



HONDA VTR1000 F FIRE STORM

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com





PARA MUCHOS, LA NUEVA VTR DE HONDA REPRESENTARÁ UN AUTÉNTICO RETO A LAS SIEMPRE ROJAS Y DEPORTIVAS DUCATI... TUVIMOS LA SUERTE DE PODERLO COMPROBAR Y SACAR LAS PRIMERAS CONCLUSIONES EN SU PRESENTACIÓN MUNDIAL, EN JAPÓN, EN EL REVIRADO TRAZADO Y EL ANILLO DE ALTA VELOCIDAD DEL CIRCUITO DE TOCHIGI, PROPIEDAD DE HONDA...

Alex Medina
Fotos: Honda/A.M.

Sin duda, la VTR ha sido una de las motos que más expectación ha creado en los últimos años, entre las muchas que ha construido el gigante Honda. Su inevitable similitud en cuanto a concepto estructural y tecnológico con las hasta ahora inimitadas e imbatibles Ducati en el Mundial de Superbikes y el hecho de que Suzuki haya tomado un camino muy parecido con su explosiva TL 1000S, hacen de la VTR todo un reto. En Honda lo ven con otros ojos, y en la primera toma de contacto que tuvimos ocasión de efectuar en Japón, sus responsables no querían saber nada de "retos" con Ducati ni de curiosas "coincidencias" con Suzuki.

Honda asegura que en 1992 escogió el camino de una V Twin 90 grados de 1.000 c.c. y ese concepto claramente deportivo, tras evaluar al unísono el mercado de Europa, Japón y USA.

En realidad, ésta ha sido la primera vez que el departamento de investigación y desarrollo de Honda Motor Co. Ltd. -su gran departamento de HR&D- ha creado un producto según las necesidades globales del mercado mundial.

Hasta la fecha siempre se había desarrollado un producto específico para las necesidades de cada uno de los tres grandes -y bien diferenciados- mercados.

Es evidente que los gustos, reglamentaciones y cultura motociclista de europeos, japoneses y americanos son tan diferentes como la típica pasta italiana, las hamburguesas o el shushi, la comida típica a base de pescado crudo que encanta a los japoneses...

¿Por qué esa coincidencia en los



gustos de tan diferentes culturas motociclistas? Veamos.

En Norteamérica, las twin gozan de historia, prestigio y popularidad. Un claro ejemplo son sus cada día más populares carreras de la "batalla de las twin", las Harley y todo bicho custom que se precie... no se concibe en los USA sin motor twin en V...

Un vídeo que tuvimos ocasión de visionar con motivo de la presentación de la VTR nos mostraba concentraciones de motoristas americanos sobre motos equipadas con motores twin, pese a que no eran necesariamente con la configuración en V a 90 grados de la VTR.

No hace falta recordar que la más americana de todas las motocicletas -has acertado, Harley Davidson- tiene su corazón en forma de V... pero a 45 grados.

Por lo que respecta al mercado japonés, que se nutre básicamente de motos de hasta 400 c.c., la VTR supondrá un soplo de aire fresco.

Allí están habituados a las tetracilíndricas fabricadas por la propia Honda, Suzuki, Yamaha y Kawasaki, y la estrechez y manejabilidad de la VTR será toda una novedad. Pero hay más.

Aunque los dirigentes de Honda tratasen de demostrarnos lo contrario, es evidente que la VTR tiene un gran parecido con las deportivas Ducati.

En Japón las motos europeas -al igual que otros muchos productos de la sociedad de consumo- son como un sueño casi inalcanzable para la mayoría de aficionados locales, sencillamente porque son carísimas. Un vehí-

culo europeo en Japón -coches o motos- es el signo más evidente de exclusividad, de riqueza, ... porque su coste se duplica respecto al viejo continente. Me quedé realmente sorprendido de la admiración que tienen los japoneses por las primeras marcas europeas, y la VTR es la Honda más europea de la historia...

Por lo que respecta al mercado europeo, es evidente que sabrá admirar las racionales ventajas de una moto como la VTR. No creo que sea descabellado decir que muchos futuros clientes piensan que la VTR será una Ducati a la japonesa, es decir, una Ducati sin esa leyenda -cada día menos cierta- de que las motos italianas tienen más "problemillas tontas" que las motos japonesas.

Pero... ¿es realmente la VTR una Ducati japonesa? ¿Podrá defenderse frente a la deportiva y explosiva Suzuki TL 1000 S?

Sin duda, todo un reto.

LA MÁS ESPERADA

La VTR es sin duda una de las motos que más pasiones ha despertado antes de nacer.

Su armoniosa, elegante y deportiva figura, ese aspecto de simplicidad, funcionalidad y eficacia y, sin duda, esa inevitable leyenda que se ha creado en torno a ella, la colocaban poco antes de que efectuésemos una primera toma de contacto en una situación difícil.

La idea que Honda tiene de su VTR es que debe de ser una moto deporti-

va pero a la vez fácil de pilotar, neutra, eficaz, estable y con las ventajas que debe de proporcionar la configuración de sus cilindros, es decir, progresividad a nivel de motor y estrechez y agilidad a nivel de parte ciclo.

El chasis de la VTR es una verdadera joya a todos los niveles y nunca una estructura tipo Cobas había sido capaz de aglutinar los diferentes componentes -motor, radiadores, basculante, etc.- con tanto sentido común, ocupando parte tan poco espacio y, lo que es más importante: con un bajo coste de elaboración.

El motor bicilíndrico en V a 90° forma parte sustantiva del bastidor y está realizado en una doble cuna en tubo de aluminio Dual Box con perfil en forma de "D". Las soldaduras y refuerzos son exquisitos, la silleta o subchasis que se agarra a la parte inferior del motor, también en tubo de aluminio en sección rectangular, que aloja soportes de estribos y escapes en una sola pieza, además del eje del basculante como punto de unión con el motor, dan idea de esa racional idea con que ha nacido la VTR.

Uno de los objetivos prioritarios de los ingenieros de Honda Research & Development -HR&D- ha sido simplificar al máximo la elaboración de su nueva criatura, y ello se aprecia hasta en el más mínimo detalle.

Las suspensiones podríamos catalogarlas de convencionales. De hecho, la horquilla delantera con barras de 41 mm. tiene el aspecto de una invertida -éstas tienden a desaparecer- pero es convencional y con las habituales posibilidades de reglaje en precarga de muelle y extensión de hidráulico.

Donde no se han escamoteado medios ha sido a la hora de dotarla de frenos: 2 grandes discos de 296 mm. delante, dotados de pinzas de 4 pistones y uno de 220 con pinza de pistón simple detrás.

Las llantas son de 3 brazos macizos, y las llantas, de 17 pulgadas, equipan neumáticos de 180 detrás y 90 delante. La unidad que dispusimos montaba neumáticos Dunlop.

El propulsor define la estrechez del conjunto, y en el centro de la V, formada por sus 2 cilindros, se han montado 2 enormes carburadores Keihin de 48 mm. Ésta es otra de las grandes diferencias mecánicas con respecto a la Suzuki TL y Ducati 916, que prefieren la más complicada y costosa inyección electrónica.

La economía de costes también está presente, y los dos cilindros son idénticos -uno girado 180 grados respecto al otro-, para evitar diseñar dos cilindros, culatas, etc., diferentes -como en Ducati-. Los cárteres se abren horizontalmente -como en las CBR 600 y 900-, para simplificar las operaciones mecánicas, y el bloque motor les ha salido de contenidas formas y liviano peso, lo que deja todo el conjunto sobre los 192 kilos en vacío.

La carrocería sabe combinar formas elegantes, simples y efectivas, al mismo tiempo que de reducidas formas para que la VTR pueda exhibir toda su nueva tecnología a los ojos de los más curiosos aficionados.

El frontal viene marcado por el faro con óptica Multiconvex y las entradas de aire fresco. El asiento de 2 niveles -extraíble con llave en la cola- tiene un pequeño colín supletorio al que

se accede tras sacar el asiento sin necesidad de herramientas, y el enorme faro piloto define la afilada cola sin asa alguna para el eventual pasajero.

La VTR es una moto de medidas muy racionales y, en este sentido, supera ampliamente a las más exigentes y sacrificadas Ducati 916 y Suzuki TL.

La altura de la cúpula me pareció apropiada y cómoda para largos desplazamientos, que la VTR encajará y nosotros soportaremos con facilidad.

Bajo la cúpula, el cuadro de instrumentos es de corte muy deportivo y nos facilita la información necesaria a nivel de testigos luminosos, con chivato de gasolina incluido, y obviamente de relojes con velocímetro, cuentavueltas e indicador de la temperatura del agua. No se ha descuidado un siempre agradecido kilométrico digital con contabilizador total y parcial.

CONTACTO EN JAPÓN

Viajar a Japón siempre es toda una experiencia y si además te espera una nueva moto como la VTR, esa experiencia puede, sin duda, ser apasionante.

Para esta primera toma de contacto se escogió uno de los 3 centros de investigación y desarrollo en los que Honda trabaja habitualmente. Se trató de Tochigi Proving Ground Operations Center, un complejo que cuenta -entre otras instalaciones- con un anillo de alta velocidad -estilo Daytona- de 4 km de longitud y un pequeño y revirado circuito, en su interior, en el que no hay ni una sola recta de quinta velocidad.

No eran estos escenarios nada parecidos a los que tenemos en España.

En el anillo de alta velocidad sacamos interesantes conclusiones precisamente a altas velocidades, pero el retorcido circuito de pruebas no tenía curvas convencionales a las que llegas, sacas marchas, frenas a muerte, tumbas y te vas...

Se trataba de un trazado en el que se está permanentemente inclinado, con curvas enlazadas en las que frenas muy poco y siempre con la moto inclinada -en el caso de la VTR "muy" inclinada-, y en estas circunstancias tan alejadas a las que rodarán todas las VTR del mundo, sacamos algunas conclusiones.

En primer lugar creo que hay que destacar que en Honda han hecho una deportiva que no tiene el carácter explosivo de sus rivales -has acertado: Suzuki TL 1000 Sy Ducati 916-. La VTR es una moto mucho más homogénea, con una amplísima banda de utilización y sin ese "punch" al final de su curva de potencia que tal vez -difícil de asegurar- le hará falta para batir a sus rivales.

Pero que quede claro que digo "tal vez"... pues las VTR japonesas no estaban rodadas... y un motor Honda no se estira de verdad hasta pasados 3.500 km.

FICHA TECNICA

Motor tipo	2 cil. V-90° 4T LC DOHC 8V
Diám. x carr.	98,0 x 66,0 mm. x 2
Cilindrada	996 c.c.
Potencia máx.	110 CV a 9.000 rpm.
Par máximo	9,8 kgm. a 7.000 rpm.
Alimentación	2 Keihin CV 48 mm.
Arranque	Motor eléctrico
Encendido	Electrónico digital
Embrague	Multidisco en aceite
Caja cambios	6 relaciones
Trans. secund.	Cadena sellada juntas tóricas
Tipo chasis	Autoportante con el motor suspendido en doble viga aluminio tubo en forma "D"
Besuculante	Tubo de aluminio rectangular
Sus. delantera	Horquilla telescópica tipo cortucho HMAS 41/109 mm. ajustable en precarga y extensión
Sus. posterior	Sistema Pro-Link de progresividad variable con bieletos Delta-Link y amortiguador multiajustable, 124 mm.
Freno delant.	2 discos de 296 mm. con pinzas de 4 pistones
Freno trasero	1 disco 220 mm. con pinza simple pistón
Neumáticos	120/70 ZR17 y 180/55 ZR17
Largo total	2.050 mm.
Distancia ejes	1.430 mm.
Anchura total	705 mm.
Altura total	1.155 mm.
Altura asiento	810 mm.
Distancia suelo	130 mm.
Peso vacío	192 kilos
Peso en marcha	208 kilos
Dep. gasolina	16 litros
Precio	1.700.000 aprox.
Garantía oficial	2 años piezas y M.O.
Importador	Montesa-Honda, 93-5740770

La VTR es un tipo de moto que "las mata callando", y su fabulosa progresividad la hacía muy efectiva en el circuito japonés y puede que la hagan inalcanzable entre curva y curva de nuestras carreteras, porque además, a nivel de chasis y suspensiones, es una moto sumamente neutra y fácil de hacer lo que quieras con ella.

En uno de los curvones del "circuitillo" -de verdad que era muy pequeño- había 2 baches prácticamente seguidos que las suspensiones absorbían con entereza, sin transmitir sensación de inseguridad, pese a que era conveniente agarrarse fuerte a los semimanillares. La cosa mejoró después de endurecer una vuelta y media el hidráulico de las barras de suspensión, y lo cierto es que aquel viraje lo cogíamos con un "desparpajo" considerable. Viendo rodar a mis colegas por delante mío, pensé bajo el casco que la VTR era una gran moto. Y lo es.

En el único ángulo cerrado de aquel pequeño circuito salíamos en segunda -todo el resto del circuito era de 4ª, 5ª y una 6ª a bajas vueltas-, y la VTR salía empujando con fuerza hasta una pequeña chicane en la que el balanceo a buen seguro sería más rápido sobre una más radical Ducati...

Por lo que respecta al óvalo de 4 km de longitud y sus dos curvones peraltados, puedo asegurar que la velocidad máxima de marcador se situaba a la bajada del peralte poco más allá de los 260 km/hora, con la aguja del cuentavueltas sobre las 9.000 rpm.

Ello quiere decir que si se ganan las "dos mil y pico" rpm. que no se alcanzaban hasta la zona roja, las prestaciones mejorarían considerablemente.

En cualquier caso, creo que los 250/hora de punta reales que cronometraron los japoneses es una velocidad más que respetable... para esta tranquila bicilíndrica.



La VTR 1000 se sirve con un colín deportivo para ocultar el lugar del pasajero, bajo cuyo asiento se esconden dos amarres para elásticos. El piloto posterior es de atractivo diseño y con dos bombillas independientes.



El gran faro emplea tecnología de curvatura múltiple (Multiconvex), para conseguir un claro y amplio haz de luz para mayor seguridad del motorista. La luz de posición está por encima de éste, en el carenado.



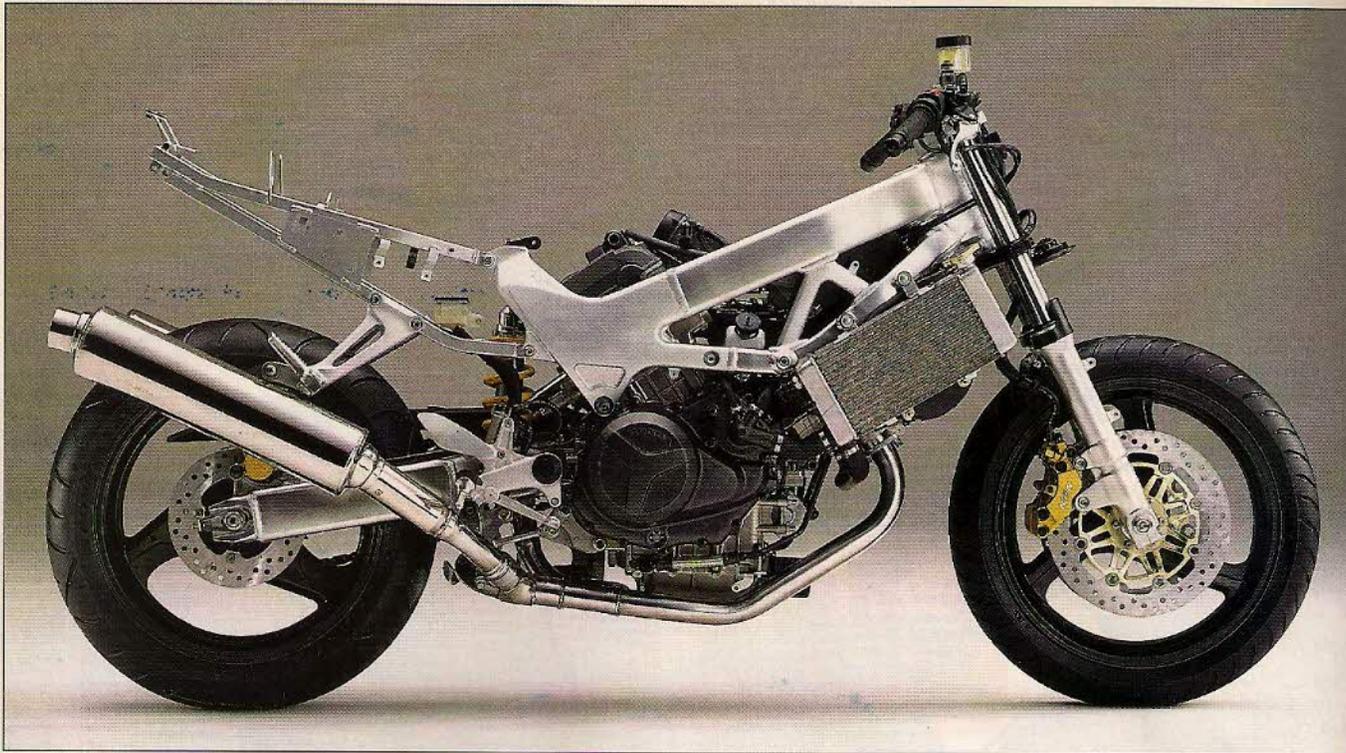
El tablero de instrumentos es electrónico, con la esfera del tacómetro en blanco y un parcializador-totalizador kilométrico digital. La reserva de gasolina se hace a través de un led, cuando quedan 2,5 litros en el depósito.

No es ése el argumento de más peso de la VTR, sino que tal vez lo sea el hecho de que la gente de Honda hizo unas pruebas de recuperación en 400 metros en 6ª velocidad, en las que la VTR superaba a la Ducati 916 en 2 segundos partiendo a 50 km/hora, 1 segundo abriendo gas a 120 km/hora y apenas unas décimas haciéndolo a 150 km/hora, es decir, que sus recuperaciones parecen su mejor arma.

En definitiva, en Japón, la VTR nos gustó porque es homogénea, progre-

siva, estable, rápida y preciosa.

Otra cuestión es que gane el reto que esperamos organizarle cuando llegue a nuestro país -por allí el mes de marzo y a unas 1.700.000 ptas.-, pero creo poder asegurar que es esta una moto con una gran personalidad, fácil de conducir, divertida, eficaz y cuyos argumentos le abren un abanico de posibilidades en su uso "natural" -carreteras de todo tipo y uso diario-, que pueden convertirla en la nueva reina entre las deportivas V twin.

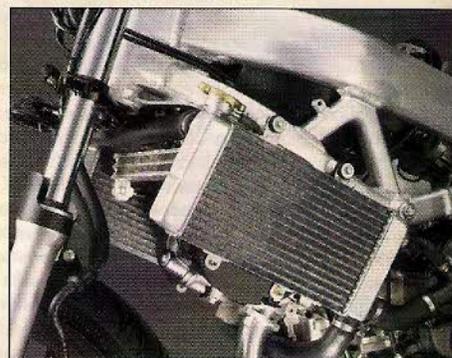


Su colocación en el bastidor es muy cercano a la rueda delantera, cargando peso delante como buena máquina deportiva y actuando como autoportante, donde se ancla el chasis doble viga por encima y una pieza de aluminio por debajo del cárter, que agarra el sistema de amortiguación posterior y fija las estriberas.

MOTOR



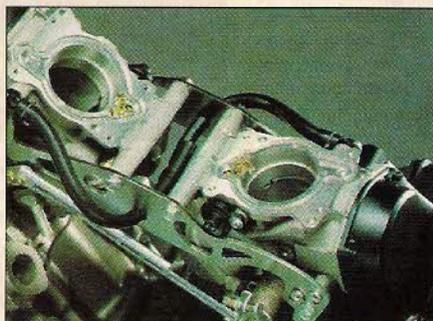
El propulsor es un moderno bicilíndrico en V a 90 grados, doble árbol de levas en culata y cuatro válvulas por cilindro, con los cilindros girados 180 grados, lo que permite que sean idénticos y ahorrar costes de producción. Las dos cadenas de distribución corren una por cada costado del motor. Sus cárteres se desmontan horizontalmente para dejar extraer sus entrañas sin necesidad de grandes desmontajes del motor entero, como en las últimas CBR 600/900.



Los radiadores laterales están íntimamente ligados al carenado que los cubrirá, que actúa de depresor para extraer de ellos el aire que atraviesa la moto. Un radiador de aceite contribuye a que el lubricante conserve una mejor temperatura de funcionamiento.



Las bielas están unidas a una única muñequilla del cigüeñal y poseen la particularidad para Honda de estar atornilladas a la misma cabeza de biela sin tuerca, lo que ahorra 40 gramos en cada una. La superficie de las bielas se ha tratado al carburo de silicio para endurecerlas y garantizar una máxima resistencia.



Los dos carburadores son de tiro vertical hacia la cámara de combustión de los cilindros. Son dos grandes Keihin CV de 48 mm., los más grandes carburadores jamás montados en serie por una Honda.



Los escapes son un dos en uno en dos totalmente realizados en acero inoxidable para mayor duración, con petacas finales de 4,5 litros de capacidad y norma Euro 2002.



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

PARTE CICLO

El chasis se ha reducido a lo mínimo. Se trata de una doble viga de aluminio que soporta el motor, con su estructura principal maciza y contorneada en forma de "D". La parte que sujeta el subchasis y motor por detrás y la columna de dirección son de fundición, para conseguir una mayor robustez del conjunto.



Los discos delanteros son de 296 mm. y 4,5 de grosor, con pinzas de cuatro pistones, algo extraño en Honda, pues sólo las montan la CBR 900 RR y RC-45, además de la ya legendaria NR 750.



El disco posterior es de 220 x 5,0 mm. con pinza de simple pistón. El basculante es un robusto tubo de aluminio de 40 x 90 mm., con portaeje de fundición mecanizado.



El monoamortiguador posterior es ajustable en sus tres vías y actúa sobre unas bielas Delta-Link sujetas a la parte inferior del cárter motor a través de una pieza de aluminio. El basculante se ancla directamente a los cárteres del motor.



La horquilla es convencional, pero de tipo cartucho HMAS, que tan buenos resultados está dando a Honda, con reglajes de precarga de muelle y extensión, con 41 mm. de barras y 109 mm. de recorrido.



Las estriberas se sujetan a los extremos del basculante y se fijan mediante una tuerca a la pieza inferior del cárter, consiguiendo ahorrar unos gramos de peso al conjunto, que totaliza 192 kilos en vacío.