

# Honda Super Blackbird



**Velocidad  
máxima  
290 km/h**

*Abajo: La aerodinámica desempeñaba un importante papel, pues la carrocería fue modelada de forma que ofreciera un perfil frontal mínimo y un coeficiente de resistencia al avance menor que el de la minúscula NSR250 de Honda. La estrechez del carenado se consiguió gracias al innovador faro delantero dispuesto en cascada, en el que la luz larga estaba situada encima de la luz de cruce y más atrás que ésta.*



La CBR1100XX, que recibió el nombre de Super Blackbird en honor al avión espía ultrasónico estadounidense, fue fabricada para recuperar el título no oficial de motocicleta más rápida del mundo, que le había arrebatado la ZZ-R1100 de Kawasaki. La tentativa tuvo éxito, ya que la combinación de un potente motor de cuatro cilindros con una carrocería aerodinámica llevaron volando a la Super Blackbird a alcanzar los 290 km/h.

Su sistema de propulsión de 1.137 cm<sup>3</sup> se componía de un motor convencional refrigerado por agua de cuatro cilindros transversales con culata de doble árbol de levas en cabeza y dieciséis válvulas. Su única característica fuera de lo común, aparte de su potencia máxima de 162 CV a 10.000 r.p.m., era el uso de dos ejes compensados. Éstos hacían que el motor funcionara de un modo tan uniforme que éste contribuía a la rigidez del chasis al estar sólidamente montado en el bastidor de doble mástil de aluminio.



## Carenado con perfil de tiburón

La aerodinámica era una de las partes más importantes del diseño de la CBR. La carrocería, que tenía un aspecto decepcionantemente corriente, fue modelada de esa forma para presentar un perfil frontal mínimo y un coeficiente de resistencia al avance bajísimo. Muchas de sus ventajas radicaban en el morro puntiagudo, similar al de un tiburón, del carenado; a cuya estrechez contribuía el faro dispuesto en cascada, con dos focos colocados uno encima del otro en lugar de estar uno al lado del otro como es habitual.

Aunque el aspecto de la Blackbird era poco llamativo, su rendimiento era justo lo contrario. Su potente motor era una auténtica joya, ya que generaba una violenta aceleración sin que apenas se notara. Su auténtico empuje aparecía sobre las 5.000 r.p.m. y hacía subir rápidamente la aguja del cuentarrevoluciones hasta llegar al límite de 10.800 r.p.m.

A bajo régimen la Honda se mostraba dócil como de costumbre; sin embargo, la insistencia en obtener un rendimiento máximo había provocado que el par motor a medio régimen se viera ligeramente comprometido. La apertura de la válvula de aceleración a 4.000 r.p.m. en directa mostraba una respuesta más bien lenta que dificultaba el adelantamiento en algunos momentos. Pese a ello, no era habitual tener que pasar a una marcha más baja de la caja de cambios de seis velocidades, que era razonablemente suave.

## Estabilidad

Impecable en línea recta, la dirección resultaba razonablemente ligera, daba una sensación general de sofisticación y era rápida. La horquilla delantera no ajustable de 43 mm funcionaba correctamente, igual que el monoamortiguador posterior. Los 223 kg de peso de la Blackbird la convertían en una moto bastante pesada para una pista de carreras, aunque su rendimiento era bueno incluso en un circuito.

Los frenos incorporaban una versión revisada del sistema Dual-CBS de Honda, que conectaba los discos delanteros con el trasero de tal manera que se podían accionar ambos cuando se hacía uso de la palanca o del pedal. El sistema CBR detenía la moto rápidamente, aunque la palanca daba una impresión de eficacia vaga y la potencia de frenado parecía desvanecerse ligeramente después de un potente inicio.

Entre sus detalles más atractivos se contaban un reloj y un indicador de nivel de combustible (sin

señal de reserva) en el salpicadero, ganchos para el equipaje y un sólido asidero; además de retrovisores amplios y nítidos que integraban los intermitentes de forma elegante. Menos impresionante era la altura del parabrisas, ya que era demasiado bajo y dirigía el viento a la cabeza de los conductores altos.

Estas críticas no impidieron que la Super Blackbird fuera un éxito, reforzado por su fama de ser la moto más rápida. En años posteriores, Honda mejoró su respuesta a bajo régimen con un sistema de inyección de combustible y le añadió esquemas de colores más atrevidos. La Hayabusa de Suzuki significó que la XX dejaba de ser la moto más rápida del mundo; pero para los pilotos que buscaran una moto que aunara velocidad alucinante, manejo estable y polivalencia, la Blackbird todavía tenía mucho que ofrecer.



*Arriba:* Una velocidad de 290 km/h convirtió a la Super Blackbird en la moto de serie más rápida, pero su respuesta a medio régimen se mantuvo floja hasta que Honda sustituyó los carburadores por el sistema de inyección de combustible.

*Izquierda:* Las tomas de aire en la parte alta del lateral del carenado alimentaban los carburadores, y los orificios que había debajo del faro delantero servían para refrigerar el motor.

*Abajo, izquierda:* La Blackbird no era fea, pero a su diseño poco llamativo no contribuía la gama de colores en que estaba disponible: gris, negro y rojo oscuro.



<b>Modelo</b>	<b>Honda CBR1100XX (1996)</b>
<b>Motor</b>	4 cil., DOHC con 16 v. y refrigerado por agua
<b>Cilindrada</b>	1.137 cm <sup>3</sup> (79 x 58 mm)
<b>Potencia máxima</b>	162 CV a 10.000 r.p.m.
<b>Transmisión</b>	6 velocidades, transmisión secundaria por cadena
<b>Chasis</b>	Doble mástil de aluminio
<b>Suspensión</b>	Delantera: multirregulable; trasera: monoamortiguador
<b>Frenos</b>	Delantero: doble disco; trasero: disco
<b>Peso</b>	223 kg
<b>Velocidad máxima</b>	290 km/h



*Un recorrido por la historia de las*

# MOTOS



*Las más rápidas de su tiempo*