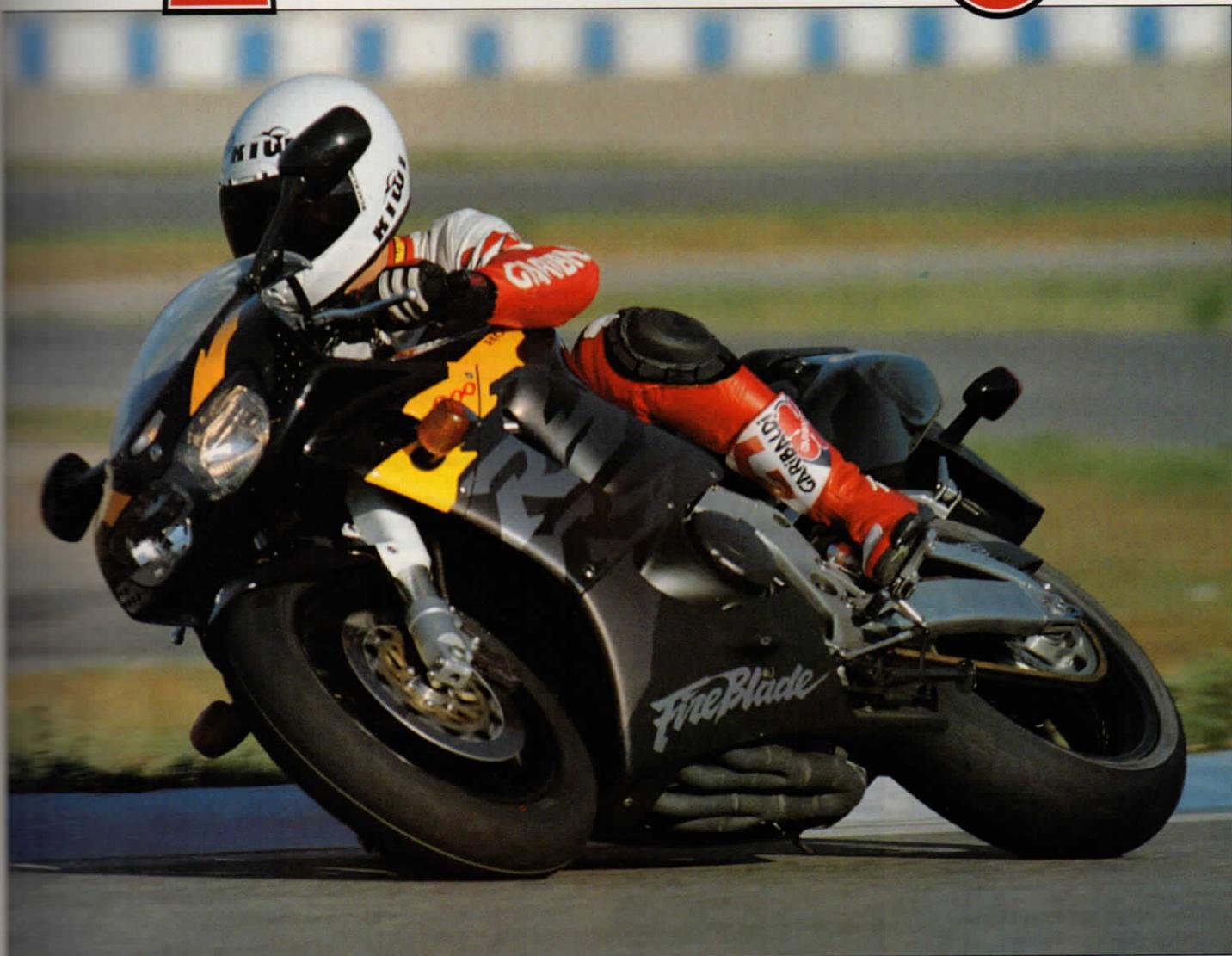


HONDA CBR 900 RR '96 AFILADA!



La filosofía del cambio para la versión 96 de la CBR 900 RR no varía sus principales argumentos, como su impresionante relación peso-prestaciones, desde luego.

Por el contrario, prueba de su vigencia, la moto estándar de esta revolución por la ligereza recibe unos retoques que, aún sin ser muy importantes a primera vista, la refinan hasta solucionar completamente algunos de sus puntos flacos.

Pese a que exteriormente no es sencillo distinguir la versión 1996 de

LA VERSIÓN 1996 DE LA HONDA CBR 900 RR FIREBLADE, COMO PRINCIPALES MEJORAS, CAMBIA SU CHASIS, RETOCA LAS SUSPENSIONES, LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN, AUMENTA 25 C.C. Y BAJA EN 1.5 KG. SU PESO.

SU CARENADO ES PRÁCTICAMENTE IDÉNTICO. PERO SUS GRANDES CAMBIOS SE PRODUCEN EN LA MECÁNICA... Y EN SU EFECTIVIDAD.

Pere Cases

Fotos: Francesc Montero



la anterior, salvo por sus nuevas decoraciones... dado que su línea estética es realmente muy parecida, sus cambios se han producido con objetivos profundos.

Uno: solucionar su mala posición de conducción. Para ello ha bastado cerrar cinco grados sus semimanillares, subirlos un centímetro y aumentar la altura del asiento en idéntica cifra.

Con ello, las muñecas dejan de cargarse innecesariamente -era así aún en conducción muy deportiva-, y pese a que la Fireblade jamás será tan cómoda como la Exup para viajar -por ejemplo- porque la cúpula de su carenado no ha aumentado de tamaño, por lo menos se dejará conducir en viajes de medio alcance sin acabar con la paciencia ni provocar tendinitis a su piloto.

Dos: solucionar la molesta tendencia a moverse de tren delantero que sufría la CBR 900 RR -sobre todo en mal asfalto y bajo fuerte tracción- debido a la combinación de varios factores. Entre ellos, un chasis poco sólido a lo que parece, porque para acabar con este problema se ha cambiado completamente el bastidor, a pesar de que el diseño general es básicamente el mismo. Las vigas principales son nuevas, el basculante ha sido reforzado, y las platinas de sujeción de su eje han sido rediseñadas. Por otro lado, se han atajado las consecuencias de una suspensión posterior con poco recorrido: se ha aumentado éste y se ha variado su progresividad para evitar que la moto se hundiera demasiado en aceleración y aligerara demasiado el tren delantero.

La aerodinámica del guardabarros anterior logra ahora que a alta velocidad se produzca carga negativa en la parte de delante de la moto, lo que evita también la molesta tendencia anterior del manillar a quedar suelto...

MOTOR

Para no retocar la moto sólo a nivel ciclo, en el motor se aumenta el cubitaje en 25 c.c., desde los 893 anteriores a 918.5 c.c. gracias al nuevo diámetro de pistones, mayor en un milímetro, y la compresión sube hasta 11.1, ganando un punto. Así, llega a 128 CV. 4 caballos más, al mismo régimen que anteriormente, 10.500 rpm. El par sube unas décimas, hasta 9.3 kgm a 8.750 rpm.

El embrague y la caja de cambios han sido revisados para aceptar el aumento de prestaciones, ganando 200 gramos de peso. Se han aligerado las palas del cigüeñal y, pese a que ha aumentado también el peso de las muñequillas, se ganan 400 g. en el alternador de "neodym-boro-ferrita", que es ahora más "potente".

El motor es más estrecho con la tapa de embrague tipo "flotante", que se une al cárter mediante una gruesa junta de caucho para evitar ruidos internos. El culatín es de magnesio, y el radiador es más pequeño y recibe mayor flujo de aire. Gracias al depósito rediseñado, ha podido eliminarse la bomba de gasolina.

Para acrecentar la vivacidad de las masas internas, los segmentos de fuego son algo más estrechos -0.9 mm-, y recibe un encendido "cartográfico" tridimensional que toma datos procedentes del régimen motor y de la admisión.

El silencioso -modificado en sus conductos internos- pasa de cinco a seis litros de capacidad, y los colectores son inox. En los engranajes primarios, ahora de tallado decalado, se monta un resorte amortiguador como anteriormente, pero situado en el cigüeñal.

El cambio ha sido revisado en el selector -la palanca ataca ahora de manera invertida su eje-, y el motor de la CBR equipa ahora un ojo de buey

en el cárter de embrague, para poder comprobar el nivel de aceite con mayor comodidad. Por fin, para ganar algo de peso, la cadena de transmisión secundaria es más estrecha, en paso de 525 en lugar de 530...

De esta manera, la respuesta del motor no es sólo más potente, sino sobre todo más vivaz. Su mayor caballaje ha permitido aumentar ligeramente el desarrollo, y en el Circuit de Catalunya la moto llegó a casi 260 a final de recta, lo que hace suponer una punta superior frente al anterior modelo.

El nuevo encendido y las nuevas masas internas reducidas logran que el uso del acelerador se vea correspondido con un mayor empuje a todas las revoluciones, con un cofre más lleno y mejores recuperaciones al acelerar no sólo en marchas cortas, sino a gases abiertos a alta velocidad...

CARROCERÍA

Citemos primero los nuevos colores 1996: negro-gris amarillo, blanco-rojo azul y amarillo, y gris metalizado-morado-blanco...

Sólo la parte superior del semicarenado sigue intacta, pero todas las piezas de la carrocería se moldean bajo presión para una mayor resistencia y menos peso.

Desde su aparición en nuestro mercado en 1992, se ha criticado la posición de conducción, y por fin ha sido retocada, con los semimanillares 10 mm más altos y una apertura variada 5 grados.

Todo lo demás es nuevo: los laterales del carenado, el guardabarros delantero, el colín, los intermitentes, las tapas de los costados, el depósito...

Aun sin cambiar su capacidad de 18 litros, se ha suavizado la curva del tanque de combustible, pero no la cúpula del carenado, otro de los puntos fla-

cos de CBR 900 RR a nivel de comodidad de viaje.

Para favorecer la aireación del radiador, se han agrandado los extractores de aire de los flancos, y el guardabarros delantero es mucho más envolvente, mejorando en un 3% la penetración aerodinámica global de la moto. Por otro lado, su forma carga peso hacia abajo como lo hace un alerón, y conduce los flujos hacia el radiador...

PARTE CICLO

El cuadro es totalmente nuevo, pese a que sus medidas son sólo ligeramente distintas. Las vigas del bastidor, de grosos generales reducidos, tienen ahora dos refuerzos interiores en lugar de tres, y en el anclaje del basculante trasero, las platinas tienen ahora un perfil cerrado y no semiabierto como anteriormente. El basculante recibe un puente superior de refuerzo más generoso y nuevas soldaduras.

Delante, la horquilla convencional dotada de cartucho hidráulico se ha aligerado en 120 gramos, y sus posibilidades de reglajes han sido aumentadas.

Se ha variado la progresividad de la suspensión posterior Pro-Link, y su recorrido pasa de 112 mm a 125 mm. Es más corto el amortiguador tipo CIVIS, pero hereda el cartucho interno -ahora más pequeño- y ensancha también la gama de reglajes.

El soporte del carenado superior abandona el aluminio por el tubo de acero, pero el peso total de la CBR resulta en casi dos kilos menos: 183.5 kilos en seco...

EN CIRCUITO

A falta de comprobarlo en carretera abierta cuando dispongamos de

unidad de pruebas, las grandes ventajas "apriorísticas" de la Fireblade, las motas debidas a su radicalidad de dimensiones, geometrías, peso y tamaño, pueden ahora utilizarse al cien por cien. Su ligereza, por ejemplo, se beneficia ahora de un aplomo ejemplar de estabilidad tanto en aceleración a la salida de las curvas lentas como en las largas tumbadas posibles en el Circuit. Como una CBR 900 RR estuvo tan apesada y tan serena de tren delantero, y eso es justo lo que le hacía falta.

Por otro lado, la moto sigue siendo tan ágil como siempre, y su muy escaso peso permite sentirte a gusto llevándola cerca de sus límites, porque sientes la confianza de que cualquier imprevisto podrá ser solucionado sin tener que luchar contra las grandes inercias debidas a los kilos. Por ejemplo, puedes apurar mucho las frenadas con la Fireblade...

La CBR 900 RR es pequeña y cortica como una 600 - ¡como una CBR 600! - por lo tan estable como ella... ¡y treinta caballos más potente!

Las suspensiones no sólo aumentan para 1996 en su calidad, sino que lo hacen también en amplitud de su gama de reglajes, y detrás, también en recorrido. La verdad es que no sólo son muy efectivas, de acuerdo a lo esperado, sino también muy sensibles a los cambios de regulación, con lo que no resulta difícil encontrar el compromiso adecuado para circuito y hasta evitar que roce muy pronto de estriberas.

La moto viene asimismo muy bien servida de neumáticos: los nuevos Bridgestone BT 56, diseñados especialmente para esta moto, responderán perfectamente al duro trato de una pista tan deslizante como la del "Circuit" español. La verdad es que la mayoría de periodistas rodamos rápido con ella: todas bajamos nuestros mejores tiempos por vuelta conseguidos hasta entonces en esta pista - estuve haciendo 2.04... y eso no está nada mal -, y sin sustos ni caídas.

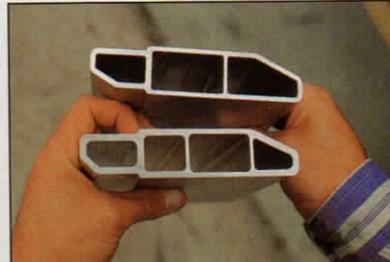
Gracias a la técnicas de diseño por computador CAD-CAM, se ha conseguido aligerar el chasis de la CBR 900 RR y al mismo tiempo hacerlo más robusto y resistente. También el basculante se ha beneficiado de esta tecnología. Las fibras del colín son ahora más estilizadas, aunque no difieren mucho del anterior. El puesto de conducción ofrece ahora mayor confort al ser algo menos radical. El guardabarros delantero ejerce de alerón sobre la rueda y mejora la aerodinámica. Se han optimizado las suspensiones, ahora más sensibles a los reglajes.

La Fireblade ha atajado sus fallos y, con ello, abundando en unas virtudes que han dejado de ser ya sus defectos, logra ponerse de una vez a la altura de sus pretensiones iniciales cuando apareció en 1992.

Quería ser la reina de la ligereza y del talento deportivo, de la agilidad y de la rotundidad de entrega de... sensaciones, quería batir a todas sus rivales en pista cerrada, y creemos que está ya en condiciones de hacerlo.

Llegará a 1.825.000 pesetas a partir de enero - a sólo 30.000 ptas. más que antes -, y con ello, Honda encenderá la hoguera de las novedades previstas para 1996: la espectacular Suzuki GSX R 750 luchará contra ella en cuanto a ligereza, y la Yamaha YZF 1000 Thunder Ace parece dispuesta a defender las opciones de la famosa FZR 1000 Exup...

A mi entender, la Fireblade presentará una durísima batalla contra todas ellas porque está perfectamente preparada.



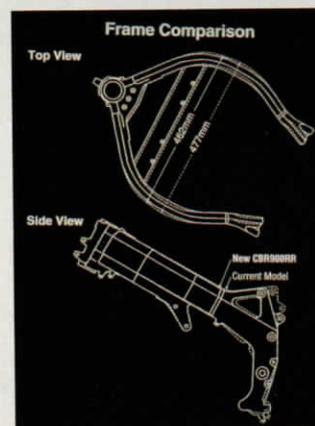
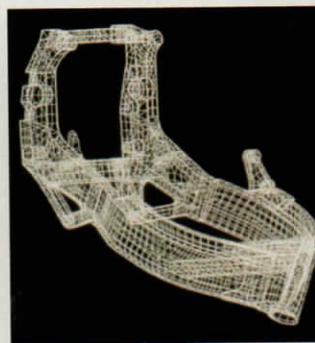
NOVEDADES 96

Además de los cambios mecánicos internos, exteriormente son visibles los siguientes puntos:

- Tapas laterales del colín, más ligeras de línea, con dos aperturas de extracción de aire en lugar de una.
- Tapa de cárter: la única pieza visible del motor que ha cambiado. Equipa una gruesa junta para aminorar los ruidos mecánicos.
- Para controlar el nivel de aceite se adapta un ojo de buey.
- Tanque de combustible: su forma ha cambiado, y ahora es más suave para mejorar la posición de conducción. Sigue conteniendo 18 litros.
- Silencioso: es más largo para aumentar su volumen y el nivel sonoro ha sido aminorado.
- Tensión de cadena: se abandona el sistema de tensado del eje de rueda por tornillo a tracción por otro a tensión más fiable.
- Bastidor: Su diseño general es muy similar, pero se advierten diferencias a nivel de las vigas laterales en fundición, con dos secciones en lugar de tres. El triángulo lateral situado bajo el depósito es de forma distinta y su abertura sobre el propulsor es más importante. Además, las vigas muestran un chafán para mejorar la solidez en una zona tan crucial como la que soporta el bas-

culante, que si antes era de forma "cerrada", ahora es abierta.

- Las aberturas del carenado son distintas. La superior es más amplia, y la inferior está más inclinada.
- Se abandonan los agujeritos "gruyere" en la parte baja de los flancos del carenado.
- Los intermitentes son más pequeños y aerodinámicos, y "cuelgan" menos para que no cedan con el tiempo.
- El guardabarros delantero es más envolvente, carga aerodinámicamente el tren delantero y equipa unas prolongaciones o manguitos que protegen la horquilla y sus retenes.
- Los soportes de las botellas de las barras en la horquilla son algo distintos y sujetan mejor el eje delantero.
- Obviamente, las grafías y colores de la decoración son completamente distintos.
- Los manillares están 10 mm más altos y se abren con 5 grados de diferencia frente a los anteriores.
- El asiento está 1 cm más alto.
- El refuerzo del basculante es de nuevo diseño.
- El interruptor on-off es nuevo.
- En el tablier, los logos de los testigos están normalizados con símbolos europeos.
- Existe un lugar para el antirrobo en arco bajo el asiento.



FICHA TECNICA

Motor tipo	4 Cil. 4T LC DOHC 16V
Diám. x carr.	71 x 58 mm x 4
Cilindrada	918.5 c.c.
Compresión	11.1 a 1
Potencia máx.	128 CV a 10.550 rpm.
Por máximo	9.3 kgm a 8.750 rpm.
Alimentación	4 Mikuni CV de 38 mm.
Arranque	Motor eléctrico
Encendido	TCI Digital con avance cart.
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Caja cambios	De 6 relaciones
Trans. secund.	Cadena 535 sellada
Tipo chasis	Doble viga y subchasis aluminio
Geometría direc.	24 grados - mm.
Basculante	Aluminio rect. ref. Yaguro
Sus. delantera	Horquilla 45/120 mm multijust.
Sus. posterior	Sist. Pro-Link 125 mm multijust.
Freno delant.	2 discos de 296 mm pinzas de 4 pist.
Freno trasero	1 disco de 220 mm pinza de 2 pist.
De oleación	
Neumáticos	130/70 VR 16 y 180/55 VR 17
Largo total	2.030 mm.
Distancia ejes	1.405 mm.
Anchura total	675 mm.
Altura total	1.130 mm.
Altura asiento	810 mm.
Distancia suelo	130 mm.
Peso vacío	183.5 kilos
Dep. gasolina	18 litros
Precio	1.825.000 ptas.
Comercialización	Enero 1996
Importador	Montesa-Honda S.A. 93-5740770