

SM TEST

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

HONDA XR-600 R

CLASIFICADA...

XR

"ATENCIÓN, SE ADVIERTE AL PÚBLICO QUE EL USO DE ESTA MOTOCICLETA PUEDE HERIR LA SENSIBILIDAD DEL CONDUCTOR".

LA NUEVA HONDA XR-600 R, UNA DE LAS MOTOS MAS DESEADAS POR LOS AFICIONADOS A LOS RAIDS Y FUERA CARRETERA EN GENERAL, LLEGA A NUESTRO PAIS EXHIBIENDO DE FORMA LASCIVA LA AGRESIVIDAD DE SUS DEPORTIVAS FORMAS, SIN CONCESIONES A NINGUN SUPERFLUO DETALLE DE LUJO.

Texto: Santi Díaz y E. Clará
Fotos: José Codina





www.motosclasicas80.com

motosclasicas

info@motosclasicas80.com

La llegada de la Honda XR-600 R a nuestro mercado será, sin duda alguna, la avanzada de un inminente desembarco de modelos pura sangre japoneses de competición Todo Terreno 4T. Por de pronto la firma del ala dorada se convierte en pionera entre las marcas japonesas, comercializando un modelo "de carreras" destinado a dar guerra en los raids y dirigido a una clientela que no se conforma con las prestaciones de una Trail.

De momento la XR-600 R se comercializa únicamente para competición, por lo que su precio actual de 680.000 ptas. se ve gravado tan sólo por el 12 % de IVA, no siendo matriculable. De todos modos, Montesa Honda ya está tramitando su homologación para convertirla en un modelo matriculable, y su precio final estimado superará escasamente las 800.000 ptas. ya matriculada.

ESTETICA RACING

Como corresponde a un modelo de competición, la XR carece de todo aditamento superfluo, como los modelos de motocross. A simple vista podría parecer una Trail cualquiera, pero las diferencias se hacen evidentes a poco que nos fijemos. Así tenemos una carrocería (si así podríamos llamar sólo a las placas laterales) reducida a lo mínimamente indispensable. Incluso las fijaciones de dichas placas están pensadas para competición, puesto que se retiran sin necesidad de herramientas por medio de "clips" rápidos. Tras la placa lateral izquierda tenemos fácil acceso al filtro de aire y al reglaje del muelle del monoamortiguador. También carece de intermitentes o de estribas para el pasajero. Simplemente "Only driver, no passenger", tal como reza una indicación en el depósito

de gasolina. Puestos a simplificar las cosas, por su carácter exclusivamente competitivo, esta XR-R prescinde de llave de contacto y batería. También se muestra parca en información, puesto que su tablier se reduce a un velocímetro con totalizador kilométrico, parcial, y un único testigo luminoso de luz larga. Lo mismo ocurre con los conmutadores: el puño derecho sólo tiene el botón de paro, y el izquierdo agrupa el claxon y el conmutador de luces. El depósito de gasolina, realizado en plástico irrompible, tiene capacidad para 10 litros, de los cuales 2 son de reserva. Unas formas muy recogidas posibilitan una conducción "de ataque" en toda circunstancia. Lo mismo puede decirse del asiento, estrecho y que permite adoptar una postura avanzada. Tras él encontramos una pequeña bolsa en la que se incluye una mínima dotación de herramientas (3 llaves).

El equipamiento off-road es también mínimo -todo sea a favor de su peso-. La

XR-R tan sólo incorpora paramanos y fuelles guardapolvos para la horquilla. Los bajos del motor quedan un tanto desprotegidos, puesto que tal función queda encomendada a unas simples "orejas" de aluminio atornilladas al chasis.

COMPONENTES DE ALTO NIVEL

En el aspecto técnico del apartado ciclista, la XR-600 R aporta una tecnología directamente heredada de la gama CR de motocross. Tan sólo a nivel de chasis encontramos similitudes con sus pacíficos parientes Trail. El bastidor está formado por una robusta estructura simple cuna desdoblado a la altura del motor, realizado en tubo de acero de sección redonda. La parte superior de chasis hace las funciones de depósito para el aceite motor, solución ya vista en otros modelos. No así el basculante, uno



www.motociclistas80.com

Info@motociclistas80.com

soberbia pieza realizada en aleación de aluminio, de sección rectangular, con multitud de engrasadores para sus rodamientos y los de las bieletas del sistema Pro Link de la suspensión.

Las suspensiones son el apartado que más difiere con respecto al resto de Trails de la firma del ala dorada. La suspensión delantera se efectúa por medio de una horquilla telescópica convencional oleoneumática, firmada por Showa, de eje avanzado. Dispone de unas gruesas barras de 43 mm. de diámetro, proporcionando un recorrido a la rueda de 280 mm. El tarado de la horquilla puede variarse en función de las condiciones del terreno, jugando con diversos reglajes como la presión del aire, el volumen de aceite, o la compresión (éste último por medio de un regulador de ocho posiciones situado en la parte inferior de cada botella). La suspensión posterior se encomienda al conocido sistema de progresividad variable Pro-Link, con monoamortiguador Showa oleoneumático con depósito separado, consintiendo un recorrido a la rueda de 280 mm. Al igual que la horquilla, ofrece múltiples posibilidades de reglaje, como la precarga del muelle, rebote (ambos parámetros regulables desde el cuerpo del amortiguador, con dieciséis posiciones para el segundo), y compresión (regulable desde el depósito separado, en diez posiciones). Todo ello permite una perfecta puesta a punto de las suspensiones para cualquier tipo de terreno y peso del conductor. Para que las múltiples posibilidades de reglaje no te agobien, partiendo de la base que no eres Geboers o Bayle, el manual del usuario ofrece unas directrices a seguir para conseguir un tarado óptimo en pocos segundos.

En los frenos tenemos soluciones más "normales". En el tren delantero encon-

tramos un disco perforado de 240 mm. de diámetro, con pinza hidráulica de doble pistón paralelo y latiguillo convencional. Detrás la frenada se encomienda a un pequeño (pero eficaz) tambor de expansión interna, monoleva, de 110 mm. de diámetro.

Como calzado, la XR-600 R monta unos IRC Volcanduro "de tacos" de verdad, en medidas 80/100 x 21" delante y 110/100 x 18" detrás, en unas llantas DID de aluminio dotadas de radios tangenciales.

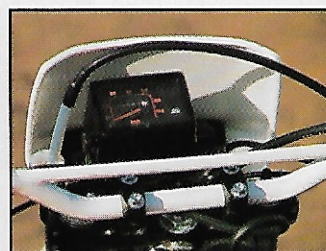
MOTOR

El propulsor de esta XR-600 R es básicamente el mismo que equipan el resto de sus "hermanas" de la serie XL y NX. Se trata del conocido monocilíndrico de cuatro tiempos, con refrigeración por aire, dotado de cuatro válvulas en disposición radial (RFVC) accionadas por un árbol de levas en culata. El interior del cilindro está tratado al Nikasil, y sus medidas de 97 x 80 mm. dan una cilindrada exacta de 590'8 cc., con una relación de compresión de 9:1. Ofrece un rendimiento de 46 CV a 6.500 rpm. con un par motor de 5'5 kilogrametros a 5.000 rpm. Se alimenta a través de un carburador Keihin de 40 mm. de diámetro de difusor, lubricándose por medio de una bomba trocoidal en cárter seco. La puesta en marcha es únicamente por palanca, aunque para facilitar la tarea dispone de un descompresor que se acciona desde una maneta situada en el lado izquierdo del manillar.

La sencilla instalación eléctrica se compone de un alternador de 12 V y 230 W que alimenta directamente al encendido (electrónico CDI) y a las luces, con regulador incorporado. Dicho alterna-

HONDA XR-600 R

Cilindrada: 590'8 c.c.
 Potencia: 46 CV a 6.500 rpm.
 Precio: 680.000 ptas.
 Lo mejor: Carácter deportivo
 Lo peor: Puesta en marcha



FICHA TECNICA

HONDA XR-600 R

MOTOR

Tipo: Monocilíndrico tratado al Nikasil, de cuatro tiempos, refrigerado por aire. **Distribución:** Simple árbol de levas en culata, accionado por cadena, con cuatro válvulas en disposición radial RFVC. **Diámetro x carrera:** 97 x 80 mm. **Cilindrada:** 590'8 cc. **Relación de compresión:** 9:1. **Potencia máxima:** 46 CV a 6.500 rpm. **Velocidad lineal del pistón:** A régimen de potencia máxima = 17'3 m/seg. **Par máximo:** 5'5 kgm. a 5.000 rpm. **Alimentación:** Carburador Keihin de 40 mm de diámetro de difusor. **Lubricación:** Forzada por bomba trocooidal en cárter seco. **Puesta en marcha:** Por palanca.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: Por engranajes. Relación 2'188:1. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite. **Transmisión secundaria:** Por cadena. **Caja de cambios:** De cinco velocidades. **Relaciones de cambio:** 1ª: 2'385; 1'2ª: 1'647; 1'3ª: 1'250; 1'4ª: 1'000; y 5ª: 0'840:1. **Relación final:** 3'571:1.

PARTE ELECTRICA

Generador: Alternador de 12 V / 230 W. **Encendido:** Electrónico CDI. **Faro:** Rectangular con bombilla convencional de 35/35 W.

CHASIS

Tipo: Simple cuna desdoblada a la altura de motor, realizada en tubo de acero de sección cuadrada y redonda. **Basculante:** En tubo de aluminio de sección rectangular. **Angulo columna dirección:** 62 grados. **Avance:** 118 mm. **Suspensión delantera:** Horquilla telescópica convencional oleoneumática Showa de eje avanzado, con barras de 43 mm. de diámetro y 280 mm. de recorrido. Regulable en compresión. **Suspensión posterior:** Sistema de progresividad variable Pro-Link, con monocortador hidráulico Showa regulable en compresión, extensión y precarga del muelle 280 mm. de recorrido.

RUEDAS

Llantas: DID con cerco de aluminio y 36 radios tangenciales, en medidas 1'60 x 21" delante y 2'15 x 18" detrás. **Neumáticos:** IRC Volcar duro, en medidas 80/100 x 21" delante y 110/100 x 18" detrás.

FRENOS

Delante: Disco perforado de 240 mm. de diámetro, con pinza hidráulica de doble pistón paralelo y latiguillo convencional. **Detrás:** Tambor de expansión interna, monoleva, de 110 mm. de diámetro accionado por varilla.

CAPACIDADES

Depósito gasolina: 10 l. **Reserva gasolina:** 2 l. **Cárter motor:** 1'9 l.

DIMENSIONES Y PESO

Longitud total: 2.250 mm. **Anchura total:** 900 mm. **Altura total:** 1.210 mm. **Altura asiento:** 940 mm. **Distancia entre ejes:** 1.460 mm. **Distancia mínima al suelo:** 33 mm. **Peso en vacío:** 120'5 kg. **Peso en orden de marcha:** 132'5 kg. **Relación peso potencia:** 2'6 kg/CV.

El cuadro de instrumentos se reduce a la mínima información imprescindible.

El diminuto tambor posterior se queda algo corto de potencia. También se aprecia la ausencia de estribos para el pasajero. Detalle del soberbio basculante de aluminio y bieletas del sistema Pro-Link, éstas con profusión de engrasadores. La horquilla delantera, una Showa de eje avanzado asistida por aire, es regulable en compresión. Obsérvese lo aligerado del disco delantero. La pinza es de doble pistón paralelo, destacando por su progresividad.

lor es un poco menor que en sus "hermanas" Trail, con el fin de asegurar fulgurantes subidas de régimen.

La transmisión primaria es por engranajes, con una caja de cambios de cinco velocidades y embrague multidisco en baño de aceite. La transmisión secundaria es, claro está, por cadena.

COMO VA

La verdad es que hacía mucho tiempo que me hacía especial ilusión probar la Honda XR, tanto tiempo que en realidad casi se me había olvidado que esta fue la moto que más me impresionó en los Seis Días de Enduro de Holanda en 1984. El motivo era que por aquel entonces, pasábamos bastante hambre de moto japonesa y especialmente acentuada en cuanto a motos de montaña, y si además le añadimos que era cuatro tiempos, la añoranza era total. Lo que me impresionó es que no me encajaba del todo como Gerrit Wolsink y Hans Pohl podían marcar tiempos de scratch en unas cronometradas llenas de grandes baches de arena, roderas y barro. ¿Como una moto pesada y con un motor de cuatro tiempos, al que incultamente consideraba lento, podía ganar a las rápidas motos de 250 y 500 cc dos tiempos? No podía ser, pero Wolsink se encargaba de romperme los esquemas en cada cronometrada. Así que lo que inicialmente era incredulidad, se convirtió en asombro, hasta tal punto que prácticamente desde entonces siempre he tenido motos de montaña de cuatro tiempos.

Quizás por eso tenía muchas ganas de probar la XR, ya que es la herencia de aquel trueno que en manos de Wolsink me hacía caer la baba.

De entrada, una cosa hay que agradecerle a la Honda XR, y es que su aspecto despeja incógnitas sobre el tipo de moto que es y a que va destinada, de forma que no hay sorpresas y más o menos uno se hace ya a la idea de lo que le espera.

El estreno es ya de lo más deportivo, pues para sentarse en el asiento, lo primero que hay que hacer es subir, ya que ciertamente la altura del sillín al suelo está al nivel que exigen unas suspensiones de largo recorrido. La posición es de lo más torera a punto de pase macarena, como debe ser si lo que se pretende es ser ágil por caminos. La simplicidad de sus mandos y la posición deportiva, hace que inconscientemente no perdamos el tiempo buscando botones de arranque eléctrico. Así que aunque Honda hace mucho tiempo que no comercializa una moto sin motor de arranque, la puesta en marcha es a la antigua usanza, y más vale cogerle el truco con rapidez o nos amargara en más de una ocasión.

Girando en vacío, el motor demuestra sus ganas de subir de vueltas y su agilidad delata la ausencia de volante de inercia, lo que marca especialmente la diferencia entre su motor hermano mon-



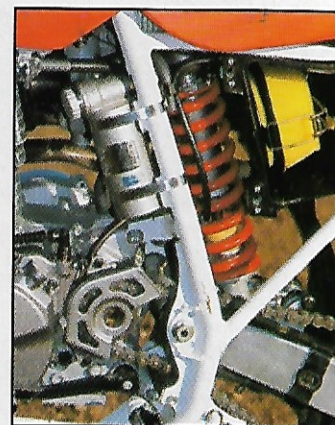


www.motosclasicas8

motos clasicas

info@motosclasicas8

Tras la placa lateral izquierda tenemos rápido acceso al filtro de aire. También podemos ver el depósito del amortiguador y su reglaje de compresión.



tado en la Dominator. Pese a ello, tiene una aceptable respuesta en bajos siempre que rodemos por pistas y caminos.

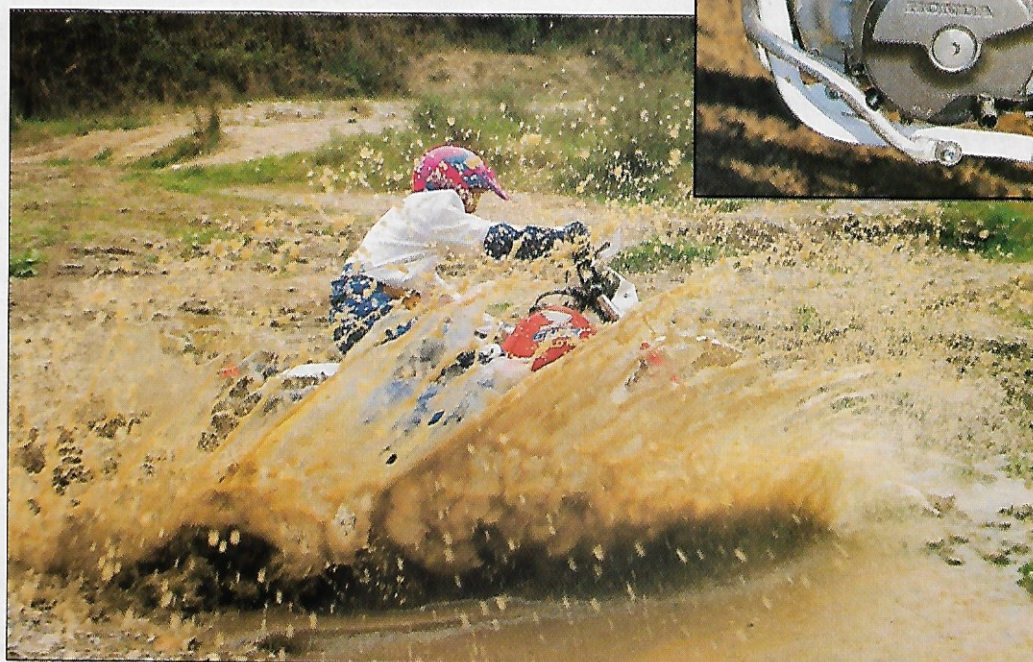
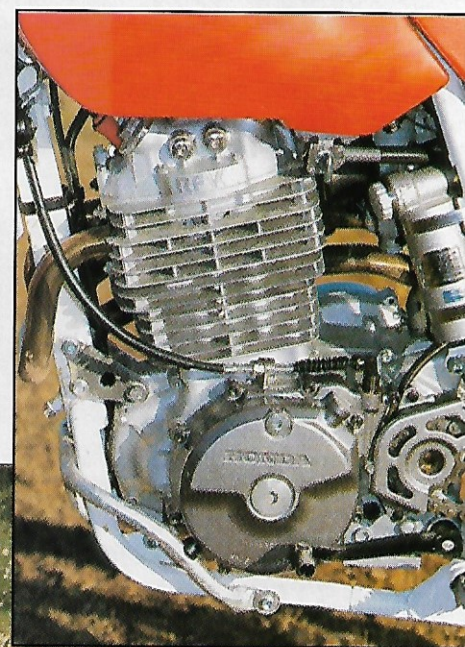
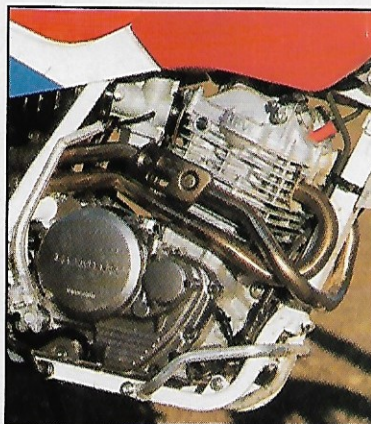
La respuesta al girar el puño derecho es instantaneamente sorprendente. Jugando con su corto desarrollo, la XR se mostrará como muy ahorrativa en neumáticos delanteros, ya que la rueda delantera apenas tiene tiempo de tocar suelo; practicamente va punteando la trazada y poco más, ya que la amplitud de la curva de potencia va repartiendo los caballos muy progresivamente y parece que no se acaben. Pero de la misma manera que permite aprovechar muy a fondo cualquier marcha, también es capaz de digerir las marchas con la rapidez de un dos tiempos, y pobre del que vaya detrás porque quedará bien servido de tierra y piedras.

Por contrapartida, los senderos complicados y trialeras son más delicados de afrontar. A poco régimen, el motor, como cualquier cuatro tiempos aligerado, tiene tendencia a calarse, por lo que hay que tener la previsión de ir jugueteando con el gas y un punto de embrague, o de lo contrario, poner en marcha la moto entre escalones, raíces y rocas hará emanar más sudor que la propia trialera.

Sin embargo, el verdadero defecto esta en el escape. Para poder acceder a su homologación, la XR ha visto su silenciador taponado con una salida final que sin duda no responde a lo que realmente precisa la moto. Quitarle ese "embudo" es un crimen, no para la moto, sino para los oídos de quienes puedan estar en 5 kilómetros a la redonda. Sin duda, con un escape mejor solucionado, la respuesta del motor sería superior, pero si nos tenemos que conformar, nos conformamos y con mucho placer.

Pero ¿que haríamos con un motor tan notable de prestaciones sin un buen

El motor destaca por su carácter deportivo y sus rápidas reacciones desde medio régimen.



XR



chasis? No cabe la menor duda de que el chasis y suspensiones están al nivel del motor, e incluso me atrevería a asegurar que están por encima. La XR es ágil, manejable, estable y "buena chica" porque permite errores que normalmente se dejan en el suelo, tomando ella la responsabilidad y salvando la situación como si no hubiera pasado nada.

El equipo de suspensiones trabaja a un nivel de equilibrio que da una seguridad total; tanto como los frenos, pese a las desconfianzas que a priori ofrece el educido tambor trasero.

Difícilmente, la XR se nos lleve por su cuenta fuera de trazada, porque pese a su mayor peso con respecto a una 2-T, su

nobleza permite bruscos cambios de rumbo sin "extraños" y además tiene una doble ventaja: puede guiarse trabajando con el peso y el manillar o si se prefiere, confiando la estabilidad al puño de gas y a lo que da de sí la rueda trasera, que es mucho.

Resumiendo, podemos llegar a la conclusión de que la XR no es una trail. Tampoco es una moto puramente de enduro como podría ser una Husqvarna, KTM o Husaberg, pero sin duda tiene un carácter muy deportivo y lo suficientemente polifacético como para ser utilizada tanto en carreras de enduro, como raids al estilo español (leese Montes de Cuenca, Transpaña, etc) o rallies de



asfalto, sin olvidar por su puesto el uso y disfrute particular en salidas de fin de semana, con el único condicionante de que hay que estar siempre muy despierto, porque cuando la XR siente el frescor de

los gases en el cogote del pistón, se pasa automáticamente de conducir a pilotar, aunque es una sensación rica en emociones digna de recomendar.

No te arrepentirás.

A FAVOR

- Carácter motor deportivo
- Ligereza y manejabilidad
- Suspensiones formidables
- Estabilidad
- Conducción deportiva "on/off road"
- Finura y tacto funcionamiento

EN CONTRA

- Moto muy exigente
- Sonoridad escape elevada
- No matriculable de momento
- Frenada en carretera
- Autonomía escasa
- Puesta en marcha