular por su sonido, haciéndonos parecer que vamos más despacio de lo que en realidad va.

Muy diferente es en este aspecto el motor en línea, espectacular por el empuje en cuanto sobrepasamos la marca de las 8.000 r.p.m. El empuje de la CBX cuando se halla en la buena zona de par no lo ofrece la VF en ninguna circunstancia.

Las disputas internas de Honda por conseguir igualar a la VF, no se ha detenido tan sólo en el motor. El chasis también ha sido punto de mira de los ingenieros y para seguir caminos opuestos, el chasis de la CBX nada tiene que ver con el de la VF, salvo en las suspensiones. Doble cuna de tubos de sección rectangular en la VF, doble cuna clásico con espina dorsal y tubos redondos en la CBX. Pero no por ello resulta menos eficaz.

A pesar de que en la CBX se ha buscado a través de su geometria una ventaja en manejabilidad (corta distancia entre ejes, menor lanzamientos), mostró un comportamiento en carretera más neutral que la VF, especialmente ausente de las típicas reacciones que acusa la VF en el tren delantero (rueda de 16 pulgadas) en situaciones apuradas o límites. La CBX parece andar sobre railes.

Además, no tiene la mala y desagradable costumbre de enderezarse cuando frenamos bruscamente.

Por otro lado, la preocupación de los ingenieros por conseguir un motor lo más corto posible para así dar cabida al largo basculante y al sistema Pro-Link de suspensión, ha dado su buenos frutos en el apartado confort. La suspensión es muy sensible a cualquier irregularidad del asfalto y su comportamiento es casi algo fuera de lo común.

Si en recta, el comportamiento de ambas motos puede catalogarse de seguro, en el aspecto de la manejabilidad, es donde se aprecian claras diferencias. Si hasta ahora, las VF han sido consideradas como las maestras en este apartado, la CBX tiene ahora que robarle el puesto. Puede sorprender ante todo el hecho de que no necesita ninguna adaptación sobre la CBX. El piloto se encuentra perfectamente acoplado, gracias principalmente a una posición relativamente baja sobre el asiento, algo que no ocurre sobre la VF donde uno se encuentra sentado un poco más arriba. La sensación de manejabilidad y control que la VF proporciona hay que valorarlo, más que por la facilidad con que podemos tumbar la moto en las curvas, por la facilidad con que podemos enderezarla, especialmente en situaciones comprometidas. Y es que a partir de un determinado ángulo, el chasis resulta algo dominante, menos sensible a las órdenes del piloto y se hace necesario forzarlo para volver a la trayectoria que nosotros mandamos.

Mucho más neutro se manifiesta el chasis de la CBX. En situaciones límites se comporta igual que en conducción tranquila y el esfuerzo por controlar la moto es realmente mínimo. Ello se traduce en un mayor disfrute del pilotaje en curvas que con la VF. Pero aun así, las diferencias de comportamiento, teniendo en cuenta el «talento» de ambas máquinas, son realmene pequeñas. Prescindiendo de las críticas al mantenimiento y al equipamiento. Son ambas motores Honda dos mecánicas muy satisfactorias. La falta de protección del carenado y la mejora de la instrumentación en la CBX, queda compensado por una peor posición del piloto en la VF.

Mejor trabajo en la CBX

La respuesta acerca de cual de las dos podría ser considerada mejor que la otra, habría que buscarla no sólo en la tabla de prestaciones, potencia y en los análisis de los motores y chasis sino también en el trabajo realizado por los ingenieros de Honda. Y aunque la creación de la VF sea ya meritoria de por sí, los resultados obtenidos a partir de un concepto más sencillo, hacen pensar que se ha trabajado mejor con la CBX. ¡Cosas del Japón! □

C.B./H.V.