

# GRANDE

**Ter**  
**CONTATTO**

**HONDA CB 1300**



# LA VERDAD



**DEL PROYECTO BIG ONE DE HONDA SALIÓ SU CB 1000. AHORA, SEIS AÑOS MÁS TARDE, EL GIGANTE JAPONÉS HA EVOLUCIONADO Y RECONSTRUIDO TOTALMENTE EL MODELO, QUE PASA A DENOMINARSE CB 1300... ¡AHORA SÍ QUE ES GRANDE DE VERDAD!**

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

Yasushi Ichikawa & J.C.

Desde Tokyo -Japón- para SM30

Fotos: Masatoshi Yamaguchi

Adaptación: Ernest Ribé

  
motos clásicas

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

**E**sta vez la presentación de Honda a la prensa fue un poco especial. Nos convocaron en una pista que utilizan para el desarrollo de nuevos modelos, pero limitaron la convocatoria a los directores de revistas japonesas, ya que la CB 1300 tiene reservada su venta exclusivamente para Japón, al menos, durante su primer año de andadura.

Fue una presentación muy sencilla, sin gran parte del derroche de información técnica que acostumbra a proporcionar Honda en este tipo de actos, que se quedó para una próxima cita, más multitudinaria, a realizar en primavera.

Esta CB 1300 es la "evolución" lógica de la CB 1000 Super Four. El famoso proyecto Big One ("la grande"), que finalmente se quedó, hace seis, años en "sólo" mil centímetros cúbicos. He puesto entre comillas la palabra evolución, porque se trata más de una máquina completamente nueva. Un nuevo modelo, más que uno existente remodelado, pues cambia todo. Su presentación oficial al público fue en el pasado Motor Show de Tokyo, tomando emplazamiento en una de las plataformas circulares en movimiento donde Honda expuso sus más importantes modelos para la próxima temporada.

Según sus técnicos, está limitada voluntariamente a cien caballos, porque está pensada para el mercado interno japonés, pero tiene un excelente par motor máximo de 12,3 kgm. a sólo 5.000 vueltas... Nuestros interlocutores no quisieron comentar nada de una posible versión "full power", pues es de suponer que si se le desmontasen todas las limitaciones y trabas que se le han colocado para limitarla, este motor alcanzaría, con facilidad, los 150 caballos.

## ¿EVOLUCIÓN?

La estructura básica del motor viene a ser la misma que la X4 1300, una custom al estilo "drag-bike", que se presentó a comienzos de la primavera de 1997. Se trata de un cuatro cilindros en línea, refrigerado por líquido, DOHC 16 válvulas, de 1.284 c.c., aunque tiene un poco diferentes respecto a la X-4 los árboles de levas, distintos ajustes de carburadores y escapes a pesar de conservar el sistema 4 en 2 (con tubos y silenciosos de acero inoxidable), todo ello con la intención de conseguir un carácter más deportivo. Mientras que su antecesora, la CB 1000, tiene un escape de cuatro en uno y gran silencio en aluminio.

## CAMBIOS ACERTADOS

Al recibir el propulsor de la X4 1300, más moderno, menos pesado y voluminoso que el de la CB 1000, se ha conseguido reducir mucho volumen respecto a la CB 1000, que al lado de la nueva 1300 parece que la vieja tenga mayor cubicaje que la nueva.



Con este gran detalle parece que la 1300 será más innovadora que la Yamaha XJR 1300, que se presentará pronto.

Las ruedas son ahora de 17 pulgadas con goma de 130/70 delante y un imponente 190/60 ZR 17 detrás. Los frenos están a cargo de un doble disco de 320 mm con pinzas de seis pistones (las primeras una Honda) delante y un disco de 240 mm y pinza simple detrás.

Por lo que respecta a la posición de conducción, es más fácil llegar con los pies al suelo que con la CB 1000, algo que agradecerán quienes la conduzcan, sean altos o bajos, en circulación urbana. La posición del manillar y los estriberas no es muy diferente por lo que la de conducción acaba siendo muy parecida, bastante clásica y entre lo que sería una posición deportiva y una turística.

El motor arranca en una décima de segundo, como si estuviese esperando que apretase el botón, sin necesidad de abrir el gas. Su ralentí es completamente estable y ahorrará mucho menos gracias a unos carburadores de 36 mm. en lugar de los de 30 mm. anteriores y que montaba la CB 1000.

En su motor hay potencia disponible siempre, da lo mismo que el motor esté rodando casi al ralentí o girando a medias vueltas. Abres el puño del gas y la moto sale a la parada hacia delante independientemente de la marcha que esté engranada, con suavidad total (lleva doble árbol de equilibrio, como la CB 1100 XX) y un silencio digno de un coche de lujo... Para evitar la destrucción del motor a causa de un conductor un poco sordo o poco cuidadoso, hay un limitador de revoluciones y si, aun e intentamos pasarnos, actuará el corte de velocidad, a 180 km/h., autoimpuesto por Honda en esta CB 1300, pues su motor, pese a la anunciada limitación a 100 CV, parece tener algunos más, obligándote a esconderte sobre el depósito como si fueses una fada sobredepósito... a no ser que quieras que el viento de arrastre te quite el manillar.

Es un motor con muchos buenos modales a pesar de su potencia. Parece mucho que lo intentemos, no hay manera de hacer un caballito (bueno, en manos de un destrozador de transmisiones seguro que los hace, pero dentro de lo que es normal).

gran robustez, depósito de menor tamaño, quizás para que destaque más el nuevo motor; tapas laterales reducidas al mínimo y un colín más estilizado y menos aparatoso que en la CB 1000, pero siguiendo su estilo de diseño al gusto europeo, que Honda ya imprimió a sus célebres CB 750/900 Bol d'Or de los '80.

El chasis es nuevo, más ligero y robusto que su predecesora, como ya viene siendo habitual en todo nuevo modelo, con un nuevo basculante de aluminio de robusta sección hexagonal. La suspensión delantera es ahora más racional, olvidando aquella horquilla con desmontaje de rueda rápido de la CB 1000.

Lo más sorprendente y novedoso es la suspensión trasera, denominada Double Pro Link y patentada por Honda (ya veréis

las copias que van a salir de ella próximamente), con la que se adelanta a la competencia. No se aprecia bien en las fotos, porque los silenciadores lo ocultan, pero se trata de un sistema que parece tradicional pero no lo es, con dos amortiguadores, uno por cada costado. Cada uno está unido al basculante por medio de una bieleta triangular, con un punto anclado al basculante, el segundo al amortiguador y el tercer vértice anclado a un tirante que va a parar al chasis. De esta manera, la suspensión trasera tiene una carrera mayor que el movimiento del basculante y se consigue un efecto progresivo a medida que se va comprimiendo el muelle. Se pretende, con esto, lograr una suspensión más efectiva que el sistema dual tradicional, capaz de aguantar el peso y el par motor de una moto tan grande sin estro-

pear su estética clásica.

Los dos amortiguadores están fabricados especialmente por Showa para esta moto, pues trabajan al contrario que los normales de cualquier otra moto naked, ya que el sistema de bieletas trianguladas DPL los hace funcionar en extensión al "comprimirse" el tren trasero... El resultado es muy bueno.



gran motor de 284 c.c. tiene potencia hasta al límite y un par máximo de locomotora a 5.000 vueltas.

La zona roja empieza en las 8.500 rpm por lo que no es un motor que gire rápido, no es un motor de carreras, muy tonado, sino un propulsor con toda tranquilidad y par máximo (nada menos que 12,3 kgm. a sólo 5.000 rpm.) que se hace cuando hay cubricaje de sobras. Hace muy fácil de llevar en cualquier situación y olvidarnos del cambio de marchas. Para sacarle partido ya quiere ser o debe ser conducida por manos más expertas. Es un superbike al estilo clásico. La suspensión trasera no parecen tramuchos, pero absorben bien todos los golpes sin los secos rebotes de las clásicas suspensiones dual de corto recorrido. Habría que hacer una prueba más rigurosa y dura para ver cómo funciona esta nueva suspensión Double Pro Link de Honda, pero he de decir que en esta prueba, aunque breve y preliminar, me ha impresionado con su anterioridad, nos dio una impresión inmejorable.

## ¿PARA EUROPA?

Los compradores japoneses acostumbran a querer mucho los motos con imagen de máquina clásica, como la XJR 1300, la ZX7R 1200, la ZX7R 1100 o esta nueva CB 1300, al menos en Japón se están vendiendo más que las superdeportivas más modernas. Todo lo contrario que en Europa. Las motos de la moda, pero la CB 1300 es una moto que hace muchas cosas a su

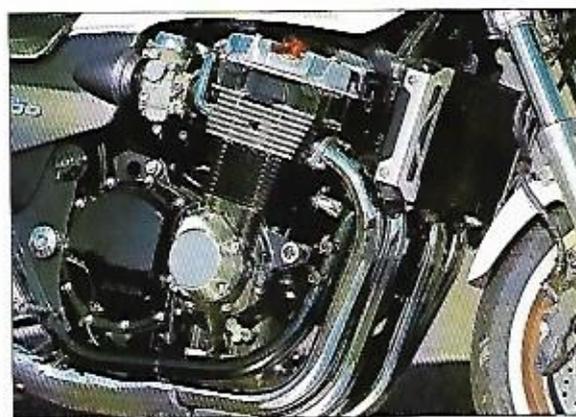
Como ya hemos mencionado, de momento sólo se venden en Japón. Años después habrá para ser exportada a ultra-Europa o puede ser que en Norteamérica, pero un ingeniero de



El novedoso y sencillo sistema progresivo Double Pro Link hace trabajar mejor el sistema de amortiguadores dual.



Instrumental clásico pero con dos detalles (kilométricos y nivel depósito) en información digital.



El gran motor es prácticamente el mismo que monta la "drag-bike" X4, limitado a 100 CV, pero con 12,3 kgm. de par.



Honda ha montado por primera vez pinzas de seis pistones, para morder los discos de 320 mm.

Honda nos comentó que los importadores de estos dos continentes quieren una CB 1300 un poco especial (al igual que la X4), con más caballería, pues no quieren repetir el poco éxito comercial que tuvo la CB 1000 de "sólo" 100 CV de potencia máxima.



Aluminio hexagonal para el sólido basculante y acero inoxidable para los dos grandes silenciosos.

## FICHA TÉCNICA

Motor tipo	4 cil. 4T LC DOHC 16V
Diám. x carr.	78,0 x 67,2 mm. x 4
Cilindrada	1.284 c.c.
Potencia máx.	100 CV a 6.500 rpm.
Par máx.	12,3 kgm. a 5.000 rpm.
Alimentación	4 Keihin 36 mm.
Arranque	Motor eléctrico
Caja cambios	De 5 relaciones
Trans. secund.	Cadena sellada
Tipo chasis	Doble cuna completa en tubo de acero redondo
Basculante	Tubo hexagonal de aluminio
Sus. delantera	Horquilla telescópica 43/150 mm.
Sus. posterior	2 amortiguadores con sistema Double Pro Link
Freno delantero	2 discos 320 mm. pinzas 6 pistones
Freno trasero	1 disco 276 mm. pinzas 2 pistones
Neumáticos	130/70 2R17 y 190/40 2R 17
Largo total	2.211 mm.
Distancia ejes	1.520 mm.
Altura asiento	780 mm.
Peso en vacío	No declarado
Dep. gasolina	No declarado
Precio	Aprox. 940.000 yens en Japón
Importador	Montesa Honda, 93 574 07 70

