

ENSAYO  
SM

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

*motos clásicas*

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

## HONDA CBR 900 RR FIREBLADE

LA NUEVA CBR 900 RR INAUGURA UNA NUEVA ERA EN LAS SUPERDEPORTIVAS.  
¿ES UNA SEISCIENTOS CON MOTOR DE MIL Y PRECIO DE SIETE Y MEDIO?  
¿ES UNA SIETE Y MEDIO CON MOTOR DE MIL Y PESO Y TAMAÑO DE SEISCIENTOS?  
¿ES UNA MIL CON PESO Y TAMAÑO DE SEISCIENTOS Y PRECIO DE SIETE Y MEDIO?...

Pere Casas  
Fotos: Santi Díaz - Francesc Montero



LA E

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

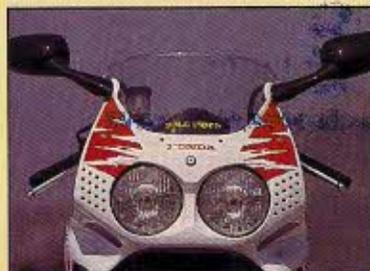
*motos clasicas*

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



# SPADA CANDENTE

# ENSAYO SM



El frontal de la cúpula es ahilado por encima del doble faro. Destacan los agujeritos del carenado plástico: disminuyen la resistencia lateral al aire y favorece la manejabilidad.



El asiento para el piloto es cómodo y deja espacio por detrás para arrebatar el pequeño carenado. Para el pasajero... un doble piso bajo el cual existe un buen lugar para objetos.



**T**adao Baba, el ingeniero de Honda Motor Co. encargado del proyecto CBR 900 RR, ha dispuesto del doble de tiempo habitual en Honda para preparar una novedad. Cuatro años. No ha gastado este tiempo en vano. En realidad, eso ha sido así porque el proyecto de la CBR 900 RR se dibujó antes que el de su hermana pequeña de seiscientos. Pero unas consultas en marketing dieron prioridad al proyecto de la cilindrada media frente al de la 900 cc. Sin embargo, al igual que lo fue la RC-30, la nueva Honda es un cambio importante en el planteamiento de las Superbikes.

Esta CBR 900 no sólo debía ser la mejor siete y medio del mercado. También debía plantar la cara a las superdeportivas tipo 1000 Exup y GSX 1100 R, una tarea que su prima CBR 1000 aparca para ser "sólo" una GT.

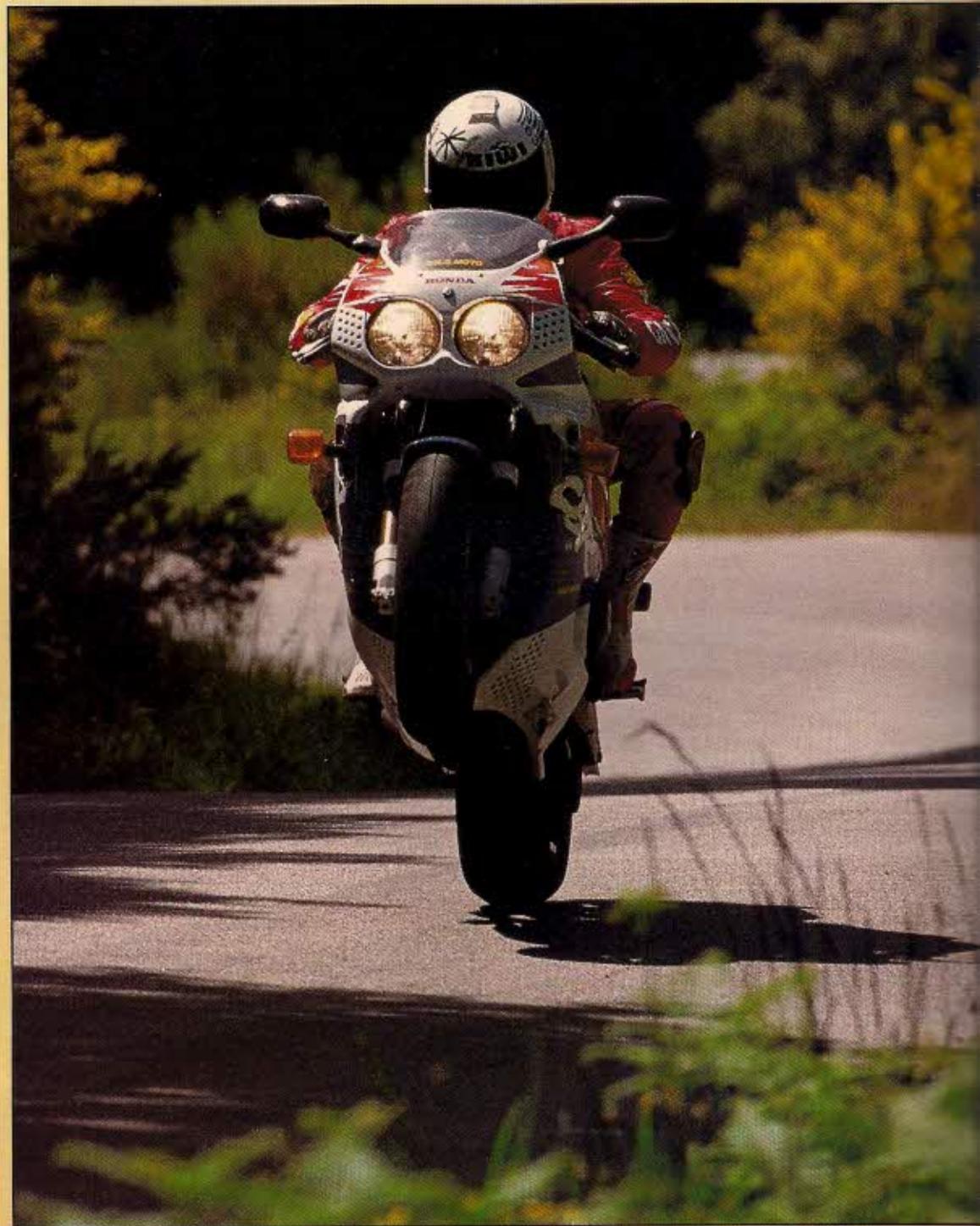
La solución: atacar con el nuevo producto varios mercados al tiempo. Con la novedad de ser la mejor moto ligera de las últimas temporadas. Un título que ya está en sus vitrinas de la familia CBR gracias a la pequeña 600. La simple receta es poner en un sólido bastidor de su mismo tamaño un motor tan potente como puede ser un 900. Poción mágica.

Bien, la CBR nos encantó en Phillip Island cuando su presentación en sociedad. Allí, en circuito, nos gustó. Pero naturalmente debimos dejar en el aire su juicio definitivo en carretera.

Como cada año amigos de otros medios de prensa han probado una moto "paralela" en Calafat. Antes de que todos pudiéramos disponer de la unidad de pruebas cedida directamente y con la garantía de Montesa Honda SA. de que es exactamente idéntica a la que llegará a vuestras manos cuando paguéis su precio... a no ser que la compréis extranjera.

En éste caso, cuidado. Tadao Baba respondió en Australia a mi pregunta de cómo se liberan los caballos adormecidos para los mercados limitados con un enarcamiento de las cejas y un semblante poco optimista. El motor CBR para estos países está copado en puntos tan importantes como los árboles de levas, escape y carburación...

Nuestros colegas franceses de Moto Revue me han confirmado este tratamiento limitador. Las CBR limitadas varían como marca la lógica sus árboles de levas tanto de admisión y como de escape. Además modifican el silencioso y adecuan la carburación a los 100 CV. No sólo eso: dada la dificultad de proceder al cambio, Honda Francia ha prohibido a sus concesionarios mediante un contrato moral escrito que realicen esta operación en sus talleres. Si éste contrato no es firmado por el vendedor de la marca, ninguna CBR 900 RR le será servida...



## HONDA CBR 900 RR FIREBLADE



La sensación de ligereza es evidente: el motor da 130 caballos buenos, pero además su tamaño es prácticamente idéntico al de su hermana menor CBR 600 F.

## FICHA TECNICA

### HONDA CBR 900 RR

#### MOTOR

Tipo: 4T DOHC por cadena lateral. 16 válvulas. Refrigeración líquida. Diámetro x carrera: 70 x 58 mm. Cilindrada: 883 cc. Compresión: 11 a 1. Potencia máxima: 124 CV a 10.500 rpm. Zona Roja: 11.000 rpm. Par máximo: 9 kgm. a 8.500 rpm. Alimentación: 4 Keihin CV achafanados con lateral plano, de 38 mm. Lubricación: Carter húmedo y bomba froccoidal. Puesto en marcha: Arranque eléctrico.

#### TRANSMISIONES

Transmisión primaria: A engranajes. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Transmisión secundaria: Cadena. Caja de cambios: 6 velocidades. Relación de cambio: 1.-: 10.4, 2.-: 14.4, 3.-: 18.2, 4.-: 20.6, 5.-: 23.2, 6.-: 24.7

#### CHASIS

Tipo: Doble viga en aluminio extrusionado y zonas en fundición hueca. Basculante: Aluminio rectangular con refuerzos. Angulo columna dirección: 24 grados. Avance: 89 mm. Suspensión delantera: Horquilla convencional telehidráulica Showa de 45 mm, de barras y 120 mm, de recorrido regulable en precarga de muelle y 16 puntos en extensión. Suspensión posterior: Pro-link con 7 niveles de precarga y amortiguador de ajuste inmediato CIVSIII, con 112 mm. de desplazamiento axial.

#### RUEDAS

Llantas: De aleación. Neumáticos: Bridgestone Battlax Radial BT-50 F G 130/70 16 y BT 50 R G 180/55 17.

#### FRENOS

Delante: Doble disco de 296 mm, con pinza de 4 pistones. Detrás: Disco de 220 mm, con pinza doble pistón opuesto. Pastillas freno: Semimetálicas sintenzadas.

#### CAPACIDADES

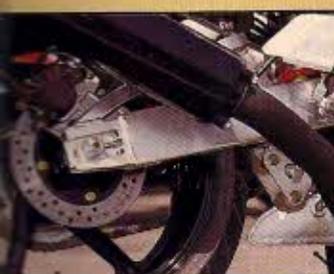
Depósito gasolina: 18 l. Reserva gasolina: — Carter motor: Circuito refrigeración:

#### DIMENSIONES Y PESO

Largo total: 2.055 mm. Anchura total: — Altura total: — Altura asiento: 805 mm. Distancia entre ejes: 1.405 mm. Distancia al suelo: — Peso en vacío: 185 kg. Peso en orden de marcha: 205 kg. Distribución de masas: — Relación peso potencia: 1.48 kg./CV



El cuadro de instrumentos es rícing: el cuentavoluciones y el reloj de temperatura se montan sobre foam elástico. Las cifras son pequeñas, pero su lectura es precisa.



El basculante trasero de aleación goza de un soporte en tubo conformado en curva sin soldaduras para mejorar su rigidez. El freno trasero es pequeño para ganar en ligereza.



Los 185 kilos del conjunto en toda su esplendor sin carrocería: un bastidor doble viga de aluminio y la optimización máxima de diseño es la guía que permitió conseguirlo...

Impresionante el par de discos de 296 mm, con pinzas de cuatro pistones. La horquilla delantera es de barras convencionales de 45 mm, de diámetro y sólo 2 mm, de espesor. Es tan rígida como una invertida, pero más ligera. Es multiregular en muelle e hidráulica.

#### PRESTACIONES

	Erguido	Agachado
<b>VELOCIDAD MAXIMA (km/h)</b>	—	<b>255</b>
<b>ACELERACION (s.) SALIDA PARADA</b>	400 m. <b>10.4</b>	1.000 m. <b>20.2</b>
<b>FRENADA (Metros)</b>	A 50 km/h. <b>10</b>	A 100 km/h. <b>28</b>
<b>CONSUMOS (Litros/100 km)</b>		
CIUDAD	<b>6.9</b>	
DEPORTIVA	<b>9.2</b>	
AUTOPISTA (150 km./h.)	<b>5.9</b>	

# ENSAYO

## SM

Resolver eso de manera satisfactoria para homologar tu moto a las destinadas a España supondría trabajar mucho en el motor y con resultados insatisfactorios.

### RECETA

Ya todos sabemos la letra del son interpretado por la CBR 900 RR: un motor de cuatro cilindros en línea, refrigerado por agua, 4 válvulas por cilindro, cadena lateral de distribución. En realidad se trata de una copia exacta con mínimas variaciones del CBR 600, un motor excelente visto tanto desde dentro como desde fuera. Es una verdadera belleza mecánica...

El haber conseguido para él un tamaño exterior casi idéntico ha permitido colocarlo en un chasis cuyas dimensiones son prácticamente calcadas a las de la 600. Se mantiene su batalla y unos ángulos y geometrías delanteras claramente agresivas. Lo bueno es que la 900 no es sólo una 600 con más motor, sino que su calidad de bastidor, suspensiones, basculante, frenos y ruedas está a una altura desconocida.

Mi conclusión tras la prueba en circuito era justamente ésta: rodar sobre la CBR representaba hacerlo sobre la pequeña... pero con 25 caballos más y mayor calidad de dichas componentes en su ayuda.

A cambio de su endemoniada agilidad, ya apuntábamos como puntos a vigilar que su dirección queda algo suelta en aceleración debido a su potencia y a su batalla corta de 1.405 mm., una medida rigurosamente exacta a la de la 600. Por lo mismo, en contrapartida, la combinación de los 24 grados de tija y su avance de sólo 89 mm. dan a la moto un tacto muy ágil. Comparándola con otras motos más largas y grandes, eso puede lograr que a alta velocidad descomponga un poco de alineamiento de ruedas al frenar duro y hundirse hacia delante, deslastrando consiguientemente de tren trasero.

Eso es controlable en circuito, tanto que la rueda se posa siempre donde quiere el piloto y la trayectoria en las frenadas es cada vez la escogida. Si la CBR se mueve un tanto de aplomo al frenar fuerte a alta velocidad, no pierde la cabeza. También en las apuradas puedes llegar esquiando de rueda trasera.

Sin embargo, la CBR paga con algo único. Es su enorme facilidad con que la falta de inercias al soltarlo todo justo al entrar en los virajes permite que éste no afecte en nada su capacidad de ir deprisa, como si se tratara de una moto de carreras. Con la CBR puedes acercarte en circuito a límites insospechados en una moto de calle. También en carretera. Frenar, soltar... y entrar. Algo que no te aconsejarán nunca



hacer otras motos más pesadas y menos ágiles.

### EN CARRETERA

Recogí la CBR 900 RR de Montseny Honda con apenas ciento cincuenta kilómetros en su marcador, y salí disparado a cubrir un kilometraje mínimo que me permitiera lo antes posible empezar a empujar. Consumí los peajes que marcaban el gasto de combustible con una cierta prisa y un nerviosismo comparable al que sentiría un probador con zapatos nuevos.

No lo pude evitar: pasar por la salida dirección Montseny y abandonar la autopista fue todo uno. Estuve subiendo la clásica subida en cuesta catalana -un punto de reunión con un Bar de Joe justo en la cima cuyo parking está los fines de semana atestado de motos- en menos que cantó el gallo y la verdad es que la CBR 900 RR me convenció ya definitivamente del todo en conducción deportiva por carreteras reviradas.

Bien, para mí quedó ya claro que la Fireblade es la mejor moto deportiva ligera de la actualidad. Desde la GSX R 750 de 1985 y 185 kilos. Aunque a veces los periodistas acostumbramos a escribir con un lenguaje digno de la escuela superior de diplomacia, me bajé convencido de ello tras unas subidas a ritmo rápido donde la

nueva RR me sirvió todos los platos de su menú y bien llenos.

Ya en parado destaca su extrema ligereza: moverla en seco es un suspiro y en éstas maniobras se nota muchísimo más ligera y pequeña que cualquiera de sus rivales.

También en ciudad sus 185 kilos y su tamaño casi liliputiense son un regalo a pesar de su radio de giro limitado. A pesar de sus incómodos semimanillares -por debajo de la línea de flotación de la tija de horquilla-, la CBR se maneja con cordialidad extrema. Lejos de la dureza absoluta de suspensiones de una moto tan exasperada como es la ZXR 750 R, por ejemplo, la CBR 900 es ciertamente cómoda entre el tráfico. Su mecánica suave, su dirección ágil, su sensación de ligereza y sus kilos de menos se notan: los demás parecen de otra categoría...

La moto se distingue por una gran suavidad de manos. El embrague es blando. Tanto las manetas como el mando de acelerador están en su sitio justo y con el tacto esperado. El cambio es preciso.

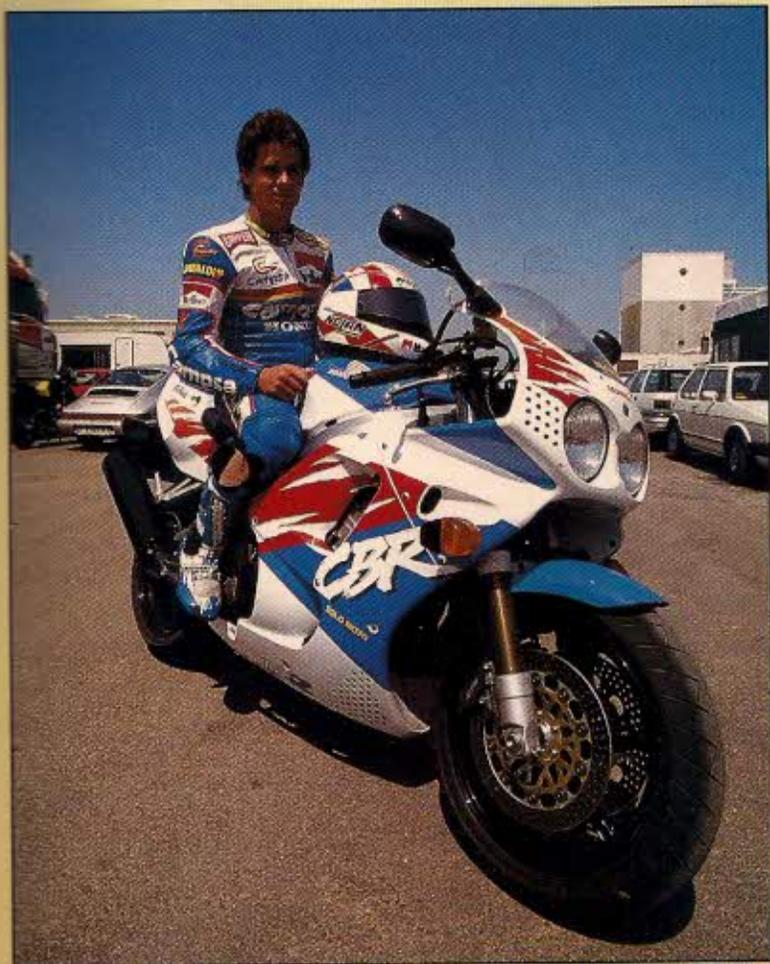
Pero la postura es demasiado cargada de manos.

Ultimamente tengo la impresión de que en Honda han despedido a sus probadores de más o menos metro setenta -la media habitual japonesa... y la de los periodistas que aquí escribimos sobre motos- en beneficio de otros probadores talla digamos

européa. Sea como sea, para mí el cuerpo queda demasiado cargado hacia delante en busca de los manillares. Son unos centímetros tan sólo: creo que con 1.80-1.85 este problema será menos notorio.

En todo caso, la moto no es una moto exactamente cómoda. Si bien los estribos adelantados y bajos rozan enseguida en circuito, eso es materialmente imposible en carretera. Y eso, sin adelantar un juicio aún, para mí nos da una pista exacta de donde han querido situar sus creadores a la moto. Personalmente me gusta su pastura de ataque muy similar pero no tan agresiva como la de la RC 30 tanto en circuito como en carretera, pero está claro que al cabo de unos kilómetros por autopista, con la moto recta, los brazos van a quedar casi colapsados. Además el carenado es pequeño, como en una moto de carreras. La cúpula es escueta, de manera que los hombros van a recibir todo el impacto del aire. Descubrí una solución más o menos buena sólo al cabo de unos buenos kilómetros por autopista, con la cual la Fireblade puede llegar a ser aceptable a alta velocidad: meter el trasero hacia atrás y apoyar el peso del cuerpo en el pecho en el depósito en lugar de en los brazos. La CBR, precisamente, deja buen lugar para eso. Aunque con resultados menos satisfactorios, de todas maneras, que con otros R con carenado mayor y posición menos fatigante, porque las demás dan mejor pro-

## HONDA CBR 900 RR FIREBLADE



### DE CERCA

La CBR 900 RR da tanta sensación de ligereza a la vista como sobre la báscula, aunque su línea aerodinámica de colín, algo abultada, y su doble faro un poco exento de originalidad -muy potente, eso sí, podrían haberse conseguido mejor. Destacan los agujeros laterales del carenado, al estilo de las NSR de HRC, para aligerar la resistencia lateral aerodinámica. Pero su nivel de hechura de detalles es impecable, muy bueno, especialmente para los mecánicos que gozarán con la sola contemplación de su body al desnudo. Como en una moto de carreras, todo está pensado y optimizado para que ocupe el mínimo sitio posible y se ha colocado en su lugar preciso, por lo que su pureza de diseño la hace particularmente atractiva.

El asiento es particularmente cómodo, pero si deja un lugar superior para un ocasional pasajero, éste no repetirá fácilmente, a no ser que te quiera mucho, aquel primer viaje al que lo invitaste con la CBR. Para el piloto el sillín es cómodo y deja buen lugar para los desplazamientos del cuerpo a pesar de la anchura del depósito. Bajo él, un muy buen lugar para objetos -hasta un mono de lluvia- y las herramientas standard. Las estriberas de aluminio están muy bien realizadas, aunque se coloquen algo bajas -eso roza pronto en circuito, como ya vimos en Phillip Island-, pero las manillares son óptimas para una conducción deportiva al uso. Deberían ser regulables en anchura. Las manetas son perfectas, y la de freno es regulable en altura de dedos. Como decíamos, el

depósito es algo ancho, y aunque eso permita apoyar en él el brazo exterior a la curva, molesta un poco en su unión al asiento.

Lleva buenos retrovisores, aunque con una visión hacia atrás no exagerada: tal vez en Honda piensen que nada podrá alcanzarte por detrás a los mandos de la CBR. También se ha montado bocina, aunque huelgan los comentarios: está simplemente ahí. Tiene pata de cobra y con testigo de su extensión en el tablier, pero no caballete central. El nivel de aceite se comprueba fácilmente por varilla, pero la CBR sólo precisa reglajes de válvulas cada dos decenas de millares de kilómetros y los cambios de bujías y demás no son difíciles por su carenado relativamente fácil de desmontar... y cuyas diferentes piezas encajan después perfectamente.

Contemplando el cuadro de instrumentos, con relojes de cifras muy pequeñas, destaca la situación demasiado visible del depósito del líquido de frenos de la bomba delantera, sobre el manillar, que tapa el termómetro del tablier al girar a izquierdas. La tija superior es muy bella. El cuentavuelts y el medidor de temperatura del motor (¡justo lo que no hay que desmontar para carreras!) se anclan aparte sobre foam elástico. El tapón de gasolina está al ras y con llave. Los conmutadores son efectivos aunque algo pequeños de tamaño al ser todo el conjunto lo más liviano posible. Los retrovisores anteriores quedan anclados mediante el ya obsoleto sistema de un brazo de goma exterior al carenado.

## PERSONAL NOVA

Las gigantes blancas del oscuro estelar se colapsan tras haber consumido su combustible nuclear. Se desmoronan hacia el interior atraídas por la fuerza excepcional de un campo gravitatorio supermasivo que ya no es contrarrestado por su expansión (cuando un caldero no quema es que se enfría). Entonces se contraen, se calientan y acaban por explotar en forma de Nova en un fulgor intensísimo visible a millones de millones de años luz. Otras estrellas se apagan tras pasar por la fase de enana roja. Algunas hasta se convierten en un agujero negro que no deja escapar ni tan sólo el recuerdo. Es el inevitable ocaso de las estrellas, y nosotros tal vez seríamos testigos del colapso de las últimas superdeportivas, tal vez el de las últimas R... (Quizás las últimas superdeportivas brillen con tanto fulgor porque están ya a punto de explotar)...

Si no fuera por la llegada de motos como la CBR 900 RR.

Atacados por todos, ilógicas para muchos, desmesuradas hasta para sus más acérrimos defensores, los que tenemos el corazón lleno de deseo de escribir para bien de las deportivas de gran cilindrada a c a b a m o s hechos un lío entre corazón y razón. Las R están en el



punto de mira de los políticos, fusiladas por los agentes de "inseguros", denostadas por las mamás y acusadas en los foros por los bienpensantes. Las deportivas son tildadas de antisociales, delictivas, provocadoras y desestabilizadoras del orden público.

A veces, incluso nosotros, los periodistas, las defenestramos sin rubor cuando hablamos lógicamente en honor de las motos lógicas.

Estamos quemados contra las R cuando no nos subimos en ellas, pero flipamos cuando lo hacemos y nos bajamos de ellas olvidando todos los propósitos de enmienda hechos tras escribir en grandes letras que las motos no deben correr tanto, que los manillares deben volver a ser altos y que vivan las F y la madre que las hizo.

Con ello hacemos lo que debemos. Pero no habría empezado este artículo con lo de las estrellas -les que me gustaba una estudiante de física astronómica cuando mi época de universidad y todavía leo a Asimov en los aviones- si no fuera porque ya he probado esta moto que renueva conceptos y propone nuevas soluciones. Tal vez las superdeportivas de 750 estaban a punto de colapsarse sobre sí mismas. A una R le sucedía una R. Todas se parecían porque no sabían romper la casi monótona cadena que las forzaba a su propio ocaso encerradas en un camino. Un camino que llevaba desde su nacimiento en Japón a una vía muerta: la de las más de 100 CV, sí, pero con pesos y dimensiones importantes.

En Europa se está perdiendo la batalla entre los deportivos, desmoralizados, frente a los agentes del orden moral y los técnicos de las compañías de seguros. (Basta de motos de más de cien caballos), se escuchó en Japón. ¡Hay que mandar al horno a las motos peligrosas!

Aquí pusimos todas las barbas a remojor...

Aí final, de tanta leer en los periódicos que lo blanco es negro, acabamos comulgando con ruedas de molino. Tanto que nada más y guardamos la ropa: cuando probamos una moto al estilo de las últimas naked nos ponemos del lado ganador y doblamos la apuesta en el negro: ¡estas son las motos que hay que fabricar!

Algunos, sí, sí, sí, pero no apuntamos también al rojo y, aunque a hurtadillas, nos afilamos a la resistencia. ¡Que vivan las motos lógicas!, escribimos... pero con la otra mano, la que nos queda libre, contemplamos las fotos de las R como si fueran chicas del Penthouse.

Bien, motos como la CBR 900 RR y las que vendrán para darle réplica nos dan la moral para dejar de escondernos y pasar al contraataque.

Sí, las RR son todo eso que dicen. Podrán -y podremos- acusarlas de esos defectos, unos inconvenientes que no vamos a negar aquí. Pero son también mucho más.

A pesar de todo me apunto a la defensa pública de las motos de su raza.

tección. Afortunadamente, la parte superior de la cúpula queda justo debajo de la línea visual. Si bien no es excesivamente cómoda, la peculiar postura me pareció más segura que en sus rivales directas entre las R: aquellas obligan a ver a través del plásti-

tico. La moto dispone de una buena velocidad punta, pero lejos del record. Para batirlo le haría falta más potencia bruta, pero 260-265 de marcador corresponden casi exactamente a los 255 reales. No es la reina de la autopista: está claro. Por posición y protección la CBR 900 RR es una mala G.T. Los tiros disparados por la Fireblade van por otro lado.

## PRESTACIONES

La CBR acelera con la rabia de su relación peso potencia cercana a la de las mejores. 1.48 kg./CV. A la décima, la misma que la FZR 1000. Aunque su poco más de diez segundos en los 400 metros y su poco más de veinte en el kilómetro salida parada la colocan directamente a la estela de la Exup, es batida por apenas un largo.

Los 100 cc. de más de la Yamaha se notan abajo de todo. Su válvula parcializadora del escape funciona perfectamente justo en los primeros giros. Al abrir a punta de gas. Pero la CBR tiene un motor increíble. Aún sin este truco. Su respuesta es espectacular, inmediata. Sólo sufre un ligerísimo adormecimiento entre las cinco y las seis mil vueltas. Pero su ataque en las vueltas es simplemente demolidor y con un tacto de gas prácticamente perfecto. Un gran motor. Tanto que no puede ser bati-

do más que por la caballería desbocada del excelente cinco válvulas del rival. Corta relativamente pronto: sobre las 11.000 rpm. Un vistazo a sus curvas lo demuestra: a partir de las 10.000 rpm, ya ha dado todo lo bueno. Nada menos que 106 caballos a éste régimen en el banco Motolab. Y se mantiene arriba con comodidad. A salida de motor esa cifra en nada menos que casi 131-132. Un buen trabajo. Especialmente cuando la moto declara simplemente 124-125. El resultado es que el cuatro cilindros empuja incontinentemente desde cualquier régimen. Un vendaval que lleva el liviano peso de la moto como si fuera un pluma. Como hemos dicho, el Exup, tal vez el mejor motor actual -si descontamos el increíble ZZR 1100 y su estremecedora patada desde medios-, la gana sólo por un suspiro en las cifras. La Yamaha corre algo más y estira mejor arriba, pero 185 kilos frente a 214 enjuagan en parte esta diferencia. Aún si la FZR es siempre un poco más rápida que la CBR, sólo se irá de ella a partir de los



La Fireblade frena muy convincentemente.

250, cuando la punta depende ya esencialmente de potencia bruta y aerodinámica.

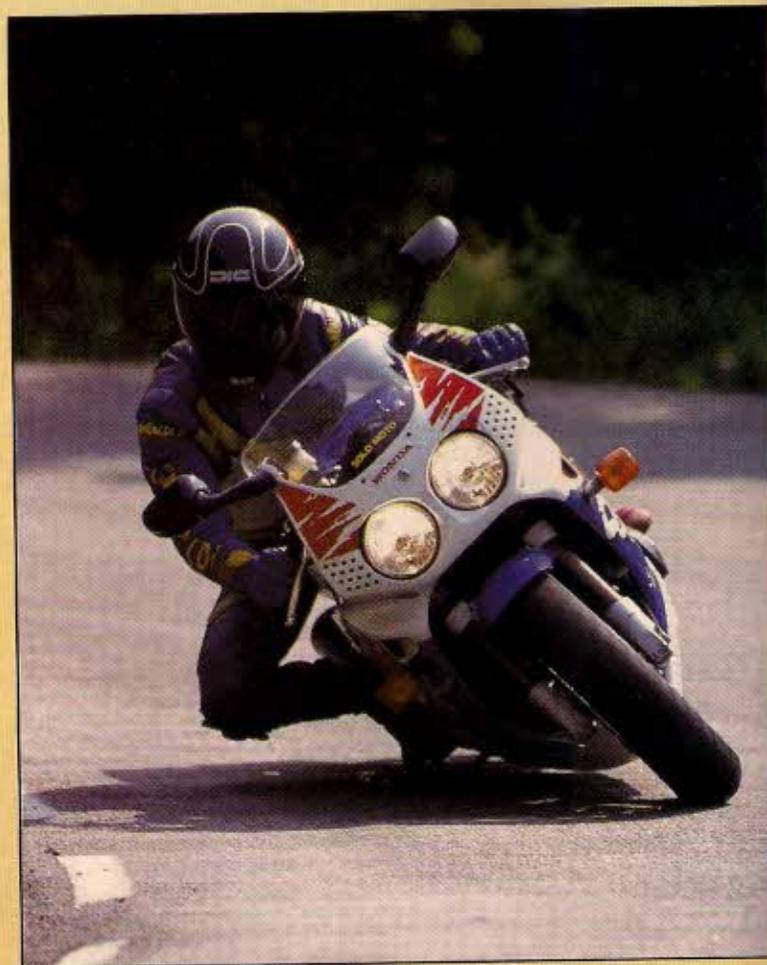
## CIRCUITO

El Comparativo Top Fuel de la CBR contra la mejor 750 (la Suzuki GSXR 750 '92) y la mil R más rápida, (la Yamaha FZR 1000 Exup), debía realizarse -también, pero no sólo ahí- en circuito.

En el próximo Treinta, nuestro Mensual, lo encontraréis. Pero sus conclusiones son las mismas que valen para contrastar la valía de la CBR en análisis individual.

Sorprendió encontrar a la CBR 900 RR limitada en circuito revirado por la situación tan baja de estriberas: nos quejamos amargamente de ello porque impide aprovechar del todo sus posibilidades en apoyo pleno. Unas pocas operaciones paliarán este problema si es tu deseo: simplemente cabe meterlas un poco hacia dentro, y hasta levantarlas un poco hacia atrás. Tampoco es perfecto el manillar tan ancho.

A pesar de una estabilidad irreprochable, la moto es muy corta de batalla. Hay que cuidar las aceleraciones con la moto colgada. El tren delantero deslustra y se muestra atacado por los nervios. Levanta rueda en las dos primeras marchas al atacar como dragster en las salidas. No soy ingeniero ni Alan Cathcart, pero mi opinión es que quizás unos milímetros más de medidas de entreje paliarían este defecto, aún sin retocar la geometría delantera agresiva que tan eficaz resulta en manejabilidad. Un amortiguador de dirección se antoja, en todo caso muy recomendable, pero sin frenarlo excesivamente para no endurecerla de dirección. Bajar las barras haría



HONDA CBR 900 RR FIREBLADE

## LA HONDA CBR 900 RR FRENTE A SUS RIVALES

La llegada de la CBR 900 RR ha dado un portazo a los superbikes tradicionales con su receta mágica: colocar un motor de 900 cc. y de prestaciones comparables a las de una mil escrita con R, y potenciarla al cubo con una ligereza de bastidor similar en tamaño a su hermana pequeña reina de las ligeras Supersport, la CBR 600.

Lo conseguido con esto es una relación peso potencia de 1.48 kg. por caballo, sólo unas centésimas por encima de la de la EXUP (1.44 kg./CV.) y definitivamente superior a la de una siete y medio (por ejemplo, 1.76 kg./CV. para la GSX R 750 de Suzuki).

En el Solo Moto Treinta del próximo mes encontraréis el Comparativo Top Fuel entre estas tres motos: la mejor 750 contra la mejor mil, enfrentadas a la Fireblade. De momento, he aquí un extracto.

Las 124 CV. de la CBR 900 RR empujan con unas cualidades tales que ni tan siquiera en bajos dejan prácticamente

que desear frente a rivales tan cualificadas como la Exup o la GSX R 1100, por lo que no es de extrañar que sus prestaciones punta-que dependen extremadamente de dicha relación (además naturalmente de la relación de cambio o de la aerodinámica), estén por la labor de meter a la CBR entre las más rápidas. Sus 255 por hora son reveladores, pero aún más sus 20.2 en el kilómetro y 10.4 en los 400 metros salida parada. La FZR Exup la bate por poco en recta. La Suzuki queda algo atrás, penalizada por un motor potente pero que debe esperar a actuar sobre más allá de medios para empujar con sus 118 caballos a una altura similar a la de sus competidoras. Con su mayor cilindrada estas son mucho mejores desde punta de gas, ganando ahí

la partida la FZR gracias a su válvula maravillosa Exup y sus centímetros cúbicos accesorios. La CBR no pierde el paso en bajos gracias a un motor ejemplarmente progresivo e inmediato al abrir gas.



En curva, a la hora de la verdad, casi siempre es mejor diez kilos menos que diez caballos más, y la CBR da de esta receta doble ración, porque concede relativamente poca potencia bruta a la EXUP, pero casi empató con la Suzuki 1100 al ser su relación peso potencia rotundamente mejor. En circuito esta CBR puede brillar frente a las

mil... y está perfectamente a punto para presentar debida batalla a las siete y medio. Sus estriberos tocarían demasiado pronto si la moto fuera precisamente la sucesora de la RC-30, y además hay que vigilar un tren delantero algo nervioso. Tal vez esas serían las causas de que en Calafat la FZR Exup rodara a sus tiempos... aunque en realidad esta circunstancia cabe apuntarla simplemente a las explosivas cualidades de una moto, la Yam, que sigue siendo ejemplarmente estable y rápida como la que más a pesar de sus 214 kilos.

La CBR 900 RR no es una buena GT. En carretera su carenado es algo insuficiente, por lo que para viajes semilargos a saco no es la mejor opción. Lo suyo de verdad, para la CBR, tan incómoda como toda deportiva en ciudad y uso polivalente, son las salidas dominicales por esas carreteras que tú sabes... Ahí, su peso contenido y su manejabilidad excepcional la colocan definitivamente a otro nivel.

A nivel de precios, sus 1.380.000.- pts. la colocan a tiro de las 1000: la Exup está en 1.359.000.- pts. y la Suzuki grande en 1.400.000 pts. exactas.

Por su parte, las siete y medio versión 92, con la GSX R 750 a 1.344.000.- pts. y la Kawasaki ZXR 100 CV. -la RR está casi agotada- a 1.222.000.- ofrecen también buenos argumentos para decidirte.

Aquí os ofrecemos unos cuadros de prestaciones, en espera de nuestro Comparativo R al cubo, para abrir boca...

PRESTACIONES	CBR	GSX	FZR
Velocidad máxima	255	245	268
Aceleración 400 m.	10.4	11.0	10.2
Aceleración 1000 m.	20.2	20.8	20.1
Frenada a 50 kmh.	10	11	12
Frenada a 100 kmh.	28	30	31
CONSUMOS	CBR	GSX	FZR
Autopista 150 kmh.	5.9	7.4	6.8
Deportiva	9.2	9.3	9.8
Ciudad	6.9	7.5	7.2
Consumo medio	7.3	8.0	7.9
Capacidad depósito	18	21	19
Autonomía teórica (km.)	246	265	240

# ENSAYO

## SM

a la moto menos ágil pero más estable en pleno aplomo por carga de peso delante, aunque eso no era de recibo hacerlo en Calafat con una moto que ya arrastraba del todo estribos por el suelo. Unas estribas solucionadas hacia atrás y un poco arriba, cargarla de peso de tren anterior y una amortiguación más dura habrían hecho bajar sus tiempos. Para Jerez, por ejemplo, eso sería imprescindible, y en Calafat hubiera permitido aprovechar sus posibilidades.

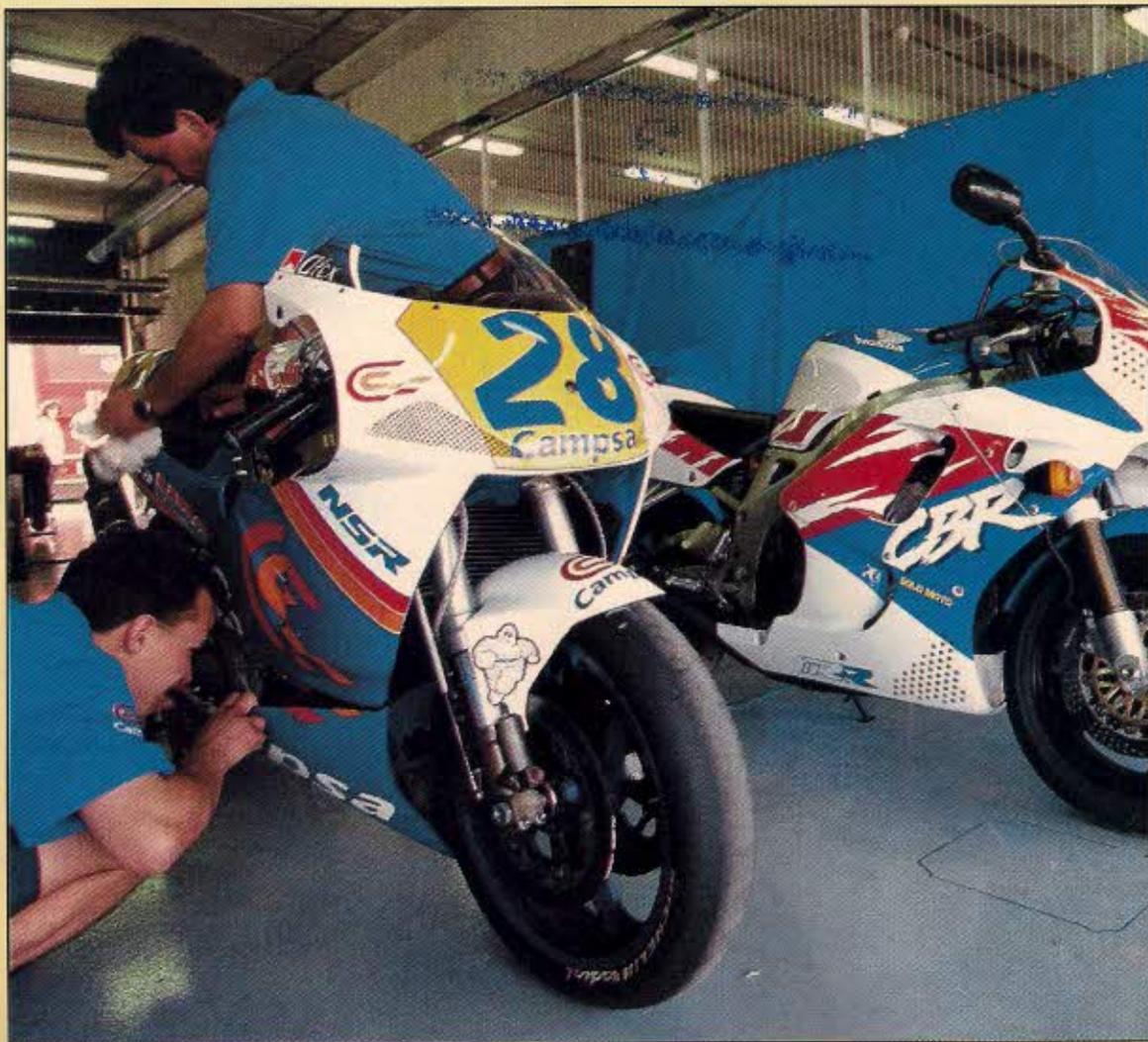
En las rápidas y en las parabólicas de Calafat, la Exup era más eficaz. Tanto que la FZR rodó a sus mismos tiempos. Ricard y Luis Miguel bajaron de 1.40 en configuración de serie. Pero si la CBR era un regalo en los ángulos y en el pit-paf de entrada en las eses, con su agilidad magnífica "puesta a punto para carretera", el ejemplar aplomo de la Exup, aún trazando siempre más largo y con todo más programado, permitía aprovechar mejor su motor al abrir de verdad. Hay que contar, de todas maneras, que la Kawasaki ZXR 750 RR aún sería más eficaz y más rápida en carreras de verdad en Calafat gracias a su radicalidad. Suspensiones tabla, carácter agrio. Motor potente arriba. La receta de una moto de carreras. Pero la Kawa es prácticamente inconducible sobre mal asfalto. La Suzuki es mejor "moto de calle" y por eso es la escogida para el Comparativo, pero en pista se quedó a casi dos segundos de la CBR y la sorprendente FZR.

## CURVA CONTRACURVA

La CBR es diabólicamente ágil. Bajó convencido de Montseny de que era mejor ahí que cualquier otra. Si bien cabría cambiar cosas para rodar en lo que ella puede en Calafat, la CBR se encuentra como pez en el agua en carreteras reviradas. Sin contar el factor piloto, sus rivales no tienen opción.

En el Comparativo en circuito ya demostró que su eficacia de frenos está fuera de todo crítica. Tacto, potencia y dosificabilidad están por encima de la competencia. Recordemos que su doble disco de 296 mm. debe enfrentarse sólo a 185 kilos de peso. Es una tarea más fácil que en sus rivales, sí, pero cumplida con enorme brillantez. Por contra, el trasero clava demasiado pronto, como suele ocurrir en muchas Honda...

La suspensión delantera es tan rígida como una invertida, pero más ligera. Sus enormes barras de 45 mm. de diámetro tienen sólo 2 mm. de espesor. Para carretera su tarado es perfecto, aún de serie. Absorbe las frenadas sin problemas, se queda con



los baches sin rechistar ni enviar sacudidas y recupera bien tras ellos. Y tienes muchas posibilidades para jugar regulándola. Detrás, la motricidad concedida a la goma posterior es muy alta, y el compromiso escogido es el adecuado para conseguir que acepte bien los baches y los rizados de asfalto poco suaves sin perder comodidad. Más muelle, algo más de hidráulico, si quieres, para circuito. Parece claro que será verdaderamente difícil flexar tanto chasis como el basculante de la CBR 900 RR, así que la moto acepta tarados amables.

Por otra parte, Bridgestone ha hecho un excelente trabajo con sus pegajosas Battlax diseñadas especialmente para esta moto. Radiales y de estructura monohilo, el delantero consigue con su medida especial de 120/70 16 un diámetro total similar al de un 120/60 17. Esta sección alta favorece la comodidad sin perjuicio de un agarre ejemplar.

## DEPORTIVA LIGERA

La 900 gana claro en esas carreteras viradas que tú sabes por cuestión de peso y tamaño. En curvas es mejor tener diez kilos menos que diez caballos más. Quien haya llevado una trail deprisa sabrá que pocas superbikes pueden seguirla bien llevada en tramos muy virados. Es una simple cuestión de manejabilidad y facilidad de aceptar por cuestión de peso el acercarse a unos

límites rápidos. Con la ligera CBR puedes hacerlo con gran facilidad. Al cargarle relativamente poco peso -no es la RC 30-, el tren delantero queda muy fácil. El frenar, soltar y entrar es intuitivo, sin las inercias que te atacan al llevar una moto más pesada y menos ágil... como ocurre sus sorprendentes rivales ocasionales de circuito.

Con las motos de bastante más de doscientos kilos, con claridad, tienes que tenerlo todo muy atado y programado. Con 185 puedes improvisar con la seguridad de que la moto responderá. Hasta puedes salvar errores.

La Fireblade demostró aquí el porqué de su peculiar postura. Jamás tocarás de estri-

### A FAVOR

Ligereza  
Motor  
Manejabilidad  
Frenada  
Carácter deportivo

### EN CONTRA

Protección carenado  
Manillar incómodo  
Calidad G.T.

D.N.I.

## HONDA CBR 900 RR

**Cilindrada:** 883 cc.  
**Potencia:** 124 CV. a 10.500 rpm.  
**Velocidad máxima:** 255 kmh.  
**Precio:** 1.380.000.- pts.  
**Lo mejor:** Motor y ligereza  
**Lo peor:** Cualidades ruterías



## HONDA CBR 900 RR FIREBLADE

beras en carretera. Su ataque a la dirección es estupendo, y el peso de brazos amarra perfectamente el manillar. Este es ancho; justo lo que hace falta para sujetar una rueda delantera que se empeña en levantarse al abrir a gases llenos a la salida de las paellas de primera. Su postura abierta de manos y su cuerpo cerca del manillar permite colocarla en su sitio si hace falta con un cambio de peso de cuerpo. Muy divertido y muy eficaz. Cuidado, eso sí, que

la rueda delantera aterrice bien. Y lo del amortiguador de dirección queda pendiente.

Tan ligera como una RC-30, más potente y más barata, con un motor formidable -casi tan progresivo como aquel, pero con más patada- y con una calidad excepcional de componentes, Honda ha hecho la mejor RC-30 de carretera que podía hacer...

Ese es su sitio.

### DE CALLE

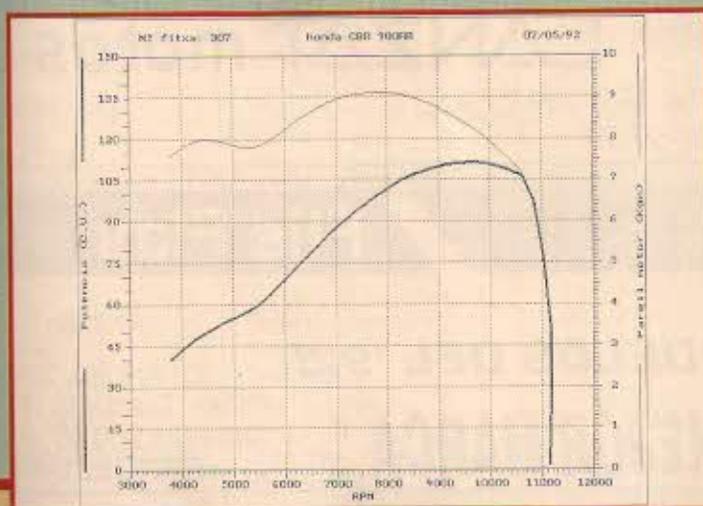
Para mí, la CBR 900 RR ha levantado tantas expectativas que se ha querido ver en ella a la sucesora natural de la RC-30. También a la moto que destrozaría a las G.T. Naturalmente, se esperaba de ella que fuera todavía más rápida que la explosiva Yamaha FZR 1000 Exp. Y, por supuesto, que arrasara con las 750 deportivas.

Tal vez no es posible hacer tanto con

una sola moto. Para autopistas y trazados rápidos en los que el aplomo en curva amplia sea primordial, léase Redia y las subidas típicas para los moteros del centro, la excelente Expup sigue demostrando el porqué de su fama. Para circuito puro y duro, la CBR muestra que no es exactamente una moto de carreras con sus limitaciones aceptadas de estriberos y demás. Sin embargo, yo siempre la escogería para retocarla un poco y correr con ella frente a sus rivales

### BANCO

La CBR 900 RR Fireblade llega a 106 caballos a la rueda en Motolab, nada menos que 131-132 reales una vez convertidos con el debido factor correctivo del banco inercial. Si la moto declara en principio 124-125, ya en las pruebas de homologación del INTA la unidad presentada superó ésta cifra, por lo que cabe esperar sea la potencia real de toda la serie que llegará de manera oficial a España. La moto es ejemplarmente progresiva si exceptuamos una ligerísima inflexión en medios entre las 5 y las 6.000 rpm. Corta relativamente pronto, pero antes de hacerlo, sobre las diez mil ya ha dado su potencia máxima. Su cifra de par, de nada menos que 9 kgm. (recordemos que Motolab cambia su escalado de coordenadas, y esta es la razón por la que la traza de par se sitúa por encima gráficamente de la de potencia en CV.), es también muy alta aunque presenta asimismo y de manera lógica idéntico decrecimiento en dicho régimen. Es un motor muy brillante en prestaciones, no hay duda.



# ENSAYO

SM

entre las mil. Lo mismo ocurre en viajes semi-largos: la moto no es tan cómoda como podría y su protección aerodinámica es insuficiente por culpa de una cúpula pequeña y estrecha. No es una buena moto de turismo.

Mi opinión es que la Fireblade es una deportiva ligera maravillosa y explosiva, y la mejor para divertirse -mucho- en carreteras reviradas por el nuevo nivel marcado gracias a su tremenda eficacia por motor, calidad de componentes, manejabilidad, estabilidad y ligereza.

Es, como quiere ser, una pequeña 600 con motor de 900. Con sus virtudes y con sus cosas mejorables. La carga de la caballería ligera...



## GUIA DEL COMPRADOR

PRECIO	1.380.000.- Ptas. matriculada IVA. incluido.
GARANTIA	2 años.
FABRICANTE	Honda Motor Co.
IMPORTADOR	Montesa Honda SA.

# DRUG MOTO

*Sigue la Honda!*

Tu concesionario

EN BARCELONA

 **HONDA** PARA NUEVOS HORIZONTES

C/ Enric Prat de la Riba, 171  
Exp. Ventas. Tel. 337 31 12  
C/ Maestro Candi, 3 Recambios. Tel. 337 14 37  
C/ Hierbabuena, 2-4 Taller. Tel. 437 96 25

L'HOSPITALET



EN MALAGA Concesionario oficial

**Exposición:** Eugenio Cross, 18 - Tel. (95) 239 27 95  
**Taller:** Cataluña, s/n - Tel. (95) 230 97 72

 **HONDA**



**LANZAT** motos

 **HONDA** PARA NUEVOS HORIZONTES

**Flis Flas**

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA BARCELONA

**¡ VEN A VER TODOS LOS MODELOS DEL '92!**

**" EL MEJOR SERVICIO A LA MEJOR MARCA "**

C/ Aribau, 278  
Pza. Cardona, 11  
Tel. (93) 209 97 97  
BARCELONA