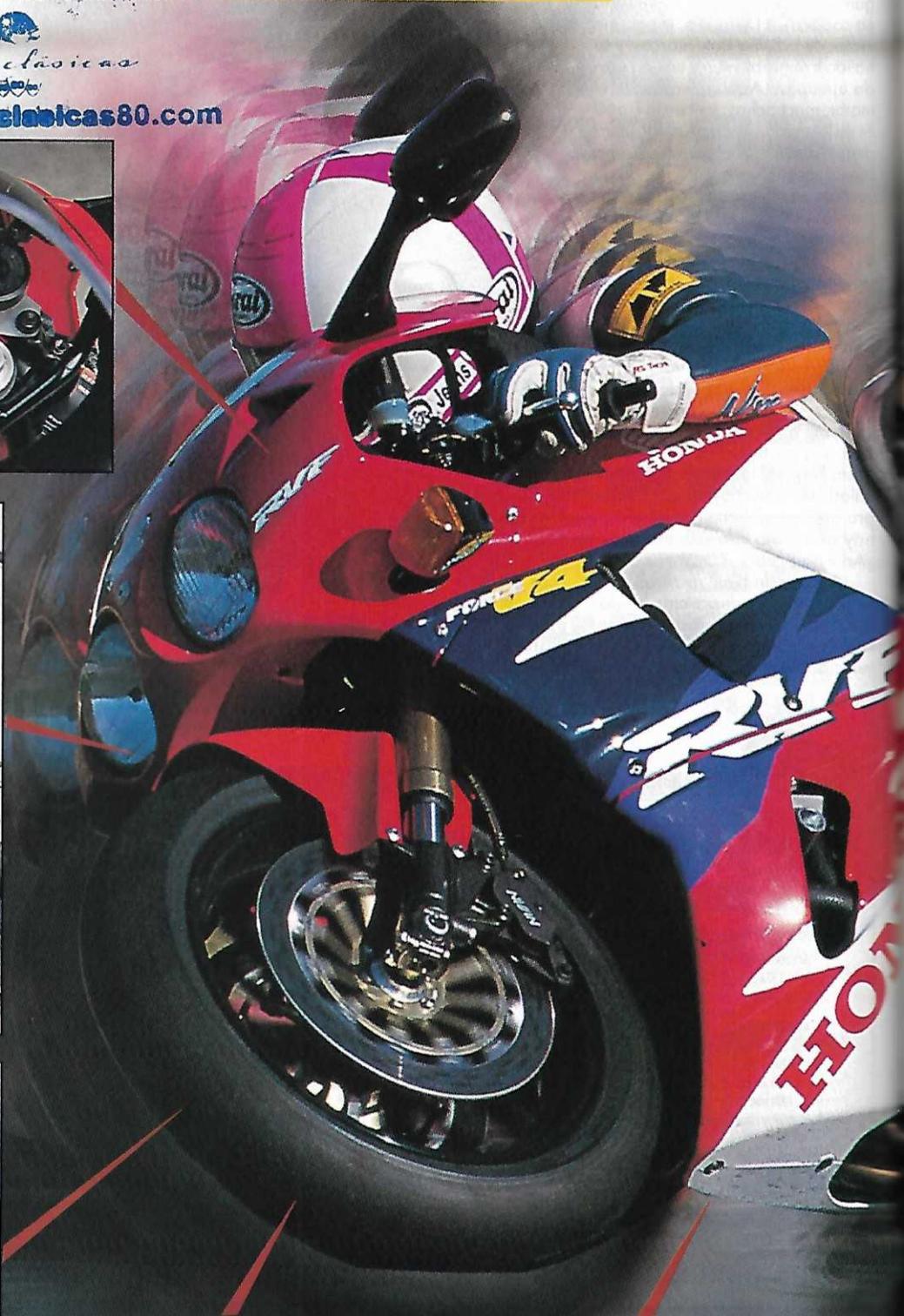
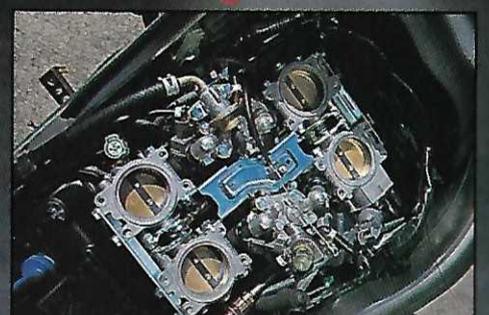
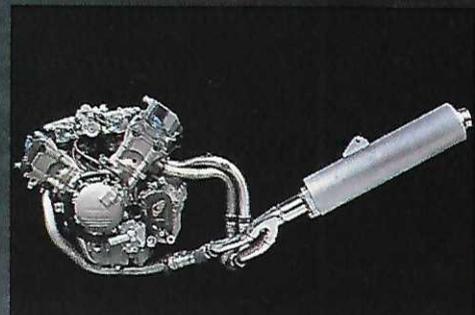
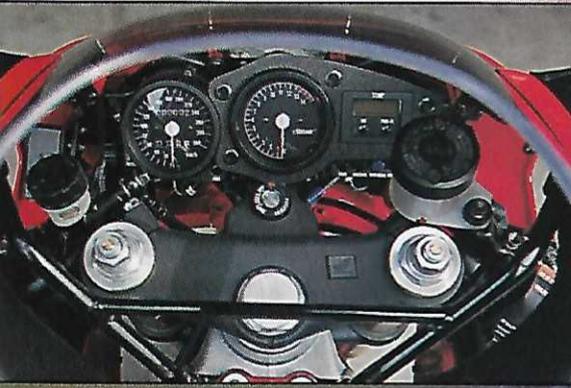




HONDA RVF 750 R RC-45 SBK KIT-III

www.motoclasicas80.com
motoclasicas

info@motoclasicas80.com



www.motosclasicas80.com

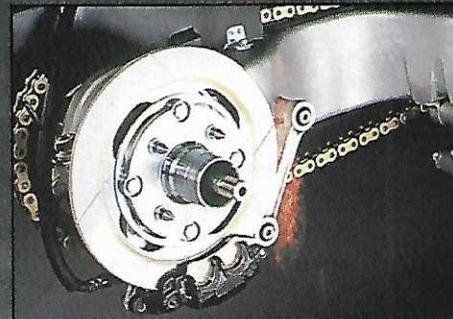
motos clásicas
80

info@motosclasicas80.com

PURA SANGRE⁰⁰⁰ PURA TECNOLOGIA

JAMÁS ANTES UN CONSTRUCTOR DE MOTOCICLETAS HA REALIZADO UNA MOTO DE CALLE CON TAL DERROCHE DE ALTA TECNOLOGÍA COMO LA NUEVA RVF 750 R/RC-45. UNA VERDADERA PURA SANGRE DE CIRCUITO, DERIVADA DIRECTAMENTE DE LA MÁS PURA TECNOLOGÍA DE COMPETICIÓN...

Mat Oxley
Fotos: David Goldman
Desde el Circuito de Suzuka -Japón-
Adaptación: José Codina/Ernest Ribé



La puesta en escena de la RVF 750 R, que como su predecesora, la RC-30, será más conocida por su código de denominación interna como proyecto RC-45 por su poderoso fabricante Honda, marca un nuevo estilo de fabricar motocicletas superdeportivas.

El objetivo del gigante japonés está muy claro, acaparar victorias y, si es posible, los Campeonatos del Mundo de Resistencia y Superbikes, especialmente este último, de los próximos años, como ya hiciera la RC-30 tras su comercialización, hace de ello más de seis años.

LO HA VUELTO A HACER

La VFR 750 R o RC-30 marcó un hito en la historia del motociclismo, en parte porque los ingenieros de Honda realizaron una moto muy diferente a todas las superbikes que se estaban construyendo por aquel entonces. La RC-30 tenía como rivales en las tiendas y en los circuitos a las FZ 750, GSX R 750 y GPX 750, que eran motos de calle para vérselas con la VFR 750 F, pero no contra la RC-30, por muy bien preparadas que estuvieran para las competiciones.

Sus contrincantes le ganaron fácilmente la batalla comercial, dada su exclusividad y alto precio, pero la RC-30 les dio un baño a todas ellas en los circuitos, ganando cuatro Campeonatos del Mundo de Resistencia y dos de Superbikes, con su consiguiente beneficio publicitario para el modelo, digamos más de calle, VFR 750 F, muy bien considerado hoy en día entre las 750 Sport.

Y Honda parece que lo ha vuelto a hacer de nuevo, pero cambiando algunos matices. Si entonces hizo una moto de calle-carreras para competir, ahora es más de carreras que de calle, pues de la legendaria RVF 750 de TT-1 (prototipo) que Honda empleaba y mejoraba cada año para competir en las 8 Horas de Suzuka (la prueba del Mundial de Resistencia más importante para los constructores japoneses), se ha realizado la RC-45, una moto que poco tiene para ir por la calle (cuesta más de 3.500.000 ptas.), y que ha justificado la homologación de la moto, que a base de kits, competirá en los próximos Mundiales de Superbikes y Resistencia, con muchas probabilidades de conquistarlos.

POTENCIAR SUPERBIKES

Seis años después de la RC-30, la RC-45 llega con el mismo propósito: monopolizar las competiciones de motos derivadas de serie y 750 c.c. Pero puede que todo esto vaya más lejos... si nos dedicamos a pegar en una misma página varias noticias reco-

gidas durante mi estancia en Japón.

Según parece, a confirmar oficialmente, Pepsi, el patrocinador que sustituirá a Rothmans en las carenadas de las Honda NSR 500 oficiales HRC, no va a aportar la misma cifra de dólares que estaba invirtiendo la compañía tabaquera. Esto ha hecho reducir drásticamente el presupuesto de HRC para la próxima temporada. Se han apretado el cinturón y como consecuencia de ello, se va a reducir el número de nuevas NSR 500 fabricadas para 1994 y al mismo tiempo se ha elevado su precio, lo que ha dado como consecuencia que dos de los equipos japoneses a los que HRC suministraba material de 500 (dos pilotos por equipo, igual a 8 motos) no hayan cursado su pedido para el 94, así como la reducción del equipo oficial HRC 500 y el semioficial japonés Blue Fox a un solo piloto. En total, seis motos menos para el carísimo Campeonato de Japón de 500 c.c., lo que convertía las parrillas de 20 máquinas en sólo 14 o menos unidades.

Esta reducción de la producción de máquinas de 500 c.c. para 1994 también podría afectar a algún equipo europeo... ¿Por qué no decirlo?, al de Sito Pons, por lo que Alberto Puig, muy probablemente tendrá que correr con las motos del 93, ex-Alex Crivillé.

Pero es que Yamaha y Suzuki también han decidido apretarse el cinturón, reduciendo su presencia en el 500 japonés. Ya a final de temporada despidieron a sus "gaijin" (extranjeros): Peter Goddard (Suzuki) y Kevin Magee (Yamaha), que según ellos prestigian el campeonato de las islas, por lo que se quedaba una mínima parrilla de diez motos de 500 c.c., lo que ha motivado que la Federación japonesa no convocara para 1994 la "categoría reina" para su Campeonato, que será sustituido por el de Superbikes.

Esto motivará que varios pilotos japoneses de 500 hagan algunas

incursiones en pruebas del Mundial, entre ellos Norifumi Abe (alias Norick), Campeón '93 de 500, en Japón, a sus 18 años de edad (1,74 m y 53 kilos de peso), a los mandos de una NSR 500 del Team Blue Fox... si Honda no le obliga a quedarse para su Campeonato de Superbikes.

No andan bien de dinero las fábricas japonesas. A los altos costes de investigación y desarrollo de sus departamentos de competición, se debe sumar el de sus equipos oficiales (¿sabías que Yamaha aún no ha encontrado equipo -finales de diciembre- para que Tetsuya Harada defienda su título Mundial de 250 c.c.?), unos gastos que no llegan a cubrir completamente la sponsorización y una inversión que apenas repercute en ventas de motocicletas. ¿Venderá más Suzuki tras el título de Kevin?, ¿o ha vendido más Honda y Yamaha con sus títulos?

Según dirigentes de Honda, el gigante japonés está pensando muy seriamente en potenciar los Mundiales de Superbikes y Resistencia, porque se corren con motos semejantes a las de serie y estas victorias sí que repercuten en las ventas de modelos de toda su gama, especialmente en la gama alta de 600 a 1000 c.c., pudiendo así recuperar la inversión. Una inversión que nunca será tan alta como en las actuales y supersofisticadas motos de Gran Premio de 500 c.c.

Que esto represente una futura decadencia de la "categoría reina" del Mundial de Velocidad, una potenciación del Campeonato de Superbikes y que los 250 c.c. se acaben corriendo con motos competición-cliente (para hacerlos más espectacular y equilibrado), son simplemente especulaciones que se hace uno mismo, en los largos y aburridos vuelos transoceánicos en Jumbo 747.

TRABAJO CONJUNTO

Volviendo a la RC-45, y es que uno no puede olvidar que está todo el año siguiendo el Mundial, escribiendo los comunicados de prensa del Team Roberts-Motulboro-Yamaha, y que todo lo antes relatado son noticias... Hacer hincapié en que el desarrollo de la RC-45 se ha llevado conjuntamente entre HRC (Honda Racing Corporation), el departamento de competición del gigante, y HR&D (Honda Research & Development), su departamento de investigación y desarrollo. De este trabajo técnico conjunto desarrollado sobre la RC-45, ya os hemos hablado suficiente en la presentación de la moto-cicleta (ver SM30 nº. 129 pág. 42 y SM Actual nº. 905 y 914), por lo que pasaremos directamente a la prueba de la moto, pero antes conviene mencionar algunas frases de boca de personalidades de Honda, como Yoichi Oguma (Jefe Operaciones y Vicepresidente de HRC), Suguru Kanazawa (Ingeniero Jefe en Asaka R&D Center) o Satoru Horiike (Jefe de Desarrollo de la RVF 750 R/RC 45).

En Honda no esconden que han trabajado unidireccionalmente para... "conseguir una Superbike con potencial de Número Uno", y que esperan que sea mucho mejor que su predecesora... "comparada con la RC30, esta máquina tiene mucho más potencial. Por descontento, para su desarrollo se ha partido de la RVF oficial de fábrica y se mantiene similar geometría de chasis".

El tema de la inyección electrónica también fue tratado... "el desarrollo de una sofisticada batería de carburadores de competición es más elevada que la inyección que estamos utilizando...", siempre hablando de amortizar costes, "...al llevar la inyección a la serie, se baja su coste respecto a los refinados carburadores y, además, se consigue mayor

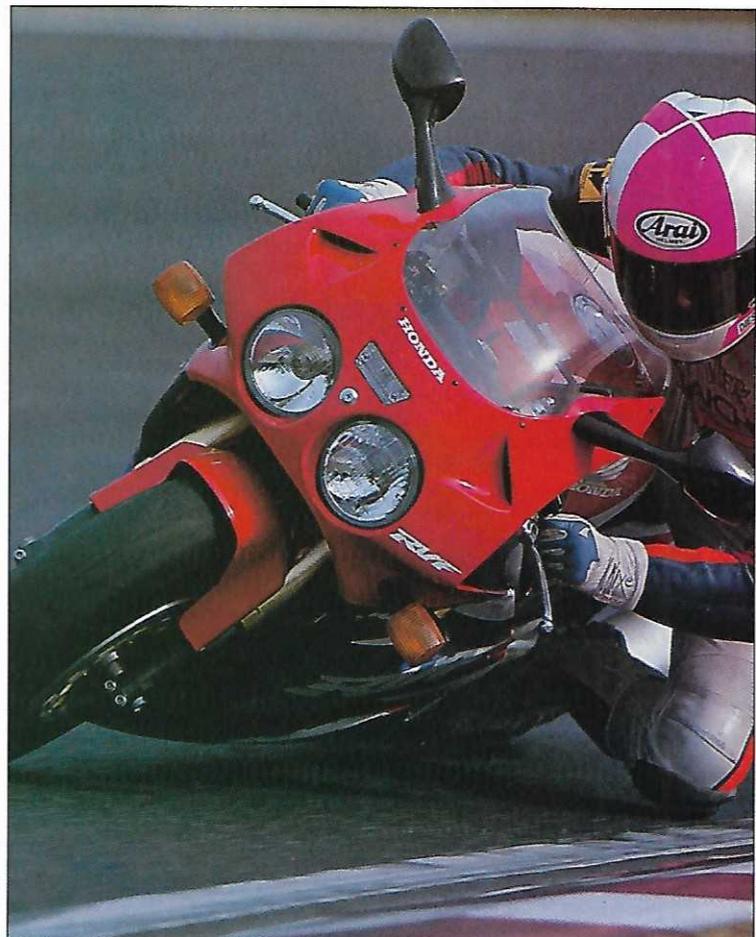




La RC-45 SBK con kit III es un auténtico tigre de carreras, aspirante al título Mundial de Superbikes.



Arriba la RC-45 transformada con todo lo que vende HRC para convertirla en Superbike. Abajo la moto de calle desnuda.



La RVF 750 R o RC-45 de calle es la mejor superdeportiva jamás construida, pero muy cara.



El prototipo RVF TT-1 de las 8 Horas de Suzuka pesa menos, pero casi es igual de potente que la RC-45 SBK-III.

potencia, menor consumo y menos polución", aquí parece que en Honda miran hacia el futuro... "las futuras leyes antipolución, gasolinas sin plomo de bajo octanaje... favorecerán el empleo de la inyección, tanto en motores de dos como de cuatro tiempos, sobre los que, como Vds. conocen, Honda ya lleva trabajando desde hace tiempo...". ¿Desde hace mucho tiempo...? ¿Pero no fue, o al menos así lo anunciaron en el G.P. de Alemania, donde se empleó por vez primera la inyección en la NSR 500 de Sinichi Itoh?... estas dos preguntas se quedarán sin respuesta...

Por lo que parece, en los boxes del próximo Mundial de Superbikes habrá muchos mecánicos de las RC-45 reprogramando los ordenadores de inyección, y pocos cambiando los surtidores de los carburadores. Por eso, creo que se va a imponer un "reciclaje laboral" de muchos mecánicos. ¡Y también del Mundial de Velocidad...!

Y quien dice esto del Mundial de Superbikes, también lo podría aplicar al Mundial de Velocidad en los próximos años..., sino, tiempo al tiempo.

CHARACTER V-4

Honda tan sólo invitó a dos periodistas "free lance" para una presentación muy particular de la RC-45. La prueba se realizó en la "casa de Honda", el Circuito de Suzuka, durante una soleada pero fría mañana de

comienzos de diciembre.

Allí estaba la RC-45 de calle, junto a una unidad dotada de todos los kits HRC (tres) y la moto de la que se han derivado ambas, la legendaria y poderosa RVF 750 TT-1 de Resistencia y del Campeonato de Japón. Respectivamente, 3.500.000 ptas., diez millones y precio incalculable para el prototipo RVF TT-1 de HRC, hacia el que me dirigí directamente... pensando en que los probaríamos todos.

Me subí en la TT-1 y comprobé cómo cambian las motos con el paso del tiempo. Tan sólo he corrido en cinco ocasiones las 8 Horas de Suzuka, las tres últimas veces (88-89-90) con una RC-30 semi-oficial HRC, del equipo japonés Kawa Steel, junto con el periodista Gilbert Roi (mejor resultado, sexto con una Yamaha en 1986), y estaba pensando que la posición de conducción me parecía muy extrema para una moto de resistencia, cuando un japonés me tocó en el hombro y me señaló la RC-45 del otro extremo. ¡No!, no estábamos en Suzuka para divertirnos. La invitación había sido para trabajar sobre la RC-45 y nos quedaríamos sin probar los dos monstruos de HRC allí presentes.

Mecánicos impecablemente uniformados y con guantes blancos calentaron la moto, como si se tratara de una sesión oficial de ensayos, primero con suaves toques al mando del gas y luego con largas aceleradas. Cuando el motor estuvo a la temperatura ideal, llegó la hora de salir a la pista.

La primera impresión fue que es

de mayor tamaño que la RC-30, otorgando una mejor ergonomía al conductor-piloto. Como todas las Honda entra muy bien al primer contacto con el usuario, es fácil de llevar y muy ágil, sin las rígidas suspensiones de su predecesora que calcan al dedillo el asfalto. Durante las primeras curvas me dediqué a calentar los neumáticos -hacia frío-, lo que me sirvió para percatarme de algunos detalles, como que el carenado protegerá más al piloto, y que las tomas de aire que entran en el depósito no molestan la conducción, ni al meter la cabeza bajo la cúpula del carenado.

Pero tras la segunda vuelta, me mefi en boxes... ¡aquello era una barca!, se movía en las curvas rápidas y era imposible hacer tiempos. Los mecánicos me esperaban con una sonrisa de oreja a oreja, por lo que me pareció que ya lo tenían previsto. "Las suspensiones están regladas para ir por la calle", me dijeron, pero yo no vi coches circulando, ni semáforos, ni abueletes en los pasos de peatones en el asfalto de Suzuka. Tras trabajar en los reglajes de la horquilla invertida y el amortiguador posterior, volví a salir a la pista. Aquello ya estaba mejor, ya sentía más mía la moto, pero tras tres vueltas más, volvía a boxes, y le dije al jefe de mecánicos... "me parece que estoy rodando en un circuito y que la moto ha nacido para competir. Quiero reglajes para ellos...".

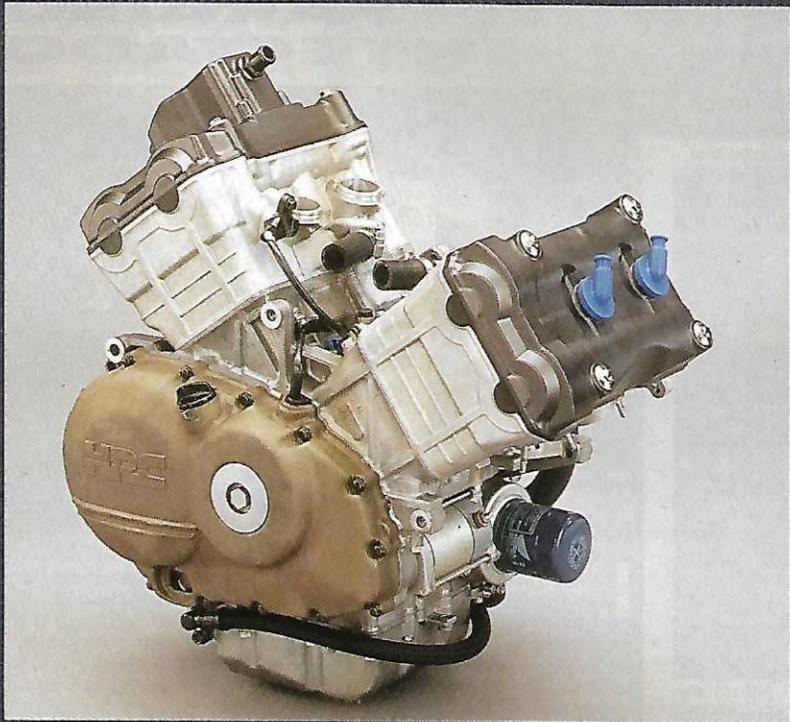
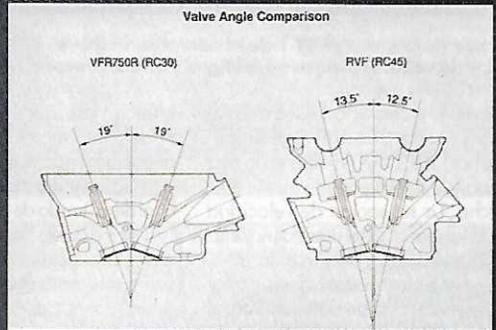
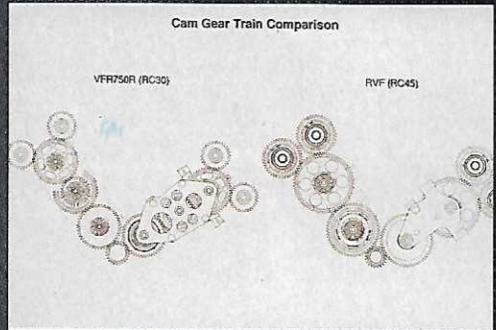
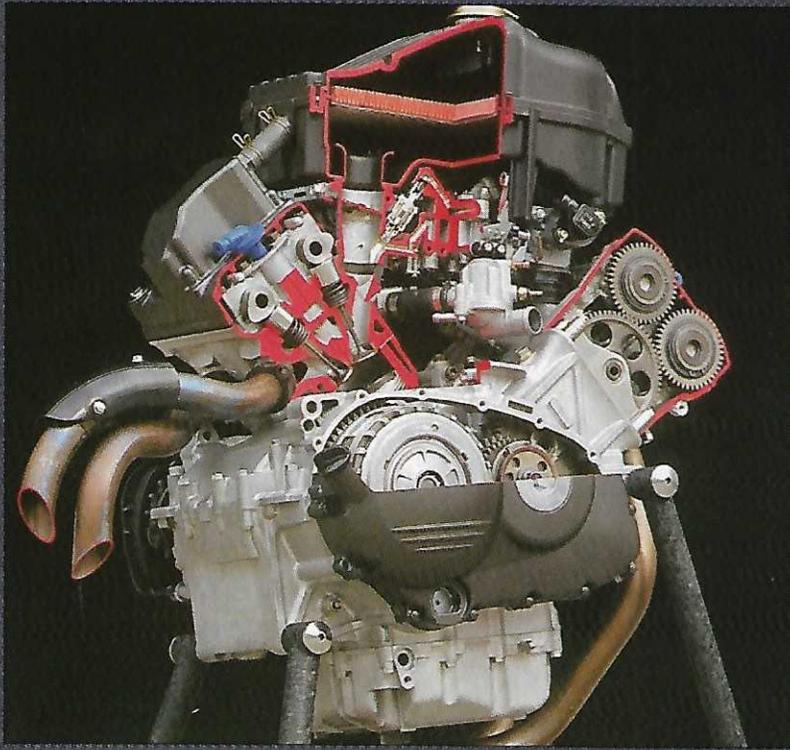
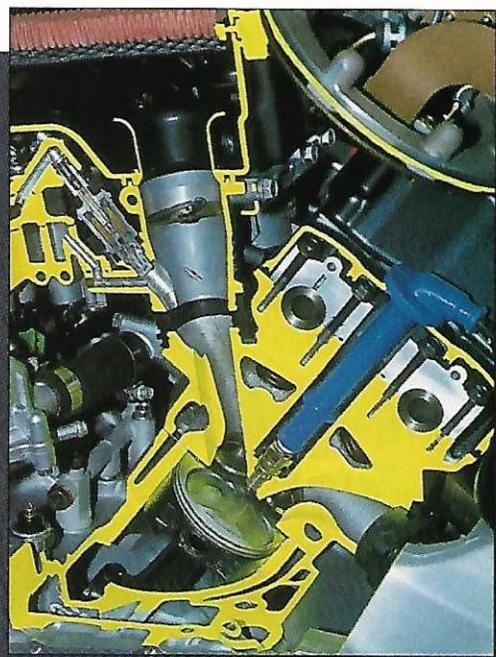
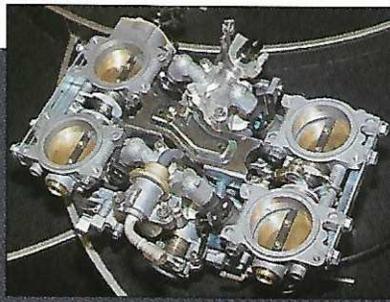
Esta vez me entendieron perfectamente y salí a la pista con las suspensiones duras y el amortiguador

posterior alto, con una clara disposición a gobernar la moto con la rueda de atrás y el cuerpo echado sobre los manillares. La pinta de lobo de la RC-45 comenzaba a conquistarme con buenas razones y con reglajes muy deportivos, la RC-45 ya comenzó a portarse como una verdadera pura sangre, ya la sentí totalmente mía y comenzaba a hacer lo que le mandaba y no lo que ella quería, en curvas de todo tipo. Mis colmillos también crecieron dentro del casco y comencé a saborear la más pura esencia deportiva de la RC-45...

Le gustan tanto las curvas rápidas como las semi o las horquillas y en Suzuka existe una muy especial, con baches a su salida justo en un cambio de trazada, que debe hacerse gas a fondo para que no te pasen los rivales. Aquí la Honda siempre se comportó muy sanamente y lo único que noté era que para sacarle todo su jugo hubiera necesitado montar neumáticos slicks, algo imposible para una moto de calle, y me conformé con hacer derrapar un poco su ancha goma posterior (190/55 x 17) a la salida de la horquilla y la chicane de entrada a meta, y la moto siempre se alineaba ella sola, a la que cogía tracción el neumático al ir enderezando la moto.

De todas formas, creo que mis tiempos por vuelta con la RC-45 de serie, se acercaron a los conseguidos con la RC-30 semi-oficial en mi última participación en las 8 Horas de Suzuka, hace tres años. Aunque aquella era más ligera y potente, pero no tan fácil

UN MOTOR EXCEPCIONAL



No os vamos a explicar otra vez el desarrollo del motor de la RC-45, pero sí recalcar algunos detalles, como que primero se realizó el motor de carreras y de él se derivó el de competición. Prueba de ello son los grandes conductos de admisión de 46 mm., el cerrado ángulo de las válvulas y su amplia superficie, aligeradas bielas y cigüeñal, la eliminación de rozamientos en las cascadas de engranajes, la reducción del tamaño y peso del motor y todos sus órganos respecto a su predecesora, la RC-30, etc., etc.

Toda la RC-45, su motor y su tecnología se ha desarrollado a partir de dos motos base: el prototipo RVF TT-1 de Resistencia y la elitista NR 750 de calle (inyección electrónica). Una leyenda de competición y una leyenda entre las motos más caras del mundo. El resultado: muchos millones de yens para amortizar, en un plan para conquistar el próximo Mundial de Superbikes y devolver a Honda al primer plano de las competiciones de 4 tiempos.



SUZUKA CIRCUIT



Las tres fieras, la RVF TT-1 de resistencia, la RC-45 SBK Kit-III y la RVF 750 R de calle. El monstruo, el tigre y el lobo respectivamente.

de llevar. El motor es toda una delicia, apenas parece que lo estás estrujando sobre las 12.000 vueltas en la recta, cuando te pide que le metas otra marcha. La sensación de velocidad resulta falseada, pues el motor no "chilla" como los tetracilíndricos en línea, pero se va a mucha velocidad sin apenas esfuerzo, casi sin darse cuenta. El propietario de, o quien haya conducido, una VFR 750 ya debe entender de lo que estoy hablando. Se va rápido, pero sin ruido.

La respuesta del motor es lineal, casi eléctrica, con una excelente potencia en medios y altos, muy aprovechable por todo el mundo. Casi diría que al motor y a la moto le gusta ir sobre las 10.000 más que sobre las 12.000 vueltas, a pesar de que las sobrepasa con asombrosa facilidad hasta rozar las 13.000 y sin una gran pérdida de potencia. Casi es una Ducati V-4, a la que le gusta más tomar las curvas con el motor empujando con buen par, que arriba del todo. Esto deja constancia del gran carácter del nuevo motor V-4 de Honda y de sus posibilidades deportivas y también sport, aunque para uso turístico o de calle... ¿quién va a usar una moto que cuesta 3.500.000 por la ciudad?, se aprecia una falta de bajos en el motor, por lo que se deberá salir de los semáforos algo alto de vueltas y haciendo patinar un poco el embrague... para salir rápido. La culpa de esto la tienen los "túnel-conductos" de 46 mm. de diámetro que alimenta la inyección elec-

trónica, necesarios para poder extraer del motor con kit los 150 CV que anuncia Honda para su RC-45 SBK.

Casi sin darme cuenta, llegué al final de mi tanda de "entrenamientos". Al llegar a boxes, los mecánicos y jefes de Honda me asaltaron a preguntas, como si fuera un piloto oficial. Era el primer conductor que llevaba una RC-45 fuera de los pilotos probadores. Tras contestarlas pacientemente, les pedí de probar la RC-45 SBK Kit-III. Al principio se resistieron, pero les recordé mi experiencia como piloto y que llevé una RC-30 semi-oficial, y al final me otorgaron la posibilidad de probarla, citándome allí mismo para dos días más tarde...

UN TIGRE CON 150 CV

Con 150 CV y sólo 160 kilos de peso, casi 30 kilos menos, justo al límite de la reglamentación de Superbikes, gracias a los millonarios kits HRC que Honda pondrá a disposición de los pilotos de Resistencia y Superbikes, con suspensiones de competición, rueda delantera de 17 pulgadas, el amortiguador trasero unos centímetros más alto, con el asiento y estriberas más de cinco centímetros más elevados, depósito más corto, semimanillares cerrados, escape aullador y motor que zumbaba como un demonio,... me encon-

PARAISO INYECTADO



La primera ventaja de la inyección de gasolina es su facilidad para compensar automáticamente los cambios atmosféricos y adaptarlo a las condiciones del circuito (una gran ventaja cuando cambian a media carrera), y la segunda es la facilidad de hacer cambios cuando éstos sobrepasan la capacidad de autoajuste del sistema. El kit de "carburación" de la RC-45 "kitaada" (la moto de calle no lleva) son cuatro selectores y cinco interruptores, en vez de varias cajas de componentes de carburación. En otras palabras, la delicia del preparador, aunque aquellos que se han formado con los antiguos sistemas de Ducati y Bimota (de ir cambiando chips en la cajita negra de la inyección) puede que no sean de esta opinión.

Mientras que el PGM-FI de la versión de calle no se puede ajustar, el kit de carreras tiene un panel de control y cinco diferentes selectores que controlan la mezcla de aire y gasolina a uno de los cinco valores escogidos. Los ajustes más finos de la inyección se hacen mediante el panel de control (PGM-FI Controller); donde cada uno de los cuatro selectores (uno por cilindro) se puede colocar en siete posiciones diferentes, cubriendo un amplio tramo del espectro de inyección, normalmente controlado por el surtidor principal, la aguja. Honda cree que así no va a necesitarse mucho ajuste del sistema, puesto que los cinco interruptores cubren ya la gama más amplia de cambios de carburación posibles

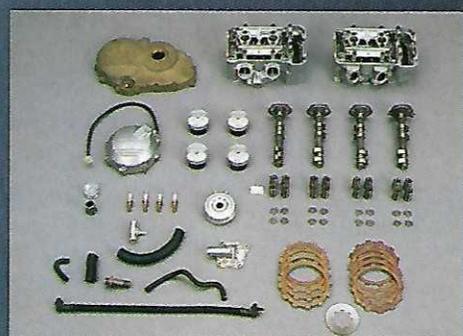
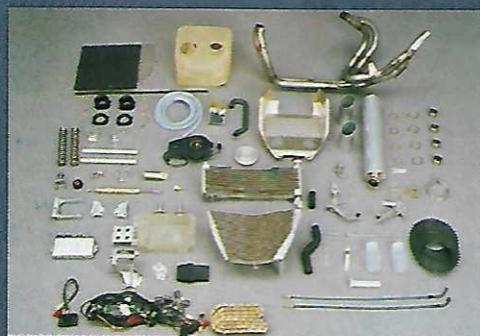
tré de nuevo en Suzuka, enfilando la recta de boxes después de que un jefe de Honda se me acercara para recordarme la cara que era la moto, haciendo referencia a que la RC-45 llevaba instalados los kits máximos de HRC...

Ahora, el lobo se ha convertido en un tigre. Un tigre de 150 CV... muy semejante al que Michael Doohan llevó en las pasadas 8 Horas de Suzuka y que se quedó a sólo 2 segundos del récord de vuelta rápida de 500. De hecho, la RC-45 con kits HRC de superbike se parece tanto a la RVF TT-1, que llevé las dos máquinas aquel mismo día y si me ponen una venda en los ojos, no sabría decir cuál era cada una.

Su sonido me recordó a la RC-30 HRC de mis mejores tiempos como piloto de Resistencia, aunque su rugido denota más malas maneras que el de la antigua moto de carreras. Se explica perfectamente porque la RC-45 con kit dispone de 150 CV a 14.000 rpm., 30 más que una RC de serie y solamente un par menos que la RVF de fábrica, con especificaciones de TT-1. Un comparativo entre ambas máquinas probablemente demostraría que la RVF es más rápida, la RC no se quedaría muy atrás. Es algo que impresiona si se tiene en cuenta que estamos comparando una máquina de fábrica, hecha a mano, con una moto de carreras disponible comercialmente.

En un día frío y algo húmedo, de invierno, típico de Suzuka, pero la RC-45 con kit muestra también aquí sus ventajas. El viejo motor de la RVF, con sus carísimos carburadores gestionados electrónicamente, no permitía grandes giros del puño del gas con el motor girando lentamente (medio régimen, unas 7-8.000 rpm., ¡que es una moto de carreras!), con el sistema de inyección de la RC-45 sí que puedes hacerlo. Los chips se encargan de regular la mezcla adecuada y el motor sube de vueltas como una exhalación, como un prodigio de flexibilidad para un motor pura sangre que entrega 150 CV a 14.000 giros. Casi un motor de ir por la calle, gracias al empleo de la inyección electrónica. Pero usado entre las 10.000 y 14.000 o más vueltas, pues parece inagotable, el tigre que lleva dentro va a asustar a más de un piloto de Superbikes. Las reacciones cambian, su tacto se hace duro, preciso, milimétrico, feroz... requiere manos diestras y grandes dotes de pilotaje para sacarle todo el partido. Suerte que está ayudado por una parte ciclo que también se ha transformado de calle a competición, pues las dimensiones exteriores de la doble viga son ligeramente mayores que las de la RVF, pero, una vez montado un slick de 17 pulgadas delante y levantada la parte trasera con las piezas que vienen con el kit, la moto se queda con la misma geometría exacta que la RVF TT-1.

Por tanto, es lógico que esta superbike se comporte como una RVF y no como una RC-30 cuando se trata de coger las curvas. La máquina pasa de ser una moto más o menos civilizada a ser una moto de carreras que acepta pocas bromas y mucha decisión por parte del piloto. No es cuestión de



LOS KITS SUPERBIKES PARA LA RC-45

La moto que probé en Suzuka era una de las dos RC-45 que se han empleado para el desarrollo de la Superbike. Es muy similar a las que llevarán Slight y Polen. La máquina lleva todo lo que HRC vende en sus tres kits. El kit de potenciación de motor es completamente necesario, pero los de chasis dependen de lo rápido que quieras ir o lo que te quieras gastar, pues también se podrán montar otras suspensiones "after racing market".

HRC dice que el kit básico está pensado para "pilotos principiantes", mientras que los otros dos llevan la moto a un nivel más competitivo para el Mundial de Superbikes.

Los contenidos de estos dos últimos kits se solapan con el primero en algunos puntos y, probablemente, un piloto puntero no necesite más que la mitad del kit básico para hacer el Mundial de Superbikes. HRC no ha dado todavía los precios definitivos, pero parece que el básico saldrá por un millón y medio de pesetas, mientras que los opcionales vendrán a salir por tres millones más. Y eso es mucho dinero.

LISTADO DE COMPONENTES

El kit básico consta de radiador superior e inferior, sistema de colectores de escape, muelles de horquilla delantera, amortiguador de dirección, tacómetro e indicador de temperatura de agua, interruptor de paro, estribos, caja de remanso de aire, embudos interiores de las tomas de aire, bomba y regu-



lador de presión de gasolina, depósitos de rebosamiento. Unidad PGM-FI y panel de control, unidad de encendido racing, mazo de cableado, kit de modificación del depósito de combustible, bridas de anclaje de las pinzas de freno delanteras, desarrollos y cadena.

El kit de motor está compuesto por dos culatas especiales, cuatro pistones de alta compresión, cuatro árboles de levas, muelles de válvula, asientos de muelle de válvula, tapa derecha del cárter en magnesio, muelles de embrague, alternador, bujías y juego de radiadores de aceite.

El kit opcional está formado por los siguientes componentes: horquilla Showa de 43 mm. con sus tijas, amortiguador trasero Showa, bielera de reenvío de la suspensión trasera, discos delanteros ventilados y accesorios hidráulicos, conjunto de freno trasero, llantas de magnesio (3,5 ó 3,75-17 delante y 6 ó 6,25-17 detrás), ejes, pinones y coronas, alternador (para resistencia), cárter de aceite en magnesio, silenciadores de fibra de carbono, carrocería en fibra de carbono, depósito de aluminio más corto, etc., etc.

dejarse caer en las curvas, entonces, hace falta ir fuerte para sacar provecho de una geometría radical y a un motor que empuja como pocos.

Aunque el tigre se tumba rápidamente y tiene una agilidad felina en los cambios y balanceos de curvas enlazadas a cualquier velocidad, puede que los 165 kg. de esta moto no sean tan manejables como los 145 de la RVF TT-1. Pero lo que de veras contará es el nivel de la RC-45 SBK comparado con el de las Ducati 916 y Kawasaki ZX-7 del próximo Mundial de Superbikes.

Se supone que la gracia de las carreras de Superbikes está en permitir el mismo tipo de espectáculo que el Mundial de Velocidad, pero con un presupuesto más contenido. Esto es así, pero motos como la nueva RC-45 con kit III hacen que la diferencia se reduzca... hasta 1/5 de su presupuesto.

Equipar una RC-45 para el Mundial de Superbikes vendrá a costar unos 5 millones de pesetas, lo que sumado a la compra de la moto y otros gastos indica que el total, con ruedas de recambio, y todo eso, sale por unos nueve o diez millones de pesetas.

Y más dinero que va a costar rebajar los cinco kilos que permitan sacar ventaja del nuevo mínimo de 160 kg.

FICHA TECNICA

Motor tipo	4 cil. V ⁴ 90° 4T LC DOHC 16V	Llantas	3.50 x 16 delante y 6,00 x 17 detrás con perfil en "U"
Diám. x carr.	72,0 x 46,0 mm. x 4	Neumáticos	Delante 130/70 ZR16 Dunlop Sportmax II D204F. Detrás 190/50 ZR17 Dunlop Sportmax II D204.
Cilindrada	749,2 c.c.	Freno delant.	Doble disco flotante de 310 mm. con pinzas de cuatro pistones y pastillas de metal sinterizado.
Compresión	11,5:1	Freno trasero	Simple disco de 220 mm. con pinza de pistón doble y pastillas de metal sinterizado.
Potencia máx.	120 CV a 12.000 rpm. (150/14.000 con kit-III)	Largo total	2.110 mm.
Par máx.	7,7 kgm. a 10.500 rpm.	Distancia ejes	1.410 mm.
Alimentación	Inyección electrónica PGM-FI	Anchura total	710 mm.
Acrampes	Motor eléctrico	Altura total	1.100 mm.
Embrague	Multidisco en aceite	Altura asiento	770 mm.
Trans. secuencial	Par cadena sellada	Distancia suelo	130 mm.
Caja cambios	6 relaciones	Peso vacío	189 kg.
Tipo chasis	Doble viga en tubo de aluminio de sección rectangular con piezas en fundición, con el motor suspendido	Dep. gasolina	18 litros
Geometría direc.	24,5 grados y 92 mm.	Precio	Sobre los 3.500.000 ptas.
Basculante	Monobrazo Pro Arm en fundición de aluminio	Finales enero/febrero 1994	Blanco ross con rojo fluorescente y azul
Sus. delantera	Horquilla telescópica invertida de tipo cartucho, de 41 mm. completamente ajustable, recorrido de 130 mm.	Colores disponibles	
Sus. posterior	Pre-Link con monoamortiguador completamente ajustable y depósito separado, recorrido de 130 mm.	Garantía oficial	2 años piezas y M.O.

decretado por la F.I.M. para máquinas de cuatro cilindros.

Hay muchas otras superbikes que pueden hacer un papel decente por mucho menos dinero -una Ducati completamente equipada vendrá a salir por 7 millones-, pero si la RC45 gana carreras, se venderá.

Los hombres que tienen la responsabilidad de demostrar que esta moto es una buena inversión proceden uno de Ducati y otro de Kawasaki:

son Doug Polen y Aaron Slight. Según HRC, las máquinas que llevarán a principio de temporada serán iguales que cualquier otra máquina vendida con todos los kits instalados. No habrán ventajas.

Tanto si Honda se sale con la suya como si no, una cosa es segura: Ducati y Kawasaki van a sudar tinta cuando la temporada empiece en Donington Park, el próximo mes de mayo.