



Honda CBR 600RR

Diseñada por el mismo equipo que hizo la V5 de Rossi, la RR es la 600 de calle más radical fabricada por Honda.

La llegada de los motores de 4 tiempos al mundial de velocidad en el 2002, no sólo sirvió para despertar el interés de millones de aficionados y de nuevas marcas que se unieron a la disputa de la categoría reina, sino que también abrió las puertas a los fabricantes para aplicar en sus máquinas de calle muchos de los desarrollos tecnológicos probados en competición. El fruto de esto puede verse y sentirse a bordo de la CBR 600RR, la máquina más parecida a una moto de carreras que Honda haya fabricado

jamás, una moto que fue concebida únicamente para rodar lo más rápido posible sobre 600cc y para tal efecto se encomendó su diseño al mismo equipo de ingenieros que desarrollaron la RC 211V, la máquina que le permitió a Valentino Rossi ganar con un dominio absoluto los dos últimos títulos mundiales de MotoGP, de ahí el indudable parecido que hay entre esta última y la RR o "Rossi Replica" como fue bautizada en Estados Unidos esta CBR.

No se puede negar que la CBR 600RR es una máquina hermosa. Todo en ella ha sido pensado para lograr la máxima efectividad en una pista de carreras, el objetivo de Honda era construir la mejor 600 de serie, para poder hacer frente al dominio de la Yamaha R6 en el mundial de Supersport y de que manera lo han conseguido. Su espectacular diseño es el fruto de muchas horas en el túnel de viento, de ahí su carenado, más pequeño y compacto, que consigue un equilibrio óptimo entre la aerodinámica necesaria para alcanzar grandes velocidades y el control eficaz e inmediato de la máquina, a lo cual se debe añadir que han logrado hacer una de las motos más ligeras de la categoría 600,

con una distribución del peso que ha logrado centralizar al máximo las masas para obtener respuestas inmediatas a los requerimientos del piloto y cambios de dirección más rápidos y precisos.

El chasis, con un diseño totalmente nuevo y elaborado mediante un proceso especial de fundición de aluminio a alta presión, que logra paredes más delgadas y resistentes, ha sido uno de los aspectos más alabados de esta CBR al alcanzar, según pilotos expertos "un equilibrio casi perfecto entre rigidez y ligereza", fruto indudable de la herencia de la moto de Rossi que la impregna de punta a punta y que se puede ver también en la imponente tijera de aluminio y en el ingenioso sistema Pro-Link de la suspensión trasera, en el que un amortiguador Showa dotado de todo tipo de posibilidades de ajuste va fijado por arriba a la parte alta de la tijera y no al chasis como es normal, en un diseño que ya fue probado en la máquina de MotoGP con excelentes resultados y que ocupa muy poco espacio, dejando libre la zona central del chasis que ha sido aprovechada para acomodar dos terceras partes del tanque de gasolina, ubicando

REPUESTOS - ACCESORIOS - TALLER
EN SABANETA
Cll. 68 sur # 43c-10 Tel. 3010475



Justissimo

DOUBLE VISOR SYSTEM



- Visor transparente antiempañamiento
- Visor ahumado
- Interior desmontable
- Homologado ECE 2205



www.dosruedas.com.co

DOS RUEDAS: Cr. 41 # 10 -72 Tel: 2669585 - Cll. 36 # 45 -32 Tel: 2621068 Medellín - dosruedas@geo.net.co



o cuando el acelerador se abre más de un 40%, con esto se incrementa notoriamente el rango aprovechable del motor y se obtiene una respuesta inmediata al acelerador desde muy pocas vueltas.

Para que este infierno mecánico que se desata a 15.000rpm (casi al régimen que gira un fórmula 1) no explote en pedazos, Honda se ha esforzado al límite para reducir cada gramo de peso posible, aligerando al máximo los pistones forjados, sus pasadores y las bielas entre otros, adicionalmente se ha optado por una configuración de carrera corta (67 x 42,5mm) que reduce las inercias a alta velocidad del motor y se han montado resortes dobles de diseño especial y muy bajo peso en cada una de las 16 válvulas para garantizar que estas nunca lleguen a tener un encuentro desastroso con los pistones.

do esos kilos de combustible lo más cerca posible al centro de la moto y permitiendo que el piloto se ubique tan adelantado como en la moto de carreras. Por su parte el tren delantero monta una suspensión convencional, con barras de 45mm de diámetro, que igualmente goza de todas las posibilidades de calibración.

El motor no se queda atrás, es un cuatro cilindros en línea totalmente nuevo, más pequeño, liviano y compacto que el de su hermana la CBR 600F (versión menos radical) que es capaz de subir hasta ¡¡15.000 rpm!! y con el que se ha logrado una mayor entrega de potencia, especialmente por arriba de 10.000rpm, llegando a 117 caballos a 12.100rpm, que se consiguen en parte gracias a un nuevo sistema de inyección de combustible secuencial que dispone de dos inyectores para cada cilindro denominado DSFI (Dual Sequential Fuel Injection) y en el cual un primer grupo de inyectores, ubicados en los cuerpos de aceleración, trabaja todo el tiempo y el segundo set ubicado detrás de las trompetas de admisión, en la parte superior de la caja filtro, entra en acción por encima de 5.500rpm



Al igual que en la maquina de MotoGP el silenciador surge espectacular bajo la afilada cola.

Empaques Para Motos? ?

DISTRIEMPAQUES LTDA.

PBX: 2324783 Fax: 2320077 Medellín distriempaques@hotmail.com

OFRECEMOS A USTEDES DISTRIBUIDORES DE ACCESORIOS PARA MOTOCICLETAS LA NUEVA TENDENCIA EN EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN DE ÉSTAS, CUBIERTAS PARA SILLIN EN MATERIALES "CLEAR" CON MODERNO DISEÑO, IMPECABLE TERMINADO Y EXCELENTE CALIDAD, PARA DIFERENTES MARCAS COMO: SUZUKI TS 125, YAMAHA DT 125, RX 115 Y LAS NUEVAS BWS CON ESPUMA REALZADA PARA EL PASAJERO, ASI COMO EL FORRO PARA SILLIN DE LAS NUEVAS KMX 125

Tel: 284 84 24 Medellín



La RR es una moto de carreras con luces y direccionales, una verdadera delicia en carreteras de montaña con buen asfalto y bastantes curvas, pero se necesita una pista y unas manos expertas para llegar a exprimirla todo su potencial.

Las dimensiones externas del propulsor se han podido llevar a la mínima expresión desplazando el eje principal de la caja hacia arriba, justo detrás del bloque de cilindros y moviendo el eje de salida hacia abajo, lo más cerca posible al cigüeñal, en una configuración triangular que se viene imponiendo en las más avanzadas deportivas y que permite tener un motor mucho más corto y por ende una moto más pequeña, liviana y ágil. Hacia los lados también se ganaron centímetros valiosos reubicando el arranque y desplazando la volante 21mm hacia el centro, para darle a la moto una mayor capacidad de inclinación en las curvas, con este mismo objetivo y el de reducir la resistencia aerodinámica se situó el escape de acero inoxidable en el centro de la moto, saliendo bajo la cola, consiguiendo un resultado que al mismo tiempo es impresionante a la vista. Tener la oportunidad de probar para estas páginas la 600 de calle más parecida a la máquina de MotoGP de Honda era algo que nunca se nos había pasado por la cabeza, pues estas motos, si llegan a nuestro país lo

hacen en cantidades muy limitadas y casi siempre por encargo directo de los clientes, por eso fue toda una sorpresa cuando de Lleras Bike nos invitaron a disfrutar de esta increíble moto durante toda una tarde por las carreteras del oriente antioqueño, experiencia que comenzó en un garaje donde nos esperaba esta belleza decorada con los colores de guerra de Honda, con poco más de 600 millas en su tablero.

La escena era como sacada de una película, con semejante máquina que parece inspirada en un avión de combate, saliendo del oscuro sótano con un brillo especial en ese par de faros que dan la sensación de mirarlo a uno fijamente, como si lo estuvieran analizando antes de permitirle subirse. Para ese momento, todavía sin siquiera haberla acariciado, el corazón ya se sentía subir de revoluciones, preparándose para las fuertes sensaciones que le esperaban.

Después de varios minutos dedicados a un minucioso análisis de cada una de sus piezas llegó la hora de la ver-



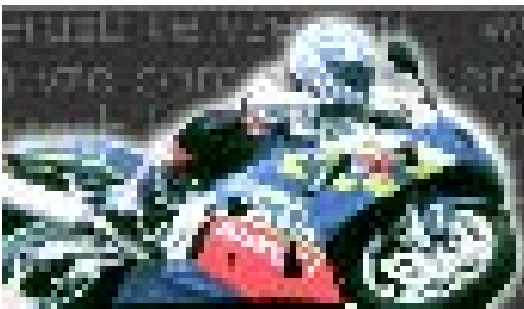
Como manda la tendencia actual un doble faro con óptica multifocal es lo mejor tanto en diseño como en poder lumínico. Un aspecto vital para que el motor respire a plenitud son las tomas de aire que incrementan la potencia a alta velocidad.



Distribuidor Exclusivo para Colombia



Calle 34 No. 44A-65 Tels: (4)3843200 - 2623059 Fax: 2622073 - Medellín - Colombia - ruta40@geo.net.co - www.ruta40.com.co



Motor & accesorios



Carreteras de Colombia - Bogotá - 2010
Bicicletas - 2010 - 2010

www.ler330ke.v2e.com

dad, el momento de subirse en ella y salir a buscar una buena carretera de curvas, de las que por suerte abundan en las montañas que rodean a Medellín y que a falta de una pista, son el mejor escenario para descubrir sus virtudes, aunque hay que reconocer que en una moto de esta categoría el límite de sus capacidades se encuentra a años luz de cualquier motociclista promedio y tratar de buscarlo en una carretera abierta sería casi un suicidio, por eso nuestra prueba transcurrió dentro de los límites razonables, con alguna que otra acelerada escalofriante en lugares que lo permitieron.

Contrario a lo que podría pensarse, dado su carácter 100% "racing", la posición de manejo no es tan forzada o incomoda, pero con su manubrio montado

bajo la espiga, los tacos un poco más altos y retrasados de lo normal y un asiento de tacto duro logra transmitir de inmediato la sensación de estar en una moto de carreras, que es lo que finalmente se busca al estar sobre una moto de esta clase, sentir una experiencia lo más cercana posible a la de un piloto.

Al girar la llave se ilumina el compacto tablero en un agradable tono naranja y al mismo tiempo los instrumentos hacen un chequeo que nos permite saber que todo funciona a la perfección. Después llega el momento más esperado, que es cuando los cuatro cilindros se ponen en marcha dejando escuchar un leve murmullo que surge

del escape mientras el motor gana temperatura. Poco después es imposible resistirse a la tentación de dar varios golpes de acelerador para sentirlo subir de revoluciones y disfrutar de una descarga de sonido que eriza la piel y pone a fluir la adrenalina.

Salimos bajo un sol que no duraría mucho, buscando dejar atrás la ciudad, justo en medio del pesado tráfico de la hora del almuerzo, condición que no parecía molestarle a la RR y que nos sirvió para apreciar la suavidad del motor por debajo de 5.000rpm y la facilidad para co-

larse entre los carros, aprovechando su esbelta silueta en la que únicamente sobresalen los retrovisores, que a propósito cumplen de maravilla su función. También nos llamó bastante la atención el hecho de que nunca llegó a ser una molestia la temperatura del motor en las piernas, como sucede con casi todas las deportivas rodando a ritmo lento. Adaptarse al acelerador y a la caja toma unos cuantos kilómetros.

El primero tiene un tacto algo brusco que imprime potencia a la rueda con una mínima insinuación de la mano derecha, cortando de inmediato al soltar el acelerador y esto obliga en un principio a usar el embrague para suavizar el efecto, pero es cuestión de sensibilidad que se gana poco a poco y el asunto queda superado. Con la caja



Después de disfrutar sobre ella, se pueden pasar horas admirando su belleza.

CityHobbies
 Todo tipo de modelos a escala para armar
 Despachos a todo el país
 Cra. 7 # 115-60 local D-318
 Hacienda Sta. Barbara
 Bogotá D.C.
 Tel: 656 62 90/91
 Fax: 612 45 30
 cityhobbies@hotmail.com



Una de las piezas más hermosas de la "Rossi Replica" es la imponente tijera de aluminio.

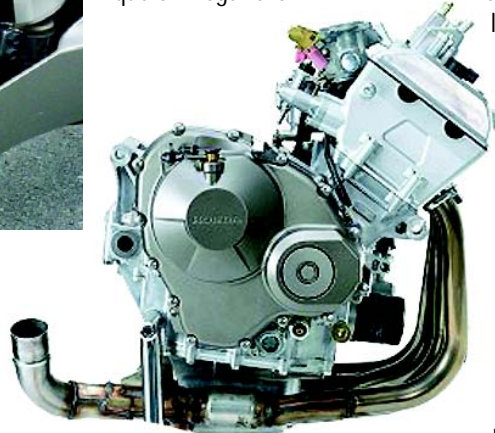


El cilindro dorado es el tanque de gas del amortiguador que esta ubicado ingeniosamente en el centro de la tijera.

Como todo en ella, el tablero es muy compacto, pero generoso en información.



sucede algo parecido, pero igual los kilómetros hacen que cualquier brusquedad desaparezca. El aplomo extraordinario de esta máquina se percibe de inmediato y es tal la rigidez de su chasis que da la impresión de que fuera macizo, sensación que se disfruta cuando empiezan a llegar las curvas, las cuales se dibujan con absoluta precisión en el asfalto, como si las ruedas fueran cuchillas trazando cortes perfectos en un papel. Las suspensiones se muestran rígidas en su calibración original aunque sin llegar a ex-



El motor es una hermosa pieza de ingeniería capaz de girar a más de 15.000 rpm y de entregar 117 caballos. Es liviano y compacto gracias a su configuración de ejes desfasados. Lo alimenta una inyección electrónica que le envía la mezcla a una culata con doble eje de levas y 16 válvulas. Para muchos es el mejor propulsor de 600cc que haya fabricado Honda para una moto de serie.

El poder de frenado del doble disco con pinzas Nissin de 4 pistones es magnífico.



cesos que las hagan inmanejables en carreteras en regular estado, pero de ser necesario es posible ajustarlas a las exigencias de un piloto experto para extraer de ellas el máximo rendimiento posible.

El motor puede ser muy dulce si uno lo desea y llevarnos a paso moderado, cuando la lluvia aparece, como efectivamente nos sucedió, o imprimir un ritmo endemoniado que obliga a sujetarse con fuerza del manubrio y a pensar con cabeza fría cada decisión que se toma, pues esta bestia rompe todos los límites de velocidad tan sólo en primera, llegando hasta 120km/h para lo cual necesita menos de una cuadra y tan sólo 3,4 segundos. Si esto fuera poco en 400 metros pasa como un rayo a 200km/h, parando los cronómetros en 11 segundos y si se tiene un kilómetro más de recta pasa seguir acelerando, se podrá ver como su tablero digital llega a 175 millas ó 280km/h, que en cifras reales equivalen a casi 275km/h de velocidad máxima. Nosotros "apenas" llegamos a rozar los 190km/h en una recta que nos permitió exprimir la cuarta y sentir todo el empuje de los cuatro cilindros respirando a plenitud con la ayuda extra de las dos tomas de aire ubicadas bajo los faros, todo esto era perfectamente acompañado por la deliciosa descarga de sonido que fluía a nuestras espaldas y que se filtraba al interior del casco de manera magnífica.

En ese momento, con el pecho pegado al tanque, la cabeza buscando protección detrás de la pequeña cúpula y el acelerador abierto a fondo, es inevitable pensar en el increíble trabajo que realiza la mecánica, con cada pistón subiendo y bajando en su cilindro casi 300 veces por segundo y soportando el esfuerzo que suponen más de 32.000 combustiones cada minuto, cifras que se salen de lo humanamente comprensible y que hacen de estos aparatos verdaderos milagros de la ingeniería que cuestan lo mismo que un carro familiar promedio. Igualmente inevitable resulta pensar en los frenos y da tranquilidad saber que el par de discos delanteros de 310mm, con pinzas de 4 pistones se encuentra a la altura de la máquina y el ritmo de frenada que imprimen al aplicarlos a

Minicycle
 Racing Team
LLEGARON A COLOMBIA LAS NUEVAS MOTOS LIFAN
 Con tecnología **100% JAPONESA**
 Su precio se acomodará a tu presupuesto

Tel: 2324062 - 2320946 Cr. 45 # 36 -9 San Diego Medellín - minicycle@hotmail.com

LIFAN
 力帆集团

EMPAQUETADURAS
 EMPAQUES
GASKO
 ALTA CALIDAD

Fabricamos empaques para todo tipo de motores

Cll. 57 # 52-42 C.C. La Paz Local 104 - Tels: 5114046 - 5134557
 e-mail: gasko@hotmail.com - Medellín - Colombia



- Repuestos, llantas y accesorios
- Rectificada y encamizada 2 y 4T
- Cambio de biela y compensada
- Acodalada de rines
- Enderezada de suspensiones

Cll. 38 # 51-34 Tel: 3815493 Telefax: 2325924 Medellín

Prefiéranos por precio, calidad y variedad



Abrimos domingos y festivos

fondo, es tanto o más impresionante que la misma aceleración, aunque con ellos se debe tener muy afinado el tacto para no exceder la capacidad de adherencia de la rueda delantera.

Al final de la tarde, la moto regresó intacta a su garaje, después de una jornada inolvidable que nos permitió acercarnos un poco a las sensa-

ciones que vive un piloto al más alto nivel, un placer que se encuentra al alcance de algunos afortunados que pueden darse el gusto de poseer una de estas joyas de dos ruedas.

Texto y fotos: Juan C. Posada
Agradecimiento especial: Lleras Bike

Lleras Bike con todos los juguetes



En Lleras Bike sobra de que antojarse

En Lleras Bike se confirma aquello de que lo único en que se diferencian los hombres de los niños es en el precio de los juguetes, y si lo que nos apasiona son las dos ruedas allí encontraremos una gran variedad de objetos para calmar nuestros más refinados antojos, desde cascos, chaquetas, trajes de cuero, botas, accesorios y lubricantes, hasta las más exclusivas motos de alta cilindrada, como la espectacular CBR 600RR que nos facilitaron para esta prueba. Lleras Bike importa un amplio catálogo de motos de diferentes marcas, algunas para entrega inmediata y otras bajo pedido con un tiempo de entrega inferior a 30 días.

Para más información pueden llamar al: 2684497 o visitarlos en la Cr. 40 # 10-25 en Medellín.

Ficha Técnica

CBR 600RR



Motor	4 cilindros en línea, DOHC, 16 válvulas, refrigerado por agua
Cilindrada	599 c.c.
Rel. compresión	12.0 : 1
Potencia Max.	117 hp a 13.000 rpm
Torque Max.	6.7 kgm a 10.700rpm
Alimentación	Inyección electrónica
Arranque	Eléctrico
Embrague	Multidisco en seco
Transmisión	6 velocidades
Susp. Del.	Telescópica multiajustable
Susp. Tra.	Pro-Link multiajustable
Freno Del.	Doble disco de 310 mm
Freno Tra.	Disco de 220 mm
Peso vacío	169 kg. (en seco)
Capacidad tanque	18 Lt. (4,5 galones)
Velocidad Máxima	275km/h (verificada)

Pro Taper

K.I.N.G. 525 ALUMINUM

Cámaras en aluminio Soldadura Tig y Mig

Cr 36 # 54-16 Telefax: 2172364 Medellín - Colombia

MOJO CASCO

Gran variedad de CASCOS en diferentes marcas

Norma ICONTEC 4533

Ventas por mayor y detal

Medellín: Cr. 52 # 58-72 Cel: 300 7851842 - Pereira: Cr. 7a #12-71 Tel: 3338421
Cartago: Cr. 8a # 10-43 Tel: 2136991 - B/manga: Cll. 50 # 17b-49 Cel: 310 8366941