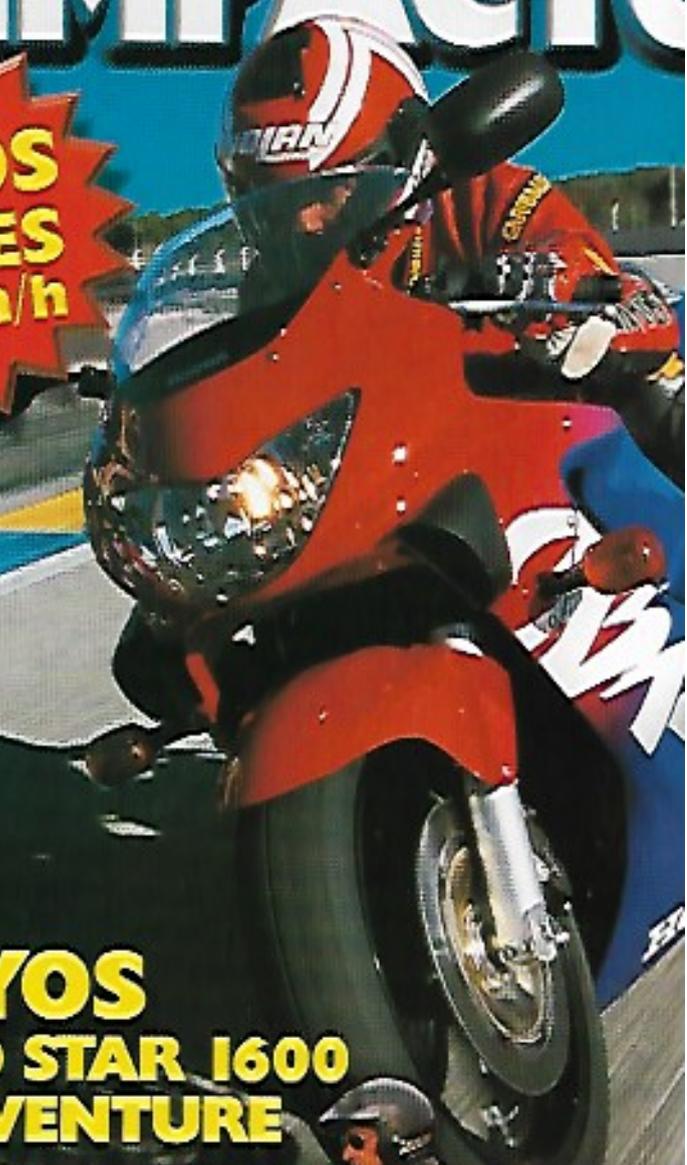
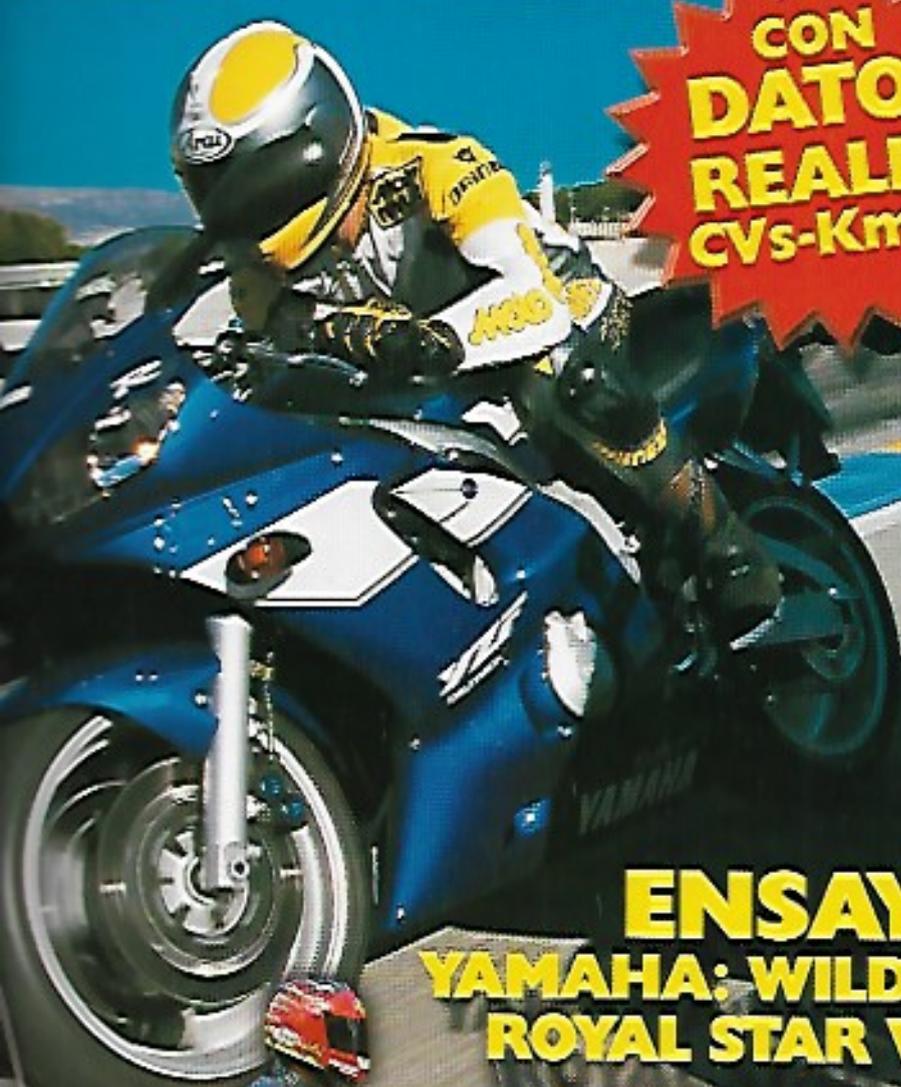


# SOLO MOTO

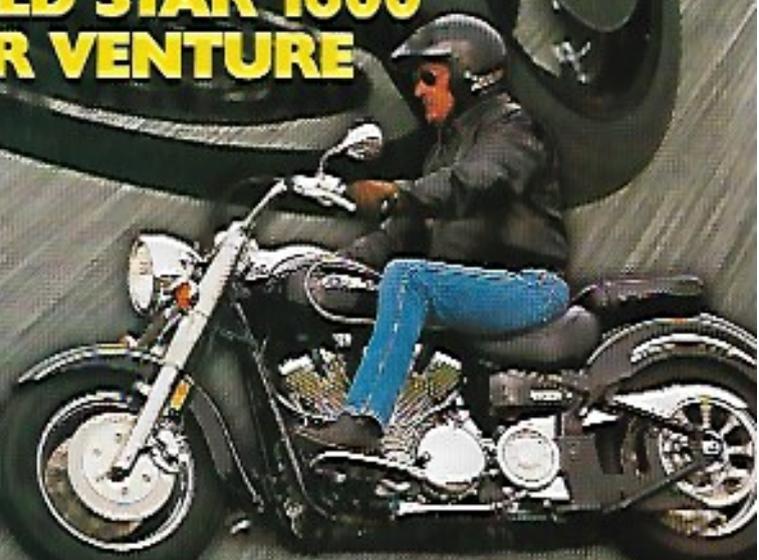
Nº 191 ENERO 1999 REVISTA MENSUAL 425 Ptas./2,52 Euros TREINTA

## R6-CBR... IMPACTO

CON  
DATOS  
REALES  
CVs-Km/h



**ENSAYOS**  
YAMAHA: WILD STAR 1600  
ROYAL STAR VENTURE



MUNDIAL 500: ¿EVOLUCION? · DRAGSTER ESPAÑOL · 100 AÑOS PEUGEOT · MUSEO DU

COMPARATIVO

HONDA CBR 600 F  
YAMAHA YZF R6

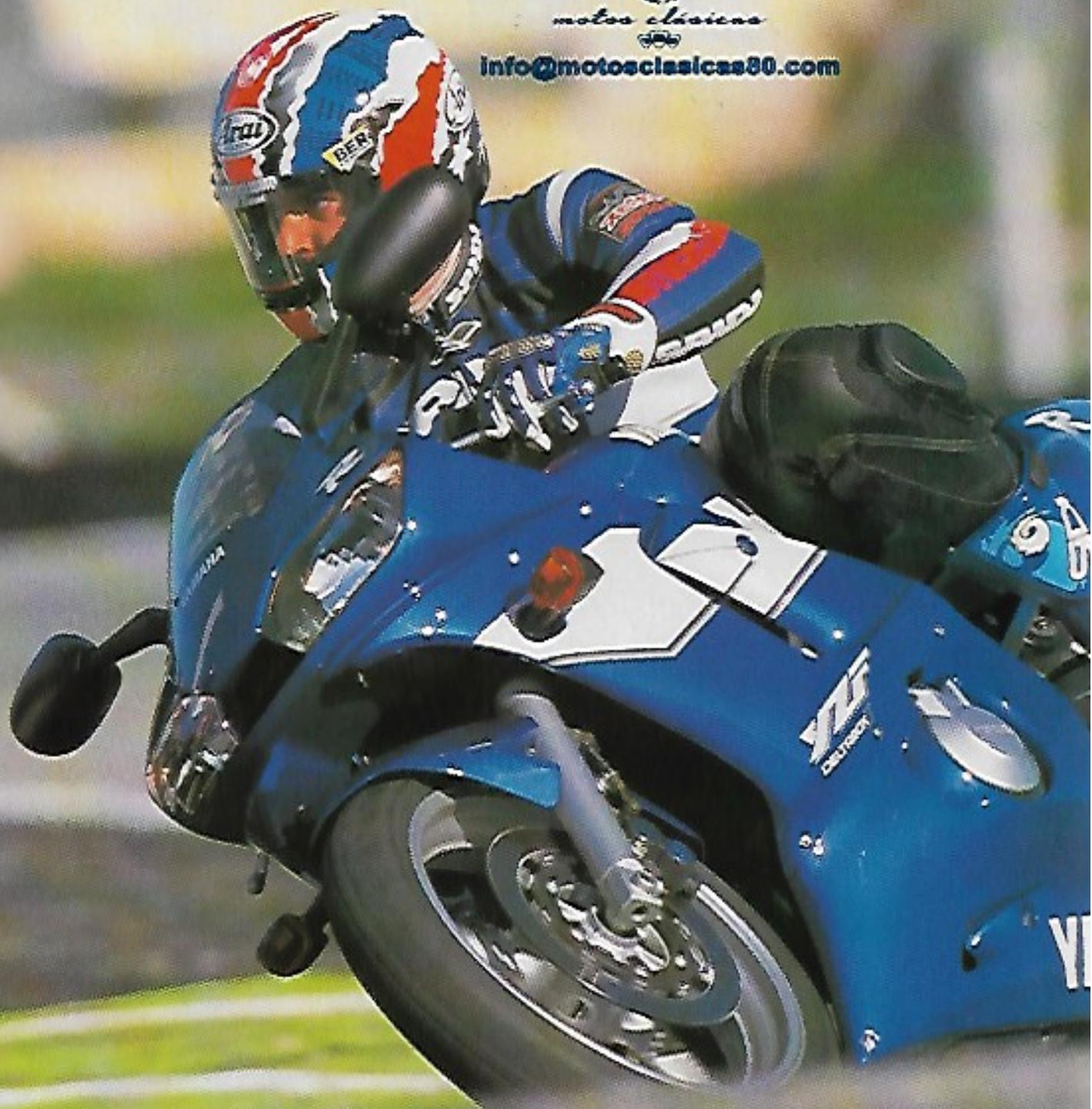


SIN TREC

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

*motos clásicas*

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



**HEMOS ENFRENTADO A LAS DOS PRINCIPALES PROTAGONISTAS DE LA CATEGORÍA SUPERSPORT'99 EN UN PRIMER CARA A CARA SIN TRUQUA, SIN CONCESIONES EN EL CIRCUITO FRANCÉS DE PAUL RICARD. LA NOVÍSIMA Y SUPERDEPORTIVA YAMAHA YZF R6 CONTRA LA SIEMPRE EFECTIVA Y TAMBIÉN NUEVA HONDA CBR 600 F. RABIA Y CARÁCTER CONTRA EFICACIA Y POLIVALENCIA.**

Luis Miguel Reyes

Fotos: Francisc Montero

Desde el circuito de Paul Ricard (Le Castellet, Francia)

Con la colaboración de: **Motociclismo Italia** y **Moto Revue**



**E**n el último número de Solo Moto Treinta, tuvisteis completa información sobre las presentaciones dinámicas de las novedades Yamaha YZF R6 y Honda CBR 600 F. Hoy os ofrecemos el primer enfrentamiento "del año" entre las dos estrellas del supersport, en un cara a cara directo, sobre el asfalto de un circuito y en concesiones.

Para ello, nos reunimos con nuestros colegas de Motociclismo Italia y Moto Revue (Francia) en el famoso circuito francés de Paul Ricard -Le Castellet-, donde

podimos disfrutar de las cualidades de cada una y donde iban a dilucidarse las dudas sobre cuál será la reina de la categoría Supersport, aunque luego, el verdadero juicio final sumará, las compras de vosotros, usuarios, serán las que proclamen a la verdadera y auténtica reina en las listas de ventas.

Ellas son las candidatas, pues tanto Suzuki como Kawasaki no presentan novedades esta temporada en este segmento y, sobre el papel, la cosa va estar entre las recién llegadas Honda CBR y Yamaha R6.

## SOBRE EL PAPEL

Técnicamente hablando, no están tan lejos entre sí como aparentan las diferencias estéticas entre la agresiva R6 y la más conservadora CBR 600 F, que continúa con esa imagen que siempre ha tenido de moto polivalente.

Las dos coinciden en una medidas realmente reducidas, especialmente la Yamaha. Basta comprobar la distancia entre ejes - 1.380 mm la R6, 1.395 mm la CBR - para entender la evolución en las motos de esta categoría hacia un corte muy deportivo.

Ambas disponen de suspensiones multiregulables de gran calidad, de un chasis de doble viga de aluminio, comparten los 24° de ángulo de dirección, frenos delanteros con pinzas de cuatro pistones, etc. En cambio, el diferente comportamiento de cada una sobre la pista de un circuito te indica, rápidamente, que se trata de dos motos diferentes. Son, aunque parezca exagerado, dos mundos.

Dos mundos que os vamos a abrir en estas páginas en las que encontrareis todos los detalles de cómo se comportan al límite sobre el asfalto del Circuit Paul Ricard,

*La CBR 600 F es el equilibrio, la  
docilidad, la polivalencia. La R6, la  
pasión, la adrenalina, el carácter...*



# CBR 600 F

... de ellas es la más veloz, la más estable, la más cómoda, la más agresiva, la más polivalente y todos los datos reales de potencia, velocidad máxima, peso y prestaciones. Seguro que después de haber leído este comparativo, tendréis claro cuál es mejor... en circuito.

Al subirte sobre ella, la Yamaha ya te "habla" con claridad a lo que tienes que estar preparado: cuerpo sobre los manillares, codo alto, piernas más encogidas... casi como en una moto de carreras. Sobre la rueda ocurre lo contrario; parece que te apoyan hecho a medida. Te permite ir con

las piernas menos dobladas y con los manillares más cerca de ti, aunque también se nota su mayor volumen respecto a la Yamaha, demostrándote que no vas a tener las fuertes sensaciones que te esperan, o deberás saber buscar, sobre la R6.

Pero yo creo que no es necesario retroceder más lo que seguro estáis esperando: saber el desenlace de este duelo. Y como toda la técnica y detalles ya os los ofrecimos en el pasado número, ¡qué mejor que ponernos el mono de cuero y las botas, los guantes, el casco y salir a pista con estos dos maravillas del Supersport!

La larga recta del Mistral, la rapidísima curva de Signes y la frenada del final de recta de meta de Paul Ricard nos esperan... ¿Vamos?

## AL LÍMITE

Así fue como rodamos durante gran parte del día para extraer conclusiones claras sobre la CBR y la R6. En esta ocasión compartimos las motos con Emmanuel Cadiou, -jefe de pruebas de Moto Revue- y Roberto Ungaro -Motociclismo Italia-,

hecho que no hacía más que beneficiarnos al poder contrastar opiniones sobre nuestras protagonistas.

Con los ánimos ya calientes después de haber dado unas cuantas vueltas, empezamos a trabajar. Personalmente me centré, en primer lugar, en la Yamaha R6, pues hasta ese momento no había tenido ocasión de probarla. Las primeras sensaciones fueron muy positivas, ya que su explosivo motor y su agilidad hacen posible que parezca que estamos pilotando una auténtica moto de carreras.

Pero esas mismas características tam



# R6

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

motos clásicas

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

# CBR 600F

www.motosclasicas80.com



motos clásicas



fo@motosclasicas80.com



le confieren un comportamiento un particular. Es una moto de concep-agresiva, que no quiere medias tñ-a R6 pide determinación a la hora de con ella en un circuito. En las curvas as es una delicia, estable como pocas, precisa una vez estas en plena cur- virajes largos también destaca, eso pre que le hayas cogido confianza conducir como pide, o sea, apro- ando todo lo bueno que tiene en cuan- radicalidad. En ese tipo de curvas hay poyar mucho la rueda delantera, fiar- ella -puedes- y llevarla hacia el ápi- n el cuerpo y las manos trabajando

sobre el tren delantero. Si lo haces así, es fenomenal, rápida y efectiva. Pero ese tipo de conducción tiene sus desventajas. Es mucho más exigente, te permite menos dudas y, en zonas más reviradas o chicanes, es menos precisa que la nueva CBR 600 F.

El tren delantero de la R6 da menos confianza. No es que no sea efectivo, pero por la propia ligereza de dirección y el hecho de llevar el cuerpo muy adelantado, proporciona unas sensaciones diferentes; parece, si no realizas una conducción muy agresiva, que "pise" poco llevándote a unas trayectorias poco constantes, aunque será

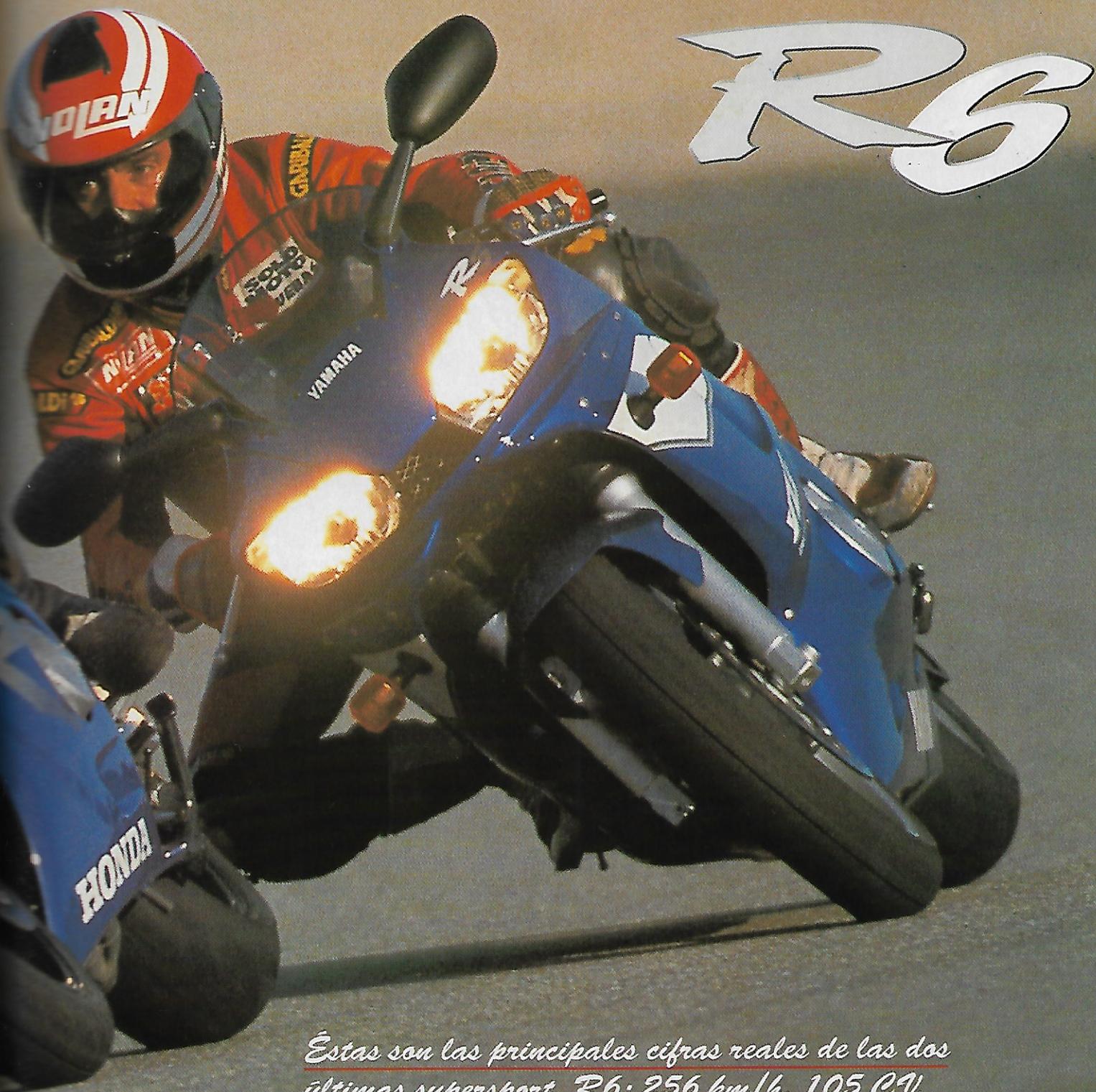
en curvas lentas y en la entrada a los virajes donde más notaremos este hecho.

Ahí la R6 es menos dócil que la Honda y no permite ir hacia la curva dosificando la entrada, quiere entrar "de golpe" y si no es así, no se encontrará cómoda.

En lado opuesto encontramos a la CBR que, aun siendo más pesada - 187 kg frente a los 181 kg de la R6 -, más voluminosa y, por supuesto menos radical, se muestra muy efectiva. La docilidad de la CBR 600 F permite sacarle todo el jugo y dejará, en manos de los menos expertos, disfrutar más en un circuito. Con la CBR todo es fácil, al contrario de lo que sucede con la R6: entra

con facilidad en los virajes y te permite dosificar mejor la inclinación en curvas lentas. El gran equilibrio general de la parte ciclo -que siempre ha tenido- la convierte en una gran moto para rodar en un circuito, a pesar de no destacar espectacularmente en nada. Así como la Yamaha destaca en ligereza y radicalidad, la CBR 600 F sigue siendo "esa" moto con la que podremos ir a dar un paseo tranquilo -solos o acompañados-, a divertirnos en la carretera y, por supuesto, "pelearnos" con cualquiera en un circuito.

Sólo en curvas muy largas y rápidas la CBR se deja sorprender por la R6, gra-



*Éstas son las principales cifras reales de las dos últimas supersport. R6: 256 km/h, 105 CV, 181 kg. CBR: 252 km/h, 102 CV, 187 kg.*

... al buen hacer de la Yamaha en este tipo de virajes, siempre y cuando los hagamos con decisión. Como decíamos, la CBR conserva todo lo bueno de su antecesora y tan sólo en largos apoyos del tren delantero parece haber perdido un poco esa magnífica sensación que ofrecía el anterior modelo. No es que ahora no sea efectiva, pero el feeling que siempre ha demostrado tener la rueda delantera pegada al asfalto ha disminuido un poco en la versión de este año. Con todo, sigue siendo tremendamente eficaz, dócil, y ha mejorado muchísimo en frenada -quizás uno de los puntos flojos de las anteriores ver-

siones. Ahora es, a nuestro parecer, una de las mejores "frenadoras" de la categoría, permitiéndose el lujo de superar a la R6, tanto en potencia y tacto como en rigidez a la hora de efectuar una frenada de carreras, como las que realizamos a final de la recta de meta, en pleno "pique" con "Manu" Cadiou.

## MUCHA POTENCIA

Eso es lo que anunciaban los técnicos de Yamaha al declarar 120 CV para su R6. Honda era algo más discreta, concedien-

do 110 CV para su supersport. El resultado en banco de pruebas ha sido otro. Las cifras reales otorgan unos buenos 105 CV a 12.700 rpm. a la Yamaha y 102 CV a 12.750 rpm. para la Honda. Seguramente, las cifras oficiales habrán sido medidas teniendo en cuenta la potencia "extra" de sus respectivos sistemas de aire forzado a alta velocidad, pero, de todos modos, los CV de banco son suficientemente interesantes, más teniendo en cuenta que estamos hablando de dos 600 c.c., ¿no os parece?

En marcha, las diferencias son claras, en cuanto a la respuesta de los motores se

refiere. La R6 es mucho más explosiva que su rival. La potencia llega a partir de 12.000 rpm y se estira hasta las 15.000 rpm. ¡Bestial!, pero, por contra, hasta llegar a esas 9.000/9.500 rpm, la respuesta es "fofa" y poco constante. Quizás la unidad probada no estaba "clavada" de carburación, pero de todos modos, el carácter de ese propulsor es así, muy deportivo poco a bajo y medio régimen y una "botaba" arriba.

Su rival, la CBR, ha mejorado sensiblemente en la zona alta -un punto en el que siempre le ha faltado garra- consiguiendo ahora girar con fuerza hasta l



## ANÁLISIS DE POTENCIA Y PRESTACIONES

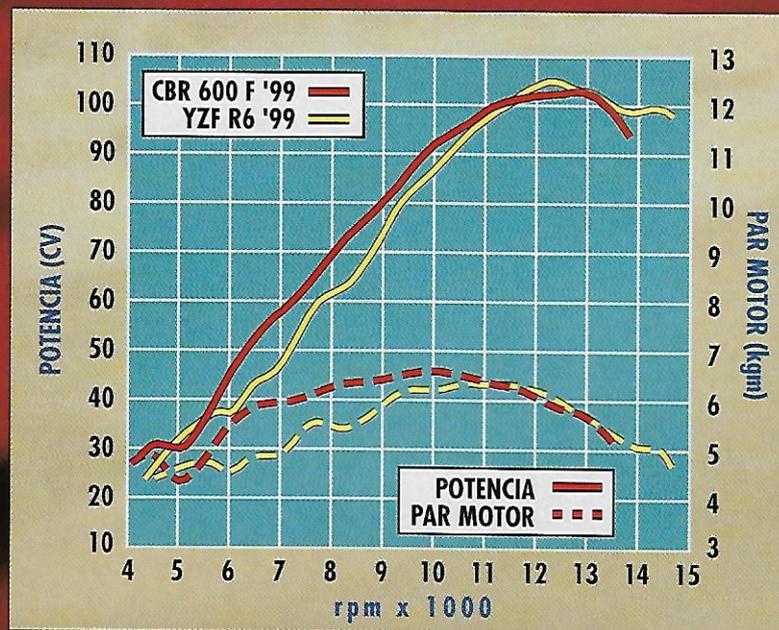
Joan M. Batet

Cada temporada las marcas renuevan sus modelos incorporando nuevas tecnologías, compitiendo por ofrecer motores más potentes y motos más rápidas. En la categoría de las 600 deportivas la lucha entre las cuatro representantes japonesas se decanta ligeramente a favor de la Honda CBR 600, que se ha situado como la referencia a batir por las otras tres marcas. El '98 nos trajo la Kawa ZX-6R que le puso las cosas difíciles a la Honda, siendo la primera 600 que supera los 100 CV en nuestro banco de potencia, ahora llega otra dura rival de la mano de Yamaha, la YZF R6 que se presenta con unas cifras realmente espectaculares para una 600.

Declaran nada más y nada menos que 120 CV a 13.000 rpm y con un peso en seco de tan solo 169 kg., lo cual significa una relación peso/potencia de tan solo 1,4 kg/CV. Por su parte la CBR también ha evolucionado y su motor rinde según fábrica 110 CV a 12.500 rpm, para un peso seco de 170 kg., lo cual tampoco está nada mal...

Como veremos, los datos reales obtenidos en el banco de pruebas quedan bastante lejos de los declarados por las fábricas, pero hay que tener en cuenta que la potencia la medimos en un banco estático, donde no se tiene en cuenta el efecto del RAM Air que proporciona unos caballos extras a alta velocidad, de forma que la potencia en condiciones dinámicas puede acercarse algo más a las cifras declaradas por los fabricantes.

La potencia real obtenida para la R6 ha sido de 104,7 CV a 12.250 rpm, bastante alejados de los 120 CV declarados, pero que constituyen un nuevo récord de potencia en la categoría de las 600. Por su parte la CBR no queda lejos con unos buenos 102,6 CV, superando también los 101,4 CV que consiguió la ZX-6R a principios de 1998. Aunque la R6 consigue dos caballos más que la CBR en potencia máxima, si miramos la comparativa de sus curvas veremos como la curva roja correspondiente a la Honda se mantiene por encima de la amarilla de



la Yamaha a lo largo de casi todo el gráfico, especialmente desde las 6.000 hasta las 11.000 rpm. A medio régimen la Yamaha se muestra bastante irregular, con regiones en que hay casi 10 CV a favor de la Honda, también observamos como en la zona alta donde se alcanza la potencia máxima, su curva es mucho más picuda, precisamente en el punto donde supera a la Honda, que mantiene una curva más progresiva.

El comportamiento de la curva de potencia viene definida por la del par motor, que en la Honda muestra un importante bache a las 5.000 rpm, del que se recupera muy rápidamente para mantener a partir de ahí una curva muy regular y llena con un máximo de 6,59 kgm a 10.000 rpm, algo superior al de la Yamaha, que solo llega a 6,33 kgm. La diferencia de par máximo es poco significativa, pero igual que ocurre con la curva de potencia, la curva de par en la Yamaha es muy irregular, mostrando consecutivos bajones a 6.000, a 7.000 y a 8.000 rpm, no estabilizándose mínima-

mente hasta pasadas las 10.000 rpm.

Otro dato significativo es la zona óptima de utilización del motor, que va desde el régimen de par máximo hasta el régimen de potencia máxima. Para la CBR va prácticamente de las 10.000 a las 13.000 rpm, mientras que en la R6 es mucho más corta, quedando restringida entre las 11.000 y las 12.000 rpm. Estos datos nos revelan que el motor de la Yamaha tendrá un comportamiento de carácter más deportivo, que exigirá llevarla muy alta de vueltas para sacar su máximo rendimiento, siendo superada claramente por la Honda a medio régimen.

El apartado de los pesos es algo favorable a la Yamaha, con 181,7 kg. con el depósito vacío, frente a los 187,2 de la Honda, cifras también muy alejadas de los aproximadamente 170 kg, que declara el fabricante. La relación peso/potencia que resulta de estos datos es claramente favorable a la R6, quedando en 1,73 kg/CV, que es la mejor relación obtenida para una 600 hasta la fecha, pero que aún queda lejos de las

deportivas de superior cilindrada como su hermana mayor R1, que combina un brutal motor con un peso muy bajo y la sitúa sobre los 1,3 kg/CV. En la CBR 600 esta relación es algo más alta, pero sus 1,82 kg/CV mejoran sensiblemente los 1,99 kg/CV que tenía su anterior versión, igualando en este aspecto a la Kawasaki ZX-6R.

En prestaciones puras se mantiene la tónica general de gran igualdad entre las dos motos con una ligera ventaja en favor de la Yamaha que hace valer su mayor potencia y menor peso. Las dos superan los 250 km/h de velocidad máxima real, 252 para la Honda y 255 para la Yamaha, aunque podemos comprobar que sus marcadores son muy optimistas, ya que indican nada menos que 270 y 280 km/h respectivamente, unas diferencias de más de 20 km/h...

Las aceleraciones y recuperaciones son también favorables a la Yamaha R6, algo sorprendente si tenemos en cuenta las curvas de potencia obtenida en el banco, donde la Honda se mostraba claramente superior a medio régimen, así como las sensaciones de los pilotos, que notaban una mayor aceleración inicial en la CBR, pero los datos están ahí y revelan que durante los primeros 200 metros hay una gran igualdad entre ambas motos, mientras que a los 400 ya se distancia la Yamaha R6 sacándole 3 décimas a la CBR en aceleración y hasta 7 décimas en recuperación.

Las conclusiones a que podemos llegar tras el análisis de todos los datos de potencia, pesos y prestaciones es que resulta vencedora la Yamaha R6 en todos los apartados, destronando a la Honda CBR 600 F. Hay que destacar que la versión del '99 de la CBR mejora también todo lo que había hasta el momento en la categoría, pero el nuevo modelo de Yamaha le roba el protagonismo dejando sus posibles récords en segunda posición.

En resumen, estamos ante los mejores 600 del momento, la Yamaha R6 de carácter deportivo más extremo, y la Honda CBR 600 F, que sacrifica algo sus prestaciones en busca de una mayor polivalencia.

3.500 rpm, además, no ha perdido su potencia a bajo y medio régimen. Con la Honda no es ningún problema pasearse entre las 2.000 rpm, hasta las 8.500 rpm, cuando empieza a achuchar. En esa zona es muy superior a la R6, aunque ésta se distancia, poco a poco, cuando las vueltas van superando las 10.000 rpm.

Además de las cifras de la telemetría, lo que la R6 supera en los 0-400 m a la Honda por 3 décimas -11.3 la "yam", 11.6 la CBR- una aceleración "en directo" en la pista del Mistral con Roberto Ungaro a los mandos de la Yamaha y un servidor con la Honda, nos mostraron claramente cómo la Honda llegaba con ventaja a la curva de Signes. A la hora de pilotarlas, con los motores es el mismo que con la parte ciclo. Me gusta la radicalidad de chasis de la R6 que me permite un motor que pide ser llevado a alto régimen, utilizando el cambio -por parte un apartado a mejorar por Yamaha en cuanto a tacto- y no dejando que baje de las 7.000 rpm. Por su parte, la CBR te lo permite acelerar constantemente sin prácticamente ningún vacío -tan sólo a 6.000/6.000 rpm desfallece un poquito, pero seguir en busca de la potencia máxima de forma magistral-.

El motor de la Yamaha -como toda la moto- es de carreras, ofrece unas sensaciones únicas, alcanza los 256 km/h reales -252 km/h la CBR, que puede seguir a rebufo de la Yamaha, pues la diferencia es mínima- y dispone de una potencia "arriba" contra la que la Honda no puede luchar. Sin embargo, la CBR vuelve a aprovecharse de su gran equilibrio -también en la respuesta del propulsor- y, sin ser tan apasionante,

brutal en la entrega, ni veloz como el de su rival, te deja extraerle todo su potencial con suma facilidad; algo que, a la postre, te puede hacer ir más deprisa en determinadas circunstancias...

## CONCLUSIONES

La jornada finalizaba -así nos lo ordenó la luz que iba desapareciendo- pero las conclusiones estaban ya claras.

Habíamos estado todo el día sobre las dos mejores Supersport del momento; eso estaba claro. Cada una con su carácter y particularidades, bien diferenciadas.

Por un lado, la Honda CBR 600 F, que este año dispone de un motor mejorado, pero que no va a ser suficiente para batir a la R6 a alto régimen. En este apartado la Yamaha se nos antoja la Nº 1. Pero la buena respuesta del motor de la Honda en toda su gama, y el gran equilibrio general de chasis y suspensiones -impecables en ambas motos-, le permiten estar muy cerca de la nueva Yamaha en circuito, además de, en nuestra opinión, superarla claramente por vías urbanas y carreteras en comodidad y polivalencia.

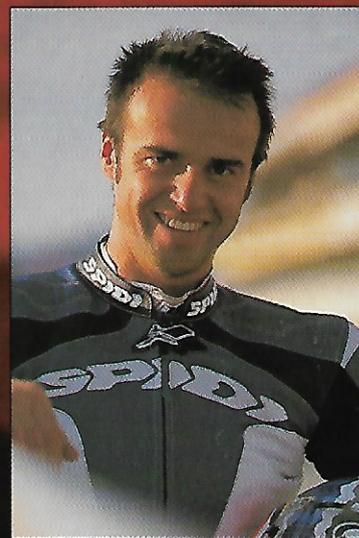
Por su parte, la Yamaha YZF R6 es todo un carácter. Ágil, rápida, felina, hará las delicias de los conductores más expertos, especialmente en un circuito, donde se podrá aprovechar todo el potencial de su chasis y de su motor, que parecen haber nacido para la competición. La R6 es muy exigente y difícil de poder sacarle el máximo, pero transmite unas sensaciones que ninguna otra Supersport lo hace. Es, sencillamente ¡apasionante!

# CBR 600 F R6

## La opinión de...

### ROBERTO UNGARO

Motociclismo Italia



**N**o puedo ocultar que a mí me gustan las motos deportivas y, desde luego, la R6 es la más racing de las Supersport que jamás he probado.

La CBR 600 F va de maravilla, por supuesto, pero le falta algo de potencia a alto régimen y un pelín más de velocidad máxima. Creo que la Honda es mucho más polivalente que la Yamaha y que su motor, que responde a cualquier régimen, le da ventaja sobre la R6 en carretera e incluso en algún circuito determinado. Tiene unos frenos excelentes y, aunque pesa algo más que la Yamaha, en esta pista francesa ha estado muy cerca de su rival. Sólo basta ver los tiempos: seis décimas a favor de la R6 no es mucho.

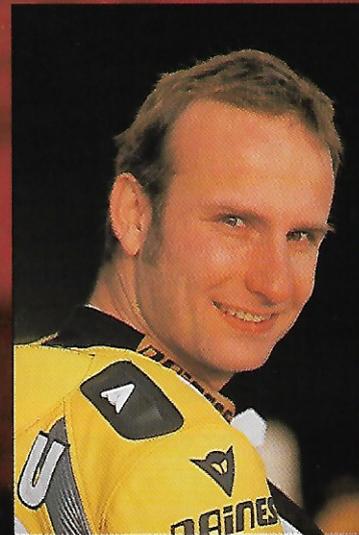
Si pienso con la cabeza, la CBR no tendría rival: cómoda, efectiva, polivalente, bastante rápida... Pero si lo hago con el corazón, me quedo con la R6. Su agilidad, estabilidad y potencia está fuera de toda duda. Es, sin duda, mucho más exigente de conducción que la CBR y, en algún punto, como en las curvas lentas, algo más imprecisa, pero la nueva Yamaha "te da la vida", las sensaciones, las emociones...

Reconozco que por carretera la CBR 600 F será casi imbatible y que la R6 es verdaderamente incómoda para circular a diario, pero yo me compraría una, y cada domingo me iría a un circuito a pilotar una moto casi, casi de carreras..."

## La opinión de...

### EMMANUEL CADIOU

Jefe de pruebas Moto Revue



**Y**o no tengo muchas dudas sobre qué moto me quedaría.

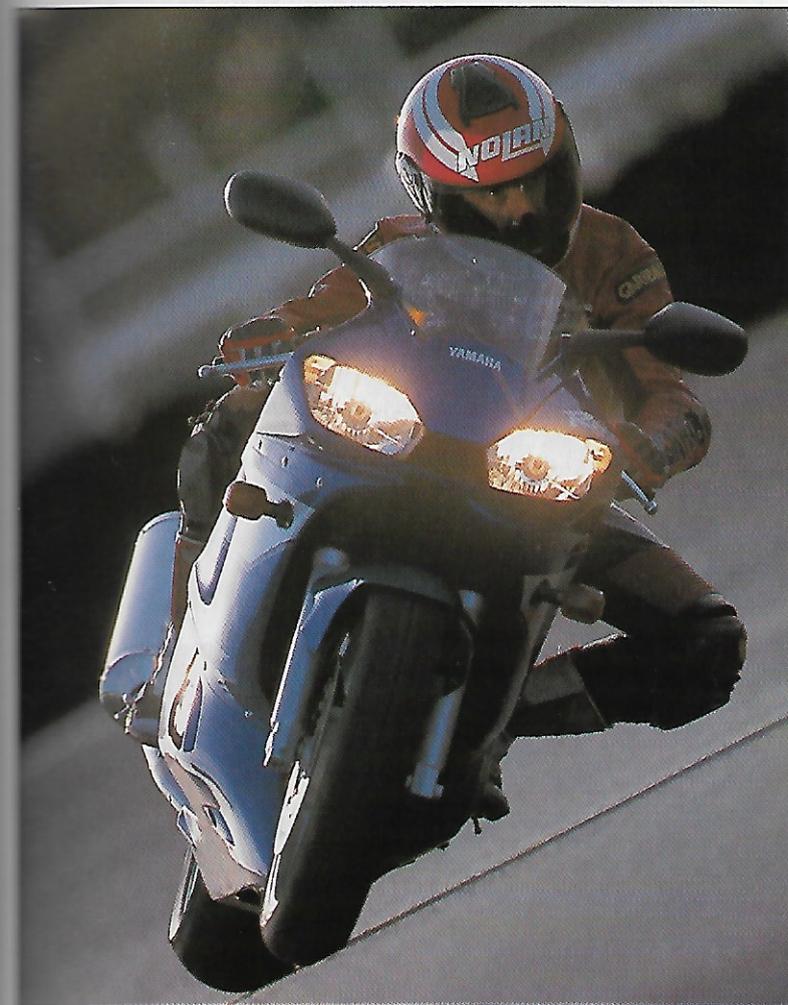
La Yamaha R6 es impresionante, tiene un motor bestial a alto régimen y un chasis que recuerda al de las motos de carreras, pero es demasiado exigente con su conductor. Es, por definirla de alguna manera, como su hermana, la R1, pero con menos potencia. En curvas lentas no me ha gustado mucho porque se muestra poco dócil. Parece no mantener la trayectoria con fluidez; cae hacia el interior, se levanta, vuelve a caer y, además, se ha de estar muy atento al mando del gas porque, depende de cómo abras, varían mucho sus reacciones. Creo que es una gran Supersport que puede ganar carreras, pero es demasiado radical para un uso cotidiano. En carretera, creo que no estará entre las primeras de la categoría.

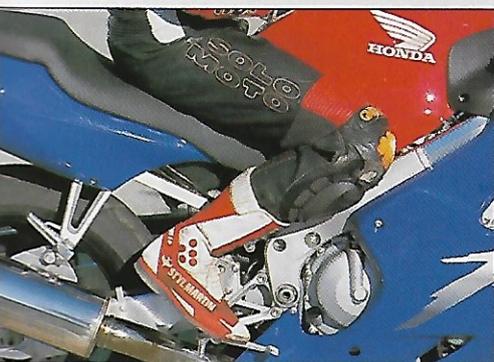
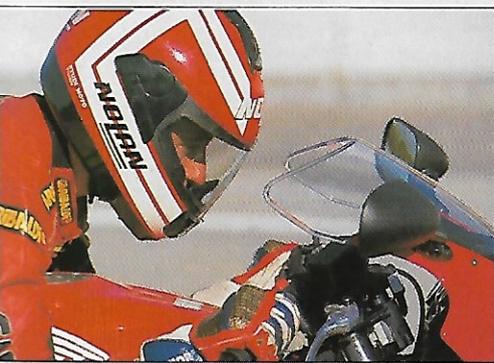
La Honda CBR 600 F me ha parecido todo lo contrario. Es bastante más cómoda, se deja llevar con facilidad, es muy intuitiva y

fácil de inscribir en los virajes. No es tan ligera como la R6 pero en los cambios de trayectoria también es muy correcta. El motor ha mejorado sensiblemente; quizás la buena respuesta que tiene en su parte baja/media no le deja ser tan explosivo a alto régimen como el de la Yamaha. Además, en mi opinión, la Honda volverá a ser la más polivalente de todas las de su categoría. Por carretera no tendrá rival.

En circuito, gracias a su equilibrio general y a unos frenos muy buenos, está muy cerca de la Yamaha.

Yo, para cada día, me quedaría con la Honda".





## PROTECCIÓN AERODINÁMICA

La protección aerodinámica no es el punto fuerte de ninguna de ellas. Con Luis Miguel Reyes de piloto de pruebas (1,65 m.) y tomando como referencia que el pecho quede apoyado sobre el depósito de combustible, se puede observar que el casco queda prácticamente fuera de la protección de la cúpula. La R6 protege un poquito más al tener la cúpula un poco más vertical y desviar más alto el viento ¡pero no mucho más!

## POSICIÓN PIERNAS

Las piernas quedan bastante encogidas en ambos casos, pero el carácter más polivalente de la CBR deja en una posición más cómoda a su conductor, tanto en lo que respecta al ángulo en que se doblan las piernas como en la carga del peso del cuerpo sobre los brazos al agarrar el manillar, mucho más acusado en la radical Yamaha.

## AGRESIVIDAD DESNUDA

Hasta quitándoles todas sus fibras las dos máquinas dejan ver su talante agresivo, por supuesto, como corresponde, la Yamaha lo es bastante más en concepto, con todo el peso arrimado hacia la parte delantera, cargando peso sobre esa rueda, para favorecer un pilotaje más radical, al límite.

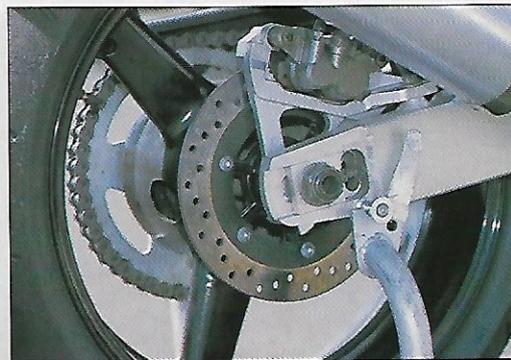


CBR600F



## FRENADA DELANTERA

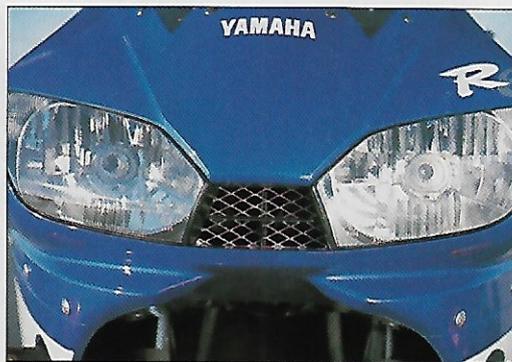
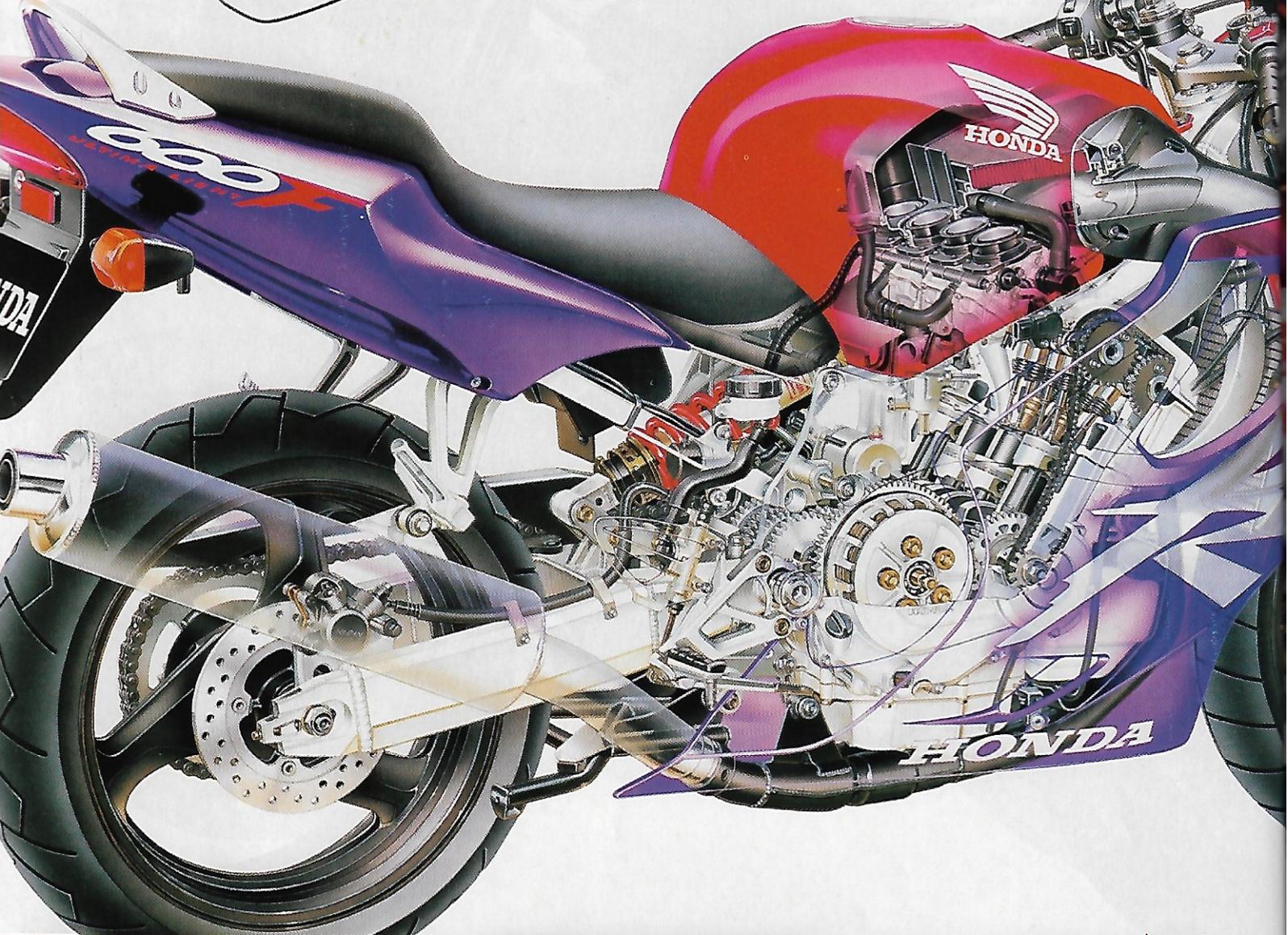
La nueva Yamaha YZF R6 dispone de pinza Monoblock de cuatro pistones para sus dos discos de 295 mm. Sin embargo, la frenada de la Honda CBR 600 F, con discos de 296 mm y pinzas de cuatro pistones (por primera vez en esta 600 de Honda) se mostró más efectiva que la R6 en cuanto a precisión y tacto de frenos en el circuito francés.



## FRENADA TRASERA

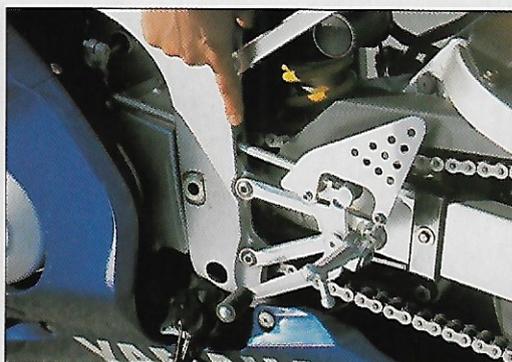
Los discos traseros están ahí, para apoyar la frenada de los de delante, en ambos casos con pinzas fijadas a soportes sin ningún tipo de función, con pinza de doble pistón paralelo en la Yamaha y simple pistón en la Honda. Los basculantes son de aluminio en ambas máquinas.

# RS CBR 600F



## AIRE A PRESIÓN

Las dos Supersport poseen presurización natural del aire de admisión en su caja de filtro. La toma de aire central de la Yamaha, ubicada entre los dos faros, resulta original; mientras que parecen más espectaculares las dos tomas de aire laterales de la Honda, al estilo de las NSR 500 de Gran Premio.



## ESTRIBERAS CONDUCTOR

Las de la Honda están recubiertas de goma, que siempre quitan un poco las vibraciones y mejoran el confort, mientras que en la Yamaha son sólo de aluminio. En conducción al límite en circuito los avisadores de plegada de la Honda rozan con facilidad el asfalto, mientras que las más altas estriberas de la Yamaha impedirán bastante su rozamiento con el duro elemento.



## BAJO LOS ASIENTOS

El asiento de la Honda se puede quitar por completo (al ser de una pieza para conductor y pasajero) mientras que en la Yamaha sólo se extrae el escudo tapizado destinado al pasajero, con lo que el espacio disponible para albergar algún pequeño bulto (traje de lluvia o bocata) queda bastante reducido. ¿Las herramientas de serie? pues lo básico.



## TABLERO DE INSTRUMENTOS

En las dos motos son muy completos. En la Honda el instrumental es más clásico, con dos esferas grandes y una pequeña para la temperatura del refrigerante, además de los testigos de rigor. En la Yamaha es más radical, como toda la moto, con el velocímetro digital y de gran tamaño, en una pantalla multifunción, con la esfera tradicional de cuenta vueltas y los obligados testigos.

# CBR 600 F '99

# MÁS DETALLES HONDA CBR 600 F

## FICHAS TÉCNICAS Y BANCO DE DATOS SOLO MOTOR

MOTOR	HONDA CBR 600 F '99	YAMAHA YZF R6 '99
Tip. de motor	4 cilindros 4T LC DOHC 16V	4 cilindros 4T LC DOHC 16V
Cilindrada	599,4 cc.	599,8 cc.
Diámetro x Carrera	67,0 x 42,5 mm. x 4	65,5 x 44,5 mm. x 4
Rel. compresión	12,0:1	12,4:1
Alimentación	4 carburadores CV de 36,5 mm.	4 Keihin CVRD de 37 mm. TPS
Encendido	Electrónico digital CDI	Electrónico digital
Tranque	Motor eléctrico	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en baño de aceite
Cambio	De 6 relaciones	De 6 relaciones
Trans. Secundaria	Por cadena de retenes sellada	Por cadena de retenes sellada

## PARTE CICLO

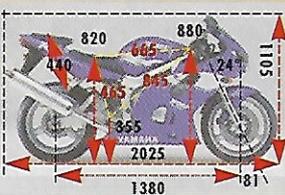
Tip. de chasis	Doble viga en tubo de aluminio	Deltabox II en tubo de aluminio
Geometría direc.	24 grados y 96 mm.	24 grados y 81 mm.
Amortiguante	En tubo de aluminio rectangular	En tubo de aluminio rectangular
Tip. delantera	Horquilla telehidráulica HMAS multiregulable, de 43/120 mm.	Horquilla telehidráulica multiregulable de 43/120 mm.
Tip. trasera	Sistema progresivo Pro-Link con amortiguador HMAS de 120 mm.	Sistema progresivo Monocross, con amortiguador regulable de 120 mm.
Disco delantero	2 discos de 296 mm. 4 pistones	2 discos de 295 mm. 4 pistones
Disco trasero	1 disco de 220 mm. 1 pistón	1 disco de 220 mm. 2 pistones
Amortiguadores	120/70 ZR17 y 180/55 ZR17	120/60 ZR17 y 180/55 ZR17

## PRECIO DEL COMPRADOR

Precio	1.540.000 ptas.	1.550.000 ptas. aprox.
Garantía	2 años piezas y M.O.	2 años piezas y M.O.
Importador	Montesa Honda S.A.	Yamaha Motor España S.A.
	93 - 574 07 70	93 - 860 29 00

## PESOS, DIMENSIONES Y CAPACIDADES

Peso Real/Dec.	187,2 kg. / 170 kg.	181,7 kg. / 169 kg.
Parto pesos - %	49,7 / 50,3 %	49,9 / 50,1 %
Parto pesos - kg	93,1 / 94,1 kg.	90,8 / 90,9 kg.
Rel. peso/potencia	1,82 kg/CV	1,73 kg/CV
Cap. gasolina	18 lt.	17 lt.
Cap. aceite	3,30 lt.	2,50 lt.
Cap. refrigerante	2,70 lt.	2,15 lt.

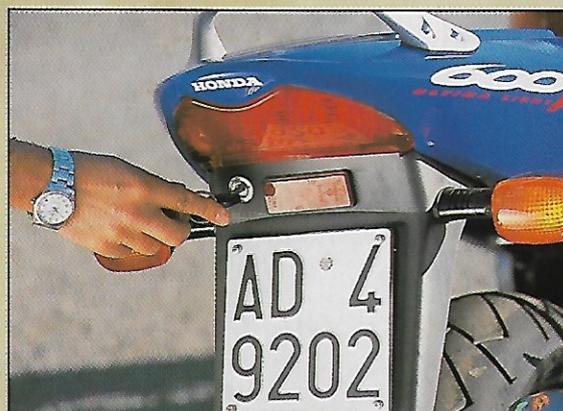
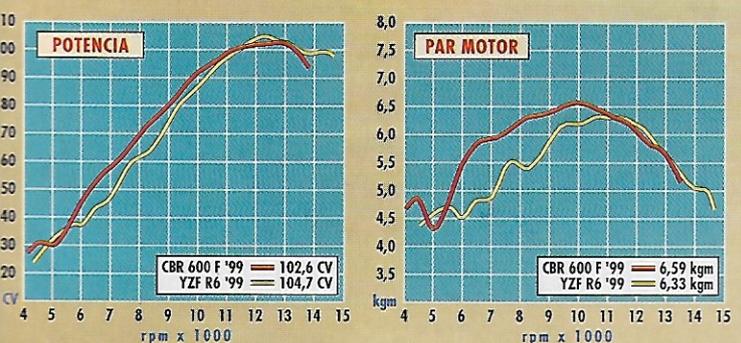


## BANCO DE POTENCIA

Potencia declarada	110,0 CV	12.500 rpm	120,0 CV	13.000 rpm
Potencia en rueda	93,6 CV	12.750 rpm	95,5 CV	12.250 rpm
Potencia motor	102,6 CV	12.750 rpm	104,7 CV	12.250 rpm
Peso máximo decl.	6,70 kgm	10.500 rpm	6,94 kgm	11.500 rpm
Peso máximo real	6,59 kgm	10.000 rpm	6,33 kgm	10.750 rpm

## RESTACIONES

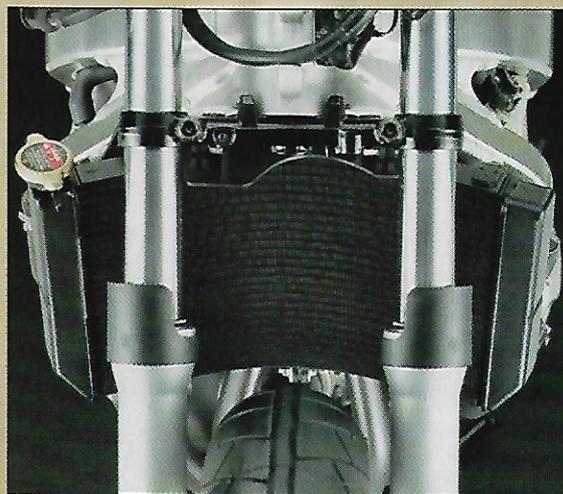
Velocidad Máxima	Honda CBR 600 F '99		Yamaha YZF R6 '99	
Alt. / Marcador	252,1 km/h	270,0 km/h	255,8 km/h	280,0 km/h
<b>Aceleraciones</b>				
100 mt.	5,0 sg.	127,7 km/h	5,0 sg.	132,9 km/h
200 mt.	7,5 sg.	158,9 km/h	7,4 sg.	167,2 km/h
300 mt.	9,7 sg.	176,8 km/h	9,4 sg.	189,3 km/h
400 mt.	11,6 sg.	189,0 km/h	11,3 sg.	200,1 km/h
<b>Recuperaciones</b>				
km/h - 100 mt	5,3 sg.	87,8 km/h	5,3 sg.	92,4 km/h
km/h - 200 mt	8,9 sg.	112,3 km/h	8,6 sg.	124,6 km/h
km/h - 300 mt	11,8 sg.	135,1 km/h	11,3 sg.	148,8 km/h
km/h - 400 mt	14,3 sg.	155,5 km/h	13,6 sg.	166,4 km/h



La nueva CBR incorpora la cerradura para extraer el asiento bajo el piloto trasero. Así no molesta en caso de llevar alforjas o tener que instalar un transportín.



La regulación del amortiguador trasero queda mucho más a mano en la Honda. Justo debajo del cuko del conductor. El elemento amortiguante es regulable en 3 vías, al igual que el de la R6.



Las botellas de la horquilla de la CBR poseen unos protectores para las barras, que evitarán el impacto de piedrecillas, insectos y suciedad de la carretera y alargarán la vida de los retenes.



Para evitar robos, la llave de la Honda posee un microchip que reconoce el encendido CDI.

## HONDA CBR 600 F

A FAVOR	EN CONTRA
Prestaciones	Protección aerodinámica
Potencia a todo régimen	Aplomo delantero curvas
Efectividad frenada	Precio elevado
Llave codificada	
Polivalencia	
Docilidad	

# MÁS DETALLES YAMAHA YZF R6



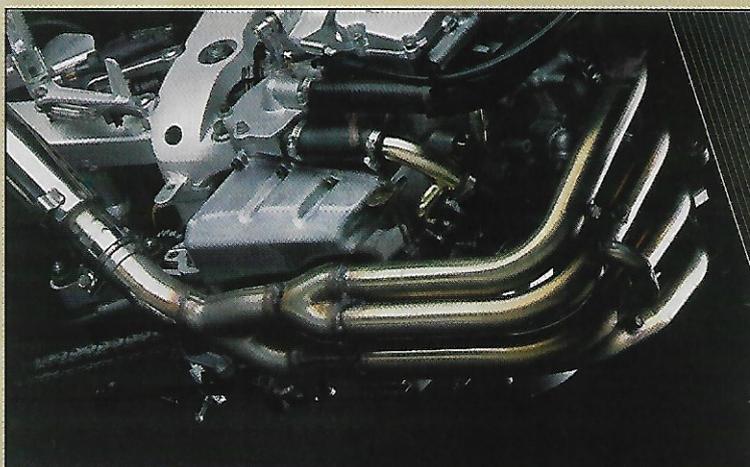
Atractivo doble piloto bajo el estilizado colín que remata su parte trasera.



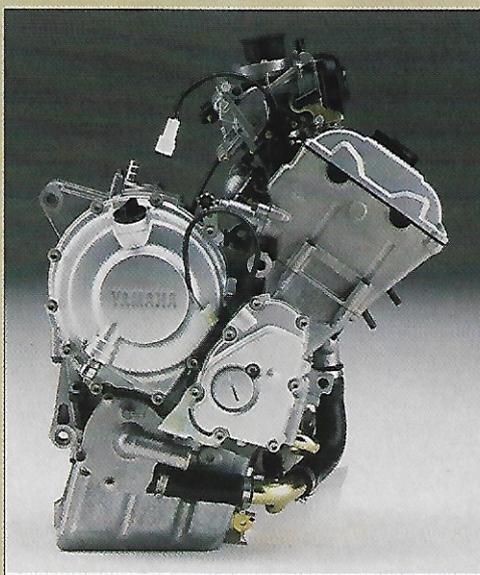
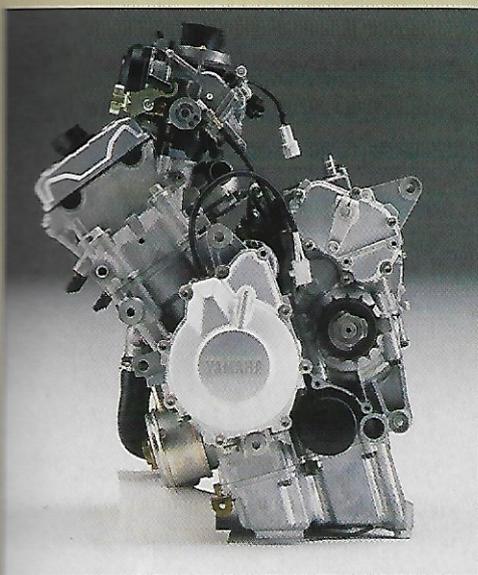
El lugar del eventual pasajero es tan radical como toda la moto.



La hiperdeportiva R6 marca la zona roja del cuenta en las 15.500 vueltas.



Los escapes se unen primero dos a dos para luego acabar en uno solo.



## YAMAHA YZF R6

### A FAVOR

Prestaciones  
Potencia altas rpm.  
Radicalidad deportiva  
Agilidad y peso  
Manejabilidad

### EN CONTRA

Radicalidad conducción  
Frenada mejorable  
Lugar del pasajero  
Protección aerodinámica  
Precio elevado  
Uso cotidiano

El motor de la R6 es el más compacto, ligero y potente de la categoría Supersport, y aunque no dé los 200 CV/l. anunciados por fábrica, es una verdadera fiera en la zona máxima del cuentarrevoluciones. Está desarrollado en competición...