



La CB110 R es una auténtica joya. Una pieza sumamente apreciada en los mercados libres por cuanto se ha mostrado como la más estable y más rápida de las super-bikes actuales. Es una auténtica «café-racer» de lujo.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

## Honda CB 1100 R

# Superclase

A pesar de su alto precio en el mercado alemán (662.550 pesetas), la Honda CB 1100 R ha sido elegida por segundo año consecutivo como la «moto del año» por los lectores de la revista «Motorrad»; 50.069 votantes han preferido en 1982 la segunda versión de la más refinada de las motos de la gama Honda, un «juguete de carreras» que se sitúa en cabeza de las superbikes de superclase.





[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clasicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

# Honda CB 1100 R

**H**ABLAR de la Honda CB 1100 R representa sacar a conversación al ingeniero jefe de Honda, Hiroshi Kameyama, un auténtico fanático de las motos deportivas y que no duda en declarar que «motos como éstas son las que a mí me gustan». ¿Es la GB 1100 R un capricho de Kameyama? En cierto modo así es, por cuanto esta superbike «de prestigio» y refinada técnica viene a ser la antimagen de las ya famosas Bol d'Or 900, de las que toma sus partes más importantes, como pueden ser el motor y el chasis. Rezaba la publicidad de aquellas motos que **provenían de las carreteras e iban directamente a la calle**. Ahora Kameyama ha invertido los términos y ha construido una moto de calle para las carreras.

## CB 1100 R «segunda serie»

¿A qué se debe el éxito de la 1100 R versión 81? Pues sencillamente a que ha sido puesta al día, especialmente en aquellos puntos que merecían ser renovados para conseguir una estabilidad y comportamiento en carreteras rápidas mejor que en la primera versión que se construyó en 1980. Para ello los ingenieros de Honda han reconvertido prácticamente toda la moto y potenciado el motor. El punto más delicado a la hora de ofrecer esta nueva versión era el de conseguir un centro de gravedad más bajo, manteniendo básicamente la misma distancia entre ejes. Igualmente había que mejorar la frenada y ante todo la penetración aerodinámica. Kameyama aprovechó todas sus experiencias de las carreras de resistencia, especialidad ésta que más cercana resulta de la aplicación de la técnica deportiva a las motos de calle. Por ello se rediseñó el carenado, fabricándolo en fibra de vidrio muy delgada y separable en pocos segundos en dos mitades. Asimismo se pasó de la utilización de ruedas de 19 pulgadas a otras de menor diámetro, de 18. Con ello se conseguía bajar considerablemente el centro de gravedad sin perjudicar la estabilidad en trazados rectos y curvas rápidas de gran radio (una de las virtudes de la CB 1100 R). Y se ganaba manejabilidad, puesto que con un peso en vacío de 260 kilogramos, esta superbike es la más pesada de las 1100 deportivas.

El pesado y poco aerodinámico carenado de la anterior versión era adaptado a las actuales formas empleadas en las carreras, consiguiéndose unos índices de penetración aerodinámica realmente efectivos. Las pruebas realizadas en el túnel

de viento dieron unos resultados muy satisfactorios, por lo que los técnicos de Honda, a través de los datos de la computadora, pudieron constatar que se habían logrado valores equivalentes a una moto de Gran Premio. Así, con el piloto agachado, el valor de CX resultó ser de: 0,366. Con el piloto en posición erguida la penetración era de 0,414, y posteriormente, sin la parte inferior del carenado, permanecía en 0,429. Para quienes estos números les resulten algo fríos y poco orientativos diremos que la CB 1100 R sin la parte inferior del carenado da unos valores superiores (mejores) que la Honda CX 500 Turbo, totalmente carenada y muy cercano al valor hasta ahora considerado como óptimo de la BMW RS 100. Con

## Frenos: Discos ventilados

Puesto que la CB 1.100-R de la segunda generación (81) debía de ser ante todo una moto a punto para poder competir con ella sin tener que modificar prácticamente nada, fue preparada con los más nuevos y efectivos sistemas desarrollados últimamente por Honda. Como auténtico «gadget» de lujo encontramos tres discos ventilados como en las actuales CBX Pro-Link con pinzas de doble pistón tanto delante como detrás. Los discos son de 265 milímetros de diámetro. Igualmente la horquilla delantera ha sido dotada del particular sistema

un diámetro de 39 milímetros en lugar de los 37 habituales.

A nivel de chasis se han subido 15 milímetros los estribos del piloto, para lograr una mayor distancia al suelo en las inclinadas, y el escape ha sido colocado casi por debajo del chasis para ganar también espacio libre y conseguir una superficie muy reducida de la parte inferior del carenado.

## La batalla contra el peso

A pesar de ser una moto de calle, pero con muchas posibilidades en las pistas, los técnicos de Honda han decidido hacer una purga de aquellos elementos que podrían considerarse superfluos. De hecho, el cliente de una CB 1.100-R se sentirá, ante todo, dueño de una auténtica máquina de carreras matriculable y, por tanto, poco le importa que se haya prescindido de diversos accesorios de los que, a la larga, hubiera tenido que prescindir para disfrutar al máximo de las posibilidades de esta moto, cuya potencia ha sido aumentada (120 CV a 9.000 revoluciones por minuto, frente a los 115 anteriores) y dispone de velocidad máxima de 225 kilómetros/hora, 10 kilómetros/hora más que la Honda XJ-650 Turbo, que también presentamos en este número de MOTOCICLISMO. Así, dada la reducción de altura debido al empleo de ruedas de 18 pulgadas, se ha suprimido el caballete central, que hubiera reducido considerablemente la distancia libre en las inclinadas. Como «truco» para paliar en lo posible el problema de mantener la moto en posición vertical en parado se han soldado dos apéndices laterales en el basculante a modo de apoyos para la utilización de un caballete «racing» como los empleados en competición. Se ha conservado, sin embargo, el lateral de la anterior versión, pero con el inconveniente que ahora resulta excesivamente largo, dado que al reducirse la altura de la moto ésta queda prácticamente en posición vertical, con el consiguiente peligro de caerse hacia el otro lado.

También se ha intentado quitar peso de la batería, siendo sustituida por una de 12 AH, en lugar de la anterior de 14 AH.

## CB 1.100-R «convertible»

Evidentemente, una moto con alto carácter deportivo tiene que ser monopla. Ducati fue la primera que así lo entendió y ofreció la Pan-

## FICHA TECNICA

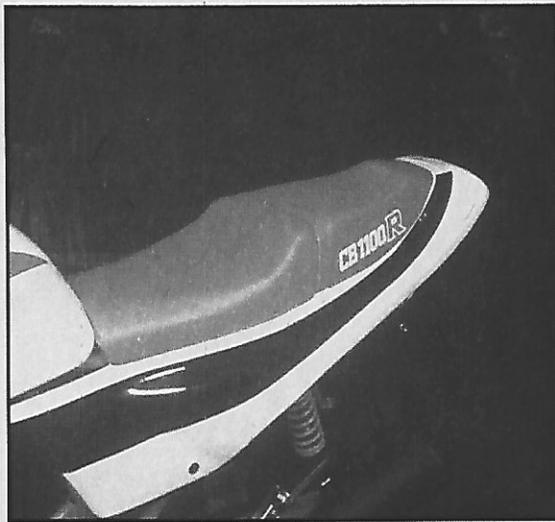
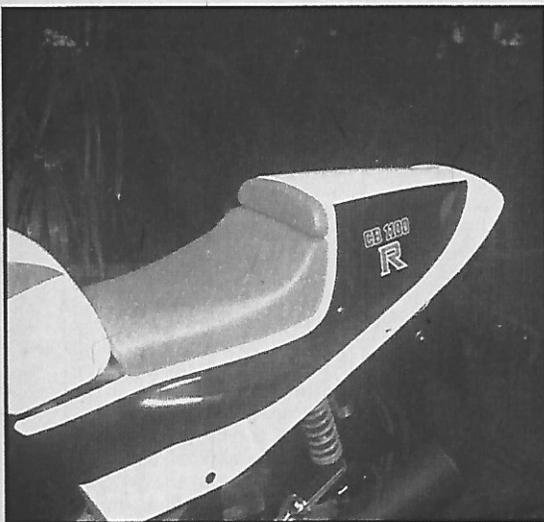
Motor .....	Cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos, DOHC, cuatro válvulas por cilindro.
Cilindrada .....	1.062 c.c. (70 X 69 mm.).
Potencia .....	120 CV a 9.000 r.p.m.
Par máximo .....	8,3 mkg a 7.500 r.p.m.
Carburadores .....	Cuatro Kehin 33 mm.
Relación compresión .....	10:1.
Encendido .....	Transistorizado.
Cambio .....	Cinco velocidades (2.533, 1.789, 1.391, 1.160, 1.000).
Embrague .....	Multidisco en baño de aceite.
Suspensiones .....	Delante: horquilla telescópica, 39 mm. diámetro, con sistema antidive, patentado por Honda. Detrás: Amortiguadores hidráulicos a gas con botella separada.
Frenos .....	Tres discos ventilados de 265 mm. Pinzas de doble pistón en ambos frenos.
Ruedas .....	Delante: 100/90 X 18. Detrás: 130/80 V 18.

## DIMENSIONES

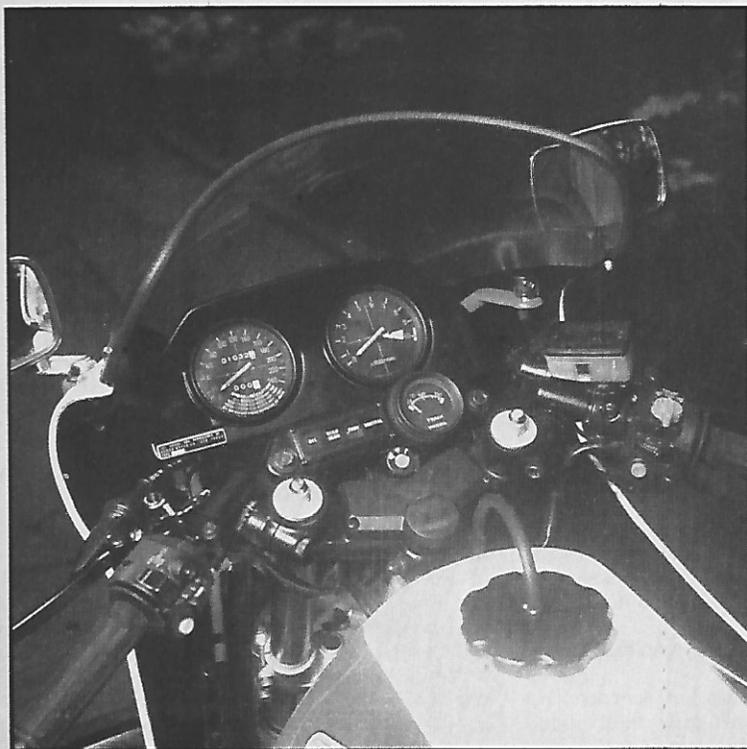
Distancia entre ejes .....	1.490 mm.
Longitud total .....	2.200 mm.
Altura asiento .....	820 mm.
Peso en vacío .....	260 Kg.
Capacidad depósito .....	26 litros (5,5 reserva).
Velocidad máxima .....	225 Km/h.
Consumo .....	8,6 litros/100 Km. (Test Motorrad).

toda la vestimenta completa, la 1100 R se aleja considerablemente de cualquier modelo carenado conocido. Y aunque la CB 1100 R sea en potencia una moto de carreras, como utilización turística permite una velocidad de crucero de 180 kilómetros por hora sin tener el piloto que agacharse apenas. La sensación de velocidad queda totalmente alejada del piloto, quien se encuentra encerrado en una auténtica y efectiva pantalla protectora.

anti-dive diseñado por Honda y que solamente actúa sobre una de las botellas, precisándose entonces un robusto puente entre ambas horquillas a la altura de la sujeción del guardabarros para conseguir una total rigidez del conjunto. Este sistema lo vimos en el pasado Salón de París en las nuevas CB 550-F y en la 750-F de cuatro cilindros en V. Las barras de la horquilla han ganado también en rigidez, siendo ahora de



Siguiendo la moda impuesta por la Ducati Pantah, el asiento monoplaza se convierte con sólo aflojar un par de tornillos en un biplaza.



Instrumentación sumamente precisa y alojada en el interior del carenado, formando parte integral del mismo, como en las Norton Hohnn Player de hace ocho años.

tah 500 con asiento único y colin deportivo. ¿Pero una moto de este precio podía quedar limitada únicamente al placer de una sola persona? Indudablemente hubiera sido una faena, teniendo en cuenta que son motos tan estables en conducción «solo» como en dúo. La idea salomónica de Ducati parece que también caló en Honda, donde se ha seguido un proceso semajante para convertirla en biplaza. Al igual que la Pantah, el asiento está compuesto por dos niveles. Una cola

«postiza», atornillada a la parte posterior del sillín da la impresión de tratarse de una monoplaza. Aflojando en pocos segundos estos dos tornillos, nos desprendemos de la parte posterior y queda a la vista la continuación del asiento, más delgado y estrecho que el correspondiente al piloto pero con espacio suficiente —no sabemos si cómodamente— para llevar un pasajero. De esta forma no se rompe la línea original de la moto y sí en cambio se ofrece la posibilidad de



Una auténtica delicadeza técnica: frenos autoventilados como los que montan las actuales CBX seis cilindros con suspensión Pro-Link.

convertirla en una auténtica «cafe-racer» de lujo y apta para las competiciones.

### Las carreras de producción y la fórmula de «prestigio»

La salida al mercado de la CB-1100 R ha supuesto un desafío por parte de Honda a las demás marcas japonesas (y alguna italiana) por

ofrecer una perfecta combinación «turístico-deportiva» de una superbike superior a los 100 CV o a los 1.000 c.c. Mucho se ha hablado de la inverosimilitud de seguir fabricando «superbikes» de tal calibre en donde pocos son los clientes que serán capaces de llegar a dominar a fondo una potencia, peso y cilindrada tal. Honda, sin embargo, parece haber encontrado la solución, acercando su 1100 R al concepto de competición y dotándola de los elementos necesarios para que pueda ser incluso una vencedora en potencia en determinadas carreras. Quedando descartadas las pruebas de resistencia donde la cilindrada máxima es de 1.000 c.c., quedan las múltiples carreras de «serie» que se desarrollan en Australia y Sudáfrica a finales de temporada y donde Honda es la más popular de las marcas. Ron Haslam demostró el

año anterior su poder en estas carreras, y el prestigio alcanzado con un modelo estrictamente de serie es algo que las marcas no pueden menospreciar en absoluto. La popularidad alcanzada en Alemania a pesar de su precio es una muestra más de la necesidad de que las fábricas tengan en su gama un determinado modelo de «prestigio», aunque sólo sea para «soñar».

**Hennes FISCHER-  
Claudio BOET**