

Honda RC 30
Superprueba

Tourist Trophy

Isla de Man: «The great TT ace Joey Dunlop» sube por Mountain Mile hacia el Bungalow, poco antes del Windy Corner... ¿O es Wayne Gardner en las 8 Horas de Suzuka? Da igual, lo de menos es el piloto o el circuito... no hay que tener mucha imaginación para respirar, fotografiar y poder vivir intensamente todo el aroma y el excitante ambiente racing de La Isla, de las 24 Horas o del Bol D'or por las carreteras de la montaña. Sólo se necesita una Honda VFR 750 R, alias RC 30, la mejor, más perfecta y más auténticamente profesional hiperdeportiva de todos los tiempos.

www.motosclasicas80.com


motos clasicas

info@motosclasicas80.com

Honda RC 30

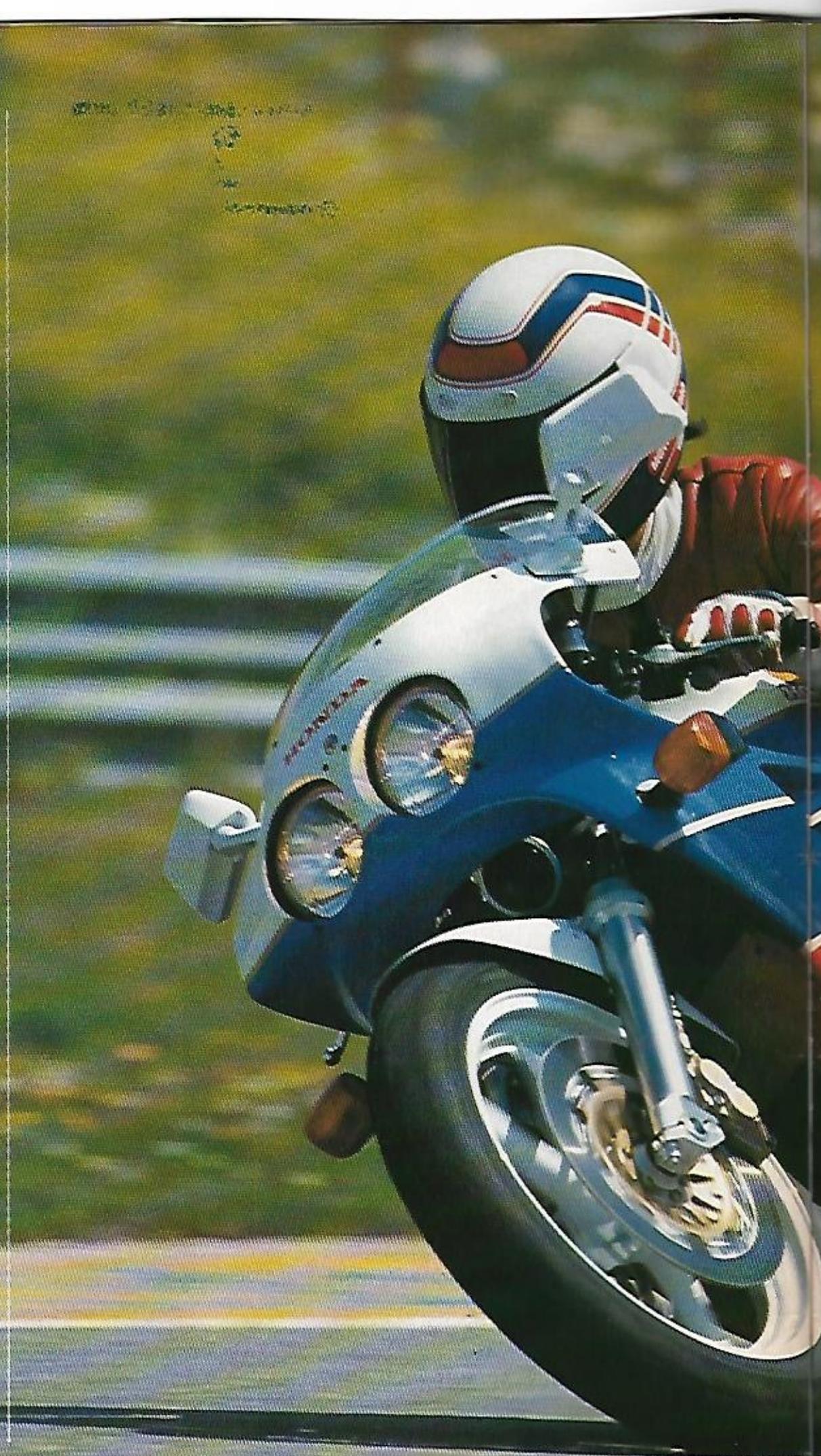
CON la RC 30 el pulso se acelera, el corazón late muy, muy, deprisa sólo con verla, su aspecto es impresionante... La RC 30 es una exclusiva, maravillosa y perfecta obra de arte. Fabricada casi a mano en serie limitada no es una «réplica» más; la RC 30 supera ampliamente ese concepto. Es una genial, impecable e irresistible bestia de circuito en estado puro.

Copla casi exacta de las RVF oficiales de resistencia y TT-1 y con el respaldo de su impresionante racha de triunfos en Le Mans, Bol D'or y Tourist Trophy, desde su primera aparición la Honda VFR 750 R (este es su verdadero nombre comercial) aunque todos la conocemos como RC 30 (clave de identificación técnica para Honda y auténtico nombre de guerra) se ha convertido rápidamente en todo un mito.

En octubre del año pasado, nuestro colaborador en Japón, Frank Le Boucher, era uno de los primeros afortunados mortales que probaba una RC 30 en una sesión real de una hora en el circuito de Suzuka. Agotando adjetivos y superlativos, en su prueba en MOTOCICLISMO n.º 1.023, Frank afirmaba finalmente: «La RC 30 es, cutísimamente la moto del año... y por lo que conozco, sólo existe una moto que pueda superarla en placer de pilotaje, la NR 750» (la de pistones ovales). La referencia de la NR 750 yo no la conozco directamente, sólo a través de la prueba que realizó para nosotros Alan Catchcar, pero la verdad es que después de probar la RC 30 cuesta mucho imaginársela.

Si mi objetivo al probar motos de carretera en MOTOCICLISMO, algo que vengo haciendo desde los años setenta, fuese sólo el tratar de encontrar mi moto ideal, y si la RC 30 tuviese un motor con 10/15 CV, más de serie, hoy mismo, después de entregar estos folios que estás leyendo, me retiraba. Pero lamentablemente ni tengo ahorrados los 2.100.000 que cuesta, ni debe ser nada fácil conseguir uno de los 50 ejemplares que ha importado con cuentagotas Montesa-Honda, así que después del «shock» que me ha supuesto el probar la RC 30 seguiré probando otras motos, pero eso sí, haciendo borrón y cuenta nueva, disponiendo de un nuevo patrón de medida con el que poder comparar.

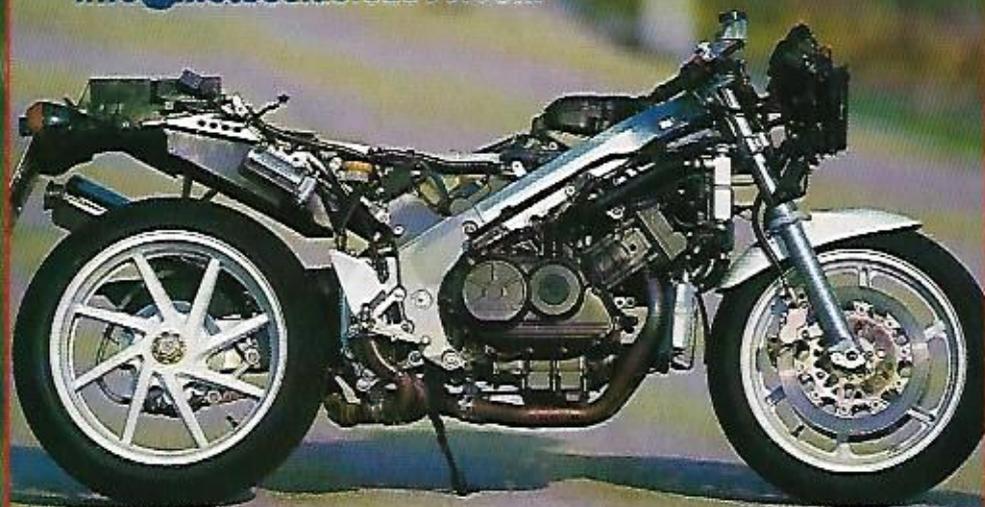
Naturalmente se me ha visto el primer. Está claro que me gustan las motos deportivas y la conducción deportiva, de no ser por esto difícilmente se podría entender tanta pasión por la RC 30, una moto selectiva al máximo con sus clientes, no tanto por su precio, consecuencia de su «lista de cantidades» y de su fabricación «semiartesanal» para lo que se acobarda en Hamamatsu, como por su estricto y riguroso carácter.



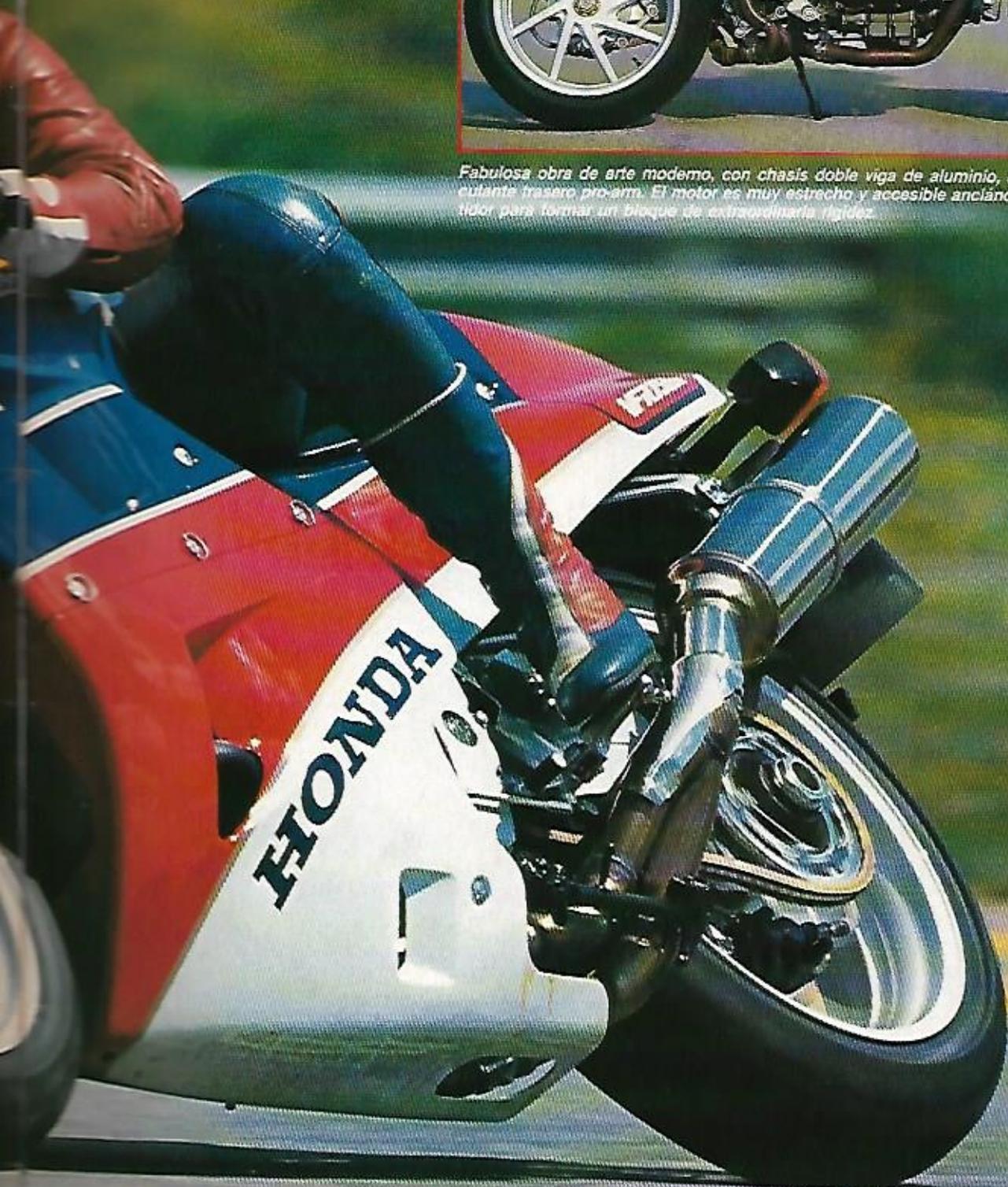
www.motosclasicas80.com


motos clasicas

info@motosclasicas80.com



Fabulosa obra de arte moderno, con chasis doble viga de aluminio, horquilla de 43 mm., y basculante trasero pro-arm. El motor es muy estrecho y accesible anclándose por seis puntos al bastidor para formar un bloque de extraordinaria rigidez.



Honda RC 30

«deportivo? no, llamémosle «profesional».

Bajo ese punto de vista de quien busca, o al menos sueña con poder disfrutar algún día en carretera abierta de auténticas sensaciones de Gran Premio con una moto de Gran Premio, la RC 30 ofrece con su motor V4 todo lo que se puede desear. Antes de entrar en materia, en lo que ha sido una larga prueba de 2.600 km. por carreteras muy variadas, más una breve incursión en el circuito del Jarama, y mientras calentamos motor, te puedo adelantar que la RC 30 alcanza el tope absoluto y se sitúa como la mejor moto, no ya del año, sino de todos los tiempos pasados que recuerdo, por estabilidad, precisión de conducción, frenos, suspensiones, «sensaciones» y por su abrumador compendio de materiales nobles, con todo tipo de soluciones y tecnología de vanguardia «made in HRC».

Sin aliento

Alex Medina, nuestro corresponsal en Barcelona, era el encargado de hacer los primeros kilómetros con la RC 30 de pruebas, que contaba sólo con 22 km. en su marcador. En su viaje Barcelona-Madrid en plan de rodaje (160/180 km/h.) y con lluvia, Alex se iba a dar cuenta antes que nadie de lo cansada y agotadora que puede ser la VFR 750 R sobre todo si no estás acostumbrado a su postura. Al llegar a la redacción no hacía falta preguntarle por el viaje... su cara era tan expresiva que todos no levantábamos inmediatamente para dejarle libre nuestra silla y para poder salir de paso disparados escaleras abajo.

La RC 30 había quedado aparcada en la acera... Alex había tardado alrededor de 25 segundos en subir a la redacción, nosotros unos cinco en bajar... y ya estaba completamente rodeada de admiradores. César Aguil, que había sido el más rápido en la manga de clasificación de la escalera (su mesa está más cerca de la puerta), era el primero en subirse a la RC 30. Primera, un golpe de gas, una larga patinada de embrague, porque la sensación es de haber arrancado en segunda, y... al garaje. Luego, todos, uno por uno, a probar su postura de carreras, a mirarla por arriba, por abajo, de un lado y del otro. Todos la comenciamos muy bien a través de fotos y vídeos, pero todos descubrimos algo nuevo, algún detalle en el que no habíamos reparado y hay muchos a descubrir en la RC 30. Cuando la tienes delante de ti en tres dimensiones y completamente a tu alcance, creo que la odiasa espabila tus sentidos.

Mientras todos suben, bajan, se las hace la boca agua y se quedan

sin aliento sobre la RC 30, aguardo mi turno, es el último, pero no hay prisa, va a ser largo, muy largo, más de 2.000 km. ¿qué remedio?, es mi trabajo, por ello me pagan y hay que cumplir.

Fuera de serie

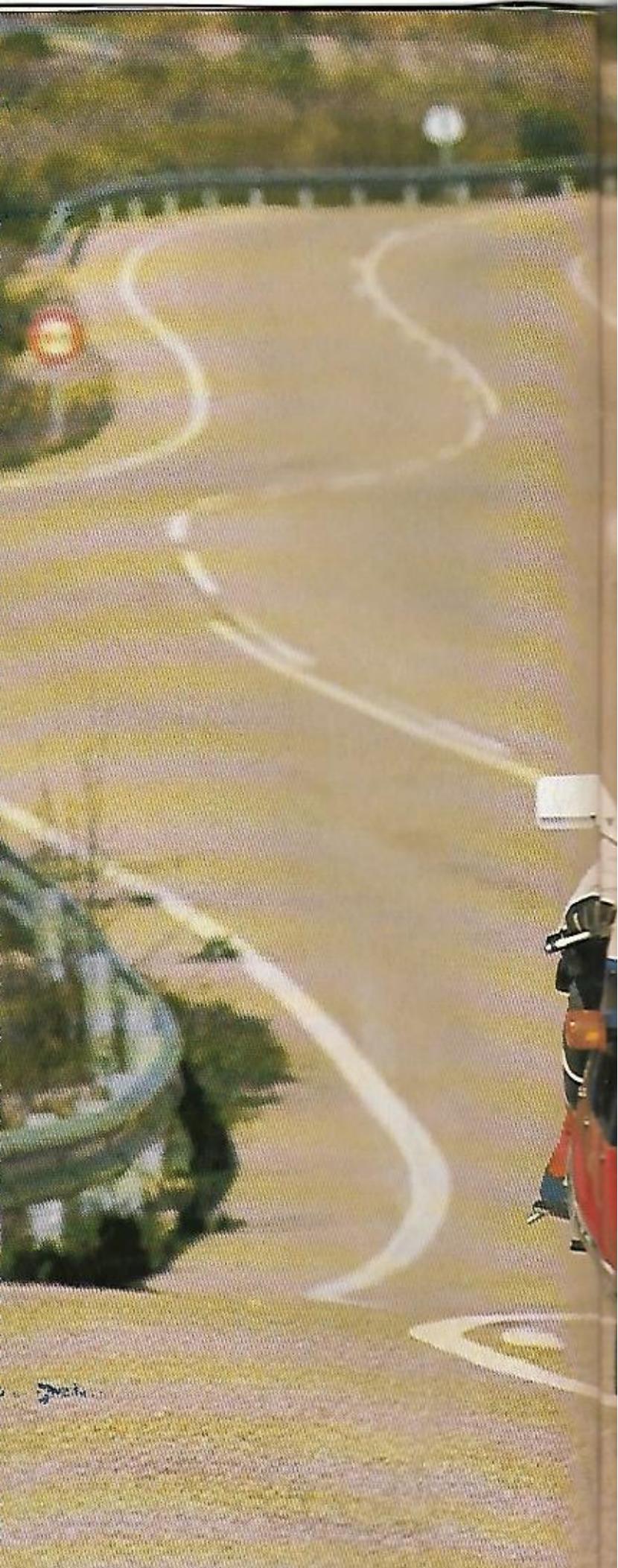
La Honda RC 30 hace muy pocas concesiones para una utilización rutera, es un ejemplar enteramente de carreras y como tal se muestra desde el primer instante. Cuando pruebas su posición de conducción te encuentras tan raro y tan poco integrado con ella que piensas que nunca vas a poder pilotarla con un mínimo de soltura. Entre motos matriculables no es posible encontrar nada parecido, basta decir que a su lado, sobre una GSXR 750, te encontrarías en posición turística. La sensación es la de estar sentado, con las rodillas muy flexionadas, sobre un plano inclinado por el que deslizas inevitablemente hacia la rueda delantera. Esto te obliga a cargar todo tu peso en las manos y a hacer trabajar tus piernas para evitar, sobre todo al frenar o en baches, que la parte más sensible de tu cuerpo golpee contra el depósito.

Tan mal principio se ve críticamente reforzado por una primera velocidad superlarga de 125 km/h. reales (lo normal en una 750 deportiva suelen ser 90-95 km/h.) que te obliga a hacer patinar el embrague en arrancadas como si estuvieras saltando con una moto de Gran Premio por la recta de boxes. El motor, sin embargo, trata de ayudarte en seguida. Entre 1.000 y 3.000 r.p.m. no hay nada, pero a 4.000 r.p.m. ofrece buena respuesta y un 80 por ciento de su par máximo. La aceleración a partir de este momento es instantánea y muy enérgica en marchas cortas, casi como la de un motor 500 de cross de «dos tiempos».

Acostumbrarse a la potencia de frenado del doble disco delantero es la última cuestión peliaguda de momento. Basta con un dedo para sentir levantarse la rueda trasera a más de 130 km/h. Con todo esto, el proceso de adaptación dura inevitablemente unos cuantos kilómetros (de 100 a 200). Luego, poco a poco empiezas a sentirte cómodo, netrado con la RC 30. En una postura distinta, fuerte y segura, pruebas curvas en rectas, curvas dignas de «Western», de Wayne Gardner, te odias en rectas desde el carenado y empiezas a emocionarte al avanzar y sobre todo al frenar. La RC 30 es una moto fuera de serie, «progamma» por Gardner, Duilio, Sanjón, topa... y que sabe de lo que es muy orgullo más que tú.

Cerca de las estrellas

La Honda VFR 750 R está fecundamente muy cerca de las estre-





illas, es decir, de las míticas RVF oficiales de resistencia y superbikes (se puede llegar casi a su mismo nivel a base de kits) y esto se aprecia no sólo bajo un punto de vista global, sino también por el detalle y esmero puesto por Honda hasta en los más mínimos detalles (con más exquisitez incluso que Bimota); como ejemplo: las tuercas de la corona y del basculante programadas más que precintadas con el alambre de seguridad, literalmente «bordadas» a mano, el respiradero del depósito de gasolina de aluminio... Los metales preciosos son algo que abundan en la RC 30; se pueden encontrar fuera del motor, magnesio en las tapas de balancines de las culatas, y dentro, en finísimas bielas de titanio que han permitido utilizar un cigüeñal aún más ligero que el de las RVF.

Sus chasis de aluminio, con un pequeño y corto subchasis desmontable en el mismo material, es una de las piezas más refinadas que se han llevado nunca a la serie en una moto «de calle», y aunque está algo más dimensionado que en la RVF conserva la misma geometría. Se compone de dos grandes tubos laterales obtenidos por extrusión, de sección pentagonal, con dobles refuerzos interiores, que se unen a dos impecables piezas obtenidas por fundición que forman el conjunto de la pipa de dirección y la zona de anclaje del basculante.

La geometría de dirección (avance) puede ser modificada con tiras de espaldas ajustables en 41 para distintas alturas. En su versión serie con 24,5° de ángulo de pipa y 91 mm. de avance (a una distancia entre ejes de 1.410 mm.) puede ser considerada como muy rápida y agresiva. Por ejemplo, entre las superbikes fiberdeportivas más recientes con rueda de 17" frontal, como la RC 30, todas ofrecen valores bastante más conservadores como la Yamaha FZR 1000 (25,7°, 100 mm. y 1.470 mm.) o la nueva Suzuki GSXR 750 que, con idéntica distancia entre ejes que la RC 30 adopta una geometría de 26° y 107 mm.

El espectacular basculante «manco» Pro-arm de la RC 30, elnuosa y monolítica pieza de aluminio con monoamortiguador Pro-link, «empobrecen» cualquier otra realización vista en suspensiones traseras hasta la fecha y permite cambios rápidos de rueda, lo mismo que las botellas de la horquilla delantera diseñadas para el mismo fin.

El amortiguador del Pro-link, fabricado por Showa en aluminio, es de gran calidad, con cuerpo y depósito separados muy dimensionados para mejor refrigeración. Se puede regular en todos los sentidos: en precarga de muelle por tuerca y contratuerca, en tensión de hidráulico, 12 clicks, y en compresión de hidráulico (mando en la botella separada), 15 clicks. De fibra, muelle e hidráulico son el

www.motoclasicas80.com

motoclasicas

info@motoclasicas80.com

Télex de la prueba

Ciudad. Para no pasar desapercibido, llamar exageradamente la atención, y «triunfar» en toda línea, es muy difícil encontrar algo mejor, pero con la RC 30 en ciudad te sientes desplazado y fuera de lugar. Por respuesta de motor no hay ningún problema, pero la postura de conducción es un handicap importante. Su primera de 125 km/h. te obliga muchas veces a torturar el embrague, el sonido del escape es bastante estridente, el ángulo de giro muy reducido y finalmente, por la abertura lateral derecha del carenado, sale un calor insoportable. Intentar emular a Wayne Gardner en el Paseo de la Castellana exige ciertos sacrificios.

Carretera. La RC 30 siempre te pone en evidencia porque sabe y entiende de ir deprisa mucho más que tú. Su puesta a punto de suspensiones es asombrosamente perfecta, sus frenos apoteósicos, su geometría de dirección un gran acierto. Neutra y estable al máximo le gustan sin distinción todos los trazados que elijas, rápidos o lentos. Claramente tiene reglajes más de «Tourist Trophy» que de circuito. Su único problema puede estar en la primera relación de cambio excesivamente larga. En conducción turística... no sabemos cómo va.

Autopista. Existen cinco superbikes (4.000/1.100 c.c.) capaces de superar en recta los 245 km/h. de la VFR 750 R, pero hasta la fecha no hemos probado ninguna que pueda ser capaz de igualar su fabuloso comportamiento, confianza, rigidez y seguridad en curvas ultrarrápidas. Si te lo propones el ritmo en autopista con la RC 30 puede llegar a ser infernal. Su estabilidad en cualquier circunstancia, aun con los neumáticos japoneses de origen, marca toda una nueva referencia. Impresionante.

Sport. La conducción deportiva en carretera cobra una nueva dimensión con la RC 30. Imprescindible tener experiencia y saber controlarse, porque en tus manos tienes un arma de una efectividad, precisión y posibilidades ilimitadas. Para buscar sus límites y para poder aprovechar su enorme potencial racing aconsejamos montar slicks, quitar los avisadores de los reposapiés y acudir inmediatamente al circuito más próximo.

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH LPS 002 de MOTOCICLISMO

	Honda VFR 750 R
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	88,1 CV.
Potencia máxima al embrague	99,0 CV.
Régimen de potencia máxima	11.270 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	5,71 kgm.
Par motor máximo al embrague	6,38 kgm.
Régimen de par motor máximo	10.790 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	18,3 m/s.
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	12,4%
Relación peso/potencia (rueda)	2,26 kg/CV.
Potencia específica (rueda)	117,7 CV/l.
Temperatura ambiente	16,5° C
Presión atmosférica	936,0 mb.

Dos aspectos muy destacados en la RC 30. Por un lado, la excelente progresividad de su motor, y por otro, el escalonamiento supercerrado de su caja de cambios. Esta última no sería necesaria dada su elasticidad, pero te permite mantener siempre y con gran facilidad el motor a un régimen de giro óptimo. Este cambio sería más

Ficha técnica

Honda VFR 750 R (RC 30)

Motor	4 cilindros en V a 90°. Refrigerado por agua. 4 tiempos. Cigüeñal calado a 360°
Distribución	Doble árbol de levas en culatas con 4 válvulas por cilindro y mando por cascada de piones.
Diámetro x cámara	70x48,6 mm.
Cilindrada	748,14 c.c.
Compresión	11,0:1
Carburadores	4 Keihin VOHO de 35,3 mm.
Encendido	Digital (DCCDI)
Batería	12 V/8 A.
Cambio	6 velocidades. Relación cerrada (506/73/83/92/100%).
Embrague	Multidisco en b.a. tipo «one way». Accionamiento hidráulico
Trans. secundaria	Cadena con retenes.
Chasis	Tipo «diamante» en aluminio subchasis en aluminio desmontable. Ángulo en pipa: 24,5°. Avance: 91 mm.
Suspensión del. Recorrido	Horquilla telescópica Showa. 120 mm. Barras 43 mm.
Reglajes	En compresión y extensión de hidráulico
Suspensión tras.	Monocromoguardador Showa, sistema Pro-Link con basculante monobrazo «Pro-Arm».
Recorrido	130 mm.
Reglajes	Precarga de muelle, extensión y compresión de hidráulico.
Rueda delantera	3,00 x 17"
Llanta	120/70 V 17 Bridgestone Exedra G 553.
Neumático	
Rueda trasera	5,50 x 18"
Llanta	170/60 V 18 Bridgestone Cyros 08 Radial.
Neumático	
Freno delantero	Doble disco.
Diámetro	340 mm.
Pinzas	Cuatro pistones.
Freno trasero	Disco.
Diámetro	220 mm.
Pinza	Doble pistón.
Longitud total	2.085 mm.
Anchura máxima	700 mm.
Altura asiento	785 mm. (asiento monoplaza).
Dist. entre ejes	1.470 mm.
Peso en vacío	185 kg.
Peso lleno	208 kg.
Reparto de peso	Delante 51,42%. Detrás 48,58%.
Instrumentación	Velocímetro, cuentavueeltas, temperatura agua. Testigos para: punto muerto, luz baja, intermitentes, presión aceite.
Precio	2.100.000 IVA incluido

Prestaciones

Honda VFR 750 R (RC 30)

Aceleración	
400 m.	11,90
1.000 m.	22,21
Velocidad máxima	
Solo tumbado	245
Solo sentado	230
Dos personas	
Velocidad máx. efectiva en cada marcha	(a 12.500 r.p.m.) 1.ª/125; 2.ª/155; 3.ª/186; 4.ª/214; 5.ª/230; 6.ª/245 (12.250 r.p.m.)
Error velocímetro	
Velocidad indicada/efectiva	120/115; 160/149 180/169; 200/188 220/207; 240/224 260/243
Consumos	
Mínimo	5,8
Medio	8,5
Máximo (autopista)	11,6
Ciudad	8,0
C. Deportiva	9,7
Capacidad depósito/res	18/3,5
Autonomía media (res. incluida)	211

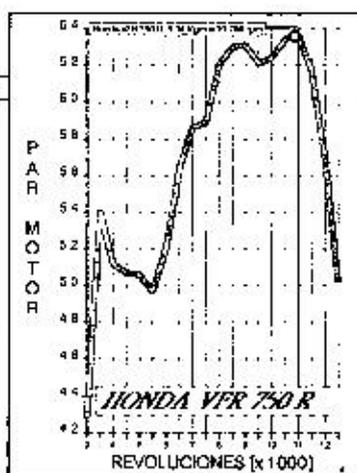
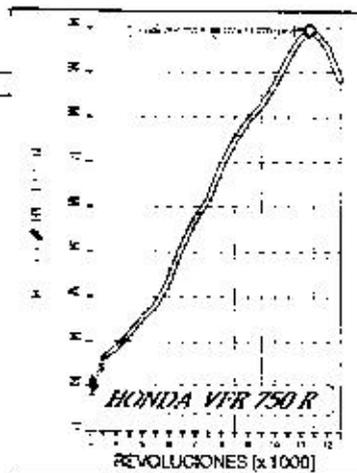
De mil en mil

Honda VFR 750 R

Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (kg.m.)
2.000	—	—
3.000	17,9	4,28
4.000	28,6	5,12
5.000	35,3	5,06
6.000	43,7	5,21
7.000	57,2	5,86
8.000	69,3	6,20
9.000	79,3	6,31
10.000	87,0	6,24
11.000	97,7	6,36
12.000	95,5	5,70

Frente a frente

Modelo	Cilindrada Diám. x cam.	Potencia Embrague CV/r.p.m.	Velocidad Máx. km/h.	Aceleración 400 m.	Aceleración 1.000 m.	Consumo Min/Med/Máx.	Peso vacío/lleno	Capacidad depósito	Precio	Prueba MOTOCICLISMO
Honda RC 30	748 (70 x 48,6) x 4	99,0/11.270	245	11,9	22,2	5,8/5,5/11,6	185/208	18	2.100.000	1.025
Honda VFR 750 F	748 (70 x 48,6) x 4	99,2/10.250	236	11,9	22,6	5,7/8,4/12	216/232	21	1.573.000	958/957/906
Suzuki GSXR 750 J	748 (73 x 44,7) x 4	—	—	—	—	—	195/221	21	1.558.000	1.030 (contacto)
Kawasaki GPX 750	748 (68 x 51,1) x 4	99,4/10.350	237	11,5	22,4	6,5/8,3/11,4	199/228	21	1.398.000	968/931/936
Yamaha FZ 750B7	748 (68 x 51,9) x 4	99,2/9.500	238	11,5	22,1	5,6/8,1/10,7	216/239	21	1.514.000	996/1.007



de otras deportivas de menores pretensiones, pero este propulsor gira con una enorme facilidad por encima de 10.000 r.p.m. estirando limpiamente hasta cerca de las 12.000 r.p.m. donde rinde sus 99 CV. al embrague. El par máximo, 6,38 kgm., se encuentra casi a 11.000 r.p.m., pero a 8.000 r.p.m., cuando este motor empieza a demostrar su genio, ya nos encontramos con un 97% de este valor y a sólo 4.000 r.p.m. con el 80%.

apropiado si estuviese acompañado de uno de los kits de potenciamiento. El

valor de potencia máxima, con motor en estado de serie, iguala pero no supera al

punto) cuentan con reglajes óptimos para carretera contando con un peso del piloto de aproximadamente 70/80 kg.

La horquilla delantera, también Showa y muy similar a la utilizada por Gardner en su NSR 500, tiene insólitas barras de 43 mm. Con una larga pipa de dirección y tijas superdimensionadas no pueden existir flexiones y se descarta la utilización de puente de horquilla. Como en el Showa trasero, hay un doble reglaje de hidráulico a tu alcance, en la parte inferior de las botellas está el de compresión (15 clics); en la parte superior el de retención (12 clics). En opción se ofrecen, en el kit de carreras, muelles de espira más delgada y gruesa (lo mismo para el amortiguador trasero) pero como sucede con la suspensión trasera, el óptimo reglaje de origen sólo puede ser modificado a peor.

En el Banco de Pruebas de MOTOCICLISMO

	Honda VFR 750 R	Honda VF 750 F	Kawasaki GPX 750	Yamaha FZ 750/87
Potencia máx. a la rueda	88,1	84,3	90,8	90
Potencia máx. al embrague	99,0	93,2	99,4	99,2
Potencia máx. declarada	112	105	106	107
Regimen de potencia máx.	11.270	10.250	10.350	9.500
Par motor máx. a la rueda	5,71	6,42	6,41	7,37
Par motor máx. al embrague	6,38	7,08	6,90	8,02
Regimen de par motor máx.	10.790	8.900	8.100	7.900
Diámetro pistón, rég. pot. máx.	18,3	—	19,5	—
Relación peso/potencia rueda	2,26 kg/CV.	2,75	2,14	2,61
Potencia específica rueda	117,7	112,7	121,4	120
Paradas pot. rueda/embrague	12,4%	10,6%	9,47%	10,22%

Caballos de carreras

El motor de la RC 30 nos ha ofrecido en el banco de rodillos una potencia máxima de 99 CV. a 11.720 r.p.m. al embrague. Esta cifra se aleja en valor absoluto de la que declara Honda, 112 CV. medidos al cigüeñal, pero no bajo un punto de vista relativo y al compararlo con la VFR 750 F. Según Honda, el motor «básico» de la RC 30

es siete CV. más potente que el de la VFR 750 F, y la diferencia a su favor según pruebas realizadas con ambos modelos en nuestro banco, es de prácticamente seis CV. Como se puede ver en recuadro aparte, el motor de la RC 30 iguala, pero no supera, en potencia máxima al de la Kawa GPX 750 o al de la Yamaha FZ 750/87, pero la RC 30 con esta potencia y con su peso de sólo 185 kg. en vacío es capaz de ofrecer una relación muy favorable de 2,2 km/ CV. Además, sus 99 CV. son como una manada de auténticos caballos de carreras, nerviosos, con genio y dispuestos a demostrarlo al más mínimo giro del puño de gas, de un poco menos de un cuarto de vuelta.

El motor de la RC 30, que se siente girar completamente libre de inercias, con sus bielas de titanio livianas como plumas, árboles de levas girando sobre cojinetes de agujas y cigüeñal más ligero que el de la RVF oficial del 87, está calado a 360° y tiene verdadero temperamento racing. Admite un régimen mínimo de 2.000 r.p.m. y se muestra completamente lleno a 4.000 r.p.m., aunque es a partir de 7.000 r.p.m. y coincidiendo con una serie de descarga de vibraciones que se reciben bajo el asiento, cuando se dispara ya histéricamente hasta las 10.000 r.p.m. En

NO me gusta estar colgado del teléfono todo el día, pero lógicamente no puedo (podemos) pasar sin él... y el pasado 22 de abril la llamada de nuestro coordinador Nike desde la redacción me gustó. Me gustó mucho... «Álex, tienes que pasar por Honda y recoger la RC 30 para traerla a Madrid...» El viaje a Madrid ya estaba previsto y el Gran Premio era la excusa, pero desde luego, podía imaginarme que lo haría con semejante «aparato»...

La única tarde que tuve la moto en Barcelona y lo poco que circulé con ella por mi ciudad fue un escándalo. Todo el mundo me preguntaba por ella... ¿cuánto vale?, ¿qué pasad? y... ¿esto lo venden? Pues sí...

Tras dejar «patitieso» al tío del garaje me voy a dormir. Antes de eso preparé el equipaje: una mochila y un bolso con ropa. Buenas noches RC 30, hasta mañana...

Son las 8.30. Estoy como un niño ante su primera carrera, me miro mil veces más la RC 30 y... primer problema. La bolsa no cabe. El colín era el sitio previsto para «la bolsa» pero al quedar el costado izquierdo totalmente libre (monobrazo) no hay puño que se pueda enganchar. Así que todo a la mochila. Ahora sí, me voy...

Las prestaciones de «el aparato»

Segunda opinión

«El aparato»

to» es las cuenta Augusto pero desde luego no puedo dejar pasar por alto alguna impresión... ¿qué aparato! Esto no se lo acaba ni el Gardner, es lo juro, por carretera y autopista no se lo acaba ni «el cócodilo».

La posición de conducción es realmente de G.P. y lo único que le falta (no sé por qué no lo montan de origen) es una gomaespuma en el depósito para poner la barbilla y otra para no dejarse los...

Volviendo a la historia de la bolsa tengo que precisar que lo que no cabía en la mochila lo puse en una bolsa de plástico debajo de la chaqueta, es decir, en el vientre y esto me vino muy bien para apoyarme en la RC 30, si no creo que no llego a Madrid... Al margen de esto la moto es alucinante. Invita a «correr», a adoptar posturas de carreras, a salirse del asiento, a sacar la rodilla, a colgarse, a meterse en el carenado en los tramos rectos por cortos que sean.

Es una moto que «te obliga» a apurar frenadas con un freno delantero increíble. Te «obliga» a

tumbar hasta la saciedad y lo más triste es que cuando te crees un auténtico Gardner resulta que todavía te quedan tres cm. de goma... Es un montón de CV. que te llegan muy deprisa y que no se acaban nunca. El «aparato» también te obliga a cogerte fuerte, a conducir muy concentrado, en resumen, a «estar por el tema» y a sentirte como me sentí yo, un auténtico piloto de G.P. en medio de la carretera.

¿Os imagináis a un F-1 por la calle...?, pues lo mismo.

Durante el viaje pasaron por mi cabeza cosas absurdas (cómo casi siempre). Me imaginaba que tenía una RC 30 (lo cual es imposible...) y que estaba con ella en las 24 Horas de Montjuich, lo cual es todavía más imposible. Soñaba subir San Jorge con mi moto por un día. Soñaba con la bajada que tan valientemente hacía (o eso pensaba yo) en el 86 con mi RD... me imaginaba frenando en Teatro Griego, me imaginaba a mucha gente pasándose por «ciertos sitios», pero también me imaginaba lo increíble que hubie-

se sido la combinación de «El Alex, la RC 30 y las 24 Horas de Montjuich.»

ME imaginé muchas cosas imposibles, pero a la que me despistaba ya estaba acelerando en busca de la siguiente curva, esquivando ese camión o pendiente de un coche que no me inspiraba confianza.

«El aparato» no se lo acaba nadie. Eso lo tengo clarísimo, claro que en circuito la cosa puede cambiar, pero es que en carretera abierta es demasiado...

Una vez en la redacción todos mis «colegas» bajaron volando a ver la moto que deseaban probar (12).

Me quedé por unos momentos solo con los hombros doloridos, el culo cuadrado y deseando que siempre que me llame Mike sea para algo así, pero pasó una semana, me llamó Mike y una vez más estábamos en lo de siempre... «Mira, las fotos te llegan mañana, el Fax te lo mando ahora y cosas «normales» entre nosotros».

Por un día disfruté de la moto que a muchos les quitará el sueño. Comer con ella en Montjuich es del todo imposible, pero tener dos millones de ptas. para «el aparato» lo es... ¿menos?

Alex MEDINA



El velocímetro, demasiado recargado de números, tiene placa soporte independiente del termómetro de agua y del cuentavueltas para poder desmontarlo con facilidad pensando en el circuito. Depósito de aluminio y carrocería ultraligera en tres piezas. El escape es de acero inoxidable. Horquilla y pinzas de freno han sido diseñadas pensando en cambios rápidos de ruedas o pastillas.



Honda RC 30

este punto se entretiene un instante para inmediatamente después empujar salvajemente hasta el corte de encendido, situado a 13.000 revoluciones por minuto.

El cambio tiene un recorrido de pedal milimétrico, tan corto como te gusta, y precisión de reloj de cuarzo. El escalonamiento es supercerrado, fantástico en 2.ª, 3.ª, 4.ª y 5.ª, y te permite en trazados de curvas mantener el motor siempre en el régimen óptimo de giro. Sin embargo, muchas veces con su primera y sexta extralargas tienes la sensación clarísima de que te falta una marcha al reducir y te sobra otra al multiplicar. La sexta no es un problema; la 1.ª lo puede llegar a ser en trazados muy lentos de montaña, pero éstos no serán los que busques habitualmente con la RC 30.

Con su escape «cuatro en uno» de inmejorable aspecto racing fabricado en acero inoxidable, pero no silenciador con «laberinto» interno, el sonido de la RC 30 no es demasiado excitante a pocas vueltas, suena ronco a doble bicilíndrico muy parecido a la VFR 750 F. Después (sólo lo disfrutas en marcha) el tono cambia, el escape chilla y la admisión rugie como en una FZ de forma muy estridente, aun-

Con un precio de 2.100.000 pesetas es evidente que la VFR 750 R, alias «RC 30», hace una buena criba y una implacable selección entre sus miles de admiradores. Si consultas las últimas listas de precios verás cómo esta Honda ocupa el cuarto puesto absoluto en el «ranking» de las más caras, detrás de las Bimota DB-1 y SB-5 y de la Gold Wing 1500 sis cilindros que son las otras tres únicas motos que pertenecen de momento al fastuoso club de los dos millones.

Pues bien, a pesar de todo ello, vamos a tratar de demostrar que la RC 30 es una superbike especialmente «barata» y que disfruta de un precio mucho más ajustado de lo que, normalmente de haberse seguido la actual política de precios y márgenes comerciales de nuestro mercado, le debería haber correspondido. La RC 30 es una moto como para volverse loco; pero aunque puede parecer que hemos dicho una solemne tontería, todavía no hemos perdido la razón. La afirmación de que es «barata» no es sólo una entusiasta conclusión a la que se llega con facilidad al valorar, por comparación con otras superbikes que están en el mercado, todo lo que ofrece a cambio de su precio: tecnología racing de vanguardia, óptimo

RC 30: Reservado el derecho de admisión

comportamiento y prestaciones de fábula.

Cuando decimos que una moto es especialmente cara, es decir, más incluso de lo que ya lo son la inmensa mayoría de motos de importación, lo demostramos, con números a la vista y con un estudio comparativo de precios. Cuando el fenómeno, y nunca mejor dicho porque es un caso atípico, se produce a la inversa, cuando nos encontramos ante una moto «barata», tenemos que seguir el mismo procedimiento.

Para ello, hemos estudiado y comparado precios de la RC 30 y de algunas otras superbikes en Alemania y España. El resultado como puedes ver en el cuadro que incluimos es concluyente.

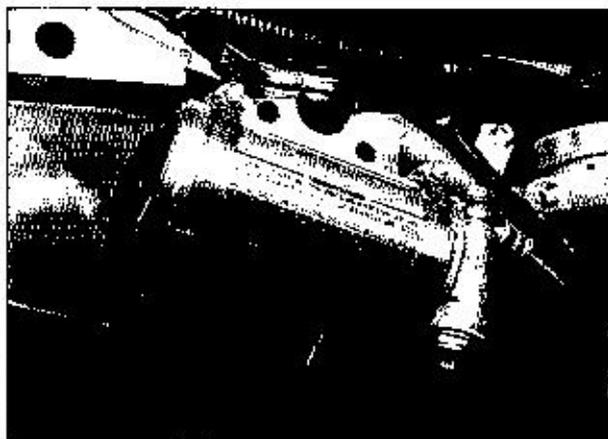
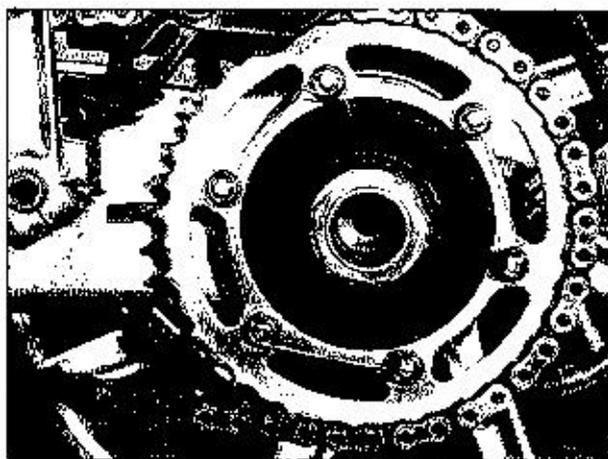
La RC 30 cuesta en nuestro país sólo un 27,2% más que en Alemania, cuando en todos los demás casos consideradas las diferencias oscilan entre un 68 y un 96%. Concretamente, en el caso de su hermana más civilizada, la VFR 750 F versión 88, la diferencia es de un 70,3%. La RC

Precios y diferencias. La RC 30 aquí y allí

Marca y modelo	Precio total en Alemania	Precio total en España	Diferencia en %
Honda RC 30	1.650.000	2.100.000	+ 27,2%
Honda VFR 750 F	894.300	1.523.000	+ 70,3%
Suzuki GSXR 750 J	923.934	1.558.000	+ 68,6%
Suzuki GSXR 1100 J	1.048.874	1.790.000	+ 70,7%
Yamaha FZR 1000	1.009.800	1.833.000	+ 81,5%
Honda CBR 600 F	696.300	1.219.000	+ 75,0%
Honda GL 1500	1.518.000	2.990.000	+ 96,6%
Kawasaki ZX 10	990.000	1.697.000	+ 71,41%

30 es un 84,5% más cara que la VFR750 en Alemania, aquí la diferencia entre las dos se reduce a un 27,5%. También hemos comparado precios con Francia, encontrando que la RC 30 cuesta en nuestro país un 23,9% más que al otro lado de los Pirineos. Siguiendo sin embargo la diferencia en el caso de la VFR 750 F hasta un 57%.

¿Podría tener todas las superlatos de importación en nuestro país, precios tan ajustados como el de la RC 30? Es la pregunta inevitable. Todos los importadores te dirán sin duda que no, incluida Montesa Honda. La RC 30 es una moto de serie limitada y que sirve de momento no tanto para aumentar la cuenta de beneficios como para reforzar el prestigio y la imagen de marca de Honda. Con la RC 30 Honda apuesta, y este es un punto clave, apuesta y se puede implicar por primera vez en carreras de supermotociclistas a nivel nacional con un nivel competitivo y los pilotos ya soportan muchos gastos. Honda no ha querido ponérselo más difícil. A pesar de todo esto, vale, de acuerdo, la RC 30 es barata, pero ¿dónde están esos dos millones? Por cierto, si esto no es tu problema, no pierdas un minuto, sólo han venido una remesa de 50 unidades.



El precintado de las tuercas de la corona y del pro-arm evidencia el culto al detalle puesto en la RC 30. Los ejes de ruedas son huecos. Los dos radiadores curvados para permitir el paso de la rueda en frenadas son una cara obra de arte. El amortiguador Showa con cuerpo y botella separada de aluminio ofrece la posibilidad de múltiples reglajes, pero el tarado original es óptimo para carretera.

Honda RC 30

que puedes estar tranquilo porque esta moto está homologada.

Máximo y mínimo

Hay algo que se pueda destacar en la VFR 750 R son los frenos.

El doble disco delantero de 310 mm. con pinzas de cuatro pistones preparadas para cambio rápido de pastillas te asombra; su capacidad de frenada supera todas tus previsiones. No importa la velocidad, da igual a 40 que a 240 km/h.; con la presión de dos dedos sobre la ma-

El detalle

● **Antirrobo:** Bloqueo central. Los dos tornillos que lo fijan a la parte superior de dirección, al contrario que en cualquier otra moto, permiten desmontarlo con facilidad para eliminar peso pensando en la utilización en circuito.

● **Llaves:** Una sólo para contacto de gasolina y para poder abrir la muy simplificada cerradura con la que se asegura el tope de asiento instalado en el carburador.

● **Retrovisores:** De compromiso. Las aerolas sirven para ver algo más que tus brazos. Vibran y se pliegan sólo en marcha.

● **Caballote:** Sólo pata de cabra, muy estable. No limita la distancia libre al suelo en inclinaciones.

● **Socina:** Lo mínimo para poder pasar una homologación.

● **Asiento:** Breve monoplaza estándar más confortable de lo que parece. Prácticamente igual, aunque un poco más mullido, que el de la NSR 500 de Gran Premio. Se prolonga hacia los lados para que te encuentres cómodo cuando te descuelgas en curvas.

● **Herramientas:** Es una pequeña bandeja oculta bajo el colín, a la que se accede a través del tope del asiento. Suficiente dotación y buena calidad, naturalmente se incluye llave especial para las dos tuercas del Pro-arm.

● **Accesibilidad:** Para desmontar la «carrocera» formada por depósito y tan sólo tres piezas más: carenado superior, inferior y carburador hay que invertir por lo menos 15 minutos. El tener que quitar los intermitentes delanteros es una molesta complicación que desaparecerá en circuito. De los 14 tornillos y tuercas que fijan el carenado, colín y depósito sólo seis tres en cada lateral del carenado son de tipo «rápido».

La parte libre del depósito y carenado se accede al motor por arriba y por los lados es inmediato, aunque para llegar (reglaje de válvulas, inspección de bujías) a los dos cilindros delanteros tendremos que desplazar (está preparado para ello sin necesidad de desmontarlo) el radiador superior. Punto fuerte en la RC 30 es la posibilidad de cambios rápidos de tueras. En la horquilla frontal, gracias a las dos piezas inferiores de las botellas que basculan, gracias por la inmejorable solución que es el basculante mono-brazo Pro-Arm. Para poder hacer caso a la carretera sería necesario en cualquier caso disponer de un cablejete central.

● **Carenado:** Con cúpula extra baja pero bastante ancha que cubre los hombros. Es muy ligero y está completamente recubierto en su interior de espuma insonorizante. Su efectividad y buena penetración aerodinámica queda perfectamente demostrada en nuestras pruebas de velocidad máxima al alcanzar la RC 30, con «sólo» 99 CV. de potencia medidos al embrague, 245 km/h.

● **Gasolina:** Depósito de aluminio de 18 litros, poca capacidad para carretera. Tapón de gran calidad como en la VFR 750 F. El respiradero separado no es necesario, pero le da un muy atractivo toque racing. Llave de paso a depresión en el lateral izquierdo (ON/RES).

● **Instrumentación:** Cuentavueeltas, con raya roja en 12.500 r.p.m., de muy clara lectura situada en el centro del cockpit. A su lado, y en el mismo soporte cubierto de foam, se encuentra el indicador de temperatura de agua. El velocímetro, que tiene demasiados números (hasta 300 km/h.) y queda un poco oculto, y el pequeño núcleo en el que se incluyen cuatro testigos luminosos para punto muerto, luz larga, intermitentes y presión de aceite, ocupan una segunda placa soporte independiente, con vistas a poder desmontarla con facilidad para una utilización en circuito.

● **Mandos:** Simplificados y muy funcionales, manetas regulables.

● **Manillar:** De aluminio, con contrapesos para anular vibraciones.

● **Puño de gas:** Muy rápido y blando, un poco menos de 1/4 de vuelta, para ir siempre a tope.

● **Ralentí:** Muy fácil de ajustar gracias a un cómodo «mando a distancia» por cable oculto tras el lateral izquierdo del carenado.

● **Reposapiés:** Cubiertos de goma para disimular las vibraciones que se presentan a medio régimen. Inmejorables placas soportes en aluminio. En el punto adecuado para pilotos que no pasen de 1,75.

● **Faro:** Dos, la mejor solución para una buena iluminación en curva. Regulables horizontal y verticalmente con un destornillador a través de los cuatro pequeños orificios practicados en el frontal del carenado.

● **Equipajes:** Lo que quepa en tus bolsillos.

● **Nivel de aceite:** Por varilla.

● **Tensión de cadena:** Excéntrica en el lado izquierdo del mono-brazo basculante.

neto, la deceleración es tan progresiva y fabulosa como si del colín hubiesen salido dos inmensos paracaídas. No lo puedes entender y pasa algún tiempo hasta que dejas de estrellarte dolorosamente contra el depósito al frenar. Si pruebas a frenar sólo con un dedo te das cuenta que de proponértelo podría bloquear rueda o volcar hacia adelante a cualquier velocidad. ¿Horrible?, no, maravilloso, porque tantísima potencia incluso en mojado y con un Bridgestone Exedra delantero que no es nada especial, puede ser controlada a la perfección.

Pero el que la RC 30 representa lo máximo en frenada no es sólo cuestión de discos, pastillas, pinzas... Cuando pruebas a hacer deceleraciones del tipo de las que sólo se pueden conseguir por violento impacto frontal, la RC 30, ayudándose con su pequeño y discretamente eficaz «compact disc» trasero, permanece pegada al suelo, no serpentea, es como un bloque rígido y macizo que nunca se altera. ¿Algo parecido para comparar? Sólo dos motos, Yamaha FZR 1000 y Honda CBR 600, y sólo hablando de potencia bruta de frenado, no de comportamiento general en frenadas.

Al lado de lo máximo, lo mínimo. En los cinco últimos años sólo dos embragues han fallecido por muerte súbita en nuestras pruebas de aceleración. El primero fue el de la Honda VF 750 F del 83, el segundo y último el de la VFR 750 R del 88. Los dos son del tipo «one way»; esto quiere decir que en retenciones bruscas de motor y para evitar bloqueos de la rueda trasera, los cuatro primeros discos patinan y también por lo que hemos visto cuando intentas, sólo intentas, hacer una aceleración brillante los discos se abrasan hasta el punto que tienes que abandonar la moto en la recta de pruebas a más de 100 km. de Madrid y volver a buscarla en furgoneta.

Antes del segundo intento, Paco Montes (Honda Madrid), buscó solución y la encontró rápidamente. Cambiamos discos, naturalmente, pero a las dos arandelas cónicas o diafragmas de presión de origen en la RC 30 (en la VF del 83 sólo una más gruesa), se le añadió una tercera. De esta forma el embrague pierde un poco de su extremada blandura y progresividad inicial, pero resiste perfectamente el trote que supone utilizar a diario una primera de casi 130 km/h. e incluso, como pudimos comprobar, dos pruebas de 400 metros y dos de 1.000 metros. A pesar de todo, los tiempos no son muy brillantes; 11,9 en la distancia corta es un tiempo peor que el de la VFR 750 F (de embrague convencional), pero no queríamos sacrificar un segundo juego de discos y sin hacerlo no es nada fácil lograr algo mejor con la relación de cambio de la RC 30. Los 400 metros los terminábamos en tercera.

En punto muerto

● **Montesa Honda** ha importado 50 unidades de la RC 30 y todas están desde hace tiempo vendidas, al menos a concesionarios. Los pedidos recibidos alcanzaban sin embargo una cifra muy superior, exactamente el triple, 150 unidades. Si todos o parte de estos 100 pedidos aún no atendidos se «reconfirman», se importará una segunda remesa, aunque no será fácil dada la fabricación muy limitada de esta moto de ensueño.

● **Tratándose** de serie tan corta es de agradecer que Montesa Honda haya decidido homologar el modelo, no limitando por lo tanto la RC 30 a su utilización en circuito. Es una lástima que Yamaha España no haya tenido la misma buena idea con la FZR 750 que importa sin homologar y sólo para carreras de superbikes.

● **Hasta el momento** Honda ha fabricado 2.400 ejemplares de la RC 30. 1.400 han venido a Europa y 1.000 se han quedado en Japón en versión descafeinada de 77 CV.

● **En la RC 30** y como resulta evidente no hay ninguna posibilidad de llevar pasajero. ¿La hay acaso en la moto de Joey Dunlop? El asiento es rigurosamente monoplaza. A pesar de ello y por si alguien tuviera dudas, en un pequeño adhesivo sobre el depósito se puede leer lo siguiente: «Operator only, no passengers».

● **El colín** en una sola pieza fabricado en fibra delgada y muy ligera; cuando lo desmontamos para hacer fotos en un día bastante desapacible, comprobamos que no se podía dejar solo en el suelo... se lo llevaba el viento.

● **La batería** de 12 V y 8 A es minúscula. 14 x 5 x 5 cms., menor en tamaño y capacidad que las utilizadas en muchas 125 c.c.; a pesar de ello no hace falta más. Nunca desfallece y el arranque es siempre inmediato.

● **Atornilladas** a la maravillosa obra de arte en aluminio que es el chasis, subchasis y basculante de la RC 30, sólo hay seis pequeñas placas de hierro. Cuatro son para soporte de los intermitentes, que la sientan fatal por cierto, y las otras dos se utilizan para el cubrecadena.

● **De momento** no hay en el mercado ningún neumático trasero disponible en medida de origen, 170-60 x 18 para la RC 30, y muy pronto van a hacer falta porque el Bridgestone Cyrox de la moto de pruebas se convirtió en algo muy parecido a un slick después de sólo 2.600 km.

En velocidad punta, 245 km/h. a 12.250 r.p.m., es lo máximo comprobado con la pistola de radar en llano y sin viento con una 750 y un registro sólo superado por cuatro superbikes de mayor cilindrada y potencia; Suzuki GSPX 1000, Kawa GPZ 1000, Yamaha FZR 1000 y Honda CBR 1000. La influencia del carenado de la RC 30 es decisiva en esta prueba; con idéntica potencia, la Kawa GPX y la Yamaha FZ 750 quedan bastante atrás como puedes ver en el cuadro «frente a frente». En posición sentado y sin aprovechar su ventaja aerodinámica, las cosas vuelven a la normalidad y la RC 30 no puede superar 230 km/h. (en quinta a 12.500 r.p.m.; en sexta el resultado era peor, no podía con su desarrollo). Con estos resultados la velocidad de cruce de la RC 30 puede situarse por encima de 210 km/h. con toda tranquilidad, y no dejes de repasar las velocidades máximas que se consiguen en cada una de sus seis relaciones de cambio a 12.500 r.p.m. (cuadro de prestaciones). Esto te puede aclarar un poco más cuál será el ritmo que es capaz de mantener.

Autocontrol

Sintiéndote abrazado a la pipa de dirección, abrazando un bloque compacto y homogéneo con la RC 30 que te transmite de forma amortiguada, pero muy precisa hasta la calidad y compuesto del tipo de asfalto sobre el que ruedas, llegas a sentir una confianza exagerada. El tacto de suspensiones es fabuloso, ligeramente duras, no hay que modificar nada para circuito o para volar en carretera abierta, y no importa que haya haches, parches, uniones de asfalto, badenes... La RC 30 lo asimila y digiere todo sin rechistar y sin transmitir la más mínima inquietud a su piloto.

Chasis y motor forman un bloque de una rigidez impresionante que pone a prueba la también inmejorable solidez del pro-arm trasero y de la Showa de 43 mm. delantera. Sobre las dos llantas de ocho palos de la RC 30, con 17" delante y 18" detrás, se monta una combinación de neumáticos aceptable, pero bastante por debajo de las posibles prestaciones de esta Honda. El radial Bridgestone Cyrox trasero, en gigantesca medida 170-60, llega a inspirar cierta confianza. El delantero, después de leer Exedra en su costado, bastante menos, aunque no es tan malo como te imaginas.

En curvas rápidas la RC 30 se muestra muy ligeramente subviradora, sólo si te arriepantes a mitad de trazada y alivias un poco el gas, pero basta con volver a abrir suavemente para que se coloque en la trazada deseada. En ángulos cerrados o en eses sucesivas se lleva de lado a lado con impulsos mentales. La dirección es rápida y la

Los Kits de la RC 30

Si a pesar de todo lo que ofrece la fabulosa RC 30 quieres más, pensando en utilizarla en carreras de «superbikes», en el Tourist Trophy, Bol'Dor o en las 24 Horas de Le Mans, por ejemplo, no te preocupes, porque Honda pone a tu alcance todo el material de combate que puedes necesitar, pero... ya puedes empezar a buscar sponsors.

Dos son las posibles preparaciones o Kits disponibles: Kit «base», que lleva la potencia del motor a 122 CV., y Kit TT F-1 con el que se alcanzan más de 133 CV. a 12.500 r.p.m. (según Honda España, 140 CV.). Este segundo Kit cuesta (si se consideran todas las múltiples piezas opcionales disponibles) diez veces más que el primero pero también es diez veces más completo y profesional.

El Kit «base», de 122 CV. a 12.000 r.p.m. (10 CV. más que los 112 declarados en la versión de calle), cuesta según nos ha comunicado Montesa Honda «alrededor de 250.000 ptas.», es decir, a razón de 25.000 ptas. por CV. Este Kit se puede considerar como prácticamente indispensable y quien piense correr en el Campeonato Nacional de Superbikes debería sumarlo al precio de la moto. Rápido y fácil de aplicar se compone de las siguientes piezas: escape «racing» completo, caja de aire (sin filtro), kit de carburación (agujas, glicours de alta y baja) y coronas, de 38 a 42 dientes. Sobre el precio de este Kit, igual que en el caso del precio de la RC 30, del que nos ocupamos en otro apartado, un favorable comentario final: «no es caro». En Francia, donde hablando de motos todo es siempre más barato, con impuestos incluidos, la factura de este Kit Base sube hasta 14.564 FF (283.124 ptas.).

El Kit de alta potencia, o TT F-1, es rigurosamente profesional y su precio puede variar en función de las múltiples opciones disponibles que se elijan. Siempre según Montesa Honda, este Kit completo con opciones cuesta alrededor de 2.000.000. Por partes se podría llegar a una cifra más moderada o simplemente ajustarla a las necesidades de cada uno, eligiendo «a la carta» entre el larguísimo menú «racing» que te ofrecemos a continuación y con el que se puede llevar a la RC 30 hasta el nivel mágico de prestaciones y comportamiento en circuito HRC, para privados que no se quieran privar de ganar.

— Kit motor de más de 133 CV. a 12.500 r.p.m.

Incluye pistones de alta compresión, árboles de levas, muelles de válvulas, diafragmas de embrague y juntas. Las bielas especiales de titanio te recordamos que van incluidas en el motor. El precio de este Kit no ha sido facilitado, pero en Francia llega a 305.480 ptas.

— Piezas opcionales para completar el Kit Base o el Kit TT F-1 (precios en nuestro mercado aún no especificados, indicamos precios en Francia, con impuestos incluidos):

- Radiador superior de aluminio (107.209 ptas.)
- Radiador inferior de aluminio (66.171 ptas.)
- Kit de instalación eléctrica simplificada (12.854 ptas.)
- Caja de encendido CDI para régimen de giro de 13.400 r.p.m., bobinas, cuentavueltas electrónico (164.088 ptas.)
- Kit caja de cambio para distintas combinaciones según circuitos (1.ª, 2.ª, 4.ª, 5.ª y 6.ª), (146.849 ptas.)
- Llantas delanteras de magnesio: 3,00 x 17"; 3,25 x 17"; 3,50 x 17" (de 163.400 a 176.243 ptas.)
- Llantas traseras de magnesio: 4,00 x 18"; 5,50 x 18"; 5,50 x 17" (de 183.513 a 186.507 ptas.)
- Muelles de horquilla de 0,82 mm. y 0,92 mm. (6.800 ptas.)
- Muelle amortiguador trasero de 8,3 mm. y 9,3 mm. (13.238 ptas.)
- Eje rueda trasera aligerado (26.514 ptas.)
- Tijas de dirección para dos diferentes geometrías (70.548 ptas.)
- Monobrazo 15 mm. más corto, (146.849 ptas.)
- Kit suspensión trasera, con amortiguador y bielas (165.765 ptas.)
- Amortiguador de dirección (58.786 ptas.)
- Tapa de embrague en magnesio con visor nivel aceite (95.411 ptas.)
- Kit pinzas de freno, aligeradas (1) (39.905 ptas.)
- Pistón diámetro 70,4 mm. con segmentos (serie 70,0 mm.) (14.113 ptas.)

Carburadores especiales (4) (189.054 ptas.)

Como vos son muchas las piezas que se pueden cambiar, pero no olvidemos que son muchas, básicas y fundamentales, las piezas «especiales» que te entrega Honda con la RC 30. El «Kit» más importante ya va incluido de origen: culata, cigüeñal que gracias a las bielas de titanio puede ser incluso más ligero que el de las anteriores RVF oficiales, horquilla frontal, carenado, frenos y naturalmente chasis y suspensión pro-arm.

rueda de 17" no te obliga a ningún esfuerzo extra. ¿Distancia libre al suelo? Toda la que necesitas; en carretera no es fácil que toquen los avisadores de los roposapiés ni la pata de cabra, antes es posible que lo hagan tus rodillitas.

La autopista y las curvas superrápidas son la especialidad más impresionante de la RC 30. En este ambiente es donde siempre te pone en evidencia hasta llegar a acomplejarte. Nunca hay problemas de estabilidad, ni la más leve insinuación de oscilaciones, o imprecisión frontal que te dé un pretexto para cortar un poco. Lo único que puede fallar en una curva de 220/230 km/h. eres tú, y esto, aunque hayas probado muchas superbikes de 250 km/h. y estés hecho y encallecido a velocidades cósmicas en recta, porque ¡amigo!, las velocidades que están al alcance de la RC 30 en curva son otra historia.

Fuera de sus sitios, en carreteras bacheadas de montaña, también te diviertes y llegas incluso a disfrutar con su primera larguísima con la que, como un cambio automático, te ventilas todo un puerto. Sobre firme en mal estado, la conducción debe ser lenta y sin violentas aceleraciones para evitar que se presente alguna sacudida en la dirección, pero aún en este caso la RC 30 nunca se moverá como la NSR 500 de Gardner en el último G.P. de Jerez.

Hablando de Gardner, algunas veces le habrás visto cruzado y en situaciones límite, sin ir al suelo. La RC 30 también está bien adiestrada en este sentido. En agua, a 170 km/h. en carretera, y en la redonda del Jarama, dos cruzadas traseras, corregidas sin llegar a sentir pánico, nos explicaron muchas cosas sobre dónde están los límites en un chasis tan noble y tolerante como el de la RC 30, justo donde no te vas a atrever nunca a llegar, al menos en carretera abierta, un lugar donde necesariamente tendrás que ser capaz de autocontrolarte y no esperes que sea la RC 30 la que te aconseje hacerlo.

La RC 30 te enseñará sólo cómo ir deprisa; la responsabilidad tuya será enseñarla a ir despacio cuando sea necesario, porque aunque lleva matrícula, intermitentes, pata de cabra y bocina, los únicos semáforos que hasta ahora conoce son los de las parillas de salida; el único atasco de tráfico, el demencial de una salida del Bol D'or o 24 Horas de Le Mans, y de carretera abierta, el G.P. del Ulster o la Isla de Man. Juega si quieres a imaginártelo, pero no trates de emplearte a fondo con ella, y si quieres hacerlo, recuerda, del 30 de mayo al 10 de junio puedes tener la primera cita en Douglas, la Isla de Man te espera... ¡Ah!, para viajar hasta allí «en moto» busca algo más civilizado.

A. MORENO DE CARLOS
Fotos: Emilio JIMENEZ