

# Consejos para la compra de una Honda VTR 250 de segunda mano

autor Xavi  
miércoles, 24 de enero de 2007

Nuestro amigo m00g, mientras busca una Honda VTR 250 de segunda mano, nos ha confeccionado un artículo sobre los puntos a tener en cuenta en la compra de segunda mano. Se basa en los comentarios que la gente del foro ha podido recoger de sus experiencias y su propia moto. Lamentablemente esta moto ya no se importa a España, así que la mayoría de oportunidades vienen de compras de segunda mano.

Un gran artículo que no te puedes perder si planeas comprarte una Honda VTR 250!

## Piñón - Cadena

La cadena no debe tener mucha mierda. Tiene que estar negra por fuera y plata en los palos de los eslabones, húmeda por el aceite de cadena, y sin nada de óxido. Fíjate que no tenga ningún eslabón agarrotado. La corona con los dientes muy afilados, el kit de transmisión está gastadillo, pero con los dientes muy romos está ya para cambiar.

## Zona de bajos

Que no tenga golpes, arañazos&hellip; típico al bajar bordillos &lsquo;a lo ceporro&rsquo;

## [b]Chasis

Observa las soldaduras del chasis, mira que la pintura no esté saltada, es lo primero que hace torsión en una caída.

## Frenos &ndash; Disco/Pastillas

Mirar la zona de rozadura de los discos de freno. Los discos gastados se notan porque están cóncavos en la zona de rozadura. También te puede dar pistas del estado de las pastillas, por las bandas de rozadura. Si ves que el hierro de la pinza está muy cerca del disco es que están muy gastadas.

## Tornillería

Tornillos ( tapa de balancines, culata, tijas de horquilla, etc ) sin marcas de no haber sido manipulados. Las cabezas se marcan fácilmente con las llaves después de haberlos desmontado.

## Fugas

Buscar fugas de aceite, líquido de frenos, refrigerante.  
Si hay algo que gotea, maaalo!

## Tubo de escape

Marcas en el silencioso de posibles caídas, mirar si tiene picadas de óxido en la junta de los dos tubos, que suele indicar que duerme en la calle.

## Desgaste de pintura/gomas

La pintura como el color de los interruptores, sobretodo con el rojo, puede estar como "desteñido". Expuesta al sol durante horas.

Fíjate en el desgaste de la llave de contacto, en las gomas de las estriberas.

## Motor / Cambio / Embrague

Fíjate si al arrancarla el tipo le pega acelerones grandes. Significa que no tiene ni idea de calentar un motor, y posiblemente no lo habrá hecho nunca, con lo que puede que tenga algun problema.

Con el motor en marcha, pon el oído en el motor. Es normal que oigas un clink-clink-clink leve. Son las válvulas. Si lo oyes muy fuerte, no te fíes, que pueden estar tocadas.

Con el motor en marcha, aprieta el embrague a tope y prueba de poner primera. y luego el punto muerto. No debería hacer un clonk muy fuerte en la primera y no debería costarte demasiado poner punto muerto.

## Dirección

Gira el manillar hasta los dos extremos y fíjate en la distancia entre el manillar y el depósito. Cuando ésta moto cae, lo que aguanta la caída es el manillar y acostumbra a doblarse un poco. Se puede circular, pero es incómodo. Soltar el manillar en marcha a ver si va recta. (en una recta preferiblemente ^^)

Olguras en la dirección. (con freno delantero y moviendo la moto hacia delante/atrás?)

### Marcas en los cojinetes de la dirección

Con la pata de cabra extendida, bascular la moto sobre ella para dejar la rueda delantera colgando (mejor si se puede levantar por debajo sin hacer éste truco). Entonces, mover suave y lentamente la dirección hacia los dos extremos intentando notar si en algún punto se queda fija, como una marca de posición. Si es así, tiene los cojinetes marcados y en marcha provoca vaivenes (se escribe así?).

### Suspensiones

#### Trasera:

Al empujar en parado en el asiento la suspensión trasera funciona con suavidad, es decir que no vuelve a subir tras el empujón muy rápido ( es señal que el amortiguador está "tieso", no tiene retención de hidraulico ).

#### Delantera:

Las barras de suspensión se pueden limpiar con un paño, así que al subirte a ella, hazla rebotar a tope. Si se ven marcas de aceite es que tiene los retenes tocados. (Clavar el freno delantero y mover la moto hacia adelante/detrás)

### Iluminación

Mira el faro si da luz blanca o amarilla. Si es muy amarilla puede que tenga el cristal quemado (¿síntoma de haber rodado muchos kilómetros?)

### Humos

Con la moto arrancada y no muy fría, mira qué color tiene el humo. Si no hay humo, no te preocupes, pero si lo hay puede ser síntoma de algún problema.

El humo blanco contiene justamente vapor de agua. Es decir, cuando la moto lleva tiempo parada, el vapor de agua se puede acumular/condensar en el tubo de escape (según humedad, temperatura, etc.). Al arrancar el motor, el agua se evapora y produce ese humo.

Es totalmente normal que al principio salga blanco, pero si durante el uso continuado sigue saliendo humo blanco, es un indicio de que entra agua en la cámara de combustión. ¿Por dónde? Lo más probable es que la culata tenga pérdidas y entre líquido refrigerante; si baja el nivel y el motor no gotea externamente, la cosa está clara. Suele ser caro de reparar. En raras ocasiones puede entrar agua por la admisión de aire.

El humo negro suele ser por un exceso de combustible en la mezcla, aunque también ocurre cuando el motor está sucio por dentro, con carbonilla.

humo negro = mala mezcla aire-gasolina

humo azul = pasa demasiado aceite para el cilindro, osea que los segmentos estan gastados o no sellan bien percutiendo a su vez en una falta de potencia

humo blanco= no problem

### Otras consideraciones

Desconfía, no te creas nada de lo que te digan y sólo la mitad de lo que veas ( a no ser que conozcas al anterior dueño de la moto ).

Si nunca has tenido moto, intentar llevar contigo a alguien que sí que entienda un poco para que mire y pruebe la moto.

por m00g