HOMOLOGACION EURO 3



Honda CBF 250

Lo simple funciona

Desde su aparición en 2004, la Honda CBF 250 se mantiene como uno de los modelos más vendidos. La clave del éxito consiste en haber sabido combinar la sencillez y economía con una estética atractiva y una parte ciclo actualizada.

A favor
- ▲Facilidad de conducción
- ▲Autonomía rutera
- ▲Menor consumo
- ▲Agilidad urbana
- ▲Mejor precio

En contra
- ▼Punto neutro caprichoso
- ▼Freno trasero tambor

Tener muy claro las cualidades de un modelo y el sector del público al que va destinado es el primer paso para una buena acogida en el mercado. Y como reflejan los buenos números de ventas de la CBF 250, y ya van tres años, en Honda lo tenían clarísimo.

La CBF es una moto perfecta para el día a día. Funcional y lógica, tiene en la ciudad su hábitat natural, en gran parte debido a su motor, ya que ha sido un gran acierto dotarla del monocilíndrico de cuatro válvulas en culata y doble árbol de levas con refrigeración por aire. Un propulsor tradicional que no destaca por su potencia (22,5 CV reales) o tecnología, pero que cumple perfectamente los cometidos para los que ha sido diseñado. Gracias a la facilidad con la que sube de revoluciones, y jugando con el cambio, siempre obtendrás una respuesta inmediata en el puño de gas, que, en combinación con su tamaño compacto y peso moderado, te permitirán sortear atascos mientras observas por el retrovisor cómo se quedan atrás modelos más potentes. Y otros aspectos a tener en cuenta son su reducido consumo y bajo coste de mantenimiento, cualidades indispensables para quien usa la moto a diario.

Pero que nadie piense que ser una ciudadana ejemplar la invalida fuera de este medio. La parte ciclo de la CBF te hará disfrutar de la carretera y, más concretamente, de los tramos revirados, en los que te sorprenderá su agilidad y estabilidad.

Otra premisa válida es la de que si algo funciona bien, no hay que tocarlo, por lo que la CBF ha sido mínimamente modificada desde su aparición: unos pequeños cambios estéticos, como las rediseñadas cubiertas del depósito; el acabado de la tapa lateral del motor, y mejoras en el escape para adelantarse a la normativa medioambiental Euro 3. Unos detalles que no veis en la moto de este comparativo, al ser particular, ya que Honda no disponía de unidad de pruebas.

Su precio: 3.425 euros, aunque casi siempre está en oferta a 2.999 euros.

HOMOLOGACION EURO 3



Yamaha YBR 250

Más vale tarde que nunca

Yamaha ha tardado más de lo esperado en presentar la YBR 250, una actualizada SR con la que anhela obtener una buena porción del pastel que representa el mercado del dos y medio, y de paso plantar cara a su máxima rival, la CBF 250.

A favor
- ▲Facilidad de conducción
- ▲Comportamiento ciclo
- ▲Inyección electrónica
- ▲Consumo-autonomía
- ▲Agilidad urbana

En contra
- ▼Freno trasero de tambor
- ▼Cambio cinco relaciones
- ▼Precio elevado

De hecho, hace tiempo que se esperaba su comercialización en el mercado europeo, ya que hace más de un año publicamos la prueba de la Yamaha YS 250 Fazer, como se denomina la YBR fabricada en Manaos para el mercado brasileño y que nos llega como YBR (personalmente creo que no tendría que haber cambiado el nombre al saltar el charco).

Estéticamente se ha mantenido la base de su hermana menor, la 125, pero no hay duda de que la YBR se ha inspirado en la marca del ala dorada sin ningún tipo de tapujos.

El motor es una evolución del montado por la popular Yamaha SR 250, un monocilíndrico 4T SOHC 2V refrigerado por aire, con embrague multidisco en aceite y cambio de cinco relaciones que otorga 20,5 CV de potencia máxima en nuestro banco de pruebas. Para aumentar su durabilidad, las paredes del cilindro han recibido un tratamiento antifricción y el pistón es de aluminio forjado.

No obstante, la mayor primicia que podemos encontrar en la YBR 250 es la utilización del sistema de alimentación por inyección electrónica, toda una novedad en la categoría que cada vez será más habitual para cumplir la normativa Euro 3. Para dicho objetivo también se ha diseñado un escape catalizado de doble vía con sensor de oxígeno. Con todo esto se ha logrado un consumo muy reducido, sobre los 4,5 litros cada cien kilómetros, que unido a una capacidad del depósito de 19 litros le otorga una impresionante autonomía de más de 400 kilómetros. Más que suficientes para salir en busca de carreteras reviradas y comprobar cómo la parte ciclo de este modelo permite divertirse de lo lindo.

La recién llegada a nuestro mercado se hace pagar al elevado precio de 3.999 euros, más de 500 por encima de la tarifa de la CBF.

Comparativo ■ Honda CBF 250 ■ Yamaha YBR 250

Como si del guión de una película de artes marciales se tratara, las protagonistas de este comparativo se baten en un duelo iniciado hace mucho tiempo por sus antecesoras, poniendo en juego el honor familiar.

Hay que retroceder a principios de los ochenta, a 1982 concretamente, para encontrar el origen de la disputa: la comercialización de la Yamaha SR. Las primeras SR 250 que entraron en España eran de fabricación japonesa, aunque posteriormente se empezaron a producir en la antigua factoría de Sanglas en Hospitalet de Llobregat y luego en la moderna factoría de Yamaha Motor España, en Palau-Solità i Plegamans.

La SR se caracterizaba por su económico mantenimiento, robustez, manejabilidad y adaptabilidad al uso urbano; prueba inequívoca de ello fue su popularización entre el gremio de mensajeros. Estuvo muchos años campando a sus anchas, monopolizando el segmento de motocicletas prácticas, hasta que Honda presentó la CB Two Fifty bicilíndrica. La guerra había comenzado, con permiso de la Suzuki GN 250, que aunque se presentaba con las mismas armas, siempre estuvo a la sombra de las dos.

Pero los años no pasan en balde, y a pesar de que aún tenían un buen tirón comercial, sobre todo la CB, que en 2003, año de su jubilación, consiguió vender la nada despreciable cantidad de 1.592 unidades, arrastraban una estética desfasada que reclamaba a gritos una actualización.

Y si anteriormente fue Yamaha la primera en lanzar su candidatura, esta vez Honda le ha devuelto el golpe con la renovación de la CB Two Fifty en manos de la CBF 250, modelo que también ha cosechado un gran número de ventas desde su aparición en 2004, sin mucha oposición en su sector, al menos hasta ahora.



Y qué mejor rival para enfrentarse a la sucesora de la Two Fifty que la heredera de la SR Special, la YBR 250. Casi veinticinco años después, la revancha está servida.

La guerra de los clones

No, tranquilo, no te has equivocado de revista, seguimos hablando de motos. Aunque, eso sí, pocas veces encontraremos dos motocicletas tan parecidas técnicamente en un comparativo directo como las protagonistas de hoy.

El origen de ambas es brasileño y la CBF corresponde a la Twister nacida en Manaus en 2002, que pronto triunfó en aquel gran mercado y dos años más tarde inició su desembarco en Europa. Cuatro años es lo que tardó Yamaha Brasil en dar réplica a Honda con su YS 250 Fazer, que llega ahora a nuestro mercado convertida en la YBR 250. Dos motos prácticamente idénticas.

Empecemos con sus propulsores. Los dos fabricantes han optado por monocilíndricos. Para ello se han tenido en cuenta varios factores, como la rápida subida de vueltas, que proporciona una respuesta inmediata, muy útil para el tráfico urbano y que a la vez la hace divertida en conducción fuera de la ciudad, preferiblemente



Los dos modelos están impulsados por motores monocilíndricos, idóneos para su uso en ciudad. Destacan por su bajo consumo y cuentan con una parte ciclo más que correcta para su cometido

Comparativo ■ Honda CBF 250 ■ Yamaha YBR 250

Pocas veces nos encontramos ante dos rivales tan igualadas. La Yamaha se desmarca de la Honda al incorporar inyección electrónica, pero también la penaliza su mayor precio y consumos



por carreteras viradas. También se han considerado la durabilidad y fiabilidad de este tipo de motor; sus dimensiones, que ayudan a conseguir una moto estrecha y ligera, y, por supuesto, la economía, tanto para poder ofrecer un precio ajustado como un mantenimiento reducido y un bajo consumo.

Sin embargo, a pesar de tratarse de dos monocilíndricos de 249 c.c., no son iguales; el de Honda es un 4T doble árbol de levas en culata –DOHC- 4 válvulas, mientras que Yamaha instala un 4T simple árbol de levas –SOHC- 2 válvulas, o lo que es lo mismo, la CBF tiene una estructura de motor más moderna, con su DOHC sobre cuatro válvulas por el SOHC dos de la YBR. Con esto, la Honda consigue optimizar el rendimiento del motor en regímenes elevados, lo que le otorga una pequeña ventaja en las prestaciones finales –velocidad máxima- frente a su rival, al poder extraer mayor juego de su motor de 22,5 CV de potencia real. Además, el hecho de que la Honda disponga de un cambio de seis velocidades por cinco de la Yamaha resalta el aprovechamiento del régimen de giro del motor. Si bien por ciudad la Yamaha nos permitirá despreocuparnos más del cambio que la Honda –con un motor más vivo respondón que el carrera larga de la Honda-, al salir a la carreter la relación extra de la CBF es un punto a su favor, con el que le gan cinco kilómetros de velocidad punta a la YBR, aunque a costa d una aceleración menor; saliendo a la par se distanciará la Yamaha pero si la longitud del tramo lo permite, la sexta marcha de la Hond acabará invirtiendo los papeles, al otorgarle una velocidad máxim un poco mayor.

Ambos motores están refrigerados por aire, aunque los dos cuen tan con radiadores de aceite que ayudan a mantener una correct temperatura al lubricante, y, por supuesto, disponen de arranqu eléctrico. En lo que no coinciden es en el sistema de alimentación d combustible, ya que la Yamaha incorpora una moderna inyecció electrónica, toda una novedad en su categoría. Por su parte, Hond recurre a un carburador de 32 mm y escape catalizado (no en la unida de pruebas) para superar la Euro 3.

Independientemente del sistema escogido, estas dos motos so prenden por su bajo consumo, nada menos que 3,3 litros cada cie





kilómetros es lo que gasta la Honda –menos que muchos scooters de sólo 50 c.c.-, mientras que la Yamaha a pesar de estar inyectada se va a los 4,5 litros. Su gran autonomía es algo a lo que no estamos acostumbrados, pues llenando sus depósitos, de 16 litros el de la Honda y 19 litros el de la Yamaha, podrás recorrer más unos 484 kilómetros en la CBF y unos 426 en la YBR sin detenerte en una gasolinera. Increíble. ¡Acuérdate de ello!... cuando se te pare la moto, que no será por avería, sino porque te has quedado sin gasolina...!!!

Otro elemento a tener en consideración ha sido el cumplimiento de la normativa medioambiental Euro 3, a lo que contribuyen los catalizadores y los sistemas de inducción de aire, que favorecen una mejor combustión de los gases del escape. Por cierto, el embellecedor del escape de la Yamaha no es acorde a su nombre.

Estabilidad, frenada,...

En lo referente a la parte ciclo, la CBF cuenta con un chasis en tubo de acero redondo, de tipo simple cuna desdoblada a la altura del cárter motor, con basculante de aluminio de gruesa sección rectangular. La YBR monta un chasis de doble cuna en tubo de acero redondo, con basculante también de acero. Ambas configuraciones proporcionan una estabilidad a prueba de flexiones y una gran manejabilidad. A bordo de estas motos, los cambios de dirección son inmediatos y permiten rectificar la trazada sin dificultad en caso de que sea necesario; en ello también influyen las suspensiones. Para la amortiguación delantera no se han complicado en exceso: horquillas convencionales telehidráulicas de 37 mm de diámetro y de 130 mm de recorrido en la CBF y 115 mm en la YBR. Respecto a la trasera, cuentan con amortiguadores anclados directamente al basculante, sistema Monoshock en la Honda, con 100 mm de recorrido de eje, y a pesar de no tener posibilidad de regulación, sólo en compresión del muelle, no hay nada que reprochar a su funcionamiento. Tampoco al de la Yamaha, con su sistema de suspensión trasera progresiva Monocross, con bieletas de progresividad variable, que ancla el basculante a un amortiguador regulable en cinco posiciones de tensión de muelle, con 120 mm de recorrido.

Para reforzar la sensación de agilidad, las dos motos montan llantas de 17". Honda ha elegido unas de fundición de aluminio de cinco radios en medidas de 100/90 delante y 130/70 detrás, y Yamaha, de tres palos dobles y de 100/80 delante y 130/70 detrás.

Fruto de estos elementos, la Honda resulta más confortable y cómoda para el día a día, con unas suspensiones consistentes, pero que detrás debería mejorar, sobre todo con pasajero o en conducción alegre, donde la Yamaha, con suspensiones más cortas y mejor retenidas, supera por poco a la Honda, sobre todo en el tren posterior, gracias a su mayor y más progresivo recorrido.

Si hasta ahora hemos podido ver que en las diferentes partes de estas motocicletas se ha buscado un equilibrio entre lo práctico y funcional para obtener un precio final asequible sin desmerecer la calidad, en los frenos se podrían haber aplicado más.

En cuanto a la frenada delantera, no hay nada que reprochar; como era de esperar montan un disco de 276 mm la Honda y 282 mm la Yamaha, mordido por pinzas de dos pistones paralelos. Detrás, sin embargo, llevan freno de tambor, y si actualmente hasta los scooters más modestos ya incorporan freno de disco trasero, no parece haber ningún motivo para que estos dos modelos se tengan que conformar con el obsoleto tambor de mayor mantenimiento y menor rendimiento.

De toda la vida

Como podemos observar, no hay ningún elemento que destaque en demasía sobre el resto. No tendría sentido aumentar el precio final con horquillas invertidas, incrementar la potencia a costa de un mayor consumo o incorporar un doble freno de disco delantero, con cambiar el trasero nos conformaríamos la mayoría de los usuarios.

Comparativo ■ Honda CBF 250 ■ Yamaha YBR 250



Estas dos motos son una opción ideal para los usuarios que disponen del carné A con menos de dos años de experiencia y prefieren la motocicleta al scooter





Es la buena combinación de todos los componentes lo que les da esa sensación de motos fáciles a estas dos 250 c.c. Y con lo de moto fácil nos referimos a ese tipo de moto en la que te subes por primera vez y a los pocos minutos ya parece que la conozcas de toda la vida. Sin duda, para lograr esta sensación la postura de conducción ha de ser lo más natural posible. Y, de hecho, lo es. Con unos manillares anchos que nos obligan a arquear un poco los brazos, las piernas descansan de forma correcta sobre los reposapiés. No hay carenado ni pantalla deflectora, pero tampoco es una ausencia significativa, ya que sus velocidades máximas no superan los 140 km/h. Aunque si lo crees imprescindible, Honda tiene una pantallita como accesorio opcional.

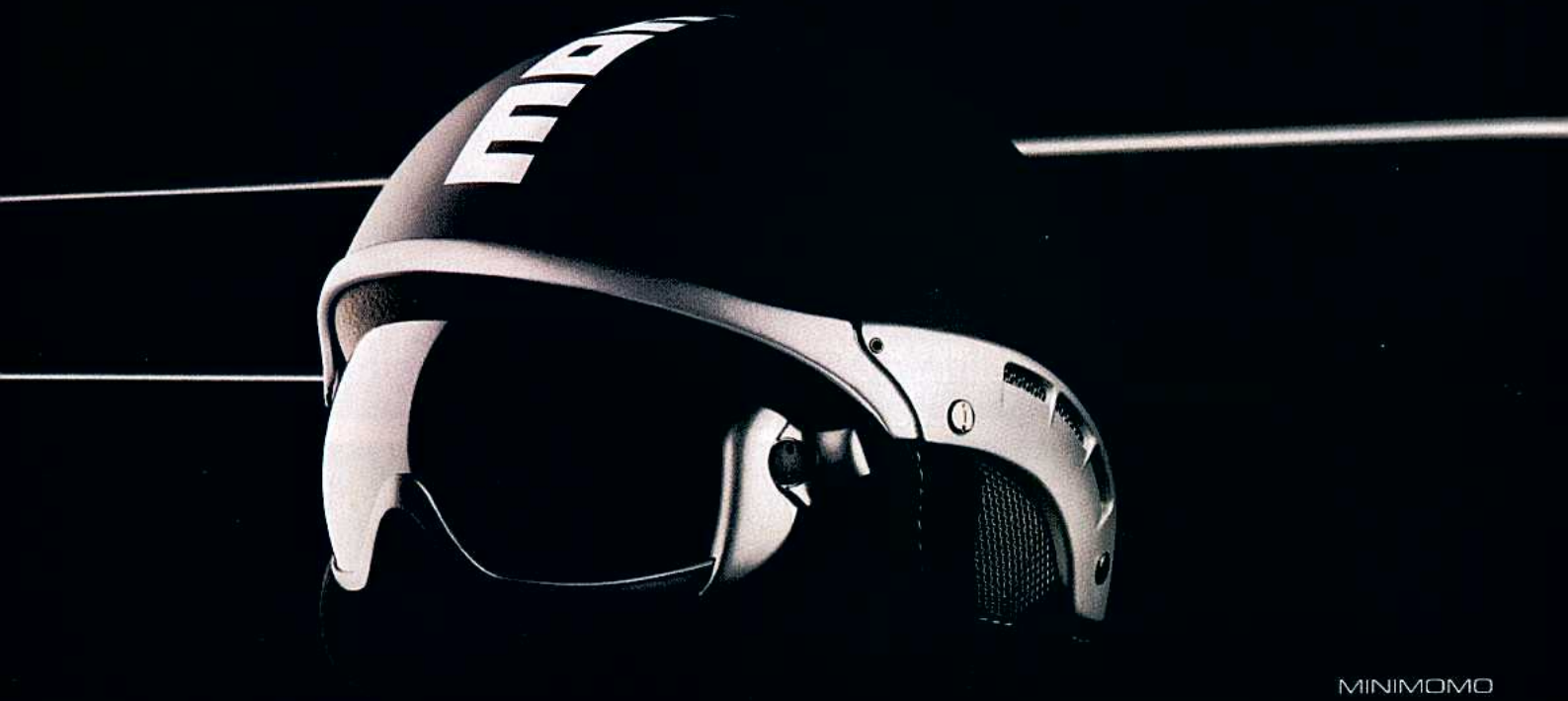
Los asientos de una pieza son amplios y con buen mullido, aunque el de la Yamaha el conductor queda más acoplado debido a su mayor desnivel respecto a la zona reservada para el pasajero y las tallas grandes quizás se encuentren apretadas en él. El pasajero, además, tendrá dónde cogerse, ya que ambas incorporan prácticas asas, dos laterales en la Honda y una trasera en la Yamaha.

Así son las nuevas ciudadanas. Seguro que sus abuelas, la SR y la CB, estarían orgullosas de ellas, pues cumplen perfectamente con el cometido familiar: motos prácticas para el día a día, resistentes y económicas de mantener. Pero, además, presentan una estética y una parte ciclo mejoradas que las hacen muy aptas para las salidas de fin de semana en busca de esas carreteras de curvas que tanto te gustan, e incluso para viajar –iba a decir para trayectos cortos, pero qué tontería, ya que si hay ganas cualquier moto te llevará a lugares maravillosos; más tarde o más temprano, más cómoda o más sufridamente, pero te conducirán donde tú quieras.

De modo que si te interesa este tipo de motos, ahora tienes más donde escoger. La elección, al menos entre estas dos, las dos grandes e históricas rivales de toda la vida, no será nada fácil.

momoDESIGN

CUANDO LA TECNOLOGÍA SE CONVIERTE EN DISEÑO

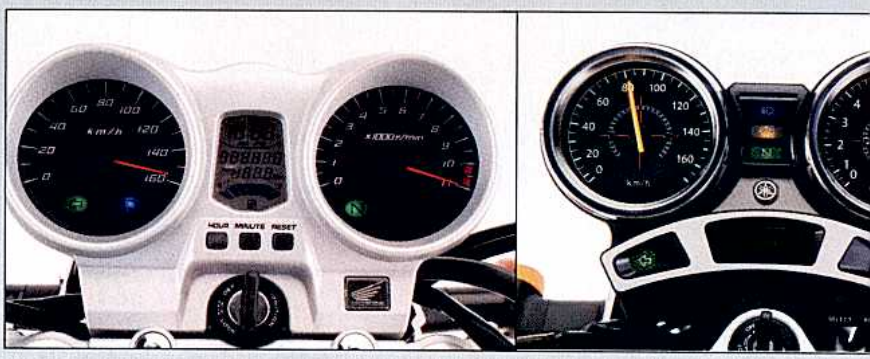


MINIMOMO

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA y ANDORRA: MECOMOTO S.L.
RONDA EUROPA, N° 60 EDIFICIO EUROCENTRE, PLANTA 6a - 1a - 08800 VILANOVA I LA GELTRÚ (BARCELONA)
TELF/FAX +0034 93 814 76 06 - TELF +0034 93 814 91 70 - MOVIL 667 60 39 56
WWW.MOMODESIGN.COM

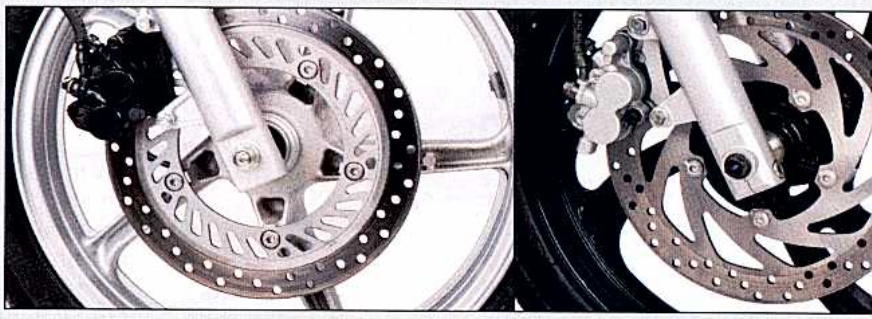
Instrumentación

Los dos modelos presentan tablieres muy similares. En ellos predominan las dos esferas del velocímetro y tacómetro, ambas analógicas y de clara lectura, que se combinan con una pantalla de cristal líquido que nos informa de los niveles de gasolina, más conseguidos en la Yamaha, y cuentakilómetros total y parcial. La Honda incorpora un práctico reloj horario, que se echa en falta en la Yamaha.



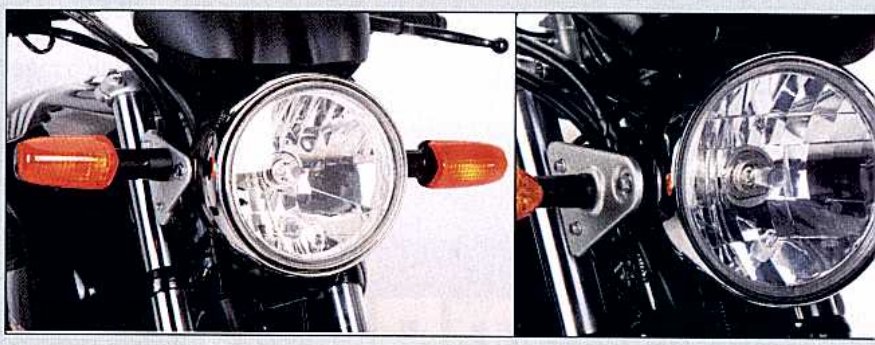
Frenada delantera

Ambas cuentan con un freno de disco delantero, de 276 mm para la Honda y de 282 mm para la Yamaha, mordido por una pinza de doble pistón. Y confían en un simple freno de tambor para la rueda posterior. Aunque las dos motos frenan correctamente, con un tacto muy similar, no hay que escatimar recursos en este apartado y deberían cambiar el tambor trasero por un disco... que llevan muchos scooters de menor presupuesto.



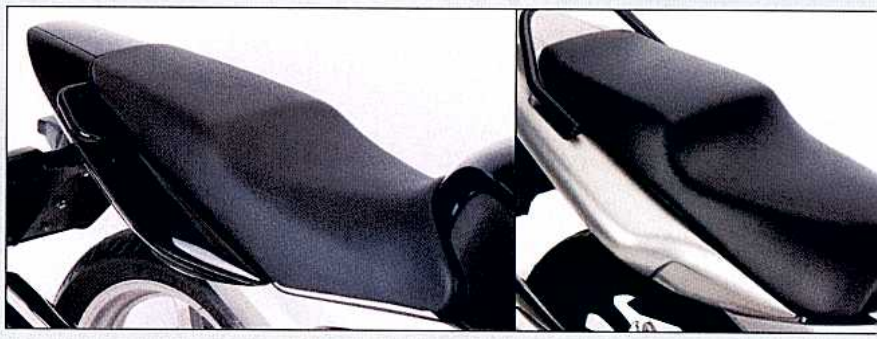
Iluminación

Los dos fabricantes han optado por montar ópticas delanteras multirreflectoras y sus bombillas halógenas no demasiado potentes e instaladas en sendos faros redondos de amplio diámetro, que cumplen su cometido, a pesar de que unas más potentes mejorarían bastante la iluminación de estas motos para todo. En el apartado estético, la Yamaha destaca por incorporar los intermitentes traseros en el conjunto posterior.

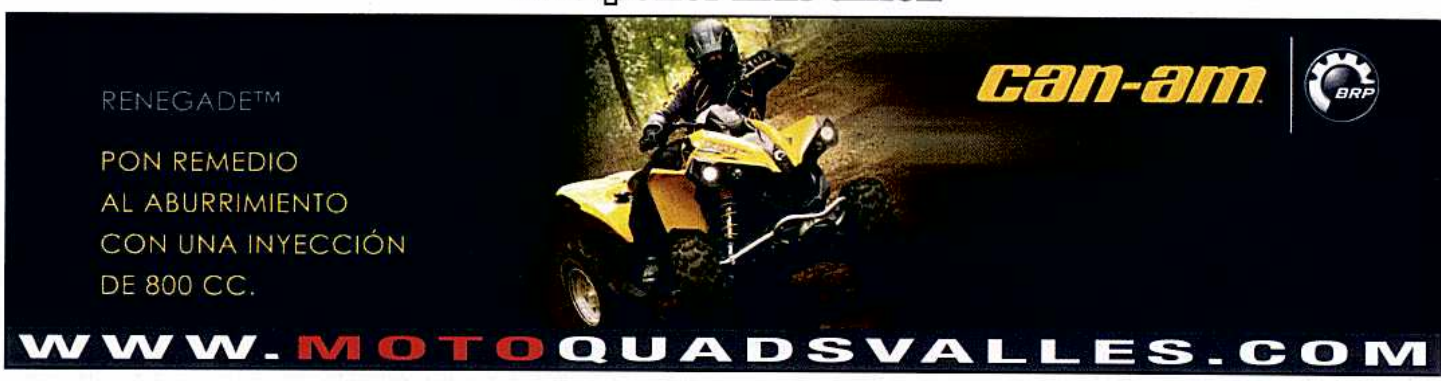


Asientos

Los dos asientos son de una pieza. El de la Yamaha muestra un desnivel entre conductor y pasajero más pronunciado, con lo que el conductor queda mejor encajado, pero fija para largos recorridos. Las dos presentan un cómodo y confortable mullido. El pasajero dispone de espacio suficiente y podrá agarrarse en las asas, dos laterales en la CBF y una única posterior en la YBR. En las dos es de tubo de acero bastante delgado.



La CBF puede presumir de haber conseguido mantener el exitoso número de ventas de la Two Fifty, pero a partir de ahora, la YBR se lo va a poner más difícil





Los intermitentes traseros están integrados en el colín de la Yamaha YBR.



Los motores cuentan con un radiador de aceite para bajar su temperatura.



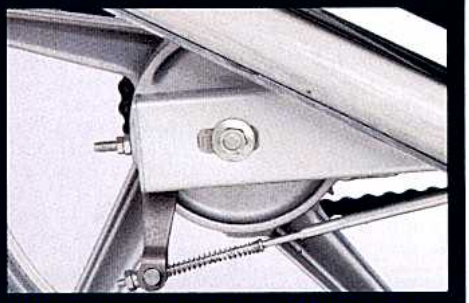
El tubo de escape de la YBR queda demasiado recargado estéticamente.



La guantera de la Honda es muy limitada: herramientas y poco más.



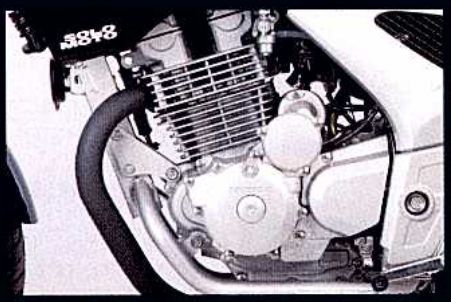
En la guantera del asiento de la YBR cabe algo más, pero sin exagerar...



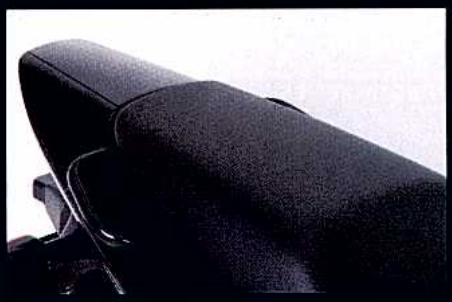
Ambas continúan penalizando por el freno trasero de tambor. Por favor...



El motor SOHC 2V de la Yamaha presenta dispone de inyección de gasolina.



El motor DOHC 4V de la Honda consume 1,2 litros menos que el Yamaha.



El pasajero dispondrá de dos asas en la CBF y una trasera en la YBR.

Buenos detalles

* A pesar de tratarse de motos prácticas, sus tablieres son de lo más completo. Destaca el indicador digital de reserva de combustible, que ya le gustaría a motos de mayor presupuesto.
* La impresionante autonomía de los dos modelos, que unida a su bajo consumo permite poder recorrer más de cuatrocientos kilómetros sin repostar, algo que hasta ahora sólo estaba al alcance de las grandes ruteras.
* La cómoda posición de conducción que proporcionan las dos motocicletas.
* Los retrovisores ofrecen una visión muy buena, sin las vibraciones que se podrían esperar de un monocilíndrico.
* La incorporación de los pequeños radiadores de aceite es bien recibida para mejorar la refrigeración y lubricación de sus motores.
* La potencia y el peso moderados que presentan estas motos las convierten en una buena escuela para pasar a modelos de mayor cilindrada.
* Ambas vienen con unos juegos de herramientas que cumplen en los aspectos más básicos del mantenimiento.
* Las asas laterales de la Honda nos permitirán atar algún bulto sobre el lugar del pasajero.
* El sistema de bieletas de progresividad variable que utiliza la Yamaha en su suspensión trasera.
* El basculante de tubo de aluminio de la Honda por el de tubo de acero de la Yamaha.

Malos detalles

* El freno trasero de tambor de los dos modelos. Un disco estaría más acorde a los tiempos en que vivimos.
* El precio más elevado de la Yamaha, que no se justifica con la inyección electrónica, que, además, consume más.
* Las dos carecen de caballete central, lo que complica las tareas de mantenimiento.
* Tampoco poseen portabultos trasero y nos las deberemos apañar como podamos si queremos transportar alguna cosa sobre el lugar del pasajero.
* En las dos motos nos quedaremos el tapón de gasolina en la mano para el repostaje.
* Ojo con dejar un trapo suelto bajo el asiento de la Honda, que posee las toberas del filtro del aire allí mismo, lo que nos puede ocasionar "problemas" de carburación... si las tapa total o parcialmente.
* El amortiguador anclado directo al basculante de la Honda podría ser de mayor calidad para paliar el ahorro de las bieletas de progresividad variable.

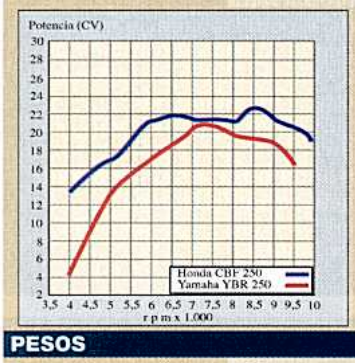


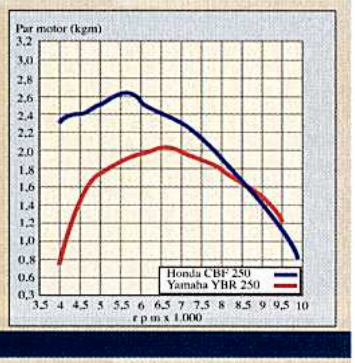
Comparativo ■ Honda CBF 250 ■ Yamaha YBR 250

FICHA TÉCNICA	Honda CBF 250	Yamaha YBR 250
Motor		
Tipo de motor	1 cil. 4T aire/aceite DOHC 4 V	1 cil4T aire SOHC 2 V
Cilindrada	249 c.c.	249 c.c.
Diámetro x carrera	73,0 x 59,5 mm	74,0 x 58,0 mm x 2
Compresión	9,3:1	9,8:1
Alimentación	Carburador VE-L 32 mm	Inyección electrónica
Encendido	Electrónico digital CDI	Electrónico digital TCI
Arranque	Motor eléctrico	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco en aceite	Multidisco en aceite
Cambio	De 6 relaciones	De 5 relaciones
Transmisión secundaria	Por cadena sellada	Por cadena sellada
Parte ciclo		
Tipo de chasis	Simple cuna desdoblada	Doble cuna en acero
Basculante	Doble brazo en aluminio	Doble brazo en acero
Geometrías dirección	25,3° y 99 mm de avance	26,3° y 104,5 mm de avance
Suspensión delantera	Horquilla telehidráulica de 37/130 mm	Horquilla telehidráulica de 115 mm de recorrido
Suspensión trasera	Amortiguador de 100 mm recorrido, ajustable en precarga	Amortiguador de 120 mm recorrido, ajustable en precarga
Freno delantero	Disco de 276 mm, pinza 2 pistones	Disco de 292 mm, 2 pistones
Freno trasero	Tambor monoleva de 130 mm	Tambor monoleva de 130 mm
Neumáticos	100/90 x 17" y 130/70 x 17"	100/80 x 17" y 130/70 x 17"
Pesos y dimensiones		
Longitud total	2.170 mm	2.025 mm
Distancia entre ejes	1.370 mm	1.360 mm
Altura máxima	1.110 mm	1.065 mm
Anchura máxima	765 mm	745 mm
Altura del asiento	780 mm	805 mm
Capacidad depósito	16 l	19,2 l
Peso en seco	138,5 kg	138 kg

PRESTACIONES				
Velocidad máxima				
Real/Marcadores	139,0 km/h	144,0 km/h	135,3 km/h	140,0 km/h
Aceleración desde parado				
0 - 100 m	7,9 s	80,0 km/h	6,3 s	84,0 km/h
0 - 200 m	12,0 s	96,0 km/h	10,2 s	102,2 km/h
0 - 400 m	18,9 s	109,8 km/h	16,6 s	118,8 km/h
0 - 1000 m	37,3 s	122,1 km/h	33,5 s	132,7 km/h
0 - 100 km/h	12,6 s	251 m	9,6 s	185 m
0 - 120 km/h	29,9 s	792 m	17,2 s	419 m
Recuperación en marcha más larga				
50 - 100 km/h	17,7 s	376 m	10,8 s	230 m
100 -120 km/h	12,1 s	375 m	6,9 s	213 m
50 km/h - 200 m	10,8 s	83,2 km/h	9,7 s	95,4 km/h
50 km/h - 400 m	18,5 s	101,5 km/h	16,4 s	117,0 km/h

BANCO DE POTENCIA				
Potencia máxima				
Declarada	20,4 CV a	8.000 rpm	21,0 CV a	7.500 rpm
Verificada en rueda	19,6 CV a	6.450 rpm	18,1 CV a	7.325 rpm
Verificada en motor	22,5 CV a	8.575 rpm	20,5 CV a	7.325 rpm
Par motor máximo				
Declarado	2,2 kgm a	6.000 rpm	2,1 kgm a	6.500 rpm
Verificado	2,6 kgm a	5.780 rpm	2,1 kgm a	6.800 rpm





PESOS		
Peso total (con gasolina)	151 kg	155 kg
Peso en seco: Declarado	138,5 kg	138 kg
Verificado	135 kg	136 kg
Reparto peso: Tren delantero	47,7 %	48,4 %
Tren trasero	52,3 %	51,6 %
Relación peso/potencia	5,97 kg/CV	6,63 kg/CV
Consumo medio	3,3 l/100 km	4,5 l/100 km
Autonomía teórica	484 km	426 km

GUÍA DEL COMPRADOR		
Precio	3.519 €	3.999 €
Garantía oficial	2 años piezas y M.O.	2 años piezas y M.O.
Importador	Montesa Honda S.A. 902 026 100	Yamaha Motor España S.A. 93 703 15 00

ALGUNOS RANKINGS POPULARES

La igualdad ha sido la tónica predominante durante todo este comparativo, veamos si también se mantiene ante el jurado más imparcial, las cifras y prestaciones. Hay que tener en cuenta que las recuperaciones de la Honda se hacen en su marcha más larga, en sexta, mientras que la Yamaha sólo tiene 5 relaciones de cambio.

PRECIOS (euros)	
Honda CBF 250	3.425
Yamaha YBR 250	3.999
POTENCIA MAXIMA (CV)	
Yamaha YBR 250	22,5
Honda CBF 250	20,5
VELOCIDAD MAXIMA (km/h)	
Honda CBF 250	139,0
Yamaha YBR 250	135,3
ACELERACION 100 m (s)	
Yamaha YBR 250	6,3
Honda CBF 250	7,9
ACELERACION 400 m (s)	
Yamaha YBR 250	16,6
Honda CBF 250	18,9
ACELERACION 1.000 m (s)	
Yamaha YBR 250	33,5
Honda CBF 250	37,3
RECUPERACIONES 50/100 km/h (s)	
Honda CBF 250	17,7
Yamaha YBR 250	10,8
5 relaciones en la Yamaha por 6 la Honda	
RECUPERACIONES 100/150 km/h (s)	
Honda CBF 250	12,1
Yamaha YBR 250	6,9
5 relaciones en la Yamaha por 6 la Honda	
CONSUMOS (litros x 100 km)	
Honda CBF 250	3,3
Yamaha YBR 250	4,5
AUTONOMIAS (km)	
Honda CBF 250	484
Yamaha YBR 250	426
PESO REAL EN SECO (kg)	
Honda CBF 250	135
Yamaha YBR 250	136

EL JUICIO FINAL

	Honda	Yamaha
MOTOR		
Ruido	6	6
Potencia	6	6
Elasticidad	8	7
Recuperación	6	7
Bajo-medio rég.	6	7
Alto régimen	8	6
Prestaciones	7	6
TOTAL	**47**	**45**
PARTE CICLO		
Estabilidad recta	6	6
Estabilidad curvas	6	7
Manejabilidad	8	8
Neumáticos	7	7
Susp. del.	6	6
Susp. tras.	6	6
Freno del.	7	7
Freno tras.	5	5
TOTAL	**51**	**52**
ERGONOMIA		
Pos. de conducción	7	7
Confort general	7	7
Confort pasajero	6	6
Vibraciones	6	6
Equipamiento	7	7
TOTAL	**33**	**33**
BUDGET		
Precio	7	6
Garantía	7	7
Mantenimiento	9	9
TOTAL	**23**	**22**

Las valoraciones de este "Juicio Final" son indicativas y están sujetas a la estimación de los probadores participantes en el ensayo. Cada uno de ellos puntuó de uno a diez a cada moto y la suma generó la media de cada apartado. No hay suma total general porque entendemos que la ponderación de cada uno de ellos debe correr a cargo de cada lector.



