

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



*motos clásicas*



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



Honda 125 XL, en España

# Una trail de verdad

Efectivamente, lo que hasta ahora ha corrido por el mercado español con definición «trail» no ha dejado de ser mera imitación y sucedáneo europeizado de un tipo empírico de moto que un día se inventaron a medias los yankees y los japoneses

**L**A moto trail es originaria de ultramar. Allí nació con motor dos tiempos, pero al anunciarse las severas medidas antipolución, el consejo americano abrió «la bombilla» del cuatro tiempos a estos sesudos nipones. Prácticamente le dieron un vuelco a la moda motociclista estadounidense cuando empezaron a introducir los monocilindros cuatro tiempos en las trail de alto confort, consiguiendo con el tiempo inundar el mercado de «monos» 4T, hasta conferir personalidad propia al trail dotado de motor Otto.

Hoy, el trail ya no se concibe sin un motor de cuatro tiempos, y Honda ha puesto en marcha su factoría italiana para aplicar el socorrido «mono» 4T-125 de carrera corta (49,5 mm.), que propulsa la CB-X de turismo, a una moto concebida para el trail, aunque sin olvidar la versatilidad todoterreña y en especial al apartado suspensión y amortiguación.

Podemos decir que en la XL se vierten dos tendencias no bien conjugadas para la utilización que el mercado italiano le da a esta moto dieciseisera. Nos explicaremos.

Como ya es sabido, en Italia los jóvenes de dieciséis años pueden conducir motos hasta

125 c.c., lo que ha elevado las ventas de este segmento en proporciones desorbitadas. Las trail están de moda, pero han de rivalizar con las turismo estilo Cagiva 125 SST, que alcanzan cotas más elevadas de éxito.

La trail bien hecha, la de verdad, la que sigue fielmente la filosofía USA, está en condiciones de moverse con enorme soltura por el asfalto y seguir el ritmo de las turismo, especialmente en carreteras reviradas. En la faceta fuera de carretera se desenvuelven perfectamente, siempre y cuando no se le exijan extremos reservados a otros tipos de moto con utilización definida; nos referimos a trial o enduro de competición.

Una trail no pretende ser jamás una moto capaz de hacer trialillo ni de emular las gestas de una TT. Es una moto mixta, turística, versátil y capaz de cambiar el asfalto por la tierra sin el más leve pestañeo; ¡pero no la saques de caminos y senderos si quieres gozar con ella!

Creo que si mis explicaciones han conseguido dar clara idea al lector de lo que es una trail, podrán seguir perfectamente el desarrollo de este artículo y captar las subtilidades de la nueva Honda «Made

MOTOCICLISMO 15



## Honda 125 XL

«Italy», recién llegada a España.

### Un motor de vueltas...

El motor de la XL es el mismo de la CB-X, como ya hemos indicado anteriormente; no obstante deseamos precisar que no ha recibido la más mínima modificación, cambio o adaptación a su nueva utiliza-

ción de trail. El árbol de levas, carburador y relaciones de cambio están intactas. La relación de compresión, potencia, curva, etc., son los mismos de la turismo.

Puede parecer algo extraño para una moto mixta que tiene que ir al campo, pero la elasticidad de un cuatro tiempos y la repetida filosofía trail le per-

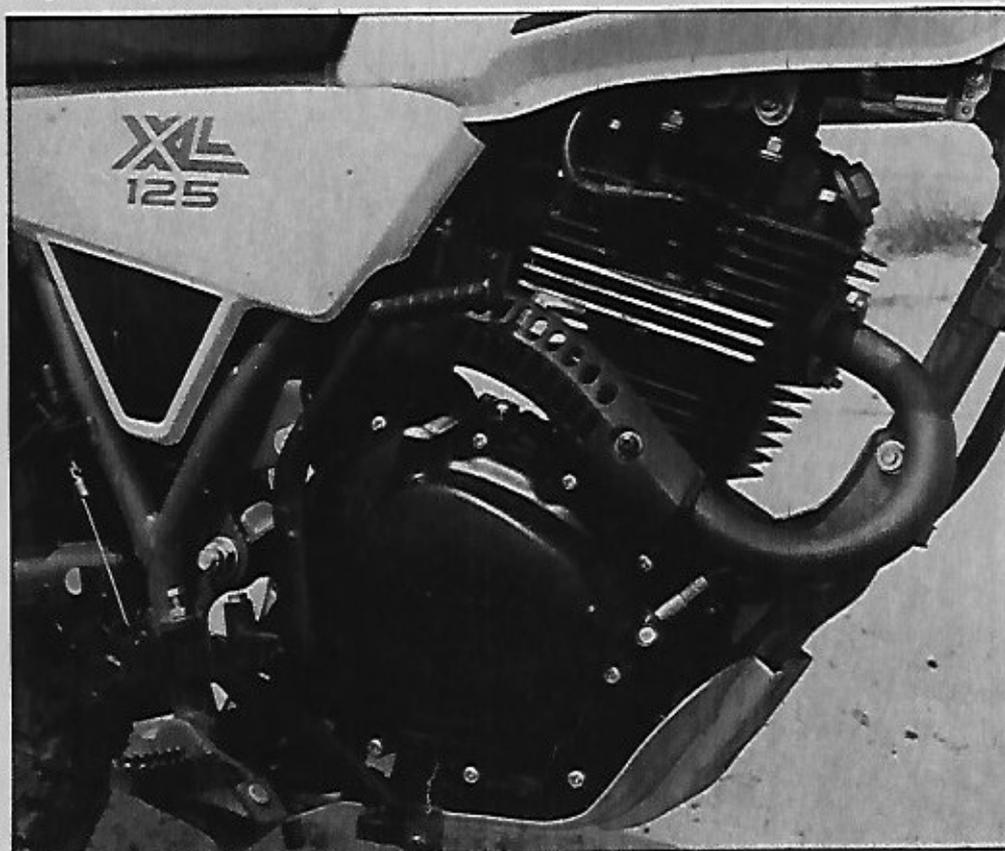
miten cumplir con suficiencia su misión por la tierra, al mismo tiempo que en asfalto se desenvuelve con agilidad y buenas prestaciones, cumpliendo de maravilla su faceta turística y urbana.

Recordaremos que este motor es silencioso, inmensamente suave en su manejo y muy parco en la alimentación.

Conviene asimismo refrescar su personalidad precisando que la potencia máxima (13 CV) la consigue a 9.500 r.p.m., régimen elevado, y que el tirón sólo se manifiesta a partir de las 7-7.500 r.p.m., lo que si en asfalto es todavía aceptable, en tierra resulta un poco molesto cuando se quiere



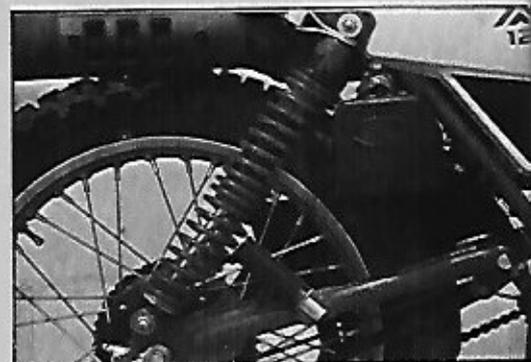
Magnífica la posición de conducción, así como los mandos eléctricos y tablier.



El motor es el mismo que equipa la «Hondita» que ya conocemos en España en su versión turismo. ¡Una delicia!



Una de las características más acusadas de esta Honda es su gran confort y estabilidad.



La batería va montada «al aire», en la triangulación de amortiguador y chasis.



Escape de lo más discreto, algo de agradecer para rodar en montaña y ciudad.



Caja de herramientas un tanto «postiza», con cierre de presión.

andar rápido, aunque volviendo al tema del trail, es sumamente excusable, especialmente para circular por caminos a ritmo placentero...

Para ciudad y carretera se obtienen buenos resultados y rendimiento siempre y cuando se apure el régimen de giro, en cada relación, como mínimo hasta las 8.500 r.p.m. En las carreteras reviradas se consiguen muy buenos promedios en conducción deportiva, siendo en este terreno donde mejor se expresa el motor de la XL gracias al tirón de las 7.500 r.p.m., al desarrollo del cambio y relación final, que le confieren un neto carácter turístico-deportivo.

En la ciudad estas mismas características le permiten convertirse en un vehículo ágil y brillante para moverse con celeridad entre el tráfico.

Como colofón a estas cualidades hemos de destacar sobremanera la discreción del silencioso de escape, que permite estripar a voluntad sin molestar a nadie ni ser amonestado por los agentes de tráfico.

También conviene decir que la puesta en marcha es inmediata y que el «kick» no requiere ningún sobre esfuerzo para activarlo hasta el fin de su recorrido. En frío es imprescindible cerrar el aire para arrancar a la primera patada.

---

### **Suspensión-amortiguación muy logradas**

---

El conjunto amortiguante está realmente muy bien logrado en esta trail, cuya altura es un buen compromiso para ofrecer recorridos largos sin sobreelevar exageradamente la moto.

La horquilla Marzocchi (170 mm. recorrido) es suave y progresiva, dando gran confort y una elevadísima absorción de baches que nos ha recordado la eficacia de las buenas horquillas de cross.

Los amortiguadores traseros (119 mm.), colocados con una angulación bastante acusada y anclados por su parte inferior

en el extremo posterior del basculante, son suaves y elásticos, además de muy bien conjuntado su efecto con el de la horquilla.

Me atrevo a decir que el mejor atributo de la parte ciclista es el apartado de suspensión-amortiguación, aunque el bastidor y, en especial, la robusta espina dorsal en sección rectangular, van a la zaga. De todas formas debo añadir que todo el conjunto ciclista está muy logrado y armonizado sin dejar prácticamente nada al azar.

La estabilidad resultante es poco menos que impecable, tanto en asfalto como en tierra. En las carreteras reviradas se disfruta de lo lindo inclinándose a voluntad sin tener el más mínimo riesgo de sufrir reveses por causa del bastidor o las suspensiones. La goma tendrá su límite, pero la XL no se presta fácilmente al ridículo en curvas.

El buen reparto de pesos, la geometría y el acertado cálculo del arrastre y lanzamiento de dirección hacen de esta Honda 125 una moto muy manejable y ágil de movimientos, lo que siempre resulta muy grato en cualquier circunstancia, aunque en ciudad y montaña sea donde más se aprecia y se agradece.

La posición de conducción también está acertadísima, como asimismo están perfectamente ubicados los puntos determinantes de la posición del piloto a sus mandos. El triángulo directriz, o sea, manillar, estribas y asiento guarda una relación óptima que invita al conductor a estripar desde los primeros metros de conducción. Esta es de aquellas motos que te hacen sentir un virtuoso del manillar aunque no hayas tenido tiempo de cogerle confianza ni la medida de sus reacciones. Es de las que te incitan a atacar en cada curva y a roscar el acelerador sin piedad...: muy divertida y agradable de conducir.

El confort es otro de los aspectos que se han resuelto con enorme acierto, no en vano se cuenta con la ya loada amortiguación; pero deseo hacer un aparte para el mullido

## Honda 125 XL

asiento de doble nivel de espumado para diferenciar las dos plazas y permitir al conductor sentarse bajo y con un «tope» que clava el cuerpo en el asiento.

Los frenos no nos han acabado de entusiasmar, aunque posiblemente les haya faltado un tiempo mayor de acoplamiento de forros y tambor para conseguir un mejor rendimiento.

Son suaves y de buen tacto, pero les falta la potencia energética que detiene la moto en última instancia al presionar decididamente sus palancas. Carecen de energía en su función, y para acabarnos de entender, baste añadir que recuerdan mucho el comportamiento y respuestas de un freno de trial, normalmente escasos para ir rápido en asfalto.

### Industrialización «europeizada»

Nunca hemos dudado que para conseguir la calidad industrial habitual de los japoneses en Europa tenía que llover mucho, incluso para los propios japoneses destinados a las plantas europeas.

La calidad de las Honda italianas ha mejorado mucho desde la primera 125-S de calle, pero todavía dista de lo que se hace directamente en Japón.

En la XL se aprecia el esmero aplicado y los buenos resultados, pero en muchos sitios se ve la chapuza latina, que denota el origen inequívoco de la moto. Hay una serie de detalles que no corresponden al nombre que luce la XL en sus flancos. Por ejemplo, cita-

ré el guardabarros delantero, totalmente torcido en relación al plano vertical de la moto. La mascarilla delantera no encaja con el faro ni con el tablier, también está entregirada. Los soportes de los intermitentes recurren a un insólito y basto sistema de pasamanos de acero con silentblocs intermedios, que si un día lo hiciera un fabricante español todos se le tirarían encima. ¡Con lo fácil que es montar los soportes de caucho directamente al intermitente y guardabarros o dirección!

El cubrecadenas protege la rueda mediante una prolongación plana del interior, pero el espacio existente es mínimo y roza continuamente con la cadena. La batería parece montada por el herrero inventor del pueblo. Ignoro que

motivos les habrán impulsado a suspenderla por las buenas de un tubo lateral del chasis, dejándola a la vista y a merced de cualquier caída. Como protección sólo posee una tapa a presión que perdí durante la prueba por estar mal colocada.

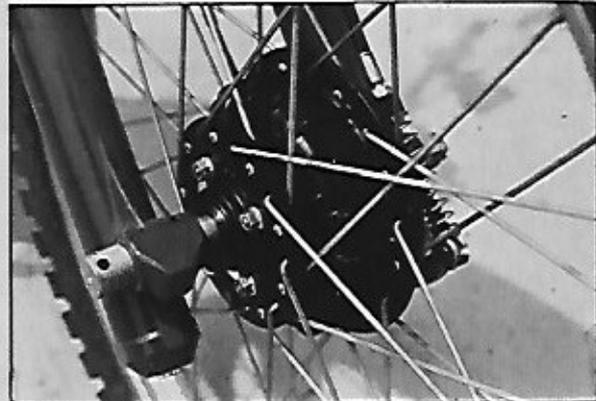
La caja de herramientas también parece una solución de última hora, que nos recuerda la adoptada, y siempre criticada, por Derbi en sus modelos 81-82. Esta, para colmo, es de plástico y con un cierre rápido de robar.

Alabaremos los mandos eléctricos y tablier (japoneses, claro), así como la calidad de la pintura y el diseño general, amén del resto de atributos mostrados en el curso del comentario.

Carlos DOMINGUEZ



Buena presencia la de esta trail. La horquilla es Marzocchi, de 170 mm. de recorrido.



Los frenos son suaves y de buen tacto, pero un tanto faltos de potencia.

## FICHA TECNICA

**Motor:** 4 tiempos, monocilíndrico, vertical.  
**Diámetro X carrera:** 56,5 X 49,5 mm.  
**Cilindrada:** 124 cm<sup>3</sup>  
**Potencia máxima:** 13 CV DIN a 9.500 r.p.m.  
**Par máximo:** 1,05 Kgm. DIN a 8.000 r.p.m.  
**Distribución:** Arbol de levas en cabeza.  
**Encendido:** Bobina y ruptor.  
**Alimentación:** Un carburador de 22 mm. Ø.  
**Arranque:** A pedal.  
**Cambio:** 5 marchas.  
**Sistema eléctrico:** Generador 6V 90W.  
**Suspensión delantera:** Horquilla telehidráulica 170 mm.  
**Suspensión trasera:** Amortiguadores mixtos aire-aceite, carrera 119 mm.  
**Frenos:** De tambor de 110 mm. de diámetro.  
**Neumáticos:** Ant. 275 X 21 - post. 4,10 X 18.  
**Distancia entre ejes:** 1.335 mm.  
**Longitud:** 2.090 mm.  
**Anchura:** 840 mm.  
**Altura:** 1.130 mm.  
**Capacidad del depósito:** 9 litros.  
**Peso en vacío:** 106 Kg.  
**Velocidad máxima:** 105 Km.