

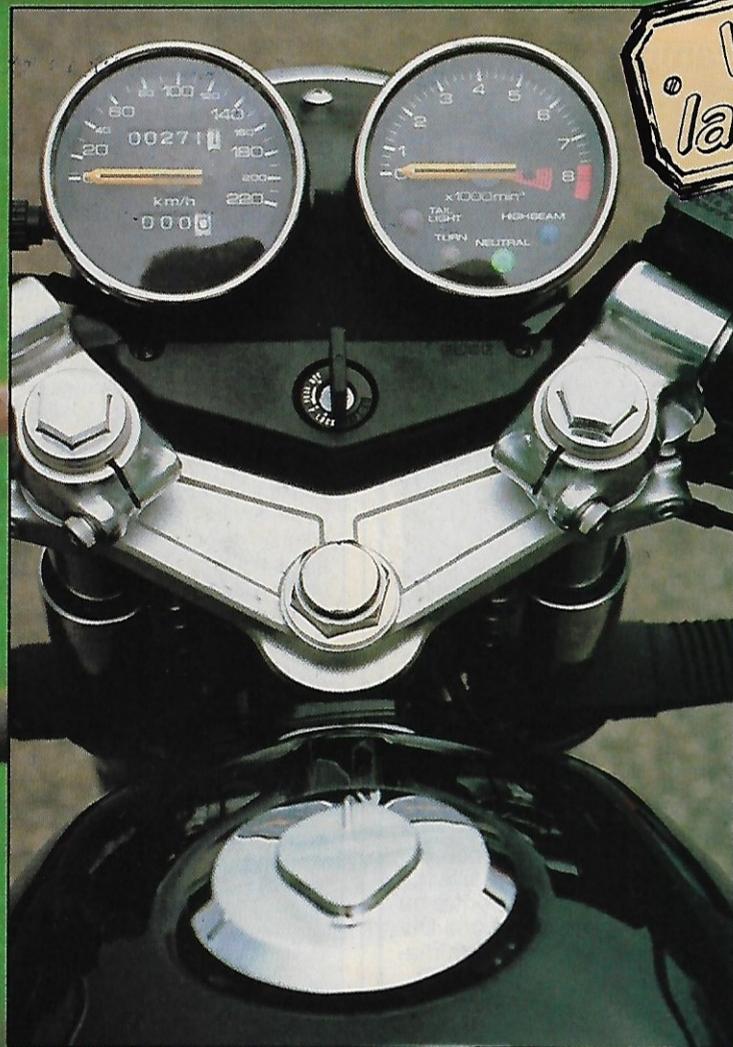
*Vuelven
las clásicas*

Honda XBR 500

Prueba

Nostalgia

Una nueva moda acaba de ser lanzada en el mundo de la moto. Como siempre, han sido los japoneses quienes, irónicamente, nos han vuelto a redescubrir la moto «británica», o al menos un estilo tan cercano a las cazadoras negras, botas de aviación y casco Cronwell que de no ser por que no gotean ni una gota de aceite podrían llevar sobre el guardabarros trasero aquel legendario «made in England».



www.motosclasicas80.com


motos clásicas
1980-2000

Info@motosclasicas80.com

www.motosclasicas80.com

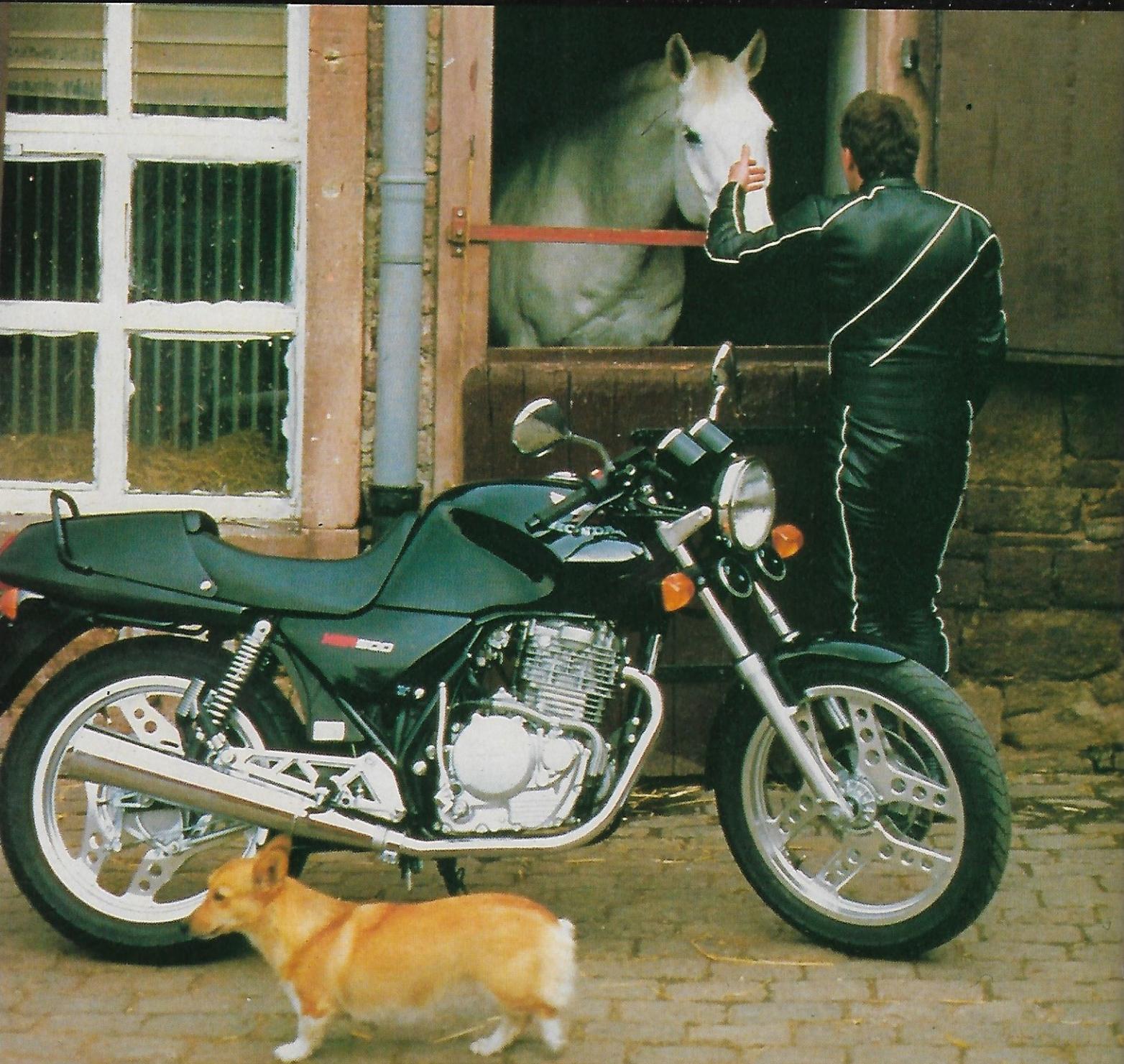
motos clasicas

info@motosclasicas80.com





Silueta clásica, color negro, faro redondo, semimanillares y estilo ciento por ciento británico.



EN 1978 Yamaha lanzaba al mercado su famosa SR 500, una sencilla monocilíndrica de cuatro tiempos. Y tuvo un éxito que en la actualidad todavía perdura. Precisamente por ser sencilla y monocilíndrica. Y... clásica, añadiríamos nosotros.

En 1982, ante las importantes cantidades de SR vendidas, Honda respondía, tarde, con su versión FT 500 Ascott. Un intento de ofrecer una monocilíndrica de carretera con aspecto de moto americana de dirt-track. Pero fue un fracaso y desapareció pronto del mercado. Curiosamente, la menos vistosa y más clásica SR seguía imparable su éxito.

En 1985, Honda, ante la insistencia de Yamaha ofreciendo una «Sanglas» bien hecha (eso es en realidad), exprimía una vez más los cientos de cerebros de su departamento de diseño y trazaba las líneas de una nueva moto. ¿Nueva? Una monocilíndrica, pintada de negro, manillar bajo, faro redondo y líneas clásicas británicas. Pura nostalgia.

Take one! (¡Coge una!)

Pero detrás de esa piel clásica se esconden unas lógicas «obligaciones» impuestas a los ingenieros japoneses (no se trataba de hacer una copia de una inglesa de los años '60 con todos sus defectos): faro redondo, instrumentos redondos, depósito grande, sonido de auténtico monocilíndrico pero... arranque eléctrico y también a pedal, ruedas de aleación y toda la moderna tecnología para crear una clásica deportiva, una moto de otros tiempos pero con los conocimientos actuales.

Take one!, ¡coge una!, reza la publicidad europea sobre esta moto. Y apetece. Negra, con el motor y escapes contrastando con su color metálico, esta XBR te hace dudar frente a otras motos modernas. No es ninguna tontería, se adivina una incomparable ligereza, un chasis para montañas con muchas curvas, y, ante todo, el sonido de dos megáfonos, casi hemos olvidado ya como suenan...

Un depósito de formas voluminosas y debajo una imponente culata de cuatro válvulas radiales. Las ruedas son del tipo ComStar de nuevo diseño para esta moto para calzar neumáticos sin cámara. Por todas par-

Honda 500 XBR y Yamaha SXR 600

¿Españolas en el '86?

No deja lugar a opción, la publicidad de la XBR en Europa.

En el pasado Salón de Barcelona, Honda exhibía la XBR en su stand en un intento (junto con la NSR 400 y VF 1000 F II) de sondear las posibilidades (la aceptación del público) de tales máquinas en una futura importación.

Evidentemente fueron muchos los que contemplaron la XBR y aunque desconozco el resultado final de la encuesta, creo que siendo España fundamentalmente un país de monocilíndricas, y visto el éxito de la Yamaha SR 250, no sería disparatado pensar en un posible éxito también de estas grandes «mono» que disponen de una tecnología de vanguardia y una estética ciento por ciento europea.

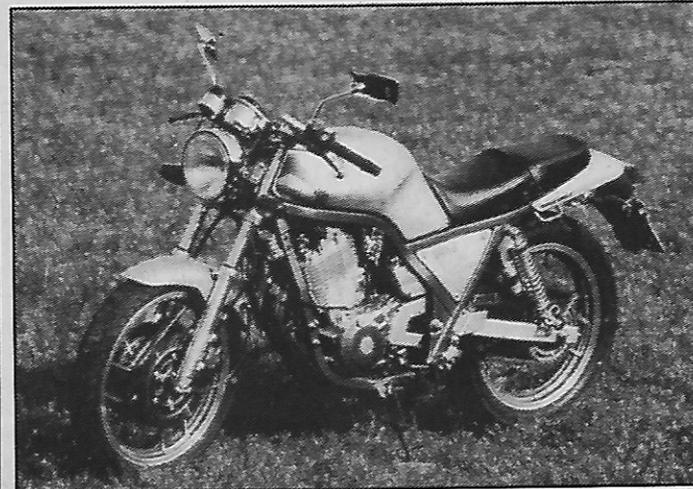
Además, sus mecánicas son muy sencillas de mantenimiento, fáciles de reparar y muy bajas de costo de taller comparadas con una bicilíndrica y no digamos ya con una de las multis V-4 de la actualidad.

Y ante todo, no olvidemos que son motos con potencias brutas superiores a los 40 CV., con pesos limitados (180 kg.) y dotadas de chasis y frenos de última hornada. Las suspensiones son por otro lado de una extrema sencillez, (doble amortiguador posterior), lo que sin lugar a dudas evitará mayores quebraderos de cabeza a la hora de los reglajes además de ofrecer mil posibilidades a la industria auxiliar nacional en este campo (y en muchos otros, puesto que van desprovistas de cualquier tipo de carenado y accesorio).

Honda y Yamaha podrían jugar la baza de un precio muy ajustado para introducir estas bellas monocilíndricas de aire retro pero técnica del año 2000. En Alemania, 325.000 pts. para la XBR es un precio más que ajustado y aunque aquí no podamos soñar con tan suculenta oferta, sí podrían situarse en un precio «algo» mayor pero que sin embargo (dada la sencillez de la moto) permitiese a quienes van a comprarse una moto de media cilindrada, acceder a ella sin un gran desembolso económico a la vez que serviría para abrir el apetito hacia otros cubicajes.

Y de paso, quizá, veríamos satisfechas algunas nostalgias (quizá más de las que pensamos) por aquellas inglesas que un día dejaron de existir y que ahora los japoneses parecen dispuestos a resucitar.

C.B.



La Yamaha SXR 600, con culata de cuatro válvulas, chasis de sección rectangular y 42 CV. a 6.500 r.p.m.

tes las referencias a las clásicas británicas es continua: muchas piezas cromadas o pulidas, los relojes con cazoletas cilíndricas y cromadas en negro, semimanillares cromados y los dos megáfonos bien brillantes.

En el lado derecho del motor, dos gruesos conductos tipo Aeroquip metálicos llevan el aceite del depósito situado bajo el asiento en la parte derecha, al cárter (seco). Igual que en las buenas inglesas.

La buena patada o el arranque a dedo

El futuro dueño de la XBR puede elegir entre dos cómodas formas de poner en movimiento el grueso pistón de 92 mm. de diámetro: con el arranque eléctrico pulsando simplemente un botón o como en casi todos los monocilíndricos actuales (y pasadas), mediante la tradicional patada al Kickstarter. El «botón» ha sido incluido como un argumento comercial con vistas a no perder aquellos clientes que «odian» la puesta en marcha clásica por patada. Una concesión.

Las siglas XBR significan: monocilíndrico (X), calle (B) y sport (R), y esta última definición queda bastante patente por el primer sonido nada más poner la moto en marcha. Profundo, seco. El doble escape no está ahí sólo por razones estéticas sino que ayudan a mejorar la refrigeración de los dos conductos de escape.

Aparte de esto, resultaba más fácil moderar el ruido de escape sin que se tuviese que sacrificar ninguno de los 44 CV. a 7.000 r.p.m., con el sistema doble que con un único y voluminoso silencioso/megáfono.

Pero si a pesar del buen filtraje de buena parte del sonido de escape, se adivina rápidamente que estamos ante la típica música de un monocilíndrico, por el contrario las vibraciones propias de los grandes «pucheros» han desaparecido. La respuesta la hallaremos en el eje de balance situado frente al cigüeñal, que las absorbe absolutamente todas.

Técnica: mucha y buena

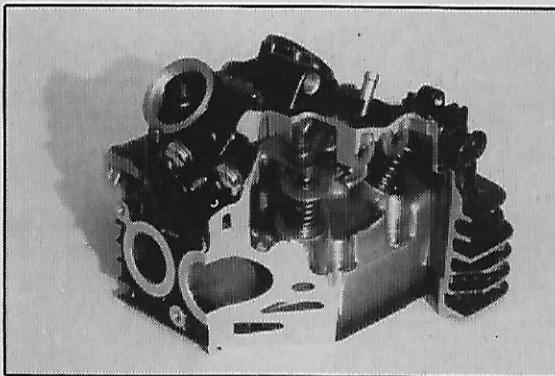
Ya desde los primeros metros sobre la moto uno se da cuen-

Honda XBR 500

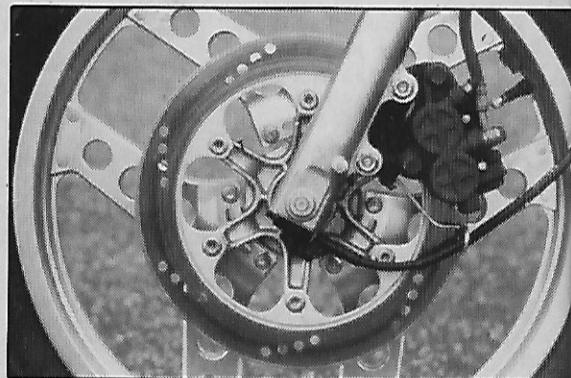
ta del trabajo técnico realizado por Honda para conseguir que esta monocilíndrica de calle sea un prodigio mecánico. A partir de 2.000 r.p.m. el motor responde libremente sin el más mínimo ahogo, a partir de 4.500 la patada en el trasero es notable, la aceleración se hace evidente. La aguja escala entonces hacia las 7.800 r.p.m. sin que el ligero «mono» de tan sólo 50 kg. de peso acuse el más mínimo bajón (ver curva de potencia), siempre empujando, que es como debería comportarse cualquier monocilíndrico de estas dimensiones, aunque a veces no resulta tan evidente en muchas de las actuales «trail» de la marca.

Para lograr esta limpieza de funcionamiento, movilizandolos 44 CV. a la salida de embrague, Honda ha dispuesto una culata RFVC (Radial Four Valve Combustion Chamber), de forma hemisférica con cuatro válvulas dispuestas radialmente. Se emplea un solo árbol de levas que acciona a través de cuatro balancines las cuatro válvulas. De este modo se pierde menos potencia en el movimiento de la distribución que con el sistema DOHC.

Todo el trabajo realizado en culata da en la práctica un resultado bastante elocuente: 98 CV/litro, para una monocilíndrica con escapes silenciados no es un mal dato. Con una carrera de 75 mm., muchos estarán pensando en los peligros de una pasada de vueltas o la «escapada» de una marcha cercana al límite de las 7.000 r.p.m. de potencia máxima. Pero a ese régimen, el «big piston» tiene una velocidad lineal de 17,5 m/s. Ello nos permitirá jugar todavía con la escala del cuentavueeltas unas cuantas r.p.m. más, hasta

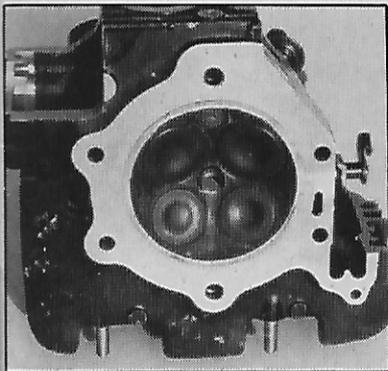


Disposición radial de las válvulas.

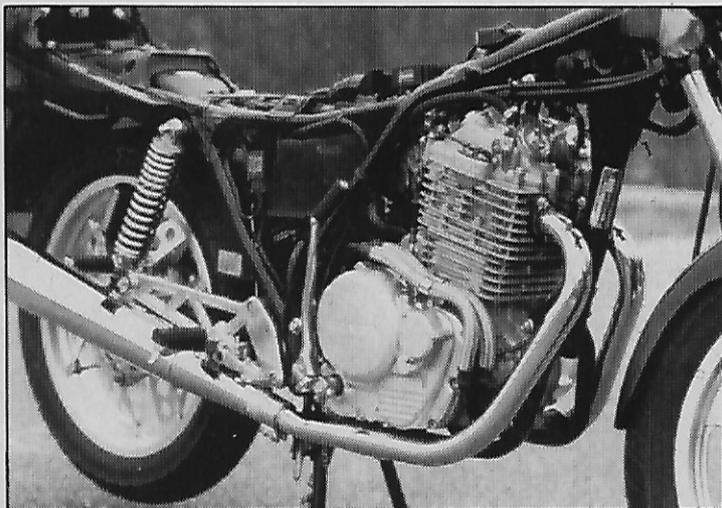


Simple disco delante pero con pinza de doble pistón.

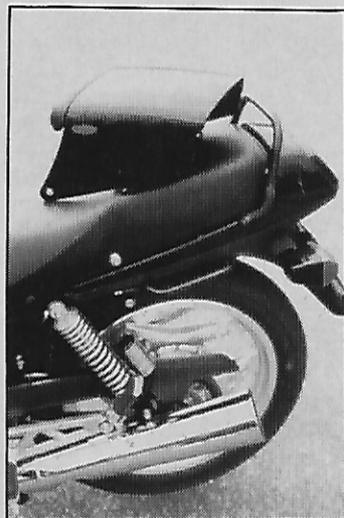




Cámara de combustión semiesférica para la Honda XBR.



Chasis desdoblado bajo el motor. Obsérvense los conductos de aceite exteriores que provienen del depósito situado bajo el asiento.



Colín desmontable para utilización en dúo.

el límite «de verdad» de 7.800 r.p.m. Ahí el pistón ha incrementado su velocidad a 19,5 m/s. Un dato astronómico tanto para Honda como para esta moto «civilizada».

Prestaciones sin competencia

También las prestaciones, aceleración, elasticidad y velocidad máxima, pueden ser consideradas para una 500 de cuatro tiempos monocilíndrica como excepcionales.

Cifras como 6,2 segundos de 0 a 100 km/h., 12,8 segundos en la recuperación de 60 a 120 km/h. en quinta, y 172 km/h. de velocidad máxima (piloto agachado) comparadas con otras monocilíndricas como la Yamaha SR 500, la Honda FT 500 o la BSA Gold Star ponen rápidamente en evidencia que los técnicos de Honda han creado algo más que una moto con estilo rancio.

La Yamaha SR 500 aceleraba hasta 100 km/h. en 7,8 segundos, empleaba 15,3 segundos en pasar de 60 a 120 km/h. y tiene una velocidad máxima de 146 km/h. con el piloto agachado. Queda claramente desfasada en un enfrentamiento directo con la XBR y habrá que compararla con la reciente modernización de esta moto que Yamaha ha denominado SXR.

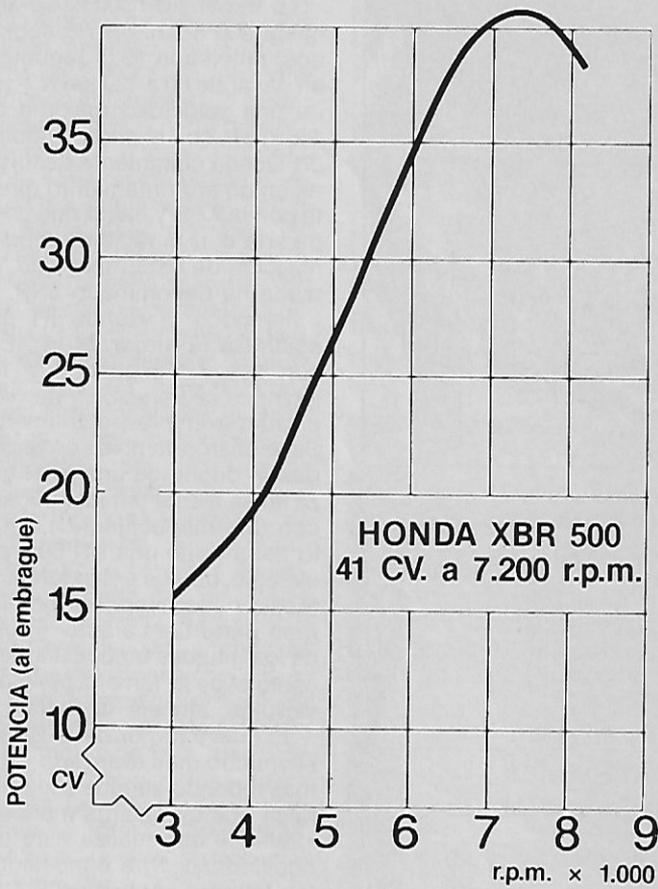
Tampoco la Honda FT 500 estaría a la altura de la XBR, con sus 7,4 segundos y 145 km/h. de aceleración y de velocidad máxima respectivamente. Sin embargo, también es verdad que el dueño de una XBR quizá no se siente tan identificado con una monocilíndrica como lo haría el de una SR 500, por ejemplo, porque esta Honda de técnica moderna ha perdido gran parte del carácter «viejo» de los grandes monocilíndricos como el de la Yamaha (sólo dos válvulas, sin eje de balance).

El nuevo motor de la Honda es mucho más avanzado y gira más redondo aunque eso quizá haga que uno sienta menos el «trabajo» que realiza este monocilíndrico. Otra concesión a los tiempos modernos.

Chasis: en su punto

Y lo mismo podría decirse del chasis. Se halla por encima de lo conocido hasta ahora, especialmente las suspensiones. Con la mitad de recorrido que en las motos de enduro monocilíndricas de la casa, resultan algo duras aunque no perdudan el confort de marcha.

A nivel de frenos Honda ha jugado la baza del poco peso y ha montado un solo disco delante pero... con pinza de doble



Prestaciones

Aceleración

0 - 100 km/h.	6,2 s.
0 - 120 km/h.	9,0 s.
0 - 140 km/h.	13,2 s.
0 - 400 m.	14,5 s.
0 - 1.000 m.	28,3 s.

Velocidad máxima

Piloto sentado	149 km/h.
Dos personas	140 km/h.
Piloto agachado	171 km/h.

Consumo

Media de la prueba 6 l/100 km.

Ficha técnica

Motor: Monocilíndrico cuatro tiempos refrigerado por aire, eje de balance; 4 válvulas radiales, simple árbol de levas en culata. Diámetro por carrera 92 x 75 mm. Cilindrada 498 c.c. Relación de compresión 8,9:1. Potencia máxima (según fábrica) 44 CV. a 7.000 r.p.m. Par máximo 3,5 mkg a 3.000 r.p.m. Carburador 1 Keihin 39 mm. Encendido transistorizado. Carter seco. Batería 12V/12 Ah. Embrague multidisco en baño de aceite. Cambio de cinco velocidades. Arranque eléctrico y por kick.

Chasis: Simple cuna desdoblada bajo el motor. Horquilla telescópica delantera con barras de 35 mm. Recorrido 140 mm. Detrás, dos amortiguadores hidráulicos de 100 mm. de recorrido. Freno delantero, 1 disco de 274 mm. Ø. Freno trasero, tambor 140 mm. Ø. Ruedas, 100/90-18 delante, 110/90-18 detrás.

Medidas: Distancia entre ejes: 1.400 mm. Longitud 2.120 mm. Altura asiento 785 mm. Peso con los llenos hechos 182 kg. Capacidad depósito 20 litros. Reserva 3,9. Depósito aceite 2,4 litros.

pistón, con lo que la frenada resulta excepcional. Detrás se ha montado un tambor que cumple simplemente y puede considerarse suficiente.

A pesar de sus 182 kg., la XBR se comporta como una moto con la mitad de peso. Escribos retrasados, posición relativamente baja y semimanillares hacen que nos sintamos sobre la XBR como en una «buena vieja» café-racer de los '60. Sumamente ligera y manejable, los semimanillares hacen que al principio tengamos la sensación de excesiva sensibilidad en la dirección. Podría pensarse en un avance excesivamente corto ya que la rueda en curvas muy cerradas y lentas se cae hacia el interior del viraje. Pero es sólo cuestión de hábito, a la media hora de rodar con la moto uno se olvida de ello y se siente totalmente identificado con el comportamiento de la moto.

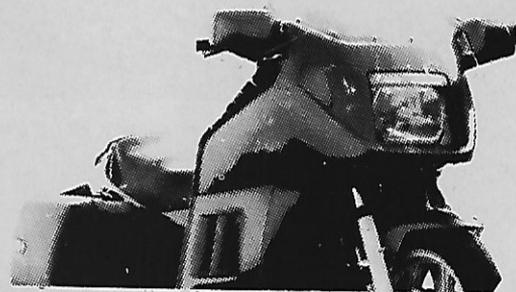
Hasta el último detalle

La XBR, por ser una moto de serie tiene unos acabados que son realmente sorprendentes.

Esta moto tiene una terminación impecable hasta en los más mínimos detalles. Podemos decir que, por ejemplo, se ha cuidado especialmente el apartado referido a las luces, con un faro que proporciona un magnífico haz y que hará de la XBR una auténtica correccaminos en la conducción nocturna.

Respecto a los mandos, tanto las levas como el cambio, siguen las normas Honda en cuanto se refiere a suavidad y precisión. El gran depósito de gasolina con el que va equipada esta moto tiene una capacidad de 20 litros lo cual significa que gracias al consumo medio de 6 litros ofrece una buena autonomía de mínimo 300 km.

En cuanto a su utilización en dúo, la XBR, siguiendo la moda actual de las superbikes pluricilíndricas, lleva acoplada en la parte trasera del asiento un pequeño colín desmontable para la ubicación del pasajero. Este dispondrá de un confort aceptable aunque se echan a faltar unos reposapiés algo más anchos y que protejan los tobillos de los roces con los amortiguadores.



BMW K 100 RT.

Ya está aquí la BMW más esperada.

Descubre la BMW K 100 RT. La experiencia más avanzada en el motociclismo de larga distancia. Confort y máximas prestaciones para que cuanto más largo sea el camino, mayor sea el placer de recorrerlo.

Tu BMW K 100 RT te espera aquí.

MOTOS HERNANDEZ

Infanta Mercedes 70-77 Tel-279 35 90
MADRID





A pesar de su corte clásico, hasta romántico, la XBR es una monocilíndrica de elevadas prestaciones y técnica ciento por ciento actual.

El regreso del monocilíndrico

Con la entrada en los mercados europeos de la XBR y también la Yamaha SXR 600, los japoneses han dado con el dedo en la llaga de los aficionados que se hallan lejos de las posibilidades económicas de las grandes «multis». El aspecto «retro» pero puesto al día y con tecnología de punta en el campo de los monocilíndricos, gracias a la experiencia con las motos de Trail, ha supuesto la creación de un nuevo estilo de moto de carretera, con mecánicas sumamente simples y fáciles de mantener, prestaciones respetables y unos precios en Europa (329.614 pts. —en Alemania— para la Honda XBR, y muy similar para la Yamaha) que evidentemente las hacen más atractivas si cabe. Es la vuelta del monocilíndrico a la carretera pura, con el estilo de antes, pero con mecánica japonesa. Lo dicho, ni una gota de aceite en el suelo. □

C.B.

(Adaptación de Motorrad)