

Fuera de Serie

XT
500



Yamaha XT 500 Única en su Especie

En 1976 nació la XT 500 y desde su primera versión esta poderosa y bella monocilíndrica supo atrapar los corazones de muchos motociclistas que de inmediato se enamoraron de ella. Tener una de estas máquinas se convirtió en la obsesión de muchos y en todo el mundo la XT fue ganando prestigio, hasta convertirse en un verdadero mito.

Su fama comenzó en África, ganando las primeras ediciones del Rally París Dakar y de allí siguió creciendo en las manos de muchos que descubrieron sus virtudes en todos los terrenos, desde aquel que la tenía como transporte diario, pasando por las carreras de enduro y hasta en la velocidad, donde consiguió bastantes victorias. A Colombia llegaron muy pocas en un comienzo, hasta que en 1978 Furesa, que en aquella época ensamblaba las motos Yamaha; comenzó a importarlas en mayor número y entonces fue cuando se disparó la fiebre de la XT 500, una máquina que era

maniobrable, liviana y muy potente, la combinación perfecta para nuestras carreteras.

Tener una XT era lo máximo y quienes podían darse ese gusto no dudaban en hacerlo, no sólo para experimentar las fuertes sensaciones que era capaz de brindar la 500, sino para poder lucirla y sacar pecho cuando toda la gente en la

calle se volteaba para admirarlas, al sentir ese sonido ronco y suave que se acercaba y que todos sabían distinguir.

En el 78 llegaron a Medellín las primeras TT, versión todo terreno de la XT, que con sus tanques de aluminio pulido y sus

vivos colores amarillo y naranja se convirtieron para muchos en la máxima expresión de poder sobre dos ruedas. Las TT eran mucho más rudas, su sola presencia infundía respeto y su sonido hacía hervir la sangre. No en vano se convirtieron en las máquinas favoritas de muchos pilotos que las "envenenaban" montando

ejes de levas calientes, válvulas de sodio, culatas preparadas y pistones de alta compresión, para salir a luchar en carreras como la Trepadores a Santa Elena, a Las Palmas y al Nevado del Ruiz, donde las 500 barrían cada año, aumentando así su fama.

Las XT y las TT se ganaron la reputación de ser

unas máquinas muy finas, que soportaban el uso y el abuso, y aunque en parte esto era cierto, gracias a un diseño y una mecánica adelantada a su época, tampoco estaban exentas de problemas y poco a poco se

fueron descubriendo algunos puntos débiles, como la cadena de distribución que nunca fue lo suficientemente resistente o la bomba de lubricación que a veces perdía presión, causando estragos en el eje de levas. También se ganaron la fama de ser unas máquinas que destrozaban piernas a la hora de prenderlas, pero



Almacén y
TALLER
Fibra de Vidrio
YAKI MOTOS
Repuestos, Megáfonos y Pipetas Pro Choice
Crr. 52 # 57-35 Tel. 5124158 Med.



Modular F3



Racing Waterproof

100% Impermeable
Con armadura de protección



Intercomunicador Casco - Casco IC-993



Baul Shart

Dos Ruedas Teléfono: 2669445 Telefax: 3112139 Medellín e-mail: alives@epm.net.co - Despachos a cualquier lugar del país

esto más por el desconocimiento de muchos que sin saber prenderlas, llegaban a darle la patada de cualquier manera y recibían una dolorosa lección en la pierna derecha, que en el mejor de los casos los dejaba cojos por varios días. Pero la verdad es que usando la técnica adecuada no hay de que preocuparse y generalmente el monocilíndrico arranca a la primera patada.

En 1980 llegaron las últimas TT 500 a nuestras tierras y en el 82 se vendieron las últimas XT, correspondientes a la versión H, que se siguió

produciendo en Europa hasta 1989, especialmente para Francia y Alemania, países en los que la demanda de la veterana 500 siempre se mantuvo, incluso por encima de las versiones más modernas, tales como la XT 550 y la XT 600, máquinas que en opinión de muchos, nunca superaron a la veterana XT 500, que a pesar de los años siempre ha sabido mantenerse joven y sus líneas nunca han dejado de ser admiradas por dondequiera que pasa.

Pasión por la XT

Actualmente la XT despierta tanta pasión como

a finales de los 70's, incluso existen gran cantidad de clubes que agrupan a miles de aficionados a esta máquina a lo largo y ancho del planeta, y en Medellín, donde las XT y las TT marcaron toda una época, tenemos el "Yamaha 500 Club" que fue fundado en el año 2000 por unos verdaderos enamorados de sus XT y que actualmente agrupa a más de 80 miembros, que con frecuencia salen a disfrutar de sus máquinas.

En Medellín todavía quedan bastantes XT rondando, muchas de ellas en regular estado, pero



Ficha Técnica XT 500G (1980)

Motor	Mono 4T, SOHC, 2 V, refrig. x aire	Carburador	Mikuni 32 mm.
Cilindrada	499 c.c.	Arranque	A patada
Diam. x Carrera	87 x 84	Caja	5 Velocidades
Compresión	9.0 : 1	Peso	138 kg.
Potencia	29.2 hp a 8.500 rpm	Frenos	Tambor
Torque	26.00 @ a 5250 rpm	Velocidad máx.	149 km/h
		Capacidad tanque	8.5 Lt.

La 500 sigue en plena forma y su silueta luce tan hermosa como siempre

VELMOTOS
Distribuidor Repuestos
YAMAHA
Taller Servicio Autorizado
2 y 4T - Todas las marcas
Cr. 46 x Av. 33 # 36 - 67 Tel. 232 83 39
Telefax: 232 80 57 Medellín

FORROS FORROS FORR FORROS
UN DISEÑO EXCLUSIVO PARA SU SILLA!
GMD
Pasaje Comercial Exposiciones - Local 106
Cra 52 No. 37 - 18 (Av. 33 x Bolívar) Tel: 2 32 17 20

Fuera de Serie



también pueden verse motos impecables, que parecen recién sacadas de agencia. También es común ver muchas XT modificadas, que exhiben suspensiones invertidas, frenos de disco y tijeras en aluminio tipo "banana", incluso hay preparaciones que incluyen suspensiones monobrazo y sistemas con monoamortiguador, pero las más originales siguen siendo las más admiradas y las que se cotizan más alto, llegando a costar hasta \$9.000.000, dependiendo del modelo y de su estado.

Tener una XT es tener un pedazo de historia, es una máquina especial que atrapa miradas en todas partes y que gusta por igual a personas de todas las edades, por una parte están los mayorcitos, que las gozaron en su época y del otro lado estamos los más jóvenes, que crecimos disfrutando de su sonido y soñando con poseer una algún día.

Sensaciones fuertes

Para entender la pasión que despierta esta moto y su fama ganada a través de los años, que la eleva a la categoría de mito, solo hay que subirse en una y dejar que las sensaciones fluyan. Basta con sentir la excelente respuesta de su motor, que tiene un empuje sorprendente desde abajo y su aceleración que sigue produciendo tanta adrenalina como hace 25 años. La XT es además muy manejable y suave dentro de lo que podía esperarse para su época, más teniendo en cuenta su gran pistón y que no cuen-

ta con eje balanceador, además hay que agregar que su altura nunca fue un problema para nadie, contrario a lo que sucede actualmente con muchas motos.

Su velocidad máxima ronda los 140km/h, pero un motor preparado puede superar fácilmente esta cifra, convirtiéndola en un arma letal en muchos terrenos, aunque su lugar favorito, son las carreteras de montaña que se retuercen como serpientes, en las que da gusto entrar con todo a las curvas y salir de ellas acelerando a fondo, sintiendo el magnífico sonido que invita a

seguir acelerando, mientras la rueda trasera intenta derrapar y la delantera parece decidida a levantar vuelo.

Pero no todo en la XT es potencia y aceleración, la 500 también sabe moverse sin afanes y lo hace bastante bien, permitiendo un manejo relajado a la hora de disfrutar del paisaje o cuando rueda entre el tráfico lento de la ciudad, una cualidad que es poco común en las actuales monocilíndricas de alta cilindrada.

Muchas motos pasan por el mundo sin pena ni gloria, otras cumplen una función y luego desaparecen para ser apenas recordadas, pero otras nacen destinadas a convertirse en verdaderos clásicos, son máquinas capaces de atrapar la imaginación de la gente y conquistar sus corazones, marcando toda una época y llegando a superar el implacable paso del tiempo. La XT 500 goza de esta suerte y 26 años después de su aparición sigue demostrando que su fama es bien ganada y que todavía tiene cuerda para muchos años, por eso cuando sientan ese inconfundible sonido ronco acercándose, no importa en que moto vayan, recuerden que se trata de una máquina que nació para ganar y que todavía puede ponerlos en serios problemas, por eso lo mejor es hacerse a un lado, disfrutar su sonido y dejarla pasar....

*Texto y Fotos: Juan C. Posada
Colaboración Especial: Club Yamaha 500*

**Los miembros del
Club Yamaha 500
posan junto a sus
máquinas**



SERVIHONDA Tuluá
DISTRIBUIDOR AUTORIZADO - TALLER Y MANTENIMIENTO
REPUESTOS • ACCESORIOS • LUBRICANTES
Cr. 30 # 23-22 Allá donde está "EL PAISITA"
Tel. 2257284 Fax: 2250784 Tuluá - Valle

**DISTRIEMPAQUES
LTDA.**
Empaquetaduras Para Motos
Tel: 2324783 Telefax: 2610405 Med.

**MOTOS
CHAN-CON CHAN**
Manrique
Electricidad y Mecánica 2 y 4T
Bobinas - Alta Calidad
Cr. 53 # 38-17 diagonal a Atmopel Tel: 2321780