

## Fuera de Serie

En Yamaha no se han contentado con retocar la veterana XT 600, nos han dado el placer de disfrutar de una XT renovada al 100%



# Yamaha XT 660R

## Renovación eXTrema

Definitivamente en estos primeros años del siglo XXI estamos viviendo un boom de desarrollo tecnológico y de tendencias de diseño sin precedentes en el mundo de la moto, ejemplares como la Honda CBR600RR y la Yamaha R1 2004, que han pasado por las páginas de esta revista en recientes ediciones, son muestra de ello, y aunque generalmente este tipo de modelos son los que se llevan la mayor parte de los esfuerzos de desarrollo de los grandes fabricantes, abultados presupuestos de publicidad, gran parte de la atención de la prensa especializada y los suspiros de la mayoría de los aficionados, existen otros tipos de modelos más lógicos, que en la vida real son los más usados. En otras palabras las hiperdeportivas son las que dan prestigio a las marcas pero las motos lógicas son las que proporcionan los grandes volúmenes de ventas y por lo tanto los mayores beneficios. Dentro de esta categoría han tenido un papel preponderante las grandes monocilíndricas de 4T para todos los terrenos, que nacieron a finales de

los 70's ganando rápidamente la aceptación del público por ser máquinas muy versátiles, fáciles de maniobrar, sencillas de mantener y sobre todo divertidas de conducir. Su fama se acrecentó cuando se hicieron protagonistas en los rallys más duros del mundo como el París - Dakar que parte de Europa recorriendo los más duros desiertos de África y otros famosos como el de Baja California. Desde entonces este tipo de máquinas han sido usadas como transporte urbano, para salidas de fin de semana a las montañas, viajes cortos y largos, incluyendo algunos alrededor del mundo. Prácticamente todas las grandes marcas tienen varios modelos importantes en esta categoría como por ejemplo la línea XR de Honda, KLX de Kawasaki, DR de Suzuki y por supuesto la XT de Yamaha, una de las pioneras en este campo.

Aunque en sus primeros años todas eran muy similares, con el paso del tiempo han ido evolucionando hasta conformar tres subcategorías clara-



Distribuidor Exclusivo para **Colombia**

**AVON**  
TYRES

**TOURATECH**  
Deutschland  
Touring Rallye Racing Equipment



**HJC**  
HELMETS

**SHOEI**

Calle 34 No. 44A - 65 Tels: (4)3843200 - 2623059 Fax: (4)2622073 - Medellín - Colombia - [ruta40@mega.net.co](mailto:ruta40@mega.net.co) - [www.ruta40.com.co](http://www.ruta40.com.co)

# ZEUS

H E L M E T S

Distribuidos por: **Dos Ruedas** Cll. 36 # 45-32 Tel: 2626688  
Cr. 38 # 8-35 Tel: 3524687 - Medellín - Despachos a todo el país



mente diferenciadas; las de enduro puras, que son máquinas off-road usadas básicamente a nivel deportivo, las doble propósito o Trail como son llamadas en Europa, que se defienden bastante bien tanto en asfalto como fuera de él y las claramente orientadas hacia el asfalto las cuales incorporan carenados y otros aditamentos para este uso, que además son muy valoradas para viajar.

Sirva esta breve explicación como preámbulo y contexto general para presentar a la protagonista de este artículo, la totalmente nueva Yamaha XT660R, heredera directa de la legendaria saga que nació en 1976 con la XT500 y que la podríamos definir como la XT del siglo XXI, por su impactante diseño y la introducción de grandes innovaciones como es la inyección electrónica, aunque estos detalles los estaremos ampliando más adelante. La XT 660R reemplaza a la veterana XT 600E máquina que se venía fabricando sin cambios importantes, más allá de los estéticos, desde 1995 cuando fue lanzada al mercado. Llama la atención que Yamaha haya estirado este modelo por tanto tiempo, aunque la explicación seguramente radica en que este tipo de motos no pierde su vigencia tan rápido, como si sucede con las deportivas y porque tenía un buen comportamiento de ventas a nivel mundial, incluso en los últimos años Incolmotos-Yamaha la estaba ensamblando con buena aceptación en nuestro país, aunque con la introducción de la nueva XT 660R la producción del modelo viejo, con el cual no comparte ni un sólo tornillo, cesó en todo el mundo, suponiendo la despedida de la veterana 600 del mercado.

Este largo periodo sin cambios fue la excusa perfecta para no hacer una simple evolución sino un cambio radical partiendo de una hoja en blanco, con ideas completamente nuevas pero al mismo tiempo con el reto de que siguiera siendo una XT y a juzgar por los resultados los objetivos se

cumplieron plenamente. La 660R esta catalogada como una moto doble propósito, que seguramente será usada la mayor parte del tiempo en asfalto pero que se defiende bastante bien en terreno destapado lo que permitirá a sus usuarios llegar a casi cualquier lugar sin tener que estar sufriendo constantemente por la máquina, en otras palabras es apta para los que requieren

un medio de transporte urbano y para los que tienen ese espíritu de aventura y quieran viajar sin preocuparse por el estado del camino. Entrando en materia demos un repaso a las principales características estéticas y técnicas de la 660, que como ya dijimos y lo reiteramos, todo en ella es completamente nuevo. El motor es un monocilindrico de cuatro tiempos de 660cc, con



Rodando en asfalto la XT se muestra tan efectiva que es resulta difícil seguirle el ritmo

**Importación de repuestos**  
**Servicio Técnico**  
Calle 40 # 48-52 PBX 2325300  
Fax: 2326745 - Medellín  
e-mail: info@digemotos.com  
www.digemotos.com  
**DIGEMOTOS**

**GMD**  
**FORROS DE LUJO**  
**PARA MOTOCICLETAS**  
Tel: 284 84 24  
**Medellín**

## Fuera de Serie



Detrás del novedoso faro multifocal se esconde un tablero digital muy compacto al que sólo le hace falta un tacómetro. En la esbelta cola se roban la atención los dos escapes en acero inoxidable.



una relación de compresión de 10:1 que declara una potencia de 48 caballos a 6.000 rpm contra 45CV a 6.500 rpm que tenía el modelo anterior. Este nuevo propulsor fue diseñado aprovechando la experiencia acumulada por la marca con los exitosos motores 4T de cross y enduro, gracias a lo cual se logró un conjunto de reducidas dimensiones y peso liviano. Sus principales características incluyen 4 válvulas de gran diámetro, refrigeración líquida (primera vez en la línea XT), inyección electrónica, por primera vez usada en un monocilindrico de la casa de los diapasones, que proporciona un mayor torque a bajas revoluciones y mejor respuesta al acelerador al tiempo que se reduce la emisión de gases contaminantes, ayudado además por un novedoso sistema de inducción de aire que introduce aire fresco en el sistema de escape en el momento que se detecta que se van a expulsar gases sin quemar. Gracias a estas características se logran cumplir sin problemas las estrictas normas que en esta área tiene la Unión Europea, que es donde se comercializará mayoritariamente este modelo. El diseño de la culata se optimizó para hacer más eficiente el flujo de gases, el cilindro es de aluminio para reducir peso y está recubierto por

una capa de compuesto cerámico que mejora la disipación del calor, además el pistón es forjado y muy ligero con el fin de reducir las inercias y por lo tanto responder con más contundencia al acelerador, además equipa un descompresor automático similar al empleado en los modelos de competición YZ y WR que hace que la puesta en marcha (obviamente con motor de arranque) sea más sencilla, un punto que siempre es de mucho cuidado en los grandes monocilindricos 4T.

En el apartado del chasis se ha cambiado el anterior de simple tubo superior por uno de doble viga que incrementa la rigidez torsional, el motor se ha usado como elemento autoportante y el depósito de aceite, situado justo detrás de la pipa de la dirección, hace parte integral del chasis. Todas estas soluciones, tanto del motor como del chasis, han permitido lograr un conjunto muy liviano (165 kilos en seco) y con una buena rigidez, características que combinadas proporcionan, respecto al modelo anterior, una mayor estabilidad en curva y en línea recta a altas velocidades, así como mayor nobleza de reacciones en situaciones difíciles.

En la parte delantera la suspensión está confiada a una horquilla Paioli con barras de 43 milímetros de diámetro y un recorrido de 225 milímetros, llanta de 21 pulga-



Rodando a dúo la nueva XT es toda una delicia para ambos ocupantes

**coleccion 04**

**Bermotos S.A.**  
Motocicletas y Accesorios

**BERING** **KAPPA**

[www.suzuki.com.co/bermotos](http://www.suzuki.com.co/bermotos) Calle 140#31a-63 Bogotá 6155023/13/72 bermotos@cablenet.co

**Fuera de Serie**



*Este es el primer monocilíndrico de Yamaha que equipa inyección electrónica, esto le da una excelente respuesta en todo momento. El único punto débil es que su parte baja se encuentra demasiado expuesta*

das que es la medida más usada en máquinas de off-road y el disco de freno delantero flotante de 290mm con pinza de doble pistón todo firmado por el fabricante italiano Brembo. En la parte trasera encontramos un mono amortiguador con precarga ajustable en cinco posiciones y 200mm de recorrido unido a una tijera de acero de sección rectangular a través de un sistema progresivo de bieletas.

En la parte estética Yamaha hizo un gran esfuerzo a nivel de diseño para diferenciar este nuevo modelo, no sólo del anterior sino también de la competencia, porque este segmento de motos ha sido tradicionalmente conservador. El nuevo diseño está basado en formas angulosas y puntiagudas que le dan un toque moderno y agradable, al mismo tiempo que busca mantener el aire de familia XT como lo demuestran las dos grandes letras que adornan los laterales del depósito de combustible. Su personalidad está definida por el faro delantero multifocal de curiosas formas, que está acompañado por una pequeña cúpula que en algo ayuda a desviar el viento del cuerpo del piloto. En la parte trasera lo que se roba las miradas es el sistema de doble escape elevado de acero inoxidable que parece formar un sólo

conjunto con el esbelto guardabarros trasero, las direccionales y el stop, logrando de esta manera un diseño compacto, muy bien logrado, atractivo a la vista y que se diferencia de todo lo conocido, es más, resulta difícil determinar si la XT es más bonita por delante o por detrás. Siguiendo con la estética y el diseño otro elemento que tiene mucho peso es el tanque de combustible de 15 litros de capacidad y cuyas aletas laterales bajan en punta cubriendo parcialmente el motor y dando alojamiento al radiador y a las tomas de aire. Estas singulares formas contribuyen a la particular, inconfundible y muy atractiva, en nuestra opinión, apariencia de la XT, que seguramente robará muchas miradas en los semáforos y cuando se encuentre parqueada.

Hace algunos días Incolmotos-Yamaha nos sorprendió con la noticia de que tenían una unidad de la XT660R en nuestro país, con miras a estudiar su posible comercialización y mayor fue nuestra alegría cuando nos confirmaron que tendríamos la oportunidad de ser el primer medio periodístico en subirse a ella para conocerla y sentirla al detalle. Con este fin nos dirigimos una mañana de viernes a las instalaciones de Incolmotos ubicadas al sur de Medellín, donde

## Ficha Técnica

<b>Motor</b>	Monocilíndrico, SOHC, 4 válvulas, refrigerado por agua, cárter seco
<b>Cilindrada</b>	659 c.c.
<b>Rel. compresión</b>	10 : 1
<b>Potencia Max.</b>	48 Hp a 6.000 rpm
<b>Torque Máx.</b>	5,95 Kgm a 5.250 rpm
<b>Alimentación</b>	Inyección electrónica
<b>Arranque</b>	Eléctrico
<b>Transmisión</b>	5 velocidades
<b>Susp. Del.</b>	Telescópica 200mm
<b>Susp. Tra.</b>	Monocross 225mm
<b>Freno Del.</b>	Disco 298mm
<b>Freno Tra.</b>	Disco 245mm
<b>Peso vacío</b>	165 kg. (en seco)
<b>Capacidad tanque</b>	15 Lt. (3,5 en reserva)

nos estaba esperando la flamante XT color azul, que pueden ver en estas páginas, con tan solo 20km en el odómetro, y la verdad, viéndola allí parada, nos pareció todavía más espectacular que en las fotos. Después de unos minutos de estudiar in vivo todos sus detalles nos montamos en ella notando inmediatamente que la posición de conducción es muy cómoda, aunque la altura del asiento (855mm) es mayor a la que estamos acostumbrados en nuestro medio, causando que aquellas personas de corta estatura tengamos problemas para llegar con ambos pies al suelo, teniendo que recurrir al truco de dominar la moto sólo con las puntas, algo que sin embargo tampoco es crítico gracias al reducido peso de la máquina.

El cuadro de instrumentos, de diseño súper compacto, está compuesto por una pantalla digital que incorpora velocímetro, odómetro, reloj y varios contadores parciales de distancia que se manejan fácilmente, además de esto se tienen los testigos agrupados al lado izquierdo y un indicador del sistema de seguridad con llave codificada que hace imposible prender el motor si no es con la llave original. Es una verdadera lastima que no tenga un tacómetro, algo que seguramente muchos de sus usuarios echarán de menos al momento de exigir a fondo el monocilíndrico. Por fin llegó la hora de salir a rodar. La XT no había pisado todavía la calle por lo cual podemos decir que fuimos los primeros en probar este modelo en nuestro país, algo que nos tenía muy contentos pero también un poco nerviosos porque queríamos devolverla intacta, más aún después de todas las recomendaciones que nos hizo

**Cycle** -15 AÑOS-  
Usadas  
1989 Juan Patiño B. 2004

**Las Mejores Usadas de Alta Cilindrada**

CBR - R1 - GS500 - SHADOW - FREEWIND - XT600 - XR650

Recibimos su moto en consignación

Distribuidor cascos SEUZ - CABERG

Cll. 34 # 44A-59 Tel: 2622095 Cel. 310 5004911 - Medellín

**PINTOJIMMI**  
MOTOS

*Le damos color a sus ideas*

**Centro de enderezado y pintura al horno**

Colpisa - PPG - Dupont - Glasurit

**Atendemos a Domicilio** **30 AÑOS**

Calle 38 # 52 - 121 La Bayadera - Tels: 2324160 - 2324072  
Medellín - Colombia

## Fuera de Serie

la gente de Incolmotos, sin embargo todas nuestras preocupaciones desaparecieron con los primeros kilómetros gracias a lo rápido que resulta adaptarse a ella y al poco tiempo nos sentíamos tan a gusto como si fuera nuestra moto de todos los días, el motor de inyección funcionaba de manera muy suave al igual que la caja de cinco velocidades y desde el principio tanto el chasis como las suspensiones nos dieron mucha confianza en curvas, mostrando un excelente comportamiento. De esta manera nos dirigimos hacia el Suroeste por la vía que conduce a Bolombolo, una carretera de montaña, más bien estrecha, con curvas de todo tipo y en general asfalto aceptable aunque con algunos tramos en regular estado, en otras palabras el terreno ideal para probar la XT y donde mejor podríamos apreciar sus características. Otro motivo de alegría que teníamos era que en las primeras horas de la mañana el cielo estaba completamente cerrado y nos

imaginábamos lo peor, pero para nuestra fortuna el sol hizo su aparición un poco más tarde y las condiciones se tornaron perfectas.

La conducción de la XT es muy agradable y llena de buenas sensaciones, el motor responde muy bien en todas las circunstancias gracias a que tiene un excelente torque (5.95 kg-mt a 5.250rpm) lo que permite acelerar y afrontar las curvas sin necesidad de estar usando la caja todo el tiempo ni estar tan preocupados por "mantener el motor en su zona óptima de trabajo", sólo basta enroscar el acelerador para salir catapultados hacia delante, su funcionamiento en términos generales es muy suave aunque en cierta zona las vibraciones se dejan notar un poco en el manubrio y en los pies del pasajero, pero sin llegar a ser molestas. El chasis, como ya lo habíamos mencionado, tiene un comportamiento que da mucha confianza y permite afrontar las curvas a buen ritmo sin experimentar movimientos "extra-

ños" o reacciones indeseadas, a lo cual también contribuyen las suspensiones que aguantan muy bien el esfuerzo. Estas características hacen que el proceso de acelerar en las rectas, frenar, poner en posición la moto para meterla en la curva y todavía con ella inclinada salir acelerando otra vez, se convierta en un baile sincronizado en el cual uno como piloto se deja llevar por el ritmo y la XT hace el resto proporcionándonos sensaciones del tipo que te hacen sonreír debajo del casco y lo traigo a colación porque eso fue exactamente lo que me pasó y es que este es el encanto de las grandes monocilíndricas, que sin entrar en la discusión de si son menos o más divertidas que otro tipo de motos, si proporcionan sensaciones muy particulares, algo que la XT, gracias a sus características acrecienta en la carretera. En cuanto a su velocidad máxima no la pudimos comprobar por consideración al mo-

**La nueva XT será una excelente compañera para dejar el asfalto y aventurarse por deliciosos caminos secundarios.**



Motos & accesorios



Cra. 40 # 10-25 Medellín - Colombia

Telefax: 2684497 - Tel: 3222188

[www.llerasbike.vze.com](http://www.llerasbike.vze.com)

## XT 660X - Devoradora de asfalto

Adicional a la versión 660R Yamaha también lanzó la versión XT 660X orientada específicamente para el uso en asfalto como lo demuestran sus llantas de calle, con unos imponentes rines de 17 pulgadas en la parte delantera en reemplazo del de 21 pulgadas que monta la 660R y el disco delantero de mayor diámetro (320mm). Estos pocos cambios le dan un aire diferente a la XT, muy acorde con las tendencias que marca el Supermotard y aunque le quitan su faceta off-road, la



hacen mucho más efectiva y divertida en asfalto, todo un juguete para los que les gusta quemar adrenalina en las curvas.

tor que tenía muy pocos kilómetros y además tampoco estábamos en una carretera adecuada para ello, sin embargo en una recta corta llegamos a ver 160km/h en su tablero, sin llevarla a tope, por esto suponemos que debe ser capaz de mantener velocidades de cruce entre 140 y 150 km/h sin que la máquina sufra demasiado, un ritmo más que suficiente incluso muy superior a lo recomendable para nuestras carreteras.

Aunque no tuvimos oportunidad de probarla extensamente en destapado, cuando cruzamos algunas zonas sin asfalto y con huecos, y en un corto tramo por una carretera destapada, apretamos un poco el ritmo para sentir su comportamiento; las suspensiones se desarrollaron muy bien y en general la estabilidad del conjunto nos dio confianza en estas circunstancias. Aunque si se piensa en darle un uso extenso fuera del asfalto nos parece que la parte inferior del motor

y los tubos del escape se encuentran muy expuestos al no contar con una placa protectora, haciéndolos presa fácil de las piedras que lanza la llanta delantera, además se nos ocurre pensar que los silenciadores por su generoso tamaño y ubicación pueden ser también muy vulnerables en caso de caída, factor que se debe considerar cuando se piensa rodar por senderos muy complicados. Algo que nos hubiera gustado encontrar en la XT es una parrilla para transportar el equipaje cuando viajemos, pero esto es fácilmente solucionable aprovechando las sujeciones de las asas del pasajero para instalar una.

La XT acepta muy bien al parrillero quien queda en una posición adecuada y con un asiento cómodo que le ayudará a aguantar muchos kilómetros, el único motivo de queja son los reposapiés del "segundo a bordo", algo estrechos y sin recubrimiento de goma y aunque estéticamente lucen muy bien al final se vuelven incómodos. Otro detalle que para nosotros fue toda una novedad, de la cual ya les adelantamos algo, es el sistema inmovilizador con llave codificada que aísla todos los sistemas eléctricos al momento de retirar la llave del interruptor, quedando la moto totalmente imposibilitada para prender.

Yamaha ha apostado fuerte con su nueva XT y literalmente ha echado "la casa por la ventana" para ofrecer soluciones técnicas de avanzada y un diseño impactante en una moto que sigue conservando las principales características de la saga XT, polivalente, eficiente y divertida de conducir. La mala noticia es que de momento no se encuentra disponible, por que la producción todavía no alcanza para satisfacer la gran demanda que ha tenido en el mercado europeo, pero Incolmotos nos confirmó que tiene planes de comercializar este modelo a partir de enero del próximo año y su precio estará por los lados de 27 a 28 millones de pesos, una oferta razonable considerando la novedad y que se trata de unidades 100% importadas.

## Minitest Caberg

Para probar la XT660R contamos con un integral Classic Seven de la casa italiana Caberg, que además por colores y diseño combinaba perfectamente con la Yamaha. Su bajo peso y confort en general lo hacen ideal para las largas jornadas de carretera o para el diario trajinar en la ciudad. Entre sus principales características se encuentran un visor anti-rayas sin tapas, protector para la nariz, circulación interna de aire, interior en Coolmax, coraza en policarbonato y sistema de cierre rápido para la correa. Lo distribuye Dos Ruedas, teléfono (4)3524687 de Medellín.



## MAX MOTO

- Repuestos, Accesorios y Lubricantes
- Tornillería milimétrica
- Partes eléctricas y lujos

Calle 31A # 75-53 Tel: 3473224 - Medellín

**Avenida Bolivariana - Parque de Belén**

**Pro Taper**

**K.I.N.G.**

**ALUMINUM**

**Cámaras en aluminio Soldadura Tig y Mig**

Cr 36 # 54-16 Telefax: 2172364 Medellín - Colombia

**LOND**

**TAPIZADOS**

**Silla Freewind**  
Diseño exclusivo  
Doble Nivel

**Diseños Especiales**

**Reparación de Plásticos**

Cr. 53 # 38 - 37 Tel: 3810039 Medellín

**Freno MOTOS LTDA**

TEL: 262 0379 CALLE 39N° 51-48

BANDAS EN GENERAL RECTIFICADA DE CAMPANAS PASTILLAS PARA FRENOS DE DISCO

REPARACIÓN DE MOTOSIERRAS KIT DE ARRASTRE RECTIFICADA DE AUTOMÁTICOS

Distribuidores exclusivos de Pastillas de freno

**Carbone Lorraine**

- ◆ Rectificada de campanas (sin desenradiar) y discos
- ◆ Kit de arrastre
- ◆ Pastillas para frenos de disco
- ◆ Bandas en general - Motosierras guadañadoras, canguros, motos
- ◆ Empacada de bombas en general
- ◆ Recalzada de automáticos

ALPUJARRA: Cil 39 # 51-48 Sector Alpujarra  
Tel: 2620379 - SAN JUAN: Cil 44 Sn. Juan # 72-81  
Tel: 4138092 - CENTRO: Cr 52 # 57-60 Tel: 5140465  
Carabobo por el Bazar de los puentes - Medellín