

Yamaha SR 250 SE

Manos arriba

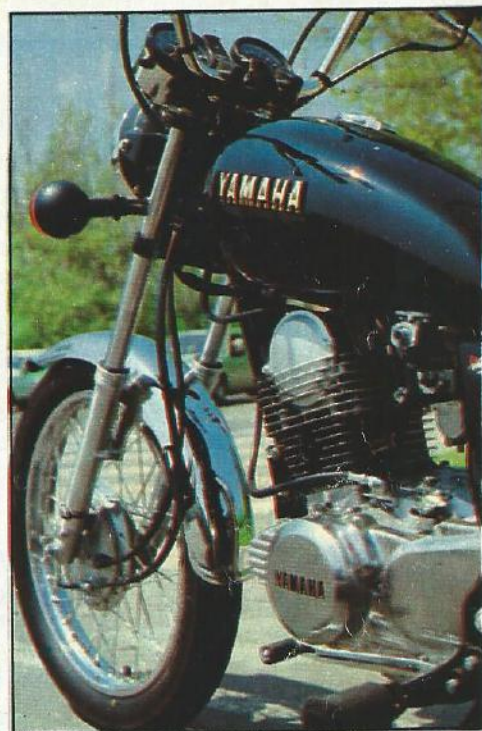
Con la comercialización de la SR 250, Yamaha lanzaba un nuevo concepto a la calle que hasta ahora los motoristas españoles sólo habían podido ver en los catálogos, las revistas y en las películas. El sillín ancho, bajo, los pies adelantados, los manillares altos y las manos arriba... En una Harley Davidson esto asusta y suena a película, pero en una utilitaria y ciudadana 250 las cosas pueden ser distintas...

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com





Mecánica robusta, simple y económica de consumo.

LA Yamaha 250 de esta prueba está hecha para un público joven con gustos americanos. Un público poco exigente sobre prestaciones y con pocas ganas de salir de la ciudad para hacer turismo. La Yamaha corre menos que una Ducati 250 de turismo y tiene mucho menos aceleración que la Ossa TE «económica», pero de todas las 250 que han pasado por la sección de pruebas a fondo es la que menos consume (pero con muy poca ventaja sobre la Ducati) y, al menos en teoría, es la más robusta.

Con ella he hecho un poco de todo: mucha ciudad, varios viajes de 100 kilómetros y algunas sesiones de conducción deportiva. Donde la moto se encuentra mejor, desde luego, es dentro del centro urbano, donde su ligereza, bajo consumo y gran agilidad (debido en parte a los altos manillares) le hacen una máquina perfecta para recados (y muy aconsejable para las empresas que ofrecen servicio de mensajeros), pero con 21 CV a 8.000 r.p.m. y una velocidad de crucero de 100 kilómetros/hora, la «Yamahita» también puede servir para turismo económico. Con pasajero y algo de equipaje, es bien seguro que los amortiguadores traseros tendrán que ser sustituidos, pero el motociclista acostumbrado a hacer largos viajes de verano con una Ducati 250, encontrará que la Yamaha corre más o menos lo mismo, con el mismo consumo, menos vibración, y con la comodidad de un arranque eléctrico.

Os advierto, sin embargo, que después de 100 kilómetros seguidos (tiene autonomía de 320 kilómetros a 100 kilómetros/hora) la mayoría de vosotros vais a lamentar la decisión de Yamaha de montar los manillares altos, que no nos permiten escapar un poco del viento, y, sobre todo, vais a encontrar que esta moto, que al principio parece tan cómoda, tiene un sillín duro y una postura general que requiere un largo período de adaptación... A lo menos en mi caso ha sido muy difícil encontrarme a gusto sobre esta moto.

Pero puesto que yo prefiero la moto de manillar bajo y postura

deportiva (Ducati 24 Horas o Morini 3 1/2 Sport), es normal que encuentre rara la Yamaha 250; rara de postura, de estética y de tacto.

Pero no es para mí una sensación nueva del todo, ya que tuve hace ya muchos años una BSA Thunderbolt de línea americana (manillar Chopper y depósito en forma de lágrima), y llevando la SR he ido acordándome de los días cuando viajaba entre Tánger y Marrakech, entre Casablanca y Fez, y por las sendas

mientras yo seguía fiel a la cerveza.

Pero compartimos una afición hacia las motos. Y «Chris the Bad Tripper» se consideraba un hombre muy rápido. De hecho era el más loco de nuestra pandilla de locos americanos afincados en el sur de Europa (bastante lejos de Vietnam..., por casualidad). Yo había corrido en coches de serie antes de volver a la Universidad, y por eso vi en seguida que Chris no sabía trazar de verdad, y yo le dejaba ir

siempre con Chris delante, y destacado, orgulloso de ser el líder, yo le atacué en la primera curva de izquierdas después de pasar por delante de la comisaría de la Benemérita de Vallvidrera. Y era una locura de verdad. Le oí bajando marchas un par de veces casi al lado mío, pero no miré hacia atrás nunca, y poco a poco me di cuenta que iba solo. Ya en la parrilla, y con el resplandor de Barcelona de noche allá abajo, miré atrás y... no vi a nadie.

Paré en la entrada de la ciudad y esperé, orgulloso y algo corto de respiración, y cuando apareció el primero, no fue Chris, sino un guitarrista llamado Joe, sobre una Bonneville. Unas semanas más tarde Chris y yo hicimos una carrera Barcelona-Madrid, que quedó abortada porque las BSA se sobreca-lentaron.

Chris ya había perdido el mando, pero yo tampoco servía como «número uno», porque después de aquella «carrera» ya me iba convirtiendo en un «pesado», y empecé a comprar MOTOCICLISMO, y con diccionario de la Real Academia en la mano intenté por primera vez leer español en serio. Hasta ahora sólo había leído literatura y poesía en la universidad, y con muy poco interés. Pero la gran diferencia entre Unamuno, García Lorca y Ortega y Gasset contrastados con Javier Herrero, Jaime Alguersuari y las traducciones de Mick Woollett, es que estos últimos escribían de algo que me tenía fascinado..., la velocidad.

Y siendo un poco menos malo que los demás de mi pandilla, me empecé a creer que iba rápido. Hasta que un día, en la Rabasada me hizo un exterior un hombre con una Montesa y se me escapó tan de prisa, que no estuve del todo seguro de haberle visto de verdad. Era el primer contacto con la verdad. No se quién era, ¿Cufí? No lo sé. Pero fue así como hice la transición y cambio de vida. Compré un juego de neumáticos Dunlop K 81 en Rodés y dejé de rodar con los de los manillares altos.

Así, aunque ya soy 100 por 100 de la otra banda, un adicto a la velocidad, la conducción de-

FICHA TECNICA

Motor: Monocilíndrico de cuatro tiempos, monoárbol en culata, distribución mandada por cadena. Tiene dos válvulas por cilindro y un eje de balance para reducir vibraciones.

Diámetro por carrera: 7,35 X 56,5 mm.

Cilindrada: 249 c.c.

Relación de compresión: 9,2: 1.

Lubricación: Cáster húmedo.

Carburación: Mikuni de presión de 34 mm.

Encendido: Electrónico CDI.

Potencia máxima: 21 CV a 8.000 r.p.m.

Par máximo: 14,8 libras/pie a 6.500 r.p.m.

Transmisión: Primaria por engranajes y secundaria por cadena.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Km/H. a 1.000 r.p.m.: 16,09.

Instalación eléctrica: Batería, 12 V 12 AH; alternador, 110 W; faro, 50/35 W.

Capacidad: Simple cuna abierta.

Suspensiones: Horquilla telescópica con 130 mm. recorrido y amortiguadores traseros de cinco posiciones y 80 mm. recorrido.

Frenos: Tambores mono leva delante y detrás.

Neumáticos: Delante, 3:00 X 19; detrás, 120/90 X 16.

Entre ejes: 1.336 mm.

Altura sillín: 736 mm.

Lanzamiento: 60 grados.

Peso en seco: 127 kg.

del Atlas con la BSA, sin casco y sin más protección que una chaqueta de cuero y unas gafas de sol.

Esto era en los sesenta, en plena generación «hippie» y cuando la moto negra de manillar alto era más «in» que nunca, debido a las películas de «Los ángeles del infierno» y aquella película clásica de Fonda «Easy Rider».

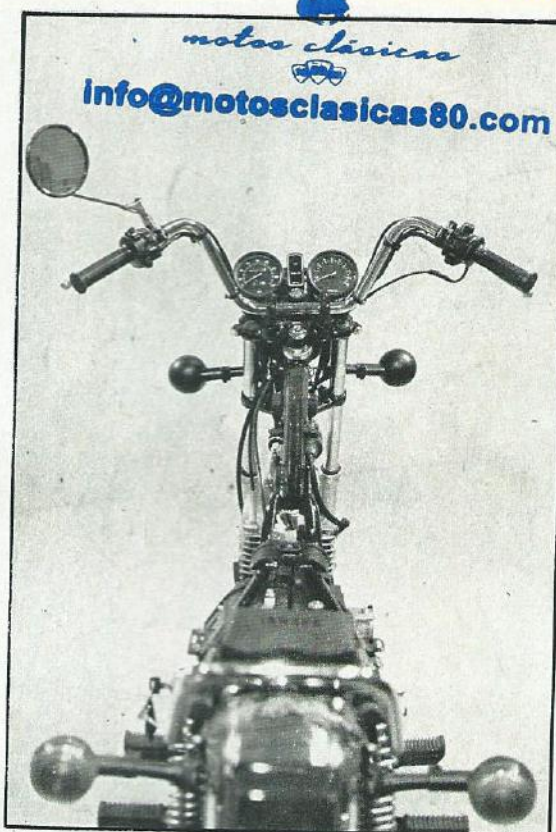
Lo que me hizo cambiar de estilo y convertirme en motociclista europeo era un pique personal con un americano loco llamado «Chris the Bard Tripper» («Chris de los viejos malos») que, por casualidad apareció en La Floresta con una BSA igual que la mía y con una diferencia de tan sólo dos cifras de matrícula. La mía era SOF 636 G (Gran Bretaña) y la suya SOF 638 G. No estuvimos de acuerdo sobre nada. A él le iban los Stones y yo seguía fiel a Dylan. A él le iba lo psicodélico,

siempre delante, como el líder, mientras yo me escondía entre las BSA y Triumph de los demás, sin atreverme a enfrentarme en la montaña con el «número uno». Pero en muchas ocasiones, durante viajes nocturnos, me puse a rueda y vi dónde pude adelantar. Y vi también que el manillar alto era un hándicap y que ya era hora de llevar un casco. Cuando apareció «en casa» (teníamos una especie de comuna en la Floresta, aunque nunca se sabía quién de verdad era el inquilino responsable) con un juego de semi-manillares (comprados de Juan Rodés, mi primer contacto con el mundo de la moto de velocidad) y un casco Cromwell, vi que Chris se quedó mirando los manillares y, cosa rara en él, no hizo ningún comentario.

Poco después, cuando unos seis de nosotros bajábamos en pandilla a Barcelona por la carretera de Vallvidrera, como



La horquilla, blanda y de largo recorrido, protege al piloto de los baches, pero en frenadas fuertes el hundimiento es rápido y exagerado y la horquilla se tuerce.



El bastidor abierto es sencillo, pero adecuado para los 21 CV de la Yamaha.



portiva, los semi-manillares y las motos con silueta de Gran Premio, tengo que reconocer que lo otro tiene también sus atractivos.

Llevar una moto como la SR 250 SE es entrar en el ambiente de películas californianas. Y mientras para el «purista» la Yamaha es rara y hasta fea, para el joven que se siente atraído por esta imagen USA de la moto, la Yamaha negra, de línea semi-chopper, es una máquina bella.

Y cualquier intento de llegar a conclusiones definitivas sobre la estética y postura de la Yamaha es nada más que un intento de imponer por la fuerza los gustos de los unos sobre los gustos de los otros.

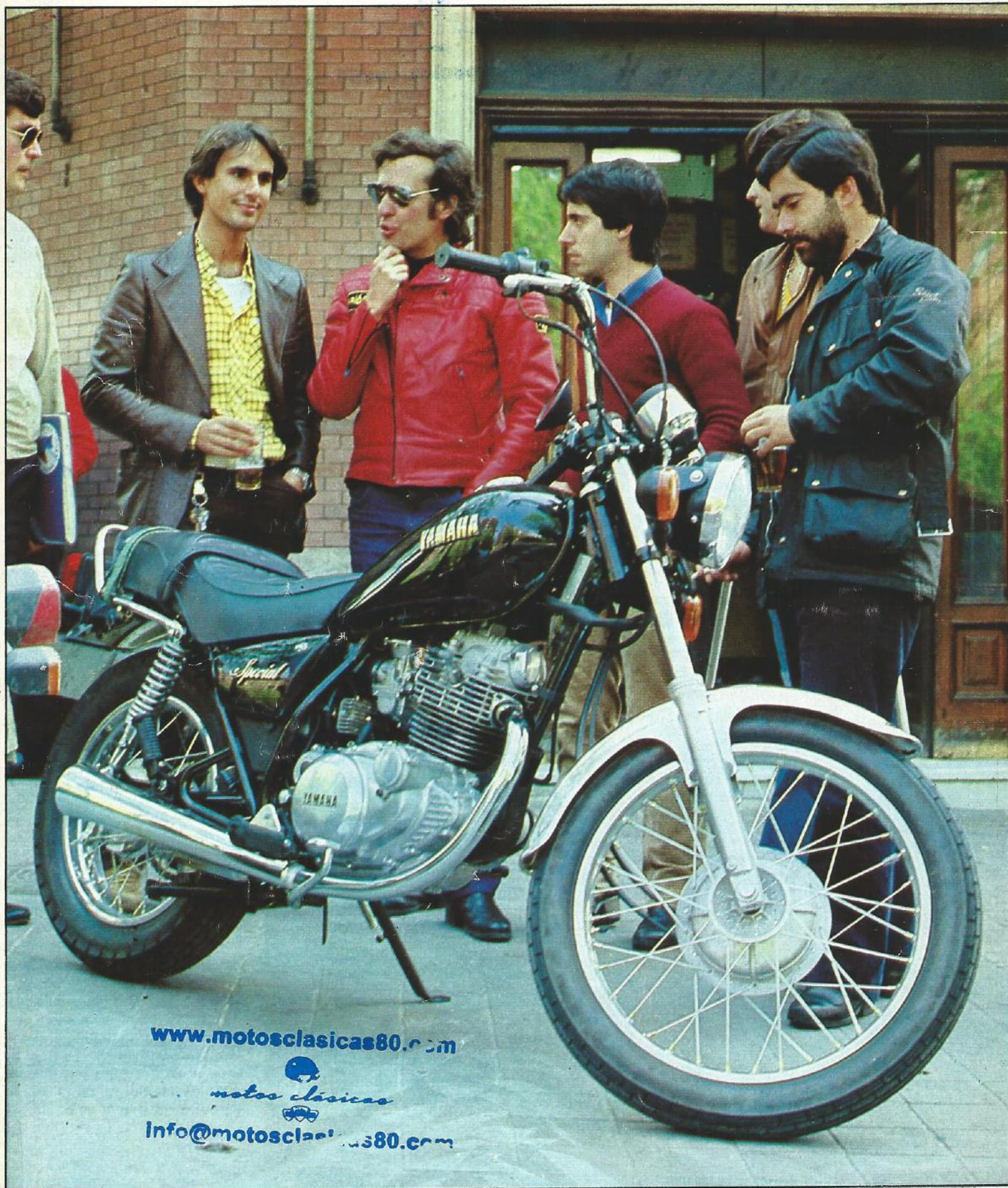
Así, vamos a dejar el tema de la estética y dejar que las fotografías hablen. O te gusta o no te gusta. Ahora vamos a hablar de la Yamaha en términos generales y fríos.

Mecánica sencilla y robusta

Este pequeño y estrecho motor monocilíndrico y monoárbol tiene fama de ser muy robusto. Va dirigida la moto en general hacia una clientela joven y poco experimentada, y Yamaha ha dado la máxima prioridad a la robustez. Aunque la potencia máxima de 21 CV llega a los 8.000 r.p.m., la distribución es segura hasta 9.500 r.p.m., lo cual significa que un piloto que no respeta la mecánica no rompe fácilmente este motor y que un punto muerto falso tampoco pone en peligro la mecánica.

El mantenimiento en general es sencillo, como explica Andrés Ruiz en la sección de Tú Mismo. En caso de tener que calar la distribución o el encendido tienes que quitar la tapa lateral del lado izquierdo de los cárteres, la tapa entera, y para hacer esto también hay que quitar la palanca del cambio y la estribera.

El cambio de la moto que probé en Inglaterra iba un poco duro, pero en esta moto no noté nada de dureza. Las marchas entran bien, sin necesidad, por parte del piloto, de acompañar



www.motosclasicas80.com


motos clásicas


info@motosclasicas80.com

Aunque no estemos en América, la SR 250 es una pequeña chopper para admirarla, beberse una cerveza a su lado y contar un montón de buenas anécdotas a los amigos...

la palanca con el pie, pero no es un cambio tan preciso como el de la Ducati Strada, que permite cambiar hacia las marchas largas sin embrague. Pero el cambio de la Yamaha, sin ser excepcional, es un cambio bueno.

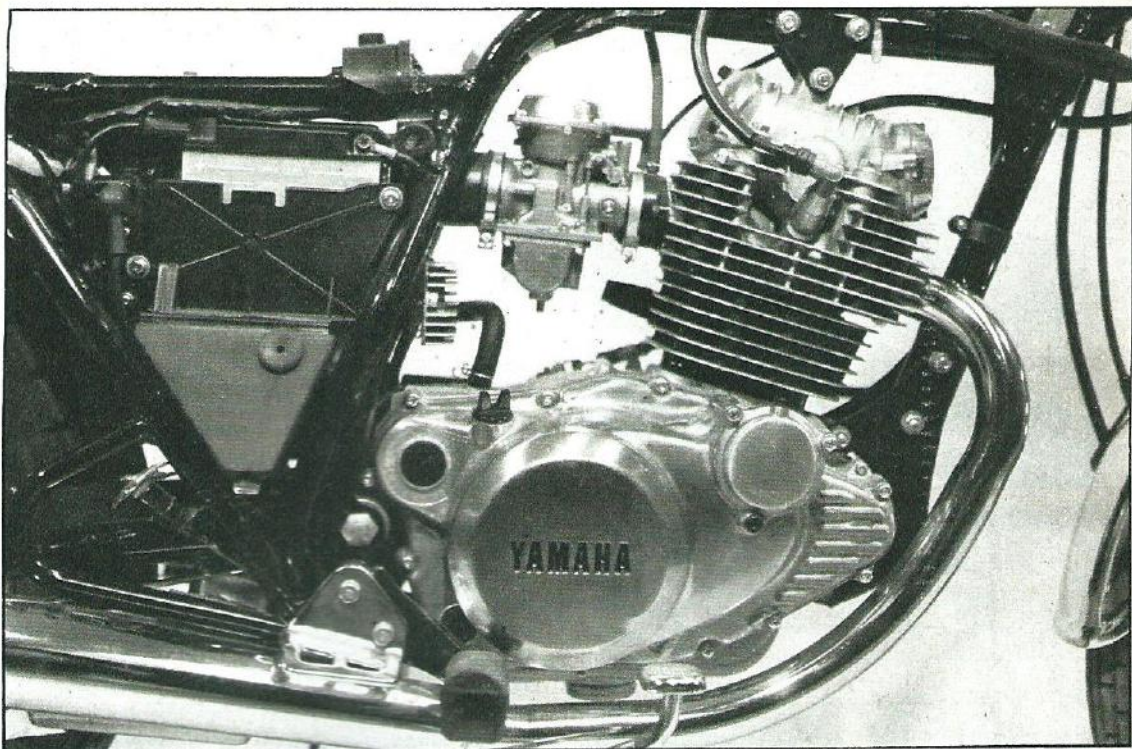
En ciudad

Allí es donde la Yamaha se destaca, filtrándose entre las filas del tráfico, saliendo (hasta con levantada de rueda) de los semáforos, subiendo o bajando bordillos como si fuera una moto de trial y gastando muy poca gasolina. El consumo en ciudad, como explicó Carlos Domínguez en su prueba de la Ossa TE, depende totalmente en el estilo de conducción del piloto. Carlos sabe que, en general, el joven usuario de una 250 c.c. sale de los semáforos a todo gas y suele acelerar a tope en las marchas cortas. Con este estilo de conducción, la Ossa TE no se mostró tan económica, pero con conducción discreta y pensando en conservar combustible era posible hacer consumos bajos pero tal vez algo falsos. Con la Yamaha en ciudad he ido de prisa, como suele ir la gente en ciudad, y el consumo de 4,4 litros no me ha sorprendido por lo bajo que es.

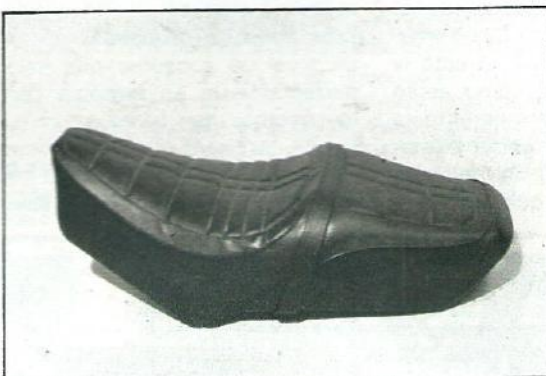
Para uso urbano, la Yamaha puede competir hasta con la Vespa 200, pero con desventaja en precio de unas 90.000 pesetas, y en 238.000 pesetas se convierte en un rival muy peligroso aun para la más económica de las Honda, la CB 125 S, que se vende por 180.000 pesetas, sin hablar de la CB 125 X, de 213.000 pesetas.

Turismo

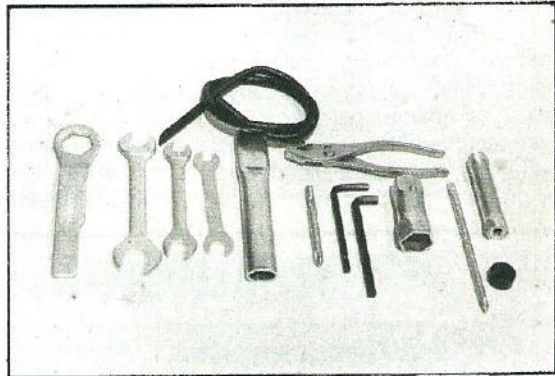
El crucero de esta máquina es de 100 Km/h., pero con suficiente potencia en reserva para adelantamientos normales sin bajar una marcha y con un consumo ejemplar de 3,4 litros por 100 kilómetros, el consumo más bajo jamás medido con una 250



Es un motor sencillo, mecánicamente discreto y con pocas vibraciones gracias al eje de equilibrado. El motor de arranque, que siempre funcionó de maravilla, está montado en la parte delantera de los cárteres. El carburador es un Mikuni de depresión de 34 mm. y el consumo es muy económico.



El sillín, de dos niveles, cómodo en principio, pero la postura obligada por los manillares y reposapiés cansa en viajes largos.



El juego de herramientas es mediocre, pero suficiente para solucionar problemas de poca monta.

c.c. de la serie de pruebas de fondo.

Su rueda trasera, de 16 pulgadas, tiene goma dura de dibujo profundo, y con tan sólo 21 CV y un peso en seco de tan sólo 127 kilos, parece que va a tener una vida útil muy larga..., y menos mal, porque difícilmente vas a encontrar un neumático de 16" de recambio si tienes la mala suerte de pinchar en Castañelo de Aracena. Pero Yamaha tiene previsto respaldar a sus clientes con un servicio completo de recambios y sólo sería cosa de ponerte en

contacto con el agente más cercano de Yamaha.

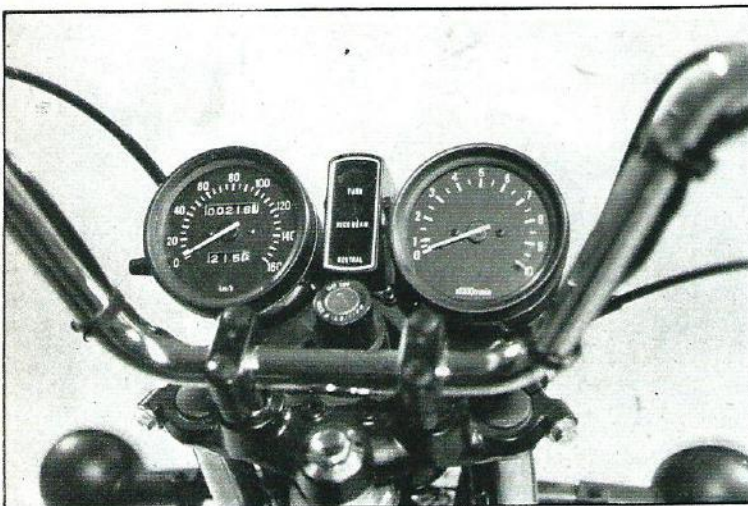
Con pasajero y equipaje, como he comentado anteriormente, los amortiguadores traseros llegan a hacer tope sobre baches normales e incluso al meter la moto en curvas cerradas con peralte.

Su sillín de dos niveles coloca al pasajero mucho más alto respecto al piloto, con buena vista de la carretera (como en la antigua BMW R-27), pero no deja de ser raro tener el pasajero en el segundo piso.

Su único defecto como moto

de turismo es que el pequeño tambor delantero sufre de desfallecimiento al final de una serie de curvas enlazadas. En frío la moto frena sorprendentemente bien y mucho mejor que aquella castigada moto de prueba que nos prestó Mitsui de Inglaterra.

Pero como consecuencia de su buen frenado la horquilla de la Yamaha tuerce cuando frena fuerte, cosa que da una sensación de ansiedad en mojado y que molesta aun en seco. Resulta que el freno cónico de medio cubo está colocado al lado izquierdo del eje delantero y la horquilla, blanda y de largo re-



Un tablero de fácil lectura y con instrumentos de extraordinaria precisión. Hay cierre de dirección en el mismo contacto y cierre adicional al lado de la pipa. Los manillares están montados sobre goma, pero con muy poco juego.

corrido, no es suficientemente rígida para evitar flexiones.

Una moto sin complicaciones

Así que aquí la tienes, una moto con poca historia para contar. Relojes, pintura, instrumentos, acabados más que aceptables. Línea muy suya, pero agradable para los que comparten gustos Custom y con suficiente potencia para permitir el cruce del centenar. No es

tan estable y potente como la añorada Ducati De Luxe de Mototrans, una cuatro tiempos de turismo excelente que dio paso en su día a la también válida Road, para eventualmente ser sustituida por la Strada. Si Mototrans se decide comercializar una versión actualizada de la clásica Ducati 250 c.c., la Yamaha tendría una rival directa y peligrosa, pero tal como están las cosas en este momento la Yamaha se perfila como la mejor 250 de turismo del mercado nacional, siempre que sus pres-

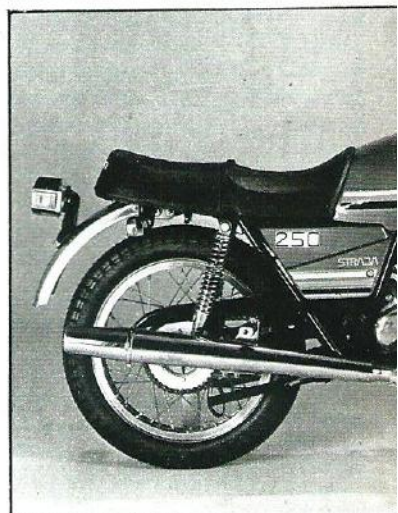
taciones no te parezcan pocas. Una Derbi 250 T corre mucho más y cuesta bastante menos, pero su consumo (6,8 por 100 a 100 Km/h. en la prueba a fondo de Carlos Domínguez) es el doble del de la Yamaha, y la Yamaha, con su eje de equilibrado, vibra bastante menos que la Derbi.

La Yamaha no llega a ser lo que en principio yo esperaba: «la mejor 250 c.c. de turismo jamás ofrecida al motociclista español». Este título honorífico tiene que ser repartido entre la Bultaco Materalla GTS y la Ducati 250 De Luxe V-5; pero la Yamaha llena un hueco muy importante, y por un precio de 238.000 pesetas es la única Yamaha de la gama Samsa que entra por un precio por debajo de nuestros «precios realistas» durante la época febril de especulación prepresentación.

Gracias a la llegada de la SR 250 SE muchos de vosotros ya tenéis una nueva opción y una moto que promete ofrecer miles y miles y miles de kilómetros sin problemas y con un nivel de consumo que está perfectamente en armonía con los tiempos que vivimos.

Dennis NOYES
Fotos: Claudio Boet

La de la en



La rival más directa de la Yamaha es prestaciones algo superiores y consiguientemente, la Strada es voluminosa para incómoda. Pero de hecho hace todo lo de arranque. Su precio es de 204.000

Resultados de la prueba

Error del velocímetro

Leída	Real
80	81
100	101
120	102

Máxima velocidad leída: 125 Km/h.
Máxima velocidad cronometrada: 125,8 Km/h.

Prestaciones

Velocidad máxima: 124,3 Km/h. (promedio ida y vuelta) (1).
Mejor pasada con viento favorable: 125,8 Km/h. 1.000 metros desde salida parada: 39,3 (2).
(1) Velocidad conseguida con el depósito casi lleno y el piloto agachado del todo. Promedio de dos pasadas sobre un mismo recorrido base.
(2) La arrancada en la prueba de aceleración se ha realizado sin revolucionar excesivamente el motor ni someter el embrague a esfuerzos anormales. Se han buscado los mejores resultados dentro de una conducción deportiva sin exageraciones.

Consumo

A velocidad constante de 100 Km/h.: 3,4 litros/100.
A velocidad constante de 120 Km/h.: 4,9 litros/100.
Conducción deportiva: 5 litros/100.
50 kilómetros ciudad, tráfico normal.: 4,4 litros/100.

Escalonamiento del cambio

	Velocidad a 1.000 r.p.m.	Velocidad a 8.500 r.p.m.
1.ª	5,02 Km/h	42,67
2.ª	7,84	66,64
3.ª	10,46	88,91
4.ª	13,27	112,82
5.ª	16,09	136,76

Velocidad máxima cronometrada: 125,8 a 7.800 r.p.m.

Morini 250 Z-V

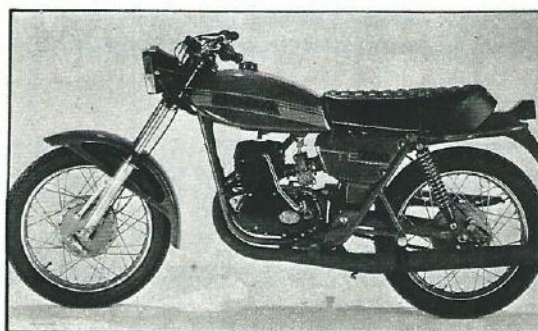
¡Una rival peligrosa!

Justo en el momento del cierre nos han llegado los nuevos precios de Corver, entre los cuales destaca el nuevo precio de 238.000 pesetas para la Morini 250 bicilíndrica..., el mismísimo precio de la Yamaha. Que una marca italiana pueda ofrecer una bicilíndrica con frenos de disco y bastidor de simple cuna y frenos de tambor es realmente sorprendente. Y esto significa que la Yamaha ya tiene una rival muy peligrosa, ya que la Morini 250 ha bajado 57.000 pesetas de golpe.

competencia Yamaha España



En teoría la Ducati 250 Strada, con motor casi idéntico. Desafortunadamente una 250 c.c. y la postura es que hace la Yamaha, aunque sin motor pesetas.



La Ossa 250 TE tiene un consumo muy bajo para ser una dos tiempos. Su velocidad máxima es de tan sólo 119 Km/h., pero la aceleración es sensiblemente superior a la de la Yamaha. El precio de la TE es de 162.000 pesetas.



La Derbi 250 T, bicilíndrica y con motor de arranque, es la más rápida de todas las 250 del mercado nacional. Es ligera, deportiva en potencia, estable y con un excelente juego de frenos de disco. Y todo eso por un precio que no llega a 250.000 pesetas. Como moto de turismo, su consumo nos sorprendió por ser muy alto, doble que el de la Yamaha a 100 Km/h.



La Benelli 250 2-C en 180.000 pesetas es ya, más que nunca, una alternativa muy atractiva. Pero al ser una dos tiempos, aunque de consumo normal (5 litros/100 a 100 Km/h. y 6,2 a 120 Km/h.), no entra directamente en competición con la Yamaha «mono» de cuatro tiempos.



Con un cilindro menos que la Benelli y con prestaciones semejantes, pero consumos más altos, la Bultaco Metralla se vende en 175.724 pesetas y se destaca entre las 250 del mercado nacional por su agilidad y estabilidad. Es la más completa de las monocilíndricas, ya que vale para todo: turismo, ciudad y deporte.



¿Guerra de precios? Parece que Corver se ha despertado y que están luchando en serio para recuperar su puesto como el número uno en importación.

Las 250 de España cara a cara

Marca/modelo	Consumo a 100 Km/h.	Consumo a 120 Km/h.	Velocidad máxima	1.000 m.	P.V.P.
Benelli 2 C	5,0	6,2	145	31,8	180.000
Bultaco Metralla	6,2	7,1	142,5	31,5	175.000
Ducati Strada	3,5	5	130	36,9	204.000
Derbi 250 T	6,8	7,3	148,5	X	208.500
Derbi 2002	4,9	5,9	142	32,1	—
Morini 250 (mono)	3,8	4,5	122,5	38,2	—
Morini 250 bicil.	3,9	5,2	135	33,4	238.000
Ossa Copa	6,6	7,7	144	31,8	209.635
Ossa F-3	X	7,6	160	28	228.745
Ossa TE	4,2	6,2	119	35,1	162.610
Yamaha SR 250 SE	3,4	4,9	124	39,3	238.875

TU MISMO

Textos: Andrés RUIZ
Fotos: Valentín REQUENA

AUNQUE siempre había sido norma de «Tú mismo» tratar el mantenimiento de motos de gran difusión, en esta ocasión nos hemos decidido a hacer una excepción pensando que la Yamaha 250 tiene muchas posibilidades de



Puesta en marcha

Después de haber efectuado las operaciones necesarias en cualquier moto, deberemos cuidar que el cambio se encuentre en punto muerto, ya que en caso contrario el botón se encuentra inoperante. Para los casos en que queramos o debamos arrancar con una marcha seleccionada, bastará con desembragar, puesto que en la maneta hay un contacto para este fin. El cable es visible por la parte delantera.

Extracción del asiento

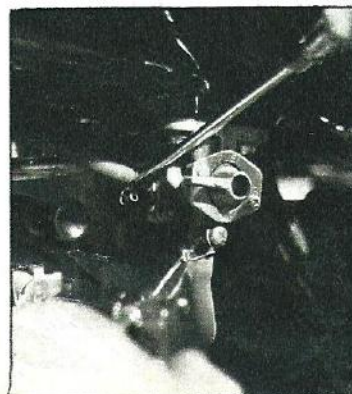
Bajo el costado izquierdo, al lado del cierre para el casco, se encuentra la cerradura que mantiene el asiento en su sitio. Una vez abierta con la llave, se tira del gatillo y se levanta el asiento. Sobre el guardabarros hay una pequeña caja plástica que sirve para llevar la documentación en sitio protegido. Delante de ella están los fusibles.



Extracción del depósito

Lo primero que debemos hacer es desconectar los dos macarrones que llegan a la llave de gasolina; el inferior es la salida de combustible

hacia el carburador, y el otro conecta la tobera de admisión con la llave, ya que ésta es de depresión. A continuación se suelta el tornillo que



convertirse en moto urbana por excelencia.

Además está la novedad de analizar una moto ciento por ciento japonesa que puede adquirirse legalmente en España. Estas circunstancias nos han llevado a elegirla y

publicar conjuntamente la «prueba a fondo» y el «Tú mismo», logrando así una inmejorable ocasión de

conocer una mecánica oriental en todos sus aspectos. De antemano se puede decir que la peque-

ña Yamaha no ofrece un mantenimiento tan simple como podría parecer a primera vista.

Yamaha SR 250 SE

Filtro de aire



La tapa delantera izquierda, al igual que la derecha, salen por simple tirón. A continuación queda a la vista una tapa fijada con cuatro tornillos que da acceso al cartucho metálico recubierto con gomaespuma. Este cilindro va presionado mediante un fleje que encaja en la guía y se extrae tirando de él.

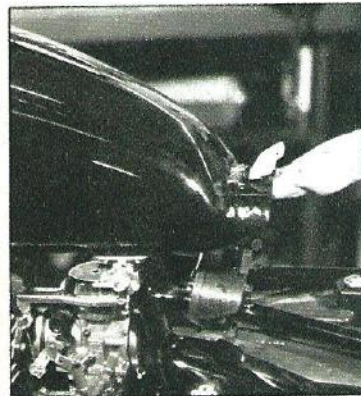
Carburador

En la parte inferior izquierda de la cuba del carburador hay un tornillo que, al aflojarlo, permite que ésta se vacíe, por lo que nos será muy útil a la hora de eliminar posibles suciedades que deposite la gasolina. Para la regulación del ralentí actuaremos sobre el tornillo que limita la apertura de la palomilla de gases (situado también a la izquierda), no siendo aconsejable manipular el de riqueza de la mezcla (situado en la parte superior), porque, al tratarse de un tornillo muy fino, la regulación es difícil, aparte de existir el riesgo de que se rompa y quede dentro el trozo.

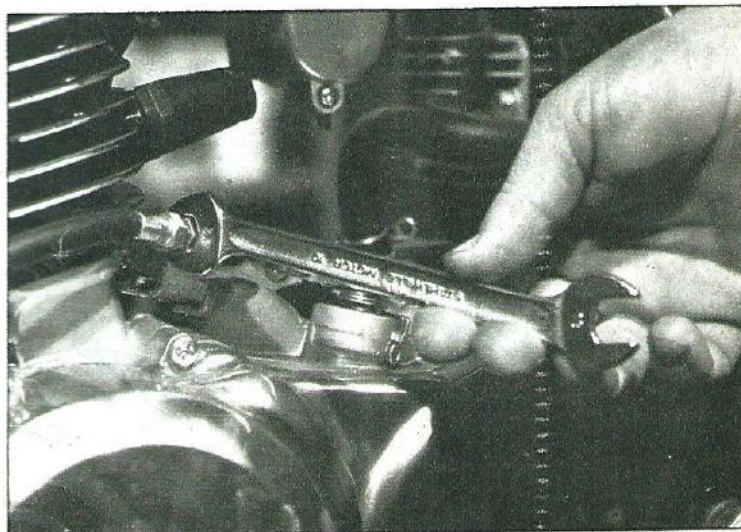


va en la parte posterior del depósito. Sólo falta ya tirar hacia atrás y se liberará de los dos tetones de goma delanteros.

Tensado del embrague

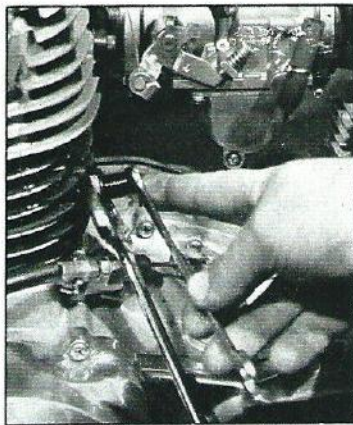
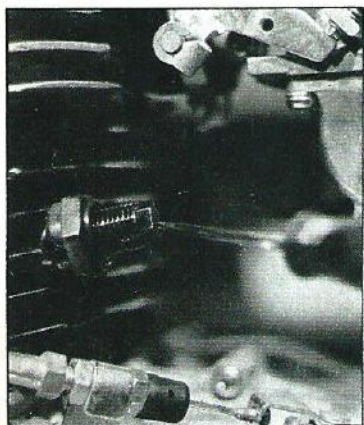
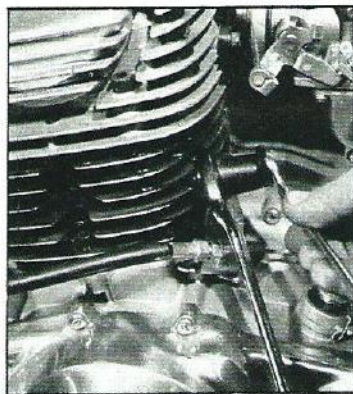


Aparte de la normal regulación que se efectúa en el soporte de la maneta, disponemos de otro tensor de tuerca y contratuerca situado en la parte superior izquierda del cárter.



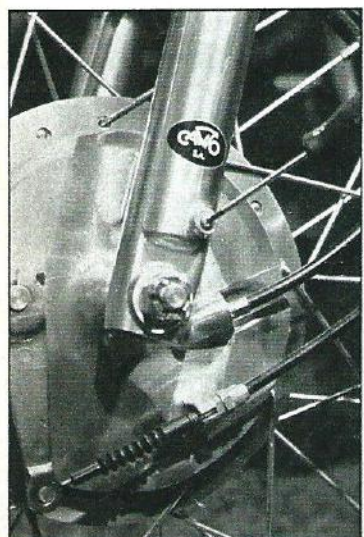
Cadena de distribución

El tensor de la cadena de distribución es visible por el exterior del cilindro. Cuando sea necesario ajustarlo empezaremos por quitar el capuchón roscado que actúa como guardapolvos. A continuación veremos un pequeño cilindro metálico concéntrico interiormente a la pieza roscada. Con el motor en marcha, y una vez liberada la tuerca y la contratuerca, notaremos —al apoyar el dedo— que entra y sale. Sólo tenemos que apretar hasta que este movimiento sea inapreciable.

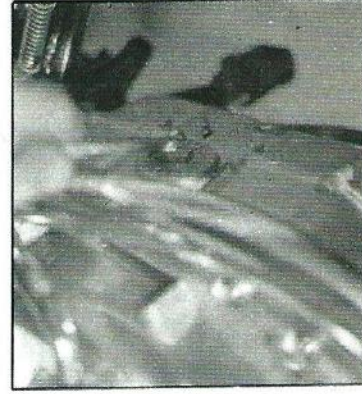


Suspensiones

El tornillo de vaciado del aceite de la horquilla se encuentra en el lateral inferior exterior de las botellas. Los tapones superiores conviene quitarlos para lograr un total vaciado. Los amortiguadores traseros tienen cinco puntos de tensión de muelle, pero para variarlos se necesita una llave especial que no se suministra con la moto.

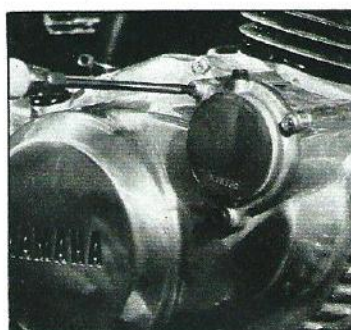


Aceite motor



Para controlar el nivel de aceite en el cárter basta mirar por la ventanilla graduada que hay tras el soporte de la estribera derecha. Esta comprobación se efectuará con la moto vertical, apoyada en ambas ruedas y después de que el motor lleve un rato parado, para estar seguros de que todo el aceite ha caído. Cuando toque efectuar el cambio, desenroscaremos el tapón superior y seguidamente el que hay bajo el cárter. Hay que dejar que escurra bien y es preferible hacerlo con el motor caliente.

Filtro de aceite

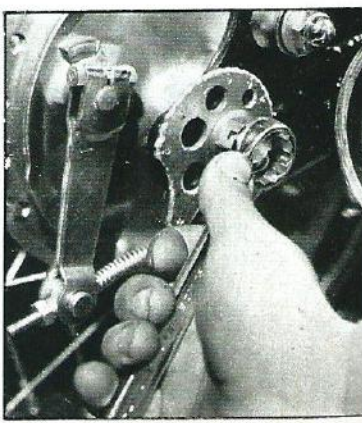


El filtro de aceite está situado tras una tapa que hay en la parte derecha del cárter; esta etapa se mantiene en su sitio mediante tres tornillos. Una vez retirada se saca el cartucho y se reemplaza por uno nuevo (es repuesto original Yamaha).

Tensado de cadena y frenos

El tensado de la cadena se efectúa mediante excéntricas en el eje de rueda. Después de haber aflojado éste (la tuerca lleva un pasador de seguridad que hay que quitar para que gire) tendremos cuidado de girar igual ambas excéntricas para evitar que se pierda la alineación de ambas ruedas. Una vez finalizada la operación comprobaremos la tensión del freno, actuando —si es necesario— sobre la tuerca del extremo.

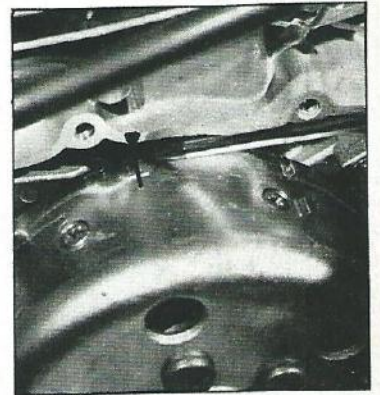
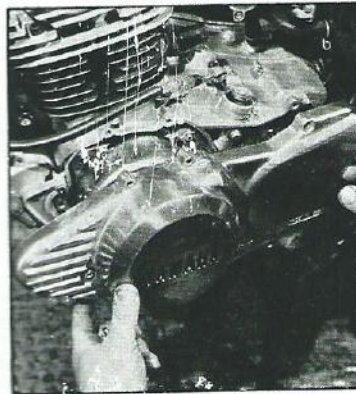
El delantero podemos tensarlo en la maneta o en el plato portazapatillas, prestando siempre atención a las indicaciones del control visual de desgaste de los forros.



Marcas de calado

Las marcas del volante que nos permiten efectuar el calado del encendido y el reglaje de la holgura válvulas/balancines quedan visibles después de un laborioso proceso. El primer paso es soltar el soporte de la estribera izquierda; a continuación se quita la palanca de cambio para, seguidamente, retirar todos los tornillos que mantienen la tapa lateral izquierda del cárter y quitarla.

La fundición tiene un saliente interior en forma de punta de flecha que es la referencia a enfrentar. Para la distribución debe coincidir con la señal alargada, mientras que el encendido (previsto para su calado con lámpara estroboscópica) debe hacer saltar la chispa cuando la señal coincide con la zona comprendida entre las dos patas de la marca en forma de «U». (Esto vale provisionalmente.)



Ajuste de la distribución



Para ajustar el juego libre de las válvulas con los balancines hay que quitar los tres tornillos que sujetan las tapetas de admisión y escape. Una vez quitadas comprobaremos la holgura con la ayuda de una galga calibrada, actuando sobre el tornillo y su contratuercas (con una llave y un alicate pequeño) en caso de que fuera necesario.

Chivato de punto muerto



El terminal del chivato luminoso de punto muerto también queda a la vista cuando se tiene quitada la tapa izquierda del cárter. Se encuentra (marcado con el destornillador) entre el volante generador y el piñón de salida.

MOTOCICLISMO agradece al servicio oficial Yamaha en Madrid, Cantó, S. A., la cesión de sus talleres para la realización de este «Tú mismo».

