

Honda CB900F



**Velocidad
máxima**
217 km/h

Arriba: El rendimiento en trayectos rectos era excelente: el gran motor de la Yamaha se mostraba dócil, flexible y muy potente.

Abajo: Las líneas de estilo europeo de la CB eran atractivas y bastante deportivas, aunque recordaban a las de otras Honda. Entre ellas se contaban la CB750FZ, lanzada el mismo año, o la pequeña Super Dream de dos cilindros.



La llegada de la CB900F en 1979 supuso una mejora de la suerte que estaban corriendo las *superbikes* de Honda. El mayor fabricante de motos del mundo necesitaba una máquina que pudiera competir con las populares Kawasaki Z1000 y Suzuki GS1000. La CB750, con su motor de un solo árbol de levas, hacía tiempo que había sido superada por las más grandes cuatro cilindros DOHC; y la seis cilindros CBX1000, lanzada el año anterior, no había tenido éxito a pesar de su potencia.

La cuatro cilindros Honda 900F entró de lleno en la dura pugna entre las *superbikes* respaldada por una gran campaña promocional: «Es una fuerza que evoluciona directamente de nuestra premiada moto RCB de resistencia. Una *supersport* con un rendimiento arrollador y una resistencia inquebrantable que llevará la voz cantante en los años venideros».

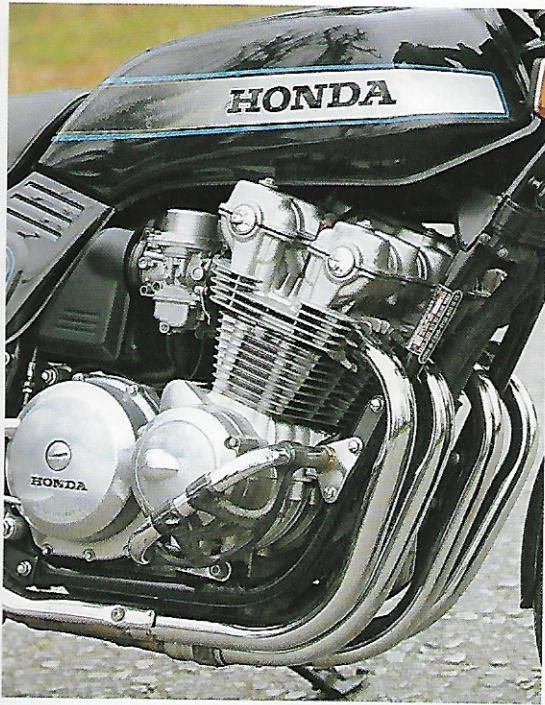
El bombo publicitario y las referencias a las carreras estaban ampliamente justificados. Las potentes RCB tetracilíndricas de 1.000 cm³ de Honda estaban dominando el campeonato europeo de resistencia: en 1978, las RCB ocuparon los tres primeros puestos en las prestigiosas 24 horas de Bol d'Or y ganaron su tercera Copa de Resistencia consecutiva. La CB900F

no era una réplica de la de carreras, pero su desarrollo estaba en gran medida influido por la RCB.

Diseñada para Europa

A diferencia de la mayoría de las *superbikes* japonesas anteriores, diseñadas con el mercado americano





en mente, la 900F apuntaba a Europa. Su forma angular de estilo europeo, con el depósito integrado con los embellecedores laterales, era moderadamente discreta. En muchos aspectos (como, por ejemplo, sus dos silenciadores), la 900F era muy parecida a la humilde CB400 Super Dream de Honda.

El mayor atractivo de la moto era su motor de 901 cm³. Junto con la CB750FZ, lanzada al mismo tiempo, la 900F fue la que, finalmente, proporcionó a Honda su primer sistema de propulsión con leva doble, seis años después del lanzamiento de la Kawasaki Z1. Este motor de 16 válvulas tenía un buen diámetro por carrera largo de 64,5 x 69 mm y producía una potencia máxima de 95 CV a 9.000 r.p.m.

A pesar de estar inspirada en motos de carreras y de su aire deportivo, la 900F estaba más preparada para desarrollar unos buenos medios que para el rendimiento extremo. Su motor ofrecía una aceleración de vértigo al poner la directa desde las 4.000 r.p.m. hasta la línea roja, situada en las 9.500 r.p.m. Aunque a 145 km/h las vibraciones de alta frecuencia del motor hacían pensar que no podía dar más de sí, la posición de conducción inclinada hacia adelante y el asiento ancho convertían la Honda en una moto cómoda a casi cualquier velocidad.

El chasis de la 900F era, probablemente, el mejor que había montado Honda en una moto de serie. El bastidor, de tres barras de acero, no era nada del otro mundo; no obstante, era muy robusto y contaba con unas suspensiones de gran calidad. Las horquillas

delanteras estaban asistidas por aire y los amortiguadores posteriores podían regularse en compresión y en extensión, además de en precarga de muelle.

A pesar de sus 233 kg de peso, la Honda se manejaba bien y guardaba una distancia con el suelo suficiente para entregarse despreocupadamente a los giros rápidos. Sin embargo, su potencia de frenado no era tan buena, así que los frenos fueron una de las cosas que se mejoraron en 1982, cuando apareció una nueva 900F presumiendo de pinzas de doble pistón delanteras y del nuevo sistema TRAC antihundimiento de Honda. También existía la opción de que incorporara un carenado integral, con lo que la moto pasaba a denominarse CB900 F2B (lo que significaba, según algunos, *Far Too Big*: «demasiado grande»).

La versión sin carenado se mantuvo en producción durante algunos años más y sirvió de base para la CB1100R, una exótica moto de carreras. Allá por 1979, un piloto de pruebas la describió como «lo más cerca que ha estado cualquier fabricante de producir la moto perfecta». Quizá esta afirmación fuera algo exagerada; pero, en cualquier caso, la CB900F había vuelto a situar la gama de *superbikes* de Honda en el lugar que le correspondía.

Izquierda: El primer motor Honda de cuatro cilindros DOHC de serie tenía un diámetro por carrera elevado con mucho par motor a medio régimen. Su diseño era convencional, salvo por sus dos cadenas de leva: una del cigüeñal a la leva de escape y otra del escape a la admisión.

Abajo: El bastidor de acero ofrecía buen control en carretera, sobre todo si se le montaban amortiguadores posteriores alternativos. Es el caso de esta moto, cuyos FVQ originales se han reemplazado por unos Koni. Las llantas eran el diseño compuesto Comstar de Honda.



Modelo	Honda CB900F (1979)
Motor	4 cil. transversales, DOHC con 16 v. y refrigerado por aire
Cilindrada	901 cm ³ (64,5 x 69 mm)
Potencia máxima	95 CV a 9.000 r.p.m.
Transmisión	5 velocidades, transmisión secundaria por cadena
Chasis	Doble cuna de acero
Suspensión	Delantera: multirregulable; trasera: doble amortiguador
Frenos	Delantero: doble disco; trasero: disco
Peso	233 kg
Velocidad máxima	217 km/h



Un recorrido por la historia de las

MOTOS



Las más rápidas de su tiempo

Un recorrido por la historia de las
MOTOS

Descubra las motocicletas de altas prestaciones más imponentes jamás fabricadas.

Con fotos en color de todos los modelos, artículos que incluyen todas sus prestaciones detalladas y una ficha técnica.

Este completo libro está dedicado a las mejores motos de la historia, famosas por sus prestaciones, su perfección técnica y su belleza, entre ellas:

- La glamorosa Brough Superior SS100
- La «Reina de la carretera», la Kawasaki Z1
- La potente Yamaha V-Max
- La temible Honda CBR1100XX Super Blackbird
- La MV Agusta Brutale, robusta y audaz
- La sofisticada Harley-Davidson V-Rod

ISBN 13: 978-1-40548-590-6

ISBN 1-40548-590-6



9 781405 485906