

HONDA 250 TL

Por: YANICK MULLER



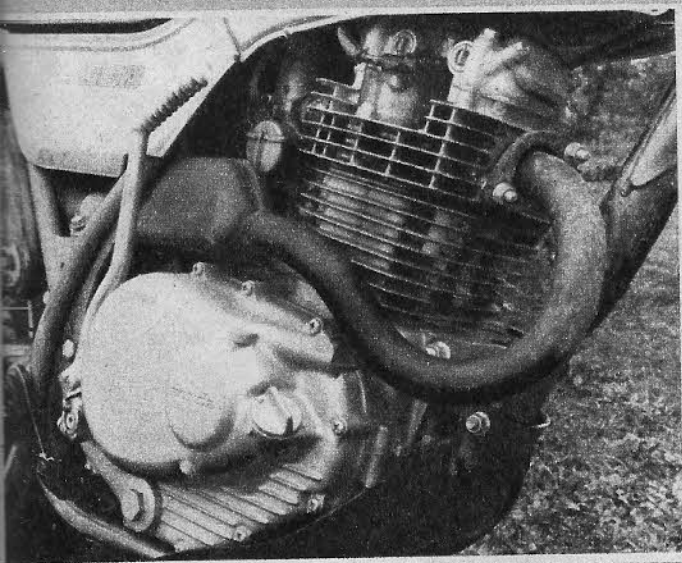
EL TRIAL EN CUATRO TIEMPOS

El mundo del Trial se está profesionalizando cada vez más. La creación de un Campeonato del Mundo ha sido la lógica consecuencia de una afición cada vez más creciente al motorismo fuera-carretera, y aún más, al «motorismo libre» de montaña. El Trial goza de esta extraordinaria cualidad, nunca un

circuito sirve para más que una sola prueba, nunca dos cosas son iguales, es la improvisación motorizada, y dentro de esta improvisación y de estos ansiosos de evadirse de la civilización, el Trial va adquiriendo día a día más importancia. Más practicantes que tienen por ídolos a Andrews Rathmell o Lampkin, en lugar de Cecotto o Agostini, y que recuerdan a Sammy Miller con la misma veneración que un rutero lo hace con Mike Hollywood. Precisamente es Sammy Miller el protagonista escondido de este ensayo, por cuanto ha sido él mismo quien ha dado la orientación necesaria y se ha cuidado e la puesta a punto de este nuevo modelo de Trial de serie. Es la Honda 250 TL, que supone una diferencia radical con sus competidoras: ¡es un cuatro tiempos! El gran Samuel Hamilton Miller se ha propuesto una difícil tarea. Todos sabemos que mucho tuvo que ver en la Sherpa, casi podríamos decir que es el padre y Bultaco la madre. Pues bien, lo que antes hizo con una máquina de dos tiempos, están intentándolo ahora con la de cuatro, aunque quizás en esta ocasión se confíe mucho en una ayuda futura, llámese limitación de consumo o leyes antipolución, ambas enemigas declaradas de los motores de dos tiempos.

Lo cierto es que el mercado mundial de trial tiene un nuevo oferente. Junto a las españolas Bultaco, Montesa y Ossa, y a las japonesas Yamaha Kawasaki y Suzuki, es ahora Honda quien ofrece un modelo «cliente» de perfectas posibilidades competitivas. En este ensayo podremos apreciar las cualidades positivas y negativas que aporta esta máquina, de concepción radicalmente distinta, en un campo en que los motores de dos tiempos son por ahora los reyes indiscutibles.

El mundo del Trial se está profesionalizando cada vez más. La creación de un Campeonato del Mundo ha sido la lógica consecuencia de una afición cada vez más creciente al motorismo fuera-carretera, y aún más, al «motorismo libre» de montaña. El Trial goza de esta extraordinaria cualidad, nunca un



Encima de estas líneas el motor de la Honda 250 TL. Puede verse el impecable acabado, el eficaz protector del motor, el estrecho tubo de escape, y la voluminosa culata que incluye los árboles de levas y las válvulas... ¡es un cuatro tiempos!

A la derecha, una vista del puesto de mando de la Honda Trial. Un estrecho depósito en consonancia con su pequeña cabina (no llega a los cuatro litros, lo que es suficiente tratándose de un motor de cuatro tiempos), unos bien acabados y funcionales mandos (¡a ver si aprendemos!), y un faro pequeño pero bastante mal colocado y sujeto con tiras metálicas. A pesar de todo, también en esta moto hay demasiados hilos por el manillar. El botón de paro está justo en el centro de éste.

He podido probar, por suerte, la 250 TL en Suiza. En efecto, sólo hay una moto de este tipo y el importador, dejándola, ha dado prueba de una gran confianza y amabilidad. Esta máquina es aún única en Suiza ya que Honda Suiza, S.A. está haciendo un estudio de mercado puesto que el interés que pueda tener el país en ella no es todavía evidente.

Como he dicho, la he podido tener durante dos días y es un evidente placer para mí haber probado esta trial de cuatro tiempos, ya que ahora los viejos trialistas no podrán repetirme más su vieja y eterna cantinela: «En nuestra época... las Triumph, BSA, Norton... era estupendo con estas máquinas hacíamos cosas que la juventud actual no hará nunca. Aquello sí que era tener moral, y hacía falta creer. Era un ambiente simpático que no conoceréis jamás».

No he probado nunca una Triumph, BSA o Norton, pero he probado esta Honda y puedo asegurar que la conducción en Trial con una cuatro tiempos plantea algunos problemas. Es muy difícil para nosotros los jóvenes juzgar estas máquinas que suponen una educación totalmente distinta, una concepción diferente de la zona o del paso difícil a superar. Un cuatro tiempos no es un motor eléctrico en el que la subida de régimen es superregular, sino lo contrario, y además, con una

construcción complicada, a la imagen del hombre, difícil de poner a punto, pero que tiene un alma, vive y responde a tus deseos. Y esta respuesta se siente, pasa por el propio cuerpo, y por poco casi es una música.

Si vosotros me conocierais sabríais el placer que experimento cuando por suerte o casualidad en una carrera me encuentro una máquina de cuatro tiempos. Fatalmente me siento atraído por su piloto y rápidamente entablamos conversación. No tenemos ningún problema ya que los dos amamos la máquina por las mismas razones. El detesta también esas dos tiempos silbantes sobre las cuales sólo hay una cosa que hacer: dar gas, y esperar que todo pase, ya que hace falta reconocer esta ventaja de las dos tiempos, tienen empuje, nada más que esto.

Después de todas estas consideraciones traviesas sobre los dos tiempos preferidas por las fábricas (que han abandonado el cuatro tiempos por razones de rendimiento, de competición, de peso, de fabricación menos costosa, de precio, de recambios y reventa inferior), vamos a hablar de lo que nos interesa, es decir la Honda 250 TL.

Honda ha hecho un gran esfuerzo, ayudada supongo por Sammy Miller, que pese a la marea invasora de los dos

tiempos se consagra al cuatro tiempos volviendo a sus primeros amores. Ha logrado concebir una moto más o menos competitiva, que lo será sin duda si Honda pone en juego toda su potencia tecnológica en su realización. En efecto, esta moto, que no tardará, créo, en aparecer en el mercado europeo, no tiene nada de revolucionaria. Mi crítica no se centra sobre su concepción, que me parece honesta y competitiva, sino sobre el peso de esta moto que es de cerca de 98 kilos, lo que es mucho, y además están mal situados. Se encuentran al nivel del motor. Estoy seguro de que Honda habría podido aligerarlo. Sin embargo, hacía falta realizar una moto competitiva en el plan financiero. Así, pues, Honda no dudó...

da. Sin hablar del faro trasero, que no ha resistido un paso de escalón un poco comprometido...

En el plan de accesorios hace falta hablar de los guardabarros de plástico (estilo Preston, un poco más duros). En lo que se refiere al guardabarros delantero, situado por razones de estética un poco demasiado cerca de la rueda, tiene la fastidiosa tendencia, a la que hay un poco de barro, de bloquear la rueda delantera.

El tubo de escape es para mí gusto un poco voluminoso y molesta en la típica posición de trial de pie. En efecto, sobresale unos 3 cm. del cuadro y este espesor se sitúa al nivel de la pantorrilla, lo que molesta en los pasos difíciles ya que el pie derecho tiene

www.motosclasicas80.com

motos clásicas
Info@motosclasicas80.com



Los hechos parecen demostrarlo: esta moto será, sin duda, una máquina para los trialistas aficionados, pero difícilmente permitirá a los que participen en competición realizar proezas al nivel de los campeonatos nacionales y, todavía menos de los internacionales.

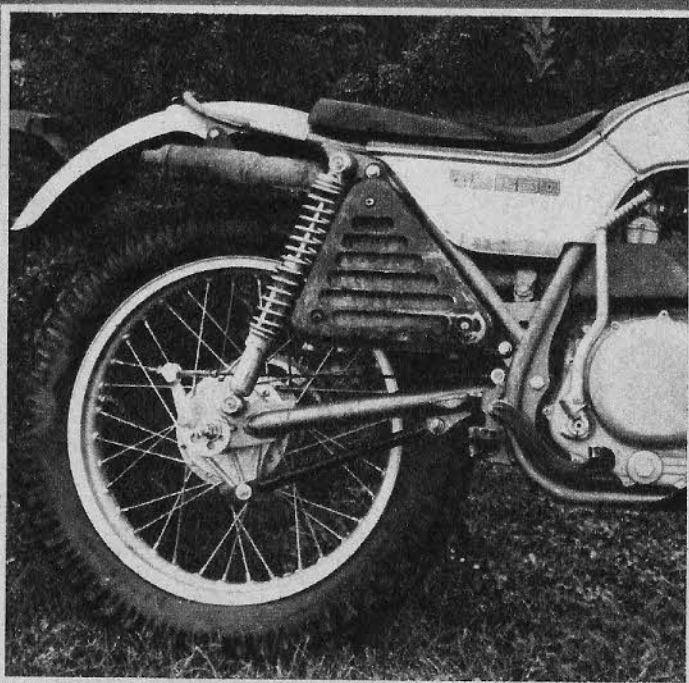
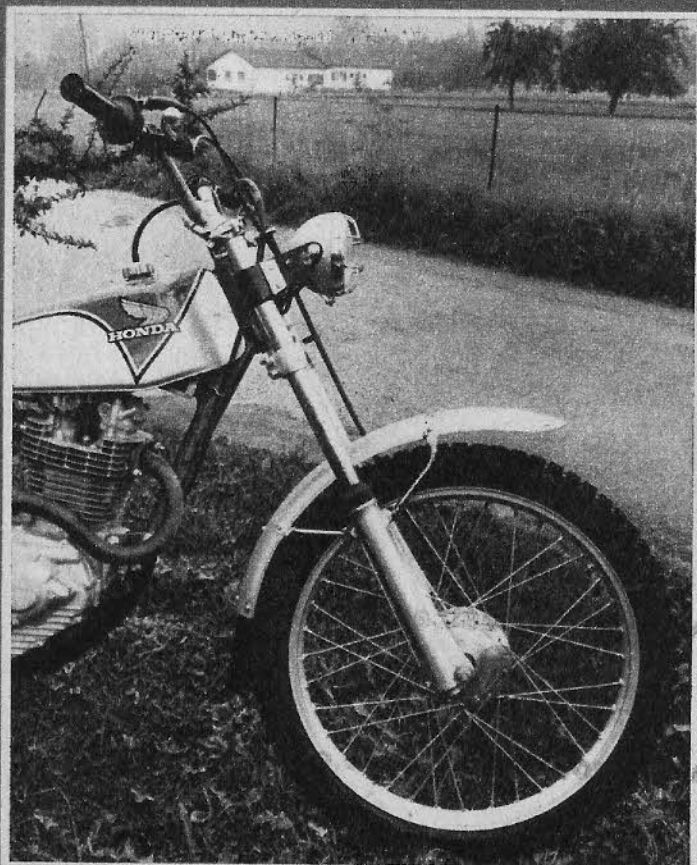
La moto es bonita sin más. Su color gris metálico no es de los más bonitos, pese al toque naranja al nivel del depósito.

El conjunto sillín-depósito es armonioso y bien proporcionado. El sillín, muy largo y mulido. El faro delantero, pese a sus fijaciones en caucho y protección, me parece muy dado a romperse a la primera cai-

tendencia a resbalar hacia el exterior. Un elemento práctico en esta moto es el cortacircuito situado a la altura de la T en la horquilla sobre el manillar.

La parte del cuadro me parece muy pesada y demasiado sólida para el trial. Tiene el aspecto un poco grosero de un tractor agrícola. Por otra parte el ángulo de caída 63°30' me parece demasiado importante pensando además que la moto ya es muy pesada de delante por causa del motor. El conjunto es casi imposible de levantarlo. La parte cuadro, la posición del motor y de la rueda delantera en su concepción, dan a la moto una ma-

HONDA 250 TL



Delante y detrás de la Honda Trial, la sencillez de su herculina delantera es evidente. Guardabarros de plástico, incluyendo al eficaz toldón de goma, sujeciones metálicas aparentemente sólidas y poco expuestas, pequeño tambor y botellón de suspensión de diseño muy simple y agradable. De mitad a atrás vemos la torzosa y larga palanca de puesta en marcha, el voluminoso silencioso, el largo anclaje del tambor trasero, la funcional palanca del freno y el robusto y «pesado» motor. Puede verse cómo la pintura del silencioso ha saltado en algunos lugares debido al roce con la pierna provocado por su voluminosidad mal colocada. En cuanto a amortiguadores no se ofrece ninguna novedad, y los neumáticos, por lo ensayado, son de bastante baja calidad.

neabilidad muy particular y peso del motor eleva considerablemente el centro de gravedad, lo que, unido a la

posición avanzada de la rueda delantera, da una impresión de pesadez situada en alto.

Hablamos ahora de las ventajas y cualidades innegables de esta 250 TL.

El motor, verdaderamente extraordinario y suave, es un 248 c.c. a doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas, derivada del 250 XL muy conocido por todos los aficionados de los grandes «raids» saharianos u otros. Motor que no pone ninguna clase de problemas y de una resistencia a toda prueba. La suavidad ha sido todavía incrementada respecto a la 250 XL y puedo asegurar que, en las peores condiciones, este motor no se para jamás. No hay subidas imposibles para esta máquina, en segunda. Su comportamiento es muy agradable, ya que la parte delantera no se levanta jamás y guarda siempre contacto con el suelo. En las futas la veréis levantada, pero eso es sólo un efecto del piloto.

El cuatro tiempos es también un freno-motor, lo que hace que se frene menos a menudo y no se tiene la posible necesidad del descompresor como ocurre en los dos tiempos.

No existe ningún agujero en la aceleración, le hace falta un poco más, pero en este apartado es muy difícil juzgar el esto es conveniente o no, ya que vosotros conocéis buenos trialistas del cuatro tiempos, aparte de Sammy Miller, y por ello no podemos decir si es preferible dejar todos los caballos sueltos antes del obstáculo y pasarlo con la inercia, o bien dosificar la aceleración propia de los cuatro tiempos y pasarlo al límite del patinejo. Además, no hace falta olvidar que existiendo el freno del motor no se puede pasar por inercia.

Para poder juzgar verdaderamente la 250 TL haría falta que perdiese algunos kilos mal situados y que Honda dé en Europa una máquina a un buen piloto fanático del cuatro tiempos y capaz por sus cualidades de sacar el máximo rendimiento de la máquina. Desde el punto de vista de adherencia, no hay problema, es propio de los cuatro tiempos ser los reyes de los barrotes y de toda clase de fango, encontrando la razón en

la propia concepción del motor que da la posibilidad de pasadas acuáticas con un máximo de adherencia ya que el motor puede liberar sus caballos muy progresivamente sin golpes ni patinajes.

Todavía no he hablado de los mandos, ya que a tal efecto se podría decir la conocida fórmula consagrada en Europa de «mandos a la japonesa».

Una de las cosas que no se tiene que hacer jamás es el comprar neumáticos japoneses, ya que no son la imagen de sus mandos ni de sus máquinas.

De todas formas, con el cierre automático de las importaciones japonesas en España, es muy difícil cometer este error de calzado.

No he hablado de los frenos, ya que he tenido pocas ocasiones de probarlos, dado que el motor cumple a la perfección, inclusive en carretera, la función de frenado. Por otra parte la moto en carretera se comporta bien, excelente aguantando, llegando inclusive a los 100 kilómetros-hora, pero no muchos más...

Sammy Miller tiene actualmente en Inglaterra un prototipo que Honda le ha fabricado sobre los planos extraordinarios que ha enviado él al Japón. Pero estos planos vosotros los españoles los conocéis mejor que nadie (los españoles) ya que Sammy ha sido uno de los mejores responsables de la puesta a punto de la fantástica Bultaco.

Para concluir, podemos decir de la 250 TL, aunque quizá no sea competitiva a nivel de los campeonatos, procurará a los trialistas amateurs y a los fuera de carretera las alegrías incomparables de un cuatro tiempos: suavidad extraordinaria del motor, solidez, pequeña consumición, ruido casi inexistente y polución suprimida. Estos últimos puntos me parecen muy importantes en el momento en que USA, y pronto Europa, comienzan a tomar medidas severas contra el ruido y la polución en materia de todo terreno.

En este nivel, Honda ha hecho un esfuerzo considerable y pienso que hace falta felicitarla.



El aspecto de la Honda 250 TL es bastante elegante. El color gris y los detalles naranjas junto con el buen acabado y la «presencia» del motor, proporcionan un conjunto equilibrado. Lástima del excesivo «peso».



www.motosclasicas86.com

info@motosclasicas86.com

ficha tecnica

HONDA TL 250

MOTOR

4 tiempos, monocilindrico, dos árboles de levas en cabeza
refrigeración por aire
cilindrada: 248 cc
diámetro x carrera: 74.0 x 57.8 mm
relación de compresión: 9.1 / 1
potencia: 16-18 CV a 8000 rpm
alimentación:
carburador 24 mm ϕ
encendido: volante magnético
aceite motor: 1.8 litros
depósito combustible: 3.8 litros
(0.3 litros reserva)

TRANSMISION

primaria por engranajes
embrague multidisco en baño de aceite
caja de cambios con cinco relaciones
1.^a 3.000
2.^a 2.294
3.^a 1.591
4.^a 1.036
5.^a 0.750
relación primaria: 3.261
relación secundaria: 4.071

CHASIS

simple cuna desdoblado bajo el motor
horquilla delantera hidráulica,
33 mm ϕ y 165 mm de recorrido
amortiguadores traseros de 110-120 mm de recorrido
frenos de tambor, 110 mm ϕ
altura libre sobre el suelo: 26 cm
largo total: 2050 mm
anchura máxima: 840 mm
altura máxima: 1110 mm
distancia entre ejes: 1325 mm
rueda delantera: 2.75 x 21
rueda trasera: 4.00 x 18
peso: 99 kg