

## Preguntas Frecuentes (F.A.Q.) :: Honda VTR 250

autor Xavi  
sábado, 16 de diciembre de 2006

Esta sección tiene como finalidad responder a las preguntas frecuentes sobre la Honda VTR 250 y esta site. La mayoría de las respuestas son un extracto del foro.

Si crees que una pregunta tiene una respuesta errónea o crees que la puedes ampliar, por favor, entra en el foro y expónlo. Ésto lo hacemos entre todos!

### Preguntas Generales sobre la Honda VTR 250

- ¿De qué año es mi moto?
- ¿La Honda VTR 250 se comercializa en España?
- ¿Qué colores dispone la Honda VTR 250?
- ¿A qué precio puedo encontrar la Honda VTR 250?
- ¿Cómo me sale el seguro para la Honda VTR 250?
- ¿Dónde puedo encontrar el Manual de usuario de la Honda VTR 250?
- ¿Dónde puedo encontrar el Manual de taller de la Honda VTR 250?

### Preguntas Técnicas sobre la Honda VTR 250

- Oigo un ruido, como un "clonk", al frenar.
- La moto suelta explosiones en las reducciones.
- La suspensión delantera suena.
- La caja de los relojes o dentro del faro suena un "clock-clock" en los baches como si hubiera un tornillo suelto.
- La maneta del freno delantero funciona esponjosa y a golpes.
- Al acelerar, parece que le falta gasolina, ahogándose.
- La moto al acelerar da tirones.
- Al llevar unos 30-40 kms a fondo, parece que la moto pierde fuerza.
- Al poner el intermitente, el testigo va muy rápido.
- Una de las barras de la suspensión pierde aceite por la junta que une las dos secciones telescópicas.
- He cambiado el retén, pero sigue saliendo aceite
- ¿Cómo tenso la cadena?
- ¿A qué presión se deben poner los neumáticos?
- Noto los amortiguadores blandos. ¿Qué puedo hacer?
- ¿Cómo quito el depósito?
- ¿Dónde y cómo pongo los topes de caída?

### Preguntas sobre la Honda VTR 250 FanSite

- ¿Cómo empezó la Honda VTR 250 FanSite?
- ¿Quién ha hecho la Honda VTR 250 FanSite?
- ¿Qué tecnología usa la Honda VTR 250 FanSite?
- ¿Cuántos usuarios tiene la Honda VTR 250 FanSite?

### Preguntas Generales sobre la Honda VTR 250

- ¿De qué año es mi moto?  
Todas las Honda VTR 250 les sigue una letra o un número, que define su año de fabricación. La tabla de correspondencia es el siguiente:

	Letra	W	X	Año	Y
2	3	4			
1999	2000	2001	2002		2003

- ¿La Honda VTR 250 se comercializa en España?  
La Honda VTR 250 se empezó a comercializar en España en el 1997, y se dejó de importar en el 2002. Aún así, en Japón y Australia (entre otros) se sigue vendiendo, con algunas mejoras en cada versión, como el cuentarevoluciones.

- ¿Qué colores dispone la Honda VTR 250?

La Honda VTR 250 dispone de una gama de colores para la pintura, el chasis y las llantas, que puedes consultar en la sección Colores del menú principal, pero en España sólo se importaron motos con la pintura Burdeos, Plata y Roja de forma oficial.

- ¿A qué precio puedo encontrar la Honda VTR 250?

La Honda VTR 250 es una moto cara. En su momento, se vendía nueva por unos 6.000 &euro;. En el mercado de segunda mano las puedes encontrar sobre los 3.000 &euro;, dependiendo del estado general de la moto. Pero no te fíes sólo de los kilómetros, pues puedes encontrar gangas a 1.500 &euro; pero que luego la puesta a punto te salga muy cara, o motos a 3.000 &euro; y 60.000 kms con líquidos, neumáticos nuevos, distribución ajustada, ... Y sale más a cuenta!

- ¿Cómo me sale el seguro para la Honda VTR 250?

Depende mucho de otros factores, como la edad del conductor, los años de carné y la cantidad de accidentes acumulados...

Cahispa asegura a novatos sin problemas desde el primer día, con un seguro a terceros por unos 360 &euro; anuales teniendo 24 años. El problema es que cuentan los accidentes en conjunto (es decir, accidentes por tu culpa o no) al final de año para valorar si te hechan del seguro o no. Tienen una buena defensa jurídica (DAS) pero se lavan las manos si algo se sale de su "normalidad".

Maphre no asegura a novatos excepto casos concretos. Un seguro a terceros te sale sobre los 400 &euro; anuales teniendo 26 años, pero incluye asistencia en viaje. En ésta compañía cuentan los siniestros que han sido por tu culpa para hacer las variaciones de bonus o echarte a la calle.

- ¿Dónde puedo encontrar el Manual de usuario la Honda VTR 250?

La Honda VTR 250, como el resto de motos, dispone de un manual de usuario que se entrega con la moto nueva. De todas formas, con la venta de segunda mano puede llegar a perderse la pista. Desde esta web puedes bajar el manual, escaneado por nuestro usuario ODT. Está comprimido en formato ZIP y contiene las páginas escaneadas hoja a hoja (habiéndolo quitado la grapa), de forma que lo puedas imprimir todo, recortar las páginas y graparlas, para conseguir una copia idéntica del manual.

- Manual de usuario Honda VTR 250

- ¿Dónde puedo encontrar el Manual de taller de la Honda VTR 250?

Los mecánicos acostumbran a tener unos manuales mucho más detallados de la moto, con diagramas eléctricos y códigos para las piezas de repuesto. Después de 4 años buscándolo, por fin disponemos del Manual de Taller. Para recuperar la inversión, está puesto a la venta por 10 euros. Haz tu donación en el cuadro de donaciones la izquierda y nos pondremos en contacto contigo para enviarte el enlace para descargarlo.

## Preguntas Técnicas sobre la Honda VTR 250

- Oigo un ruido, como un "clonk", al frenar.

Muchos usuarios comentan un "clonk" seco cada vez que empiezan a frenar con el freno delantero. Usualmente es debido a las pastillas de freno que no se adaptan perfectamente a la pinza, y cuando se accionan ceden de golpe y tocan con la pinza. A parte de la molestia, no constituyen un problema en el funcionamiento de la moto. Cuando se hayan que cambiar las pastillas, se debe insistir al mecánico que compruebe bien que éstas se adaptan perfectamente a la pinza del freno.

A veces ese "clonk" es cíclico, como "cloclocloclo", y aumenta el ritmo con la velocidad. El problema es el mismo unido al roce con el disco de freno, que muchas veces no está montado perfectamente longitudinal. Cuando pase, simplemente debemos mirar la pinza de freno que no se mueva. Si se mueve, puede que tengamos doblado el disco, pero si no, no hay problema.

- La moto suelta explosiones en las reducciones.

Al comprar la moto me explosionaba en las reducciones, es decir, al acelerar una marcha y dejar el gas, reducía de forma típica pero soltaba explosiones en el tubo de escape que, de noche, compañeros que ivan detrás decían que veían hasta llamaradas.

[Mecánico Quality Bike Xavier Arnaus] Mi moto en particular estaba destinada a los EUA, que allí va todo diferente

y les gustan los ruidos en las motos. Me dijo que la W del código de mi moto se refería a EUA. Y que si lo quería eliminar, tenía que cambiar el CDI, tocar la carburación y cambiar el tubo, y que entonces me gustaría más.

[Mecánico Oficial Pablo] En la "casa oficial" me contaban una película de que si era inevitable, que si éste modelo funcionaba "a chispa perdida" (os juro que esas fueron las palabras del mecánico) y que me acostumbrara.

[Mecánico Josep Maria] También es debido a la retención del motor en "V" y también, fijaros bien, en la concentración de humedad en la atmósfera, los días secos casi que ni se aprecian los petardazos, en cambio los días de más humedad suena más.

Después de mucho preguntar y varias tomaduras de pelo del sitio donde la compré, mi actual mecánico me dijo que la mezcla estaba muy pobre. Me enriqueció la mezcla y listos.

- La suspensión delantera suena.

Al funcionar la suspensión delantera, suena un ñic-ñic.

Es un casquillo de la botella de la suspensión. Se cambia y listos. Ojo que el casquillo en sí es barato, pero el trabajo de desmontar la botella, cambiar el casquillo, volverla a montar y meter aceite nuevo ya no lo es tanto.

- La caja de los relojes o dentro del faro suena un "clock-clock" en los baches como si hubiera un tornillo suelto.

El problema está dentro del foco. Ahí se concentra la mayoría de "enchufes" de cables de la moto. Esos enchufes son de plástico y puede que se hayan soltado de donde están cogidos. Entonces, con los baches pican contra la carcasa del faro y suena así. Se tiene que abrir el foco y atar bien los enchufes.

- La maneta del freno delantero funciona esponjosa y a golpes.

El problema en cuestión es que la maneta no tiene mucha progresividad. Si la apretas parece que ha llegado al tope pero no frena demasiado. Si apretas más fuerte cede y frena como el doble, y si apretas aún más fuerte frena mucho.

El problema no parece solucionarse engrasando la maneta. En cambio, se puede cambiar el latiguillo del freno delantero, que es de goma, por uno metálico. Haciendo esto, en frenadas fuertes la goma del latiguillo no cede y tenemos mayor control sobre el freno, perdiendo esponjosidad y ganando en precisión, y parece que la sensación de quedarse enganchada la maneta del freno desaparece.

- Al acelerar, parece que le falta gasolina, ahogándose.

Primero mira si tienes gasolina, o verifica el grifo ;-). Puede que tengas que poner la reserva :-D

En un caso fué el regulador, que no enviaba la corriente correcta a las bugías. Se debe cambiar el regulador.

- La moto al acelerar da tirones.

Es la cadena, que está mal. Recuerda siempre engrasar la cadena cada 2 depósitos o unos 500 kms (o después de un día de lluvia) para mantenerla en buen estado. Si te pasa esto, debes cambiar la cadena. Pero no se aconseja cambiar la cadena y dejar el juego de piñones antiguo, debes cambiar el kit de transmisión.

Puedes amortiguar este efecto tensando un poco la cadena. Consulta tu manual.

- Al llevar unos 30-40 kms a fondo, parece que la moto pierde fuerza.

Muchas veces, sobretodo tratando de seguir a una moto de mayor cilindrada por pistas rápidas, llevamos la moto al máximo, ya sea apurando las marchas o en la marcha larga estando mucho tiempo a alto régimen. Esto hace que al cabo de un rato parezca como si le faltaran algunos caballos, como si estuviera agotada. Debemos bajar el ritmo un rato, dejando que la moto se recupere, y sobretodo usando los límites de la moto en casos puntuales, no como norma habitual.

- Al poner el intermitente, el testigo va muy rápido.

Tienes una bombilla fundida. Se cambia y listos.

- Una de las barras de la suspensión pierde aceite por la junta que une las dos secciones telescópicas.

Se ha roto el retén de la suspensión, y ya no retiene el aceite dentro de la botella. Entonces, a cada bache moja la sección que se mete dentro de la botella y a más baches más moja, hasta que la gota de aceite cae por fuera de la botella o salta al cuerpo de la moto por el viento. En principio no es un problema que pueda provocar una caída, pero cuidado, porque si es la botella de la derecha el aceite puede caer en la pinza de freno o en el disco, ocasionando una pérdida de efectividad de éste y provocar un accidente.

- He cambiado el retén, pero sigue saliendo aceite.  
Lo mejor es llevarlo al mecánico otra vez, ya que puede ser que el retén esté defectuoso, sea culpa realmente de la barra que esté torcida o picada...  
Si no se tiene un mecánico a mano, se puede evitar que salga el aceite de la siguiente manera: Se coge un trapo (para no dañar la goma) y un taco de madera a modo de escarpa, y con un martillo se le dan unos golpes para meter la goma más adentro, hasta que quede bien sellado.
- ¿Cómo tenso la cadena?  
Tensar la cadena es fácil. Con la moto apoyada en la pata de cabra, aflojas los tornillos del eje de la rueda trasera. Luego te sitúas sentado detrás de la moto, con la rueda trasera delante tuyo, y verás que al final del basculante, en los dos brazos, hay una rosca con dos hembras en cada una. Las hembras más hacia ti sirven de refuerzo. Debes desenroscarlas un poco. Las otras dos (las que tocan con los brazos del basculante) son las que realmente tensan. Debes ir girando POR IGUAL las dos, a base de cuartos de vuelta, hasta que veas la cadena más tensada. Tiene que tener una holgura de unos pocos centímetros (1-2 cm) y has de tener en cuenta que muchas veces la cadena no se destensa por igual en su longitud, así que cuando creas que ya está tensada debes moverla para ver que no ha quedado demasiado tensada en otros puntos. Cuando esté todo ok, vuelves a apretar las hembras exteriores y el eje.
- ¿A qué presión se deben poner los neumáticos?  
La presión de los neumáticos debe ser 2 psi delante y 2,25 detrás.
- Noto los amortiguadores blandos. ¿Qué puedo hacer?  
La amortiguación en la Honda VTR 250 está pensada para el uso individual de la moto. Al llevar paquete se vuelve muy blanda, hasta se puede llegar a hacer tope con la trasera. Los amortiguadores delanteros no tienen regulación, y los traseros sólo tienen regulación de precarga. ¿Qué se puede hacer? Por un lado, el aceite de las barras debe cambiarse sobre los 18.000 kms. Comprueba si debes cambiar el aceite ya que con el tiempo pierde las cualidades y devuelve un tacto más blando. Con la trasera poca cosa se puede hacer. La solución ideal es cambiar los amortiguadores por unos más profesionales.
- ¿Cómo quito el depósito?  
Para quitar el depósito de gasolina debemos quitar 3 tornillos: dos en la parte delantera junto a la tija y otro en la parte trasera, debajo del asiento. Se debe tener cuidado porque debajo del depósito hay unos tubos fijados a éste (el del rebosadero, por ejemplo). Debemos hacer fotos o marcarlos para acordarnos luego dónde va cada uno. Para hacer esto, no hay mucha holgura...hay que mantener el depósito en vilo mientras metes media mano. Además, se debe desconectar el tubo de la gasolina, y se aconseja realizar esta tarea con el depósito vacío (que sino va a pesar mucho).
- ¿Dónde y cómo pongo los topes de caída?  
Los topes de caída (Pelacrash) que tan de moda se han puesto últimamente pueden ser fijados a la Honda VTR 250. Se montan en el chasis, en el punto de sujeción del motor al chasis. Se pueden comprar on-line en [www.rayza.es](http://www.rayza.es)  
El montaje es muy sencillo, se quitan los tapones de plástico, se sacan los tornillos que hay tras los tapones y se sustituyen por los que vienen con los topes que son más largos (incluyendo ya el tope claro). Luego para colocar la tapita cuidado con el tornillo que hay que poner con la llave allen, no lo paséis de rosca. **LO MÁS IMPORTANTE!!!!!!!** No es recomendable hacer la operación con el motor muy caliente.  
Las siguientes 3 fotos ilustran cómo queda (las dos primeras a nivel de chasis y la tercera a nivel de marcha con piloto).

## Preguntas sobre la Honda VTR 250 FanSite

- ¿Cómo empezó la Honda VTR 250 FanSite?  
La Honda VTR 250 FanSite empezó como una página personal sobre mi moto, debido a la poca información en castellano que se disponía de ella. La clave fué agregar un pequeño foro para que funcionara como un libro de visita pero que acabó siendo un punto de encuentro entre usuarios de la Honda VTR 250.

- ¿Quién ha hecho la Honda VTR 250 FanSite?

La Honda VTR 250 FanSite la ha confeccionado Xavier Arnaus, pero la importancia la dan los usuarios que consultan, proponen y opinan en el foro. Sin ellos, el contenido de este site seguiría siendo el de una página personal.

- ¿Qué tecnología usa la Honda VTR 250 FanSite?

La primera versión era una página estática, montada pseudo-modularmente en ASP. La siguiente versión se contruye basándose en el modelo Vista-Controlador, implementado en PHP contra una base de datos en MySQL. Actualmente se usa un CMS (Joomla) por la facilidad de la gestión de sus contenidos. El foro siempre ha sido un phpBB.

- ¿Cuántos usuarios tiene la Honda VTR 250 FanSite?

Actualmente tenemos unos 160 usuarios registrados, de los que unos 20 son usuarios asíduos.