

Honda CB1100R



**Velocidad
máxima
229 km/h**



La incomparable CB1100R demostraba que, cuando Honda se proponía fabricar la moto de serie más rápida del mundo, sus rivales no tenían mucho que hacer. Sobre todo cuando la moto en cuestión era una máquina ideada originalmente para la competición, que fue diseñada sin limitaciones de coste, de la que se fabricarían muy pocas unidades, y que competiría contra motos producidas en serie vendidas por la mitad de su precio.

El objetivo de Honda al crear la CB1100R era conseguir victorias en las destacadas carreras de larga distancia para motos de serie en Australia y Sudáfrica. Las normas de esas competiciones eran estrictas y permitían muy pocas modificaciones, por lo que Honda creó su primera moto especialmente «homologada» mediante un rediseño completo de su mejor modelo, la CB900FZ sin carenado.

El resultado fue una *superbike* impresionante muy por encima de todas sus competidoras en 1981. Su dominio en los circuitos era previsible y, a veces, hasta aburrido; sin embargo, para los pocos afortunados que consiguieron pilotar una 1100R, no había nada aburrido en una moto que salía disparada a más de 220 km/h y que maniobraba y frenaba mejor que

cualquier cuatro cilindros rival. Y, por si fuera poco, también era una moto refinada y cómoda.

El primer requisito de Honda era una mayor potencia. El motor tetracilíndrico de dieciséis válvulas y refrigerado por aire de la CB900 fue modificado para incrementar su cilindrada de 901 cm³ a 1.061 cm³ y su relación de compresión pasó de 8,8:1 a 10:1. Eso incrementó la potencia a 115 CV a 9.000 r.p.m., lo que suponía un aumento del 20%. Otro cambio fundamental consistió en fortalecer el motor incorporando nuevas bielas, una correa de transmisión más amplia y un cárter rediseñado.

La 1100R se benefició de un bastidor de doble cuna de acero más rígido y de los componentes más sofisticados vistos hasta la fecha en una moto de serie. La horquilla delantera contaba con gruesas barras de 37 mm y presión del aire ajustable; mientras que los amortiguadores podían ajustarse de forma precisa en compresión y extensión, y contaban con una novedad: unos depósitos hidráulicos para resistir mejor el sobrecalentamiento. El freno delantero también era de primera gracias a sus pinzas de doble pistón.

Los 235 kg de peso en vacío de la CB1100R la hacían algo más pesada que la 900FZ a pesar de que

Abajo: El modelo original de 1981 contaba con un semicarenado y otras características diseñadas para la competición de larga distancia, como un depósito de gran capacidad o un asiento monoplaza. Otros elementos esenciales eran los frenos frontales con pinzas de doble pistón, el doble amortiguador con depósito externo o el motor de cuatro cilindros y 1.062 cm³, que desarrollaba unos inigualables 115 CV.



en su fabricación se usaron materiales ligeros como el plástico y el aluminio. La 1100R tenía el aspecto de toda una moto de carreras gracias a su semicarenado, su gran depósito y su asiento monoplaza. Nadie dudaba de por qué se había creado la 1100R, sobre todo cuando Honda anunció que sólo se fabricarían 1.000 unidades y que, en algunos mercados, la 1100R costaría casi el doble que la CB900FZ.

Tal y como se podía prever, la 1100R derrotó de forma aplastante a sus rivales en los circuitos, particularmente en las *Streetbike series* británicas, que eran carreras más cortas en las que las pocas Hondas participantes luchaban entre sí por la primera plaza ajenas a sus demás rivales. En las competiciones de larga distancia del hemisferio sur el dominio no fue tan evidente, pero, incluso así, la CB1100R consiguió no pocas victorias.

Una moto de calle excepcional

La CB1100R era una moto de calle excepcional, quizá la más impresionante de todas. Su fenomenal potencia máxima no solo era igualada por una aceleración tremenda a medio régimen, sino también por una suavidad y un refinamiento a bajo régimen impresionantes. Además, el carenado que montaba permitía utilizar gran parte de esas prestaciones. Y, aunque la 1100R tenía tendencia a balancearse ligeramente a velocidades muy altas, su chasis ofrecía un control de las suspensiones magnífico, una frenada potente y una buena distancia al suelo.

En los dos años siguientes, Honda mejoró aún más la moto: en 1982 llegó la CB1100R-C, que contaba con carenado integral (lo que solucionaba el inconveniente de la inestabilidad), asiento doble, una



Modelo	Honda CB1100R (1981)
Motor	4 cilindros, DOHC con 16 válvulas y refrigerado por aire
Cilindrada	1.062 cm ³ (70 x 69 mm)
Potencia máxima	115 CV a 9.000 r.p.m.
Transmisión	5 velocidades, transmisión secundaria por cadena
Chasis	Doble cuna de acero
Suspensión	Delantera: multirregulable; trasera: doble amortiguador
Frenos	Delantero: doble disco; trasero: disco
Peso	235 kg
Velocidad máxima	229 km/h

horquilla frontal mejorada y unas llantas más anchas. Un año más tarde, la 1100R-D incorporaba una horquilla frontal ajustable en compresión y un basculante de aluminio. Las especificaciones técnicas habían cambiado, pero la CB1100R seguía siendo la moto de serie más rápida del mundo.

Arriba: Además de ser una moto de competición de serie imbatible, la CB1100R era una moto de calle espectacular. Éste es el último modelo con carenado integral. Si a principios de la década de 1980 hubiese habido una carrera de motos de serie TT, no cabe duda de que la 1100R la habría ganado.



Izquierda: Joey Dunlop pilotó la CB1100R con algunos buenos resultados en el campeonato británico de street-bikes de serie en 1981. Las Honda dominaron y Ron Haslam ganó todas las mangas menos la última, en la que fue desbancado por otra futura estrella del grand prix, Wayne Gardner, también sobre una CB1100R.



Un recorrido por la historia de las

MOTOS



Las más rápidas de su tiempo

Un recorrido por la historia de las

MOTOS

Descubra las motocicletas de altas prestaciones más imponentes jamás fabricadas.

Con fotos en color de todos los modelos, artículos que incluyen todas sus prestaciones detalladas y una ficha técnica.

Este completo libro está dedicado a las mejores motos de la historia, famosas por sus prestaciones, su perfección técnica y su belleza, entre ellas:

- La glamorosa Brough Superior SS100
- La «Reina de la carretera», la Kawasaki Z1
- La potente Yamaha V-Max
- La temible Honda CBR1100XX Super Blackbird
- La MV Agusta Brutale, robusta y audaz
- La sofisticada Harley-Davidson V-Rod

ISBN-13: 978-1-40548-590-6

ISBN 1-40548-590-6



9 781405 485906