

XT 225

20.000 km de Superprueba

La nueva Yamaha XT 225, más que una moto de doble propósito, se puede definir como una multipropósito, ideal para casi cualquier uso y no exageramos, pues en el tiempo que llevamos con ella hemos hecho de todo, desde mensajería hasta motocross, largos viajes por medio país y trochas de las más bravas, demostrando que se adapta perfectamente a nuestras condiciones.

A principios de los 80 llegaron al país máquinas como la Yamaha XT 200, La Honda XL 250 Pro Link y la Suzuki DR 250. Las 3 se defendían bien en todo tipo de terreno, algo que se agradece en un país donde cada invierno acaba con las carreteras, pero además sus motores movían con soltura a dos personas en nuestras empinadas montañas, donde máquinas más pequeñas se veían muy restringidas. A la vez estas motos tenían la ventaja de que su costo no llegaba a lugares inalcanzables y el mantenimiento resultaba más barato

que en las motos de 2 tiempos, pues sus motores hacían rendir mucho más cada galón de gasolina, no consumían aceite y lo mejor, su mantenimiento era mucho más espaciado y no requería del constante descarbonado. Al final, la inversión superior, se compensaba con lo ahorrado en mantenimiento y consumo.

Tanto gustaron aquellas monocilíndricas, que aún hoy, con casi 20 años encima, muchas de ellas siguen dando guerra. A pesar de esto, en todo este tiempo, ninguna moto de este segmento había visto la luz en nuestras tierras, salvo casos dispersos de máquinas importadas, que por su elevado precio y poco respaldo, no tuvieron mucho éxito.

En Incolmotos - Yamaha, notaron el vacío existente y optaron por ensamblar la XT 225, una máquina que reúne todas las virtudes antes mencionadas, siendo en muchos aspectos superior a sus veteranas adversarias, sobretodo por que cuenta con total respaldo, garantía y suministro de repuestos.

La XT que acompaña este artículo ha comenzado a rodar lo que nosotros denominamos



Nuestra XT se ha comportado bien en todos los terrenos, aquí la vemos disfrutando la brisa del Caribe

Superprueba, 20.000 km que a lo largo de todo un año servirán para comprobar las virtudes de la moto, más allá de unos cuantos kilómetros. También servirán para ir evaluando el comportamiento de todos sus componentes a través del tiempo. No es del caso extendernos explicando, pues muchos vienen siguiendo la primera Superprueba realizada con una Suzuki GS 500, que en estas mismas páginas tiene su artículo final. Por ahora concentrémonos en conocer nuestra nueva compañera, que al momento de escribir estas líneas cuenta con 6000 km, suficientes para poder entregarles una idea muy concreta de su desempeño.

Descripción y equipo

El corazón de la XT es un monocilíndrico 4T, refrigerado por aire, con el eje de levas ubicado en la culata (SOHC), con una cilindrada de 223cc y una relación de compresión de 9.5:1, lo que obliga al uso de gasolina extra. Yamaha declara una potencia de 19 caballos a 8.000 rpm y un torque máximo de 1.8 kgm a 7.000 rpm, para un peso en seco de 118 kg. La alimentación esta a cargo de un carburador Mikuni de

diafragma de 34 mm, dotado de un sistema llamado HAC, que regula la mezcla en función de las variaciones en la presión atmosférica, permitiendo que el motor respire adecuadamente en nuestras montañas. El filtrado del aire corre por cuenta de un elemento de espuma, cuya toma de aire esta muy bien protegida del agua y del barro. La caja es de 6 velocidades y el embrague, como es usual, multidisco bañado en aceite. El sistema eléctrico es de 12 voltios, con encendido electrónico y arranque eléctrico, sin cranck.

La parte ciclo, la compone un chasis tipo "diamond" donde el motor cumple una función estructural, con suspensión delantera telescópica y con una versión mejorada del sistema Monocross, con un robusto amortiguador, asistido por gas, regulable en dureza. Los frenos son de disco adelante y tambor atrás, con ruedas de 21 y 18 pulgadas respectivamente.

La XT cuenta con refinamientos poco comunes en una moto nacional, por ejemplo su tanque de gasolina es de plástico, fabricado por Acerbis, esto no sólo reduce peso, sino que además evita la corrosión que suele atacar los tanques metálicos, librándonos de futuras molestias. También se agradece la salida del escape fabricada en acero inoxidable, otro punto que normalmente termina oxidado. Pero hay más detalles agradables como el cubre cárter en aluminio, la tapa del tanque con llave, el "ojo de buey" para controlar el nivel de aceite, el seguro que impide arrancar el motor en cambio y el comando de destellos que permite hacer señales con las luces altas.

Para acabar de completar un paquete que ya suena bastante bien, Yamaha se ha propuesto hacer una moto estéticamente hermosa por donde se mire, con un diseño muy similar al de su hermana mayor la XT 600, pero sin duda mejor rematada en la parte posterior, donde encontramos una de las colas más bonitas que

Con la **CALIDAD** no se juega, Eso lo sabemos
Por eso importamos lo mejor



**¡¡NUEVO
EMPAQUE !!**

**Kit de Sprocket
y Piñon Riffel**

**MOTO
Landia S.a.**



**IMPORTADOR MAYORISTA
Partes y Repuestos para Motos**

Calle 10 sur No. 51-59 Tel: (94)2857234
Fax: (94)2857652 A.A.7260 Medellín

hayamos visto en una moto Colombiana, y es que a pesar de que suena gracioso, la mayoría de los que han tenido oportunidad de darnos su concepto, han destacado el diseño del guardabarro trasero, del stop y del soporte para la placa. También es muy atractivo el diseño del tanque, con sus aletas que canalizan el aire hacia la parte superior del cilindro, donde es más necesario. Al frente hay un guardabarro estéticamente acertado, pero algo corto de atrás, y más arriba esta la farola, que a propósito alumbraba muy bien, gracias a su bombillo de cuarzo halógeno, y cubriendo ésta hay un carenado casi igual al de la 600

Los comandos se llevan un 10, son los mejores que hemos probado, primero por lo fáciles de usar, segundo por su diseño y tercero por su impecable terminación; el tablero en cambio se queda algo corto, con velocímetro, contador total, contador parcial, y testigos de luces, neutra, direccionales y pare de contar. Hacen falta un testigo de presión de aceite y el tacómetro, un elemento vital en una máquina que constantemente es exigida a fondo y en la que fácilmente uno se puede pasar de revoluciones.

Los espejos cumplen muy bien su función y las direccionales aunque su montaje no termina de convencernos han demostrado que están a la altura del resto de la moto, tanto en funcionamiento como en diseño. Hay más detalles interesantes como la herramienta, que viene muy completa y ubicada en la parte trasera izquierda, en un compartimento muy seguro en el que cabe además un trapo, también hay que mencionar el

seguro para el casco y otro detalle importante es que la moto viene con una cadena de "o-rings". Los "o-rings" son unos anillos de caucho que van ubicados entre las placas de la cadena cuya función es retener un lubricante que viene dentro de los rodillos, con esto se logra una mayor eficiencia de la cadena y una mayor duración.

En ruta

Al montarnos en la XT, la primera impresión es agradable, es muy liviana y se llega con facilidad al suelo, además todos los comandos están ubicados en el lugar adecuado, permitiendo una postura muy natural desde el primer mo-

mento; por reflejo uno busca con la mano en el lado derecho, pero no hay cranck, la XT se pone en marcha con un botón y lo hace inmediatamente, produciendo un delicioso sonido que nunca llega a ser molesto, al contrario le da sabor y carácter a la moto. Ya en marcha lo primero que notamos es la suavidad y la precisión en el funcionamiento de la caja, un aspecto que hace la conducción muy placentera, pero hay más, en el tráfico intenso se ve de inmediato lo manejable que es a baja velocidad y la gran capacidad de recuperación del motor, en parte gracias a que sus relaciones se encuentran muy bien escalonadas, y junto con esto salen a relucir los frenos, el delantero tiene un tacto perfecto, que permite dosificar la potencia de frenado de la forma exacta en que uno desea; atrás el tambor, sin ser impresionante, brinda el apoyo necesario en las frenadas, con la ventaja de que no se bloquea con facilidad.

Al salir por carretera tampoco defrauda, su potencia permite mantener unos promedios de velocidad muy buenos, sin necesidad de exigir a fondo el motor, pero si aplicamos todo el acelerador, encontramos un motor que no muestra pereza para subir de revoluciones, y que se estira mucho más de lo que uno podría esperar, aunque es algo ruidoso en alta. Momento en el cual comenzamos a extrañar el tacómetro.

Es importante aclarar, que durante los primeros mil kilómetros tratamos con delicadeza el motor, éste a propósito se tornaba bastante perezoso, sobre todo mientras tomaba temperatura. De los mil en adelante su desempeño fue



mejorando, a medida que le exigíamos cada vez más, aunque sin llegar a rendir lo que esperábamos. Sólo a partir de los 4500 comenzó a rendir adecuadamente, respondiendo a nuestras expectativas. Esto es muy importante, pues somos muchos los que creemos que un motor con 1000 km ya debe rendir plenamente y con la XT hemos visto como el motor ha dado una vuelta completa al pasar de 4000 km y aun mejor es su rendimiento ahora que esta sobre los 6000 km.

Actualmente su desempeño en carreteras de montaña es el adecuado, no sufre para mantener buenos promedios, aunque tampoco es un volador, lo cierto es que no tiene problemas para subir a ningún lugar, ni tampoco para dejar a la mayoría de los carros, esto con dos personas a bordo, cuando viajamos en solitario y el asunto mejora notablemente y las cosas empiezan tornarse más alegres, incluso puede subir al paso de motos más grandes, gracias en parte a su estabilidad en curva y a su reducido peso. En trayectos planos o medio ondulados se pueden mantener promedios cercanos a los 100km/h, con una buena reserva para casos de emergencia, pero la velocidad máxima que hemos visto en el velocímetro ha sido de 135km/h, aunque contando con unas condiciones muy favorables.

Dinámicamente se comporta muy bien, se deja llevar por todo tipo de curvas con mucha precisión y no muestra problemas de rigidez, ni siquiera en curvas con baches o cuando se exige a fondo con pasajero a bordo, igualmente su comportamiento en destapado es impecable, en esto ayuda mucho el poco peso y lo bien calibradas que están las suspensiones, inclusive en zonas difíciles como trochas y pantanos lo hace muy bien, a pesar de que sus llantas no son las ideales, todo gracias al dulce comportamiento del motor en baja y al buen funcionamiento del embrague, que en ningún momento muestra indicios de calentamiento o fatiga.

Donde la moto se ve algo penalizada es en los viajes largos, principalmente por no disponer de

Los comandos son los mejores que hemos probado y su diseño es muy moderno.

Los manillares originales los cambiamos, por cuestiones de gusto y además colocamos unas protecciones en acero.



El verdadero poder de frenado esta concentrado en el disco delantero, el cual además de potente tiene un tacto suave y preciso.

Muy importante la protección contra el barro y el agua.

El diseño de la parte posterior es, a nuestro gusto, el mejor que hemos visto, con un stop pequeño pero visible y un portaplaca muy bien ubicado y que protege muy bien del barro. La parrilla es obra de Custom Evolution y nos ha servido cantidades.



lugar para poner la carga o el equipaje, algo que solucionamos con una parrilla, que en Custom Evolution, diseñaron especialmente para la XT, tratando al máximo de no afectar el diseño de la moto. También el asiento le resta

puntos, pues no ofrece el espacio suficiente para sentarse cómodamente y al viajar con pasajero se muestra algo corto, aunque hemos realizado viajes de casi 500 km en un solo día, con dos a bordo y sin ningún problema; es cuestión de acostumbrarse.

En cuanto al consumo, nuestra XT ha resultado muy económica, el máximo ha sido de 101 kilómetros por galón, rodando en terreno plano a un ritmo constante de 110 km/h, pero sin afañes se pueden hacer 135 kilómetros con el mismo galón. Pero el promedio normal de consumo en los kilómetros que llevamos ha sido de 115 km/galón, con esto su autonomía supera los 300 km. Nada mal para los que acostumbramos hacer muchos kilómetros en un solo día. Yamaha se ha anotado un punto valioso con la XT 225, abriendo nuevamente un segmento ol-



vidado, en el que muchos podrán encontrar la moto ideal para estas tierras, pues vivimos en un país donde el pavimento se termina cuando uno menos lo espera y donde las montañas son la constante. Demos la bienvenida a la XT 225, una máquina robusta y con potencia suficiente para llegar a cualquier lugar, equipada con los mejores componentes, pero a la vez económica y fácil de mantener. Con un nivel de acabados impecable, donde no se ha escatimado en materiales y con un diseño que la coloca por encima de casi todas las motos de su clase, o por lo menos las más cercanas a su clase. Y por último lo más importante con las ventajas en cuanto a respaldo que implica el ser ensamblada en el país.

Texto y Fotos:
Juan C. Posada.



Buenos detalles

- El tanque plástico, que ahorra futuros dolores de cabeza.
- La salida del mofle en acero inoxidable.
- El protector del freno de disco.
- La posibilidad de tener los tacos recubiertos con caucho o "dentados" estilo enduro.
- La suspensión trasera con graseras, facilita mucho el mantenimiento de este elemento.
- La cadena con "O - rings" mucho más fina que las normales.
- El cubre cárter en aluminio.
- El "ojo de buey" para revisar el nivel de aceite.
- El comando de destellos.
- La potente luz de cuarzo halógeno.
- El cómodo y confiable arranque eléctrico.

Malos detalles

- La ausencia de tacómetro.
- La necesidad de cargar dos llaves diferentes, una para la gasolina y otra para la moto.
- Hace mucha falta una parrilla.
- El corto período de garantía, sólo 6 meses o 6000 km.

Ficha técnica

	Yamaha XT 225
Motor	Monocilindrico 4T
Refrigeración	Aire
Cilindrada	223 c.c.
Potencia	19 CV a 8.000rpm
Torque	1.8 kgf a 7.000rpm
Alimentación	Carburador
Arranque	Eléctrico
Caja	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Transmisión final	Cadena con O-rings
Suspen. Del.	Telescópica
Suspen. Tra.	Monoamortiguador
Freno Del.	Disco
Freno Tra.	Tambor
Rueda Del.	80/90-21
Rueda Tra.	110/80 - 18
Alt. mínima	285 mm
Peso vacío	118 kg.
Combustible	10 lts.
Vel. Max.	135 Km/h.
Consumo	115 km/galón
Autonomía	300 km

Bitácora XT

El objetivo de esta bitácora, es detallar algunos aspectos importantes que se van sucediendo con los kilómetros y que pueden ser de mucho interés para los actuales y futuros usuarios de esta moto.

Hasta el km 2000 no detectamos consumo de aceite, del Km 2000 al km 4500, donde comenzamos a exigir bastante al motor, en un viaje a la costa y otro al Huila; registramos un consumo promedio de 200 cc cada 1000 km. Pero a partir de los 4500 km este consumo se ha mermado casi en un 80%, sin importar cuantos kilómetros recorramos en un solo día o cuanto exijamos el motor.

Dada su relación de compresión se debe usar siempre gasolina extra, de lo contrario pueden presentarse cascabeleos o detonaciones que pueden afectar el motor, siendo esto más crítico cuando se rueda cerca al nivel del mar. Ya nos ha sucedido en dos ocasiones con gasolina de mala calidad (ambas en la costa), lo mejor en estos casos, si se escuchan sonidos extraños, es no exigir mucho el motor.

Luego de hacer muchos kilómetros a buena velocidad, comenzamos a notar más vibraciones de lo normal, al revisar, encontramos que se habían soltado los tornillos que sujetan el motor al chasis en la parte superior del cilindro, perdiéndose uno de ellos. La solución fue colocar los tornillos con una arandela de presión y aplicar un "Bloqueador" (pegamento para asegurar tornillos). Otros tornillos que tienden a aflojarse son los que aseguran las dos platinas protectoras del silenciador, una revisión frecuente es suficiente para evitar que se pierdan.

También fue necesario revisar y ajustar la dirección, pues presentaba un sonido extraño al subir o bajar obstáculos. Además de esto se tuvo que reemplazar la palanca de cambios, la cual se encontró partida. El motivo según los técnicos de Yamaha: exceso de apriete. Ambos problemas se solucionaron gracias a la garantía.

Nuestra XT se ha movido por toda clase de terrenos y ha soportado mucha lluvia y pantano, pero esto no ha afectado para nada sus acabados, sólo algunas zonas donde hay fricción con las piernas han perdido un poco el brillo, de resto la moto permanece casi como nueva.

Sabías que..

- El piloto Australiano Mick Doohan, 5 veces Campeón Mundial de velocidad en 500, ha decidido retirarse de las pistas.
- Se viene grabando hace días una serie documental sobre la vida de Nicolas Stankov el piloto paisa de motocross que tiene en su haber 5 títulos nacionales.
- El Team Kawasaki - Castrol tendrá pilotos compitiendo en todas las categorías del Campeonato Nacional de Motocross.
- Hasta \$40.000 se deben pagar para poder conseguir un seguro obligatorio de moto.

- WWW.Incolmotos-Yamaha.com.co, es el lugar de internet donde se encuentran todos los modelos de Yamaha en Colombia.

- Valentino Rossi, Campeón '99 en 250, dará el salto a los 500cc, corriendo nada menos que en reemplazo de Doohan.

- Un buen casco puede durar 5 años en perfecto estado. Uno de \$15.000 si acaso 6 meses, y lo peor, no sirve para nada.

- El motor de una 500 de Gran Premio, produce cerca de 200 caballos y es de 2T. Una 500 de calle produce en promedio 50.

- La moto de serie más veloz es La Suzuki GSX 1300 Hayabusa, con 307 km/h.

PARQUEADERO METROPOL MOTOS
Junto a la Iglesia Metropolitana
Cr. 49 # 56-23 Tel: 2311805 Medellín

CUSTOM EVOLUTION

Accesorios para motos
TIPO HARLEY



Pipetas, Cámaras y Mofles
Crr. 51 # 37- 42 Tel: 2321182 Med.