



Tercera oportunidad

Dicen que no hay dos sin tres y en el caso de Honda ello es más cierto que nunca. La semana pasada decíamos que la Honda VF 1000 F venía a sustituir a las ya famosas Bol D'Or 900 de motor tetracilíndrico. Pero si alguien había pensado que ello significaba la muerte del motor de cuatro cilindros Honda estaba en un error. La CBX 750 F está ahí, recién nacida, para demostrar lo contrario.

www.motosclasicas80.com


motos clásicas
info@motosclasicas80.com



Nuevo motor, más ligero, compacto y potente para la última de las tetracilíndricas creadas por Honda, la CBX 750 F.

CUALQUIERA podría pensar, viendo esta moto, que los japoneses están locos. Cualquier técnico de marketing de cualquier empresa medianamente importante de Europa se llevaría las manos a la cabeza si se le explicase que su empresa, después de haber invertido muchos miles de millones de dólares en un nuevo producto, se decide a lanzar, una vez ese revolucionario producto está en fase de comercialización y de penetración en el mercado —difícil y problemático por lo saturado y los cada vez más altos precios— un

modelo que no es sino una evolución de lo que hace escasamente un año se dio por antiguo, se quiso hacer desaparecer. En definitiva, cualquiera podría llamarlo la política de «Harakiri» y todos le daríamos la razón.

Pero Honda no se ha hecho el Harakiri, no sigue las reglas convencionales en esto de la política comercial, el marketing, el desarrollo de nuevos productos. Cuando se dio por agotada la existencia de las series tetracilíndricas, se invirtieron miles de dólares en las carreras para luego «reconven-

tirlos» en las fábricas produciendo toda una nueva gama de motores en V, escasamente las VF 750 y VF 1000 de reciente aparición. Todos apuntamos entonces que había nacido una nueva filosofía de la moto en Honda. Todos dabamos por casi seguro que así serían todos los nuevos modelos, pero nos equivocamos. Acaba de aparecer la CBX 750 F, sin refrigeración líquida, con un motor que tiene ahora en concepto más de doce años. Las cartas se han vuelto a barajar, el juego es ahora otro distinto. ¿Alguien sabe cuál?

Lo cierto es que, confundido o no, el motor tetracilíndrico sigue siendo explotable y desarrollable. La prueba es que este nuevo motor de la CBX sólo tiene en común con el de la CB de 1979 el número de cilindros y el sistema de refrigeración. El hecho de que aquella CB 750 de hace catorce años diera 67 CV, de potencia y esta CBX de nuestra prueba alcance los 91 es evidentemente un dato de innegable importancia documental.

El avance técnico que se ha logrado en la construcción de los actuales tetracilíndricos



Datos de la prueba

Aceleración

0-100 km./h.....	4,3 s.
0-160 km./h.....	10,2 s.
0-180 km./h.....	14,3 s.
0-200 km./h.....	21,9 s.
0-400 m.1.....	12,6 s.
0-1000 m.....	24,0 s.

Recuperación (en 5/6 velocidad)

60-80 km./h.....	3,1/3,8 s.
80-100 km./h.....	2,9/3,4 s.
100-120 km./h.....	3,3/3,9 s.
120-140 km./h.....	3,3/5,0 s.

Velocidad máxima

Erguido..	201 km./h. a 9.080 r.p.m.
Agachado.....	211 km./h. a 9.530 r.p.m.

Consumo

Media durante la prueba.	6,8 litros/100 km.
--------------------------	--------------------

Ficha técnica

Motor: Tetracilíndrico cuatro tiempos en línea, doble árbol en culata, radiador de aceite, sistema hidráulico de reglaje automático de juego de válvulas, distribución mandada por cadena dentada, cuatro válvulas por cilindro, cilindrada 747 c.c. (67 x 53 mm.). Potencia máxima 91 CV. a 9.500 r.p.m., par máximo 7,1 mkg. a 8.500 r.p.m. Cuatro carburadores Keihin de 30 mm. a depresión. Encendido transistorizado. Generador de 280 W. Embrague multidisco en baño de aceite, accionamiento hidráulico. Cambio de seis relaciones.

Chasis: Chasis doble cuna, horquilla delantera asistida por aire con sistema anti-dive mecánico. Barras de 39 mm. Regulación del hidráulico en tres posiciones. Recorrido 150 mm. Suspensión posterior Pro-Link, recorrido del amortiguador, 115 mm. Doble disco delantero de 280 mm. Pinzas de freno de doble pistón. Disco posterior de 280 mm. Ruedas 110/90 V 16 delante, 130/80 V 18 detrás.

Medidas: Distancia entre ejes 1.465 mm. Longitud total 2.200 mm. Altura asiento 795 mm. Peso depósito lleno 241 kg. Capacidad depósito, 22 litros (5 reserva).



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

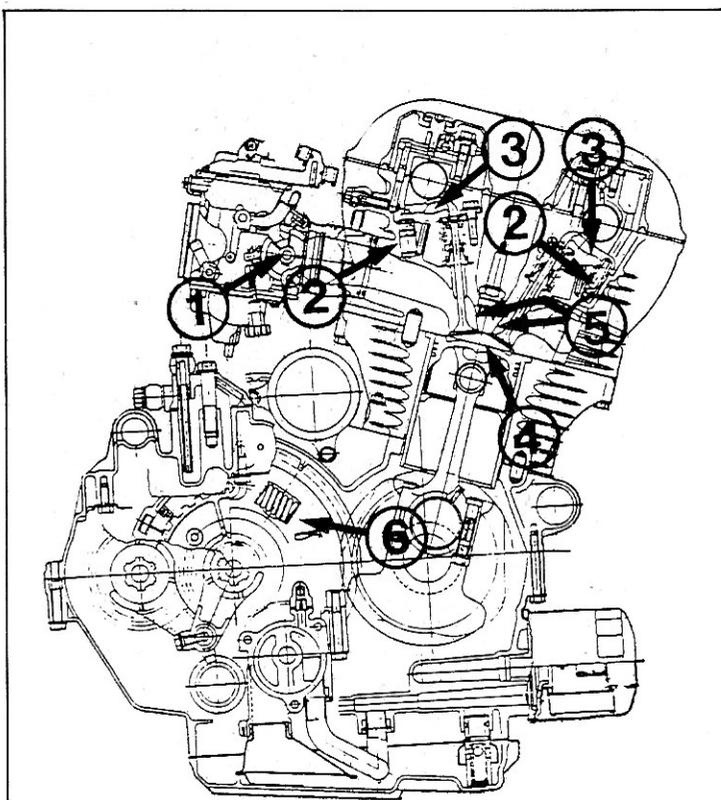
info@motosclasicas80.com

puede verse y resumirse claramente en este motor Honda (ver recuadro). Las cuatro válvulas por cilindro se hallan dispuestas en un pequeño ángulo de 38 grados y el reglaje es completamente automático gracias al sistema de taqués hidráulicos utilizados ya con éxito en la industria del automóvil. En teoría, la única limitación de este supermoderno motor es el cambio cada 6.000 kilómetros del aceite del motor, puesto que ni el encendido electrónico ni el generador colocado detrás de los cilindros precisarán jamás ningún tipo de mantenimiento.

Pero la disposición muy vertical de las válvulas ha obligado a construir unas culatas muy altas y por lo tanto a aumentar la altura general del motor con respecto a otros tetracilíndricos de su especie. Para compensar este aumento, los técnicos de Honda se han valido de un simple truco: reducir el tamaño de los cárteres, lo que significa restar espacio al aceite en el interior del motor. Con ello se consigue bajar el motor en el chasis pero por algún lado hay que compensar esa pérdida de volumen vital para el aceite. La solución fue también sencilla e ingeniosa. Los tubos inferiores del chasis servirían para albergar ese aceite que no cabía en el motor. Un radiador colocado muy arriba controlaría la temperatura de todo el sistema además de aumentar la cantidad de lubricante. Este radiador fue situado delante del doble faro en el carenado, dejando pues libre toda la parte frontal del motor para que recibiera la mayor cantidad posible de aire fresco. Incluso la parte inferior del depósito fue diseñada de forma que canalizara el aire directamente a las culatas con la mayor eficacia posible.

A propósito del aire: las atractivas toberas de admisión delante de los cuatro carburadores Keihin de 30 mm. hace temer por un consumo excesivamente elevado. Sin embargo, el montaje de una caja de filtro de 6,2 litros de capacidad apenas influye en la potencia y silencia casi totalmente la admisión.

Lo que resulta increíble es que este «viejo» motor en su nueva configuración sea tan atractivo. Y funciona a la perfección... Una ligera presión al botón de arranque y el motor



El motor de la CBX 750 F punto por punto

Si los motores CB 750 Four podían ser criticados por su excesivo costo de mantenimiento (válvulas, encendido, carburadores...), el motor CB de 1984 puede decirse que se halla prácticamente libre de cualquier mantenimiento. Sus carburadores Keihin de presión constante 1: se hallan conectados mecánicamente entre sí, el encendido es totalmente electrónico y las 16 válvulas reciben el empuje a través de unos pequeños taqués hidráulicos; 2: bajo los balancines; 3: que se ajustan automáticamente. Pero aún hay más. Las válvulas se hallan dispuestas en un ángulo de sólo 38 grados lo que permite una cabeza de pistón muy plana; 4: los canales de admisión y escape; 5: desembocan perpendiculares sobre las cámaras de combustión y dejan por lo tanto espacio suficiente a los gases para que se «ordenen» adecuadamente en su interior. El embrague; 6: lleva accionamiento hidráulico y sistema anti-hooping como en las series VF. Finalmente el alternador, situado detrás de los cilindros, permite una construcción mucho más estrecha del bloque motor.

se pone en marcha sin pestañear. Si el tiempo es muy frío, se acciona el mando del starter (se halla en el mismo manillar en el lado izquierdo). Y aunque suba el motor de régimen girando en vacío, no se aprecian vibraciones. Los técnicos de Honda está claro que han empleado todo su saber en desarrollar un sistema anti-vibraciones para los actuales tetracilíndricos. Junto con el eje de balance que neutraliza las masas libres de segundo orden y la colocación de silent-

blocks por todos lados, el anclaje superior frontal del motor se ha montado también elásticamente.

Una de las características más relevantes de este motor es el nivel de prestaciones que se ha conseguido junto con las características impresionantes de la curva de potencia y la respuesta del motor a lo largo de la misma. No es extraño que este propulsor no pueda esconder sus características deportivas, lo cual quiere decir que comparándolo con el de

una VF 750F nos encontraremos con ausencia de bajos que este motor evidentemente no puede proporcionarnos. Para que el nuevo tetracilíndrico empiece a respirar adecuadamente, la aguja del cuentavuelvas tiene que empezar a situarse sobre las 8.000 r.p.m. Y cuando se llega a ese punto, el motor se expresa con todas sus ganas y hay que cogerse al manillar porque en ese momento se produce un pequeño vacío que luego se traduce en un verdadero empujón.

Y como ya viene siendo usual en todas las motos de «altos vuelos» los técnicos de Honda han colocado en esta CBX también un limitador de giro, o lo que es lo mismo, un sistema que desconecta el encendido de dos de los cilindros cuando se rebasan las 11.000 r.p.m. Una moto con las características deportivas de esta CBX no podía por menos que tener un cambio ejemplar. Esa es una de sus principales virtudes que consiguen el que podamos exprimir los 91 CV. de esta «siete y medio». No sólo es fácil de accionar, sino que en máxima solicitud como puede ser en una prueba de aceleración, las marchas entran rápidamente y con seguridad. Corto recorrido y precisión además de un buen escalonamiento son los buenos piropos con los que se puede resumir esta pieza vital de un motor moderno deportivo. Y el éxito de este nuevo cambio radica en su reestructuración interna, en el que se han cambiado las horquillas internas solucionándose los problemas que otros modelos padecían al escaparse ciertas marchas al cambiar con rapidez.

La CBX ha heredado también de las VF el embrague hidráulico y el sistema diferencial que los japoneses denominan «anti-hopping» y que ya explicábamos la semana anterior con motivo de la prueba de la VF 1000. La rueda trasera tiene de menos a bloquear debido al deslizamiento de una de las mitades del embrague.

Pero este sistema lleva consigo el que exista una cierta holgura de transmisión especialmente notable cuando abrimos y cerramos el gas de golpe.

A nivel de chasis cabe ahora preguntar a los responsables de Honda cómo van a ingeniárselas para vender un



El motor tiene menos capacidad de aceite y, para paliar este defecto, los tubos inferiores del chasis cumplen la misión de recipiente.

chasis de aspecto convencional con tubos redondos cuando todo el mundo se halla enfrascado en una guerra de «estilos» en la que la constante es la de las secciones rectangulares de los tubos. Pero según parece, el chasis de la CBX ha sido creado con la ayuda de una computadora y se ha procurado ceñirlo lo máximo posible al motor, a pesar de lo cual permite un fácil desmontaje del motor.

Importante para el piloto es sobre todo la colocación muy baja del motor, gracias a su extrema compacidad, lo que ha permitido hacer «juegos malabares» a la hora de colocarlo en el chasis. Este hecho junto con un extraordinario reparto de pesos (120 kg. delante, 121 kg. detrás) han motiva-

do el que esta CBX tenga un comportamiento en carretera extraordinario. Y a pesar de montar rueda de 16 pulgadas delante, la moto no es sensible ni a los cambios bruscos de dirección ni hace extraños ante una frenada brusca. Pero mientras las cualidades en cuanto a prestaciones se mantienen, comparándola con la VF, esta es superior en otros muchos aspectos en la que realmente es ejemplar: manejabilidad y comportamiento en curvas.

La CBX se comporta en casi todos los medios muy neutral, no tiende a erguirse sola cuando estamos en plena curva y resulta fácil de enderezar si así lo queremos, pero lo mejor es que mantiene la trayectoria trazada en la curva, algo que pocas veces puede hacer-

se con una rueda de «16». Llevar el chasis de la CBX por carretera hasta sus últimas consecuencias no es fácil, la moto no acusa ningún «meneo» y además en línea recta es un misil. Chasis, suspensiones (Pro-Link detrás), anti-dive y regulación de hidráulico delante, hacen de esta moto una verdadera joya rodante aunque no lleve chasis de tubos cuadrados.

El radio de acción de esta CBX es teóricamente de 324 km. y si el piloto no tiene las piernas excesivamente largas que le resulten incómodas de colocar en los estribos relativamente elevados, esta CBX sólo pide «carretera y manta». El semicarenado, anclado fijo al chasis, proporciona una adecuada protección al piloto. El

pasajero se sentirá un poco más incomodo debido al mismo problema que sucede en todas las motos actuales: los estribos se hallan excesivamente levantados.

Junto con los impecables acabados de esta moto, la simplicidad de mantenimiento y lo extraordinario de este motor, de unas prestaciones realmente más que aceptables y atractivas, existe una sola crítica a esta nueva tetracilíndrica: el freno trasero. Honda, al igual que muchos fabricantes actuales no ha conseguido, al menos en esta moto, encontrar el punto exacto de funcionamiento del disco posterior que clava con demasiada facilidad. Aunque la buena mayoría de las motos actuales tiene buenos frenos, el posterior es



siempre crítico en la mayoría de ellas, o frenan mucho o no frenan y es ahí donde debería llevarse a cabo una buena investigación en el mismo seno de la marcas para ofrecernos de una vez por todas las mismas cualidades en los frenos posteriores que en los delanteros, en los que se ha llegado actualmente a un punto de increíble efectividad. Y lo malo de todo esto es que uno mismo puede corregir estos defectos con medios relativamente poco costosos. ¿Por qué un descuido así en una moto que raya en lo demás la perfección?

Con esta nueva CBX, Honda ha seguido evolucionando su «querido» motor de cuatro cilindros. Y lo ha hecho siguiendo una vez más las experiencias alcanzadas en las competiciones. Este motor y los últimos tetracilíndricos de las series de resistencia tienen muchos puntos en común y de ellos han aprendido mucho. Justo pues que alguien se beneficie de aquellos ya lejanos títulos mundiales.

H.B/C.B.