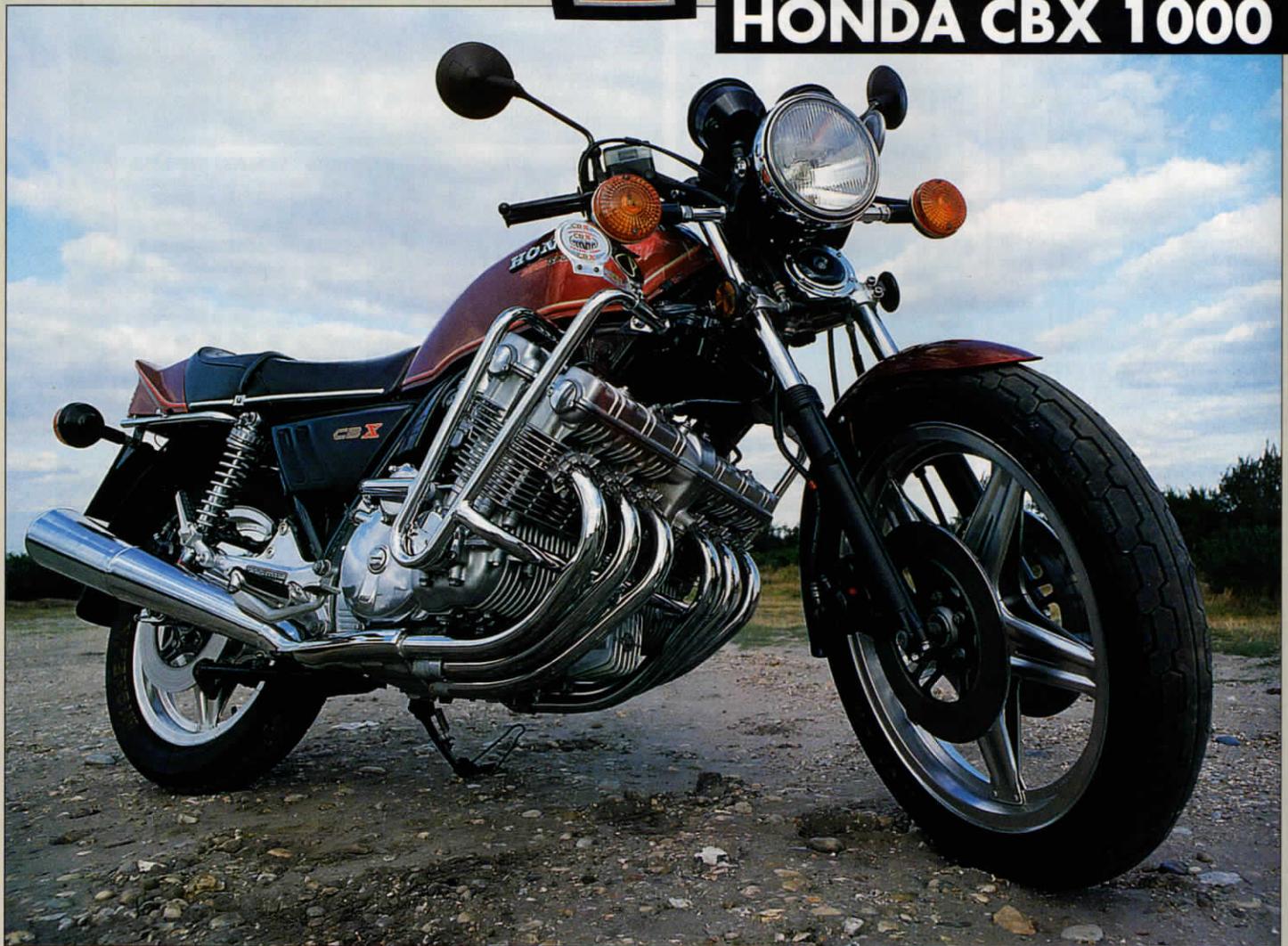


MOTOS
DE
LEYENDA

Pequeño Patito feo

HONDA CBX 1000



COMO LE SUCEDIÓ A AQUEL PATITO RECHAZADO POR SU FEALDAD, LA CBX 1000 DE SEIS CILINDROS SUFRIÓ TAMBIÉN LA INCOMPRENSIÓN A POCO DE VER LA LUZ, PERO HA ACABADO POR CONVERTIRSE EN UN PRECIOSO CISNE, SIENDO HOY EN DÍA UNA MOTO BASTANTE BUSCADA, POR SER UNA JOYA DE LA MECÁNICA.

Roland Brown
Fotos: Phil Masters
Adaptación: Ernest Ribé

Tanto tiempo como ha pasado y el impacto visual de esta moto sigue siendo tan poderoso como entonces. Hace ya quince años que se presentó la CBX 1000, pero no ha habido otra moto cuya fuerza visual se pudiese comparar con ésta. Es como una patada en la retina. Impactante.

Y más si se contempla por su lado derecho, en posición tres cuartos y apoyada sobre el caballete lateral, que es su pose favorita frente a las cámaras.

AL DESCUBIERTO

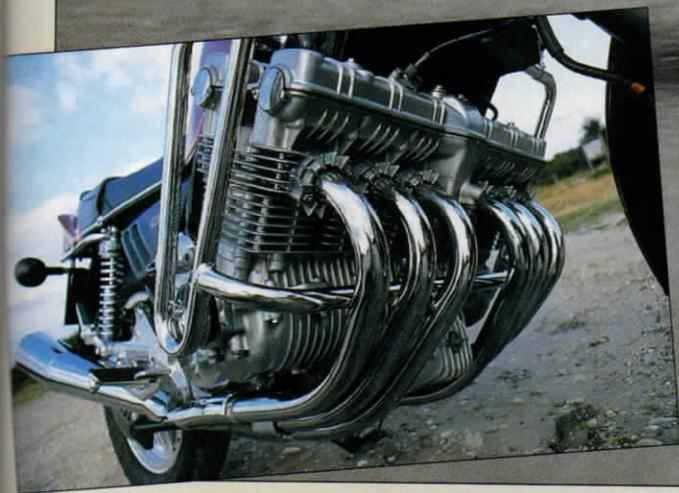
Hoy en día, cuando las máquinas de altas prestaciones esconden sus potentes motores dentro de los carenados, la desmesura de este motor se hace más patente que cuando se puso a la venta, en 1978. Las máquinas naked de hoy, de estilo retro, parecen insignificantes si se las compara con el gran bloque de cilindros de la CBX, con sus brillantes tubos de escape en cascada.

La CBX rebosa potencia y tecnología de una forma que las máquinas

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



modernas no pueden ni soñar y su estilo sigue tan actual como el día en que se presentó. Eso sí, dejando de lado al tren delantero, absolutamente envejecido, cuya delgada horquilla le hace parecer como si Schwarzenegger tuviese los brazos de una modelo, la Honda es una moto por la que cualquier diseñador daría un brazo por haber hecho su diseño.

El secreto de la longevidad de la CBX es que su belleza no es tan sólo cosmética, sino que es real y está al descubierto. Repasando las viejas pruebas, publicadas cuando la moto se puso a la venta, se ve claramente que la moto se comportaba como era de esperar de una moto con aspecto tan fiero y que llevaba además un discreto logotipo diciendo "Super Sport", sobre su depósito y se situaba arriba de todo en las listas de prestaciones. Sus 105 caballos siguen siendo respetables para una máquina sin carenado e, incluso, exceden el límite de 100 caballos que algunos nos quieren imponer.

A pesar de lo poco en que le ayuda su aerodinámica, la velocidad punta de la Honda se acerca a los 225 km/h. Su estabilidad y su frenada eran excelentes para lo que se llevaba en la época y, su aceleración hizo que la revista Cycle, entonces la revista líder del mercado americano, dijese que... "no hay duda de que la CBX es la máquina de serie que más rápidamente acelera, entre todas las que jamás se han producido".

HERENCIA DE CARRERAS

La CBX tiene sus orígenes en dos períodos muy diferentes de la historia de Honda. Primero, en la mitad de los años sesenta, cuando un joven ingeniero llamado Soichiro Irimajiri diseñó una serie de motos de cuatro tiempos, cuya principal característica era el alto régimen al que giraban... y su gran potencial...

Entre los pilotos de estas motos estaban Luigi Taveri, Ralph Bryans y Mike Hailwood. Hubo una 50 c.c. bicilíndrica que alcanzaba los 160 por hora, con la que Bryans fue Campeón del Mundo en 1965 y la 125 de cinco cilindros con la que, un año más tarde, Taveri fue Campeón Mundial; sin olvidar las míticas 250 c.c. y 297 c.c. que Hailwood llevó a la victoria en el 66 y el 67.

Honda abandonó las carreras al final de 1967 y la estrella de Irimajiri perdió brillo en la siguiente década, no solamente en los circuitos, sino también en los escaparates de los concesionarios. Buena parte de los ingenieros más brillantes fueron destinados a la división de coches, que cada vez adquiría mayor importancia dentro de Honda, mientras el diseño de las motos se resentía. En 1977, la mejor novedad deportiva de Honda era simplemente una puesta al día de la CB 750 de simple árbol de levas que había ido perdiendo interés, gradualmente, durante toda la década.

El proyecto CBX fue iniciado por

el entonces director de Investigación y Desarrollo de Honda, Tadashi Kume, llevado por las ganas de diseñar una máquina capaz de situar a la compañía otra vez en la vanguardia del diseño. A finales de 1975, Irimajiri y otros ingenieros habían vuelto a la división de motocicletas, a un nuevo centro de HR&D, en Asaka. Allí empezaron a trabajar en dos proyectos diferentes: la seis cilindros y la tetracilíndrica de 16 válvulas basada en la Honda RCB de resistencia.

No había mucha diferencia por lo que respecta a las prestaciones de los motores, pero la cúpula de Honda se decidió por la seis cilindros por su carácter único y su herencia derivada de las competiciones. Irimajiri explicó durante la presentación de la CBX, dos años más tarde... "en el Mundial luchábamos contra las cuatro cilindros de dos tiempos de Yamaha y Suzuki; aumentar el número de cilindros era la única forma en que podíamos ser competitivos. Por eso construimos una moto de cinco cilindros y dos de seis, y la CBX es una descendiente directa de estas dos máquinas de carreras. Por eso nos costó tan sólo un año y medio su desarrollo. Ya teníamos la tecnología de nuestra

experiencia en los Grandes Premios".

Tras su creación, Soichiro Irimajiri volvió al anonimato del HR&D de Honda, pero su nombre volvió a sonar en el Mundial de Velocidad con el retorno frustrado del gigante japonés con la NR 500 4T 32 válvulas y pistones ovales, que luego dio paso a la elitísima NR 750... pero esto ya es otra historia.

IMPRESIONANTE

Volviendo a la CBX 1000. Esta seis cilindros de 1.047 c.c. no se revolucionaba, ni mucho menos, como sus parientes de carreras (la 250-6 de Hailwood daba 53 CV a 16.500 rpm.), puesto que su potencia máxima de 105 caballos se conseguía a 9.000 vueltas y el par máximo de 82 Nm. Llegaba 1.000 vueltas antes. Pero muchos detalles se copiaron o se adaptaron de las motos de carreras, principalmente en la culata, que usaba un sistema de arandelas calibradas para regular el movimiento de las 24 válvulas. Del cigüeñal salía una cadena que hacía girar el árbol de levas de escape, fabricado hueco para

ahorrar peso, y de este árbol salía otra cadena que hacía girar el de admisión. También la CBX fue pionera en el uso de magnesio en varias tapas de motor, para ahorrar peso.

Obviamente, el principal problema en el diseño de la seis era la anchura del motor. El espacio para las piernas se consiguió inclinando los carburadores hacia el interior, en dos grupos de tres. Pero la idea más brillante de Irimajiri fue el eje auxiliar, situado encima de la caja del cambio y atacado por cadena, que acciona el alternador y el sistema de encendido. Esto puede parecer hoy en día una solución obvia, pero no lo era en aquellos días, cuando todas las motos tenían su alternador en un extremo del cigüeñal. Gracias a este eje auxiliar, el motor de la CBX 1000 acabó siendo sólo 5 cm. más ancho que el de la CB 750 tetracilíndrica.

Si el motor de la CBX rebosaba inspiración, el conjunto de la moto, coordinado por Norimoto Otsuka, responsable de diseño de Honda, no se quedaba atrás. El peso era un problema casi tan grave como la anchura, lo que explica el uso de detalles como el manillar de aluminio, los guardabarros de plástico y la falta de



fabricante mundial número uno".

Pero por desgracia para Honda, el público se dejó impresionar menos. La CBX era una moto cara, que a finales del 78 costaba más de una vez y media (en Inglaterra) lo que valía la excelente Suzuki GS 1000. En Estados Unidos, cuna de la Gold Wing, las cosas fueron aún peor. Allí, el modelo original Z, que se vendía muy poco, fue seguido por la versión A, que tenía amortiguación con precarga neumática, árboles de levas que daban un motor menos puntia-gudo, un nuevo basculante, y otros detalles. Más tarde, la CBX-B fue rediseñada como una deportivo-turística, con suspensión trasera Pro-Link de un solo amortiguador, un carenado más grande y maletas. Estaba pensada para el mercado americano y se vendió muy bien allí.

SU ESTILO SIGUE
motos clásicas

VIGENTE
Info@motosclasicas80.com

El ejemplar de nuestra leyenda, inmaculadamente conservado, ha hecho 20.000 km., pero parece acabado de estrenar; el motor arranca a la primera, con un burbujeante sonido y con una finura que al ralentí aguanta derecho un cigarrillo sobre el depósito.

El motor es ancho, bastante ancho, pues cuando desde el asiento miro hacia abajo veo claramente los extremos de la gigantesca tapa de válvulas, pero, aunque la CBX tiene un centro de gravedad alto, tiene un tacto dócil y bien equilibrado.



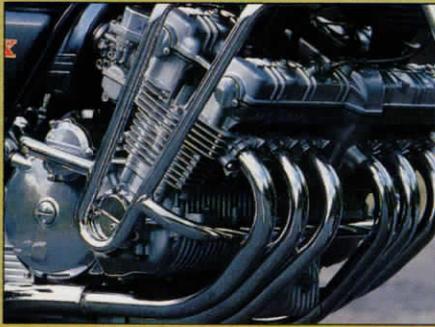
extras, como un nivel de gasolina. Para el mercado más turístico ya había la Gold Wing, por lo que Honda quiso hacer una deportiva de la CBX.

Lo mejor de todo era que la moto tenía un aire elegante, que permitía ver el motor sin que los tubos del chasis lo impidiesen. Por descontado, no había un radiador que estropease el efecto, como tuvo la más tardía Kawasaki Z 1300 seis, refrigerada por líquido. Incluso la horquilla de 35 mm. de diámetro, los frenos de disco de 276 mm. y el neumático de 3.5 x 19 pulgadas, que hoy en día parecen tan esmirriados, eran lo mejor que había entonces.

La prensa quedó encantada y no hizo más que recitar alabanzas de la nueva moto. Del motor dijeron que era una obra maestra, una joya de la ingeniería, por su mezcla de finura y brillante aceleración. La estabilidad fue considerada aceptable, a pesar de un peso de 260 kg. que provocaba problemas una vez se empezaban a desgastar los neumáticos.

Los probadores pusieron el turbo de las alabanzas con expresiones como... "una maravillosa revelación que ha elevado la categoría del motociclismo" y, "la moto número uno, del





Impresionante el bloque de cilindros y su cascada de seis brillantes codos de escape.

Las defensas defienden bien el motor en caso de caídas, pero mejor no caer con esta maravilla.

La horquilla se ve esmirriada para lo que estamos acostumbrados a ver hoy en día.

El enorme disco trasero ayudaba a retener el peso de 260 kilos en orden de marcha.

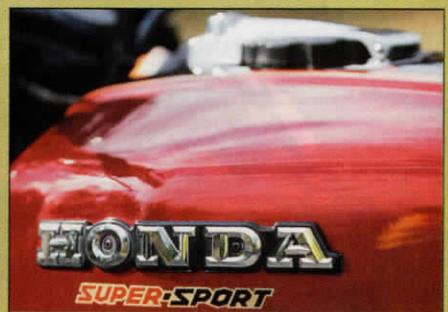
En su día, la CBX 1000 nació como una moto superdeportiva de 105 CV a 9.000 vueltas.

Completo tablero de instrumentos para su época, al estilo naked de ahora.



FICHA TECNICA

Tipo motor	6 cil. 4T refrigerado por aire DOHC 24V
Diámetro x carrera	64,5 x 53,4 mm. x 6
Cubicaje	1.047 c.c.
Compresión	9,3 a 1
Potencia declarada	105 CV a 9.000 rpm.
Por máximo	8,2 Nm. a 8.000 rpm.
Carburadores	6 Keihin de 28 mm.
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Caja cambios	De cinco relaciones
Transmisión final	Por cadena
Sistema eléctrico	Batería de 12 V. Faro 60/55 W
Chasis	Tabular en tubo de acero con el motor suspendido
Suspensión delantera	Horquilla telehidráulica de 35 mm. de grosor de barras
Suspensión trasera	Dos amortiguadores, ajustables en precarga de muelle
Freno delantero	Dos discos de 276 mm.
Freno trasero	Un disco de 295 mm.
Neumático delantero	3,5 x 19 pulgadas
Neumático trasero	4,0 x 18 pulgadas
Distancia ejes	1.524 mm.
Altura asiento	813 mm.
Capacidad depósito	20 litros
Peso en marcha	260 kg., con gasolina y aceite
Peso en seco	140 kilos



Incluso a velocidad de paseo, conducir la Seis original es toda una experiencia. Los relojes de fondo negro y los semimanillares siguen conservando todo su estilo, la posición de conducción es deportiva, con el tronco echado hacia delante, los controles son ligeros, la respuesta del gas instantánea y el motor tan tratable, que si abres los Keihin CV desde solamente 2.000 vueltas en sexta, la Honda salta hacia adelante sin dar señales ni de un ligero hipo.

Lo mejor es hacer uso de las marchas cortas, para saborear el momento en que la aguja del tacómetro llega a las 6.000 vueltas, en, digamos, sexta, y la moto se dispara. La CBX estira las piernas y sale como un cohete hacia el horizonte, mientras el sonido de los dos escapes se unifica en un único aullido. En un momento te encuentras corriendo a más de 150 por hora,

agarrado fuerte a los semimanillares, mientras los arbustos que hay al lado de la carretera se convierten en una imagen movida, y las amplias curvas de la carretera parecen cerrarse.

Para el chasis de la CBX, el tiempo ha pasado más rápido que para su motor, y para lo que estamos acostumbrados a lo bueno, hoy en día, la horquilla y los amortiguadores son de lo más primitivo. Los frenos, que tantas alabanzas merecieron en el 78, se han quedado también muy atrás y la potencia de la pinza delantera no se puede comparar con la mordida de una pinza moderna, de cuatro pistones. Otro punto en el que se nota el paso de los años es en la luz al suelo. Actualmente, es fácil llegar al límite gracias a los pegajosos Michelin, que no existían cuando esta moto se puso a la venta y sin exponer nada rocé varias

veces con las defensas en el asfalto y lo hubiera hecho con los cárteres de no existir éstas.

Aun con todos los achaques que la edad le ha hecho aparecer, la CBX sigue siendo una máquina fácil de llevar, a la que se le puede exigir durante largos períodos un ritmo que resulta mucho más respetable si se tiene en cuenta que esta máquina era la reina de las carreteras cuando quienes llevan las Superbikes de hoy en día, aún vestían calzón corto. Si bien el chasis de la moto llega justo a cumplir con su función, el motor sigue siendo memorable; una referencia visual, táctil y auditiva que aún deja sentir sus grandes sensaciones y su nervio cuando se gira el puño de gas.

Quizás lo mejor de la Seis es que jamás volverá a haber otra moto como ésta. Dada la importancia que cada día tiene la aeo-

dinámica, parece inconcebible que una máquina con esta tecnología y esta intención deportiva pueda tener estas líneas, a la vez tan simples y tan impactantes.

La CBX fue un gesto glorioso, aunque fallido, puesto que se trató de una máquina en la que se puso mucho genio y empeño, pero sus resultados comerciales inmediatos fueron más bien escasos.

Pero, como si se tratase de una obra de arte de un artista hace tiempo fallecido, la brillantez de esta Honda sigue siendo reverenciada por los entusiastas miembros de la Asociación Internacional de Poseedores de CBX, que tiene delegaciones en todo el mundo.

La CBX1000 fue rechazada en su día, no sé si por su potencia, aterrador aspecto, quizás precio,... pero tiene asegurado un lugar en la historia del motociclismo.