

M

COMPARATIVA

HONDA XR 600

YAMAHA TT 600



**AA.SU
AITE**

Siguen fieles a sus planteamientos iniciales, sencillez y funcionalidad ante todo. Por estas enduro parece que el tiempo no ha transcurrido. Un retoque aquí, un disco allí y unas pinceladas de color en el sitio oportuno han sido suficientes para que la TT y la XR sigan aún figurando como motos del '91 en los catálogos de sus respectivas marcas, y además... se siguen vendiendo muy bien.



A

l menos esto es así en los países en donde se importan con regularidad desde hace años, algo que en España hasta hace bien poco no ocurría.

La XR es un modelo del que sólo podemos disponer desde hace dos temporadas, y en cuanto a la TT 600, aunque por iniciativa del importador oficial, este es el primer año que se empieza a comercializar (en número de unidades significativo). Para algunos, ninguna de las dos tiene mucho sentido. Como pudimos constatar a lo largo de la prueba, hay incluso aficionados que piensan que estos modelos deberían haber desaparecido. Entienden que una moto supuestamente de «enduro competición» no puede ser que hoy día no incorpore unas amortiguaciones de más alto nivel (léase horquilla invertida), frenos de disco en ambas ruedas (esto no reza para la Honda) y refrigeración líquida.

ENDURO DE TURISMO

También en el transcurso de la prueba fueron muchos los curiosos que nos hicieron la tópica pregunta: ¿qué tal van? Y qué vas a responder... Pues bien.

Es evidente que cualquiera de estas dos motos en plan de «enduro puro y duro» están ya en franca desventaja con respecto a una Husaberg, una Husqvarna o una KTM de su misma categoría, máquinas diseñadas hace bien poco y pensadas para ser las «top» del enduro. Pero cuando lo que se busca es una moto «polivalente», que sirva para hacer excursiones, pasear, hacer algo de carretera e incluso algún que otro desplazamiento urbano (sin ser un escándalo público) y que además esto no signifique que haya que renunciar al uso en competición (en donde todavía se defienden bien) tanto la XR como la TT encuentran su mejor razón de ser. Las dos pueden definirse como «trail» de altas prestaciones y nivel competitivo y son justo ese tipo de moto que un ex corredor compraría para matar el gusanillo, aunque también son buena escuela para el piloto inexperto que se inicia en el «off road».

ELUCUBRACIONES

Ya he perdido la cuenta de las veces que la XR 600 de pruebas de Honda España ha pasado por mis manos. Es una moto que conozco muy bien. Cuando la recojo de la sede de Honda en Madrid pienso que es como si me estuviera esperando, yo creo que esta XR hasta me habla.

—¡Hola, José! ¿De pruebas otra vez? Contigo me lo paso bien, no como con el último que me prestaron, un tipo obe-

so y poco hábil que ¡mira cómo me ha dejado el lateral derecho!

Efectivamente, ya veo que no eres la misma que pasó por mis manos la última vez. Ahora tus plásticos, aunque han aguantado bien los golpes de numerosas caídas, están arañados y despintados. Además el manillar lo tienes totalmente torcido. ¡Los hay manazas! pienso para mis adentros.

Pero no importa, querida XR, en casa te adecentaré un poco, y para fotos de detalle utilizaremos las que te hicimos la pasada primavera cuando te comparamos con todas las enduro 600 «cuatro tiempos» (MOTOCICLISMO n.º 1.217).

—¡Ah, sí!, ya me acuerdo. En aquella ocasión en menudo lío me metiste al compararme con aquellas «jovencitas», todas ellas técnicamente mucho más actuales que yo, refrigeradas por agua y casi todas con horquillas de esas... amañeradas.

—Invertidas o «upside down» XR, no te equivoques.

—Bueno, en mi época eso no se conocía, además tú mismo dijiste en aquella prueba que mi nueva Showa de tipo cartucho iba casi tan bien como éstas.

—¡Qué memoria tienes!

—¡Claro! y también tachaste a mi amortiguación trasera de blanda y desfalleciente.

—¿Yo dije eso?

—Sí, en alguna de tus pruebas lo he leído. Y aún hay más, también dices que mi motor pierde caballos cuando me caliento.

Eso es verdad y lo repito; como todo el mundo sabe, una moto refrigerada por aire no puede mantener constante su potencia. Pero hoy no tendrás queja, el combate que te he preparado es mucho más equilibrado.

—¿Cuál es mi rival?, pregunta mientras le parpadea nerviosamente su óptica halógena a la veterana XR.

—Pues la Yamaha TT 600.

—¿Esa anciana?

—Oye, un respeto. Si no me equivoco sois de la misma quinta.

—Sí, pero al menos yo tengo dos frenos de disco y además ¿de dónde sale esta moto?, porque me habían dicho que Yamaha España no quería saber nada de este modelo.

—Tienes razón, pero, ¿y los paralelos?

—¡Ah!, reconoces que la TT 600 es «para lelos».

—Desde luego XR yo creo que te haces la tonta para algunas cosas. ¡Pero qué sabrás tú, amasijo de hierros!

—¿Amasijo de hierros? ¡Pues bien que te gusto!

—No seas engreída, no eres mi tipo, me resultas demasiado alta.

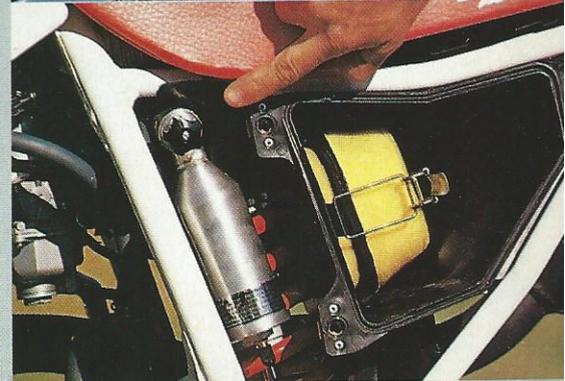
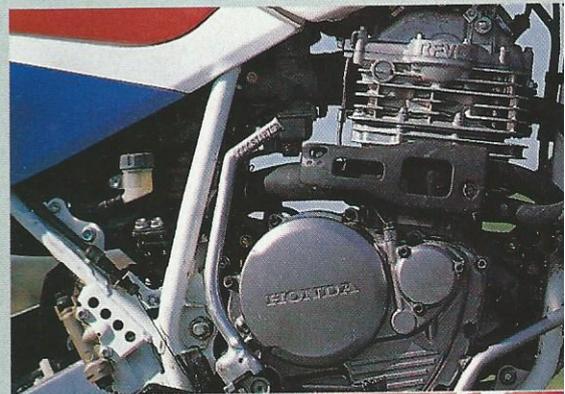
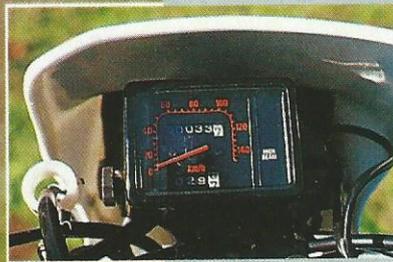
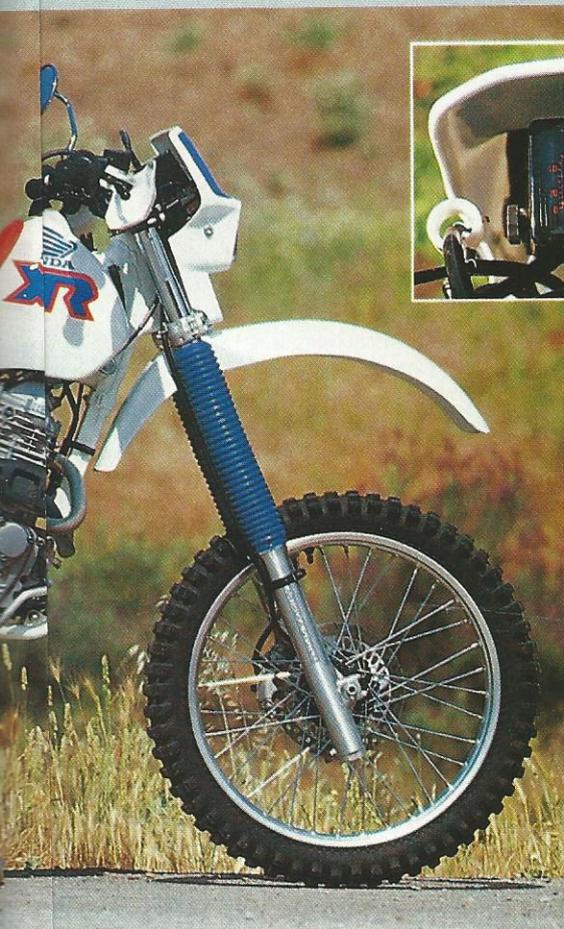
—¿Y no será que tú eres demasiado bajo?



YAMAHA: JUNTO AL VELOCÍMETRO VA INSTALADA LA LLAVE DE CONTACTO. TRAS LA PLACA PORTANÚMEROS IZQUIERDA SE ESCONDE EL DEPÓSITO DE ACEITE, LA BOTELLA DE GAS DEL AMORTIGUADOR Y LA BATERÍA (DE SÓLO 6 V.) PARA LOS INTERMITENTES. AMORTIGUACIONES «CHAPEAU»; FRENS, EL PUNTO FLOJO.



HONDA: EL VELOCÍMETRO ES MAS APARATOSO QUE EL DE LA TT. EN LA CULATA (BAJO ESTAS LÍNEAS) DESTACA EL SISTEMA RFVC Y EL DOBLE DESCOMPRESOR. PARA REGULAR EL HIDRÁULICO DEL AMORTIGUADOR O EXTRAER EL FILTRO DEL AIRE, DE ESPUMA, NO SE NECESITAN HERRAMIENTAS. MEJOR CONJUNTO DELANTERO, EL DE LA XR.





—Mira, XR, ya me estás crispando, tengo que comenzar la prueba y no puedo seguir de cháchara contigo. Además, te diré que aún para un tío que mida un metro ochenta, que ya sé que no es mi caso, resultas alta. Se nota que tu chasis es de los de antes, entre otras cosas porque hace poca «V», y con tus mismos recorridos de amortiguación ahora las motos ya no son tan altas.

—¿Poca «V»? ¿A qué te refieres?

—Lo de la «V» es una expresión; las motos modernas de campo están diseñadas de forma que la pipa de la dirección queda más alta que el punto del asiento en donde se instala el piloto. Digamos que éste va sentado en el interior de esta «V».

—Pero la TT también es así ¿no?

—Pues sí; si eso te consuela te doy la razón, ya que parece que estás cortadas ambas con el mismo patrón.

—Pe... Pero, ¿sigo siendo tu preferida o me has cambiado por la Iwata?

—Eso no te lo puedo decir aún, tendrás que leer el ensayo. Oye, te noto nerviosa, no estarás celosa, ¿verdad?

—Un poco, ya que en la comparativa de la otra vez, la de las enduro de «cuatro tiempos», yo era la pobrecita y todo se me podía excusar. Era como un cordero entre hambrientos lobos. Pero ahora la cosa es bien distinta, ya que la TT creo que es tan cordero como yo.

—¡Ya lo veremos!

CORDEROS

Técnicamente, estos dos «corderos» del enduro son muy parecidos. Hasta la estética resulta similar (depósitos cortos y pequeños, asientos largos y estrechos y, además, decorados idénticos en las dos motos). Es como si hubieran sido gestadas por la misma madre pero con diferente padre.

En ambos casos el chasis (pintado en color blanco en las dos) es de tipo monocuna. Pero mientras que en la Honda la espina principal del cuadro hace las funciones de depósito de aceite del motor, en el Yamaha este depósito está ubicado en la triangulación trasera del chasis, sección esta última que en ninguna de las dos es desmontable.

Sus geometrías, aunque parecidas, no pueden tacharse de «copia». La más larga es la TT, que entre ejes mide 1.485 mm., exactamente 30 mm. más que la Honda. Aun con todo, ninguna de las dos llega a las cotas de una Husqvarna 610 TE o una KTM 600 GS, que aún son más largas y entre ejes superan los 1.500 mm.

Esto da a las japonesas una cierta ventaja en tramos tortuosos, en donde «entran» mejor, pero a costa de sacrificar algo de aplomo en línea recta.

La Yamaha, cosa extraña, puesto que



como decíamos tiene más distancia entre ejes que la XR, es la que en la práctica acusa más este problema. Su dirección se vuelve algo nerviosa cuando se va verdaderamente deprisa en caminos.

La causa está en el avance que se le ha dado a la horquilla, 118 m. que, aunque es una cifra bastante normal en una moto de sus características, en la realidad no son tales, puesto que se pierde con el peso del piloto (ya que el primer tercio de esta horquilla es muy blando). En cualquier caso, me gusta el tarado de esta amortiguación tal cual es, aunque esto signifique que haya algo que perder por otro lado.

La XR en este aspecto mantiene un comportamiento más homogéneo, y en todo tipo de terrenos el funcionamiento de su horquilla es más que aceptable.

La horquilla de la XR es una Showa regulable en extensión y tiene la particularidad de que sus hidráulicos van encerrados dentro de una «cápsula». Este sistema de cartucho obra milagros, resultando, y con mucho, superior al convencional del pasado año. Detrás, el amortiguador (también de la casa Showa, pero en este caso multirregulable) va anclado a un basculante de aluminio de sección rectangular (como en la Yamaha). Mientras el amortiguador está nuevo va muy bien, pero a las pocas semanas de uso pierde efectividad, sobre todo si damos a la moto un uso deportivo.

En el tema de las amortiguaciones la TT 600 está más equilibrada. De serie, tanto la horquilla como el amortiguador (en los dos casos Kayaba) muestran un tarado más compensado que el de su rival.

El tren trasero en la moto de Iwata es menos «rebotón» que en la XR, aunque por otro lado la TT se muestra más lenta de reacciones. Con ella cuesta más derrapar y cuando derrapa se controla peor. En este aspecto también tiene mucho que ver el neumático, que en la Yamaha es de medidas 140/80-18 y en la XR sólo es de 110/100-18. Menos «balón» en la última pero con más altura de talón.

Las dos motos, de serie, vienen calzadas con neumáticos japoneses, I. R. C en la Yamaha y Bridgestone en la Honda. Por su tipo de goma (muy dura) sólo van bien en terrenos blandos.

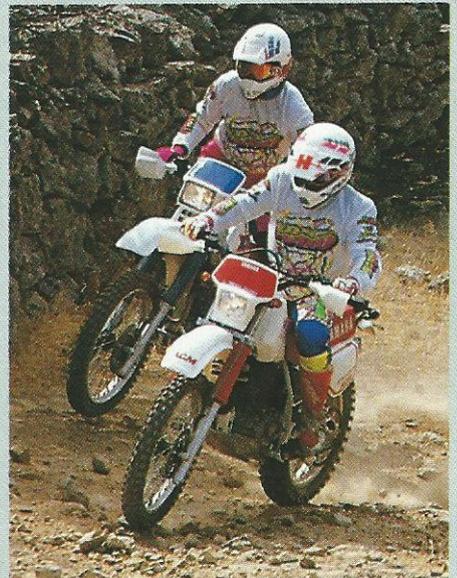
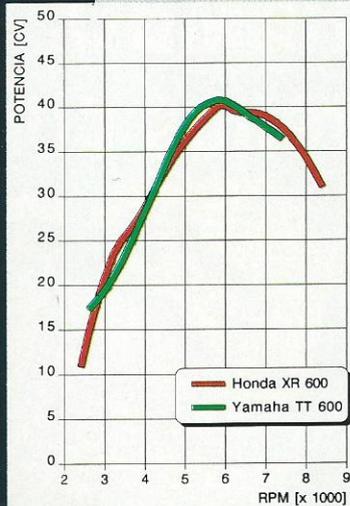
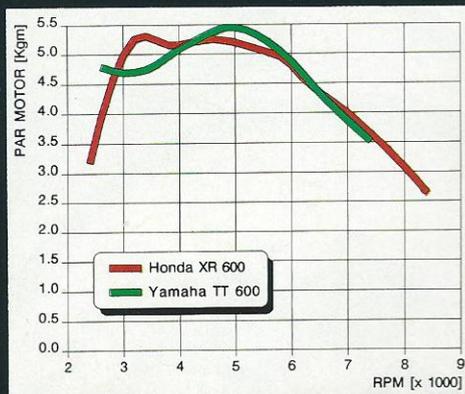
Y ya que hablamos de cosas redondas pasaremos a los frenos. Un tema delicado en la TT ya que su pequeño tambor trasero (130 mm.) no está a la altura del resto de la moto y, además, cuando se moja (punto flojo en los frenos de este tipo), tarda mucho en recuperar su efectividad (casi se podía decir su «inefectividad»).

El delantero cumple su papel sin más.

BANCO DE POTENCIA

	HONDA XR 600	YAMAHA TT 600
Potencia máxima al embrague (CV.)	40,3	40,8
Régimen de potencia máxima (r.p.m.)	5.930	5.780
Par motor máx. al embrague (mkg.)	5,32	5,46
Régimen de par motor máx. (r.p.m.)	3.360	4.920
Veloc. lineal del pistón al régimen de potencia máxima (m/s.)	15,8	16,2
Relación peso/potencia (kg/CV.)	2,96	3,43
Potencia específica (CV/l.)	68,1	68,6
Temperatura ambiente (°C)	25,0	29,0
Presión atmosférica (mb.)	945,0	940,0

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH FLA 203 de MOTOCICLISMO



Su pinza, aunque es de doble pistón paralelo como la de la XR, no da las mismas satisfacciones que en ésta.

La Honda es prácticamente perfecta en este apartado.

YDIS Y RFVC

RFVC e YDIS son las siglas de dos sistemas distintos que persiguen un mismo resultado, mejorar la combustión.

La Honda es la que incorpora el sistema RFVC (que significa que sus cuatro válvulas están colocadas en su culata en forma radial). La XR lleva un solo carburador (Keihin de 40 mm.) mientras que la TT monta dos Teikei, uno de 27 mm. y otro de 30 mm. Estos dos carburadores, que actúan como uno solo, se «alimentan» de una cuba común. Esto es lo que Yamaha denomina sistema YDIS.

El resultado en los dos casos es parecido. Son dos motores que disfrutan de un «par» excelente. Con sólo girar levemente el puño de «gas» aparecen los caballos. Además, el régimen de potencia máxima está en las dos por debajo de las 6.000 revoluciones.

Estos los hace muy agradables de pilotar siempre y cuando la orografía no nos complique demasiado las cosas, ya que, por razones «de peso» (algo más de 130 kilos cada una en orden de marcha), en trialeras sudaremos lo nuestro en caso de quedar atascados.

El problema viene también por la elevada altura del asiento (en las dos). Cualquiera intento de «remar» no fructificará si no contamos con unas buenas piernas.

A pesar de que ambos propulsores carecen de refrigeración líquida (que siempre amortigua los sonidos mecánicos internos) no resultan particularmente ruidosos. En las dos la distribución es por cadena y en la culata sólo se emplea un árbol de levas.

La TT cubica unos pocos centímetros más (595 contra 591 de la Honda), aun-

que no por esto da mucha más potencia (sólo 0,5 CV. más que la XR).

Y en cuanto al arranque, ese eterno maleficio que persigue a las monocilíndricas de esta cilindrada, la operación en las dos motos no plantea ninguna dificultad en frío (el starter en ambos casos se encuentra en el cuerpo del carburador, un tirador en la Yamaha y una palanquita en la Honda). Sólo en caliente, y de vez en cuando, se ponen testarudas y no responden al golpe de pedal.

PRECIO

Llegó la hora de la verdad. Hay que elegir y qué duda cabe que el tema de la «pasta» siempre es un factor determinante.

Hasta hace bien poco la Yamaha gozaba en este aspecto de una clara ventaja que excusaba totalmente la ausencia del disco en la rueda posterior. Las 675.000 pesetas que cuesta (sin matricular pero con IVA del 33 por ciento) la ponían en el mercado en una situación muy favorable. Decimos «la ponían» porque Honda España ha tardado muy poco tiempo en reaccionar y en menos de un mes la XR 600 ha pasado de 817.500 a 695.000 pesetas.

La diferencia de precios ahora ya no es tan radical, y aunque por lo demás la balanza entre las dos motos está muy equilibrada, nos gusta más la «música» de los dos discos de la Honda.

¿Son baratas o caras? Pues ni lo uno ni lo otro. Para lo que son las motos de este tipo en nuestro país (enduro de competición) son más bien baratas, pero si las comparamos con una trail de su misma cilindrada, que en teoría están más equipadas (homologadas para llevar dos pasajeros, incorporan arranque eléctrico, etcétera), es fácil que lleguemos a la conclusión de que otra rebajita en el precio no estaría de más. □

José M.ª Torres-Acero

Fotos: G. Arche
Colabora: A. Bustos

FICHA TECNICA

	HONDA XR 600 R	YAMAHA TT-600
Motor	4 tiempos, 4 válvulas radiales (Sistemas RFVC)	4 tiempos, 4 válvulas
N.º cilindros	Uno	Uno
Refrigeración	Por aire	Por aire
Diám. x carrera	97 x 80	95 x 84
Cilindrada total	591 c.c.	595 c.c.
Relación de compresión:	9:1	8,5:1
Potencia máxima	44 CV. a 6.500 r.p.m. (datos de fábrica)	40,8 CV. a 5.780 r.p.m.
Par máximo	5,5 m.k.g. a 5.000 r.p.m. (datos de fábrica)	5,46 a 4.920 r.p.m.
Carburación	1 Keihin PD 8 AF de 40 mm.	Teikei Y27 PV/1
Encendido	Electrónico	Electrónico
Embrague	Multidisco en baño de aceite	Multidisco en baño de aceite
Cambio	5 velocidades	5 velocidades
Trans. primaria	Por engranajes rectos	Por engranajes
Trans. secundaria	Por cadena	Por cadena
Bastidor	Monocuna en tubo de acero desdoblado bajo el motor	Monocuna en tubo de acero desdoblado bajo el motor
Susp. delantera	Horquilla Showa convencional de 43 mm.	Horquilla Kayaba convencional de 43 mm.
Recorrido	280 mm.	300 mm.
Susp. trasera	Monoamortiguador Showa. Sistema Delta Pro Link	Monoamortiguador Kayaba. Sistema Monocross
Recorrido	280 mm.	270 mm.
Freno delantero	Un disco 240 mm. Pinza Nissin de doble pistón	Un disco flotante 230 mm. Pinza de doble pistón
Freno trasero	1 disco 220 mm. Pinza Nissin de doble pistón	Tambor 130 mm.
Neumático del.	Bridgestone 80/100 x 21	IRC 100/80 x 21
Neumático tras.	Bridgestone 110/100 x 18	IRC 140/80 x 18
Longitud total	2.250 mm.	2.180 mm.
Dist. entre ejes	1.447 mm.	1.485 mm.
Capacidad depósito	10 l.	11 l.
Precio	695.000 ptas., IVA incluido	675.000 ptas., IVA incluido