

**SERIE
ECONOMICA**

Yamaha SR 250

prueba

...¡Y olvídate de la crisis!

La Yamaha 250 es una gran moto económica. Los consumos obtenidos y la fiabilidad que acreditan sus poseedores avalan ese adjetivo. Aunque en el sentido estricto de la palabra no lo sea, puesto que supone un desembolso inicial de 358.290 ptas. al contado, a la larga es una inversión rentable.



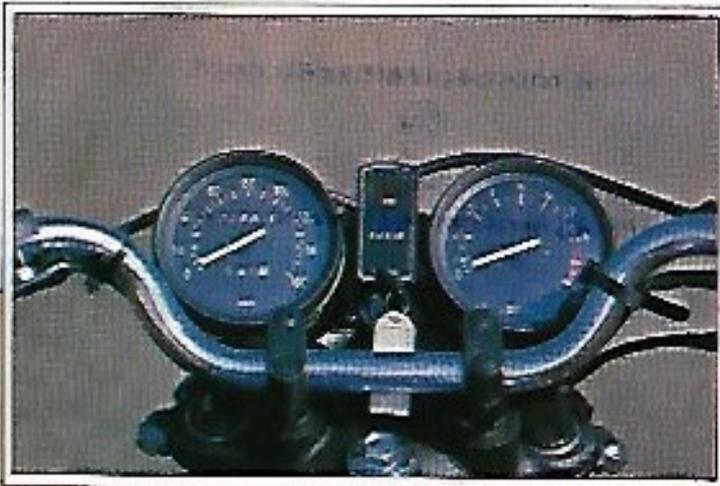
www.motosclasicas80.com

motos clasicas


info@motosclasicas80.com



Yamaha 250 SR

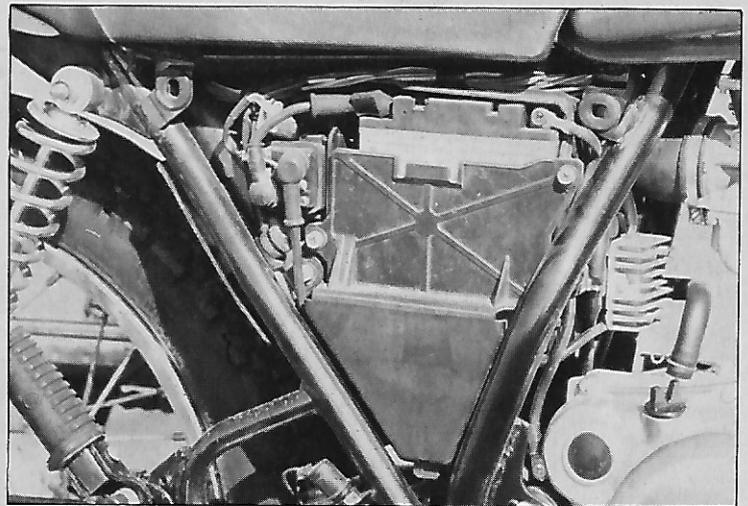
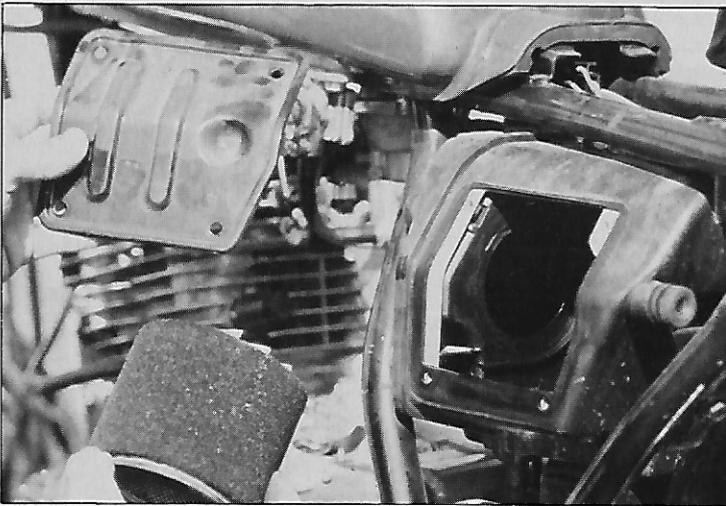
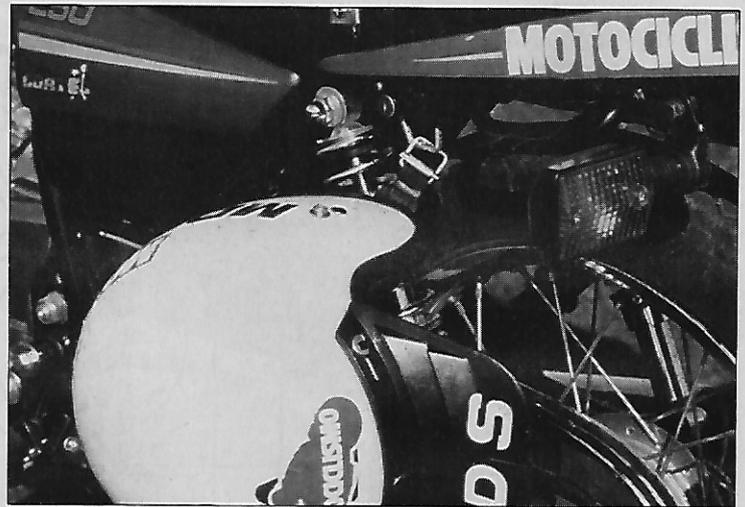
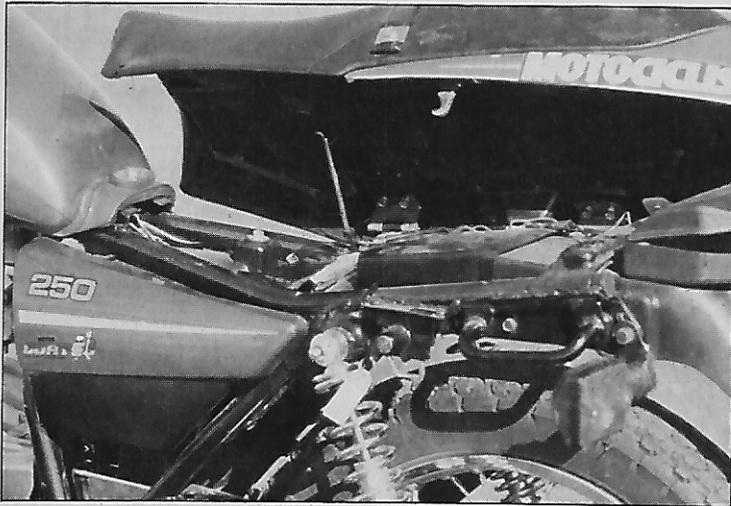


LA Yamaha SR 250 es una evolución del modelo SR 250 SE de línea «Custom», vestida a imagen y semejanza de la XJ 650, el modelo que más satisfacciones ha dado a SEM-

SA. Y su ascendencia se deja ver nada más subirse a ella debido a la excesiva altura a la que se encuentra la pipa de la dirección —que obliga a montar una horquilla Betor de gran

*Abajo: A la Yamaha le va mucho la ciudad pero no le hace ascos a la carretera; si le das a elegir prefiere los puertos de montaña.
Izquierda: La instrumentación de la Yamaha 250 es suficientemente completa. Sus relojes se caracterizan por la exactitud.*





En el costado izquierdo de la Yamaha podemos encontrar la cerradura para acceder a la caja de herramientas abatiendo lateralmente el asiento. Girando dicha cerradura a la derecha se abre un gancho que puede ser muy útil para colgar el casco. Tirando del lateral izquierdo queda al descubierto la tapa que encierra al filtro del aire; éste es un cartucho de goma espuma impregnado de aceite. Retirando, también a presión, el lateral derecho, aparece la batería Yuasa que alimenta todo el sistema eléctrico de la Yamaha.

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Cosas de la Yamaha 250

● **Nos comenta** en otra página Rafael Velasco el problema del neumático delantero. Afortunadamente a él le ocurrió en parado; por precaución os aconsejamos cambiar el neumático nada más comprar la moto. Con esas cosas no se juega.

● **Y hablando** de neumáticos, un gran acierto en este modelo respecto de la versión anterior chopperizada ha sido

sustituir la cubierta trasera de 16 pulgadas por una más racional de 18. No por cuestión de comportamiento, sino porque muchos usuarios del modelo custom tuvieron que cambiar la llanta trasera porque no encontraban neumáticos de 16 pulgadas.

● **El grifo** de gasolina no tiene posición cerrado. Una buena medida para que el motor no se emborrache al dejárselo abierto. El grifo dejará pa-

sar combustible siempre y cuando el motor aspire; abriendo o cerrando una válvula conectada a través de un macarrón que acaba en la tobera de admisión.

● **La corta** longitud del tubo de escape puede engañar a muchos y hacerles creer que es un megáfono. El sonido que emite la Yamaha es muy discreto y se consigue prolongando el tubo de escape

en una petaca oculta bajo el motor.

● **La leva** del freno trasero continúa por su lado opuesto en una aguja que mide sobre un dial el estado de desgaste de las zapatas. Detalles sencillos y prácticos.

● **También** es práctico el sistema de carburador con dos niveles de stárter. De esta forma podemos regular mejor el cierre del aire para el arranque y el calentamiento del motor.

Yamaha SR 250

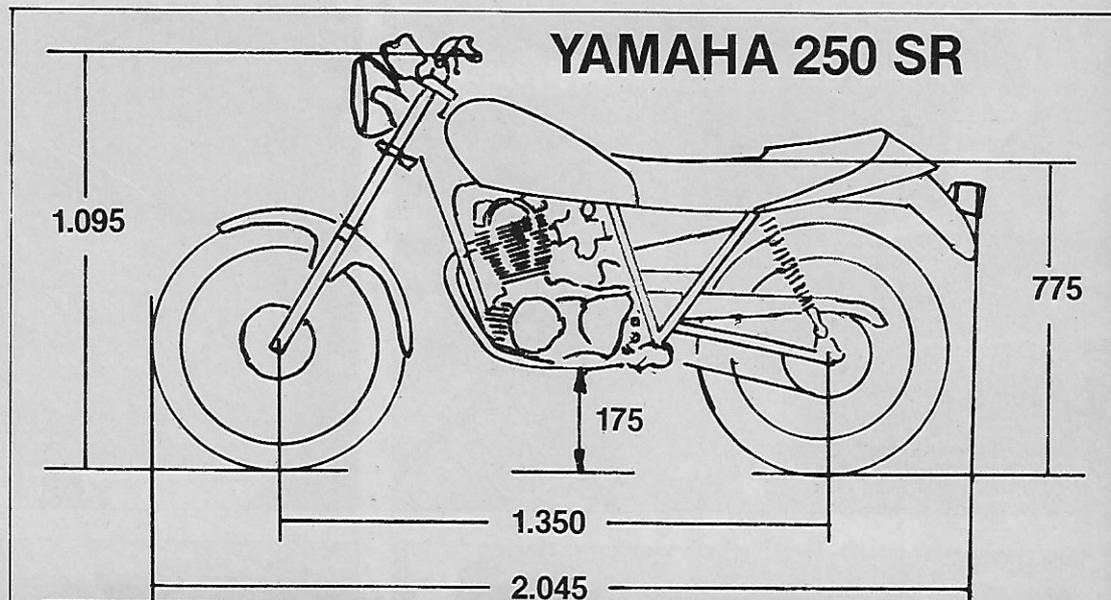
longitud— y a la forma en «V» del chasis que se hará notar cuando el pasajero se nos abalance a la más ligera presión sobre los frenos. La posición de conducción se ha retrasado modificando el anclaje de las estriberas, lo que ha obligado a incorporar un sistema de reenvíos para la palanca de cambios con el fin de acercar su eje de giro a la altura del tobillo izquierdo; no obstante, ni la buena selección de las marchas, ni el corto recorrido de la palanca se han visto afectados por los citados reenvíos.

Otro punto que se ha variado sobre la anterior versión chopper ha sido el freno delantero, que ahora pasa a ser un tambor cilíndrico de mayor diámetro y con accionamiento por doble leva; su comportamiento y eficacia es superior y no tiene nada que envidiar a cualquier freno de disco.

El precio: un desembolso considerable

Así es la Yamaha 250: una moto sencilla con motor monocilíndrico de cuatro tiempos. Sin ninguna sofisticación superflua, sin frenos de disco ni llantas de aleación. Sin embargo, su precio no corresponde a una moto con estas características y menos aún siendo «hispano»-japonesa. Las 358.300 ptas. al contado y matriculada pueden hacer cambiar de opinión a cualquier posible interesado en ella y volver su atención a las dos versiones españolas o a la opción italiana del cuarto de litro.

¿Y qué nos ofrece la Yamaha a cambio de tan desorbitado



Dimensiones y pesos

Longitud total	2.045 mm.	Distancia entre ejes	1.350 mm.
Anchura manillar	760 mm.	Luz al suelo	175 mm.
Altura manillar	1.095 mm.	Peso en vacío	125 kgs.
Altura asiento	775 mm.		

Pruebas especiales

Velocidad máxima	124,8 km/h.
Aceleración 200 metros	11,14 seg.
Aceleración 400 metros	18,22 seg.
Consumo ciudad	3,2 litros/100 kms.
Consumo carretera a 90 km/h.	3,58 litros/100 kms.

precio? Hay quien dice que el que más arriesga más posibilidades tiene de ganar. El dicho se puede aplicar a la Yamaha 250, aunque hay que reconocer que su precio no tiene por qué justificarlo. A la larga la Yamaha 250 puede salir muy rentable. Hemos recogido en esta misma prueba la opinión de un

motomensajero y por lo que hemos comprobado, podemos afirmar que la Yamaha 250 es una moto poco bebedora (3,2 litros/100 kms. por ciudad) y a prueba de bombas en cuanto a fiabilidad mecánica.

Si a esto añadimos una buena manejabilidad y ligereza gracias a sus 125 kgs., la suma la

convierte en una ciudadana excelente. El par motor es también responsable de su buen comportamiento urbano, puesto que a partir de las 2.500 vueltas entrega más de 1,3 kgm. hasta casi el límite de revoluciones; una cifra considerable teniendo en cuenta que su valor máximo lo alcanza con 1,6 kgm.



¡DESTAPA LA GARRA DE

En efecto, destapa las cajas de METRAKIT, dentro te esperan muchas sorpresas y todas ellas con mucha garra.

METRAKIT, primera firma nacional de Elementos de Competición te ofrece solución a todas tus necesidades.

No dudes en consultarnos, te contestaremos personalmente y te enviaremos adhesivos.



MECANIZACIONES Y TRANSFORMACIONES

APARTADO 58
CALDES DE MONTBUI
TEL. (93) 865 13 56

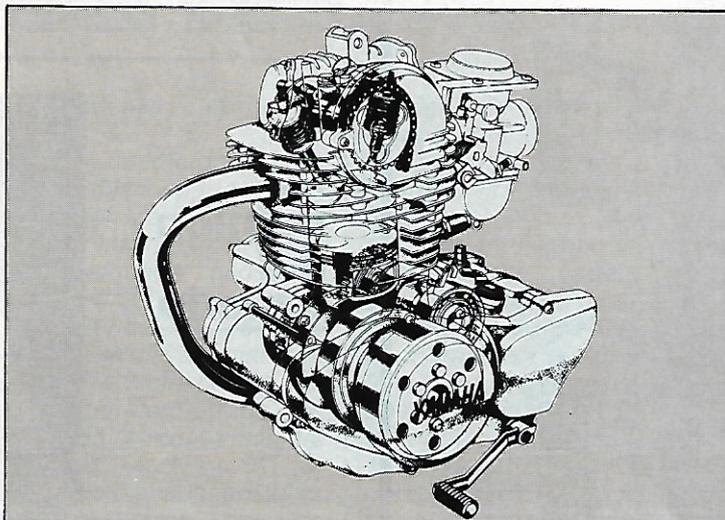
..... ESCRIBENOS!!



El motor de la Yamaha es exactamente el mismo que se utilizó en la anterior versión chopper. En la foto de la izquierda podéis ver una práctica ventanilla en la parte inferior izquierda para controlar el nivel del aceite. La «protuberancia» situada tras el cilindro en la foto de la derecha es un tensor para la cadena de distribución; para su tensado debemos previamente extraer el capuchón (sale a rosca).

Precio recambios

Cilindro: 21.874; pistón: 3.342; válvula de admisión: 2.344; válvula de escape: 3.125; cadena de distribución: 3.125; árbol de levas: 8.816; junta de culata: 1.116; biela: 5.357; cigüeñal: 37.944; carburador completo: 21.874; cartucho filtro de aire: 367; faro completo: 5.967; piloto trasero: 1.693; espejo retrovisor: 1.140; barra horquilla: 4.749; botella horquilla: 8.095; amortiguador: 2.482; llanta delantera: 1.679; llanta trasera: 1.696; manillar: 1.520; pedal freno: 1.216; palanca de cambios: 1.069; estribera: 1.671; depósito: 19.394; cristal intermitente: 70.
(Precios facilitados por Cortés. Plaza del Dr. Lozano, 10. 28038-Madrid).



El motor

El motor de la Yamaha 250 SR es un sencillo monocilíndrico de cuatro tiempos con dos válvulas. Para reducir vibraciones se incorpora un eje de balance accionado por engranajes que gira en sentido contrario al cigüeñal anulando de esta forma los momentos angulares de ambos elementos.

Características técnicas

Motor: Monocilíndrico cuatro tiempos. Diámetro por carrera: 73,5 x 56,5 mm. = 249 c.c. Relación de compresión: 8,9:1. Engrase por cárter húmedo. Carburador de 34 mm. Ø. Encendido electrónico. Puesta en marcha por arranque eléctrico. Capacidad depósito de gasolina: 10,4 litros. Capacidad aceite: 1,6 l. de SAE 20W-50.

Cambio: 5 velocidades.

Transmisión secundaria: Por cadena.

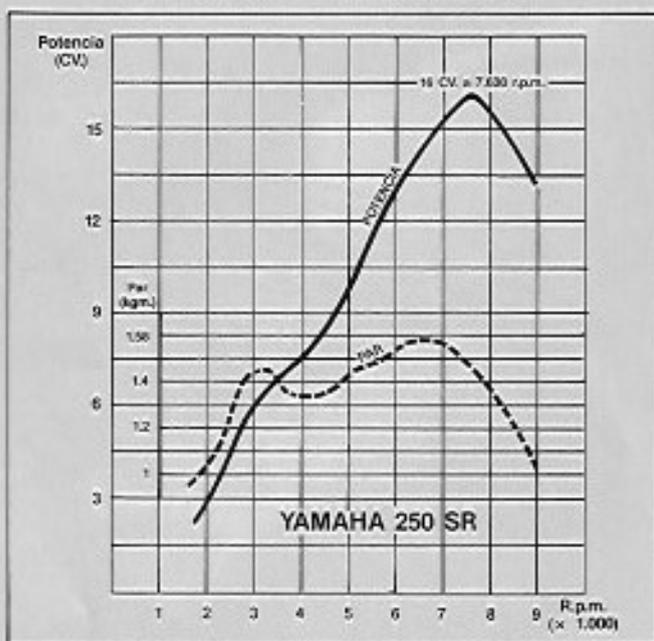
Suspensiones: Delantera por horquilla telescópica hidráulica. Trasera por brazo basculante.

Frenos: Delantero por tambor doble leva. Trasero por tambor.

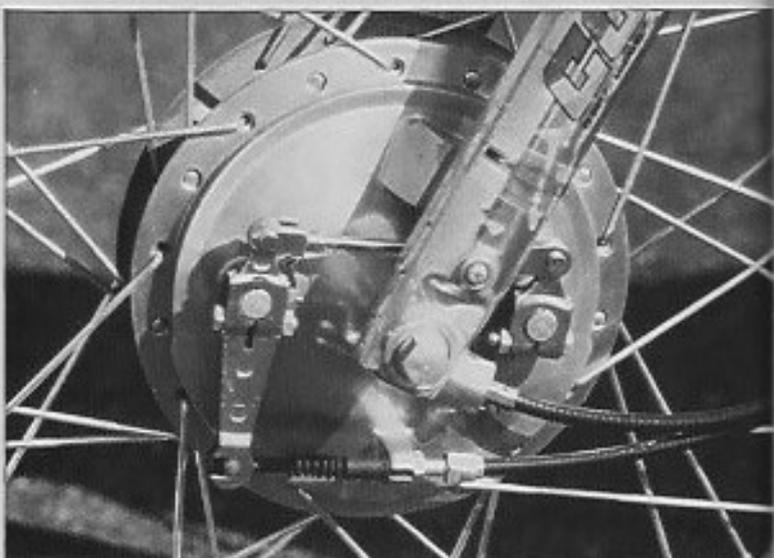
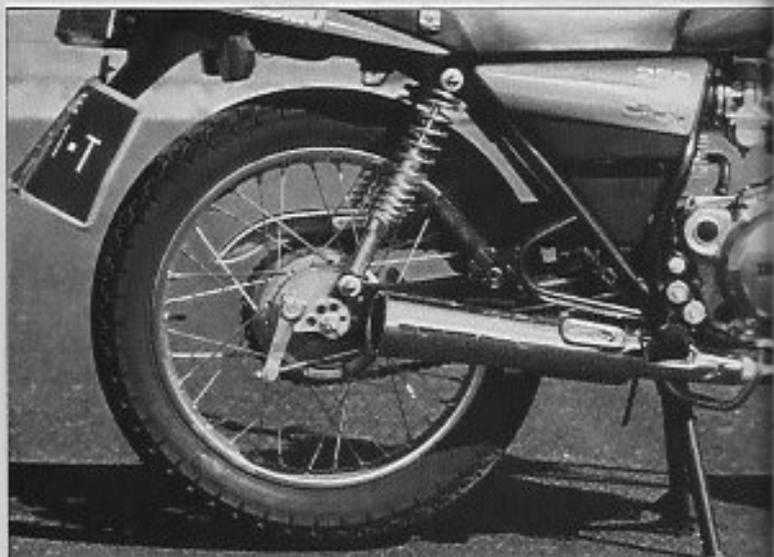
Neumáticos: Delantero: 3,00 x 19 4PR. Trasero: 3,50 x 18 Reinf.

BANCO de POTENCIA

MOTOCICLISMO



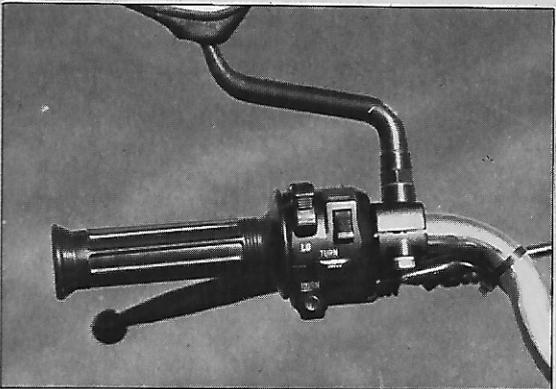
La forma de la curva de potencia de la Yamaha 250 SR demuestra, por la forma panzuda de su pico, que hay empuje desde muy pocas vueltas. La potencia máxima se registró en 16 CV a 7.630 r.p.m. y mostró una curva muy plana de par con un valor medio de 1,4 kgm.



La opinión del usuario



Rafael Velasco: Moto-mensajero



Por carretera mantiene sin rechistar un crucero de 90-100 km/h a costa de aumentar el consumo a 3,58 litros/100 kms.

Sencilla, pero no espartana

Habíamos comentado que la Yamaha 250 carece de elementos innovadores. Para la SR 250 llevar el nombre de Yamaha es una responsabilidad y la sencillez no debe caer en espartaneidad. De esta forma nos encontramos con elementos de primera calidad como la suspensión trasera Armstrong y Betor para la delantera, mandos de luces y manetas de factura idéntica a la de los modelos superiores de la marca. En fin, elementos que justifican la etiqueta Yamaha sobre el depósito y que para los vendedores puede servir como —mala— excusa para dar un motivo de su elevado precio. □

Antonio J. CUADRA
Fotos: E. IRIS

Los conmutadores de luces son los mismos que equipan algunos modelos superiores de la marca. Los frenos de la Yamaha SR 250 son de tambor en ambas ruedas. El delantero es de accionamiento por doble leva y es el que «de verdad» frena. El trasero acusa la fatiga enseguida y sus zapatas tienen mucho desgaste.

La opinión de un moto-mensajero, un hombre que vive de la moto, con la que recorre mucho más kilometraje y la pone a prueba en unas condiciones más adversas que cualquier usuario normal, pueden servirnos de inestimable ayuda.

—Ricardo, ¿por qué te decidiste por la Yamaha 250?

—La mayoría de mis compañeros se deciden por una Vespa, pero yo aspiraba a algo más grande. La duda estaba entre la Morini y la Yamaha, pero finalmente opté por la Yamaha, más bien por la apariencia.

—Todos los moto-mensajeros lleváis un control del consumo de vuestra moto,

¿qué obtienes con tu Yamaha?

—Las condiciones son muy variables. Aparte de movernos por Madrid tenemos que desplazarnos por carretera en algunos casos. Zurrándola mucho me viene a salir por unos 3, 5-3, 6 litros a los 100. Te diré además que descarté la Vespa por los viajes por carretera en los que la Yamaha se mueve más desahogada.

—Vamos a sus posibles puntos negativos, ¿qué problemas te has encontrado en tu moto?

—Como puedes ver la moto tiene 35.000 kms. y la verdad es que no me puedo quejar. He tenido problemas que se pueden calificar co-

mo de sin importancia, como la junta tórica del cuentarr revoluciones, la chaveta del cablete... no gracias, no fumo... ¿por dónde íbamos?, ¡Ah, sí! también los retenes de la horquilla, que como veo también la pasa a tu moto de pruebas, y las zapatas del freno trasero. Los problemas importantes son muy variados, como la sustitución de la junta de la culata cada 15.000 kilómetros, algo incompresible, como también la cubierta delantera, que inexplicablemente se me rajó literalmente a los 7.000 kms. y que también les ha ocurrido a todos los compañeros que conozco que tienen esta moto; la solución a este problema es sencilla: le

metes un M-38 y te olvidas. Otros compañeros se quejan de problemas con el árbol de levas que a mí no me han pasado; pero la estadística no falla y sólo les ocurre a los que tienen Yamahas de color rojo. Curioso, ¿no?

—Háblame del servicio post-venta.

—Tanto las revisiones como los recambios son caros. Yo no he tenido ningún problema en recambios pero conozco otros caso en que para algunas piezas tienen que esperar mucho tiempo.

—¿Te arrepientes de tu elección?

—En absoluto, la considero una moto ideal para Madrid y que tampoco lo hace mal por carretera.