



onda XL 600 V Transalp

AVENTURERA POR VOCACION



oto de trail o
moto de carre-
tera?

Los expertos
del departa-
mento de mar-

keting de Honda han denomina-
do Rally Touring a esta nueva
raza de motos que sin duda co-
mienza con la Transalp, cuya de-
nominación técnica es Honda XL
600 V.

Un nuevo concepto de moto
completa, de moto para todo, de
moto integral... con aspecto de
moto de carretera, sin olvidar el
trail y hasta con aires dakarianos.

Este ha sido el resultado de la
evolución o transformación de
las motos de la última genera-
ción trail hacia el uso a que las
destinan sus usuarios, hacia una
nueva raza de motos de uso in-
tensivo. ¿Trail o carretera?

¡Transalp!

Por fin Honda ha olvidado las
siglas y bautiza a una de sus mo-
tos con un nombre con «feel-
ing». Un nombre que evoca am-
plios horizontes, viajes fantás-
ticos y hace una llamada al espí-
ritu aventurero que todos los mo-
toristas llevan dentro. Pues la
Transalp va a hacer cambiar la
mentalidad de muchos motoris-
tas que sólo tienen ojos para las
fascinantes motos de centenaria
caballería y extasiadas presta-
ciones, que se ven limitadas a las
buenas carreteras. El nombre
Transalp encierra otro concepto
de moto muy distinto a lo que
hasta hoy era la élite de la moto,
sofisticados motores, chasis de
aluminio, refinadas suspensio-
nes, impresionantes frenos...,
todo ello directamente derivado
de las motos de competición. La
Transalp no sigue esta línea mar-
cada por la alta tecnología de los
departamentos de investigación
de Honda, sino que vuelve la vis-
ta atrás hacia el antiguo concep-
to de moto polivalente, relativa-
mente barata (fuera de nuestras
fronteras), para uso intensivo y
racional. Una moto para todo,
con prestaciones suficientes,
pero con la tecnología y diseño
de un líder.

SUPER CONFORTABLE

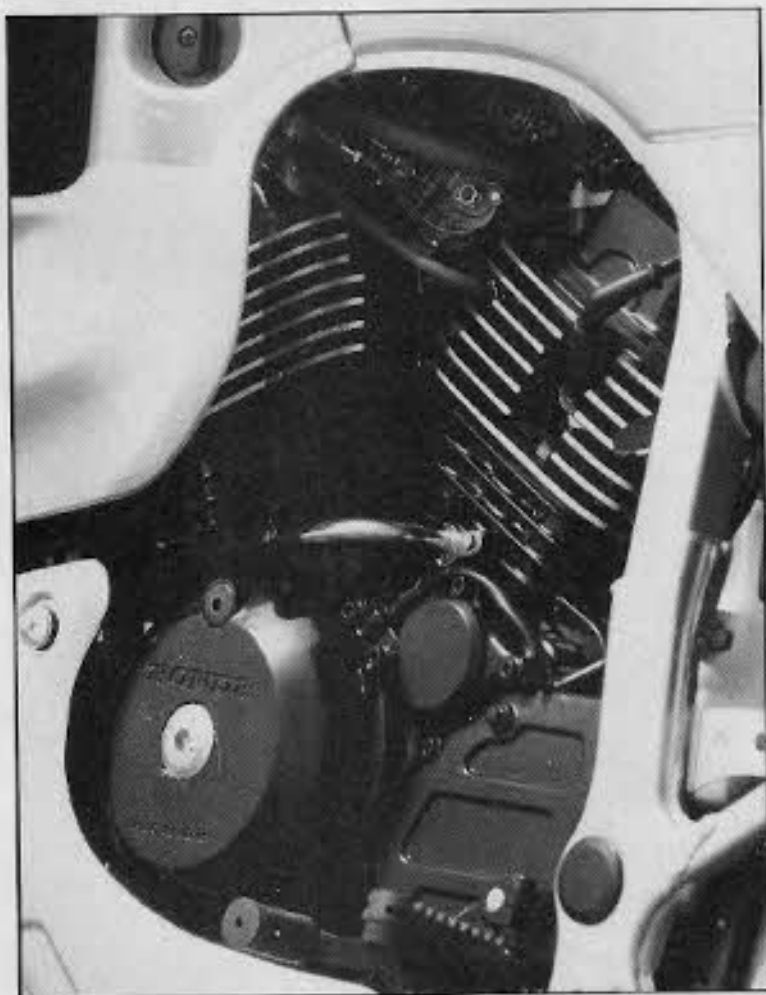
La Transalp se me entregó en

ENSAYO SOLO MOTO



Montesa-Honda con cero kilómetros en su totalizador, por lo que sus primeras 24 horas en mis manos fueron destinadas a las fotografías de rigor y, una vez concluida la sesión fotográfica, dediqué el resto del tiempo a realizar un completo y exhaustivo rodaje del motor por carreteras de todo tipo. A las 24 horas de haberme sido confiada y con 1.120 kms. recorridos, la depositaba en el taller de Flis Flis para su revisión, antes de comenzarla a ensayar de verdad.

En todos los talleres, cuando llego con una moto de pruebas a revisar, aunque sea de pequeña cilindrada, la primera pregunta casi obligada que me hacen es «¿Qué, corre mucho? ¿Cuánto hace la moto?». Aquí no fue así, Fede Porta, patrón de Flis Flis, me hizo una primera pregunta totalmente distinta: «¿Es tan cómoda como dicen?». Una pregunta que por sí sola viene a reflejar por dónde van los tiros con la nueva Honda, pues tanto talleres, usuarios y hasta las fábricas de motocicletas, ya comienzan a estar un poco hartos de tantos caballos y tantos kilómetros por hora. En definitiva, de motos caras únicamente



Todo esto es lo que deja ver al salir de su briosa motor por el lado izquierdo. Bicilíndrico, 600 cc., 24 válvulas por cilindro, tres válvulas por cilindro, doble encendido, muelle de válvulas a 76 grados para evitar choques, refrigeración líquida, etc.

al alcance de elitistas y bolsillos de bolsillo.

La respuesta inmediata: «Ayer al mediodía esta moto tenía cero kilómetros, hoy a las cinco de la tarde tiene 1.120 kms., puedes estar seguro que no los hubiera hecho fuera comodísima». Verdad es que la Transalp es súper cómoda, más que cualquier moto de turismo de la última generación, tipo Honda E para compararla con una de la misma marca, o Yamaha XJ 600, o Suzuki GSX 600. Tan cómoda que bien se puede comparar sin temor a equivocarse con las BMW, con fama de muy cómodas en otros motos de gran cilindrada.

La posición sobre la moto, desacomodadamente cómoda, todo queda en su sitio desde el primer segundo que te sientas en ella, como si la moto y

pertenecido antes, sin tener que forzar ningún músculo que otro. Bajita, se llega con los tacones al suelo con media 1,80 de estatura, las es-
tas no están ni altas ni bajas, adelantadas ni atrasadas, exactamente en su lugar, al igual
el manillar alto y ancho con
extremos mirando un poco
el suelo, favoreciendo una
posición ideal con la que te en-
tras a gusto desde el primer
momento.

En marcha, sin necesidad
de articular y con un suave petar-
deasi monocilíndrico del mo-
vimiento funcionamiento apenas
se, la comodidad y finura de
funcionamiento sigue entusias-
mando. Cambio perfecto, frenos
eficientes y confort total, con un
contacto estrecho en su unión con
el depósito, para poder llegar
al suelo, que se ensancha
atrás para ofrecer una inusua-
l comodidad al usuario. El ca-
so, del que se puede decir
es integral, pues sus latera-
les terminan en la protección del
motor y chasis, está sólidamen-
te unido al chasis, tomando
considerable anchura en las
partes, que aunque no nos pro-
tege de la lluvia, sí salva en
el impacto directo del viento.
Al mismo tiempo que nues-
tras piernas sienten el calorillo
que se escapa por las aberturas
laterales que expulsan el aire ca-
liente procedente de los dos ra-
diadores laterales del circuito de
refrigeración. La cúpula del care-
nado es ancha y bastante alta,
pero no lo suficiente para que el
pase por encima del casco
enviándolo por encima de los
manubrios, pero no del casco, que
debe soportar las turbulencias
de la cúpula que le haría falta
un reflector de unos 5 cms. más
altura para proporcionar más
protección de marcha, especialmen-
te a alta velocidad.

HONDA NO OLVIDA AL PASAJERO

El piloto disfruta de una po-
sición de conducción y confort
inmejorable, Honda no se ha
olvidado del sufrido pasajero que
en numerosas ocasiones tam-



Carenado integral secundado con un gran protector del motor y chasis, guardabarros bajo, robusta horquilla de 41 m/m. de sección de barras, y un potente disco de 276 m/m. con pinzas de doble pistón, casi una superbike de carretera.

bién participa en la inversión mo-
tociclista. Para él se ha reserva-
do un lugar en el asiento, ancho,
mullido y confortable, situado un
poco más arriba del lugar del pri-
mer ocupante y también con el
casco a merced de las turbulen-
cias que genera la cúpula del care-
nado. Las estribas del pasa-
jero están situadas desacomum-
bradamente muy bajas, casi a la
altura de las del conductor, con
lo que el segundo de a bordo lle-
vará las piernas relajadas y do-
bladas en un ángulo de más de
100 grados, mientras que el con-
ductor las llevará dobladas en un
poco menos de 90 grados, o sea,
en unas comodísimas posiciones
en que los calambres y conges-
tiones musculares serán olvida-
das por los ocupantes de las

Transalp durante cientos de ki-
lómetros.

UNA RUTERA DE LARGAS DISTANCIAS

Todo está a favor de la faceta
rutera de la Transalp. Su parte
ciclista es prácticamente de carre-
tera con un robusto chasis en
tubo de acero de sección rectan-
gular, con lanzamiento de hor-
quilla de carretera, una larguís-
ima distancia entre ejes de 1.530
m/m. para obtener esa inmacu-
lada estabilidad a altas veloci-
dades y curvas rápidas, robustas y
confortables suspensiones un
poco más durillas que las verda-
deras trail, potentes frenos de

verán de lejos en muchas ocasio-
nes la tierra, pues más que mix-
tos son de carretera con un di-
bujo más ancho y profundo.

Y un motor que es todo finu-
ra. Se trata de un propulsor muy
experimentado por Honda en sus
VT 500 de carretera, que se ha
visto remodelado para propulsar
a la Transalp, con lo que su fi-
abilidad y robustez están garanti-
zados de por vida. Es un motor
bicilíndrico en «V» a 52 grados,
con las muñequillas del cigüeñal
desfasadas a 76 grados para evi-
tar todo tipo de vibraciones, lo
que ha hecho posible prescindir
del árbol de balance antivibracio-
nes. Sus culatas disponen de un
solo árbol de levas movido por
cadena de tensado automático,
que transmiten el movimiento a
tres válvulas por cilindro por me-
dio de balancines, dos destina-
das a la admisión y una para el
escape de los gases. Sus medi-
das interiores son supercuadra-
das, con 75 x 66 m/m. de diá-
metro por carrera, proporcionan-
do un cubaje de 583,1 c.c. de
los que se extrae una potencia
máxima de 55 CV a 8.000 rpm. y
un par máximo de 5,5 kgm. a
6.000 rpm. Su refrigeración es
por líquido, estando confiada a
dos radiadores colocados latera-
lmente a la altura de la culata del
cilindro delantero, disponiendo
el del costado derecho de un
electroventilador mandado por
termostato, lo que garantiza en
todo momento y uso la refrigera-
ción del motor. La primera ve-
locidad es más larga que en las trail
monocilíndricas, la segunda y
tercera se encuentran ya más
juntas, con una cuarta más des-
colgada y una quinta no excesi-
vamente larga, para que el mo-
tor no pierda temperamento ni
bríosidad.

En carretera, el motor res-
ponde con fuerza desde apenas
2.000 rpm. en quinta a menos de
50 kms/h, dando tirones o pisto-
nadas semejantes a un motor
monocilíndrico sin manifestar
ningún tipo de ahogo, para ya a
partir de las 2.500 rpm. a 50
kms/h iniciar con mucho brío
una rápida subida de vueltas,
que hará holgazanear en nume-
rosas ocasiones al pie izquierdo
al dejar que trabaje el buen par

ENSAYO SOLO MOTO

de que dispone el brioso motor.

No existen vibraciones importantes, el equilibrado es casi perfecto con vibraciones redondas hasta que se superan las 7.000 rpm. donde comienza una zona de vibraciones más acusadas, que desaparecen como por arte de magia en las 8.000 vueltas, pero de todos modos no son demasiado molestas, sintiéndose únicamente en las estriberas y más si se ha prescindido de sus gomas.

a 120 kms/h el motor trabaja a un poco menos de 6.000 rpm., a 150 kms/h la aguja del tacómetro se sitúa superando las 7.000 rpm. a casi 7.500 rpm., a más de 1.500 vueltas de la zona roja, una buena velocidad de cruce que la Honda aguantará hasta el fin del mundo con un consumo no demasiado moderado si lo comparamos con las trail monocilíndricas u otras pluricilíndricas de su cilindrada. Este consumo nada espartano inflige a la ruta Honda Transalp un pequeño castigo, ya que su autonomía no está a la altura de las características tragamillas del resto de la motocicleta, ya que a 150 kms/h por autopista con un consumo de más de ocho litros, nos entrará reserva antes de los 200 kms., kilometraje que se alargará hasta los 230-240 kms. por carretera a 120 de máxima, dando cabida en el depósito a unos 14 litros de gasolina, restando aún unos 4 litros en su interior, una sobrada reserva en caso de necesitarla, pero una autonomía que deja mucho que desear, pues los kilómetros a bordo de la Transalp pasan casi sin darse cuenta.

UNA ALUCINANTE FACETA DEPORTIVA

Pero a pesar de las entusiasmantes recuperaciones en marchas largas, ideales para hacer ruta tranquilamente y su buena velocidad de cruce a medio régimen, al bicilíndrico de Honda también le gusta mucho que lo lleven alto de vueltas. A partir de 4.500 rpm. el motor empuja con mucha fuerza, no es nada impresionante, pues como todos los motores bicilíndricos en «V» no



El tablero de instrumentos es muy completo, y por fin una trail lleva testigo de presión de aceite. Destacar su clara lectura, su precisión, y el testigo de la luz larga colocada en la parte inferior del tacómetro.

existe patada en el trasero. La potencia llega desde muy abajo, como ya he dicho antes, desde las 2.500 rpm. cuando comienza a aflorar con vivacidad, pero no es hasta las 4.500 en donde comienza a impresionar al dar gas a tope en los adelantamientos o a las salidas de las curvas. El motor responde con un rugido de admisión y petardeo de escape, a la vez que te llena la mano de potencia y hasta de orgullo por tratarse de una 600 c.c., con una subida de régimen extasiante para tratarse de un motor tranquilo y sin pretensiones deportivas. Sube fabulosamente hasta más allá de la zona roja sin una

pérdida considerable de potencia, pudiéndose aprovechar para ahorrarse algún cambio de marchas en curvas enlazadas, aunque no es aconsejable llevarlo tan arriba, pues la potencia máxima la rinde a 8.000 rpm. que son unos 17,6 metros por segundo de velocidad lineal de pistones. Una tranquila velocidad correspondiente a un tranquilo y rutero motor, pero que dispone de una feroz faceta deportiva a altas vueltas.

Los usuarios que estén muy acostumbrados a sus potentes pluricilíndricas japonesas, lo encontrarán faltarle de carácter, lento y flojo de reflejos, pero que no

Los codos de los escape por el costado derecho de para finalizar junto a un clásico común con dos salidas no defraudar a los poseedores bicilíndrica de Honda.

se encuentren con una en carretera de montaña Montseny o Montserrat y carreteras con buen pues les pondrán las cosas difíciles y no digamos si ra el asfalto, porque las superdeportivas deberán escapar a la rápida ager ta peligrosa Transalp. Si, sa, porque se puede ir m do con ella sin que ap fuerce a ello, pues no d presión de ir al límite al al conductor una seguridad cinante, que va a propi nas caídas — futuros p rios, esto es un aviso —.

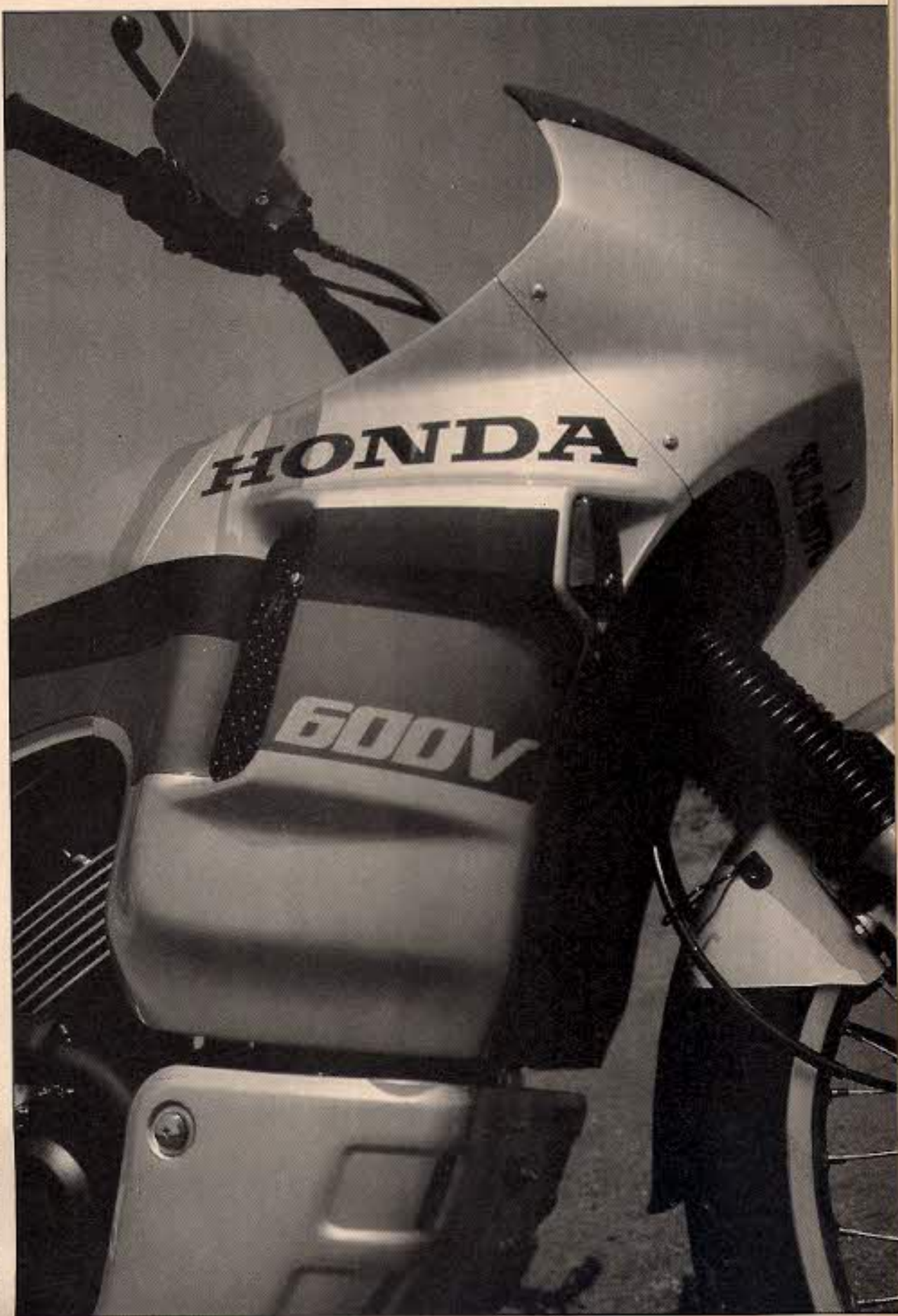
Sí, la XL 600 V es t agradable sorpresa en ca reviradas y será toda u mienta de precisión a t cuenta en los rallies y c de curvas, con un moto potencia dominable y hace ascos a sobrepasa roja, con frenos muy p con un disco delantero q ta algo de potencia y sacos», y un tambor sim posterior que bloquea c dad en las apuradas de con reacciones muy pues no se ladea hacia lado. Unos frenos que s pre suficientes para fr 174 kilos en vacío de l Las suspensiones que poco más durillas que e corrientes, el formidable los blandos neumáticos ma, junto a la posición ducción vertical y anch llar, ofrecen todo un mclinado a la disposición futuros propietarios. La pasa de una inclinación curvas enlazadas con u dez impresionante, casi gida por la mente del una estabilidad fantásti vas rápidas y a alta vel hacer complicados reg suspensiones, con hom serie y amortiguador po mitad de tensado de m En carreteras revira puede entrar muy rápido tipo de curvas, su anch

mite todo tipo de rectifi-
 caciones y hasta llegar a obligar
 la trayectoria si se entra
 al pasado. La nobleza del
 y los neumáticos se pone
 a prueba cuando a mitad de
 la carrera se da gas sin piedad con el
 fin de dar vueltas, los blan-
 cos al límite de incli-
 nación y adherencia comienzan a
 resquebrajarse con sus tacos sobre el
 asfalto, pero siempre en
 curvas largas de las que la
 moto pasa y se pueden recoger
 los puntos, con lo que la moto
 ofrece al conductor una gran
 variedad... hasta que te vas ani-
 mando cada vez más y te llevas
 más que una simple derrapa
 que se puede salvar con
 un zapatazo o botazo de
 asfalto. Quien desee ex-
 plotar la Transalp por carrete-
 ras, deberá calzarla con
 buenos neumáticos de
 carretera y olvidarse de las pistas
 de tierra.

OCACION TURERA

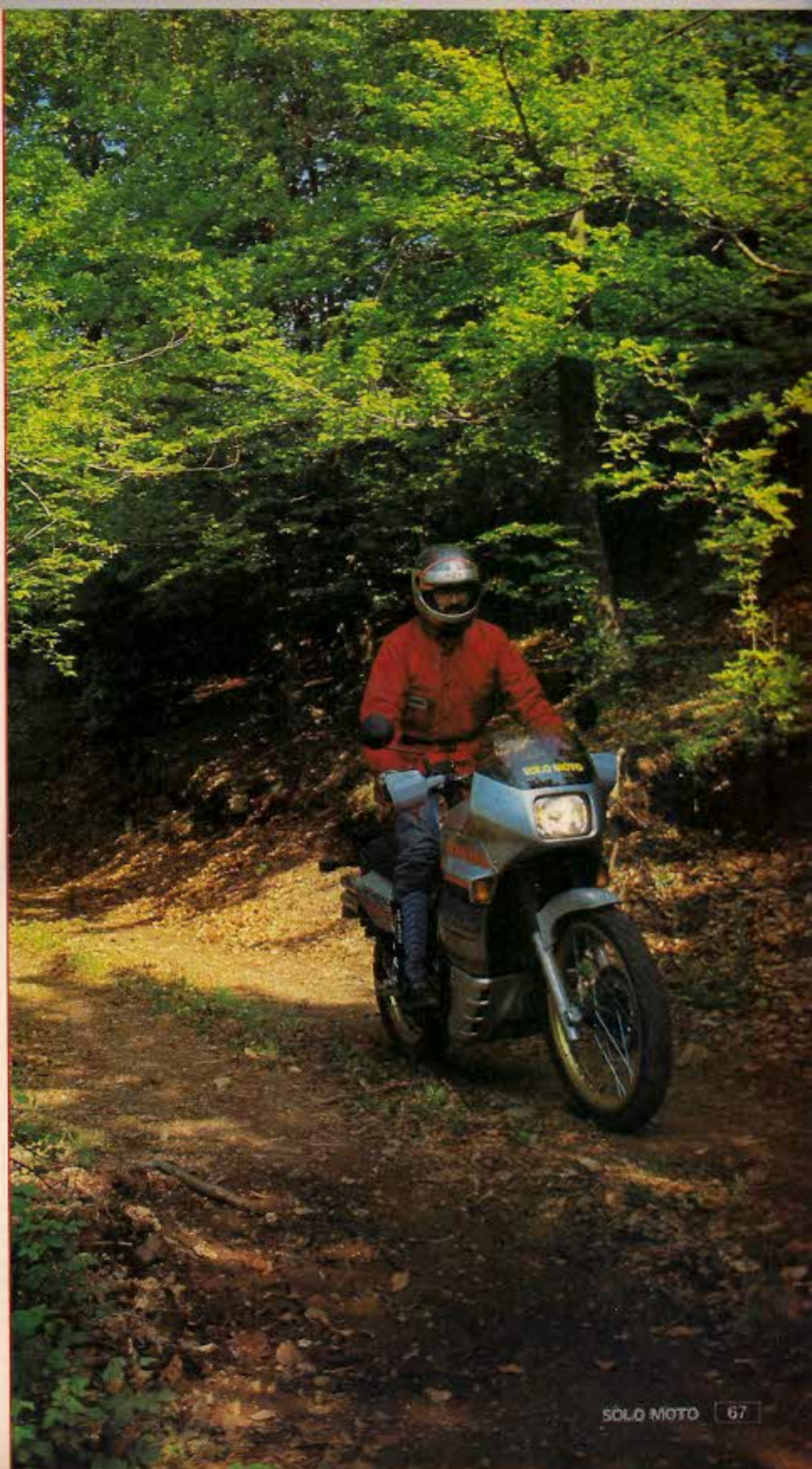
para aquellos que lo de-
 la Transalp les ofrece la
 única posibilidad de dejar
 el negro asfalto que esclai-
 ra las motos cien por cien de
 tierra, para adentrarse por
 sendero o pis-
 ta en plan aventura-ex-
 ploración en busca de la olvidada
 que todos llevamos dor-
 mida en nuestro interior.

Antes de despertar al ex-
 plorador que duerme dentro de
 la moto inconsciente, unas pe-
 queñas recomendaciones para
 que no ocurran desagradables
 situaciones en conducción «off-
 road». La primera es quitarle la
 protección de las estribas, dejando
 al descubierto los dientes metá-
 licos para que las botas mojadas
 no resbalen, la segunda es bajar
 la presión de los neumáticos
 1,1 kilo delante y 1,3 detrás
 para que las gomas se agarren
 mejor sobre el resbaladizo ele-
 mento, y tercera tener muy cla-
 ra que la Transalp no es una ver-
 dadera trail. Su peso y potencia
 la condicionan mucho en
 excursiones fuera de las se-



guras carreteras asfaltadas, donde una simple caída puede dar al traste con algún lateral del precioso carenado.

Conocidos sus defectos y tomadas medidas para paliarlos en lo posible, la Transalp nos ofrecerá unas equilibradas suspensiones, muy confortables en su uso «pistardo», unos frenos con los que se deberá ir con cuidado hasta encontrarles el tacto y unos neumáticos mixtos que no soportarán demasiado bien los enormes bajos de que dispone el motor a pocas revoluciones, por lo que se tendrá que tener la moto ya encarrilada y recta para poder dar gas libremente sin te-





mor a que se nos cruce a la salida de las curvas.

Como ya he dicho no es una ligera trail. La Transalp está pensada para disfrutar de ella paseando tranquilamente por pistas y caminos forestales sin meterse en demasiados líos. Su peso y distancia al suelo la hacen prácticamente imposible de salvar las fáciles trialeras por donde pasarán con alguna dificultad sus hermanas monocilíndricas. Y si se va calentando el cotarro y cogiéndole el gustillo al asunto de ir sobre tierra, tranquilos, que hasta que se rompa algo se dispone de unas robustas suspensiones, de fuertes llantas de aluminio con radios tangenciales para resistir grandes impactos de piedras y un ancho salvacárter en el que se estrellarán todas las piedras que pueda levantar la rueda delantera. Jugueteando

así, la Transalp nos hará trabajar y sudar de lo lindo, a los pocos kilómetros de ir por tierra nos sobrá la mitad de la vestimenta que llevemos puesta. Circulando rápido, se nota la pesadez del conjunto, la moto tiende a irse de delante en las curvas cerradas y a abrirse de las dos ruedas en curvas rápidas, con lo que los pies deben estar siempre preparados para dar la patada rectificadora al suelo. Todo tipo de conducción más todoterreña ya queda completamente condicionada por los méritos adquiridos por sus futuros propietarios, pues no creo que sean muy numerosos quienes se atrevan a meter la Transalp en un circuito de cross o carrera de enduro. Para ello existen motos especialmente destinadas para divertirse en estas facetas a las que Honda no ha pensado ni tan siquiera

a dedicar un mínimo de lugar en su preciosa Transalp.

PRESTACIONES MAS QUE SUFICIENTES

Pero dejemos por un momento las divertidas pistas de tierra para volver al negro asfalto para hablar de las prestaciones de la Transalp, unas prestaciones más que suficientes para la inmensa mayoría de motoristas normales, pues con una velocidad máxima de 174 kms/h de promedio en recorrido de ida y vuelta, con una mejor pasada viento a favor de 178,217 kms/h (20,29 segundos y el tacómetro señalando casi la zona roja), no se puede decir que la Honda sea lenta, sino todo lo contrario. A estas velocidades el comportamiento de la moto es

impecable, como si fuera sobre un rail, sin menoscabo de dirección ni cuando se adelantan camiones, mostrándose muy neutro los torbellinos de aire y viento lateral.

En aceleraciones está a la altura de las bicilíndricas italianas de carretera y en recuperaciones quinta y cuarta marcha apañadas a todas las trail monocilíndricas con unos tiempos a la altura de las tetracilíndricas japonesas de carretera, toda una orgánica comparación para la trail-ruta Transalp.

La prueba de frenada refrenda lo que ya había constatado en carretera, siendo excelente, unas distancias de frenado de unos metros a 50 kms/h y de 38 metros a 100 kms/h, alargando esta última distancia por el uso del freno posterior que clava la moto con mucha facilidad, con lo que

distancia de frenado se estira considerablemente.

Lo dicho, prestaciones lógicas y humanas, suficientes para la gran mayoría de usuarios que no tengan pretensiones de emular a

beras que le corresponden se apuntará a todas las excursiones y aventuras que se le propongan.

Por carretera, la Honda apenas nota el peso extra de viajar a dúo y su transportín posterior es

lante y quedar la rueda posterior «en el aire» sin presión que la mantuviera en contacto con el suelo.

CONCLUSIONES

La Transalp no es una trail, es una moto de carretera, muy ratera y súper confortable, ideal para largos viajes y que además ofrece la gran elección de poder ir todavía más lejos que las motos cien por cien ruterías que deberán quedar aparcadas al borde de un camino o ir muy lentas sobre la tierra.

Es una moto de carretera con vocación aventurera, una trail en su máxima expresión asfáltica, una moto de carretera a la vieja usanza, terriblemente polivalente, con prestaciones más que suficientes sobre todo en carreteras reviradas en donde impondrá

su ley, la ley de la más ágil y vivaz a la caballería, sofisticación y pesadez de sus grandes rivales superdeportivas de carretera.

Ni por un momento dejaremos de elogiar sus grandes cualidades, pero tampoco nos olvidaremos de exponer sus defectos, pequeños todos ellos y solventables en futuras series, como son su baja cúpula, su elevado precio en nuestro mercado y su freno posterior, que al menos en nuestra unidad de pruebas era muy brusco en conducción en solitario. El resto de defectillos forman parte de la faceta aventurera de la moto y más de un 90 por ciento de sus usuarios no los van a notar nunca, quedando totalmente eclipsados por las grandes cualidades de una moto que impulsará a más de uno de sus propietarios a ampliar sus horizontes más allá de donde finaliza el asfalto, inculcándole su vocación de aventurero.

Amplia y confortable asiento dos plazas, hasta para el pasajero, que tendrá colocadas sus estríberas en un lugar desacomodadamente bajo. La cajita de herramientas que se puede apreciar a continuación de la tapa lateral cierra a llave, y el transportín es de robusta fabricación.



Impresionante aspecto del conjunto carenado depósito, aunque éste con sus 18 litros de capacidad es un poco justo de autonomía. La salida de aire de la derecha lleva rejilla para que no se metan los dedos en el electroventilador del radiador del circuito de refrigeración.

las superbikers en sus vuelos raudales por autopistas.

Y AHORA NO OLVIDES AL PASAJERO

O mejor dicho, será el siempre vapuleado y sufridor nato pasajero quien en vista del ancho asiento y bajo lugar de las estrí-

capaz de llevar siempre unos buenos kilos de equipaje. Los frenos tampoco lo notan, pues ahora que se lleva más peso detrás se puede aprovechar toda la potencia del freno posterior que apoya fantásticamente la frenada del disco delantero, sin que se produzcan los fáciles bloqueos de la rueda posterior que tenían lugar en conducción en solitario al amorrarse demasiado de de-

REVISION DE DETALLES

Anti-robó. — Cierre en la misma llave de la dirección hacia los dos costados.

Herramientas. — Pequeño cofre con cierre a llave mediante el porta-cascos junto a la tapa lateral izquierda. Muy reducido de capacidad.

Depósito. — Tapón muy sobresaliente con cierre de media vuelta y llave, que se debe aguantar en la mano o meterlo en el bolsillo cuando realizamos el llenado de los 18 litros de capacidad del tanque.

Conmutadores. — Los mismos que una moto de carretera, con gatillo de ráfagas que permite circular de noche a pleno faro, y paro de intermitentes semiautomático por presión, sin temporizador.

Equipo off road. — Únicamente dos protectores de manos no demasiado grandes y un gran protector del cárter motor y chasis cuya línea cierra el carenado. El neumático posterior no lleva freno de neumático.

Iluminación. — Fantástica, con bombilla halógena H-4 de 55/60 W.

Suspensiones. — Son el compromiso perfecto para carretera y pistas, algo más durillas que las otras trail japonesas, pero sin llegar al recio tacto de las trail italianas. Sin reglaje en la horquilla y únicamente reglaje de muelle en el monoamortiguador.

Cuadro instrumentos. — Por fin una trail con testigo de presión de aceite, además de cinco testigos más, entre las esferas del velocímetro con cuenta kilómetros total y parcial — tipo trip-master — y la del cuenta revoluciones electrónico, las dos muy precisas. Entre ellas el termómetro del líquido de refrigeración que nunca se vio que llegara a pocos milímetros de la zona roja, pues antes se dispara el electroventilador del radiador derecho.

Caballates. — Únicamente pata de cabra con uña de goma para que se pliegue si nos lo dejamos extendido por descuido, sin que nos dé un buen susto. Algunos ruterías echarán en falta un caballate central.

Asiento. — Todo un descuido en una moto ratera el que el gran y confortable asiento no sea extraíble. Un cuarto de hora cara al rincón con las orejas de burro para el diseñador que se olvidó de ello en Honda. / J.C.