

M O T O R S

FUERZA ÚNICA
Gracias a los colectores y el abultado escape lateral, además de la trasera con el elevado y puntiagudo asiento.



FRONTAL
En esta 'naked' deportiva es estrecho, potente y atractivo. El faro delantero y su bisel metálico realzan su diseño.

HONDA CB 1000R

ESTILO MARCADO

Modelo con mucha historia detrás, gana en potencia y entrega. Además, se adorna con un diseño muy personal

JOSÉ MANUEL ALONSO

Puede que el nombre de este modelo le resulte familiar, pero no así su diseño. Esta *naked* de gran tamaño da un paso adelante en todos los sentidos en un nuevo capítulo de la denominación CB. Hay cambios por doquier, desde la nueva estética, minimalista, al propulsor de cuatro cilindros –que alcanza 145 caballos, 20 más– y se complementa con una reducción de 12 kilos de peso.

También mejora la entrega de potencia en todos los regímenes. La

caja de cambios de seis marchas se ha adaptado para su uso diario, por lo que sus desarrollos son más cortos. El sonido se ha cuidado para que a partir de 5.000 rpm se intensifique hasta lograr un aullido a medida que avanza la aguja.

Dispone de cuatro modos de conducción que adecuan la potencia, la respuesta del control de tracción y el freno motor a cada circunstancia. Por ejemplo, para asfaltos deslizantes está el modo Rain. Aunque lo normal es circular bajo el Estándar.

Y si se quiere sacar el máximo partido a esta moto, hay que optar por el modo Sport. Por último, el User, libre, en el que se pueden activar los controles para que se adapten a nuestra forma de conducir.

Más allá de la mecánica, encontramos un nuevo cuadro de instrumentos e información con una original terminación metálica, que destaca por detrás del espectacular faro redondo delantero. Es totalmente digital y su luz cambia de color al llegar al máximo de revoluciones para pasar a la marcha siguiente. Como viene siendo una tónica en la mayoría de estas motos, la iluminación es totalmente a base de led's.

Su estilo procede del proyecto Neo Sport Café, con el que la marca japonesa se deja llevar por las tendencias italianas. Tiene una fisonomía *retro*, con todo al aire, salvo un pequeño protector del radiador delantero. Por su imagen impactante, destacan los cuatro colectores que finalizan en un único escape lateral con dos salidas independientes. Resumiendo: Honda ha conse-



INSTRUMENTACIÓN

El original cuadro ofrece información de todo tipo: estado de la mecánica, marcha engranada, reloj...

guido una moto que llama la atención allí por donde pasa.

La postura es cómoda, pero sólo para el conductor. El acompañante irá algo justo de espacio y sentado muy arriba. Todo está en su sitio, a la correcta distancia, empezando por el manillar, elevado y cercano, con todos los controles pensados

para un accionamiento rápido e intuitivo. Aunque no lleva ninguna protección delantera, léase una pequeña cúpula, el viento frontal no interfiere en demasía cuando se circula rápido por autopistas o carreteras.

Arrancamos y metemos la primera de las seis marchas disponibles. Rápidamente, nada más soltar la maneta del embrague, percibimos que a pesar de la gran potencia disponible, la suavidad de la entrega de la misma es patente. Las marchas van subiendo y bajando en el recorrido elegido para esta prueba con precisión y suavidad. En zona de curvas, gracias a las suspensiones que lleva, regulables a nuestro gusto, el comportamiento es muy bueno. Los virajes se toman con total seguridad y a buena velocidad sin menoscabar la seguridad.

En cuanto a los frenos, monta pinzas de cuatro pistones delanteras, que permiten detenerse sin demasiada dificultad. Todo este conjunto está ya disponible en España por 14.600 euros, un precio elevado pero creemos que razonable.

FANTIC CABALLERO

MITO 'SETENTERO'

J.M. ALONSO

Uno de los mitos del *offroad* italiano de los 70 regresa gracias a Fantic. Una moto con aspecto retro y herencias del enduro. Sobre la misma base ofrece motorizaciones de 125, 250 y 500 cc. Y es que según la marca se ha concebido con esta última cilindrada, pero se han creado versiones menores para llegar a un público más diverso.

Probamos la unidad de mayor cilindrada y 43 caballos (motor Zongshen) que se conduce con el permiso A2. En concreto, la Flat Track, destinada al asfalto. Por otro

lado estaría la Scrambler, más *offroad*. La Caballero está sacada de las *Dirt Track* estadounidenses, carreras de velocidad sobre tierra. De un vistazo se confirma su origen: la mejor muestra, la placa portanúmeros que lleva en el lateral.

Detrás de ésta va la doble salida de escape de la marca Arrow, con doble salida biselada. A esto hay que unirle una horquilla invertida en la suspensión delantera con barras de color dorado, aletas recordadas y una parte trasera muy estrecha en la que va incluida un amortiguador guiado por bieletas. El



manillar, fabricado en aluminio, es ancho y ofrece una postura de conducción muy cómoda. Su chasis está fabricado en tubo de acero de doble cuna. La iluminación general es totalmente a base de led's. La instrumentación es minimalista, con un cuadro que se compone sólo de una esfera digital.

Tiene un depósito de combustible de 15 litros, uno de los más grandes de su categoría. Los frenos son Brembo y lleva sistema antibloqueo ABS que se puede desconectar si así lo requiere el conductor. Mismo buen resultado es el que ofrece una cuidada caja de cambios de seis marchas. El conjunto busca una simplicidad encaminada al puro divertimento en carreteras curvadas.

El abanico de precios parte de los 5.199 euros de la Caballero 125. La probada costaba 6.490 euros.