

YAMAHA XT 600 ELECTRIC

"MISS XT"

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



www.motosclasicas80.com


motos clásicas
1970-80 años

info@motosclasicas80.com



YAMAHA HA REJUVENECIDO SU LEGENDARIA XT 600. PERO NO LA HA VESTIDO A LA MODA ASFALTICA, TAMPOCO LE HA AUMENTADO EL CUBICAJE Y NI MUCHO MENOS LA HA DISFRAZADO EN PLAN AFRICANO, SI NO QUE LA NUEVA XT 600 ELECTRIC SIGUE SIENDO UNA XT 600.

PERO UNA XT QUE ES LA MAS BONITA DE TODAS CUANTAS XT HA FABRICADO YAMAHA. LA YAMAHA XT 600 ELECTRIC: "MISS XT"

Texto y fotos: José Codina

Por fin ya hemos podido probar la quinta remodelación que ha sufrido la más popular de todas las motos trail, la legendaria Yamaha XT 600, que para seguir al día y más viva que nunca, ha recibido una completa cura de rejuvenecimiento, junto al esperado arranque eléctrico.

El primer contacto realizado sobre ella, en la presentación-prueba mundial preparada por Yamaha Motor Europe en Mijas -Málaga- el pasado mes de febrero, sirvió para extraer las primeras conclusiones de la nueva moto, pero no para elaborar una lista definitiva de conclusiones, como para juzgarla en todos sus detalles y a pleno funcionamiento, tras un exhaustivo ensayo.

Muchas de aquellas primeras conclusiones han sido refrendadas ahora, pero también han salido a relucir defectos que entonces permanecieron escondidos.

"MISS XT 600 E"

Como ya se ha hablado largo y tendido sobre las mejoras que los técnicos de Iwata han introducido en la nueva XT-E, rápidamente os hacemos un breve compendio de ellos y pasamos aún más velozmente a la prueba dinámica de la moto.

Estéticamente toda la moto es nueva y mucho más atractiva que su antecesora. Desde la punta del guardabarros delantero al posterior, todas sus fibras son de nueva factura y aunque pueda parecer que guarda una silueta todoterrena, la verdad es que pese a su alto plástico delantero, la línea de la moto se ha "asfaltizado" bastante, con una reducida mascarilla de faro, tapas laterales y colín-guardabarros posterior de reducido tamaño. También el depósito es de nuevo diseño, estando colocado más adelantado y de formas más ergonómi-



PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (kms/h)

Erguido	Agachado
147	157

ACELERACION (seg) SALIDA PARADA

400 m.	1.000 m.
14,8	29,4

FRENADA (Metros)

A 50 kms/h.	A 100 kms/h.
10,0	37,0

RECUPERACION (seg) Desde 50 km/h. en 5º. Desde 50 km/h. en 4º

100 metros	200 metros
5,5	9,5
5,3	9,0

CONSUMOS (Litros/100 kms.)

CIUDAD
CARRETERA

6,5	Deportiva
6,0	7,5
120 kms./h.	150 kms./h.
5,5	7,5

AUTOPISTA

cas para recibir el movimiento de la horquilla. Sus protecciones laterales también son nuevas, aunque recuerdan un poco a la anterior versión.

El apartado ciclo también se ha remozado por completo. Geometría de dirección modificada, suspensiones recortadas, basculante alargado, horquilla sin ajuste por aire, monoamortiguador Bilstein con único reglaje de muelle, depósito de aceite en el tubo central de chasis,... rueda posterior de 17 pulgadas, asiento colocado más bajo y al alcance de un mayor número de usuarios, pinza de freno delantero de doble pistón paralelo,... etc., etc..

El motor también ha pasado por la "fuente de juventud" de Yamaha, siendo su principal y más importante cambio la recepción en sus entrañas del ansiado motor eléctrico... para el arranque del legendario monocilíndrico de Iwata, que continúa con sus 595 c.c. de capacidad volumétrica invariables. Ahora con una potencia de 45 CV "de verdad" a 6.500 rpm. y un par de 5,1 kgm. a 5.500 vueltas, pero con una mejora en la benevolencia de su entrega a todo lo ancho de la gama de revoluciones. En el apartado cambios, los carburadores YDIS pasan a

ser de 26 y 30,1 mm., la caja de filtro de aire gana un litro de capacidad y nuevo encendido electrónico toma forma más reducida -lo mismo que la tapa izquierda del motor-. Interiormente el motor tan sólo recibe pequeñas modificaciones, como un pistón reforzado 15 gramos más ligero que el anterior, gran engranaje dentado solidario cigüeñal para la actuación del arranque eléctrico, el escape también aumenta de volumen para cumplir las normas EC-90 y pocas cosas más, que no han sido detalladas oficialmente... como los conductos de admisión y escape optimizados, un reequilibrado del sistema anti-vibraciones, etc., etc..

CALIDAD/PRECIO

Es toda una delicia que la XT se haya civilizado y sus nuevos propietarios seguramente agradecerán no tener que bucar la palanca del "kick", para poner en marcha el motor, pues se ha prescindido de ella al recibir el vigoroso motor de arranque. Este actúa desde el costado izquierdo del motor -un emplazamiento que molesta algo en el tobillo y o la bot-

YAMAHA XT 600 Electric

Cilindrada: 595 c.c.

Potencia: 45 CV a 6.500 rpm.

Velocidad máxima: 157 km/h.

Precio: 808.900 ptas.

Lo mejor: Versatilidad "on-off"

Lo peor: Equipamiento descuidado

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

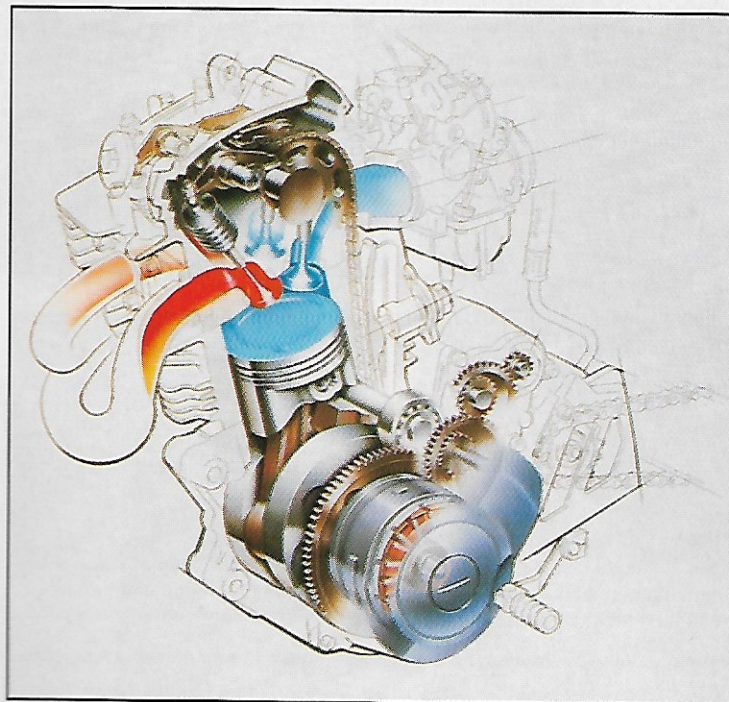


La nueva XT Electric muestra todas sus particularidades al desnudarse para vosotros.

que obliga a realizar una curva forzada al cable del embrague a través de una cascada de engranajes, que envía la fuerza a uno enorme solidario al cigüeñal, que vence rápidamente la compresión del "gran mono" de 170 mm y pone en funcionamiento el motor a la inmediataolicitud del botón mágico del "start".

Los técnicos y diseñadores de Yamaha han realizado un buen trabajo en la nueva XT, ya que la moto entra muy bien en contacto con todo aquel que se sube a ella y se deja llevar sin complicaciones. Todo cae perfectamente a las manos y pies... aún en esta moto de pruebas algunas veces, la mayoría, las motos de la prueba-presentación mundial van estupendamente bien, mientras que las que tenemos que probar a cargo del importador... son reacias y agrías de entrar en contacto con el probador, debiendo ponerlas a su gusto, gracias al trabajo realizado ergonómicamente, del que se sentirán orgullosos los menos altos de 165-170, pues la nueva XT está a su alcance, ya que al recortarse las suspensiones unos centímetros y el empleo de la rueda posterior de 17 pulgadas, se ha conseguido bajar el asiento hasta 840 mm., cuando en la anterior versión estaba en 870 mm. de altura, lo que ya de por sí realizaba una selección natural entre sus potenciales propietarios. Ahora la XT-E llegará a un más amplio sector del público, primero por el arranque eléctrico y segundo por la altura moderada de su asiento.

Aún así la moto se ve un poco descuidada en muchos detalles, pese a ser a modo de ver la XT más bonita de todas cuantas ha fabricado Yamaha. El primer que entra por los ojos es el descuidado tablero de instrumentos, más propio de una moto de enduro que de una trail



Dibujo del motor de la XT-E con su gran engranaje solidario al cigüeñal, que sirve para la actuación del motor de arranque.

rutera; la instalación eléctrica no se ha ocultado demasiado, quedando muy a la vista, dando un aspecto poco cuidado a la moto; la profusión de elementos plásticos en la carrocería no tendría pega si estos no se movieran tanto -quedan muy sueltos- después de unos miles de kilómetros y excursiones por pistas; el transportín es meramente simbólico, en plástico y con forma de spoiler, con ganchos para

atar elásticos, pero que sólo admite una carga recomendada de tres kilos. También mencionar el simbólico cubrecárter, las estriberas sin goma protectora extraíble, los obsoletos conmutadores de luces, la ausencia de protectores de horquilla y algún que otro descuido más que cada propietario ya encontrará.

FICHA TECNICA

YAMAHA XT 600 ELECTRIC

MOTOR

Tipo: Monocilíndrico vertical, 4 tiempos, refrigerado por aire, con eje de balanceo y antivibraciones. **Distribución:** Simple árbol de levas sobre 4 válvulas, movido por cadena de tensado automático. **Diámetro x carrera:** 95,0 x 84,0 mm. **Cilindrada:** 595,1 c.c. **Compresión:** 8,5 a 1. **Potencia máxima:** 45 CV a 6.500 rpm. **Velocidad lineal de pistón:** A régimen de potencia máxima = 18,20 m/s. **Zona Roja:** No posee tacómetro. **Par máximo:** 5,1 kgm. a 5.500 rpm. **Alimentación:** Sistema YDIS de dos carburadores Mikuni Y 26/30, 1 PV. **Lubricación:** Bomba trocooidal en cárter seco. **Puesta en marcha:** Únicamente por motor eléctrico.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: Por engranajes (71/34), relación 2,088. **Embrague:** Multifraccionado en baño de aceite. **Transmisión secundaria:** Por cadena de retenes. **Caja de cambios:** De cinco relaciones. **Relaciones de cambio:** 1ª.- 31/12=2,583, 2ª.- 27/17=1,588, 3ª.- 24/20=1,200, 4ª.- 21/22=0,955 y 5ª.- 19/24= 0,792. **Relación final:** 45/15= 3,0.

PARTE ELECTRICA

Generador: Alternador de 12 V y 180 W de potencia. **Batería:** De 12 V 8 A. **Encendido:** Electrónico CDI. **Faro:** Rectangular bombilla halógena 45/55 W. **Ráfagas:** No posee ráfagas.

CHASIS

Tipo: Simple cuna interrumpida sujetando el motor, realizado en tubo de acero de sección redonda. **Basculante:** En tubo de acero de sección rectangular. **Angulo columna dirección:** 27,75 grados. **Avance:** 116 mm. **Suspensión delantera:** Horquilla telehidráulica de 41 mm. de grosor de barras y 225 mm. de recorrido. **Suspensión posterior:** Sistema de progresividad variable Monocross mediante bieletas de acero, con monoamortiguador Bilstein con reglaje en precarga de muelle por espiral, con 200 mm. de recorrido a la rueda.

RUEDAS

Llantas: De 36 radios y cerco de acero, en medidas 1,85 x 21 delante y 2,50 x 17 detrás. **Neumáticos:** Bridgestone Trail Wing en medidas 90/90 x 21 delante y 120/90 x 17 detrás.

FRENOS

Delante: Simple disco de 267 mm. con pinza de doble pistón paralelo. **Detrás:** Simple disco de 220 mm. con pinza de simple pistón. **Pastillas freno:** Semimetálicas.

CAPACIDADES

Depósito gasolina: 13 litros. **Reserva gasolina:** 2,5 litros. **Cárter motor:** 2,2 litros.

DIMENSIONES Y PESO

Largo total: 2.220 mm. **Anchura total:** 820 mm. **Altura total:** 1.245 mm. **Altura asiento:** 840 mm. **Distancia entre ejes:** 1.445 mm. **Distancia al suelo:** 240 mm. **Peso en vacío:** 155 kilos. **Peso en orden de marcha:** 168 kilos. **Relación peso potencia:** 3,44 kg/CV.

YAMAHA XT 600 ELECTRIC

Todo esto ha sido como consecuencia de querer obtener un precio ajustado y realizar al mismo tiempo una importante remodelación a toda la moto, dotando al motor del arranque eléctrico, con mucho cuidado en no castigar demasiado el precio de la nueva XT, que cuesta 35.000 ptas. más que la versión sin arranque eléctrico, que continuará en catálogo para los aficionados más "salvajes" y aventureros.

MEJOR POR CARRETERA

La nueva geometría de dirección, reparto de pesos, puesto de conducción y altura de la moto, le dan una gran vivacidad en sus evoluciones por entre el caótico tráfico urbano. Suave, cómoda y con suspensiones confortables, buen radio de giro y motor de funcionamiento muy fino que no opone ningún problema a ratonear entre coches. Y si se cala, está el motor de arranque para volver a poner el marcha el motor de inmediato.

Un motor en el que si bien han trabajado mucho los técnicos de Yamaha para dotarle de arranque eléctrico, parece que su remodelación tan sólo se ha quedado en eso, pues el aumento de potencia y par... pasan poco más que desapercibidos. En prestaciones apenas supera a su anterior versión y en recuperaciones, éstas son un poco inferiores a la XT sin arranque. Esto se explica a causa del enorme volante-engranaje que se ha instalado en el cigüeñal para la actuación del motor de arranque, que ha civilizado la respuesta del motor, perdiendo algo de su vigorosa respuesta. Ahora es mucho más suave y progresivo en otorgar su potencia. Más dulce de reacciones y hasta más acompasado al volver a dar gas sin cambiar de marcha, pues dicho volante guarda más las inercias. Pero ha perdido el brío y contundente respuesta a fuertes pistonadas del motor sin arranque. También en altos parece que no exista tanta estirada, pues la potencia viene ahora más progresiva y mejor escalonada que antes.

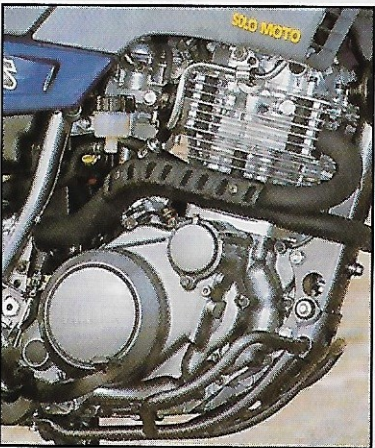
Parece como si Yamaha hubiera racionalizado todavía más el motor de la XT, dándole mayor suavidad, potencia y par más aprovechables, pero sin tocar sus valores máximos, que ha creído suficien-



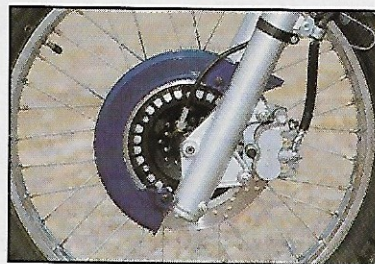
El costado izquierdo del motor muestra el motor de arranque y una tapa del encendido menos voluminosa.



El disco posterior es demasiado potente para conducción por pistas, bloqueando la rueda con suma facilidad.



En el costado derecho del motor se nota la ausencia de la palanca de puesta en marcha. Ya no hace falta.



El freno delantero es modélico en su funcionamiento. Potente, progresivo y modulable.



El tablero de instrumentos es muy espartano. El tacómetro ha sido sustituido por un testigo REV de "pase de vueltas".

tes para sus dos facetas "on-off road".

En la primera de ellas va realmente muy bien. Los cambios realizados le han otorgado una mejor estabilidad y aplomo de dirección a alta velocidad. Ahora pisa mejor la rueda delantera y es más ágil en conducción divertida por carretera de curvas. La posición del piloto está

más adelantada, más al ataque y a la expectativa de lo que venga, más moderna, confiando una gran seguridad de pilotaje y preparada para una conduc-

ción

LA YAMAHA XT 600 ELECTRIC FRENTE A SUS RIVALES

Marca y modelo	Motor	Diám.X Carr.	Cubicaje	Potencia máx.	Par máximo	Sus. del.	Sus. trasera	Freno del.	Freno tras.	Depósito	Peso	Precio
Yamaha XT 600 Electric	4 T SOHC 4 Aire	94,0 x 84,0	595,0	45,0/6.500	5,1/5.500	Horq./225	Monocross/200	Disco 267	Disco 220	13,0	155	808.900
Yamaha XT 600	4 T SOHC 4 Aire	94,0 x 84,0	595,0	45,0/6.500	5,1/5.500	Horq./235	Monocross/235	Disco 267	Disco 220	13,0	140	773.900
Yamaha XT 600 Z Ténéré	4 T SOHC 4 Aire	94,0 x 84,0	595,0	45,0/6.500	5,1/5.500	Horq./255	Monocross/235	Disco 267	Disco 220	23,0	160	911.800
Gilera XRT 600	4 T DOHC 4 LC	99,0 x 74,0	569,3	47,0/7.000	4,8/5.500	Horq./250	Power Drive/230	Disco 260	Disco 230	20,0	165	809.800
Gilera RC 600	4 T DOHC 4 LC	99,0 x 74,0	569,3	48,0/7.250	4,8/5.500	Horq./280	Power Drive/260	Disco 260	Disco 230	13,0	155	899.500
Honda NX 650 Dominator	4 T SOHC 4 Aire	100,0 x 82,0	644,0	46,0/6.000	5,8/5.000	Horq./220	Pro Link/195	Disco 256	Disco 220	13,0	152	930.000
Kawasaki KLR 650 Tengai	4 T DOHC 4 LC	100,0 x 83,0	651,0	48,0/6.500	5,60/5.500	Horq./230	Uni Trak/230	Disco 260	Disco 240	23,0	163	795.000
Suzuki DR 650 Djebel	4 T SOHC 4 Aire/Oil	95,0 x 90,4	640,8	44,0/6.800	5,3/5.000	Horq./240	Full Floater/220	Disco 280	Disco 250	20,0	151	800.000
Suzuki DR 650 RS	4 T SOHC 4 Aire/Oil	95,0 x 90,4	640,8	45,0/6.500	5,7/5.000	Horq./240	Full Floater/220	Disco 280	Disco 250	20,0	155	840.000
Suzuki DR Big 800 S	4 T SOHC 4 Aire/Oil	105,0 x 90,0	779,0	52,5/7.000	6,06/5.500	Horq./240	Full Floater/220	Disco 280	Disco 260	29,0	185	943.000



Este spoiler de plástico y los ganchos inferiores son el nuevo transportín de la XT 600 E.

ción sin complicaciones, alegre y ágil. Ahora la nueva XT se conduce más con la rueda delantera, que da mejor tacto al conjunto que la anterior versión, aunque la posterior con su potente freno de disco, también influye en la conducción, pues ahora va más suelta que antes a causa del peso que ha pasado más hacia delante y bloquea con mayor facilidad en las apuradas de frenada y hasta llega a rebotar y alargar la frenada cuando se va a por todas, -en conducción a dúo si que se puede aprovechar muy bien el freno posterior-. La frenada delantera es excelente y todo lo potente y también dosificable que desee su piloto, ya que la pinza de doble pistón paralelo es modélica en funcionamiento, aunque no le vendrá mal un tacto más duro a la maneta de la bomba hidráulica.

Pero esta alegría de la nueva XT en

QUE CAMBIA EN LA XT 600 E'90

Elemento	XT 600	XT 600 Electric
Angulo dirección	27,5 grados.	27,75 grados.
Avance	109 mm.	116 mm.
Horquilla delantera	41 mm.+ presión aire	41 mm. sin aire.
Recorrido horquilla	255 mm.	225 mm.
Monoamortiguador	Reglaje muelle + hid.	Bilstein sólo muelle
Recorrido posterior	230 mm.	200 mm.
Distancia entre ejes	1.440 mm.	1.445 mm.
Distancia suelo	265 mm.	240 mm.
Altura asiento	870 mm.	840 mm.
Peso en seco	140 kilos.	155 kilos.
Llanta posterior	2,50 x 18.	2,50 x 17.
Neumático posterior	4,60 x 18.	120/90 x 17.
Pinza freno delantero	Simple pistón.	Doble pistón paralelo.
Filtro de aire	4,9 litros.	5,9 litros.
Silencioso	4,2 litros.	5,0 litros.
Carburadores	2 Mikuni Y 28 PV.	2 Mikuni Y 26 y 30, 1 PV.
Potencia máxima	45/6.500 (33 Kw.)	45/6.500 (33,2 Kw.)
Par máximo	5,1 Kgm. (50,0 Nm.)	5,1 Kgm. (51,9 Nm.)
Arranque	Por palanca kick.	Únicamente motor.
Aceite motor	Depósito separado.	Tubos centrales chasis.
Encendido	Electrónico CDI.	Elec. CDI más pequeño.
Pistón	Normal.	15 gramos más ligero.
Batería	12 V 4 Ah.	800 gramos más ligera.

carreteras reviradas queda un poco mermada por culpa de sus más dulces suspensiones, taradas de origen quizás demasiado blandas. La horquilla aun se salva en su funcionamiento, pero el amortiguador posterior -después de algunas palizas en "off road", queda muy castigado y superblando- no está a la altura del conjunto y hace topes y un extraño ruido, algo así como si rozara con algo, muy fácilmente -sobre todo en dúo- al menor bache del asfalto. Si actuamos sobre su tarado de muelle, se puede poner más duro, pero entonces influye en la conducción, pues se desequilibra el conjunto de suspensiones y la moto hincamos mucho la horquilla y aún bloquea más la rueda posterior en las frenadas, por lo que sería necesario un cambio del líquido hidráulico del elemento delantero.

La nueva y civilizada XT no es tan propensa a una conducción salvaje y deportiva como su anterior versión. Ahora se disfruta más sobre ella llevándola con manos más suaves y disfrutando de toda la potencia que entrega su motor a medio y también a alto régimen, donde se escucha el sonido de la admisión más que el escape -se enciende el testigo de "REV" cuando se pasa de vueltas el motor-, disponiendo siempre de buena y dosificable potencia, que pocas veces pondrá en apuros a su conductor. Toda

YAMAHA XT 600 ELECTRIC



conducción más deportiva queda supe-
ditada a las blandas suspensiones, pero
la moto se encuentra preparada para
una buena solicitud, pues ha mejorado
en frenada, su estabilidad es fantástica,
su agilidad en curvas sorprendente, los
neumáticos se aguantan bien y son muy
nobles cuando comienzan a patinar -ojo
a las presiones altas que los hacen resba-
lar como jabón-... lástima del amorti-
guador posterior.

En otro orden de cosas, el consumo se
ha elevado un poco, sobre todo a partir
de 120 km/h. donde entra en funciones
el segundo y más gordo cuerpo del doble
carburador Mikuni YDIS de 30,1 mm..
Una velocidad que es capaz de aguan-
tar hasta el fin del mundo, con gran finura
de funcionamiento, con una completa
ausencia de vibraciones, pero muy a
merced del viento.

PEOR POR PISTAS

En Mijas no tuvimos ocasión de poner
verdaderamente a prueba la XT en su
faceta salvaje. Allí las pistas fueron anchas
y muy fáciles, por lo que ahora podemos

afirmar, después de meterla en mayores
dificultades, que pese a conservar su
estampa todoterrena, la nueva XT 600
E ha perdido buena parte de sus legenda-
rias y probadas cualidades "off road".

Lo primero que se echa en falta son
unas suspensiones más consistentes, pues
el amortiguador posterior hace tope y
ruidos al menor bache o salto, estando
pronto suficientemente blando para dar-
le más caña al muelle. Entonces la sus-
pensión posterior, que blandita trabaja
aceptablemente, se vuelve brusca, rebo-
tona y seca de reacciones, rebotando y
perdiendo tracción cuando se pasa o
acelera sobre firme rizado o piedras.
Con este ajuste de amortiguador, la hor-
quilla ya pierde su compostura y se
nota excesivamente su lasitud.

También se nota que la moto ha perdi-
do direccionalidad en pistas. Su nueva
distribución de pesos hace trabajar más
al piloto, ya que la moto pesa mucho más
de delante y se mete más en los baches y
accidentes del terreno, costando más
hacerla ir por donde desea el piloto. Con
el este reparto de masas, también se nota
en sobremana la brusquedad del freno
posterior, que prácticamente es casi

inutilizable en pistas de tierra suelta,
arena o cantos rodados, bloqueando
rápidamente la rueda posterior, que se
queda sin agarre por culpa del neumáti-
co Bridgestone Trail Wing demasiado de
asfalto.

Buscando más dificultades en trialeras
fáciles, se pone de manifiesto la bondad
del motor, fidelidad de embrague y bajos
de tractor, pues sube mejor las trialeras
que su antecesora, pues ya no tiene tanta
tendencia a levantar la rueda delantera.
Pero el recorte efectuado a las suspensio-
nes influye negativamente en ella, pues el
protector del cárter roza muy a menudo
con rocas y piedras, sin mencionar las
estribas y palancas del freno y cambio,
que ahora están muy expuestas -alarga-
das y adelantadas- y son más suscepti-
bles a ser retorcidas en su "cariñoso"
encuentro con los elementos trialeros.
También mencionar que la estribera
derecha -muy salida- te la encuentras
demasiadas veces con la pantorrilla de la
pierna -ojo con las lesiones- y que junto a
la pata de cabra también se encalla en
angostas y recoletas trialeras, por lo que
estos elementos pronto quedarán marca-
dos por el empleo divertido de la moto.

Aún así, gracias a su silueta sin carena-
do y poco susceptible de ser marcada en
alguna fácil caída, pueden ser numero-
sos los futuros propietarios que se atra-
van a buscar aventuras sobre ella, pues
la moto sigue conservando un 35-40%
de faceta "off road", pese a que tendrán
que medir milimétricamente las frenadas
no desmadrarse demasiado en su con-
ducción y buscar pocas dificultades para
que la moto se comporte correctamente.

Por fáciles y anchas pistas, la bondad
del motor permitirá hacerlo trabajar en
marchas intermedias, apoyando una
conducción relajada y turística en su
buen par máximo. Por aquí, las suspen-
siones se trabajarán más que aceptable-
mente todas las pequeñas irregularida-
des del terreno, lo que supondrá un gran
confort de marcha para el pasaje.

CONCLUSIONES

Esto es todo lo que hay. Quizás haya
sido especialmente crítico con esta moto,
pero cinco años con una XT 600 es para
conocerla muy bien y saber todos sus
defectos y también sus grandes virtudes.



A FAVOR

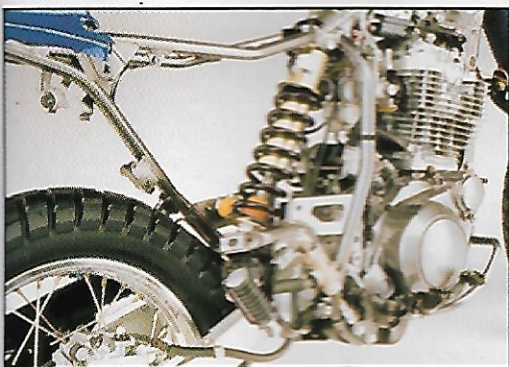
Estética renovada
 Motor más agradable
 Potencia motor a todo régimen
 Arranque por motor eléctrico
 Suavidad y confort de marcha
 Facilidad de conducción
 Estabilidad y manejabilidad
 Frenada excelente
 Precio ajustado
 Versatilidad "on-off road"

EN CONTRA

Acabados poco cuidados
 Suspensiones recortadas
 Instrumentación pobre
 Protector cárter motor
 Suspensión posterior seca
 Amortiguador posterior
 Conmutadores anticuados
 Ausencia transportín
 Distancia al suelo "off road"



*El nuevo amortiguador Bilstein no está a la altura del conjunto. Es demasiado blando.
 El depósito del aceite se ha ubicado en los tubos centrales del chasis, refrigerando mejor el aceite.*



LA SAGA DE LAS YAMAHA XT

Más de diez años han transcurrido desde que Yamaha realizó la primera XT 500, con dos amortiguadores posteriores y frenos de tambor, con un robusto motor SOHC de 2 válvulas. Luego ya se modernizó un poco más con la llegada de la XT 550, dotada de suspensión posterior Cantilever, motor SOHC de 4 válvulas, pero aún con frenos de tambor.

El freno de disco delantero lo recibió con la completa remodelación que la convirtió en la XT 600 que Yamaha importó a España en 1985, ya con 595 c.c., suspensiones largas y sistema Monocross posterior, basculante de aluminio, etc., etc.. Dos años más tarde se transformaba en la XT 600'87, con basculante de acero y freno de disco posterior, cambiando un poco su diseño, pero conservando aún su talante y gran versatilidad "on off road". Desde ésta, la XT ha permanecido invariable hasta la llegada de "miss XT" con motor de arranque eléctrico.

La más bonita y rutera XT de todos los tiempos.

SM ENSAYO

Muy a pesar de la gran remodelación asfáltica que ha recibido la XT-E, se trata de una moto que no ha seguido las tendencias de la moda actual. Una moto que disfruta de un carácter e identidad propios y que aún conserva parte de la gran herencia aventurera que consiguieron merecerse sus antecesoras. No tan grande con la "XT 600 sin", pero capaz todavía de conseguir hacer vivir apasionantes jornadas a sus futuros propietarios.

En definitiva, muy a pesar de lo que pueda suponer, la XT 600 Electric se ha modernizado y con ello acercado más a su faceta "on road", donde ha ganado solvencia, funcionalidad, agilidad, frenada y confort, pero alejándose irremediablemente así de su pasión exploradora, pese a que siempre estará dispuesta para cualquier aventura.

Todavía vamos a tener XT 600 para largo. La saga continúa con "Miss XT".



GUIA DEL COMPRADOR

PRECIO
GARANTIA
FABRICANTE
IMPORTADOR

808.900 Ptas. matriculada IVA. incluido.
2 años piezas y mano de obra.
Yamaha Motor Co., Iwata, Japón.
Yamaha Motor España, S.A., telf. 93-8649443