Naked-RR 1000

SER o NO SER

Eres más de Pepsi o de Coca Cola, de Nike o Adidas, BMW o Mercedes, Vespa o Lambretta, te gusta más lo dulce o lo salado, rock o pop, el café solo o con leche, eliges cara o cruz... La vida está llena de opciones y llega un momento en que tenemos que decantarnos por una. Y en moto, ¿tú qué prefieres, con ropa o sin ropa?

R. López - I. Bonilla / Fotos: I. Medrano (Medis Grupo)

En muchas ocasiones, no hay punto medio ni medias tintas. Las cosas son blancas o negras, el gris no existe. En el terreno de la moto, hay multitud de condicionantes que te obligan a posicionarte en un lado u otro. Si eres un radical defensor de las 2T, las 4T son el anticristo; si sólo haces carretera, desprecias a las off-road; si lo tuyo son las bicilíndricas, las "tetra" ni existen. Pero resulta que, con el paso del tiempo, nos encontramos motores de 4T con rendimiento digno de un 2T, motos trail (como la BMW R1200 GS) que se venden para hacer turismo por asfalto más que cualquier GT o que existe una razo-

HONDA
CBR1000 RR

HONDA
CB1000 R

nable alternativa de tres cilindros capaz de quedarse con lo mejor de las "bi" y las cuatro cilindros.

Todo este razonamiento es válido para una corriente que ha cobrado una fuerza inusitada en las últimas temporadas. ¿Recuerdas cuando la Honda CBR600 F era con diferencia la moto más vendida en España? Entonces era una RR de su tiempo y supuso una auténtica religión en nuestro mercado. Pero la segmentación de la oferta de los distintos fabricantes nos trajo una derivación de estos modelos en forma de deportivas naked que, en la actualidad, prácticamente han fagocitado a sus precedentes. La creación de motos sin carenado, manillares elevados y ergonomía convencional, condimentadas con propulsores de origen RR y partes ciclo de última generación, han desembocado en los mayores éxitos de venta de los últimos años. Todas las marcas de relieve se han visto forzadas a contar con representantes de este tipo en sus catálogos, a lo que hay que sumar una clonación de esta situación en el ámbito de las motos "de litro". Lo que se conocía como moto universal en las décadas de los 70 y 80, motos básicas carentes de fibras sin una especialización clara, sucumbieron a la avalancha de las radicales superdeportivas desde el lanzamiento de las primeras Kawasaki GPZ600 R o Suzuki GSX-R750. Así ha sido hasta mediados de la presente década, una corriente que ha tardado en llegar a nuestro país pero que se ha asentado definitivamente. Aunque ahora le toca el turno a sus hermanas naked de carácter más tranquilo, por debajo de 80 CV y con un fuerte acento bicilíndrico... pero eso es otra historia.

"Hubo una época en la que las RR eran una auténtica religión en nuestro mercado. Ahora, las naked deportivas prácticamente las han fagocitado"

A ELEGIR TOCA

Así que cuando llega el momento de hacerte con una moto nueva, o usada, y te planteas un modelo de carácter "racing", ya no sólo te queda la salida de una radical RR con carenado integral y personalidad exclusiva de circuito. Tanto en el rango de 600 como en el de 1.000 cc, hay una variada oferta de hermanas mellizas en las que la tónica común consiste en que la naked deriva de una versión precedente de corte RR. Ducati 1198/Streetfighter, Honda CBR/CB R Hornet, Kawasaki ZX/Z, Suzuki GSX/GSR o Yamaha YZF-R/FZ, son los casos más sobresalientes.

Nosotros hemos querido ponernos en tu piel por si tú te encuentras en esta tesitura y nos hemos situado en los dos extremos, representados por dos virtuales Mr. Naked y Mr. RR. Hemos elegido las Honda CBR1000 RR C-ABS y CB1000 R porque están entre las más populares en nuestro país en sus respectivos segmentos. Para estar lo más en sintonía posible con la realidad, nos hemos diseñado una ruta para cubrir todos los ambientes posibles en los que te moverás con ellas. Incluso hemos añadido el circuito, porque dadas sus raíces sport, si en las variantes RR es casi obligatorio un uso en pista cerrada, en el caso de las naked te invitan a realizar cursos o tandas con total dignidad. Es más, no creas que por carecer de estética 100% deportiva, no puedes disfrutar y, sobre todo, aprender en un circuito con una de estas naked. Lo harás y mucho. El circuito del Jarama ha sido el epicentro de un recorrido con lo mejor de cada medio en el que desarrollarán su vida estos modelos: autovías con divertidos tramos de curvas como la A1 o la M-607 (la conocida como Autovía de ColmenarViejo), el centro y la periferia de Madrid en horas normales y punta, carreteras comarcales de la sierra en el Norte de la provincia de Madrid... en definitiva, un suculento plato muy conocido en la "moto-gastronomía" de los motoristas del centro de la Península.

SE REQUIERE EXPERIENCIA

Pero al margen de preferencias entre un tipo de moto u otra, es imprescindible la siguiente reflexión: es de obligado cumplimiento seguir un aprendizaje escalonado de potencias y cilindradas para llegar a disfrutar de motos como las que te traemos a estas páginas. Las RR actuales están tan próximas a los modelos de carreras que te hacen mejor piloto de lo que eres, así que está en tu mano –la derecha–, mantenerte a su altura... o dejar que te devore. Depende de ti. Los pilotos del Mundial SBK de hace poco más de diez años ni habrían soñado correr en los circuitos de su época con una moto que ofrece en la calle lo que esta CBR. Y aunque ahora se las quiera demonizar, es una auténtica maravilla y un privilegio disfrutar de ella. Por lo menos, mientras podamos porque tal y como parece que viene el futuro para las motos de más de 100 CV, son una especie "en vías de extinción".

Tras el recorrido, nuestros Mr. N y Mr. RR enfrentan sus opiniones en un hipotético chat. Una importante apreciación: Cualquier parecido con la realidad es pura coincidencia. O no...

Seguro con **AMM** Honda CBR 1000 RR	
25 años	40 años
369.37 €	330.60€
Seguro con AMM Honda CB 1000 R	
25 años	40 años
209.05 €	196€

Comparten estructura básica de motor. De hecho, la CB1000 R incorpora un propulsor derivado de anteriores versiones CBR1000 RR. "Vestida o desnuda", cualquiera de las dos provoca sensaciones únicas en cualquier tipo de uso que las des.

MR. N: He llegado a la plaza desde donde salimos siempre disfrutando como un loco. La calle de allí atrás está de obras y había un atasco importante. Con la CB1000 R parecía que iba con un Scoopy. Hueco que veía, hueco en el que me metía. El manillar ancho me facilita moverla casi en parado como si los kilos desaparecieran por arte de magia y los retrovisores pasan por encima de los espejos de los coches sin problemas. Y sirven para ver quién llevas a rebufo. Además, gira bastante y como no sobresale nada por ningún lado, parecía un mensajero. Yo no llego mal al suelo, pero porque mi madre me daba mucho Cola Cao de pequeño, que si no estaría la cosa complicada. ¿A que tú te has quedado ahí paradito más de una y dos veces?

MR.RR: Querido Señor Naked, no sabe usted lo confundido que está. El día que yo me quede atrapado en ciudad, entre los coches, significará que por ahí no cabe ni una minimoto. Además, para que eso ocurra debes ir detrás de los coches –como seguramente te pase a ti–, pero con la CBR1000 RR, la mayoría de las veces voy por delante. Ya sabes que los pilotillos somos muy echaos "pa'lante"¿Que la SBK no gira igual que tú "paseando a Miss Daisy CB1000 R"? Puede ser, pero que yo sepa, ni tú ni yo tenemos que aprobar a estas alturas el carné de moto con su infernal circuito de conos. Además, te recuerdo que en el diseño de la CBR primó la centralización de masas para ganar agilidad en toda circunstancia, incluida ciudad.

MR. N: Cuando vas despacio por la calle, rodeado de coches, abriendo y cerrando gas constantemente, la naked no te da ninguna patada en el culo. La inyección funciona a la perfección aquí. El tacto de embrague es idóneo, ya sabes eso de "como tu moto de toda la vida". Pero lo mejor es la aceleración desde abajo y las recuperaciones. Mi CB tiene las dos primeras relaciones claramente más cortas que tu CBR, así que no tengo más que insinuar que quiero girar el gas y ya salgo disparado. Tú no.

MR. RR: Veo que tienes ganas de guerra, pues tranquilo, vas a tener tu ración. ¿Insinúas que la inyección de mi CBR no está a la altura? Me parece increíble que tu argumento sea lo de "salir disparado". Qué pobre. ¡A ver si ahora el problema de mi CBR es que le falta potencia! ¿Que tienes las dos primeras marchas más cortas? Enhorabuena, pero más trabajo para ti. Yo puedo ir durante más metros en primera velocidad ahorrándome unos cuantos cambios de marcha, pero es que aun yendo sólo en segunda tengo potencia para seguirte –y pasarte por encima–. Y si te pones tontuco, si hace falta tirar de embrague como en las 2T, pues se tira.

MR. N: En tu CBR1000 RR, hasta que no llega la aguja a 6.000 rpm, no hay chicha. Y cuando toca las 4.000 rpm, sale del escape un sonido ronco que no me gusta nada de nada. Bastante tienes con que te confundan con Carlos Checa para que encima vayas dando la "nota", nunca mejor dicho. Y no envidio nada tu imagen de "pilotillo". La gente alucina con mi faro delantero de leds, las líneas de las tapas del radiador y, sobre todo, con el basculante monobrazo. Pesará más que el tuyo, pero es una obra de arte, ¡como las RC30 que tenía colgados en los pósters de la pared de mi habitación hace años!

MR. RR: ¡Y dale con la chicha! ¿Tú eres consciente de que en cifras globales te saco casi 50 CV? Mejor deja de usar ya ese razonamiento. Desde luego, qué mala es la envidia, ahora me sacas al pobre Carlos a la palestra. Lo que te da rabia es que yo lleve una moto casi igual que su SBK Ten Kate. La gente alucina con tu faro delantero porque parece que vas montado en un marciano con un solo ojo. La estampa racing de mi CBR despierta la admiración de todos. ¡Hasta de las abuelillas que cruzan! Soy la envidia de los semáforos. Reconoce que la tricolor HRC es de las deportivas más atractivas que has visto.

MR. N: Sí que ha sido un acierto celebrar la victoria en las 8 Horas de Suzuka 2008 con estos gráficos, pero como buena deportiva, parece un chiringuito de feria con tanto colorcito. En lo que no somos muy distintos es a la hora de llevar a alguien detrás. Tu CBR es un infierno, pero la mía no es ninguna joya. El asiento trasero está ahí, de adorno. El pasajero se encuentra sentado en el piso de arriba y las rodillas quedan muy plegadas. Menos mal que hay unas asideras, aunque como están escondidas bajo el colín parece que al diseñador se le han olvidado.

MR. RR: Estás en tierra de nadie, sin rumbo. En mi CBR, nunca llevo a nadie detrás. Bueno, si acaso a alguna chiquilla guapa en trayectos cortos y te aseguro que irá fascinada de ir en una moto de carreras, con todos mirándonos y, sobre todo, encantada de ir conmigo. Además, como la CBR no lleva agarraderas, pero mejor porque se sujetará a mí con más fuerza. Sólo por este motivo, ya merece más la pena la CBR que tu ruterilla.

CIUDAD

La CBR1000 RR según Mr. N

En ciudad, con la Fireblade me dan ganas de ir todo el tiempo con el cuchillo entre los dientes. El taxista, el del scooter, el de la furgoneta de reparto... todos me parecen rivales en la parrilla de salida del GP. Es una sensación que tienes que reprimir, pero que te invade desde que pasas la pierna por encima del asiento. Lo que ocurre es que a los pocos minutos, estás más pendiente del dolor de cervicales, manos y muñecas que de lo suave que va a pesar de ser una radical RR. Parece que no pesa nada. Maniobrar en el parking o en la acera hacia adelante o atrás es un juego de niños. Las piernas no quedan tan retrasadas como en otras RR, lo que se agradece cuando estás mucho tiempo de un lado a otro de la "city". Y el C-ABS es un plus que no te imaginabas en una superbike hasta ayer mismo, pero que te puede salvar de momentos complicados entre "enlatados" y asfalto de agarre "0". Otra cosa es el calor que desprende el motor cuando ruedas por la calle a más de 30°C. El carenado te lo manda directo a tu cuerpo. Por supuesto que no es una moto para ir a currar todos los días, pero comprendo que te obnubile y que estés deseando que se acabe la jornada laboral para volver a casa con ella. Y con esos colores réplica 8 Horas de Suzuka, más todavía. Pero yo no la cambio por mi CB1000 R.

La CB1000 R según Mr. RR

Tanto hablar de la comodidad de la posición de conducción de una naked y cuando me subo a la CB1000 R ya estoy echando de menos el carenado de la CBR1000 RR. Parece que es poca cosa, pero incluso para mi considerable estatura es un privilegio respecto a la CB y sin necesidad de agacharme demasiado. ¡Pero si hasta la altura de asiento es superior en la naked! Lo que sí me ha encantado es el tacto de motor abajo del todo de la CB. Casi sale antes de que hayas roscado el puño del gas, con una inmediatez y suavidad sin límites. Su instrumentación es muy futurista, pero en los numerosos túneles que ahora surcan Madrid no te creas que aprecias sus dígitos a la primera. Te debes acostumbrar a su tamaño y a su luz, aunque no se puede negar que es más que elegante con ese fondo azul. Aunque el depósito es muy ancho, las rodillas quedan bien integradas en él y te permite moverte con facilidad sobre el asiento. Al final, lo mejor es el manillar alto. ¿Y si se lo pusiese a la CBR? Así es como nacieron las naked deportivas en Francia, pero si lo que te gustan son las deportivas de verdad, donde esté una RR que se quite todo lo demás. Y sólo con nombrar las siglas CBR RR ya se te ponen los pelos como escarpias.

TÉCNICA: HONDA CB1000 R

La CB1000 R se beneficia de una estructura de motor desarrollada para su hermana hiperdeportiva CBR1000 RR. En concreto, toma la base del propulsor de la versión 2007, no de la última evolución 2008/2009. Ejes escalonados, dimensiones contenidas, embrague hidráulico o escape con salida de silenciador a la alguta del eje trasero, son improntas que evidencian su actualidad. Este último cuenta con una cámara de remanso de gases donde se sitúa el catalizador, un esquema similar al ya presente en la pionera CB600 F. En la parte ciclo se ha echado el resto, con chasis de viga central, como en la Hornet 600, construido en aluminio. La fiebre por los tableros de instrumentos compuestos en su totalidad por información digital también ha llegado a la CB1000 R. Todos los chivatos quedan dispuestos bajo el tacómetro. La horquilla permite todos los reglajes posibles, mientras que detrás admite diez posiciones de precarga y reglaje de extensión.