



20.000 km. MISIÓN CUMPLIDA

Luego de once meses y 20.000 duros kilómetros, sólo nos quedaba la última asignatura pendiente para nuestra XT 225. Abrir el motor, para así concluir con la segunda SuperPrueba.

Texto y Fotos: Juan C. Posada

Voy a ser sincero con ustedes, no siempre es fácil empezar un artículo y en este caso me estoy viendo en problemas. Aunque todo está claro y sé lo que tengo que escribir, llevo media mañana tratando de escribir las primeras líneas. Casualmente la XT paso por lo mismo al comienzo de la prueba, pero después, cuando fueron pasando los kilómetros, su motor comenzó a ir de maravilla, superando sin problemas cada obstáculo que se interponía en su camino, y no fueron pocos, les aseguro que en estos once meses y 20.000 km, hemos hecho de todo con la XT, comenzando por largos viajes, como aquel a San Agustín que compartimos con ustedes, donde llevamos la máquina hasta sus límites, cruzando por páramos, desiertos, trochas y exprimiendo el motor al máximo en las interminables rectas de Neiva y El Huila. Pero eso no fue todo, nuestra XT paso varios miles de kilómetros entre el caótico tráfico de Medellín, sufriendo el castigo que suponen las congestiones, donde el motor hierve, mientras la caja y el embrague traba-

La XT en Cifras

Estas son algunas cifras que fuimos recopilando a lo largo de la prueba:

- En 20.000 km visitamos 87 veces las gasolineras.
- El consumo promedio en toda la prueba fue de 114,4 km por galón.
- Cuando estuvo más económica, un galón le rindió para 136,6 km.
- Y cuando estuvo más gastona, el mismo galón le alcanzó para 94,4 km.
- La tanqueada promedio, dura 270 km, sin contar reserva.
- En total se gastó \$583.778 en gasolina durante la prueba.
- Con esto cada kilómetro recorrido costó 29 pesos.
- Once meses y once cuartos de aceite nos gastamos en la prueba.
- \$56.467 fue el costo de todos los repuestos necesarios para volver a armar la moto y dejarla como nueva, esto incluye empaques originales, O-rings, Pasador de pistón y retenedores de válvulas.
- Otros gastos durante la prueba sumaron \$109.500.
- Con esto en total cada kilómetro de prueba costó 37,5 pesos.
- En total la prueba nos tomó 334 días.
- Para un recorrido promedio de 59,9 kilómetros por día.

jan sin parar.

En resumen, podríamos decir con absoluta seguridad, que la XT es una excelente moto y que salvo pequeños detalles, nos demostró una resistencia a prueba de bombas, tanto en su motor como en los demás componentes, prueba de ello es que a lo largo de todo este tiempo sólo tuvimos que cambiar un bombillo del tablero y la bujía, pero ésta última por simple mantenimiento. Lo demás soportó el castigo sin problemas.

Los frenos llegaron con bastante vida hasta el final, aunque el trasero fue perdiendo gradualmente rendimiento, mientras que el delantero siempre cumplió su función de manera impecable. Las suspensiones se mostraron resistentes cuando abusamos de ellas haciendo motocross o en los destapados, pero a la vez suaves y confortables en viajes largos con todo el cupo a bordo y muy precisas a la hora de enlazar curvas a fondo. La cadena y el sprocket aguantaron el trabajo sin mostrar el más mínimo indicio de fatiga o desgaste, tanto que en toda la prueba sólo fue necesario tensionarla en dos oportunidades. El que sí llegó al final con los días contados, fue el piñón de salida.

En lo relacionado con los acabados, nada que decir, aunque la moto no fue la más consentida y la mayor parte del tiempo andaba llena de barro, todo terminó casi en perfecto estado, y digo casi porque en los plásticos se notaban algunos rayones normales del uso. Pero es destacable la calidad de la pintura en general, sobretodo en el tanque que siendo plástico, terminó impecable. A propósito aquí cabe mencionar la parrilla y los topes de manubrio en acero suministrados por Custom Evolution, La primera nos facilitó mucho las cosas a la hora de viajar y los topes mostraron su utilidad en dos aterrizajes forzosos que experimentamos, evitando que la moto sufriera daños.

La hora de la verdad

Para esto contamos nuevamente con la colaboración del Taller MOTOTIBE, donde se desensambló la parte superior del motor, también conocida como cabeza de fuerza, con esto se puede determinar el desgaste de los principales componentes de la máquina, dando una idea clara sobre el desempeño y la calidad del motor y sus componentes.

Al abrir el motor se aclararon algunas dudas que teníamos desde los 5.000 km. Al comienzo de la prueba, luego de la segunda revisión realizada a los 2.000 km, la moto empezó a consumir algo de aceite, unos 200cc en 1.000 km para ser más exactos, justo durante su primer viaje largo. Inicialmente no nos pareció extraño, pues esto suele ser normal en la mayoría de los motores que trabajan muy revolucionados por largos periodos, como es el caso de este monocilíndrico. Luego de esto la moto comenzó a presentar una especie de cascabeleo, que los técnicos de Yamaha solucionaron aumentando un punto en la proporción de gasolina en la mezcla.

Después del kilómetro 5.000, durante un viaje por siete departamentos, donde exigimos bastante el motor, notamos que el consumo de aceite había mermado hasta hacerse casi imperceptible y así siguió hasta el final de la prueba. Esto fue lo que despertó algunas dudas.

Durante el desarme, al levantar la culata, encontramos gran cantidad de carbón depositado al borde de todo el cilindro, luego al levantar el cilindro hallamos la respuesta. Resulta que entre el cilindro

Nuevamente contamos con la experiencia del taller Mototibe, donde se realizó el desensamble del motor





Calidad, Tecnología y Servicio



Bandas Osaka

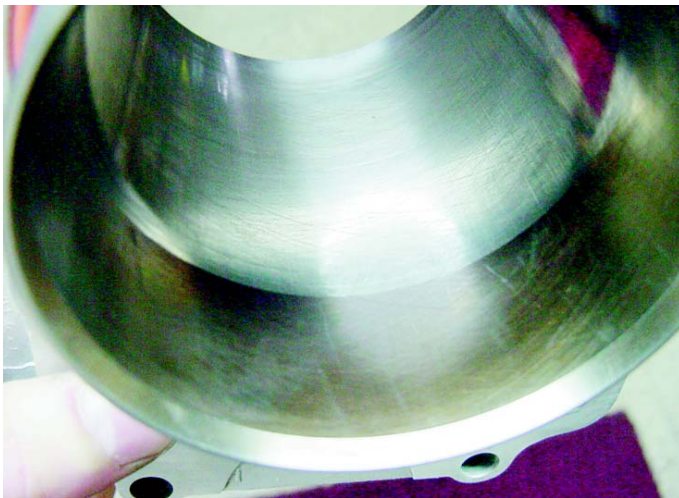


Osaka Motorcycle Parts
 Cr. 54 No. 35-24 Conm. (4)2629819
 A.A: 2873, Medellín - Colombia
 E-mail: osakabrakes@yahoo.com
DESPACHOS A TODO EL PAÍS

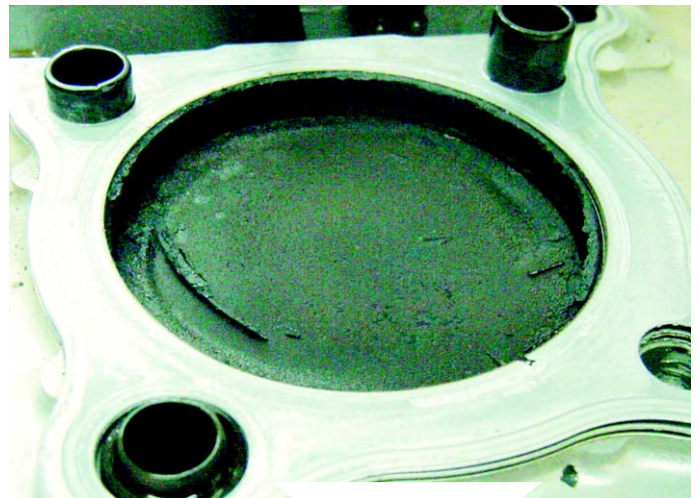
y la camisa va un "O-ring" o anillo, que debe sellar las pequeñas aberturas que hay entre el cilindro y la camisa interna. Al parecer dicho anillo, no soportó la temperatura y permitió que el aceite se colara a la cámara de combustión, produciendo primero el consumo de aceite que ya les comentamos y el posterior cascabeleo. El consumo paró cuando el mismo carbón fue tapando la abertura por donde subía el aceite. Por fortuna el problema no afectó los demás componentes, los cuales no presentaban síntomas

de desgaste excesivo, tanto anillos, como cilindro y pistón se encontraban dentro de las medidas normales, indicando que todavía tenían mucha vida por delante. En la parte superior, todo estaba como nuevo, un claro testimonio de la efectividad del sistema de lubricación, del elemento encargado de filtrar el aceite y del mismo lubricante, un multigrado 20W50 con clasificación API SJ. La única pieza que se encontraba con más desgaste del normal fue el pasador de pistón, el cual

reemplazamos al momento de armar. Una vez lista la moto y sin ningún residuo de carbón en la cámara de combustión, se hizo necesario regresar la carburación a la posición original, mermando el paso de gasolina. Con este cambio desapareció una falladera que notamos en el primer ensayo. Con las fotos de las diferentes piezas encontraron algunos comentarios adicionales sobre cada componente, además les tenemos un recuadro con algunas cifras que fuimos recopilando a lo



El cilindro, como se puede ver en esta foto, aún conserva el glaceado original y no muestra síntomas de desgaste prematuro o rayones producidos por suciedad en el aceite.



En esta foto se aprecia claramente el depósito de carbón ubicado al borde del cilindro y sobre la cabeza del pistón, causado por el deterioro del O-ring de la base del cilindro.

Minicycle
Racing Team
 Carrera 50 No. 55 - 54
 (Andalucía) Bello - Antioquia
 Teléfono: 275 21 95
 e-mail: minicycle@epm.net.co

Servicio Taller
 Reparamos todo tipo de motos
 Servicio autorizado
 Kawasaki - Auteco
 Compraventa usadas
Venta repuestos
Toyota al por mayor

 Cll. 36 # 46-26 Tel: 2323716 - 2323780
 e-mail: toyocycle@geonet.net.co

Minicycle
Racing Team
 Teléfono: 232 40 62 - 232 09 46
 Carrera 45 No. 36 - 9 (San Diego)
 Medellín - Colombia
 e-mail: minicycle@epm.net.co

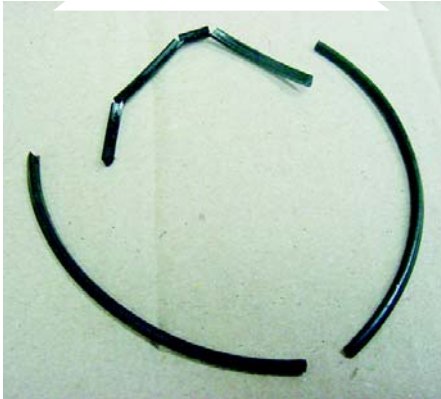


Anillos Para Motos

MADE IN JAPAN

Importado y distribuido por Paremós S.A. Tel.(4) 2657606 Fax:(4) 2655919 Medellín

En este estado encontramos el O-ring de la base del cilindro, causante del consumo de aceite, durante los primeros 5.000 km.



Ambas válvulas se encontraban en perfecto estado, aunque la de admisión tenía un residuo de carbón excesivo, que pudo causarlo alguna filtración por el retenedor.



largo de la prueba y que pueden ser de utilidad para actuales y futuros usuarios de la XT 225. Para concluir sólo resta decir que nuestra XT ha pasado la SuperPrueba con calificación sobresaliente, demostrando que cuenta con una calidad indiscutible y que está a la altura de su categoría, siendo una máquina 100% apta para todo tipo de terreno, con potencia suficiente, rápida, fácil de manejar, económica y muy confiable. En resumen la XT 225 es una moto que kilómetro a kilómetro hace valer cada peso que se paga por ella. Ojalá que ustedes hayan disfruta-



En este acercamiento se aprecia el estado en que se encontraban los apoyos de los balancines que trabajan sobre las levas. Como ven están intactos.

Los anillos presentaban un desgaste normal, pero todavía tenían mucha vida por delante. El pistón, además del carbón ya mencionado, se encontraba en perfecto estado.



En la foto se aprecian las marcas de desgaste en el pasador de pistón, pieza que recibe un fuerte castigo en los motores monocilíndricos y que debimos reemplazar al momento de armar el motor.



El eje de levas, al igual que las demás piezas que conforman el sistema de distribución se encontraban en perfecto estado y listas para muchos miles de kilómetros más.



do siquiera una pequeña parte de lo que nosotros disfrutamos realizando esta segunda SuperPrueba, una aventura inolvidable que esperamos repetir.

Agradecimiento especial a:
Incolmotos - Yamaha, Servicio Mototibe Custom Evolution y Lubricantes Chevron

LLAMENOS YA!

321 321 2

- Accidentes de tránsito.
- Identificación Técnica de Vehículos
- Asesoría en siniestro por hurto de vehículos.

Presentando este aviso tendrá un 25% de descuento en las instalaciones de **MOTO VERDE**

Afíliase Ya!

ESTAMOS DE SU LADO

PBX: 321 22 44 . Carrera 46A 16 Sur - 8 - La Aguacatala . Medellín . Colombia

Asesorías Moto Verde

Luz Marina Acosta 10% Dcto.

Todo lo relacionado con:

- Gestiones de tránsito
- Renovación de licencias
- Venta de SOAT
- Formularios de traspaso

Cil. 50 # 43-24 Tel. 3715884 Telefax. 3733657
Cel. 4402595 Beep. 2622244 (11465) Itagüí