

www.motosclasicas80.com


motos clasicas


info@motosclasicas80.com



Honda XL 600 LM

prueba a fondo

¡Vive la aventura!

Un gran monocilindrico de cuatro tiempos, unos bajos de locomotora, una silueta impresionante y la carretera y el campo, todo el horizonte, por delante. Son las nuevas trail que como esta Honda XL 600 LM despiertan de nuevo las ansias de aventura. Otra dimensión de la moto.



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



El aspecto de la Honda XL se puede calificar de impresionante con su depósito de casi treinta litros y su tamaño. Parece que se ha escapado del Paris-Dakar.



EL trail hace mucho tiempo que nació, y ya hace varios años que nuestros vecinos franceses están viviéndolo de lleno y que los alemanes e italianos llegan a nuestras playas con sus motos polivalentes.

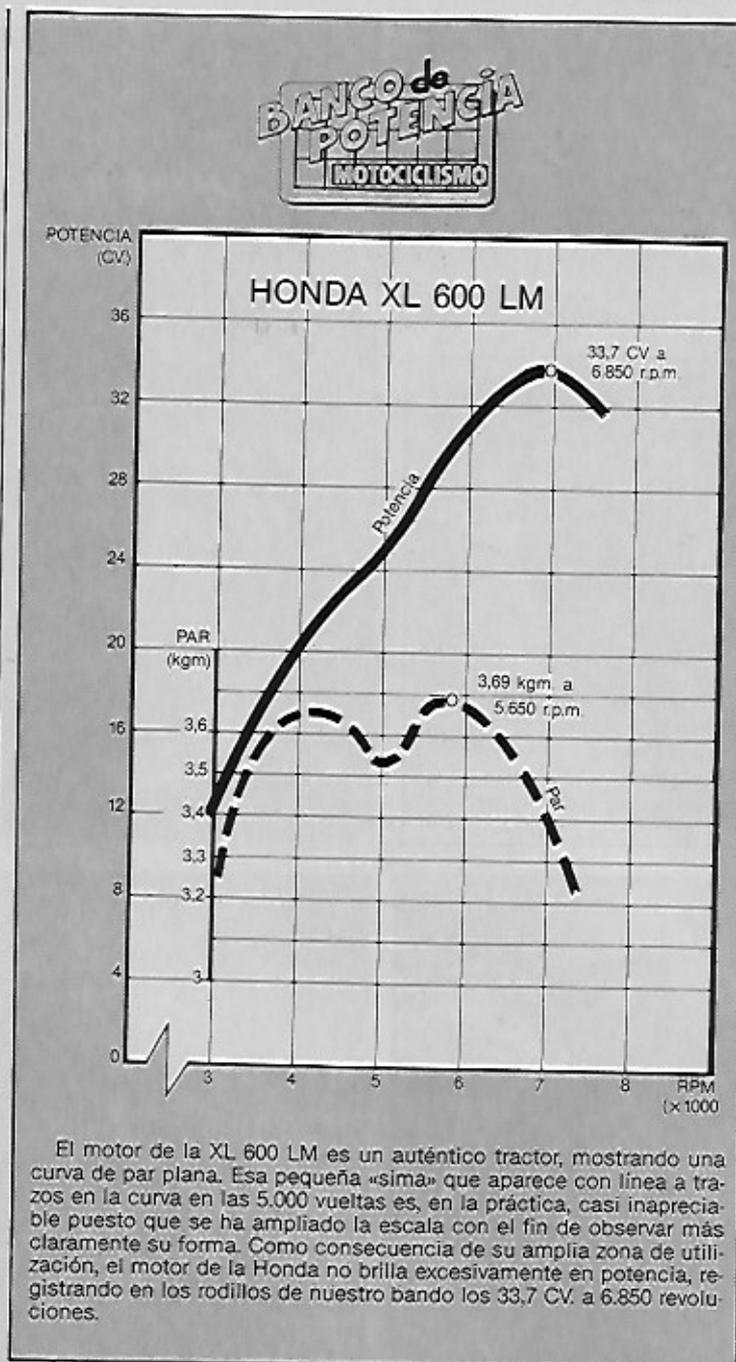
Estaba claro que alguna vez tenían que llegar a España, el mejor país para ir en moto, para sacar partido nosotros mismos de sus caminos, carreteras y rutas. Con las trail ya no hacen falta autopistas, ni carreteras bien asfaltadas, ni lisos y rectos caminos por los que subir a los pequeños montes. Las malas carreteras, mal asfaltadas, con baches y muchas curvas, caminos retorcidos y que vayan hasta lo más alto, son su ambiente.

Lo característico de las motos trail es la posibilidad del uso mixto, tanto por campo como en carretera y hasta ahora todas las motos que hemos probado dejaban algo que desear en alguno de los dos terrenos. Con este modelo nos acercamos, más todavía, a la moto completa en cualquier campo que se mueva, lo mismo en asfalto que en tierra. La Honda XL 600 LM es una trail de excelentes características y así lo ha demostrado a lo largo de nuestra prueba.

Asfalto

El comportamiento en asfalto de las motos trail no se parece en nada al de las motos puras de carretera, tienen el centro de gravedad mucho más alto lo que permite ciertos errores y por tanto correcciones de las trazadas, aunque también pide tumbar más para entrar en curvas cerradas para lo que es necesario «sacar la pierna» más a menudo. En la Honda la postura de conducción es muy cómoda para ir sentado y sacar la rodilla sin tener que forzar la postura. El manillar, aunque alto, queda en una posición buena sentado y por supuesto de pie. La posición de los mandos es cómoda y de fácil accionamiento, tan solo presenta algún problema los conmutadores de intermitentes y de la luz larga que por su forma parecida, hace que alguna vez los confundamos.

Los conmutadores con que cuenta son los mismos que equipan cualquier moto de carretera, mejor dicho, son iguales a los que lleva la Honda VF 1000 R. En el puño izquierdo lleva los interruptores de luz larga y corta, luz apagada, posición



El motor de la XL 600 LM es un auténtico tractor, mostrando una curva de par plana. Esa pequeña «sima» que aparece con línea a trazos en la curva en las 5.000 vueltas es, en la práctica, casi inapreciable puesto que se ha ampliado la escala con el fin de observar más claramente su forma. Como consecuencia de su amplia zona de utilización, el motor de la Honda no brilla excesivamente en potencia, registrando en los rodillos de nuestro bando los 33,7 CV. a 6.850 revoluciones.

y de cruce, claxon, y el de intermitentes, además de la palanca de starter, para cerrar el aire y el descompresor manual, todo bien protegido por el correspondiente cubremanos de plástico. En el puño derecho lleva los conmutadores de motor de arranque y corta-corriente.

Motor en marcha

Subes a la moto, giras la llave a la posición «ON», presionas ligeramente el botón rojo del puño derecho, a la vez que das un poco de gas y el motor se pone en marcha, si cierras los ojos y aceleraras un poco

más, no cuesta mucho trasladarse al parque de salida de la Baja Aragón; el setenta por ciento de los participantes, no españoles, lo hacían con Honda y la verdad casi todas de calle. Sólo con oír el ruido del único pistón, y sus cuatro válvulas dan ganas de ponerse el casco y dar gas hasta que se acabe la gasolina.

Este monocilíndrico con sus escasos 34 CV. (frente a los 44 de catálogo) y el par de potencia que tiene, desarrolla una velocidad punta, con el piloto tumbado, de 161,14 km/h. El tacto del motor es muy suave, una respuesta muy buena desde abajo, sin ningún bache, muy progresivo.

Para el arranque manual o a patada, el motor dispone de descompresor para facilitar la operación. El descompresor funciona de dos formas, se conecta automáticamente al usar la palanca de arranque o en caso de querer arrancar a empujón, cuenta con una palanca en el puño izquierdo, bajo la del embrague.

El motor va anclado en un chasis simple cuna de tubos de sección rectangular que se desdobra en la parte inferior en tubo redondo y lo protege un cubre cárter de aluminio hasta la mitad.

El depósito que lleva este modelo tiene una capacidad de 28 litros incluidos los seis litros de la reserva, está anclado al chasis por dos tornillos debajo del asiento y apoyado en su parte delantera en dos tacos de goma. El voluminoso tamaño del depósito puede parecer que dificulta la manejabilidad de la XL, pero no es así, la separación que hay entre el depósito y la pipa de dirección permite un buen ángulo de giro, incluso mejor que el de algunas de trial. Y el peso, 155 kg. en seco, bien repartido para bajar al máximo el centro de gravedad, casi los 200 kg. en orden de marcha, se hacen manejables una vez que metemos la primera y quitamos los pies del suelo.

Tierra o asfalto

Las motos de trail tienen siempre serios problemas en algunos apartados de sus características cuando surge la duda: ¿Asfalto o tierra? ¿Serán los frenos buenos en asfalto pero malos en el campo, y la amortiguación y las ruedas?

La Honda XL 600 monta freno de disco único delante, con pinza de doble pistón y detrás tambor. En carretera se echa en falta algo más de frenada delante y con más tacto del que tiene, aunque gracias a la retención de este motor, evitamos muchas veces depender únicamente del disco, pero al cabo de algún tiempo se nota fatiga en los frenos, sobre todo el trasero. En campo, la frenada es, por supuesto, más larga que en asfalto, pero la combinación del disco delante y tambor detrás da muy buenos resultados aunque en Honda no han querido complicarse más la vida en el modelo del '85, pero seguro que para el '86 todos los modelos trail de esta marca sadrán con disco delante y detrás.

Honda XL 600 LM

Prestaciones

Aceleración: 0-100 m.: 6,64 seg. 0-200 m.: 10,12 seg.

Frenada en asfalto a 100 km/h.: 25,70 m.

Frenada en tierra a 70 km/h.: 21,90 m. A 80 km/h.: 21,06 m.

Velocidad máxima piloto agachado: 161,14 km/h.

Consumo: 150 km/h. de marcador a los 100 km.: 6 litros. 130 km/h. de marcador a los 100 km.: 5 litros.

Capacidad del depósito: 28,5 litros, incluidos seis de reserva.

Autonomía media: 518 kilómetros.

Ficha técnica

Motor	Monocilíndrico cuatro tiempos, refrigerado por aire, cuatro válvulas.	Suspensión delantera	Horquilla oleoneumática.
Cilindrada	591,18 c.c.	Recorrido	229 mm.
Diámetro x carrera	97 x 80 mm.	Suspensión trasera	Pro-Link
Relación compresión	9:1	Recorrido	203 mm.
Potencia máxima	44 CV	Freno delantero	1 disco 240 mm.
Régimen pot. máx.	6.000 r.p.m.	Freno posterior	Tambor 140 mm. Ø
Par máximo	5 kgm/5.000 r.p.m.	Ruedas	3,00/21-5,10/17
Carburador	1 Keihin de 28 mm.	Neumáticos	Dunlop sin cámara K 750
Encendido	CDI	Longitud total	2.260 mm.
Embrague	Multidisco en b. aceite	Distancia entre ejes	1.446 mm.
Cambio	5 velocidades	Anchura máxima	865 mm.
Chasis	Simple cuna en tubo cuadrado	Peso en seco	149 Kg.
		Deposito (reserva)	28,5 (3,5)



La rueda delantera, también sin cámara, monta freno de disco con pinza de doble pistón. Horquilla oleoneumática con barras de 43.



Entre el depósito y la pipa de dirección, el tapón de aceite, que aprovecha el chasis como depósito.



La rueda trasera, sin cámara y con freno de tambor, lleva neumático mixto, bueno para asfalto, pero limitado para la carretera.

La amortiguación es otro punto débil del trail y Honda lo ha solucionado con una horquilla oleoneumática con barras de 43 mm. O y el característico Pro-Link de amortiguador regulable de huella con tres posiciones de hidráulico. Sobre asfalto la amortiguación no cede en las curvas como podría suponerse, al ser apta también para el campo y aquí tampoco se muestra muy dura ni con poco recorrido. En carretera se apoya decentemente y entra bien en todas las curvas. Sobre tierra absorbe bien los baches pequeños pero se queda un poco

corta en agujeros grandes o con un inesperado salto.

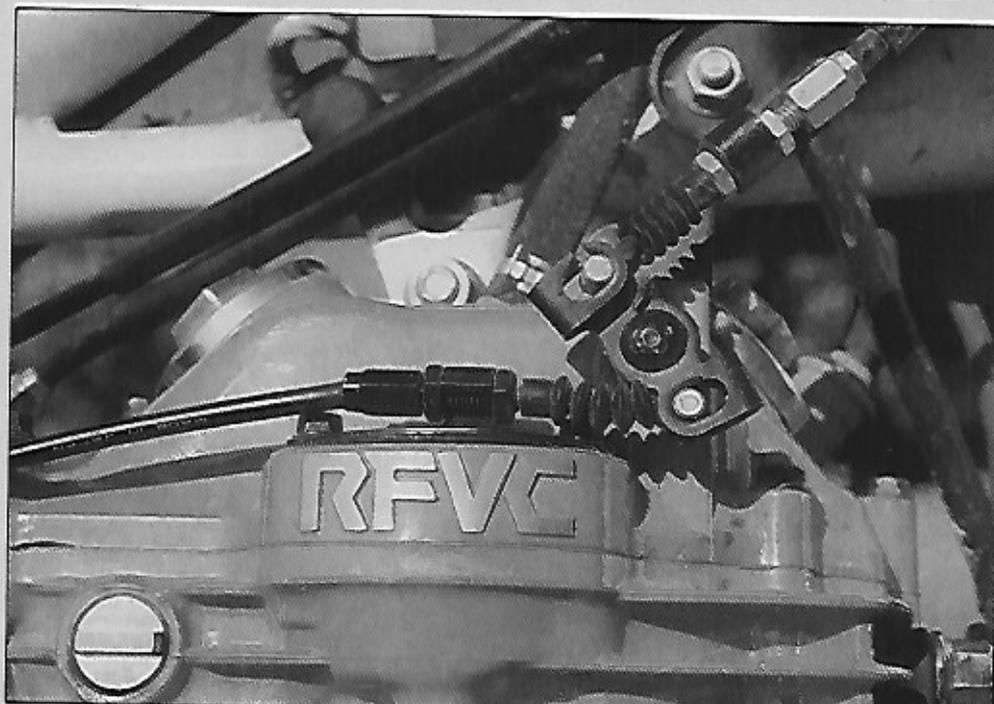
Otra vez los japoneses se adelantan y traen al mundo del campo más innovaciones: las ruedas de radios sin cámara. ¿Como lo han solucionado? Muy fácil; han invertido el sentido de los radios, ahora se tensan desde el buje, no desde la llanta, y la llanta monta los radios sobre una lengüeta central, sin necesidad de trasladarla. Los neumáticos que monta son unos Dunlop K750, sin cámara, claro, que agarran bien en asfalto y no se degradan a alta velocidad, pero fallan en tierra.

Lo que le ocurre es que tienen un agarre limitado y de momento, hasta que no se encuentre un neumático ideal para los dos terrenos, hemos de conformarnos con saber dónde está su límite.

Accesible y sencilla

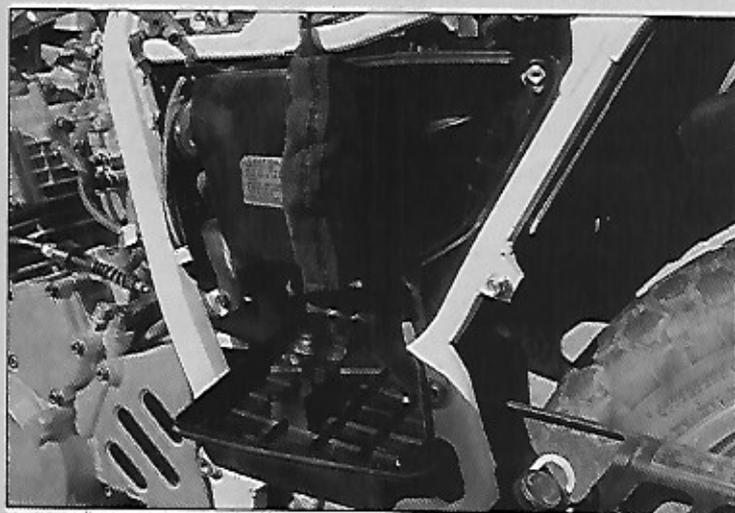
Otra de las características de la XL es su accesibilidad con el contenido de la caja de herramientas desarmaremos lo necesario para hacer un trabajo de mantenimiento. La caja de herramientas está en la parte

trasera izquierda de la moto justo debajo del asiento, y el cierre sirve también para el casco. Dentro de la pequeña bolsa de plástico se encuentran casi todas las herramientas necesarias para desarmar media moto. Para quitar la bujía, el depósito no estorba nada, pero debemos sacarla por delante, por los lados es imposible, lo cubre todo el depósito. Pero el cambio de filtro de aire o su limpieza, sólo tenemos que quitar la placa lateral izquierda, que va sujeta con un solo tornillo plano y dos tornillos del doce que cierran la caja del filtro, tiras de la

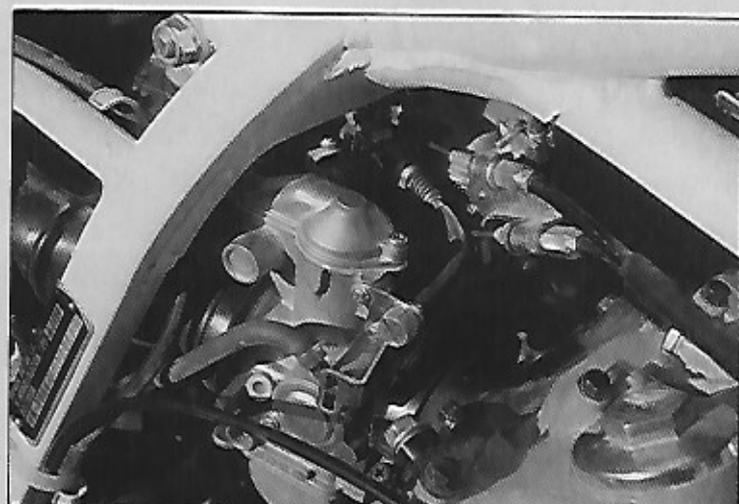


Dos salidas del descompresor: una al puño para el manual y la otra a la palanca de arranque, el automático.

A la izquierda, el tablero, con cuentakilómetros parcial y total, velocímetro, testigos de punto muerto, luz larga, intermitentes y cuentavuelvas. Sobre el basculante una placa graduada indica el desgaste progresivo de la cadena.



El filtro de aire pequeño pero eficaz y de fácil acceso para limpiarlo.



Los dos carburadores quedan accesibles a pesar del voluminoso depósito.

espuma y a limpiar. Para purgar el freno de disco, puede hacerse sentado sobre la moto, ya que la salida está justo debajo de la bomba de freno al lado de la maneta derecha.

Para revisar el nivel de batería y su estado, hay que quitar la placa lateral del lado derecho, que va con otro tornillo plano. La batería, para que en caso de caída no derrame el ácido sobre el chasis o la aleta trasera o los plásticos, tiene un rebosadero, un tubo de goma que va desde la batería hasta el suelo. Justo al lado de la batería encontramos una pequeña bol-

sa de goma donde guardan la documentación y el libro de mantenimiento.

Entre la pipa de dirección y el depósito de gasolina encontramos el tapón con varilla para comprobar el nivel de aceite, que el fabricante recomienda controlar a diario así como luces, frenos, presiones, batería, gasolina, neumáticos, acelerador y la cadena.

Para quitar el depósito sólo debemos sacar dos tornillos de 13 que sujetan el asiento, uno a cada lado y una vez retirado éste quitar otros dos tornillos que sujetan el depósito al cha-

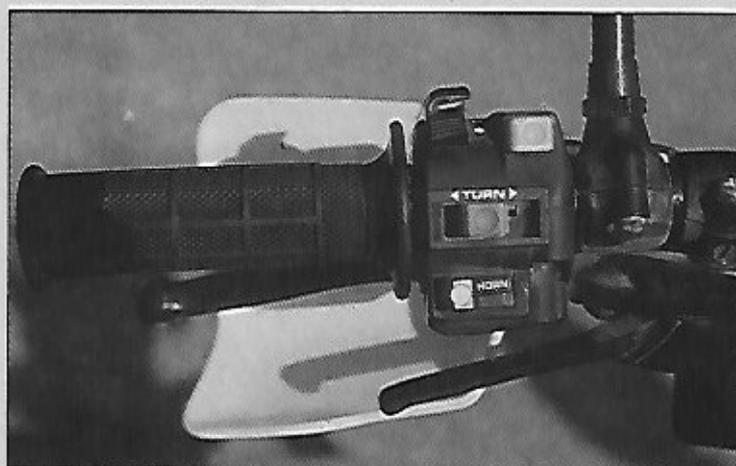
sis, se levanta un poco de atrás y se tira, lo mejor es que cuando hagamos esta operación, el depósito esté vacío, ya que treinta kilos de depósito no son pocos.

El reglaje del amortiguador se puede hacer tan solo con quitar el asiento, para el muelle, para el hidráulico no es necesario, se hace por debajo. Los fusibles están sobre el manillar junto a la llave de contacto, sólo con quitar una tapa a presión. El faro también es bien fácil de regular de altura, con el destornillador de estrella por un agujero que tiene la placa fron-

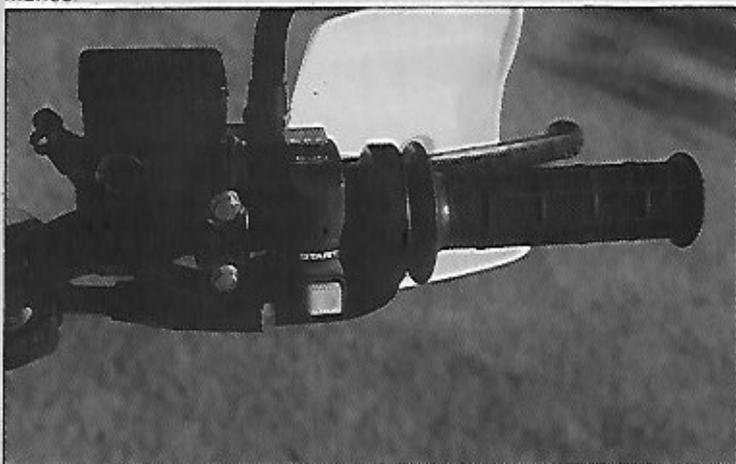
tal en el lado derecho, aunque hay un pequeño inconveniente; como el faro va montado sobre silentblocks de goma, cuando giramos el tornillo para bajar o subir el focc, lo que en realidad hacemos es retorcer las gomas y mover el faro hacia las cunetas, por lo tanto desviarlo más, con lo que si es mucho lo que tenemos que corregir, lo mejor es quitar la placa, con dos tornillos, y colocar el foco aflojando los tornillos de soporte laterales.

Si pinchamos una rueda, no hace falta sacarla, de momento, sólo poner los parches de

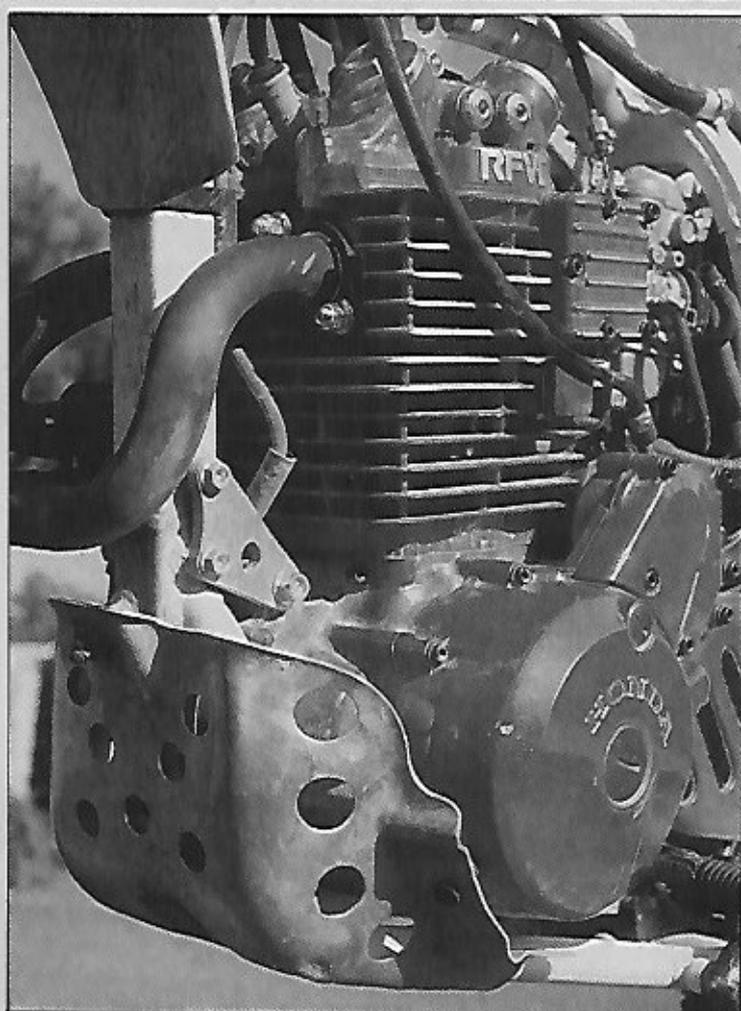
Honda XL 600 LM



Puño izquierdo, con la misma instrumentación que la Honda 1000 R, y además con descompresor, todo protegido con un resistente cubremanos.



Puño derecho, motor de arranque, cortacorriente y purgador de frenos debajo de la bomba.



El motor monocilindrico y muy compacto está protegido en su parte inferior por un cubrecárter de aluminio.

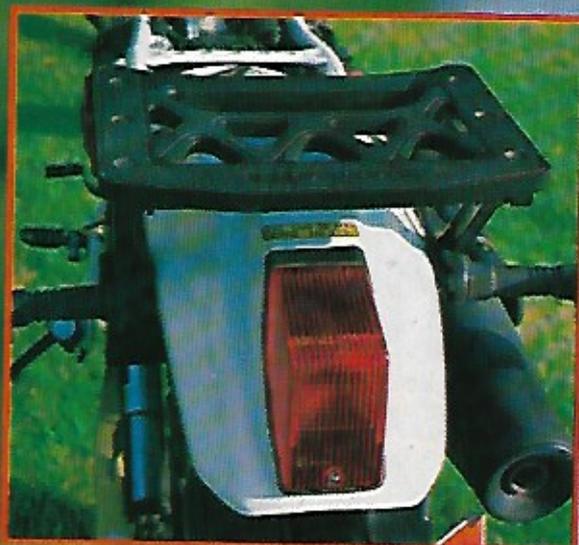
cubierta, hinchar de nuevo y a tirar. Si la cadena se destensa sólo hay que aflojar el eje y tensar con los tornillos del final del basculante, si la cadena ha llegado a su fin, una plaquita graduada sobre el basculante nos indica cuándo hay que cambiarla. Para completar algún detalle, sobre el basculante tiene varios engrasadores para poder hacerlo de forma rápida y eficaz.

En fin, una moto completa, limpia, rápida, con un motor y unas terminaciones y detalles técnicos que la hacen apta para el uso diario por ciudad y por carretera o para salir de excursión los fines de semana, e incluso correr alguna que otra aventura.

Juan HERNANDEZ
Fotos: Emilio JIMENEZ



Mecánica de asfalto y accesibilidad de campo, características principales de la Honda XL 600 LM.



Grupo óptico trasero de grandes dimensiones, y portaequipajes resistente, pero no se recomiendan más de nueve kilos.

www.motosclasicas80.com


motos clásicas


info@motosclasicas80.com