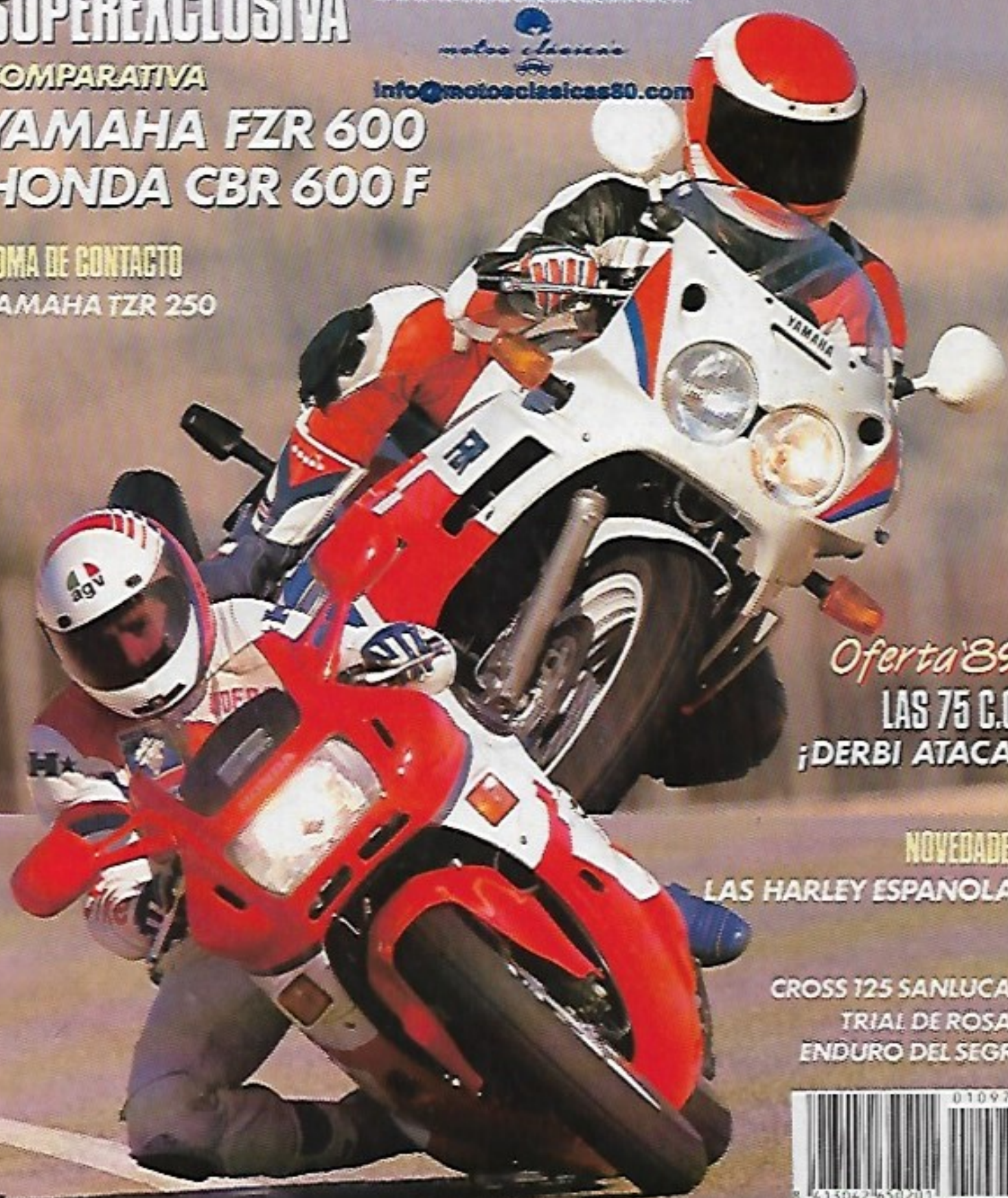


MOTOCICLISMO

Alemania DM 4, Estados Unidos \$ 2,25, Francia FF 13,30, Gran Bretaña £ 1,35, Italia Lit 2.800

Canarias, con tasa aérea: 250 ptas.

SUPEREXCLUSIVA**COMPARATIVA****YAMAHA FZR 600
HONDA CBR 600 F****TOMA DE CONTACTO****YAMAHA TZR 250**www.motosclasicas80.cominfo@motosclasicas80.com

Oferta '89
LAS 75 C.C.
¡DERBI ATACA!

NOVEDADES
LAS HARLEY ESPANOLAS

CROSS 125 SANLUCAR
TRIAL DE ROSAS
ENDURO DEL SEGR



LAS dos protagonistas de nuestra prueba son bien conocidas. La Honda CBR 600 F aparecida en la primavera de 1987 dio el relevo a la VF 500 FI, marcó la vuelta de Honda al motor cuatro-en-línea y por sus formidables prestaciones y equilibrado comportamiento se impuso a la mítica Kawa GPZ 600, siendo capaz incluso de inquietar a las 750 y a las 1000. Un año después, sin cambiar más que de color, mantuvo su privilegiada posición ante las dos grandes novedades '88, la Kawasaki GPX 600 R y Suzuki GSX 600 F.

Para el 89 la CBR no se ha conformado con cambiar sólo de color. En premio a su brillante trayectoria su motor ha sido esta vez potenciado, según Honda, en ocho CV. Para pasar, de acuerdo con los datos facilitados, de 87 CV a 11.000 r.p.m. a 93 CV, al mismo régimen, la relación de compresión sube, mediante la utilización de nuevos pistones, de 11:1 a 11,3:1. Las bielas se han reforzado y se han modificado también curva de encendido, carburadores (pasan de 32 mm. a 32,5 mm.), conductos de admisión, árboles de levas y sistema de escape.

En la práctica, en marcha, sin un banco de potencia que nos dé una gráfica, y sobre todo sin una CBR 600'88 a mano para poder comparar directamente, es difícil apreciar esos ocho CV de diferencia. El nuevo motor sigue teniendo exactamente el mismo explosivo, excitante y divertido carácter que antes, suena un poco más rondo de escape, ruge un poco más de admisión, parece realmente estar más lleno de potencia a lo largo de toda su curva (ha mejorado discretamente su par), aunque sigue presentando su habitual adormilamiento, claramente presente en marchas largas, al atravesar el régimen medio de 6.000/7.000 r.p.m. Esta es su única debilidad. De 2.000 a 6.000 r.p.m. y más allá de 8.000, cuando parece empezar a soplar un turbo, y hasta 12.000 r.p.m. donde corta el encendido, empuja con una consistencia y ferocidad sorprendente para su categoría, y de acuerdo con su corta carrera.

Si Yamaha no hubiese lanzado este año su FZR 600 está claro que podríamos tener CBR 600 para un nuevo trineo, pero la pequeña Génesis puede que precipite los acontecimientos.

PRIMER CONTACTO

Confundir la Yamaha FZR 600 con la FZR 1000 Exup es lo más fácil que te puede suceder cuando, por ejemplo, están aparcadas juntas. Hay que fijarse mucho, en el escape, chasis y carenado para de un solo golpe de vista identificarlas. Para que el efecto sea completo Yamaha se ha cuidado muy mucho de que no aparezca la cifra «600» por ningún lado. El aspecto

Honda CBR 600 F/89 - Yamaha FRZ 600 Génesis

¡ATAQUE!



Llegó al gran día. La Yamaha FZR 600 se enfrenta por fin y en una de las comparativas más esperadas del año a su directa rival, la Honda CBR 600. Está en juego el número uno entre las deportivas peso medio de calle, un segmento clave por sus ventas y también el próximo número uno en Fórmula 2. Yamaha ha despertado de un profundo letargo y ataca con «moto nueva», motor FZ de 91 CV, y chasis Deltabox. Es la gran favorita sin duda pero... Honda no se ha dormido. Parece que salvo el color todo sigue igual, pero en el interior de esta CBR «tercera edición» late con más fuerza que nunca un formidable motor potenciado hasta 93 CV. ¿Será suficiente?



www.motosclasicas80.com


motos clasicas


info@motosclasicas80.com

es absolutamente racing, y pasa por 750 o 1000 con toda facilidad. A su lado, la CBR 600 F resulta hoy más pequeña, más bajita, menos agresiva, más burguesa, redondeada y mucho menos provocativa. El primer salto en el parking, escape-rate o acera es para la más sugestiva FZR.

En los primeros pasos con la CBR encuentras como siempre que llegas muy bien al suelo, disfrutas de un amplio radio de giro, gran manejabilidad y de un asiento bastante mullido y confortable, válido para dos plazas y con asa posterior bien situada para el pasajero. La postura de conducción es deportiva, pero sin excesos, con semimanillares por encima del plano de la tija. Su peculiar tacto de dirección es como recordaba, duro, lento y algo pesado a baja velocidad. La postura de conducción de la FZR es bastante similar, pero su depósito de gasolina es más largo, el plano del manillar queda más lejos y es claramente más alta de asiento, por lo que cargas más peso en tus manos.

En la FZR inicialmente te encuentras «sobre la moto», como en la RD 350 o FZ 750, y no tan integrado con ella como en la CBR. Su asiento, estrecho, delgado y duro como un ladrillo, por comparación con el de la CBR, está bastante más lejos del suelo (785 mm.) que en la CBR (750 mm.) e incluso más que en la FZR 1000 Ex-up, aunque con 1,70 llegas «de puntillas». Para dar tormento a eventuales pasajeros, en la FZR se ha reservado bajo su colín desmontable un mini asiento de «castigo».

Aunque la adaptación es un poco más lenta que en la CBR, la



dirección de la Yamaha es a igualdad de llanta frontal de 17", claramente más rápida, casi tanto como en la Kawa GPX.

IGUALDAD

Al hacer esta prueba en colaboración con la revista *Super Bike* de Suecia (ver pag. 18, «la Gran Prueba»), las prestaciones de las dos 600 eran medidas en las mismas condiciones y con el mismo piloto, pero en un tramo llano de autopista próximo a Calafat, al nivel del mar y muy lejos por lo tanto de nuestra recta habitual situada en las proximidades de Madrid. La escalada de potencia de las 600 y el

haber mantenido su peso en orden de marcha por debajo de los 200 kg. (197 kg. para la Honda, 193 kg. para la Yamaha) nos ha llevado a unas óptimas relaciones peso potencia, casi idénticas en este caso y ligeramente por debajo de los tres kg/CV. Esto se traduce en una capacidad de aceleración espectacular como demostraban, coincidiendo «a la décima», nuestras dos 600, que paraban el crono al final de los 400 metros en 11,6 segundos. El mejor tiempo que teníamos hasta ahora para una 600 correspondía a la CBR (versión 87 CV.), con 11,84. En el mismo lugar y con el mismo piloto el tiempo de la CBR 1000/89 y el de la ZX-10 era de 11,0. La RC 30 se quedaba en 11,9, mientras que la Kawa ZXR 750 marcaba igual que la Suzuki GSXR, 11,1. Decir que la CBR y FZR pueden inquietar a las 750 no es evidentemente una optimista forma de hablar. En prueba de recuperación de 60 km/h. a 140 km/h. la superior efectividad y elasticidad del



motor Yamaha, aún sin montar válvula de escape Ex-up como la mil (pero con encendido digital variable) se ponía claramente de manifiesto. En velocidad máxima se invertían los papeles, pero por muy escasa diferencia, siendo las dos capaces de alcanzar la hasta ahora intocable barrera para las 600 de los 230 km/h. Recordemos como referencia que la velocidad máxima de la CBR 600/88 era 226 km/h., que en la «primera edición» de la Yamaha FZ medimos 232 km/h, y que la velocidad máxima comprobada por MOTOCICLISMO el año pa-

Ficha técnica

	Honda CBR 600 F/89	Yamaha FZR 600
Motor	4 cilindros en línea, 4 tiempos refrigerado por agua, 4 válvulas por cilindro, doble árbol. Distribución por cadena.	4 cilindros en línea, 4 tiempos refrigerado por agua, inclinado 45°, 4 válvulas por cilindro, doble árbol. Distribución por cadena.
Diámetro x carrera	63 x 48 mm.	59 x 54,8 mm.
Cilindrada	598 c.c.	599 c.c.
Compresión	11,3:1	12:1
Potencia máx. (declarada)	93 CV. a 11.000 r.p.m.	91 CV. a 10.500 r.p.m.
Par máx. (declarado)	6,4 kgm. a 9.500 r.p.m.	6,7 kgm. a 8.500 r.p.m.
Carburadores	4 de 32,5 mm.	4 de 32 mm.
Cambio	6 velocidades	6 velocidades
Embrague	Multidisco, mando por cable.	Multidisco, mando por cable.
Chasis	Tipo Diamond, en acero, motor suspendido, ángulo direcc.: 26° Avance: 104 mm.	Tipo Deltabox, en acero áng. dirección: 25° Avance: 94 mm.
Suspensión delantera	Horquilla telescópica asistida por aire, 130 mm. recorrido. Barras 37 mm.	Horquilla telescópica 130 mm. recorrido. Barras 38 mm.
Suspensión tras.	Pro-Link, recorrido 110 mm. Regulación precarga muelle.	Monocross, recorrido 115 mm. Regulación precarga muelle. 7 posiciones.
Rueda delantera	Llanta 2,50 x 17". Neumático 110-70-17.	3,00 x 17". Neumático 110-70-17.
Rueda trasera	Llanta 3,50 x 17". Neumático 130-80-17.	3,50 x 18". Neumático 130-70-18.
Freno delantero	Doble disco 276 mm. Pinzas doble pistón paralelo.	Doble disco 298 mm. Pinzas doble pistón opuesto.
Freno trasero	Disco 220 mm. Pinza doble pistón paralelo.	Disco 245 mm. Pinza doble pistón opuesto.
Diámetro	140 mm.	140 mm.
Longitud total	2.095 mm.	2.095 mm.
Anchura máxima	685 mm.	700 mm.
Altura asiento	750 mm.	785 mm.
Dist. entre ejes	1.410 mm.	1.420 mm.
Peso en vacío	184 kg.	179 kg.
Peso lleno	197 kg.	193 kg.

Prestaciones

	Honda CBR 600 F/89	Yamaha FZR 600
Aceleración		
0-100 km/h.	3,2	3,6
0-400 m.	11,6	11,6
60-140 km/h. (6")	12,5	11,7
Velocidad máx.		
Sólo tumbado	232	230
Velocidad máx. efectiva en cada marcha	(a 11.500 r.p.m.) 1°/86, 2°/122, 3°/156, 4°/165, 5°/219, 6°/232	(a 11.000 r.p.m.) 1°/92, 2°/132, 3°/166, 4°/191, 5°/217, 6°/230
Error velocímetro		
Velocidad indicada/efectiva	50/52 100/102 150/150	50/49 100/95 150/142
Consumos		
C. Deportiva	8,4	7,9
Capacidad depósitos	16,5/3	18,3

Tiempos en Calafat

Modelo/Piloto	1	2	3	4
Honda CBR 600 F	1-14-63	1-15-96	1-17-91	1-20-60
Yamaha FZR 600	1-12-46	1-14-73	1-16-61	1-19-46

sado para la Suzuki GSXR 750 era de 238 km/h...

CIRCUITO

Rodando en 1-10", con una 600 (con slicks), el año pasado podías asegurarte «pole» y hacerte un hueco en el pódium de Calafat en Fórmula 2. Este es un buen punto de referencia. Ahora veamos... En la línea de salida de Calafat, CBR y FZR se presentan en estricta versión de serie, con motores poco rodados, sin modificar desarrollos, reglajes de carburación ni de suspensión. Sus neumáticos, elemen-



En carretera es complicado encontrar una clara vencedora, intervienen muchos factores, en circuito manda el cronómetro. En Calafat lo pusimos en marcha, y pudimos comprobar con cuatro probadores distintos como siempre la vuelta rápida era para la FZR 600.



to clave en circuito, son en los dos casos de origen, japoneses, y del mismo fabricante, Bridgestone.

La Yamaha FZR en sus anchas llantas tipo Marvic de tres radios huecos 3,00 x 17" delante y 3,50 x 18" detrás monta modernos Exedras G 549 y G 550, de perfil bajo y en medidas 110-70 y 130-70. En la llanta frontal «S Spoke» de una talla menos (2,50 x 17") de la Honda CBR, nos encontramos con la misma sección de goma, pero en Exedra G-547 de perfil más alto, 110-80. Detrás sucede lo mismo, en su llanta 3,50 pero en 17", la



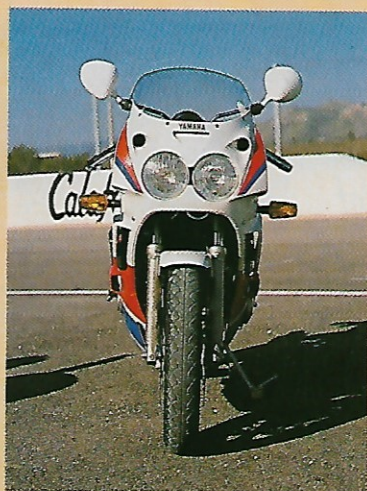
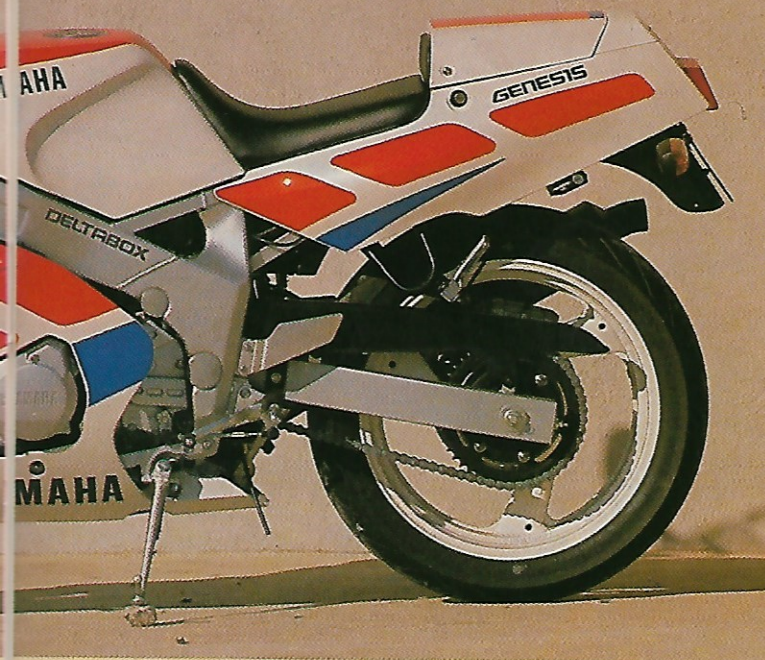
Comparativa

CBR monta Exedra G-548 130-80. Los demostrados Exedra hace tiempo que dejaron de resbalar como piel de plátano, hoy son muy aceptables neumáticos en carretera «seca» y permiten rodar con relativa confianza en circuito. Empezamos.

VUELTA RAPIDA

En la toma de tiempos (cinco vueltas) nos turnamos sobre las dos 600 cuatro pilotos. Al realizar esta comparativa en colaboración con la revista sueca *Super BIKE*, dos eran escandinavos, Anders Andersson y Gerry Nordström. Por parte de *MOTOCICLISMO*, César Agüi y yo mismo. Andersson, ex piloto Suzuki la pasada temporada, oficial Yamaha para el Mundial de Superbikes 89 y piloto de Ohlins, era como cabía esperar el más rápido seguido por César (pilotos 1 y 2, respectivamente). Mis tiempos y los de Gerry, probador y redactor jefe de *Super BIKE*, eran más dis-





Impresionante aspecto, la FZR 600 casi se confunde con la 1000 Ex-up. Con su diseño claramente más racing hay que aceptar ciertos sacrificios a la hora de hablar de confort, pero no a la hora de ir en busca de vuelta rápida en circuito. Motor, deltabox, frenos y suspensiones forman un muy homogéneo conjunto nacido para ganar.



cretos, pero igualmente reveladores... En los cuatro casos, por una diferencia mínima de 1", y máxima de 2", la más rápida era siempre la Yamaha FZR con un mejor crono de 1-12-46, frente al 1-14-63 como vuelta rápida de la CBR. Los cronos no estaban en el límite personal absoluto de cada uno, pero eran tiempos absolutamente honrados aplicándonos con el mismo interés en las dos motos. Llegaba entonces el momento de preguntarse cómo y porqué se habían producido esas diferencias.

La CBR promete 93 CV. y la FZR 91 CV. La diferencia en teoría es pequeña. En la práctica también. Por aceleración a la salida de los ángulos de Calafat, o en la recta, había un muy claro equilibrio entre las dos, y esto era algo que venía a coincidir directamente con los resultados obtenidos en las pruebas de aceleración y velocidad máxima. El carácter y la forma de manifestar su potencia cada uno de estos motores es distinto, el nuevo CBR es como siempre muy rotundo y lleno arriba y abajo, pero con su ya comentado vacío intermedio sobre las 7.000 r.p.m.

El motor FZR de admisión vertical culata de cuatro válvulas, carrera más larga y elevada compresión (12:1) es igualmente efectivo, aunque algo menos espectacular, pero con mejor par, es más suave, lineal, constante y progresivo. No obstante éstos son matices que salen a relucir claramente en carretera o ciudad, pero no tanto en circuito, con las agujas de sus cuentavuelvas oscilando siempre entre 8.000 y 12.000 r.p.m. Por desarrollo y relación de cambio tampoco había claras razones a favor o en contra de ninguna de las dos, aunque la Yamaha se encontraba más cómoda con su primera y segunda relación un poco más largas que las de la CBR.

A pesar de todo, la FZR era siempre la más rápida. Los neumáticos pueden ser decisivos, pero en este caso en las dos estaban en un nivel de agarre muy similar y no buscamos la explicación en ello. Por distancia libre al suelo sí que empezaban a caer «décimas» a favor de la FZR. A pesar de desmontar los tornillos avisadores de la CBR sus reposapiés se clavaban con relativa facilidad en el asfalto, en la Yamaha el ángulo de inclinación permitido era claramente superior aun con Andersson rodando en «doce». Lo que perdía aquí la Honda lo recuperaba, sin embargo, en frenadas. En apuradas sangrantes hay mejor y más dosificable tacto en la maneta, y en los dos discos de 276 mm. con pinzas de doble pistón paralelo de la CBR, que en los tremendos de 298 mm. con pinzas de doble pistón opuesto (igual que en la XJ 600) de la FZR. Puede ser por un problema de calidad de pastillas (sin amianto para algunos países europeos), pero la frenada de la FZR tenía poco ataque y mordiente inicial, aunque luego se recuperaba para estar al nivel de potencia de la Honda al trabajar más a fondo la maneta.

Estrechando el cerco en busca de los segundos perdidos, o ganados, llegábamos al punto clave: chasis, geometría, suspensiones y postura de conducción. En la CBR vas sentado muy bajo, tus rodillas están siempre rozando por el suelo, pero el asiento mullido y confortable te aísla demasiado del asfalto en circuito. En la FZR su asiento «tabla» te informa mucho mejor de lo que sucede bajo las ruedas y sentado bastante más alto tus rodillas sólo tocan el suelo cuando de verdad te lo mereces. Las suspensiones CBR y FZR tienen casi exactamente el mismo recorrido. Delante 130 mm. para las dos, detrás 110 mm. para el Pro-Link y 115 mm. para el Monocross. De la horquilla de la CBR, asistida por aire en bajas presiones, con barras de 37 mm. y antihundimiento TRAC sobre la botella izquierda (no regulable) prácticamente te olvidas y te despreocupas totalmente, trabaja igual de bien en carretera que en circuito.

Con el tarado de serie de la horquilla Yamaha se puede llegar a rodar más rápido que con la CBR, pero también a comprender en seguida que aún se podría hacer mejor y que necesita ser más retenida de hidráulico, y probada con otros muelles o aceite, para poder aprovechar al máximo todas sus posibilidades. Se hunde demasiado en frenadas y recuperadas luego con demasiadas prisas justo cuando inicias la curva. Detrás, sin embargo, la suspensión de la Yamaha, más dura, incómoda y firme trabaja mejor y transmite sensaciones más directas y menos filtradas en circuito que el pro-link de la Honda.

Pero la FZR «conecta» en circuito de forma inmediata y directa con su piloto sobre todo por su absoluta rigidez y tacto de dirección. Lo primero se puede cuantificar por la imponente arquitectura del chasis Deltabox. Con su chasis mucho menos espectacular y totalmente camuflado por la carrocería Aero, la CBR sigue siendo estable, pero su geometría de dirección es bastante conservadora. Con un peso en vacío de 184 kg., distancia entre ejes de 1.410 mm. y ángulo de dirección de 26°, Honda aseguró estabilidad a alta velocidad en cualquier tipo de firmes con un avance de 104 mm. Pero la dirección de la CBR resultaba por ello, con su llanta frontal de 17", un poco dura, lenta y pesada y hoy lo es más que nunca al compararlo con la FZR.

VENTAJA

La FZR es algo más ligera, 179 kg. en vacío, prácticamente igual entre ejes, 1.420 mm., también utiliza rueda frontal de 17" (18" detrás), pero con más favorable distribución de peso gracias a su motor de cilindros inclinados a 45°, ángulo de dirección de 25° y agresivo avance de sólo 94 mm. Al reducir el avance aumenta la sensibilidad de la dirección y también se

Comparativa

acusarán más baches y «posibles» flexiones del chasis, pero éstas, a lo largo de la prueba, y en el Delatabox, han demostrado ser «imposibles». La horquilla con barras de 38 mm. (un mm. más que en la CBR) entra en el juego de proporcionar rigidez al conjunto. La FZR es más ágil, más precisa y se siente más ligera en curva que lo que cabía esperar de sólo cinco kg. de diferencia a su favor. Pilotar la CBR antes que la FZR no ofrece ningún problema, hacerlo después rompe tus esquemas y te obliga a un período de readaptación.

Después de pilotar la FZR, la CBR se muestra claramente más lenta en los cambios rápidos de inclinación (chicane de Calafat), acusa una considerable «inercia» frontal, y no gradúa la inclinación que deseas en cada instante con la progresividad y precisión matemática de la FZR. La FZR sólo tiene que recibir sugerencias, la CBR órdenes. Al final, de todas formas, el tren delantero de la CBR es tan noble que lo mejor que puedes hacer es olvidarte, tumbar con decisión y confiar ciegamente en él, rodando dentro de tus límites nunca te traicionaría. Con la Yamaha la conducción en circuito es más fácil, más descansada y te permite aprender muy deprisa. Para hacernos mejor idea todavía de las facultades en circuito de la FZR 600 es imprescindible comentar que su vuelta rápida no fue mejorada, en versión de serie y con neumáticos de calle, con ninguna de estas otras siete motos que probamos los mismos días en Calafat: Honda RC 30, Suzuki GSXR 750, Kawasaki ZXR 750, Honda CBR 1000 F/89, Kawasaki ZX-10, Yamaha FZR 1000 Ex-up y Suzuki GSXR 1100/89. La FZR 600 sólo fue batida por Andersson (1-10-5) y César (1-11-7), con la FZRR 750 OW 01, calzada con slicks.

Por otra parte, Rosa con una FZR 600 de serie ya ha entrenado en Calafat en 1-11, y tanto él como Cavestany han bajado a 1-09 (tiempo como para ganar el año pasado en superbikes) con slicks. Al terminar nuestras pruebas en Calafat lo teníamos muy claro, «ha nacido una estrella», y veremos quién y cómo es capaz de apagar su brillo en la Fórmula 2.

EQUILIBRIO

El motor de la FZR, con una sorprendente capacidad de recuperación desde 1.500 r.p.m. en sexta (como la Kawa GPX), sin padecer nunca vacíos de potencia a ningún régimen, disfruta de una elasticidad claramente superior a la CBR. Su punto débil se encuentra en el cambio, preciso, pero duro de accionamiento. La CBR tampoco se libra en este sentido, sus tres primeras marchas entran de forma un poco áspera y ruidosa. En la CBR, sin embargo, nos sigue gustando el genio y la más enérgica respu-

ta de su motor con más vigorosa patada. Las vibraciones son muy dicretas en los dos casos.

Viajando en plan turístico nos quedamos con la Honda sin dudar. La estabilidad impecable es un denominador común. A pesar de su rápida dirección puedes sacudir violentamente el manillar de la FZR en línea recta a 180 km/h. para comprobar como los «shimmies», como en la Honda, muy difícilmente se presentarán sin llamarlos. De todas formas pensando en el imprevisto preferimos la enorme confianza que transmite la CBR por el superior aplomo de su parte frontal, especialmente sobre asfalto de dudosa calidad, donde además la ventaja de sus más confortables suspensiones resulta evidente.

El confort de la Honda, sin embargo, se ve luego comprometido seriamente por su carenado. La cúpula de la CBR sigue siendo excesivamente baja y no protege apenas nada. La de la FZR, que permite una óptima visibilidad en posición tumbado, desvía mejor el viento. En plan de viaje largo la FZR cansará más, por su asiento y amortiguación trasera, que aunque tolera bien los grandes badenes responde luego «con acritud» en baches o sobre asfalto rugoso y rizado. En ciudad toda la ventaja es para la CBR, la FZR es mucho más espectacular, pero se condena sola por su mínimo ángulo de giro. En el apartado consumo pequeñas diferencias, entre 7 y 8 litros en conducción deportiva, pero con autonomía favorable para la FZR que gasta un poco menos y cuenta con un depósito de 18 litros por tan sólo 16,5 la Honda.

LA GUERRA

Un distribuidor Yamaha en Madrid anunciaba hace pocos días en MOTOCICLISMO un «precio increíble» para la FZR, los interesados y curiosos le bloqueaban los teléfonos para averiguarlo, hay enorme expectación por esta Yamaha que empezará a venderse a finales de este mes. Todavía no hay comunicado oficial, pero se puede adelantar que costará entre 1.150.000 y 1.160.000. Yamaha, después de ver cómo Derbi recortaba el precio de la GPX 600 hasta 1.074.000 ptas., también se ha apretado el cinturón y la verdad es que, si se cumple el pronóstico, hasta un nivel «increíble». Hace una semana el precio al que ofrecía un importador «gris» la FZR 600 era 1.200.000, hoy siete días después te la vende por 1.100.000... luego, o bien su margen es tan amplio como el que muchas veces critican de los oficiales, o simplemente esto es ya la guerra y ahora van a tener que hacer maravillas para competir contra una FZR oficial más barata y respaldada por Yamaha España. En cualquier caso, a río revuelto... ganancia de compradores.

La CBR 600 F, seguirá costando en principio igual que el año pasado, 1.219.000. Partirá por lo tanto en desventaja y como la más cara



Una nueva decoración distingue a la CBR 600 «tercera edición», pero la principal diferencia se encuentra oculta, en la inyección de ocho CV. extra recibida por su motor. La cúpula del carenado sigue ofreciendo una protección insuficiente. Arriba derecha, dos buenos argumentos de la CBR, completo equipamiento y un aceptable lugar reservado para el pasajero.





600 del mercado. Mantenerse igual mientras las demás bajan y sobre todo frente a un modelo nuevo, «más fresco» y más barato, puede llevar a la CBR (que cuesta 20.000 ptas. menos en Francia que la FZR) a una situación bastante más delicada que la que se pueda originar por haber cedido uno o dos segundos en Calafat ante la nueva estrella del peso medio, a fin de cuentas una derrota parcial y que la CBR sabe compensar en otros apartados, pero no (si nuestras cifras se confirman) en el del precio.

Augusto M. de Carlos

Fotos: Emilio Jiménez

Con la colaboración de:

Cesar Agü

Gerry Nordström

Anders Andersson

Equipos de prueba de «Superbike» (Suecia)

José Villegas y Carlos Pastor afrontarán la temporada '89 con renovadas fuerzas, y el apoyo de Moto Equipo que junto a Motul, Fox, EDR, y Aniver son sus principales patrocinadores. Villegas, sobre una Alfa 80 c.c. con «retoques» de fábrica, intentará alcanzar el título Junior. Pastor, sobre una Kawasaki 125 c.c. en su primer año de Senior, luchará por seguir el ritmo de los más experimentados.

www.motosclasicas80.com

motos clasicas
80

info@motosclasicas80.com

