NUM. 1.203 • 14 MARZO 1991

325 ptas.

# MOTOCICLISMO

ALEMANIA DM 4.50 ESTADOS UNIDOS 5 [illegible] 7.50 FRANCIA FF 14.50 GRAN BRETAÑA £ 1.50 ITALIA Lr 3.300 CANARIAS CON TASA AIRIA 300 PTAS

PRUEBA A FONDO

## HONDA CBR 600 F

COMPARATIVA 125

## CAGIVA MITO
## GILERA SP.02
## APRILIA FUTURA

PRE-MUNDIAL '91

## PROTAGONISTAS

PRUEBA

www.motosclasicas80.com
info@motosclasicas80.com

HONDA CBR 600 F/91

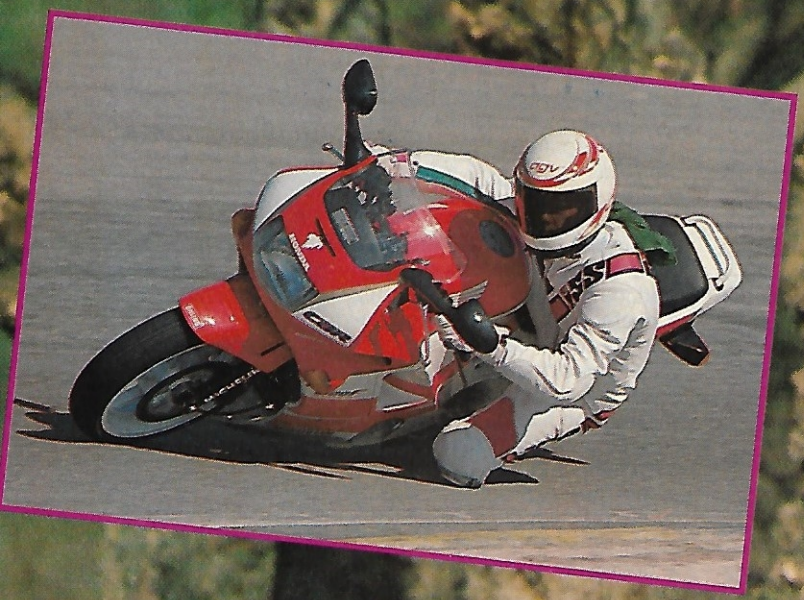
# ASALTO AL PODER

El objetivo perseguido por Honda al lanzar la nueva CBR 600/91 estaba claro, dar de lleno en el blanco de las «peso medio», con la Kawasaki ZZR y Yamaha FZR como referencias a batir. Pero lo más sorprendente es que después de alcanzar sus objetivos, esta vez el tiro se haya ido tan alto. Tanto que hasta las mejores 750 y 1000 quedan ahora bajo el radio de acción de este ligero y pequeño misil rojo y blanco de 100 CV..., todo un matagigantes.

www.motosclasicas80.com
info@motosclasicas80.com

# CBR 600F

Fuera de serie en circuito, más y mejor en carretera, y no por ello ha perdido su habitual polivalencia. La postura de conducción, muy adelantada, es, eso sí, bastante más exigente.



PARA enfrentarse a Goliat, David eligió una onda. Para enfrentarnos en el Jarama con una poderosa e intocable 1000 de 270 km/h. y 145 CV. elegimos también una... Honda, en este caso la nueva CBR 600/91. Y los resultados puede decirse que fueron iguales. La FZR 1000 EXUP/91, que era el gigante en cuestión, no cayó desplomada de certera pedrada en la frente, pero sí ante el inflexible cronómetro. Veamos: 1'51"23 era la vuelta rápida con la CBR; la EXUP se conformaba con 1'52"11. Pero no sólo la fantástica EXUP/91 de horquilla invertida «doblaba la rodilla» en la pista ante la CBR 600...

Estos días pasados y en lo que fue «la madre de todas las pruebas», en el circuito del Jarama y con nuestros amigos suecos de la revista *SuperBike*, probamos prácticamente toda la oferta '91 de 600 a 1000. Pues bien, únicamente las tres 750 R: Kawasaki ZXR 750 R (1'47"42), Honda RC 30 (1'49"82) y Suzuki GSXR 750 (1'50"89), se salvaron de la quema. Pero con una aclaración. Mientras la Honda CBR 600 montaba sus excelentes, en seco y muy particularmente en mojado, pero a fin de cuentas «de calle», neumáticos Michelin Radial A 59/M59 de origen, en las tres «siete y medio» rodamos con pegajosos Michelin Radial Hi-Sport «pata negra», algo más que una «ventajilla» en circuito.

Ni César Agüí, que era el autor de los tiempos anteriores, ni ninguno de los otros cinco probadores, entre suecos y españoles, que pasamos una semana en el Jarama dando más vueltas que la ruleta de un casino, conseguimos sacar en el trazado madrileño tanto jugo de las «mil» y en algunos casos tampoco de las 750, como de esta pequeña pero matona 600. Sus rivales directas ZZR 600 y FZR 600 (aunque de ello nos ocuparemos más ampliamente en una próxima comparativa) también sufrían las iras del azote de las «mil». Y mientras todo esto sucedía... a 300 km. de Madrid y en el circuito de Albacete, Luis D'Antín ganaba la primera prueba puntuable para el Nacional de Supersport con otra CBR 600 tan estrictamente de serie (salvo amotriguador) como la nuestra, repitiendo pocas semanas después en Calafat de forma igualmente arrolladora.

No es casualidad que hoy y a la voz de ¡100 CV.! las parrillas se hayan poblado además tan rápidamente de estas CBR. Su estrategia comercial ha sido

CBR 600F

bien planteada con motos a la venta en febrero y a un precio más que interesante, al bajar del anterior 1.150.000 de la tarifa '90 a 1.038.000 ptas. de la '91, con IVA, nuevo motor y toda su larga e importante lista de mejoras incluidas.

## SOLUCION DE FUTURO

La situación actual, con 750 y 1000 en versión libre de potencia a nuestra disposición, no durará mucho tiempo. El año de las promesas, 1992, será también con toda posibilidad el año del cerrojazo por parte de los fabricantes a 100 CV. como máximo para todas las superbikes. Los japoneses ya no tendrán que descafeinar motores, los fabricarán directamente como ya ha hecho Kawasaki con su última ZXR 750 o como hizo Honda con su VFR 750/90 ajustados a este límite. Las 1000 y las 750 (salvo las selectas «doble R» necesarias para homologación de SBK) nunca serán tan rápidas como hoy, pero el futuro que aguarda es esperanzador.

Igualadas de potencia, el fabricante que quiera superar a los demás y convencernos de su producto tendrá que poner todo su esfuerzo en chasis, suspensiones, frenos, aerodinámica... y, si además en la relación peso/potencia, clave en las prestaciones, el divisor es un valor «K», constante e igual a 100 CV., no quedará más salida para tratar de superar a los demás que reducir peso.

Esto nos llevará pronto de las actuales «mil» de 230/250 kg. en orden de marcha a superbikes más ligeras y manejables de aproximadamente 200 kg. La forma de transmitir puras y auténticas sensaciones deportivas al piloto será otra meta perseguida, pero difícil se presenta cuando los 100 CV. se consiguen partiendo de cilindradas tan altas. Para reencontrar nuevamente el genio, nervio y explosivo temperamento perdidos, aunque sea a costa de exigir, claro está, mucho más del motor, la mejor fórmula (al margen de acudir a Bimota o a otros preparadores, que se pondrán las botas, como sucedió en los '70 con los Dhol-da, Termignoni, Dunstall, Rickman, Japauto, etc.) pasará por buscar esos 100 CV. en cilindradas más bajas, algo que ya se ha encontrado.

¿Cómo serán las deportivas del futuro? Para encontrar la respuesta basta con estudiar al detalle y probar la nueva CBR 600 F/91. Su ficha personal no deja lugar a dudas: 100 CV. (94,2 CV. al embrague en nuestro banco), 185 kg. en vacío, 204 kg. en orden de marcha, 3,7 segundos de 0-100 km/h.; 15,3 segundos de 0-200 km/h...

## REVOLUCION

En MOTOCICLISMO, 1.182 y 1.189 (después de la IFMA y de su primera prueba en el circuito de Estoril, respectivamente), pasamos revista a las novedades técnicas de la CBR/91, pero resulta imprescindible recordarlas. El relevo de las superventas CBR'86 a '90 (evolucionada en el '89 con motor potenciado) llega en un momento clave y coincidiendo con el punto más alto de aceptación de las 600, como la Kawasaki ZZR (Moto del Año 90) o la Yamaha FZR. El propósito de Honda parece haber sido resumir en la personalidad de una sola moto lo mejor de sus dos rivales, y luego tratar de superarlas punto por punto, aunque para ello tuviera que echar la casa por la ventana y partir prácticamente de cero, sobre todo en el apartado motor.

Este conserva su habitual configuración, cuatro en línea inclinado a 45 grados con culata doble árbol, 16 válvulas y refrigeración líquida, pero ahora es más pequeño y compacto, encontrándonos con tres rasgos básicos diferenciales, carrera corta, cadena de distribución lateral (receta habitual en Kawasaki más que en Honda) y conjunto cárter superior, cilindros fundidos en una sola pieza para buscar más rigidez al seguir siendo el motor parte resistente en el chasis. La disposición lateral de la cadena permite un cigüeñal más corto y ligero, suprimiéndose un apoyo (menores rozamientos). El embrague tiene menor diámetro (pero tres discos más que antes); gracias a ello el cambio también puede ser más compacto. El radiador de aceite, y este es otro punto característico, queda incluido (no está, pues, a la vista) en la parte frontal del cárter motor, disipando calorías (intercambiador de calor aceite-agua) en el fluido de refrigeración del motor.

Diámetro y carrera pasan de 63×48 mm. a 65×45,2 mm. El mayor diámetro implica cámaras de combustión más eficientes con válvulas más grandes (25,5 mm. en admisión y 22 mm. en escape). La compresión sube de 11,3:1 a 11,6:1. Los pistones, con nuevos segmentos, son 24 gramos más ligeros, y la reducción de carrera hace posible elevar 1.000 r.p.m. el régimen de giro, sin que su velocidad lineal máxima alcance valores comprometidos (19,0 m/s. a 12.000 r.p.m.). A destacar finalmente la supresión en culata de los anteriores «balancines» individuales, optándose por acción directa leva-válvula, con fiable y duradero reglaje por pastillas calibradas.

La alimentación del íntegramente nuevo propulsor es por cuatro carburadores Mikuni inclinados de 34 mm. (antes 32 mm.) a depresión y con compuerta plana (antes cilíndrica). Los conductos de admisión son considerablemente mayores (35 mm. frente a 30 mm.) y totalmente rectos. La caja del filtro de aire tiene más volumen, lo mismo que el silenciador del nuevo sistema de escape 4-2-1 (antes 4-1). Otras ventajas del motor '91 se encuentran en su nuevo encendido digital de alta resolución y selector de cambio dentado (en lugar del anterior de trinquete). Esto último será lo primero que apreciaremos en marcha, al mejorar precisión y olvidarse casi completamente esta CBR/91 de los anteriores «cataclonk» y dureza de cambio típica de las CBR '86 a '90, sobre todo en ciudad a baja velocidad y al cambiar de primera a segunda. Las reacciones de transmisión en el nuevo motor se mantienen agradablemente amortiguadas pese a sus menores inercias.

## EVOLUCION

Aunque todo ha cambiado también en la parte ciclo, en este apartado podemos quitar la R y hablar más moderadamente de evolución. Descartada la idea, obviamente por razones de costes, de utilizar el lujurioso chasis de aluminio de la nueva CBR 400 RR (reservada para Japón), se sigue confiando en el conocido doble viga de acero, aunque reforzado y rediseñado con ayuda de ordenador en función de las menores dimensiones del motor. Este se ha reposicionado en el chasis buscando un mejor centrado de masas y el piloto, parte tan clave y decisiva como el motor a la hora de hablar de reparto de pesos, ocupa una posición claramente más avanzada, más volcado que antes sobre la rueda delantera.

La geometría del bastidor apenas se altera, reduciéndose en un solo grado de lanzamien-

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

to (de 26 a 25). No se modifica avance, 94 mm., ni distancia entre ejes, 1.410 mm. La CBR sigue siendo tan pequeña, corta y compacta como sugieren sus siempre cerradas «aero» líneas. Estas, por su parte, también se han renovado estilizándose claramente gracias a un colín más alto y respingón y un carenado que desciende agresivamente en cuña sobre el guardabarros delantero, más corto y que ya no carena las botellas de horquilla. El peculiar guardabarros trasero que simula ser al mismo tiempo algo así como un refuerzo de aluminio para el mismo basculante de siempre (de acero), apenas impide que el agua y el barro se proyecten en marcha sobre la parte posterior del asiento, o espalda del pasajero, pero completa junto con la nueva decoración y colores, blanco-rojo/negro-rojo/negro-rosa-verde ácidos, la nueva y, en opinión de la mayoría de los probadores, afortunada fisonomía de la CBR/91, con sólo dos reparos. Fea y pobre estructura tubular para soporte de reposapiés traseros y silenciador; acero inoxidable habría sido el remate perfecto, pero todo llegará...

La cúpula del carenado es más amplia. Antes, si pretendías ocultarte totalmente detrás de ella, ni lo conseguías ni veías nada, los relojes te lo impedían. Era más seguro mirar por encima. Ahora la visibilidad es muy superior, excelente en circuito o en autopista en posición tumbado, incluso con la barbilla en el depósito. La protección que ofrece sentado es mejor, no era difícil, aunque todavía insuficiente para pensar en largos viajes a ritmo elevado.

## LA HISTORIA INTERMINABLE

Siguiendo con la interminable relación de modificaciones hay que detenerse en la horquilla frontal, con regulación en precarga de muelle por tornillo graduado (antes por presión de aire de 0 a 0,4 bares) y que manteniendo el mismo recorrido de 130 mm. aporta rígidas barras de 41 mm., antes 37 mm., además de una nueva válvula hidráulica para más suave y progresivo deslizamiento. Detrás se ha revisado la progresividad del sistema «pro-link» y, siempre con 110 mm. de recorrido, se incorpora un nuevo amortiguador de más calidad, con exclusivo sistema Honda de flujo de aceite en espiral. Es regulable en precarga de muelle (siete puntos) y en retención de hidráulico (por tornillo sin posiciones). El equilibrio de suspensiones de origen, delante/detrás, es casi totalmente perfecto, sin modificar nada y para cualquier tipo de firme, como comprobamos rodando sobre lo mejor y lo peor que figura en la carta del MOPU. En el apartado frenos, con 276 mm. delante y 220 mm. detrás, más las habituales pinzas Nissin de doble pistón paralelo, todo parece que sigue igual, pero se han mejorado calidad de latiguillos y pastillas (sinterizadas). Más radical es el peso de llantas «S Spoke» de tres radios y estrecha garganta (2,50×17/3,50×17) a un juego de aleación con seis radios tipo RC30 y talla XL 3,50/4,50 para poder montar modernos radiales Michelin de perfil ultrabajo, 120/60 y 160/60, mismas medidas que en la Kawa ZZR (antes 110/70; 130/80).

## SUPERSPORT

Las primeras sensaciones en marcha vienen marcadas por una inmediata y agradable sensación de ligereza en las manos, pero también por la nueva postura de conducción. Honda ha buscado que nos sentemos más cerca del depósito y de la rueda delantera, y el asiento más alto e inclinado persigue este fin y que inevitablemente carguemos más peso en el manillar. La movilidad sobre el asiento parece por ello inicialmente limitada, te encuentras un poco «atrapado» y al mismo tiempo sentado en un plano relativamente elevado y poco integrado con la moto. Algo ligeramente parecido, aunque no tan acentuado, como en la RC 30. Acostumbrarse será cuestión en todo caso de muy pocos kilómetros. El tacto de dirección es el segundo punto que inmediatamente destaca. La anterior lentitud, dureza y acusada inercia frontal de las CBR 600 han desaparecido. Con manillar más ancho, perfil frontal más bajo, menor lanzamiento y nuevo reparto de peso la respuesta de la dirección es mucho más directa, precisa, rápida de reflejos y ejemplarmente neutra.

Adormilado, capaz de empujar suave pero irregularmente entre 1.000 y 2.000 r.p.m., el motor despierta y se empieza a sentir nervioso y con «ganas de marcha» a partir de sólo 3.000 r.p.m. Su respuesta a partir de este punto es una maravilla, por llena, lineal y progresiva, sobre todo al pensar en lo que con su cilindrada será capaz de ofrecernos después. No ha perdido apenas bajos con respecto al anterior y supera el régimen medio de 5.000/6.000 r.p.m. sin vacíos y con mucho mejor tacto en

CBR 600F

el puño. A partir de 7.000 r.p.m. y hasta 8.000 r.p.m. empiezas ya a moverte en zona caliente con sensaciones dignas de 750, pero lo mejor no llegará hasta las 9.000 r.p.m. A partir de este punto se enciende y dispara el cohete hacia la raya roja de 13.000 r.p.m. No hay duda alguna de que nos encontramos ante uno de los mejores motores de media cilindrada, tal vez el mejor en términos absolutos, de todos los tiempos, aunque esperaremos a confirmarlo en la próxima comparativa frente a las ZZR y FZR. Un motor que pasará a la antología de Honda junto a la VFR/89, RC 30 y CBR 1000.

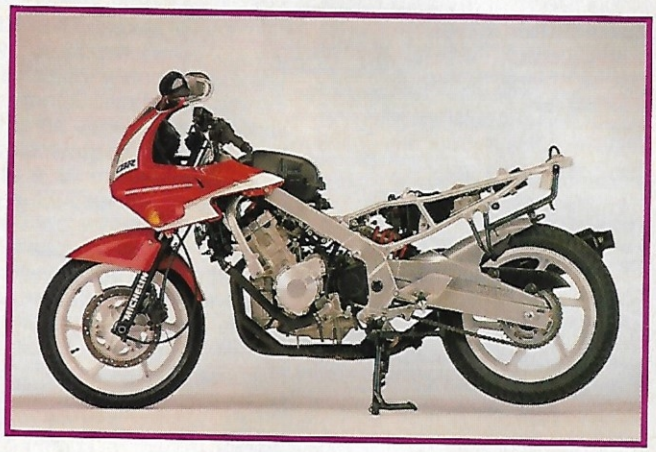
Jugar con el cambio sigue siendo necesario para mantenerse en la mejor zona de par y potencia, pero sólo si quieres aplicarte seriamente en circuito o en conducción deportiva en carretera. No es necesario cambiar, con una relación muy bien escalonada y bastante cerrada de primera a quinta de forma obsesiva, ni mucho menos. Todo sucede como con el anterior motor, pero con más CV. y par a prácticamente cualquier régimen por encima de 4.500 r.p.m. Puedes adelantar coches por ejemplo acelerando bruscamente desde 60 km/h. en 5.ª (3.500 r.p.m.) sin ningún problema. Más divertido será mover rápido el pie izquierdo, pero la elasticidad y capacidad de recuperación en marchas largas del nuevo motor Honda es soberbia, realmente sorprendente y siempre te parecerá impropia de su cilindrada.

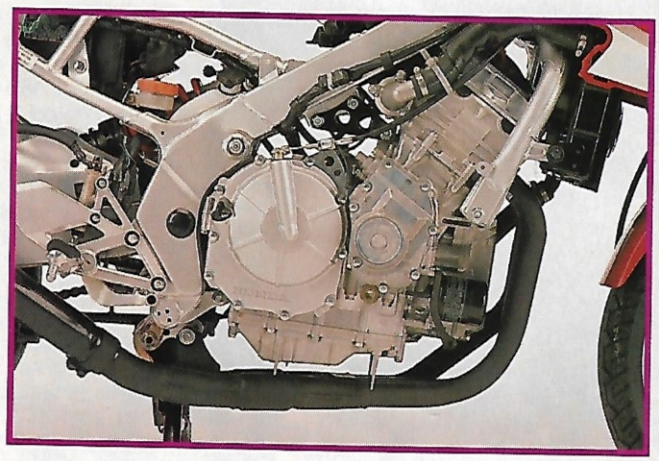
La aceleración es muy brillante, como demuestran los tiempos conseguidos, especialmente en las distancias largas, que no se ven tan influidas por una mejor o peor arrancada, con excesivo patinado de embrague o salida en «caballito». Sin montar números, difíciles de evitar con esta CBR, sus 11,8 segundos en los 400 mentros (igual que la CBR/90), tendrían que haber sido rebajados sin problemas de acuerdo con su relación peso/potencia de sólo 2,16 kg/CV. hasta un registro de alrededor de 11,5 que pocas 750 serían capaces de acreditar. La velocidad máxima, 231 km/h., medidas con radar, en posición tumbado, con mono de cuero, en llano y sin un solo soplo de viento a favor ni en contra, es muy fácilmente alcanzable pero ligeramente inferior a lo que esperábamos y también a los 240 km/h. con que nos sorprendió el año pasado la Kawa 600 (con viento a favor). Probamos en condiciones más favorables, pero en sexta, ni cuesta abajo, con su larguísimo desarrollo teórico de 263 km/h. (salto de quinta a sexta de 1.500 r.p.m., aproximadamente, sólo 1.000 r.p.m. de tercera a quinta), nuestra CBR podía superar los 240 de marcador y las 12.200 r.p.m. (232/233 km/h. reales). En el banco de rodillos su potencia máxima al embrague subía hasta 94,2 CV. al embrague (95,2 CV. el año pasado la ZZR 600), un 5,8 por ciento por debajo de lo declarado.

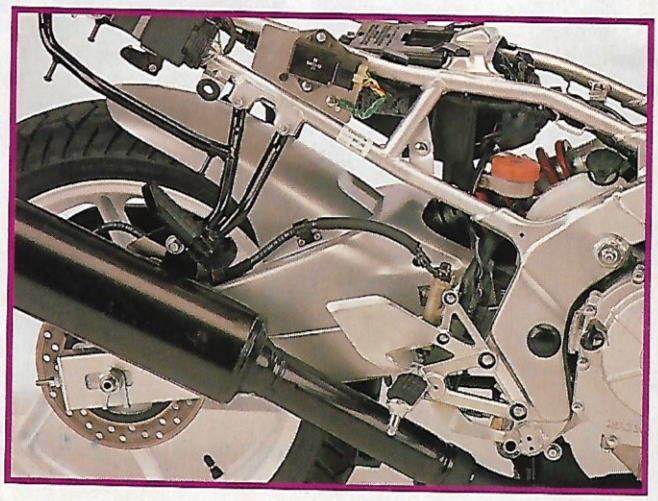
## CON BUENAS RAZONES

En cualquier caso no es como para preocuparse. Ya hemos comentado al principio lo que sucedió en circuito, y como también comprobaríamos en carretera, la razón es muy clara: chasis, frenos, suspensiones, neumáticos permiten apurar de la mejor y más productiva forma posible hasta la última gota de potencia disponible. La ejemplar efectividad en circuito de la CBR se basa en un chasis impecablemente neutro y rígido y en una horquilla inflexible y que responde siempre bien ante cualquier exigencia. La suspensión trasera no destaca tanto, pero está a la altura del resto y la distancia libre al suelo, incluso con caballete y pata de cabra, es suficientemente amplia con neumáticos de calle. Los Michelin de serie cumplen muy bien en circuito y puedes apoyarte con fe casi ciega en el delantero y abrir gas con bastante anticipación, confiando en el enorme balón trasero sin problemas. El motor colabora decisivamente a la hora de bajar tiempos dada su excelente motricidad y gran facilidad por su amplia banda de potencia y adecuada relación de cambio para mantenernos siempre, aunque comentamos errores, o elijamos marchas largas, con muy contundente respuesta en el puño de gas. De todas formas igual que sucederá en carretera para ir deprisa de verdad, mejor siempre «con una marcha de menos», y ojo al cuentavueltas: si cambias de oído casi siempre te equivocarás; cuando da «grima» y hiere tu sensibilidad a 12.000 r.p.m., todavía queda una reserva de 1.000 r.p.m. por apurar.

Cuando empiezas a rodar en circuito la postura de conduc-







www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

## AL DETALLE

**Antirrobo:** Central, bloquea a derecha o izquierda. Una sola llave para contacto y tapón de gasolina.

**Retrovisores:** Bastante mejor visibilidad que antes, no vibran, se orientan bien, sobresalen mucho, pero a pesar de ello no estorban demasiado en ciudad, pasan por encima de los retrovisores de los coches.

**Caballete:** Central y lateral. Este último con interruptor de seguridad cortacorriente y además chivato luminoso antidespistes en el tablero. Ni uno ni otro rozan en conducción deportiva en carretera ni tampoco en circuito.

**Bocina:** Potente, se oye bien de lejos.

**Asiento:** Más alto, inclinado hacia el depósito, con bastante menos espuma, pero es cómodo para piloto y pasajero al ser mucho más ancho delante y detrás. No es extraíble.

**Herramientas:** Igual que antes. Escasa dotación alojada en mínimo lugar bajo el asiento, al que se accede previo desmontaje de la tapa lateral izquierda. Incómodo.

**Pasajero:** Asiento más espacioso, reposapiés relativamente bajos, pequeña asa a su disposición, confort de suspensiones y pocas vibraciones. Hasta 150/160 km/h. lo pasará bien, después no tanto, sentado muy arriba recibe la paliza del viento.

**Accesibilidad:** Mejor confiar en su fiabilidad. Desmontar el carenado es fácil, todas las piezas encajan luego bien al montar, pero es bastante laborioso. Se mantiene el buen acceso a las bujías gracias a dos pequeños paneles desmontables así como al tapón de llenado y nivel (por varilla) de aceite.

**Carenado:** Desciende claramente en cuña sobre la rueda delantera, a pesar de ello ofrece más protección, padeces menos ruido del viento en el casco, menos frío en el cuello, pero todavía es insuficiente para viajar cómodo a velocidad de crucero elevada. Buena visibilidad dentro de la cúpula en posición tumbado. Al formar todas las piezas un solo bloque cerrado aumenta considerablemente su resistencia en caso de caídas y el calor del motor no llega al piloto.

**Gasolina:** Se ha solucionado un pequeño viejo defecto de las CBR, ahora el tapón de llenado, de gran calidad, queda unido y bascula al abrirlo sobre el depósito. Práctica llave de gasolina, es siempre lo mejor, con reserva. No hay indicador de nivel. Escasa autonomía al mantenerse la capacidad del depósito en 16 litros.

**Instrumentación:** Básicamente igual a la anterior, aunque se han modificado el formato de los testigos luminosos, ahora redondos; las escalas, con números blancos para más clara lectura; y el cuentavueltas con estabilización electrónica de alta precisión y raya roja a 13.000 r.p.m., antes 12.000 r.p.m. El velocímetro sigue siendo bastante optimista. No falta termómetro de agua de refrigeración.

**Conmutadores:** Ultimo modelo de Honda, muy prácticos y funcionales, como en las últimas CBR 100 o VFR 750. Otra pequeña ventaja.

**Reposapiés:** Una de las pocas piezas que no cambian, aunque las placas soporte de los delanteros son de más calidad. No así los del pasajero, punto feo y pobre claramente pendiente de revisar y mejorar en sucesivas ediciones. Quitando los largos avisadores no rozan en el suelo. Cubiertos de goma anulan las pocas vibraciones que se escapan del motor.

**Manetas:** Práctica regulación en distancia al puño sólo en la de freno.

**Pedales:** Cambio y freno en chapa, si se doblan en caídas se enderezan fácilmente.

**Manillar:** Parecido, pero no es igual, más brazo de palanca ahora por sus tres centímetros más de anchura.

**Cadena:** Clásicos tensores por tornillo y tuerca con referencias de alineamiento.

**Faro:** Puedes viajar de coche tranquilamente. Nuevo faro halógeno trapezoidal, pequeño ¡pero matón!, con potentísima luz de carretera.

**Equipajes:** Cuenta como antes con prácticos, aunque estéticamente muy mejorables, puntos de anclaje para fijar pulpos o redes para llevar equipaje sobre el asiento. En el carenado o bajo el asiento o colín no hay ningún hueco practicable. Bolsas sobre depósito mejor con imanes.

CBR 600F

ción te gusta cada vez más, perfecta para descolgarse, lo mismo que la ligereza y precisión en los cambios o modificaciones de trayectoria, el poco esfuerzo que exige en el manillar para realizarlos y su perfecto aplomo en rectas o curvas rápidas, como en el «túnel» o «Pegaso», aun pasando por encima de los baches. De todas formas, en el Jarama no se pueden reproducir exactamente todas las situaciones que encontraremos en el mundo real en carretera o autopista. En este ambiente, agilidad, sin haber perdido aplomo frontal a alta velocidad, y manejabilidad también serán factores clave. A sumar también en el haber de la CBR su confortable tacto de amortiguación (sin alterar el reglaje original para un peso de 70 kg. aun ni en plan de la conducción más deportiva).

También su intachable estabilidad en recta, a 230, o en curvones de autopistas al mismo trapo. Una estabilidad que será factor K constante e independiente del estado del suelo, desgaste de neumáticos (lo comprovamos con el trasero prácticamente plano y el delantero escalonado después de la incursión en el Jarama) o de lo que asomes fuera del carenado (algo que suele dar problemas, cazadoras que flamean, mochilas, en motos pequeñas, rápidas y ligeras).

## FUEGO EN EL CUERPO

Pero está claro que esta CBR que apenas vibra y sólo bebe de verdad gasolina cuando vas a tope, además de disfrutar siempre de una gran progresividad de motor que favorece cualquier planteamiento de conducción, lo soporta, lo resiste y se sobrepone a todo. Un nuevo ejemplo frente al gigante EXUP...

En la toma de contacto de la nueva EXUP/91, referencia obligada donde las haya por su impresionante y yo diría que absoluta, incontestable, mágica y suprema efectividad como deportiva en carretera abierta (disfroto con sólo recordarlo...) César Agüi nos contaba cómo salió de una situación muy apurada en curva después de haber «abrasado» por motor a la GSXR 750/91 y a la que al menos en aquel momento era mi CBR 600/91.

Nos contó lo que sucedió «después» porque era lo que venía al caso, pero tengo que romper una lanza a favor de esta increíble CBR recordando también lo que sucedió «antes», en una carretera de trazado rápido donde los haya, con impecable asfalto, curvas de tope, tope, en 4.ª y 5.ª y rasantes que encogen el estómago... cuando las dos GSXR y Exup se convirtieron en sólo dos pequeños puntitos luminosos en los retrovisores de mi CBR. La GSXR abandonó la persecución de la Honda; sólo la EXUP empleándose a fondo pudo aprovechar al final una larga recta de casi cuatro kilómetros para interceptar y «abrasar» a tan insolente 600.

La diferencia en circuito de la CBR sobre la EXUP puede ser de décimas o segundos, tres nada menos en mi caso a favor de la Honda en el Jarama, pero en carretera con menos rectas y muchas curvas se podría ampliar tal vez a minutos. Las teorías sobre la conveniencia social de la limitación de potencia a 100 CV. se desmoronan ante esta CBR. Con una «mil» de 145 CV. disfrutas tanto en aceleración —apuntas, disparas y ¡fuego!— que corres menos en curvas; con una 600 como esta Honda casi inevitablemente buscarás, por el contrario, más satisfacciones y sensaciones en curvas. Es más fácil frenar tarde, iniciar la curva, confiar en improvisar dentro del ángulo si es necesario, por su menor peso y finalmente abrir gas y acelerar a moto inclinada con decisión sin preocuparte por controlar derrapadas. Con esta CBR te hierve rápido la sangre en las venas por muy frío y cerebral que seas.

Personalmente y para conducción deportiva en carretera, que debe ser siempre lo menos tensa, más fina y más fluida posible, prefiero disfrutar del superior par, cuanto más mejor, de una 750 o 1000, pero hay que reconocer que esta CBR 600 se aproxima a su nivel de eficacia. Es cierto que su par máximo de 6,17 mkg. a 10.000 r.p.m. parece endeble en comparación con las «mil» de más de 10 mkg., pero hay que insistir en la llena respuesta y buen golpe de gas en zona tan amplia como la comprendida entre 7.000 y 13.000 r.p.m. Con respecto a la versión precedente, tan pocas dudas tengo sobre que la CBR/90 es claramente superior por confort de marcha en ciudad como sobre que la CBR/91 la convierte en obsoleta para circuito. En carretera las cosas cambian. La CBR/91 establece nuevas referencias, pero la «antigua» todavía soporta bien la comparación. Era rápida, cómoda, estable, y está claro que de la noche a la mañana no ha dejado de serlo, simplemente ahora hay algo, punto por punto, todavía mejor: esta nueva representante de esa nueva generación de deportivas de pura casta de no más de 100 CV. que probablemente nos aguardan.

Importante, y factor clave en sus posibles ventas, será también el que a pesar de su mayor competitividad en circuito, la nueva CBR apenas ha perdido nada de su tradicional polivalencia. Después de pasar dos semanas con ella la encontraba exactamente igual de cómoda y funcional que antes para moverme por ciudad o para ir de casa a la oficina.

Pensando en viajes, tampoco cede nada de terreno. Cualquier mejora como sport repercute directamente a su favor como turismo. Mejores suspensiones, tacto de frenos igual de potentes que siempre, pero más progresivos, con menos mordiente y brusquedad en el inicio de la frenada para un más fácil control.

Además de esto, superiores prestaciones vienen acompañadas salvo en autopista a tope de consumos similares. Las vibraciones son poco relevantes, cuenta con las mismas reducidas posibilidades a la hora de hablar de equipaje, pero ha mejorado en estética, terminación, ruidos o resonancias de carenado, instrumentación, conmutadores, cuentavueltas más preciso, relojes de más clara lectura... No ha perdido nada de sus cualidades ruteras.

Sólo se te cansarán un poco antes las manos. No se puede pedir más, sobre todo cuando cuesta bastante menos esta completa, equilibrada y homogénea CBR 600 F/91, llamada por méritos propios a convertirse en la nueva referencia entre las «peso medio» deportivas en carretera, o en la indiscutible reina supersport en circuito. Si no fuera porque todavía es posible encontrar 750 y 1000 de más de 100 CV., a la hora de elegir una deportiva todo estaría muy claro. □

*Agresiva o tranquila, como tú quieras, pero con 100 CV. y 185 kg. la provocación es constante.*

**A. Moreno de Carlos**
Fotos: **G. Arche/J. Olivares**

# TELEX DE LA PRUEBA

**Ciudad:** Aunque sigue desenvolviéndose con gran agilidad y hay que destacar la notable mejora de su selector de cambio, éste es el único ambiente en el que, debido a su postura de conducción, no puede superar a la versión precedente. Con su asiento más alto e inclinado cargas bastante más peso en las manos. Los retrovisores son muy anchos y el ángulo de giro, como siempre, un tanto escaso.

**Carretera:** Es evidente que se encuentra más cómoda atacando que paseando, pero todo lo ganado como deportiva, por chasis, neumáticos y suspensiones, repercute directamente a su favor en una aplicación turística. Su motor tiene mucho más genio y potencia arriba, pero su respuesta es al mismo tiempo claramente más lineal y progresiva. Olvidada por otra parte su anterior inercia frontal, la conducción de la CBR es mucho más fácil e intuitiva. La autonomía sigue siendo escasa.

**Autopista:** Media cilindrada le basta para poder viajar al ritmo de crucero de las grandes, y con ese aplomo en rectas y estabilidad en curvas rápidas hasta ahora sólo visto entre las mejores «mil» y «siete y medio». Fantástica. Máxima precisión, confianza y seguridad a tope de sus posibilidades. Tan sólo un punto negativo, insuficiente protección de carenado y... ojo al consumo, también se puede disparar como en las más grandes.

**Sport:** Paso de gigante el dado en chasis, suspensiones y motor. Impecable e implacable comportamiento. De una buena sport hemos pasado a una ¿indiscutible? ganadora en supersport...; ya veremos quién es capaz de resistirla en circuito este año. En carretera, por su relación peso/potencia, la conducción deportiva alcanza una nueva dimensión.

**Dos plazas:** Confort, por suspensiones, asiento ancho y reposapiés bajos, incluso como para pensar sin miedo en viajes largos, aunque, eso sí (por viento, turbulencias), preferiblemente a cruceros moderados. Con dos la sexta resulta excesivamente larga.

CBR 600F

# BANCO DE PRUEBAS

## FICHA TECNICA

| HONDA CBR 600 F/'91 | |
|---|---|
| Motor | Cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos, refrigeración líquida. |
| Distribución | Doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro, cadena lateral. |
| Diámetro x carrera | 65x45,2 mm. |
| Cilindrada | 599 c.c. |
| Compresión | 11,6:1. |
| Pot. máxima (fábrica) | 100 CV. a 12.000 r.p.m. |
| Par máx. (fábrica) | 6,4 mkg. a 10.500 r.p.m. |
| Carburadores | 4 Keihin a depresión 34 mm. |
| Encendido | Digital. |
| Bateria | 12 V 8 A. |
| Embrague | Multidisco en aceite. Cable. |
| Transmisión primaria | Engranajes dientes rectos. Relación: 1,864. |
| Transmisión secundaria | Cadena. Relación (15x43)x2,867 |
| Cambio | Seis velocidades. |
| Relación interna | 1.ª. 2,928; 2.ª. 2,063; 3.ª. 1,588; 4.ª. 1,368; 5.ª. 1,200; 6.ª. 1,087 |
| Km/h. a 1.000 r.p.m. | 1.ª. 7,1; 2.ª. 10,3; 3.ª. 13,8; 4.ª. 15,7; 5.ª. 17,9; 6.ª. 20,2 |
| Chasis | Acero, tipo «dyamond», tubos sección rectangular y redonda. Motor portante. |
| Lanzamiento | 25° |
| Avance | 94 mm. |
| Suspensión delantera | Horquilla telehidráulica. |
| Barras | 41 mm. |
| Recorrido | 130 mm. |
| Reglajes | Precarga de muelle. |
| Suspensión trasera | Pro-link, amortiguador Showa. |
| Recorrido | 110 mm. |
| Reglajes | Precarga muelle (7 p.), retención hidráulico. |
| Freno delantero | Doble disco, 276 mm. |
| Pinzas | Nissin. Flotantes, dos pistones paralelos. |
| Freno trasero | Disco, 220 mm. |
| Pinza | Nissin. Doble pistón paralelo. |
| Rueda delantera | 3,50x17"; Michelin A 59 Radial. 120/60 ZR 17. |
| Rueda trasera | 4,50x17"; Michelin M 59 Radial. 160/60 ZR 17. |
| Distancia entre ejes | 1.410 mm. |
| Altura asiento | 810 mm. |
| Peso en vacío (fábrica) | 185 kg. |
| Peso lleno | 204 kg. |
| Capacidad depósito/res. | 16/3 litros. |
| Precio (IVA incl.) | 1.038.000 ptas. |

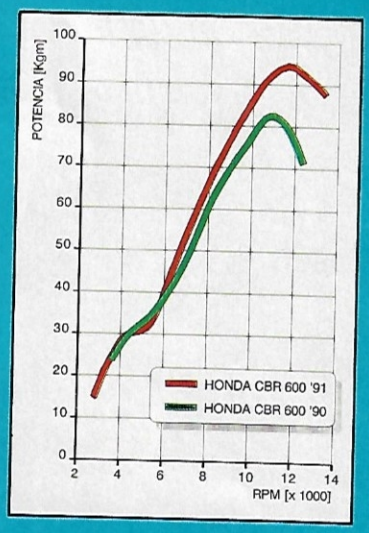
## FRENTE A FRENTE

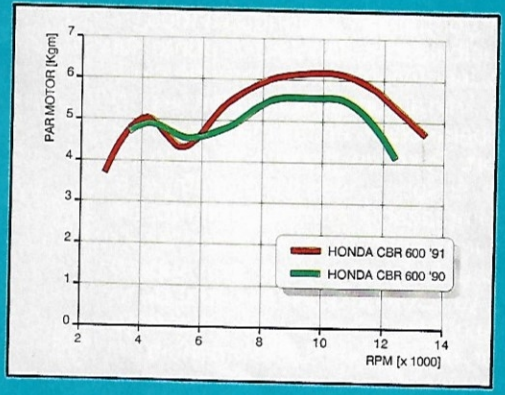
| Modelo | Cilindrada diám.x carr. | Potencia CV/r.p.m. | Veloc. máx. km/h. | Acel. 400 m. | Acel. 1.000 m. | Consumos mín./med./máx. | Peso seco | Capac. depósito | Precio | Prueba MOTOCICLI. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ho. CBR 600/'91 | 599 (65x45,2) | 94,2/12.000 | 231 | 11,8 | 22,3 | 5,6/8,1/11,2 | 185 | 16 | 1.038.000 | 1.189 |
| Ho. CBR 600/'90 | 598 (63x43) | 85,8/10.720 | 226 | 11,8 | 23,1 | 4,1/7,8/10,6 | 184 | 16 | 1.150.000 (1) | 1.097 |
| Kawa ZZR 600/'90 | 599 (64x46,6) | 95,2/— | 240 (*) | 11,5 | 21,8 (*) | 5,1/8,0/11,4 | 195 | 18 | 975.000 | 1.165 |
| Yam FZR 600/'90 | 599 (59x54,8) | 83,5/10.450 | 225 (*) | 11,9 | 23,3 (*) | 3,8/7,5/10 | 179 | 18 | 869.000 (2) | 1.097 |
| Suzu GSX 600/'90 | 599 (62,6x48,7) | 75/11.800 | 217 | 12,4 | 23,8 | —/8,2/10,7 | 195 | 20 | 898.000 | 1.118 |
| Suzu GSX 750 F | 748 (73x44,7) | 97,4/10.500 | 228 | 11,3 | 21,8 | 4,5/8,1/10,9 | 209 | 20 | 998.000 | 1.120 |
| Ho. VFR 750/'90 | 748 (70x48,6) | 99,7/9.740 | 237 | 11,4 | 21,8 | 5,5/8,1/10,8 | 216 | 19 | 1.317.000 | 1.155 |

(*) Con viento a favor

(1) Antes de rebajas. (2) FZR ('91): 1.044.900

La curva de potencia del motor '91 es desde 5.000 r.p.m. ejemplarmente lineal y progresiva. El medio régimen está algo más lleno de par y potencia que antes, pero donde de verdad se encuentra la gran diferencia es a partir de 9.000 r.p.m. con una escalada de potencia estimulante y limpia. La zona alta de la curva es muy favorable, manteniéndose siempre por encima de 90 CV. entre 10.000 y 12.000 r.p.m. Los altos y casi constantes valores de par en una 600 tan deportiva nos hablan claramente de la formidable buena disposición de este motor de 100 CV. declarados para un uso normal y turístico. El motor CBR/'91 se ha comparado esta vez en banco con el de una CBR/'90 particular que nos ofreció 82 CV., una cifra inferior a los 85,8 registrados anteriormente con la moto de pruebas de Honda (93 CV. declarados).




## Resultados obtenidos por el Banco de Potencia Bosch FLA 203 de MOTOCICLISMO

| | HONDA CBR 600 '91 | HONDA CBR 600 '90 |
|---|---|---|
| Potencia máxima al embrague | 94,2 CV. | 82,6 CV. |
| Régimen de potencia máxima | 11.900 r.p.m. | 10.830 r.p.m. |
| Par motor máximo al embrague | 6,17 mkg. | 5,57 mkg. |
| Régimen de par motor máximo | 10.020 r.p.m. | 9.030 r.p.m. |
| Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima | 19,0 m/s. | 17,3 m/s. |
| Relación peso/potencia | 2,16 kg/CV. | 2,47 kg/CV. |
| Potencia específica | 157,6 CV/l. | 138,0 CV/l. |
| Temperatura ambiente | 17,0 °C | 36,0 °C |
| Presión atmosférica | 939,0 mb. | 948,0 mb. |

## PRESTACIONES

| | HONDA CBR 600 F/'91 | HONDA CBR 600 F/'90 |
|---|---|---|
| Aceleración | | |
| 0-400 m/V. final | 11,80/187 km/h. | 11,78/— |
| 0-1.000 m/V. final | 22,30/218 km/h. | 23,14/— |
| Velocidad máxima | | |
| Solo tumbado/marca | 231/240-12.000 r.p.m. | 226/— (*) |
| Solo sentado/marca | 220/230-11.500 r.p.m. | 221/— (*) |
| Dos plazas/marca | 203/215-11.500 r.p.m. (5.ª) | 212/— (*) |
| Error velocímetro | | |
| V. indicada/efectiva | 140/133; 160/156 180/171; 200/189 | 140/134; 160/155 180/175; 200/192 |
| Consumos | | |
| Mínimo (120 km/h.) | 5,6 | 4,1 |
| Med. (toda la prueba) | 8,1 | 7,8 |
| Máximo (autopista) | 11,2 | 10,6 |
| Aut. med. (res. incl.) | 197 km. | 205 km. |

(*) En llano, pero con viento a favor. CBR/'791 probada en el mismo lugar pero con viento cero.