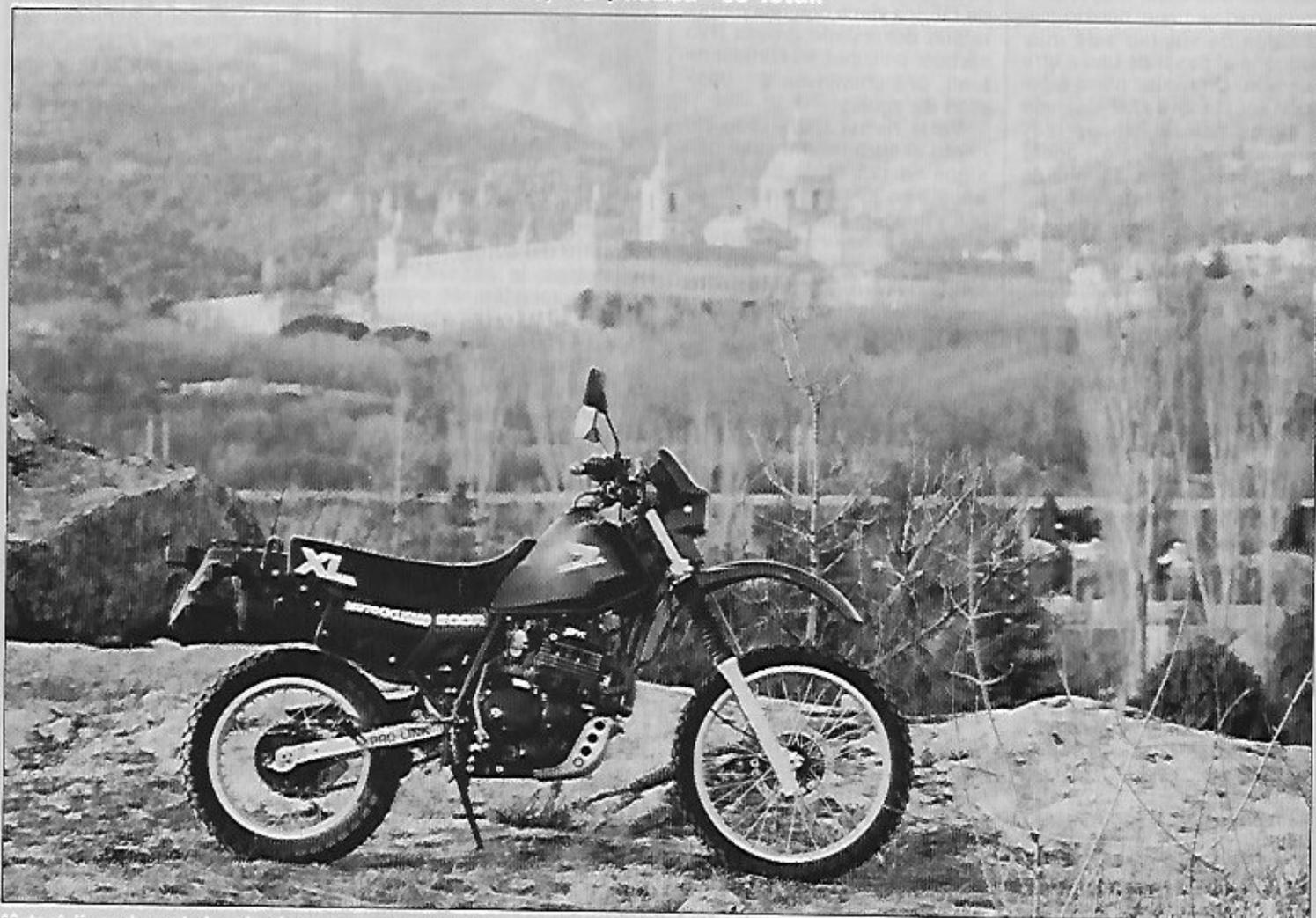


**Honda XL 600 R**

Prueba

# Una máquina para no dormir

Hacer campo con una moto de uso mixto es agradable. Si además esta moto tiene un motor de cuatro tiempos, la cosa empieza a ser divertida, y si encima de todo esto, está impreso el sello de Honda con tres numeritos al lado que dicen: seiscientos centímetros cúbicos, «la pasada» es total.



*Motociclismo ha rodado a fondo en carretera, ciudad y campo con la Honda XL 600 R, las conclusiones que hemos sacado de ella han sido muy positivas.*

**H**ACE exactamente un año que fue presentada la Honda XL 600 R en el salón de Bolonia, las grandes pruebas del desierto y el afán del público de querer lo que no hay, forzó al gigante japonés a lanzar al mercado «otro tipo de moto», ¿tal vez para la gente exquisita? No lo creo así, pienso en la Honda como la moto de los más puros, de los idea-

listas, de aquellos que buscan un significado a la moto, «pasando» de términos como «verde» o «carretera». ¿Por qué? Simplemente, porque sirve para todo, y cuando digo todo, lo hago en el sentido más amplio de la palabra. Con ella hemos hecho TT a fondo, en seco, lluvia y nieve, carretera y ciudad, una mezcla de especialidades que en algún otro

país tiene una especie de campeonato, algo así como el number one. Pero esto es España, y nosotros somos diferentes, aquí la llamada «trail de cuatro tiempos» no parece haber cuajado, nuestra filosofía no deja paso a este tipo de motos, no son seiscientos mil pesetas, ni el miedo al servicio post-venta, lo que frena a la gente. Es la moda, la VF fue un

«boom» como lo es ahora la BMW-K, y nosotros nos vestimos, o nos montamos, en este caso, encima de la que más suena.

La XL 600 R también es buena, de lo mejor, pero aquí todavía no ha llegado la moda del 4-T de uso polivalente, tiempo al tiempo, hay que ser optimista; mientras tanto ahí está el futuro.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

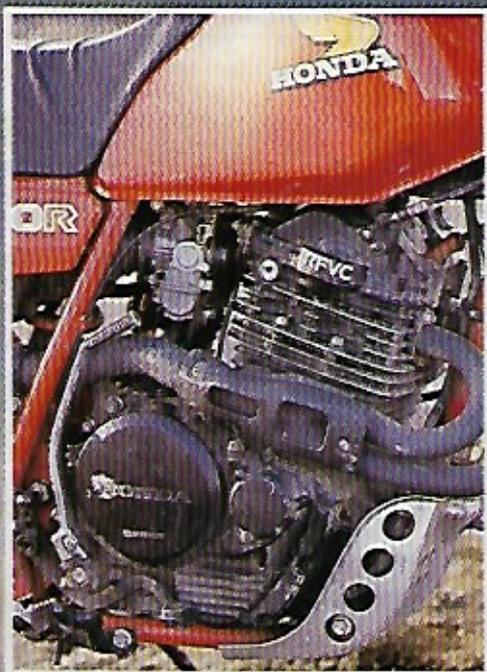


*motos clásicas*



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)





El monocilindrico de Honda incorpora cuatro válvulas radiales. Se aprecia en la foto la polémica palanca de arranque que para muchos supone un obstáculo, ya que no dispone de arranque eléctrico.



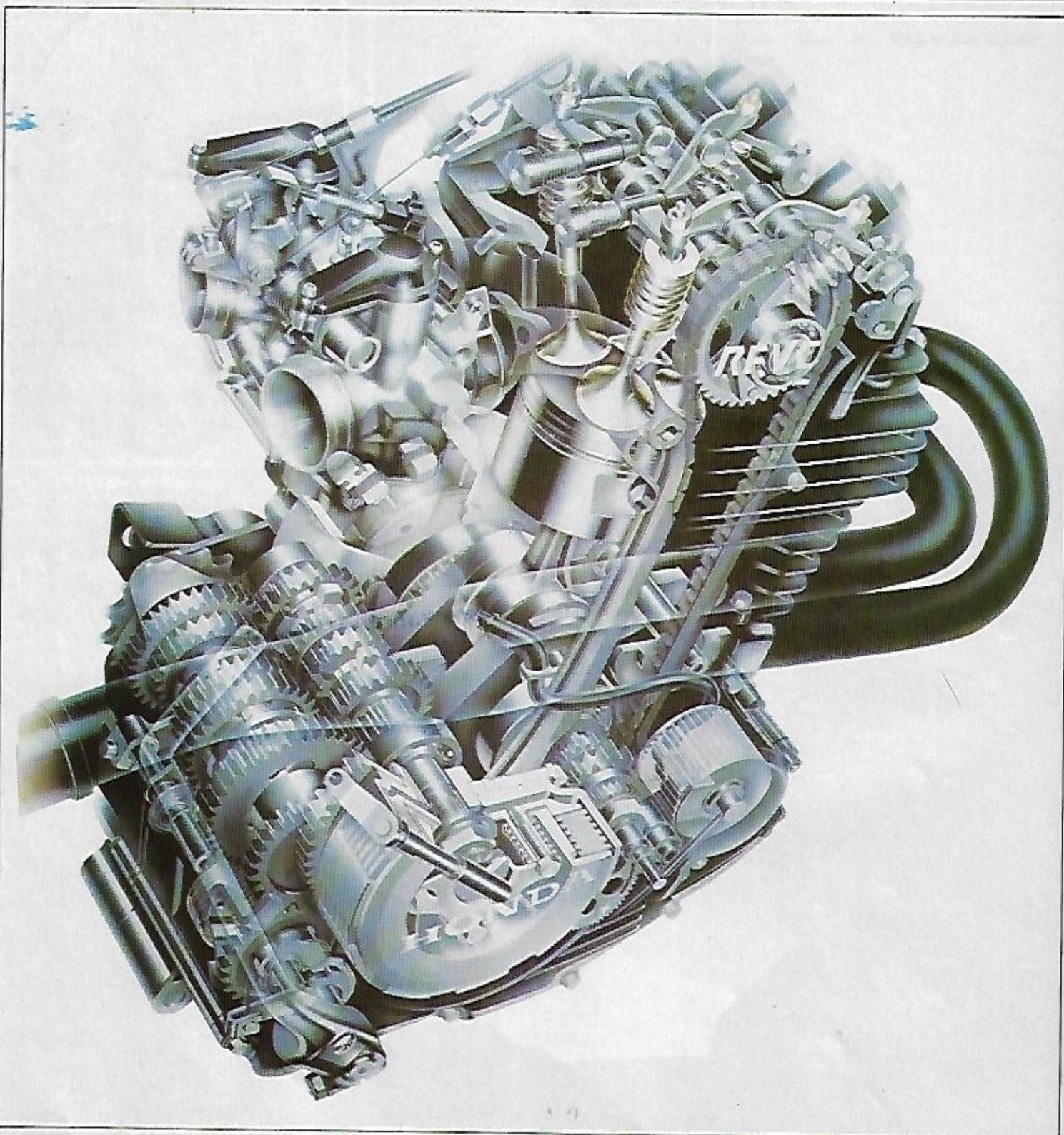
Una plancha de duraluminio protege los bajos de la XL. Dentro de lo que cabe es un motor estrecho, siendo difícil golpearlo, además, tanto la palanca de cambio como la del freno son de punta articulada.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clásicas  
80

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

## Honda XL 600R



Radiografía del fantástico motor XR 600. Pueden verse claramente las cuatro válvulas con disposición radial así como la intercomunicación de las dos admisiones, la distribución mandada por cadena morse y el complejo sistema de doble balancín y los dobles muelles.

### Los «cuatro tiempos» del mercado español frente a frente

Moto	Motor tipo/n.º de cilindros	Cilindrada	n.º válvulas x cilindro	Potencia (cv)	Frenos del./tras.	Suspensión posterior	Consumo (x 100 km.)	Capacidad depósito	Peso con dep. lleno
Honda XL 600 R	4T/1	589 c.c. 100 x 75 mm	4	44 a 6.500 r.p.m.	1 disco/tambor	Pro-link	8,7 L.	12 L.	152 kg.
BMW R 80 GS	4T/Boxer2	798 c.c. 84,8 x 70,6 mm.	2	50 a 6.500 r.p.m.	1 disco/tambor	Mono-lever	6,7 L.	19,5 L.	196 kg.
KTM GS 500	4T/1	504 c.c. 89 x 81 mm.	4	44 a 7.500 r.p.m.	1 disco/tambor	Pro-lever	6,1 l.	10 L.	144 kg.
Morini 500 Camel	4T/ en V 1	479 c.c. 69 x 64 mm.	2	38 a 7.400 r.p.m.	tambor/tambor	2 amortig.-	—	13 L.	150 kg.

La primera patada, la de arrancar tiene que ser enérgica, con ganas, sabiendo que se va a mover una «taza» de 600 c.c. No cuesta arrancarla, en contra de lo que en principio había oído de esta moto, hay que ir decidido a por ella. Algún vendedor me ha comentado que uno de los «peros» que el posible cliente ve en la XL es la dificultad de arrancar. Yo no lo he visto así, todo es proponérselo y coger el truco. Conectar la llave, un par de patadas con el descompresor, poner el aire y sin acelerar una patada enérgica y la moto se pone en marcha.

La otra patada del motor Honda es suave, son 44 cv. a 6.500 r.p.m. que vienen tranquilamente, pero con más rabia de lo que un cuatro tiempos nos tiene acostumbrados. Esta suavidad yendo por el monte corrige el nulo agarre de los neumáticos Bridgestone, siendo tal el ritmo de tracción en la nieve que la moto avanza en primera y a ralentí; ¡increíble! En carretera no da sensación de ir rápido, y es que estamos acostumbrados a conducir en asfalto con motos de TT y motores de dos tiempos con muchas vibraciones y ruido, y al sentarnos sobre la Honda todo esto se olvida. La comodidad apacigua las sensaciones, y cuando despiertas del sueño es la hora de frenar porque la curva parece haber llegado antes.

En un primera toma de contacto la moto parece ancha, tanto por el manillar como por las estribas, pero es lo que la 600 necesita, no se podría conducir, al menos en campo, con otra geometría. A los diez minutos de rodar sobre ella se comprende y es cuando el cuerpo pide marcha. Rápidamente quité los retrovisores porque me los comía con el casco, además de que no quería romperlos al subir por la primera trialera. También pensé desmontar los intermitentes, luego no lo hice ya que están montados elásticamente y se deforman cuando caes al suelo sin romperse, volviendo a su posición, como pudimos comprobar durante el ensayo, muy a pesar nuestro.

La moto es baja de altura, comparándola con una TT al suelo y al asiento, con ello se consigue una mejor maniobrabilidad en terreno tortuoso, y al mismo tiempo mejor conduc-

ción en carretera y ciudad. Desde luego hay que tener los pies en el suelo y saber lo que se hace con ella, de lo contrario la suavidad se transformará contra tí, y los 152 kilos de peso serán incontrolables.

No da la sensación de ser pesada, al contrario parece más ligera de lo que es, en giros cerrados se mete, aunque resulte extraño, con la facilidad de una 75. En línea recta no se resiente de tener esta maniobrabilidad, el tren delantero es ligero y sin embargo la moto no baila. Además de que en los extremos del manillar hay unos contrapesos con los que se equilibra perfectamente la dirección y por desconta-

Tiene el clásico, simple cuna que se desdobra a la altura del motor, y a partir de aquí, cada fabricante se bautiza como quiere, KTM lo llama Pro-Lever, Suzuki Full-floater y Honda Pro-link. Era la primera vez que me subía en una Honda, y aunque la XL tiene poco recorrido de suspensión, el sistema me gusta. Es desmontable, conviene engrasar las bieletas, y utilizar un amortiguador Showa de infinitas posibilidades de reglaje. En definitiva, es un sistema de progresividad variable.

El tacto de la suspensión trasera es suave, muy acorde con la moto, mientras que delante la horquilla en conducción agresiva por el campo se queda un poco blanda. De todas formas en una conducción normal es suficiente.

Con esta introducción, el chasis no puede ser ni rígido ni blando, está condición por las suspensiones, aunque en el sentido literal el chasis es rígido, lo que ocurre es que las suspensiones amortiguan la

sensación de rigidez que siempre tenemos de un chasis de TT o de cross, y este de la Honda deriva claramente del cross.

En cuanto a los frenos funciona correctamente en el asfalto, y en agua y barro también, no llega a endurecerse, y conserva en todo momento un tacto muy suave con una potencia de frenada asombrosa. En campo, algunas motos tienen el problema de flexar la horquilla delantera en la frenada. Con la Honda no ocurre y la moto mantiene su trayectoria sin pensar si está acelerando o frenando.

El trasero al ser de tambor no deja el mismo sabor de boca, no está mal pero no se puede comparar con el delantero.

Las pastillas son Toshiba Tangaroi, y las zapatas Asahi Asbestos.

## La sinfonía del cuatro tiempos

Salir a montar disfrazado de «gladiador», encima de un cuatro tiempos tiene una filosofía muy especial. Es como olvidarte de lo que has visto anteriormente, parece como el primer día que sales de excursión. Vas preocupado pensando en si subiré por esta o aquella rampa, si tendré que «remar» mucho, si habrá que empujar, si podré con ella... Todas las calamidades que se pasan cuando se empieza, se repiten con la Honda, y la culpa no está en el motor, que desde luego es maravilloso, sino en los ya comentados anteriormente neumáticos de tipo mixto o ecológicos.

Por lo demás, la filosofía del cuatro tiempos resulta ideal

para el piloto fino, el que tiene estilo, el de la vieja escuela. No se estiran las marchas, no hace falta, el motor puede con todo. Desde abajo puede triear por el sitio más difícil, y apurando el cambio, por cierto bastante todo-terreno, se llega a una velocidad de cruce de 120.

El embrague aguanta lo que haga falta, sólo cuando se abusa en exceso de él, como hicimos en la nieve, llega a tirar un poco de aceite por el respiradero, y eso hizo que bajase su rendimiento.

Este motor protege sus bajos con una generosa plancha de duraluminio, montando un mono-árbol en cabeza, accionado por cadena Morse, y con cuatro válvulas radiales. Aquí en la culata es donde la Honda cambia radicalmente con respecto a sus competidoras que utilizan dos válvulas por cilindro. Se ha incorporado también una doble carburación de apertura mecánica diferenciada, que va intercomunicada. Es de cárter seco y el chasis hace de depósito de aceite.

Al ser la culata radial, se puede montar la bujía en posición central consiguiéndose así una combustión perfecta dentro de la cámara totalmente hemisférica. Además, al comunicarse los conductos en la doble carburación, la refrigeración de las válvulas es mayor, a la vez que se consigue un llenado más uniforme.

La distribución, mandada por cadena Morse, un árbol de levas, balancines, unos segundos balancines que se encargan de corregir el ataque entre los primeros y las válvulas, unos dobles muelles y cuatro válvulas.

Para finalizar el ensayo, ya en los últimos días, me hice un pequeño rallye nocturno por el monte, por senderos conocidos en los que las piedras te saludan de tanto haber pasado por ellas. Esto ya lo había probado alguna vez con una TT, la experiencia ciertamente me pareció bastante peligrosa. Con la Honda cambió todo, el faro halógeno ilumina con tal claridad que tenía mejor visión durante la noche que en un día de niebla; me sentía seguro. Era como un sueño, una experiencia nueva. La Honda XL 600 R te introduce en otra dimensión de la moto de montaña. □

Pepe LOPEZ.

Fotos: Félix AYUSO.

## Ficha técnica

**Motor:** 4 tiempos. **Números de cilindros:** Uno. **Refrigeración:** Aire. **Diámetro x carrera:** 100 x 75 mm. **Cilindrada total:** 589 c.c. **Relación de compresión:** 8,5 : 1. **Potencia máxima:** 44 CV. a 6.500 r.p.m. **Par máximo:** 5 kg. a 5.000 r.p.m. **Carburación:** 2 carburadores Mikuri de 30 mm. de Ø. **Encendido:** Electrónico. C.D.I., con avance automático. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite. **Cambio:** Mecánico con engranajes en toma constante. **Relaciones:** Cinco. **Transmisión primaria:** Por engranajes, relación 2,187. **Transmisión secundaria:** Cadena, relación 2,733. **Batería:** Yuasa de 12 v. 3 amp./h. **Bastidor:** Simple cuna desdoblado bajo el motor. **Suspensión delantera:** Horquilla telescópica hidráulica Showa. **Recorrido:** 229 mm. **Suspensión trasera:** Mono-amortiguador tipo Pro-Link. **Freno delantero:** Disco, 240 mm. de diámetro. **Freno trasero:** Tambor 130 mm. de diámetro. **Neumáticos:** Bridgestone. De 3,00 x 21 delante, y 5,10 x 17 detrás. **Longitud total:** 2.192 mm. **Distancia entre ejes:** 1.440 mm. **Anchura máxima:** 865 mm. **Altura máxima:** 1.235 mm. **Distancia al suelo:** 270 mm. **Peso:** 146 kg. (68 kg. delante; 78 kg. detrás) En vacío. **Depósito de combustible:** 12 litros.