Honda VF 1000 R

Prueba

cor Respettos

o la prueba que debería hacerse en el año 2001

El edificio de la redacción está en silencio. Las luces apagadas, ninguna actividad aparente se aprecia desde el exterior. Unicamente el árbol de colores de las múltiples y diminutas luces que juguetean en los paneles de control de la larga hilera de computadoras iluminan tenuamente el interior. Afuera, la gran puerta metálica que presumiblemente da a un garaje permanece cerrada. De ella parte una larga pista en la que se adivinan, aun siendo casì de noche, dos anchas líneas blancas en el centro. De pronto, la puerta se abre pesadamente...



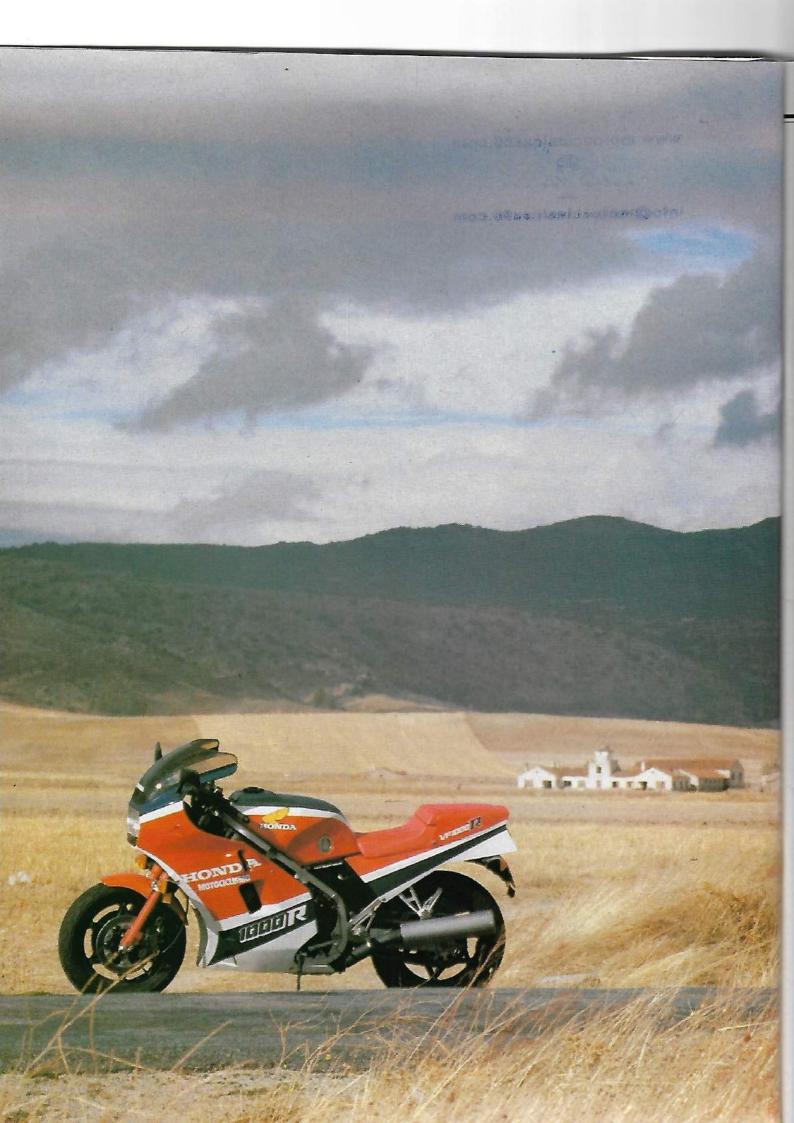
www.motosclasicas80.com



info@motosciasicas80.com







ODO el silencio que reina en el edificio invade también el largo túnel. La pesada puerta, que se ha escondido en el techo, ha dejado el camino libre hacia lo que se adivina como una larga y profunda cueva, ahora a oscuras. De pronto, seis hileras de luces, naranjas en los laterales, azules en el centro y blancas en el techo iluminan lo que es un inmenso túnel. Al mismo tiempo, se ilumina también la pista del exterior por el centro y a los lados. El túnel y la pista se ha unido en una larga recta de la que no se aprecia ni el principio ni el final.

Día «Z» hora «Alfa»

El programa de pruebas acababa de salir del ordenador. Todo parecía normal, sólo una pequeña anotación al final de la hoja indicaba que la hora «Alfa» del día «Z» era el momento más idóneo para realizar la prueba de la «unidad 354/15». Para entonces la humedad sería la adecuada, el viendo soplaría, a la salida del túnel, con intensidad casi cero y no habría problemas de visibilidad. La temperatura exterior, sólo 3 grados inferior a la del interior. «Perfecto», dijo alguien en la redacción, «es lo que estábamos esperando. La última vez que salí del túnel con la ZXR-3015 recibí un golpe tan fuerte del viento que casi me dejó K.O. Y cuando llegué a la zona de frenada, tuve que emplear el freno electromagnético porque tenia los músculos agarrotados de luchar contra el viento.»

«Si», dijo otro que se hallaba sentado en un rincón de la redacción, «pero le sacaste 451,986756321 km/h a ese montón de chatarra y ahora se está vendiendo como churros (aunque hacía ya diez largos años que nadie comía ese tipo de alimento prohibido por el CEN -Centro Europeo de Nutrición-, seguía utilizándose la expresión); fue una buena idea la de utilizar neumáticos de perfil estrecho con carcasa de metalquartz. Lo malo es que tendremos que justificar ante el jefe (una computadora) semejante gasto.»

«Tu siempre con tus gastos», replicó un tercero. «¿Es que no sabes en qué año vivimos?; ¿acaso no te das cuenta de lo importante de nuestro trabajo?: ¿y lo arriesgado?» «No me pagan lo suficiente - replicó el segundo- para que todo mi riesgo, casi siempre de noche. se convierta luego en un número y nueve decimales (normas SCT -N. de la R.-). A veces me gustaría haber vivido en la década de los '80 cuando probaban motos de día y sin tener que preocuparse de lo que corrian.»

«Eso fue después de la Revolución», comentó el primero, «pero yo he leido revistas antiguas en las que se mataban por conseguir 1 km. más que los demás.»

«¿Sin decimales?», preguntó el último.

«Claro hombre, cómo iban a medirlo...»

«Fue una buena cosa esa Revolución», dijo el segundo. «De pronto les veias (me lo han contado) con una moto que podía ir a más de dos «vecmos» y medio (cada «vecmo» es el equivalente a 100 km/h. —N. de la R.—) y con más de 10 biks (1 bik equivale a 10 CV. -N. de la R.-), viendo el paisaje, con la visera abierta y por «blacklins» de segundo orden, con curvas y todo. Lástima que duró poco.

«Sí», dijo el tercero, «luego vino la Tercera Era Cibernética y ya no hubo excusa posible.»

La conversación fue interrumpida. Por un videobit se requirió la presencia de los tres redactores-probadores a la Sala P-1. Cada uno cogió su casco de Fiverpolicarb aerodinámico y se dirigieron pausadamente al lugar de llamada.

Un punto, una luz, una prueba

Una vez encendidas las luces de la pista y del túnel, la actividad, tres kilómetros más adentro empezó a ser notable. El principio de aquel túnel era un auténtico laboratorio, parecido al interior de un hangar de aviones. Se podían contar hasta doscientas motos situadas cada una de ellas en un compartimento, un banco de pruebas automático, que controlado por un ordenador analizaba cada apartado de la moto, la ponía en marca, calculaba la potencia (biks) y hacía aparecer en la mesa del probador, arriba en la redacción, del interior de un ter-

minal, una hoja con todos los datos requeridos. Incluso se hacían pruebas de las suspensiones, fatiga, y se daban las combinaciones de hidráulico, muelle y anti-dive más adeucadas para 200 casos posibles de pilotaje. Una curva indicaba el comportaiento de los neumáticos a distintas presiones y las más adecuadas en cada tipo de pavimento y velocidad, dándose la clave que habría que suministrar a la computadora de a bordo para que fuese variando sobre la marcha y automáticamente la presión de los neumáticos. «Sin la ayuda de la informática» resaltó una vez el jefe de pruebas «es imposible combinar adecuadamente cada uno de los puntos factibles de reglaje. ¿Cómo demonios lo debían hacer cuando la Revolución para combinar todo esto? Estoy seguro que no lo tocaban» concluyó.

El primer probador estaba preparado. Aquel día todos los responsables del departamento de pruebas, el más importante de la revista (y el que tenía mayor presupuesto), estaban presentes en el interior del túnel. el punto de salida. Era una noche cálida y tranquila de verano. Con su equipo isotérmico y aerodinámico, quantes semimecánicos plateados y el casco de Fiverpolicarb conectado herméticamente a la parte superior del traje, estiró un par de veces los brazos, hizo un par de flexiones con las rodillas, y una vez el traje adaptado a su cuerpo (también normas SCT: 60 kg. de peso, 1.800 mm. de altura) se sentó en la moto.

Esta era totalmente de matrial composito-reflex, ultraligero, poseía un motor helicoidal de flujo absorvente y cada válvula triangular era mandada por una cascada de flips concéntricos. Era la última palabra en técnica motociclista aunque este motor había sido probado, con bastante éxito, como propulsor de los populares skywalkers. El sistema de transmisión era el conocido de doble impulso denominado Twin Schaft. Una vez introducida la tarjeta codificada con la clave (facilitada por el ordenador de la mesa de redacción en combinación con el banco de pruebas) para esta prueba en particular, un sensor situado a la derecha en

el manillar puso en marcha el motor al ser rozado por el guante del probador. Rápidamente las luces del check-pannel se encendieron y apagaron dando a entender que la verificación era positiva, las suspensiones se reglaron automáticamente y los neumáticos recibieron del minicompresor iónico incorporado al buje de la rueda, la presión de gas no-térmico adecuada. Delante, aparecía una infinita distancia limitada los flancos por las luces naranjas de orientación. En el centro de la pista, dos rayas blancas y una hilera central de luces azules no deslumbrantes. No había por qué demorar más la salida. Todo estaba preparado.

Por el interfono del casco, se le iba a dar la señal. Todos los computadores estaban alerta. dispuestos a recoger cada instante de la prueba. ...98,99,100

¡Salida! El interior del túnel, sin viento ni humedad proporcionó a la 345/15 cuya denominación de fábrica era VZ y la comercial «Flex-Star II», la aceleración y estabilidad adecuada para enfrentarse al cielo abierto con 10 largos km. de pista antes de que terminase la prueba.

Fue visto y no visto, un punto que aparecía en la profundidad del túnel, una luz que pasó como el rayo y una deslumbrante estrella roja que desaparecía en dirección del final de la pista. Cuando la moto se detuvo, sin problemas ni ayuda del freno electromagnético, una voz dijo a través del interfono: «Muy bien, vale este intento. 274,333333444 km/h. El ordenador ha calculado el efecto del viento contrario y sólo habría una diferencia de 0,000000001 km/h. Puedes volver a casa y entregar la unidad 345/15 al servicio de recuperación. La fábrica la recogerá inmediatamente para ser archivada. Mañana, reunión a las 8 a.m. Buenas noches.»

No resultaba fácil disimular aquella sonrisa de satisfacción. La prueba había sido un éxito y la competencia lo tendría muy difícil para batir aquella marca, caso de que consiguiese unas condiciones tan propicias como las de anoche. El anuncio de la prueba haría aumentar probablemente en un 20 % las ventas y aquella moto duraría poco en los escaparates de las

tiendas. Todos estaban entusiasmados, todos menos uno, aquel que echaba de menos la Revolución de otros tiempos, un romántico de cuando las motos usaban aceite y keroseno, decían siempre sus compañeros de trabajo. Se había pasado toda la prueba, la noche anterior, hablando en voz baja y diciendo cosas como «esto es uns tontería», «estáis todos locos», «no váis a ninguna parte», «esto es una locura, una locura...» Pero nadie le hizo caso, todos sabían que el día menos pensado el que haría una locura sería él. A las ocho en punto empezó la reunión. Datos, números (nueve decimales), más números, curvas, estadísticas, probabilidades, planes, esquemas de la prueba y las motos del breve texto que acompañaría a las fotos electrónicas y los 600 datos más importantes registrados durante la prueba. Nadie quería leer, a nadie intresaba la literatura. Sólo números, números, números...

Nadie lo notó hasta el final de la reunión. El Nº 2 había desaparecido. Era algo que no se toleraba, nunca había sucedido y el hecho dejó perplejos a todos los reunidos. Hacía tiempo que se sospechaba de él, no se tomaba las pruebas en serio y podía causarles algún problema el día menos pensado. Probar motos era una cosa muy seria, era la base de la revista y él era un buen probador. Rápidamente se pusieron a buscar, pero fue en vano. Había desaparecido. Nadie le había visto marcharse, pero faltaban sus cosas de su despachocómputer...

Epílogo

Aquella noche hubo otra prueba, como casi cada noche, aunque los tiempos conseguidos fueron inferiores. La ciudad estaba en calma, dormida plácidamente. Tac-tac-tac-tac-tac, un extraño ruido se escapaba de una ventana abierta del piso 340 de la calle 64. Un extraño tecleteo que nadie hubiese sábido reconocer. Una luz a media intensidad iluminaba unas manos que afanosamente se movían sobre un extraño teclado lleno de signos en una máquina extraña y ruidosa. En su extremo superior, un trozo de papel se llenaba de manchas negras. Despacio al principio, más deprisa y con ritmo a medida que pasaba el tiempo. El Nº 2 escribía con prisa, con urgencia... VZ «Flex-Star II», la prueba que debería haberse escrito en el año 1984.

¿Es esta una historia de futuro con moraleja? Al principio creí que así era, que algún día lejano, llegaríamos a esto y que algún «número 2» nos tendría que sacar del apuro. Pero ultimamente he leído ciertas noticias que me hacen presumir que las cosas se están acelerando. Al final de esta prueba explicaré por qué.

Si hasta ahora no he hablado de la VF 1000 R es porque sentía la necesidad de expresar algo que está sucediendo en nuestros días y que pocos, muy pocos, al menos en este país, pueden o podrán experimentar en propia carne. Sucedió ya con la BMW K-100-R, se consiguió pasar la barrera de los 200 km/h como si tal cosa, «sin problemas», es decir, gracias a un buen carenado y a una mejor parte ciclo, podemos circular «tranquilamente» por encima de ese límite sin que el corazón quiera bajarse de la moto. Luego vino la Yamaha FJ 1100 y se dio un paso más. Y todavía «sin problemas». Excelente chasis, manejabilidad increible para una moto de su categoría, suspensiones jamás imaginadas... Hasta que llegó la VF 1000 R, una Honda de carreras pero que no lo es, una moto deportiva pero de ¿240?, ¿245?, ¿250?

La revolución de los probadores

Tenía especial interés por rodar con la VF/R: Normalmente, todos los que probamos motos para las revistas, tarde o temprano (y siempre suele ser muy temprano) nos metemos entre ceja y ceja la obsesión por un número de tres cifras (normalmente con pocos decimales...): la velocidad máxima.

Hubo una época, dorada diría yo, en que el hecho de intentar alcanzar los 200 km/h sobre una moto de prueba tenía el mismo sabor que el de un piloto de caza de la I Guerra Mundial intentando sobrevolar las líneas enemigas sin recibir un balazo a cambio (no existía por lo general la artillería antiaérea) o pasar un puente por uno de sus ojos. Arriesgado, pero con un riesgo relativamente calculado y conocido. Una vez, una Sanglas 400 Y con motor «explosivo» me escupió por las orejas después de un terrorífico shimmy en medio de la autopista cuando cronometraba velocidad máxima (185 km/h).

Siempre era cosa de unos segundos, los motores iban a reventar y cuando se conseguían los 200 «y algo», regresábamos a casa, ya anocheciendo, satisfechos, con una victoria más pintada en el costado de la moto. Eran tiempos en que se marcaban a escondidas las rayas de «cronometraje» con pintura blanca o roja en un lateral de la autopista.

Hacer ahora todo aquello equivale a perder el tiempo. Aunque la VF/R acelera «como un disparo», definición precisa y preferida de nuestro jefe de pruebas Augusto Moreno de Carlos, encontrar las condiciones ideales y una carretera o autopista para hacer una prueba de prestaciones con espacio recto y llano suficiente (varios km.), es, si no imposible, sí muy difícil y siempre alejado del lugar de trabajo, teniendo siempre por descontado que uno se juega algo más que el bigote a 250 km/h por una carretera abierta al tráfico. Antes era satisfacción; ahora le doy la razón al Nº 2: «Están locos...»

Sin circuitos aptos, sin pistas especiales (Pirelli en Italia, Murburgring o Hockenhein en Alemania, Paul Ricard en Francia, MIRA en G.B.), medir velocidades máximas de algunas de las actuales Super-bikes es un «trabajo» que requiere algo más que coraje y en cualquier caso, los resultados serán tan imprecisos que nunca justficarían el excesivo riesgo. Riesgo personal y el de unas mtos que cuestan del millón y medio en adelante...

Y así viene la Revolución. La mía y la de algunos otros que como yo entienden que la moto es algo más que 250 km/h, al margen del atractivo que correr «mucho» pueda tener. Por eso quería probar la VF 1000 R, quería disfrutar de una moto, con

una de las mejores y más rápidas mecánicas del momento, pero sin obligarme obsesivamente y por decreto a utilizarla al límite de MIS POSIBILIDA-DES.

Afortunadamente he visto cómo otros muchos probadores de una gran parte de Europa están haciendo el mismo «boicot», lo cual considero es un gran paso adelante huyendo de lo que nunca deberemos llegar a ser: probadores de VZ Flex-Star...

Cuando apareció la VF 1000 R en el garaje de la revista, sabía que tarde o temprano deberíamos enfrentarnos con el problema: Una moto superdeportiva, hecha para la calle, que esgrime como arma por el momento incontestable, su velocidad máxima, pero difícil de comprobar. Cuando vi la flamante VF 1000 R, apoyada sobre el caballete lateral, desafiando a todos con su agresiva silueta ciento por ciento deportiva, roja y blanca, escapes de carreras, me acordé de un viaje a Grecia allá por el año '75. Dos Ducati Road de segunda mano, mucha moral, muchas herramientas y un sinfín de aventuras especialmente mecánicas.

En un alto en el camino, en mitad de Yugoslavia (¡cómo caducan!) nos detuvimos junto a un alemán con una Ducati 750 SS, plateada, hermosa. El lucía un casco Cronwell y mono plateado y atado en el colín de la moto, un pequeño saco con lo más imprescindible. Siempre recordaré aquella imagen, la del «motard» solitario, libre, sin pesadas cargas, sin lastimar la moto, la carretera como fin, el horizonte como decorado, el bramar de aquella twin llenándote los pulmones; era la imagen perfecta del «Free Ríder», con una moto ciento por ciento deportiva, pero degustando sin prisas, pero sin pausa, lo mejor de un viaje y de una mo-

Y entonces vi la VF 1000 R e imagine la misma escena sólo que con los personajes cambiados y las mecánicas con una década de distancia. Augusto con una mano lesionada, Pao Callejo sin tiempo que robar a sus importantes trabajos aeronáuticos. Decidí aprovechar la gran ocasión. Poco me impor-

taban los números y sus decimales, los cronos, la aceleración, los tiempos en circuito. ¿No es la VF 1000 R una moto para ir por la calle, para viajar y para sentirse dueño de una joya mecánica?

Quién es la VF 1000 R

Básicamente es una FWS, es decir, la réplica aunque no demasiado fiel de las motos que coparon la 2ª, 3ª y 4ª plazas en Daytona en 1982 en manos de Spencer, Pietri y Baldwin. De no heber sido por problemas de neumáticos, las FWS hubiesen conquistado Daytona. Luego, en manos de Sarrón, Roche y Bertín conseguía, en la versión «Endurance», la victoria en el Bol D'Or, el final de una época (1.000 c.c.) y el inicio de otra (750 c.c.) según los nuevos reglamentos FIM.

Se pensó en una versión de calle (inmediatamente después de Daytona) por la misma razón que existía la CB 1100 R, es decir, una versión deportiva y de prestigio, con mucho material «racing» imitación HRC, como modelo «top» de una gama de motores. La VF 1000 R representaría pues la «élite» de la gama tetracilíndrica en V a 90 grados «nueva generación».

Partiendo de la serie VF 750, Honda ha conservado el mismo chasis variando únicamente el anclaje del motor, 2 cm. más abajo. Este aprovecha el diseño del «siete v medio» aunque convenientemente reforzado para soportar el incremento de potencia, con refuerzo en el interior de los cárteres, nuevos apoyos de cigüeñal (38 mm. de diámetro) y cojinetes de biela (40 mm.), mientras que los conductos de admisión y escape, así como el ángulo de válvulas permanecían idénticos. La cilindrada es de 998 c.c. que se consique con unas medidas de 77.0 × 53,6 mm. de diámetro por carrera. La estructura de la culata permanece con 4 válvulas. doble árbol de levas pero es en la distribución donde se encuentra el gran secreto de la VF/R. El mando por cadena de las VF/F, no permitiría altos regímenes (zona roja en las 11.000 r.p.m.) sin pérdida de precisión y consiguiente desreglaje de la distribución, algo totalmente altos vuelos y elevada potencia como el de esta VF/R que, tal como apreciamos en el banco, da su potencia máxima a un régimen de 10.000 r.p.m.

Por ello se ha recurrido al «viejo» sistema de MV de cascada de piñones, nueve en total que a través de un simple sistema de autoajuste (ver recuadro) hacen posible un juego «cero» entre piñones a la vez que la transmisión resulta lo más silenciosa posible. Las cuatro válvulas son accionadas indirectamente por el árbol de levas, a través de unas horquillas intermedias que permiten el reglaje por el sistema tradicional de tuerca y contratuerca.

Sobre el papel, el motor VF/R debería ser muy ruidoso, pero gracias a la refrigeración líquida, se mantiene el nivel sonoro dentro de unos límites muy razonables. Pero para mantener «a raya» la temperatura de este tetracilíndrico, se han montado dos radiadores (ver dibujo) que reciben el aire directamente de la parte superior del carenado. Dos ventiladores accionados por termostato cuidan de mantener el nivel de temperatura constante, aunque por ciudad su misión fracasa totalmente y la aquia del termómetro se dispara escandalosamente.

Otros grandes detalles

Aunque básicamente es una VF 750 «grande», una inspección detenida aunque no muy profunda nos demostrará (carenado al margen) que prácticamente las dos motos apenas se parecen. Ya en el mismo chasis, esta VF/R aprovecha la parte derecha de la cuna como parte del circuito refrigerante, ello ha permitido el anclaje más bajo del motor sin grandes modificaciones. A nivel de suspensiones, aunque Honda no ha querido echar mano del material «racing» sí ha provisto a la VF/R de buenos elementos. Delante. dos gruesas barras de 41 mm. encajan en dos robustas botellas, de final basculante tipo «Endurance» para cambio rápido de la rueda. En la derecha actúa un sistema regulable en la cabeza de la barra, con 3 posiciones de regulación del hi-

La izquierda, lleva incorporado el sistema antidive mecánico/hidráulico TRAC, regulable en cuatro posiciones en el pie mismo de la botella a través de un mando de rosca. En el extremo opuesto, junto al manillar, la barra descubre una válvula para el hinchado en una escala de presiones de 0 kg. (1 persona) a 0,4 kg. (con pasajero). Detrás, un grueso basculante acciona el monoamortiguador del Pro-Link de doble posibilidad de reglaje: en la parte izquierda del chasis, bajo el depósito y accesible montado en la moto, un mando tipo starter sitúa el hidráulico en tres posiciones: quitando la tapa lateral derecha. accedemos a una válvula de hinchado igual que en la suspensión delantera. Es decir, salvo el antidive y las válvulas, los dos hidráulicos son regulables desde la moto en marcha.

Viendo los dos grandes discos delanteros de 276 mm. con sus pinzas de doble pistón paralelo, diríase que nos hallamos ante un conjunto de G.P. Pero la vista engaña y lo que tomábamos por frenos flotantes no son sino dos discos «normales», con un ingenioso sistema que imita las fijaciones de los «flotantes». Aun así, los frenos delanteros son de muy buena

Detrás, se ha montado un disco de 200 mm. autoventilado con una pinza de doble pistón contrapuestos. Su efectividad se halla en el límite de lo aceptable.

Con respeto

La VF/R ofrece una imagen pesada. Es atractiva, no cabe duda, pero a pesar del estrecho motor en «V«, su masivo aunque muy eficaz carenado, el asiento muy alto (810 mm.) y el depósito de 25 litros también muy arriba, hacen cogerle respeto incluso en parado. Apoyada sobre la pata de cabra, (existe en opción, un caballete «racing») moverla requiere decisión y montarse en ella también. La primera vez que rodé con ella, dejándome llevar por las casi siempre falsas impresiones, no pude reprimir el comentario de compararla, en volumen y movilidad, con una Laverda. Y algo de eso hay. Está claro que

zos muy estirados (semimaniilares regulables aunque permiten pocas opciones por el ancho depósito y las aberturas de la cúpula) no facilitan la maniobra en parado ni a poca velocidad.

Pero lo mismo pasaba con las Ducati SS. Con 1.505 mm. de distancia entre ejes, la VF/R se cuenta entre las motos de «pasos largos», aunque la rueda delantera de 16 pulgadas, a pesar del ancho neumático Dunlop japonés 120/80, permite cierta agilidad, especialmente entre el tráfico ciudadano. Sin embargo, hay algo que se deja notar desde el primer instante: con todos los llenos hechos. nuestra encantadora criatura arroja en la báscula una cifra de 270 kg.; primer paso hacia la desmitificación de la VF/R, a pesar de su apariencia, como pura sangre de carreras; en todo caso, de buena casta pero algo «gordo». Son kilos que están constantemente presentes y que influirán en todo el comportamiento de la moto.

La postura sobre ella es la de una moto de carreras aunque el manillar queda excesivamente alejado, dejándose notar a lo largo de una buena excursión la fatiga en los hombros y sobre toda la espalda. El embraque. de accionamiento hidráulico, no es excesivamente blando debido a la fuerza de retorno y puede llegar a cansar la mano en uso prolongado (ciudad). Los conmutadores y los relojes (velocímetro, cuenta-r.p.m., y termómetro del agua) sencillos y fáciles de accionar y de leer, vital esto último puesto que muchas veces apenas tendremos tiempo de echar una mirada con un solo ojo.

En busca del tiempo perdido

Que la moto es libertad, no creo que haya nadie que lo dude. Pero hay varias formas de vivir esa libertad, tantas como motos existen. Hay quien exige ante todo comodidad, otros aceptan ciertos sacrificios a cambio de ciertas exclusividades, como la VF/R. Y la gran exclusiva de la VF 1000 R es la de tener entre manos una «réplica» de carreras, domesticada y domesticable, con un alto nivel de imprescindible en un motor de | dráulico (sólo para esa botella). | los pies muy arriba, y los bra- | confort gracias principalmente

a las suspensiones, excelente frenada, perfecta aerodinámica y un motor que acelera como... un disparo.

En contra tendrás que luchar contra un ligero cansancio por la postura, una ausencia total de descanso mental (prohibido el relax) y disponer en el mismo momento de sentarte en la moto, de una mediana (mejor mucha) experiencia en motos «gordas». De lo contrario tendrás que luchar contra 270 kg. un tacto delicado a partir de cierto régimen del mando del gas y unas aceleraciones en cuarta, que le llevarán de 160 a 210 km/h en menos de los que tardas en contar hasta siete...

Nunca imaginé que hubiesen rectas comarcales de 240 km/h (de velocidades) en la provincia de Avila, pero las hay, aunque con baches y algún que otro salto. Un día, Mike volvió emocionado con la VF 1000 R porque había sido protagonista de un salto memorable, involuntariamente, regresando a Madrid. Sé lo que son estos saltos sospresa donde parece que te cogen por las orejas, y en el caso de la VF/R la ilusión momentánea se traduce en un momento de pánico al aterrizar la rueda e iniciar la dirección un ligero shimmy. La VF/R tiene tendencia a despegar en los pequeños cambios de rasante y es mejor tenerla por la mano.

Sin embargo, una de las buenas sorpresas que ofrece la
VF/R es su forma de adaptarse
a todo tipo de asfaltos. Una razón más para comprobar que a
pesar de la vestimenta, este lobo es en el fondo una moto deportiva con amplias posibilidades como turística (aunque con
«pinta» superagresiva). Las suspensiones, en cualquiera de los
puntos de reglaje, absorben
perfectamente las pequeñas
irregularidades siguiendo siempre una trayectoria limpia.

Hice un montón de kilómetros por autopista. Pensé que sería el ambiente ideal para la VF/R. Sin viento es un auténtico proyectil, que traza con mucha perfección a pesar de la rueda de 16 pulgadas, muy sensible por lo general a cualquier pequeño movimiento involuntario de la dirección. No elige ella la trayectoria, pero una vez sobre la trazada que nosotros queremos, no es nada difícil

mantenerse en ella. Por otro lado permite corregir cuanto queramos, por deprisa que vayamos, algo no siempre fácil o posible en motos de esta longitud y peso.

Aerodinámicamente, quedó demostrado en el artículo de Cesar Agüi, que la VF/R es una obra maestra. Lo que más se agradece, de su forma, es el no tener necesidad de agacharse para circular por autopista a promedios de 200 Km/h, En contra, la estrechez de su parte frontal (delante de las manos) hará que se nos moien los guantes (y los pies) cuando encontremos lluvia, por escasa que sea. Si llevamos una bolsa sobredepósito, quedará parcialmente protegida. Con viento, frontal o lateral, la cosa cambia: tuve que cortar repetidas veces porque la moto iniciaba un alarmante cabeceo, a velocidades bastante inferiores a los 200 Km/h. de velocímetro.

Pero como iba en busca de ese tiempo perdido, de disfrutar de la moto por la moto, de esos paisajes desconocidos, hablemos del que considero el auténtico ambiente de la VF/R: las carreteras Redia y de segundo orden con buen asfalto y de trazadas limpias, poco tráfico, y paisajes de trigo cortado y pueblos que se llaman «La Hija de Dios» y cosas así...

Motor, motor, motor

Explicar lo que es la potencia en la VF/R es mostrar una curva plana y par desde que apenas el motor empieza a girar. En 5.ª a 2.000 r.p.m. giramos el puño del gas (tacto de carreras, sin un milímetro de holgura) y la respuesta es inmediata. Hasta 6.000 r.p.m. podríamos permitirnos el lujo de abrir sin demasiados miramientos. A partir de ahí, hay que andarse con cuidado, la respuesta es fulgurante. Por carretera general, con largas rectas y camiones que adelantar, bajar a 4.ª es útil pero no necesario. Es el motor con mejor respuesta a cualquier régimen que existe en estos momentos, junto con la Yamaha FJ 1100. Lo que pasa es que el tacto del motor en «V» es más sugerente, menos dócil que el tetracilíndrico en línea y la sensación de par (real por lo demás) es mucho mayor.

Por carreteras reviradas, con trazadas «libre» imaginarse a Joy Duniop cuesta muy poco. Es lo que tiene de excitante la VF/R. No sólo imaginamos que estamos en T.T. y que «jugamos» a Haslam, sino que llevamos su moto, con algo menos de potencia y por desgracia cien Kg. de más, pero que aun así, se convierte en una «reina» de la montaña. Gracias a sus buenos frenos delanteros en uso deportivo por carretera de montaña (en circuito han causado cierta esponjosidad y falta de tacto el delantero), los errores pueden remediarse, gracias también a los Dunlop japoneses, de buen comportamiento, (el trasero es Radial) y a las suspensiones que mantienen a las ruedas pegadas como ventosas al asfalto. El freno trasero tiene un tacto blando y nada progresivo y de muy mediocre resultado, sirviendo sólo para apoyar la frenada de los delanteros

Anti-hooping y antidive

El embrague de la VF/R, al igual que la VF/F va provisto del doble sistema que prevé (ver recuadro) el bloqueo de la rueda trasera. En más de una ocasión me encontré en situación apurada, nunca rebotó la rueda trasera pero ignoro de verdad si funcionó el anti-hopping. En todo caso, se deja sentir en la transmisión al cortar y abrir gas de golpe debido al pequeño juego entre ambas cuerpos de embrague.

Otro elemento que requiere alta sensibilidad es el anti-dive delantero. Es apreciable la diferencia entre el punto 4 y el 11 pero me siento incapaz de apreciar los dos restantes puntos intermedios, cosa que no sólo me ocurre a mi y tengo que darle la razón al «jefe de pruebas» de la historia del principio: Nadie lo toca jamás. Pero la VF/R es quizá la única moto en que no podemos descuidar ninguno de estos detalles. Aunque no sea una auténtica F-1 lista para correr, todos sus componentes tiene una razón de ser y para disfrutar de ella al ciento por ciento, aunque sea para viajar con el pequeño saco atado con pulpos en el colín del asiento, hay que dedicarle unos buenos minutos antes de sacarla a la

calle. Presiones de los neumáticos, posición de los hidráulicos, presiones de la horquilla y amortiguador. Son aspectos vitales en la VF/R, al menos saber el comportamiento de unos elementos de reglaje que están ahí para algo más de decoración. Es la escuela de las carreras que se quiere transmitir también a un usuario poco habituado en este tipo de sistemas, que en este caso, funcionan y se notan. Con la moto viene un completísimo libro de más de 200 páginas con toda clase de fotos, datos y las instrucciones para desmontar toda la moto

La herencia de las carreras

La VF/R sin haber pisado un sólo centímetro de circuito me ha gustado porque traslada al público de las motos «convencionales» (dejo al margen las Bimota que entrarían en la categoria de la VF/R pero casi al doble de su precio) todo el sabor y la técnica de las carreras, lo mismo que la Yamaha RD 500 LC, aunque en el caso de la VF, más cercana al gran público por su motor elástico y fácil de manejar (aunque hay que tener cuidado). Su precio escalofriante (como todos los de las motos «gordas» aunque está prácticamente al mismo nivel que en Europa) de 1.500.000 pts. y las unidades limitadas se encargarán de la selección natural obligada de esta «serie limitada». Lo malo es que, como ocurre en muchas otras cosas. no son los que más tienen, los que más merecen...

¿Por qué se aceleran las cosas?, preguntaba al principio. Atención; leo en un periódico inglés y en «Motorrad» algo más o menos así: Yamaha ha presentado en U.S.A. una nueva versión de la Venture V-4, 1.198 c.c. y 135 CV. La moto es una auténtica «dragster» con distancia entre ejes enorme y rueda trasera de 150/90-15 (j). ¿Alguién se imagina cómo van a probar los chicos de las revistas americanas esta moto? En la pag. 6 la solución.

> Claudio BOET Fotos: E. Iris/C.B.

Consumos de la prueba

Autopista Recorrido montaña y Redia Redia y autovia MEDIA Capacidad depósito

Media de 210 velocímetro Veloc. máx. 200 velocímetro Veloc. máx. 230 velocímetro

7,5 8,4 25 4,5

9,6 8,6

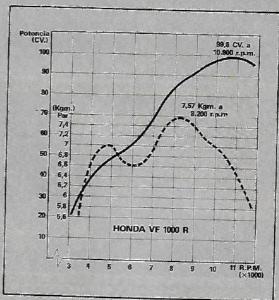
AUTONOMIA (Km.)

297,6

Condiciones: Iluvia en el tramo de montaña. Viento racheado en parte del recorrido de autopista.





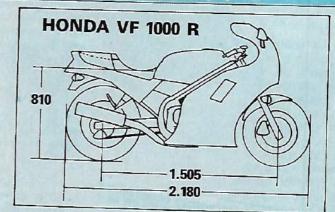


Prácticamente 100CV, bastan para impulsar la VF 1000 R a más de 240 Km/h., lo que demuestra que goza de una de las mejores aerodinámicas de su categoría. En la curva de par se observa que la subida hasta el primer pico a 5000 r.p.m. es muy rápida brusca, lo que indica un carácter nervioso, con muchos caballos desde el principlo que tienen «ganas de salir del establo muy deprisa», por lo que más que girar el puño, en la «1000 R» hay que acariciarlo.

Potencia máxima: 99,8 CV. a 10.900 r.p.m. a la rueda. Par máximo: 7,57 Kgm. a 8.200 r.p.m. a la rueda.

Potencia específica: 100 CV/litro. Relación peso-potencia: 2,65 Kg/CV.

Dimensiones pesos



Longitud máxima

2.180 mm.

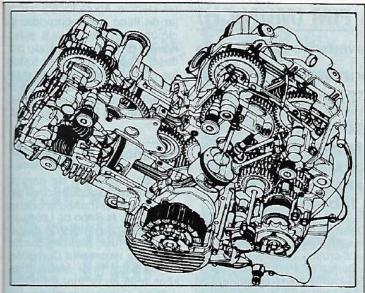
Anchura asiento Anchura manillar

655 mm. 660 mm.

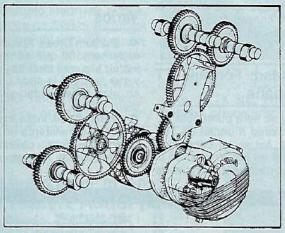
Altura asiento Distancia entre ejes 1.505 mm.

810 mm.

Peso con depósito lleno 265 Kgs.



Radiografía del motor VF/R con culatas de cuatro válvulas, doble árbol en culata. El motor es un tetracilindrico en V a 90 grados, 998 c.c. con medidas 77 × 53,6 mm.



Dibujo de la distribución por cascada de piñones. Los cuatro piñones de los árboles de levas así como los del cigüeñal son dobles, llevando el principal adosado un segundo de menor anchura, móvil en sentido rotacional y amortiguado por unos muelles. De esta forma el pequeño desfase existente anula el posible juego entre piñonaje.

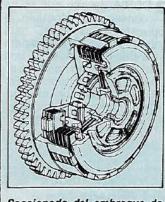
Ficha tecnica

MOTOR: Tetracilíndrico cuatro tiempos en V a 90 grados, DOHC, distribución por cascada de piñones, cuatro válvulas, diámetro por carrera 77 × 53,6 mm. Cilindrada 998 c.c. Compresión 11,0:1. Cuatro carburadores Keinin de 36 mm. Encendido transistorizado. Bateria 12 V 16 Ah, embrague hidráulico. Cambio de cinco velocidades. Transmisión secundaria por cadena.

CHASIS: Doble cuna (tubos de sección rectangular). Horquilla telescópica asistida por aire. Sistema Anti-dive. Diámetro barras 41 mm. Recorrido 155 mm. Suspensión posterior Pro-Link recorrido 120 mm. Frenos: doble disco delantero 276 mm. Disco posterior autoventilado de 220 mm. Ruedas 120/80 V 16 delante, 140/80 VR 17 detrás (radial).



2 Discos de 276 mm., pinzas de doble pistón y ruedas Comstar.



Seccionado del embrague de «doble acción» el cual «arrastra» en caso de que la rueda posterior «empuje» a la transmisión en una reducción violenta, impidiendo así que la rueda se bloquee.



Colín desmontable y convertible en biplaza.



Cuadro de fácil lectura.

Prestaciones (*)			
ACELERACION:		VELOCIDAD MAXIMA	
0-100km/h.	3,4 s.	Piloto erguido	240 km/h.
0-200 km/h. 0-400 m.	13.6 s. 11,6 s.	Piloto agachado	249 km/h.
0-1.000 m.	22,0 s.	* Datos de MOTORRAD	

