

Honda CBR900RR

Con ella
empezó
todo

Habrà siempre un antes y un después de la Honda CBR900RR Fireblade. El concepto inventado por Tadao Baba de "motor de una 1.000 (en este caso, 900) en el cuerpo de una 600" no solo triunfó, sino que fue copiado por el resto de los fabricantes a la hora de diseñar sus modernas hiperdeportivas. Con ella empezó todo...



Jordi Aymamí

Fotos: Francesc Montero, Santi Díaz

La primera versión de la Honda CBR900RR Fireblade (Espada de Fuego) fue la estrella del Salón de Tokio de 1991 y llegó a eclipsar incluso a la impresionante NR 750 de pistones ovales y 32 válvulas. Fue la respuesta del gigante a las superdeportivas del momento: las Kawasaki ZXR 750, Suzuki GSX-R 750 y Yamaha Exup 1000. Y para ello, en Honda decidieron hacer una CBR900, es decir, prácticamente una 1.000, pero con el tamaño y peso de una 600. Una fórmula que sentó la base para las futuras hiperdeportivas. Recordemos que en esa época Honda ya disponía de las exitosas CBR600F y CBR1000F.

La CBR900RR apareció posteriormente a la RC30, una moto que en realidad estaba pensada para ser la base de la moto de SBK, la moto con la que Honda quería ganar el Mundial. La RC30 (VFR 750 R de 1989) fue el regalo que Honda se hizo para festejar su 40 aniversario. La CBR900RR abrió una nueva vía dentro de la gama de Honda. Todo en ella era prácticamente nuevo, a excepción del concepto basado en conseguir una 900 con el tamaño de una 600.

El depósito era mayor que el de la CBR600F, más ancho, y bajo el mismo se montó una enorme caja de aire para la batería de cuatro carburadores Keihin a depresión de 38 mm (sí, cuatro carburadores, era 1992). Tomando como referencia los chasis en doble viga de aluminio que ya montaba la competencia, no faltaron secciones de fundición como la pipa de dirección



Fireblade

...anclaje del basculante. Este era de generosas dimensiones alojaba un monoamortiguador regulable en precarga de muelle, además de extensión y compresión de hidráulico. La horquilla, aparentemente invertida, en realidad era convencional, con unas enormes botellas anodizadas y unas gruesas barras de 45 mm. Los frenos de disco tenían pinzas flotantes de cuatro pistones y, como en la NR, llantá delantera de 16". Bridgestone diseñó un neumático exclusivo para la Fireblade. El motor, muy pequeño y compacto -casi tanto como el de la YZF600RR y solo 6 kg más pesado- tenía los cilindros inclinados hacia delante, un sistema de intercambiador agua-aceite, cadena de distribución lateral y culatas de 16 válvulas. La cilindrada era de 893 c.c., con unas cotas de 70 x 58 mm, y la potencia declarada era de 124 CV. Sí, una Yamaha Exup tenía

20 CV más, pero también pesaba 34 kg más que la Honda, porque la CBR pesaba 185 kg en seco, 205 kg con el depósito lleno. Además, era más ligera y potente que las Kawasaki y Suzuki 750. Dinámicamente, el motor de la Fireblade empujaba desde abajo, se estiraba luego con agresividad a partir de 8.000 rpm y vibraba ligeramente. Frente a las 750, presentaba algunos caballos más, pero, sobre todo, mucho más par. En su momento pesaba menos que la Kawasaki ZXR o la Exup de Yamaha, y por ello compensaba la diferencia de cilindrada. Si por algo se caracterizaba esta Fireblade era por un buen tacto de las suspensiones y notable rigidez del chasis, pero especialmente por lo increíblemente rápida de dirección que se mostraba. La ligereza y rapidez de la dirección eran tales,

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



En cotas y en colores, la CBR900RR de Tadao Baba se inspiraba en las NSR500 de GP. Aquí, la CBR posando junto a la Honda de Álex Crivillé.

que podían ser un problema en las aceleraciones violentas o al pasar por un bache o desnivel, pues podían causar algún shimmy. Sin duda era una moto nerviosa, en gran parte por la rueda delantera de 16", aunque esta se mantuvo durante años. A la práctica, era más rápida en prestaciones que la GSX-R 750 y ZXR y empataba con la Exup (menos en velocidad máxima), pero en circuito era superior a todas ellas. Tan solo unas estriberas que rozaban demasiado pronto y su tren delantero muy nervioso, con tendencia a levantarse al acelerar fuerte, la limitaban. Ambas cosas fueron revisadas en las posteriores versiones.

Años más tarde, Yamaha olvidó sus potentes pero grandes y pesadas EXUP y tomó el concepto de la CBR900RR para construir su famosa R1 pero llevándolo al extremo: cuerpo de 600, aunque un verdadero motor de 1.000 c.c., con 150 CV.



Evolución

**En 1993 apareció una Fireblade más actualizada en el plano estético, con un nuevo doble faro rasgado, nueva decoración e instrumentación, cambio y suspensiones mejoradas y es-
triberas reposicionadas, intentando cargar más peso delante. Mecánica-
mente no hubo más cambios.**

La CBR de 1996 sí sufrió importantes novedades, empezando por el motor, que creció hasta los 919 c.c., a base de aumentar el diámetro de los cilindros, y su potencia llegó a los 130 CV. Se varió la posición de conducción y la estética, el peso se redujo a 180 kg y se mantuvo la rueda delantera de 16". En 1998, la Fireblade no varió estéticamente ni, aparentemente, en mecánica, aunque montó pistones más ligeros y un radiador más grande. En 2000 llega la primera gran revolución: la moto es enteramente nueva. El motor crece hasta los 929 c.c. y, especialmente, emplea inyección electrónica y rinde 150 CV. El escape usaba una válvula H-TEV (Honda Titanium Exhaust Valve); el chasis era pivotless, con el basculante anclado al motor, horquilla invertida y... ¡rueda delantera de 17"! en lugar de la de 16", con enormes discos de 330 mm, para un peso total de solo 172 kg en seco.

La última y mejor CBR900RR fue la de 2002. Su motor creció hasta los 954 c.c. y la potencia llegó a los 154 CV. El chasis y basculante se reforzaron y la carrocería sufrió una cura de adelgazamiento. El peso total declarado era de unos increíbles 168 kg en vacío. Dos años después, en 2004, llegó la primera CBR1000RR.

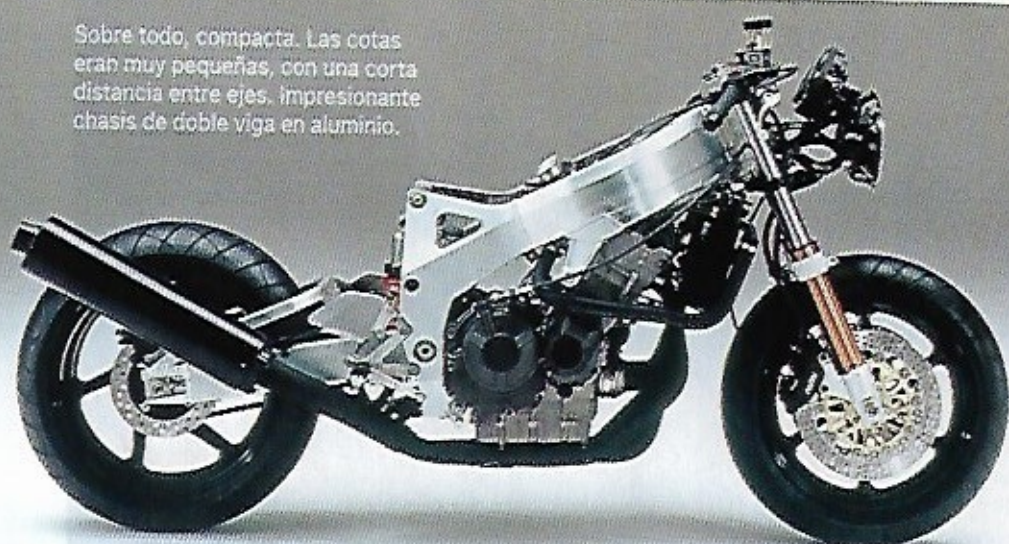
La Honda CBR900R entró en producción en 1992, el año de los Juegos Olímpicos de Barcelona, y en aquella época, del total de motos que se vendían en España, casi el 60% eran motos y el 30% scooters, al revés que ahora.



Un dato curioso: en 1992, su precio era de 1.380.000 pesetas, 8.313 € de ahora.



Sobre todo, compacta. Las cotas eran muy pequeñas, con una corta distancia entre ejes. Impresionante chasis de doble viga en aluminio.



Delante montaba dos discos de 296 mm, con pinzas de 4 pistones.

- Motor:** 4 cilindros en línea. 4T LC DOHC 16V
Cilindrada: 892 c.c.
Diámetro x Carrera: 70 x 58 mm (x4)
Potencia: 124,0 CV (90,5 kW) a 10.500 rpm
Par motor: 9,0 kgm a 8.750 rpm
Compresión: 11,0 : 1
Caja de cambios: 6 velocidades
Tipo de transmisión: Cadena de retenes
Chasis: Doble viga en aluminio
Basculante: Doble brazo en aluminio
Horquilla: Invertida Showa 45 x 120 mm, ajustable en precarga y extensión
Suspensión trasera: Articulador Showa de 120 mm, con sistema progresivo Pro-Link, ajustable en precarga y extensión
Freno delantero: 2 discos de 296 mm, pinzas de 4 pistones
Freno trasero: Disco de 220 mm, pinza dos pistones
Neumáticos: 130/70 x 16" y 180/55 x 17"
Dimensiones (La x Al x An): 2.065 x 1.110 x 685 mm
Altura asiento: 810 mm
Distancia entre ejes: 1.405 mm
Deposito: 18 litros
Peso en seco: 185 kg (206 kg en orden de marcha)



Instrumentación muy racing, con el tacómetro y el reloj de temperatura montados sobre espuma, los testigos agrupados y el velocímetro desmontable para competición.