

UN POCO DE HISTORIA

El modelo que presentamos en esta prueba es la moto por excelencia para unos, la mejor y mas equilibrada de todos los tiempos, y la mayor patraña de dos ruedas jamás creada para otros, estamos hablando ni mas ni menos que de la archiconocida CBR 600 F.

Desde sus inicios fue considerada como la mejor de su clase, debido a la poca competencia que tenia y también a su motor, un fuera de serie comparado con las GSXF 600, ZZR 600 y FZR...

Es una moto que fue evolucionando a marchas forzadas según sus rivales le fueron plantando cara, para en el 91 transformarla totalmente y dar paso a la cara mas conocida de la CBR, que fue recibiendo pequeñas mejoras hasta el modelo que nos ocupa, el de 1998, que significó el fin de una gran era.

¿Qué ocurrió entonces en el 98? La competencia se puso las pilas, Suzuki hacia tan solo un año había presentado una copia exacta de la GSXR 750 '96 pero en 600 con chasis de aluminio, basculante sobredimensionado y una línea futurista que hoy día sigue sin verse anticuada. Yamaha por su parte presentó la primera de la saga R6 (¿alguien tiene una para hacer una prueba?) en el 98, con chasis de aluminio, basculante sobredimensionado y reforzado, ultracompacta ágil y ligera y hasta incluso Kawasaki remodelo con mucho acierto su desfasada ZX6R. Por todo ello, la CBR de siempre quedaba como una turística, chasis de hierro, suspensiones de gelatina y línea demasiado vista, vamos, condenada a muerte...

MODELO 1998

Pero no por todo ello deja de ser una gran moto. La de ella es una línea muy conocida, pero con la decoración que se le aplicó parece incluso una moto mas moderna... mientras no la mires por su parte frontal. Destaca su gran motor que nunca se acaba y que da sensación de tener unos c.c. de más, discos de freno de mayor diámetro que los anteriores modelos y la primera en incorporar una tímida entrada de aire bajo su faro, la cual no ves si no te agachas... y por la que el aire no entrará a raudales como por ejemplo en la toma de aire de la R6.



Las suspensiones tienen un tarado muy blando de origen, por lo que si quieres ir un poco al ataque tendrás que endurecer en precarga, compresión y extensión. Un fallo el no tener reglaje de compresión en la horquilla cuando sus rivales ya lo tenían...

Los semimanillares se sitúan por encima de las tijas haciéndote adoptar una postura de conducción muy cómoda... para rutear claro, ya que se echa en falta un poco mas de carga de peso delante para tener mejor control de la rueda delantera a la hora de entrar en las curvas; esto sumado a un ángulo de la pipa de dirección de unos 25° la hace notar un poco lenta en los cambios de dirección, mejoraría haciéndole perder un poco de avance bajando las tijas por la horquilla delantera, y ya de paso se carga peso delante.



En el apartado frenos todo funciona correctamente y frena cuanto y como quieres, todo ello con el equipo de serie (pastillas incluidas) tanto delante como detrás, aunque un poquitín mas de potencia delante no vendría mal.

En el apartado motor, como se ha comentado antes, es donde realmente destaca. Un motor inacabable e irrompible (aunque esta unidad presentó fallos en la cadena de distribución) que corre mucho con una docilidad superb para una pequeña 600, y lo hace tan bien que no da la sensación de que vayas rápido por lo que sigues enroscando y enroscando hasta que miras el marcador de velocidad; sin duda alguna esta es la mejor baza de la CBR para unos, su neutralidad. Los amantes de las sensaciones fuertes la encontrarán muy "sosa" aunque realmente sea muy eficiente.



SIN PERDÓN

Si hasta ahora hemos hablado de los “pros” y los “contras” ahora, desgraciadamente viene el apartado donde se verán las serias faltas encontradas; siempre comparada con sus contemporáneas.

Se echa en falta un neumático trasero en medidas 180/55-17 como sus rivales directas, cosa que se mejoró con mucho acierto en el modelo 99. El que no exista hueco bajo el gran y cómodo asiento corrido le quita muchos puntos desde el punto de vista del día a día.....¿donde se supone que tenemos que guardar el antirrobo? ¿El mono de agua? Y que se tenga que desmantelar una tapa lateral para acceder a las herramientas, eso si sin llave alguna mas que la del contacto, es un poco “chapuzas” para tratarse de una Honda. Un poco menos grave es lo del grifo de surtidor de gasolina, manual, que te deja con un palmo de narices cuando entra en reserva en una situación complicada como la entrada a la autopista, y es menos grave porque la Kawasaki ZX6R también utilizaba tan rupestre sistema para avisarte de que te estas quedando sin gasolina.



A la hora de mecaniquear en ella todo parecen facilidades cuando desmontas carenados y tapas laterales, con un tiempo de menos de 4 minutos la tienes en "pelotes". Pero ahí..... ¿En serio hace falta pelarse el anverso de las manos con el radiador para desmontar las bujías tal y como indica el manual del propietario? (Y eso que utilizamos herramientas especiales, nada de las que vienen con la moto). Para acceder al filtro del aire hay que desmontar el depósito entero, nada de esos que basculan hacia atrás con solo quitar dos tornillos, ¿en serio salía tan cara una bisagra? Y bueno, para el que se atreva a cambiar las pastillas de freno traseras que ande con cuidado, ya que el sistema es de lo más rupestre para una moto cuyas rivales, comparadas con ella, parecen verdaderas obras de arte en este apartado.

Si eres de los que llevan la moto al mecánico para todo sáltate este apartado, ¿o quizás debí poner esto al principio?

CONCLUSIÓN

Si decides comprarte una de ellas de segunda mano, en serio, no te defraudará, y la disfrutarás mucho, pero mírate alguna de la competencia antes, ya que las CBR's se suelen vender demasiado caras para los componentes que montan.