

Honda XL 200 R

prueba

La eco-lógica

Hablar de una moto de trail sería decir que sirve para todo pero que no vale para nada. Si sigues pensando de esta forma es que no conoces la Honda XL 200 R: una moto lógica que por el precio de 374.900 ptas. es un perfecto cocktail de una buena moto de turismo y una juguetona moto-verde ecológica, y que, además, consume muy poco.

CASI todos los que llevamos ya cierto tiempo en el mundo de la moto hemos dado nuestros primeros pasos en

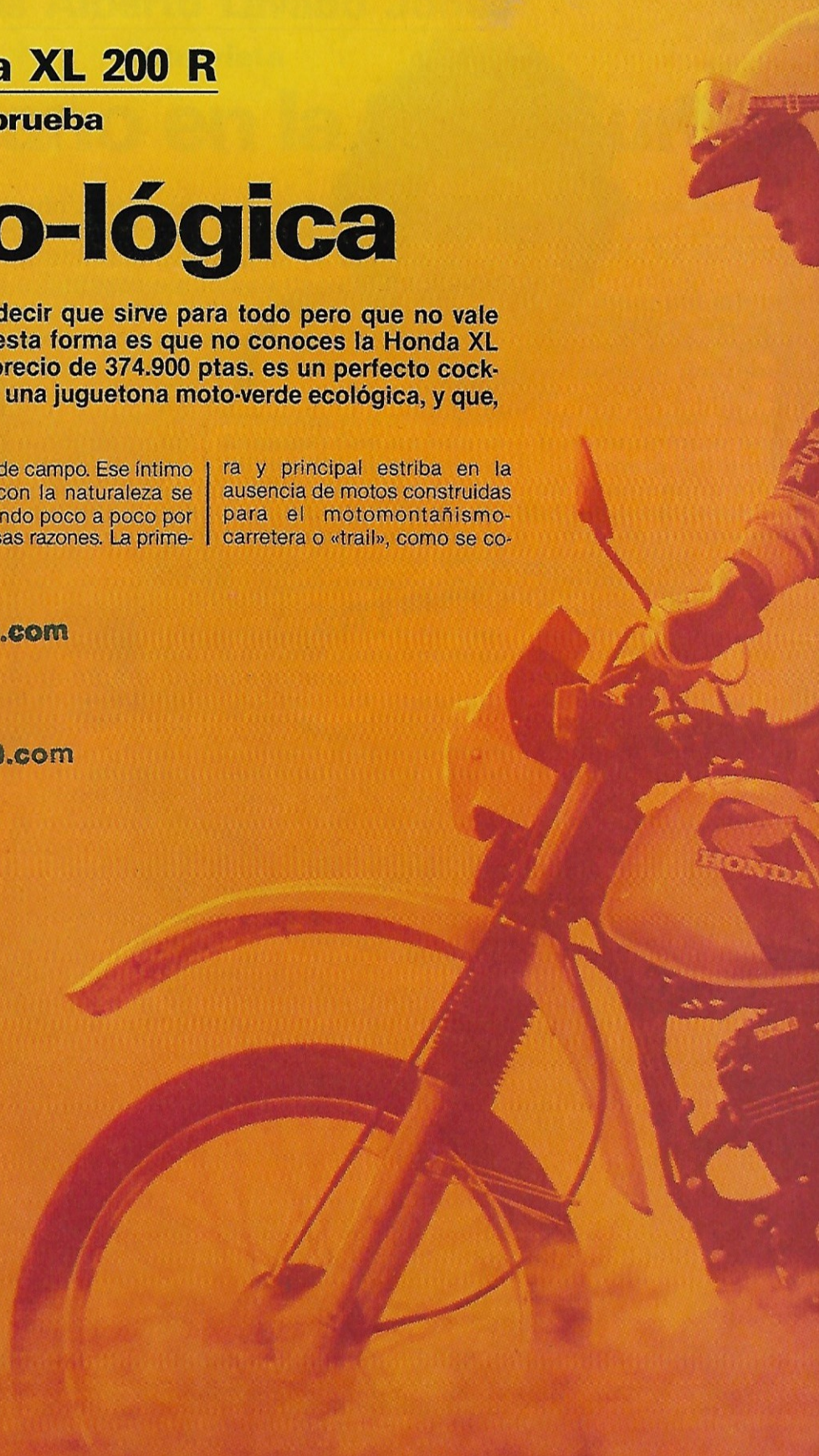
una moto de campo. Ese íntimo contacto con la naturaleza se fue apagando poco a poco por muy diversas razones. La prime-

ra y principal estriba en la ausencia de motos construidas para el motomontañismo-carretera o «trail», como se co-

www.motosclasicas80.com



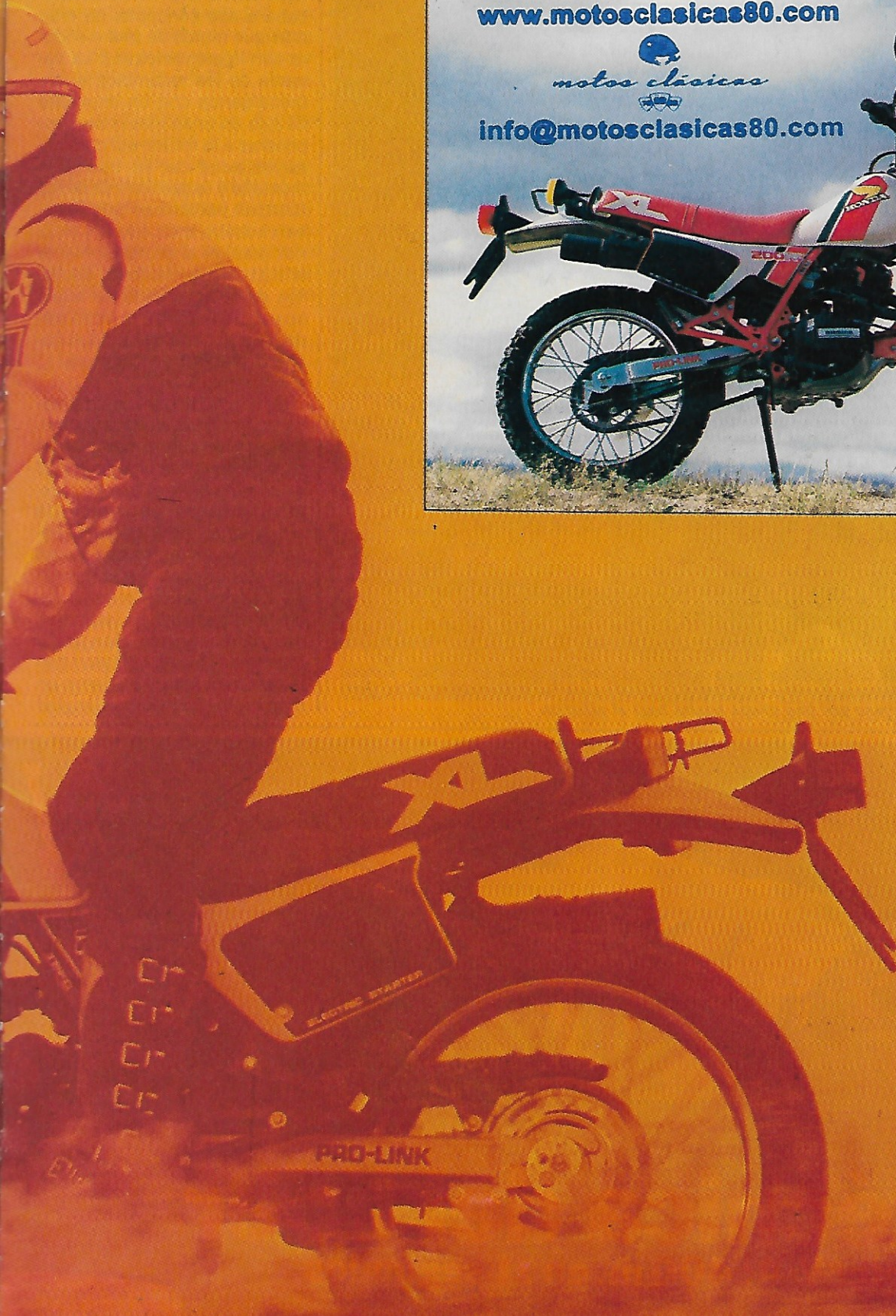
info@motosclasicas80.com



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Honda XL 200 R



En esta foto de la XL desprovista de la carrocería se puede apreciar la simplicidad de su bastidor simple cuna abierto. La cola posterior queda cerrada por el portaequipajes trasero para dar mayor rigidez al conjunto. El guardabarros trasero está reforzado por una chapa oculta bajo el plástico.

noce ahora; lo que más se acercaba a ese concepto, no eran más que motos de trial o enduro con ligeros retoques. La carestía de los recambios al sobrecargarlos con un impuesto de lujo en unas motos muy expuestas a la rotura, así como la exclusividad de su uso a la montaña y la decadencia de las fábricas nacionales que aislaban nuestro mercado del exterior gracias al proteccionismo oficial, fueron factores decisivos de la estampida de aquellos aficionados de la moto verde a otros campos como el coche o la moto de carretera.

Al mismo tiempo, se apuntaba en el extranjero la solución: motores de cuatro tiempos en bastidores contruidos a mitad de camino entre el campo y asfalto, dotados de motor de arranque y otros detalles impensables en motos que tenían que «dar brincos» en la montaña. Las dos únicas marcas nacionales dedicadas a las motos de cuatro tiempos, Sanglas y Mototrans-Ducati, captaron con retraso esa idea y pusieron en marcha los proyectos Sanglas

500 TT y la MTV Yak-410 que nunca pudieron ver la luz, aunque sí esta última en el presente y de la mano de Merlín con el nombre de DG-11.

A destiempo, han llegado esas verdaderas trail, encontrándose ante ellas un panorama desolador con millares de potenciales clientes defraudados que ya no quieren probar nada nuevo, pero esperanzador al aumentar día a día el número de jóvenes adictos a esta «nueva» especialidad.

Honda XL 200 R: ¿Una más?

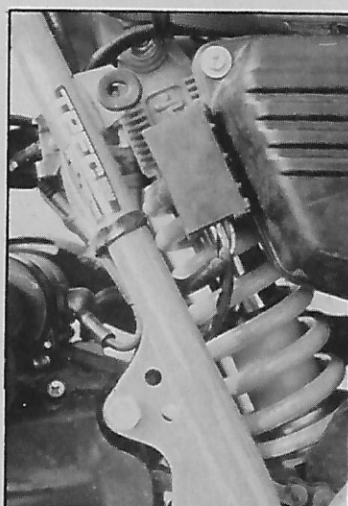
La Honda XL 200 R nos llega de Italia. Su motor es una evolución del conocido monocilíndrico cuatro tiempos de 125 c.c. visto en infinidad de modelos construidos por la filial italiana de Honda. La cilindrada se aumenta hasta los 194,6 c.c. con unas mayores dimensiones de diámetro y carrera, y a la vez se le dota de una sobredimensionada bomba de aceite necesaria para engrasar el mayor volumen desplazado por el pistón.

El encendido pasa a ser electrónico (mínimo mantenimiento) mientras que el alternador es ahora trifásico con una potencia de 96 W a 12 V eliminando así el eterno problema que adolecían los monocilíndricos del octavo de litro de falta de carga en la batería.

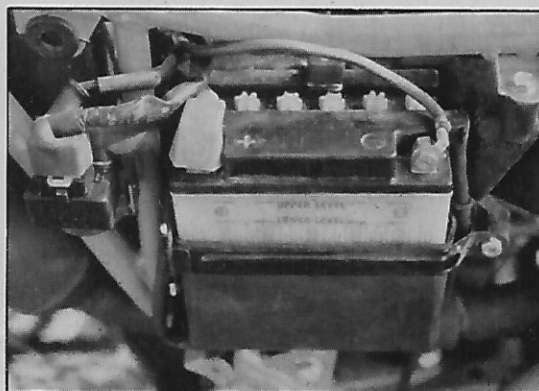
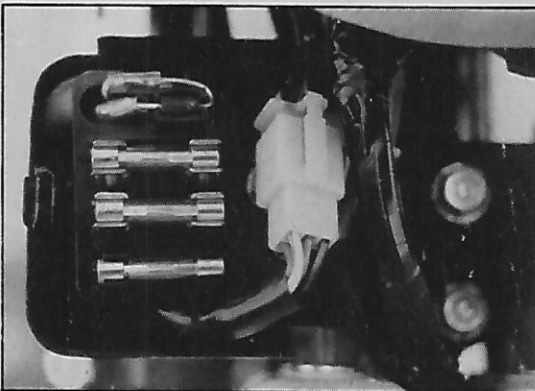
Se ha eliminado el pedal de arranque y se sustituye por un motor eléctrico. La caja de cambios se mantiene sin apenas variaciones a excepción del piñónaje de la quinta velocidad de desarrollo mucho más largo.

El mismo propulsor cierra el bastidor de simple cuna por su parte inferior quedando protegidos los cárteres por una rígida plancha de duraluminio.

De las suspensiones se encarga una horquilla Marzocchi oleoneumática de eje adelantado y un Pro-Link para la trasera asistido por un amortiguador Paioli con sistema de precarga de muelle regulable por tuerca-contratuerca. El calzado se encomienda a unos Dunlop del tipo ecológico, el mejor compro-



El monocilíndrico cuatro tiempos ofrece una elasticidad increíble en una moto de esta cilindrada. El monoamortiguador del Pro-Link es regulable tanto en precarga de muelle como en inflado; con el tarado de origen se muestra excesivamente blando. Bajo el portafaros y a su izquierda se encuentra la caja de fusibles que incluye además uno de repuesto. Retirando la placa derecha se accede a la batería Yuasa de 12V; en ningún momento nos dio síntomas de falta de carga como ya ocurría en los modelos de 125 c.c.



miso para un uso mixto campo-carretera.

La característica principal de esta Honda es su sencillez de funcionamiento. La puesta en marcha no reviste el menor problema gracias al motor de arranque y a la innecesaria utilización del starter. Una vez se le haya dado vida al motor se puede apreciar el reducidísimo ruido que emite incluso cuando se le hace subir de vueltas.

Excelente rutera

Honda declara en sus catálogos una potencia máxima de 18 CV para esta XL que posiblemente se reduzcan a 15 si los consideramos a la rueda. Respecto al motor de 125 c.c. la XL sube más rápida de vueltas llegando al tope en las 9.000 mientras que la primera superaba este régimen en dos mil vueltas.

En lo que más destaca este monocilíndrico es en par; su empuje es extraordinario desde muy bajas vueltas, característica fundamental en una moto que ha sido pensada para hacer excursiones por campo a rit-

mo de paseo; porque, si aspiramos a un ritmo más fuerte, nos encontraremos con que los neumáticos ecológicos que equipa de origen, deslizan por tierra suelta como si fuera jabón.

Las suspensiones se muestran blandas y, con el tarado de origen del amortiguador posterior —que se nos recomendó no modificar— no compensa con la horquilla, resultando ésta ligeramente más dura y correcta. Con pasajero a bordo, el Pro-Link baja considerablemente afectando a la manejabilidad, puesto que se consigue un mayor lanzamiento de horquilla. Y hablando de pasajero, éste se encuentra a sus anchas sobre el amplísimo asiento de la XL y con los pies en unas estribas ancladas directamente al bastidor; el conductor, salvo en el efecto del mayor lanzamiento del tren delantero, prácticamente no advierte que va acompañado.

Rodando en carretera ocurre algo muy curioso. Algo parecido le pasó a la BMW GS 80 que resultó ser la boxer de BMW que mejor comportamiento ofrecía en asfalto, y como con-

secuencia, dio origen a la ST 80. Honda, con la XL 200 ofrece una excelente máquina para turismo. Incluso el comportamiento del chasis es muy superior al de la Honda CS 125, hermana de ésta y también con pasaporte italiano. El bastidor es muy noble e invita a tumbar sin hacer extraños, aun teniendo en cuenta que calza unos Dunlop mixtos.

La XL podría llamar de tú a tú a cualquiera de las motos de pequeña-mediana cilindrada que han pasado por nuestra serie económica. Manteniendo una velocidad de 85 km/h. la pequeña gran Honda registraba un consumo de 2,95 litros a los 100 km.; y con esos supuestos 15 CV de potencia alcanza una velocidad máxima de 110 km/h. Todos estos datos podrían ser mejorados dando mayor exclusividad al asfalto con un desarrollo mucho más largo.

Los frenos son de tambor, y aunque cuentan con 110 mm. de diámetro bien aprovechados, se nos ofrecen como un tanto justillos. Un freno de disco para la rueda delantera sería la mejor solución, dándole ade-

Honda XL 200 R

más al conjunto un aire más a la moda actual.

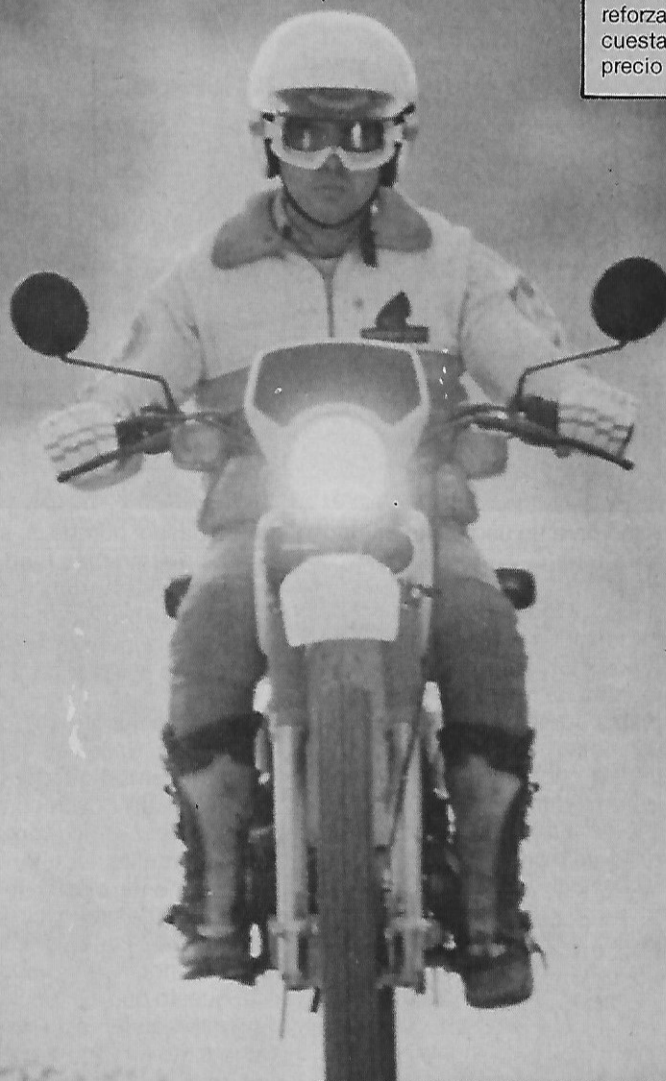
Podríamos decir que carece prácticamente de vibraciones; sólo cuando sobrepasamos las siete mil vueltas hacen acto de presencia, pero en ningún momento se pueden considerar verdaderamente molestas.

Es lógico; si quieres una moto para desplazarte y otra para divertirti los fines de semana en el campo, fíjate en la Honda XL 200 R, posiblemente se te reduzca a la mitad el presupuesto.

Antonio CUADRA
Fotos: Emilio JIMENEZ

La versión PD

Las carreras del desierto superan en afición a cualquier otra; y como están de moda, Honda nos ofrece una variante de la XL denominada «Paris-Dakar». Todo lo dicho sobre la XL 200 R se puede aplicar a la PD ya que comparten ambas la misma mecánica, desarrollos, suspensiones y bastidor. Únicamente difieren en el depósito de combustible con capacidad para 16,5 litros, el asiento que monta más sobre el depósito, los neumáticos que pasan a ser unos Metzeler, el guardabarros delantero reforzado y distinta decoración. La variante PD cuesta 399.900 ptas. llevando pues un sobreprecio de 25.000 ptas. sobre el modelo base.



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Ficha técnica

Motor: Monocilíndrico cuatro tiempos refrigerado por aire. Distribución monoárbol de levas en culata con dos válvulas. Diámetro por carrera, 65,5 x 57,8 mm. = 194,6 c.c. Relación de compresión 9,4:1. Encendido electrónico TEC por descarga capacitiva. Carburador Dellorto de 24 mm. con bomba de aceleración. Lubricación forzada por bomba centrífuga. Embrague por discos múltiples en baño de aceite. Cambio de cinco relaciones.

Bastidor: Estructura mixta de tubo y chapa, del tipo simple cuna.

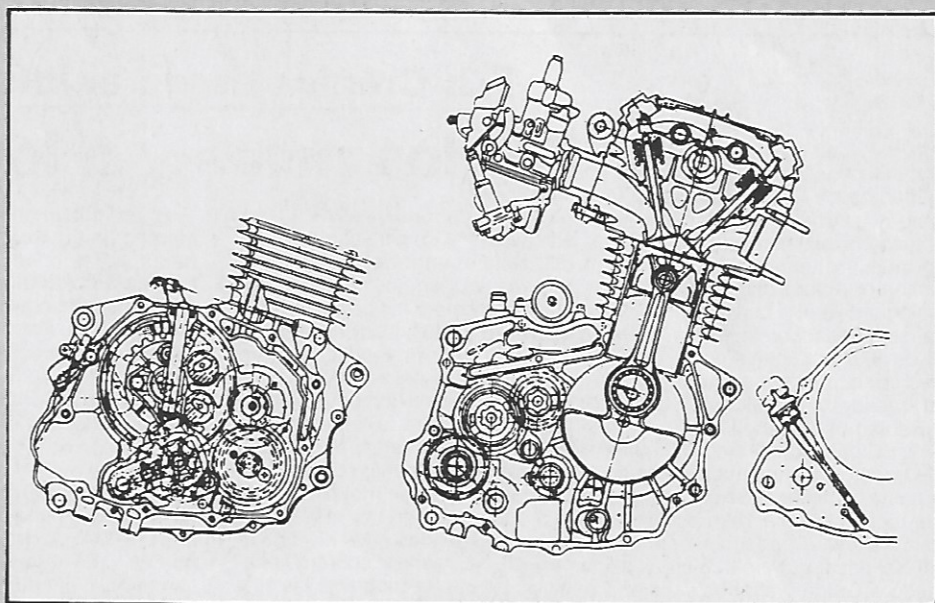
Suspensiones: Horquilla oleoneumática Marzocchi de eje adelantado; diámetro de barras 35 mm., recorrido 204 mm. Suspensión posterior Pro-Link con monoamortiguador Paioli, recorrido 145 mm.

Frenos: De tambor con 110 mm. de diámetro.

Neumáticos: Dunlop K 550. Delantero 2.75 x 21". Trasero 4.10 x 18".

Capacidad depósito: 9 litros. Reserva: 1,5 litros.

Peso: En seco, 115 kgs.



Bajo la lupa

El motor de la XL 200 R es un sencillo monocilíndrico de cuatro tiempos refrigerado por aire. En su lado izquierdo se esconde el alternador trifásico, sobre cuya corona externa engrana el piñón del motor de arranque. Retirando una tapa situada en la parte izquierda de la culata se accede a la cadena de la distribución; en este mismo lugar se alojaban los platinos en el motor de 125 c.c., que para esta ocasión se han eliminado al equipar un encendido electrónico CDI (por descarga capacitativa).

El carburador es un Dellorto de 24 mm. de difusor con la novedad de incluir bomba de aceleración. Este sistema de carburación es muy empleado en coches y en alguna moto de gran cilindrada. Básicamente consiste en una membrana que lanza un chorro de gasolina directamente al difusor del carburador en el momento en que se le acelera. De esta manera la mezcla se enriquece y proporciona una respuesta más limpia.