

CONTACTO

Honda CBR 1000 F/89

EVOLUCION

EXCLUSIVA

www.motosclasicas86.com


motos clásicas

info@motosclasicas86.com



En su tercera edición, la Honda CBR 1000 F cambia radicalmente de imagen y estilo, transformándose, gracias a su muy evolucionado diseño «Aero», en una de las más bellas y atractivas. Todo «lo que se ve» es nuevo; sólo «lo que no se ve», motor y chasis, no ha cambiado, pero no es como para preocuparse, porque éstas eran las dos grandes virtudes de la CBR 1000 y lo van a seguir siendo un año más.



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

Honda CBR 1000 F/89

LA CBR 1000 F fue presentada en diciembre de 1986 en el circuito de Suzuka junto con otros dos modelos que iban a alcanzar también un gran éxito de público y de crítica, la CBR 600 F y la Transalp. Tres años después se mantienen en el mercado, junto con la VFR 750 F, que ya va por el cuarto. La política comercial seguida últimamente por los cuatro grandes japoneses, muy especialmente por Honda y Yamaha, es la de intentar alargar la vida media de sus modelos. Para ello suele ser práctica habitual el cambiar de color al segundo año, para ir introduciendo más serias mejoras y modificaciones a partir del tercero. (Una edad a la que la mayoría, sin embargo, no suelen llegar.)

Hay excepciones, como por ejemplo las Yamaha XJ 600 o 400, que se convierten en auténticos camaleones que sólo cambian de color año tras año para adaptarse a nuevas situaciones, pero por lo general ese tercer año, si se cumple, suele ser el de la evolución... palabra que se escribe sin «R». Esto quiere decir que los cambios se introducen para seguir manteniendo despierta y animada a la demanda, pero aprovechando en mayor o menor medida una base bien conocida y que empieza a estar amortizada. El mejor ejemplo de lo anterior es la Yamaha FJ 1100 en su reconversión a FJ 1200.

Estas transformaciones, orientadas para rejuvenecer un modelo y darle una vigencia de al menos dos o tres años más, tienen su riesgo: aunque el resultado sea una moto «casi perfecta», mejorada al máximo y pulida con esmero de orfebre en todos sus detalles, si no ha cambiado de línea, muchas veces no es bien comprendida y aceptada por un público que puede dar prioridad a lo que es «estrictamente nuevo» y a lo que resulta por ello más aparente y representativo.

Un ejemplo bien claro de esto puede ser la Honda VFR 750 F versión '88, profundamente mejorada en más de 30 detalles, convertida en una «siete y medio» ejemplarmente polivalente, de prestaciones récord en su categoría, pero que siendo aparentemente igual, por no decir idéntica, a la primera versión del '86 ha pasado por nuestro mercado con más pena que gloria. ¿Sucederá algo igual con la formidable CBR 600 que este año «es la misma», aunque haya sido muy mejorada de motor subiendo su potencia hasta 93 CV.? Manteniendo un año más la VFR 750 F y cambiando el interior, pero no el exterior (sólo colores) de la CBR 600, las posibilidades de Honda pueden ser puestas en duda este año en dos cilindradas clave, a las que se incorporan con más fresca etiqueta de «nuevo» y compitiendo además en precio,

muy serios rivales como son la Yamaha FZR 600 o la Kawa ZXR 750.

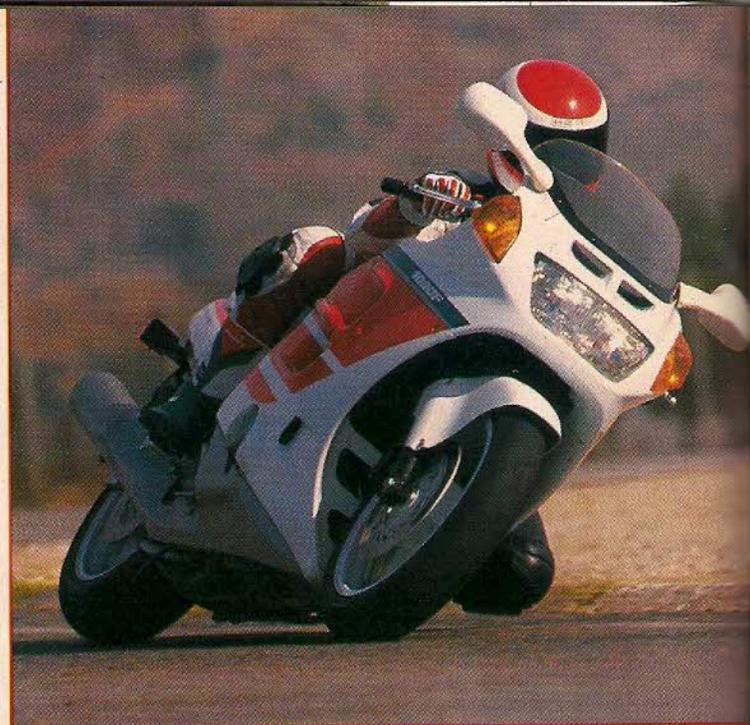
Puede que pensando en todo ello, en la clase de las «mil», Honda haya decidido aplicar una fórmula inversa y bien distinta. No puede decirse que la CBR 1000 F/89 sea una moto completamente «nueva»: elementos fundamentales como chasis, motor y suspensiones (aunque con diferentes tarados) son prácticamente idénticos a los utilizados en las dos ediciones anteriores, pero cambiando su diseño y esto puede que sea lo más importante... lo parece. Y lo parece incluso más que las dos grandes novedades del año en esta categoría, la Yamaha FZR 1000 EX-Up y la Suzuki GSXR 1100, que aun siendo estrictamente nuevas por chasis, motor, suspensiones, frenos y hasta casi por su último tornillo, tienen un aire y un estilo mucho más visto y común con modelos anteriores que esta original Honda. En la CBR, por otra parte y acompañando el cambio de imagen, Honda ha mejorado los tres puntos que más se le habían criticado a la CBR desde aquel lejano diciembre de 1986: protección del carenado, medidas de llantas y neumáticos y detalles de terminación y equipamiento.

NOVEDADES

Lo más evidente es la nueva «carrocería integral», en la que se pueden destacar múltiples puntos como son: la posición muy avanzada del carenado con respecto al eje de rueda delantero (como en la Kawa ZX-10). La cúpula más ancha y alta con toma de aire frontal para evitar turbulencias interiores; el gran faro trapezoidal con doble óptica halógena, los intermitentes delanteros integrados, la protección rigurosamente completa de los bajos del motor y escapes o el asiento más bajo, ancho y prolongado lateralmente como en las VF 500 y VFR 750. El nuevo carenado se ajusta mucho más al motor que antes dejando al descubierto por sus dos lados las tapas de los extremos del cigüeñal.

La decoración es más afortunada y para contribuir a una mayor sensación de ligereza del conjunto desaparece el anterior guardabarros trasero ajustado a la rueda y se reduce el delantero, que ya no carena completamente las botellas de horquilla. Entre los nuevos detalles incorporados destaca una mejor terminación de las palancas de cambio y freno, un tapón de gasolina igual al de la VFR 750, una llave de paso de atractivo diseño, un chivato avisador de pata de cabra extendida, nuevos conmutadores sobre el manillar y amplia asa para el pasajero que incluye cuatro prácticos puntos de anclaje, escamoteables, para fijación de pulpos.

Bajo un punto de vista funcio-



nal el cambio estético reporta también interesantes ventajas. En una primera toma de contacto en carretera y autopista se aprecia enseguida la mejor protección de la cúpula del carenado. Sigue siendo todavía un poco baja, no llega al nivel de casi absoluta protección de una Tomcat por ejemplo, pero a alta velocidad no te obliga como antes a tener que elegir entre tumbarte completamente o una lesión de cervicales. La postura puede ser más relajada cuando se intentan mantener cruceros superiores a 200 km/h. en autopista y el confort de marcha sube muchos puntos. El asiento, muy mullido

y agradable y el habitual suave tacto de suspensiones, te dejan sin una directa sensación sobre lo que sucede bajo las ruedas, la CBR parece rodar sobre algodones, incluso en carreteras bacheadas, pero esto te permite viajar con enorme comodidad, y con una o dos plazas, ya que el pasajero sigue siendo bastante bien recibido.

Honda no ha mejorado la potencia del motor ni ha reforzado el chasis, muy probablemente porque nadie lo ha pedido. Todavía están por aparecer críticas a la estabilidad en carretera y autopista de la CBR o comentarios negativos sobre la forma en la

En su nueva versión '89, la CBR refuerza considerablemente su aptitud ratera gracias al nuevo carenado. En circuito también consigue puntuar mucho más alto gracias a un freno delantero más eficaz y sobre todo por montarse ahora llantas mucho más anchas y neumáticos radiales de gran sección, justo lo que hacía falta.



que se manifiestan los 132 CV. de su compacto cuatro en línea refrigerado por agua. La potencia no está hoy en el tope de su clase, la Kawasaki Tomcat y las nuevas GSXR y FZR han ido todavía más lejos, pero el motor CBR, que en esta versión ha sido revisado en lo que se refiere al tensor de la cadena de distribución, sigue impresionando a cualquiera por su progresiva y espectacular respuesta. Empuja limpiamente desde 1.500 r.p.m. en cualquier marcha, se muestra lleno y explosivo a 7.000 r.p.m. y suelta una cerrada descarga de artillería pesada al alcanzar las 9.000 r.p.m., proporcionándote una aceleración salvaje que te lleva al climax total que se vive a 10.500 r.p.m.

CAMBIO DE RUEDAS

Para poder aprovechar todo su genio en conducción deportiva la CBR estaba bastante justa de llantas y neumáticos. Nadie entendía muy bien por qué se le habían montado exactamente las mismas llantas «S Spoke» de 17" en medidas 2,50 delante y 3,50 detrás de la CBR 600. Honda no ha insistido en ello y aunque conservando acertadamente las 17" en ambos ejes ha pasado directamente a una mayor anchura de garganta, a la que realmente se necesitaba, 3,50 delante y 5,50 detrás (de 500 de G. P.), para poder montar modernos neumáticos de carcasa radial en perfil bajo y en superancha sección 120/70 delante y 170/60 detrás.

De esta forma y como hemos comprobado durante una sesión racing en el circuito de Calafat, la CBR, que también disfruta de nuevos tarados de suspensión, puede demostrar una muy superior capacidad deportiva.

En este sentido el freno delantero tiene ahora bastante más potencia. Las pinzas y el diámetro de los discos (de nuevo tipo pero 297 mm.) no se han modificado, pero la CBR frena mucho mejor que antes y con tacto más dosificable, especialmente en autopista a alta velocidad o en circuito. Como super sport turismo la nueva CBR se alinea directamente al lado de la Tomcat y de la FJ 1200. Con su corta distancia de asiento al suelo (760 mm.), centro de gravedad situado muy bajo y semimanillares bastante planos y abiertos, sigue siendo una deportiva muy asequible, manejable y de postura de conducción superconfortable y muy poco exigente.

En circuito o en una utilización exigentemente deportiva, y por lo visto en esta primera toma de contacto, difícilmente podrá estar al nivel de las nuevas FZR o GSXR, también puede preverse que cederá algo de terreno ante la Tomcat (por distancia libre al suelo y más lenta geometría de dirección), pero en carretera abierta que es para lo que ha sido diseñada puede convertirse para quien piense en largos via-

Honda CBR 1000 F/89

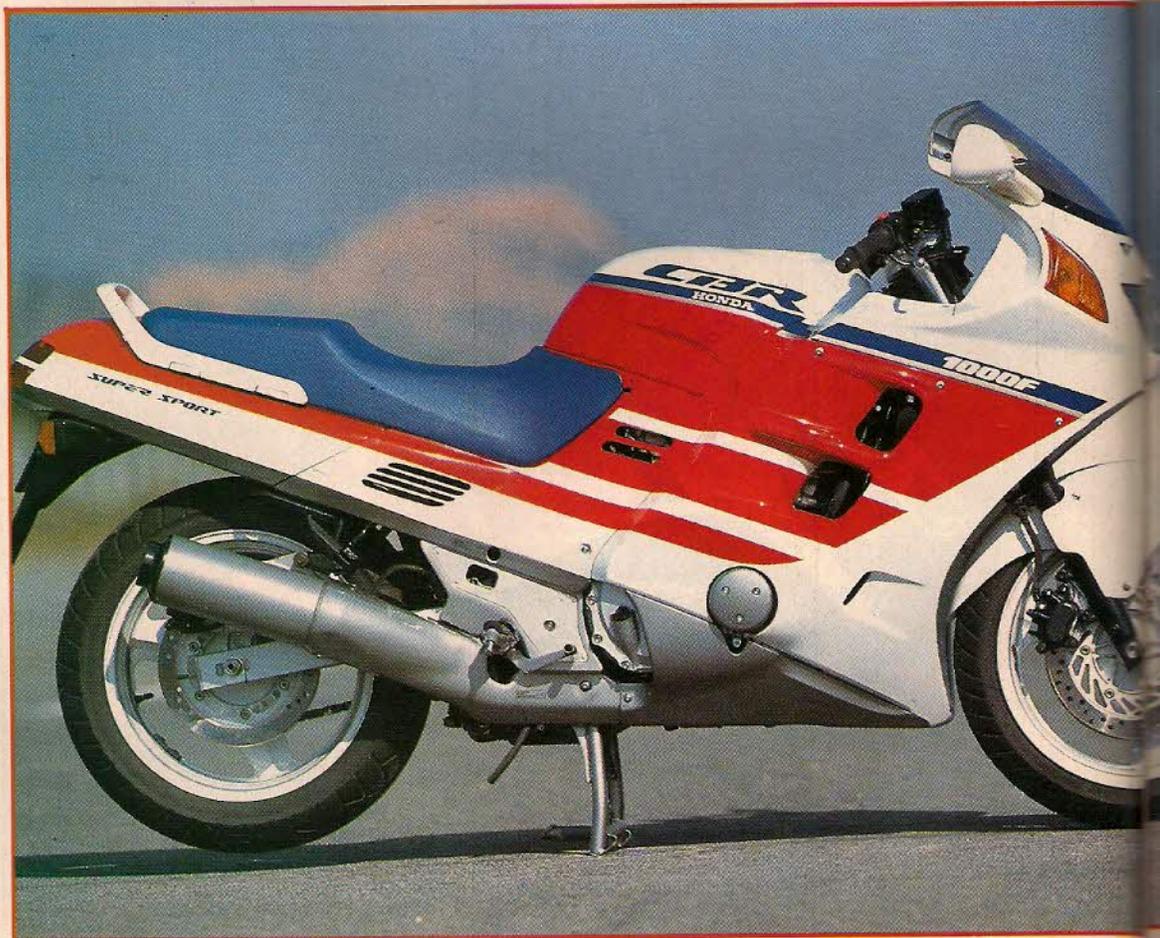
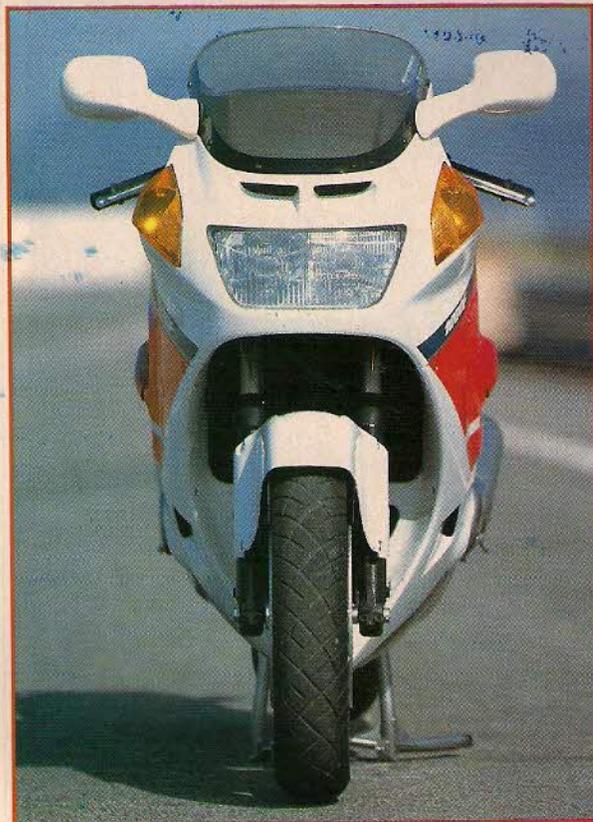
jes en una óptima alternativa gracias sobre todo a su nuevo carenado más eficaz. En este sentido sólo la FJ 1200 y la ZX-10 pueden competir directamente con ella, y no nos olvidamos de la Suzuki GSX 1100 F, pero ésta se encuentra a otro nivel de comportamiento más eminentemente turístico y con bastantes menos pretensiones deportivas.

Por prestaciones la CBR debe por lo menos igualar los resultados del año pasado, con una velocidad máxima de 258 km/h. y una aceleración en 400 metros por debajo de 11,5 segundos. Estas prestaciones no representarán lo máximo en su categoría, pero pueden ser consideradas como más que suficientes para la inmensa mayoría. Sobre todo si tenemos en cuenta que todo el enorme potencial que encierra la CBR puede ser íntegramente aprovechado en cualquier situación. La estabilidad sigue siendo impecable en trazados ultra rápidos de autopista, a tope y con la aguja del velocímetro marcando 270 km/h... En carretera revirada y bacheada demuestra que es claramente una de las mil más confortables y aptas para viajar a ritmo turístico o para intentar poco después desgastar las rodilleras de nuestro mono de cuero. En carretera general su eficacia es demoledora gracias a su terrible capacidad de aceleración. Las suspensiones tienen un tacto un poco blando, puede que demasiado suave, pero el pro-link reacciona siempre de forma muy controlada y previsible, sin brusquedades, palabra siempre totalmente ajena a la comodísima y noble CBR.

El precio de la CBR 89, que todavía no está a la venta, es desconocido, en principio parece haberse sugerido que estará al nivel de la CBR 1000 F/88 «antes de rebajas», es decir, sobre el millón setecientos mil. En este caso difícil lo tendrá con la Tomcat, que ha pasado a costar 1.597.000, pero habrá que esperar acontecimientos, y además Honda puede confiar y con razón en el irresistible atractivo de esta nueva y distinta por fuera y tan buena como siempre por dentro CBR 1000 F, una superbike llamada a convertirse en una clásica sport tan eficaz y de tan buena aceptación y larga vida en el mercado como la saga FJ. El año pasado la CBR ya fue la superbike japonesa más vendida en nuestro país, esta temporada ofrece muy buenas razones como para que lo pueda seguir siendo. Habrá que esperar de todas formas al gran comparativo de las cuatro mil, CBR, ZX10, FZR y GSXR, para poder tomar con todos los resultados en la mano y después de una prueba más a fondo una decisión definitiva. □

Augusto Moreno de Carlos
Fotos: Emilio Jiménez

Debajo, diseño radicalmente nuevo y atractivo con seria mejora aerodinámica. El carenado protege bien al piloto. Bajo el gran cristal del faro se encuentran dos potentes ópticas halógenas. En el asa para el pasajero se incluyen ganchos escamoteables para fijar pulpos. Nueva llave de paso de gasolina y completo cuadro de relojes que incluye un testigo «extra» de pata de cabra extendida.



FICHA TECNICA

Honda CBR 1000 F/89

Motor: 4 cilindros en línea, 4 tiempos, transversal. Refrigerado por agua.

Distribución: Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro, cadena.

Diámetro x carrera: 77 x 53,6 mm.

Cilindrada: 998 c.c.

Potencia máxima (declarada): 132 CV a 10.000 r.p.m.

Compresión: 10,5:1.

Carburadores: 4 Keihin 38,5 mm.

Encendido: Electrónico transistorizado.

Batería: 12 V 14 A.

Cambio: 6 velocidades.

Embrague: Multidisco en baño de aceite. Mando hidráulico.

Chasis: Doble cuna abierto en acero, sección rectangular y redonda, tipo Diamond. Angulo dirección: 28.

Avance: 117 mm.

Suspensión delantera: Horquilla telescópica, barras de 41 mm. 150 mm. recorrido.

Suspensión trasera: Pro-Link, recorrido 120 mm.

Rueda delantera: Llanta 3,50 x 17". Bridgestone Radial 120-70 V 17.

Rueda trasera: Llanta 5,50 x 17". Bridgestone Radial 170-60 V 17.

Freno delantero: Doble disco 297 mm. Pinzas doble pistón.

Freno trasero: Disco 276 mm. Pinza doble pistón.

Altura asiento: 760 mm.

Longitud total: 2.230 mm.

Distancia entre ejes: 222 mm.

Peso en vacío: 222 kg.

Capacidad depósito/reserva: 21/3,5 l.

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

