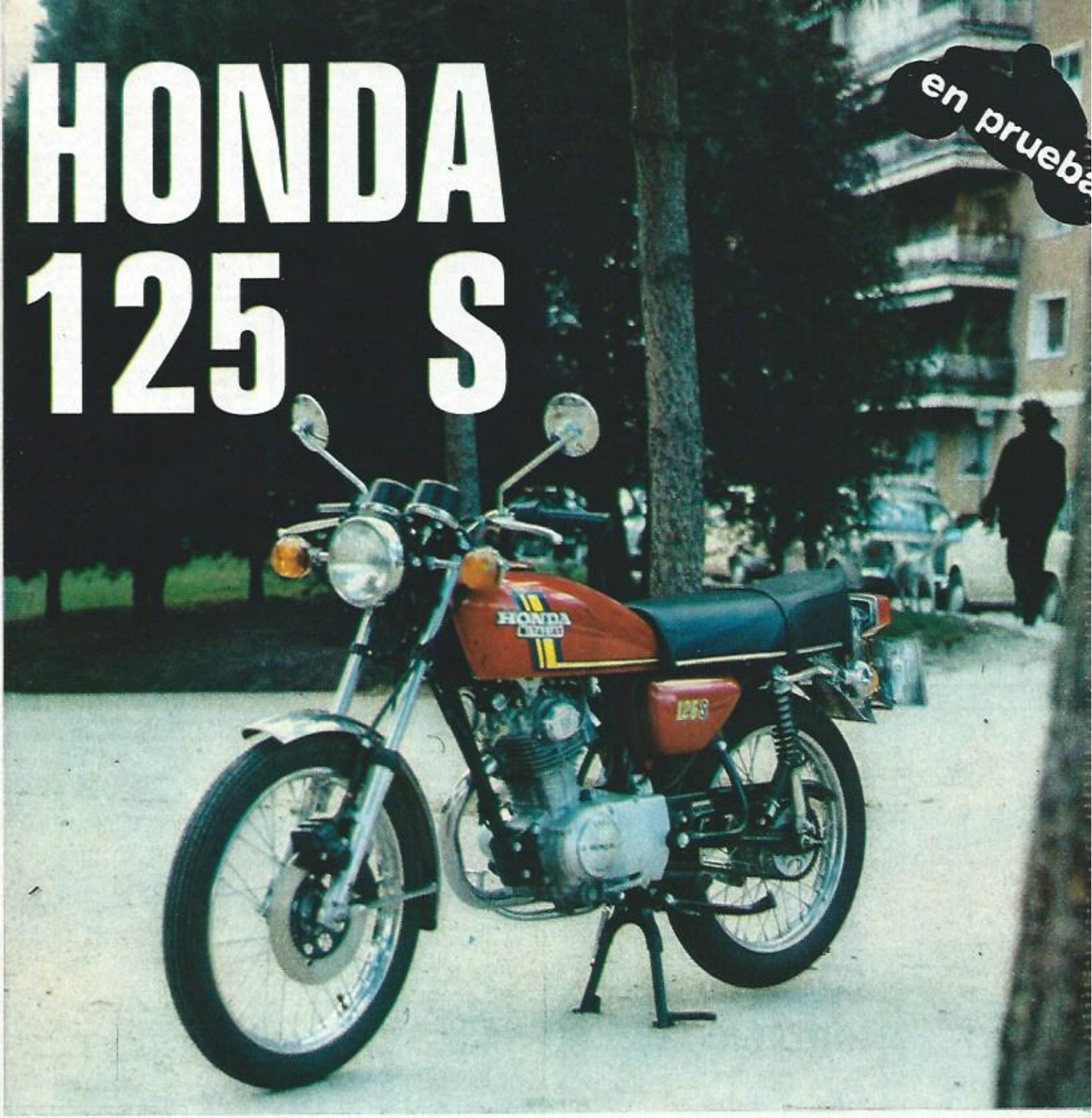
HONDA 125 S

en prueba



Mucho se ha hablado últimamente de la posible entrada de Honda en nuestro país, bien por medio de una importación «mágica» (de la que hablamos en otras páginas de esta revista) e incluso por la instalación en nuestro país de una planta de montaje por parte de esta marca, que es la que en los últimos años ha producido mayor cantidad de motocicletas en el mundo.

Pero la verdad es que estos rumores se han extendido más por las gamas que tienen algunos de alcanzar la «fruta prohibida» que por pruebas verdaderamente concluyentes, ya que, hasta el momento, ninguna fuente fiable ha difundido noticias a este respecto.

Mientras tanto, unas Hondas se han introducido en España de carambola, y son precisamente estas 125 que el importador Carlos de lamanca nos ha traído de Italia. Como sabrán nuestros lectores, hace más o menos un año empezó a funcionar en aquel país una fábrica de Honda instalada, precisamente para evitar las barreras proteccionistas que se habían levantado en Italia, con el fin de salvar a los fabricantes nacionales de la invasión japonesa. Esta fábrica, que actualmente sólo produce modelos de 125 c. c., está regida, en la mayoría de los puestos de máxima responsabilidad, por técnicos japoneses, preparados y «exportados» posteriormente desde la casa central, y es una cuña que los orientales han introducido en nuestro continente para salvar las dificultades que, cada día en mayor proporción, están encontrando para invadir con sus productos algunas naciones europeas.

Esta fábrica, que le ha permitido a Honda permanecer en el mercado italiano, ha servido a la vez para que esta marca saltase las barreras aduaneras de nuestro país, por lo que, desde ahora, cualquier español que lo desee podrá disfrutar de una Honda..., aunque las posibilidades de elección, por el momento, se quedan limitadas a este pequeño e interesante modelo.

UNA SORPRENDENTE 125

Una monocilíndrica de cuatro tiempos y 125 c. c. hace pensar, inconscientemente, en una máquina eminentemente utilitaria. Pero un motor de estas características, que alcanza su potencia máxima a 10.000 rpm, según fábrica, y a 10.500 según algunas pruebas efectuadas en banco, no es precisamente lo que uno espera encontrar en una moto diseñada principalmente para ahorrar gasolina.

El motivo de este aparente contrasentido se encuentra en que, en Italia y en otros países europeos, los 125 c. c. marcan el límite autorizado para los poseedores del permiso A-1 o, dicho de otra forma, de lo que pueden conducir los jóvenes de dieciséis años. Tener presente esta circunstancia es imprescindible para mprender la personalidad de la Honda 125 S, que es, fundamentalmente, una moto joven y casi, casi deportiva.

Posiblemente pensando en este público, los diseñadores de Honda no han pretendido para su modelo de 125 c.

c. una estética original, sino que, más bien, se han limitado a reproducir las líneas de una motocicleta de mayor cilindrada.

Vista de lejos, sin ningún punto referencia, la Honda 125 puede parecer una 250 de tamaño convencional, ya que todos sus elementos guardan una correcta proporción. Pero al acercarnos, y sobre todo al montarnos sobre su asiento, nos daremos cuenta de que esta máquina es de dimensiones muy reducidas. Como referencia, podemos decir que es cuatro centímetros más corta entre ejes que una Montesa Crono, y que su asiento está 9,5 centímetros más bajo que este modelo nacional.

Esta falsa apariencia de «moto grande» puede gustar mucho a los jóvenes y hace que sea muy bien aceptada por los aficionados de cualquier edad. Pero la más importante, bajo nuestro punto de vista, es que Honda no se ha limitado a traspasar la apariencia, sino que también ha utilizado en su 125 los acabados de una moto de mayor cilindrada. De esta forma encontramos un conjunto de relojes ND, impecable terminación, que incluye chivatos para la luz de carretera, los intermitentes y el punto muerto; este último, en la unidad que probamos, funcionaba además con una delidad irreprochable, sa que a veces no sucede en motos de precio muy superior. Los conjuntos de conmutadores también están muy bien realizados y la distribución de sus mandos es bastante racional y cómoda. Los cromados y la pintura son, aparentemente, de celente calidad. El depósito de gasolina lleva dos cerraduras, una en la trampilla y otra en el tapón. Bajo el asiento hay otra cerradura para guardar el sco. La moto va dotada de caballete central y «pata de cabra».

UN MOTOR QUE SE «ESTIRA» SUAVEMENTE

El motor de la Honda 125 S no presenta ninguna solución sofisticada ni sorprendente: es un monocilíndrico con un solo árbol de levas en culata mandado por cadena. En realidad es un motor clásico, pero muy bien diseñado. El volumen de sus bajos es bastante reducido y su aspecto general no deja adivinar el genio que lleva en sus entrañas.

Al ver que la zona roja del cuentavueltas empieza en las 10.000 rpm, se puede pensar que rá falta cierta dosis de sadismo para subir a un motor de aspecto tan inocente hasta cotas tan elevadas, pero, después de cubrir unos cuantos kilómetros, uno se da cuenta de que está llegando a este punto con mucha ecuencia, e incluso de que lo está sobrepasando al menor descuido. Y es que el motor de esta Honda se «estira» con una facilidad extraordinaria y deja que el piloto se exceda sin dar muestras de dsgusto. El pistón del motor Honda tiene una carrera de sólo 49,5 mm., y esto favorece, lógicamente, los regímenes elevados.

A pesar todo, el pequeño 125 admite girar a regímenes lentos sin quejarse, pero, si se quiere algo de potencia, hay que subirse inevitablemente a las alturas. A partir de 8.000 rpm el motor empieza a ofrecer algo, y sigue subiendo, suave, pero decididamente, hasta las 11.000 rpm de cuentavueltas (tope que nos fijamos voluntariamente, aunque el motor no rechistó).

En la práctica esto se traduce en un buen empuje en las tres marchas cortas, en las que se dispone de buena aceleración, casi diríamos brillante para un motor de 125, una vez en cuarta hay que mantener el puño abierto y esperar a que el motor vaya subiendo de vueltas para poder pasar a la marcha más larga, en la que, con el piloto tumbado, se puede conseguir una velocidad méxima muy próxima a los 115 kmh., mientras que en posición nolmal la cifra se reduce hasta un poco más de 100 kmh. En cuarta, la sensación de aceleración se reduce muchísimo, mientras que la quinta debe considerarse como una supermarcha cuya mayor utilidad se encuentra en la posibilidad de mantener un crucero más deahogado y económico; pero en cuanto aparece la primera subida o algo de viento en contra, hay que volver a cuarta sin vacilaciones para no perder demasiada velocidad.

La caja de cambios es rápida y precisa, lo que ayuda mucho a mantener este tipo de conducción. El escalonamiento parte de una primera relativamente corta para llegar hasta una quinta que presenta poca diferencia de desmultiplicación con respecto a la cuarta; quedamdo ambas muy próximas entre si este escalonamiento no es criticable ni presenta grandes problemas, ro una caja de seis relaciones permitiría acercar las relaciones intermedias, suavizando un poco los saltos, si bien el único hueco que se ce realmente apreciable en carretera es el que existe entre tercera y cuarta.

PEQUEÑA, PERO CONFORTABLE

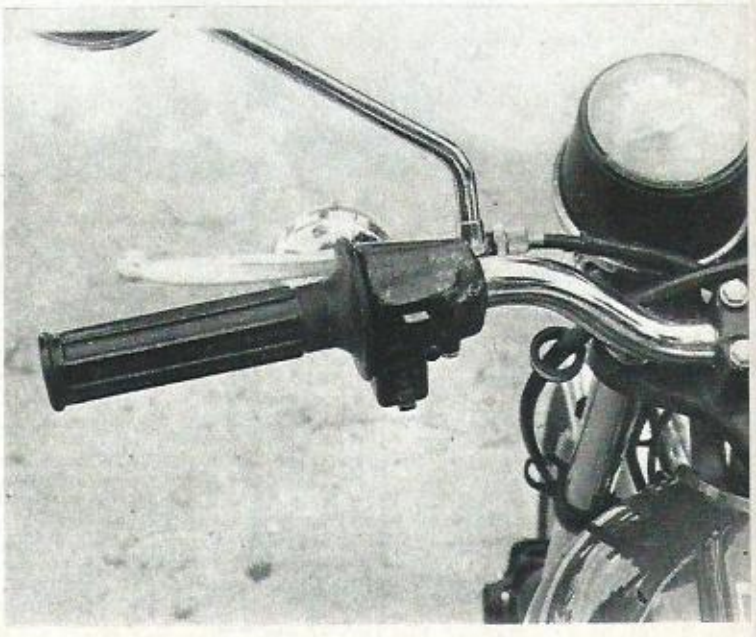
A pesar de sus medidas reducidas y de su escasa altura de asiento, la Honda 125 S resulta cómoda y no obliga a adoptar una postura forzada, incluso tratándose de un piloto de buena estatura. El asiento, que resulta un tanto grande en relación a las proporciones generales de la moto, compensa esta desproporción estética ofreciendo un buen mullido y espacio suficiente para viajar dos personas sin ninguna dificultad. Todos los mandos quedan bien situados y son fáciles de accionar, incluyendo los conmutadores de luces, intermitentes y claxon. El manillar tiene una anchura y una altura correctas, pero, según nuestros gustos, resulta demasiado plano, por lo que no nos ha parecido demasiado cómodo. La postura del piloto no puede considerarse ni turística ni deportiva, quedando en un término medio agradable.

ESTABILIDAD: BUENA, PERO...

Como se sabe, los japoneses han tratado generalmente de disimular la pesadez de sus «monstruos» de doscientos y pico kilos, buscando unas cotas de avance y lanzamiento de horquilla adecuadas para conseguir una mayor ligereza de dirección, con lo que, al rcular por ciudad el piloto tiene la sensación de «mover» la máquina sin dificultad, logrando de esta forma lo que podríamos llamar una ducción de peso psicológica. Este truco, que puede resultar discutible para una moto de más de 200 kilos, sulta casi surdo en una moto que ya es muy ligera de por sí, y esta ligereza de dirección es posiblemente el único defecto que se le puede encontrar a la Honda 125 en conducción rápida por carretera. En efecto, tanto el chasis como las suspensiones se muestran correctas, incluso en conducción deportiva, sin que presenten problemas de ningún tipo. Pero la ligereza de dirección hace que, cuando se marcha rápido, el piloto deba concentrarse para mantener la trayectoria fijada. Posiblemente el hecho de que la prueba de carretera se realizase en un día de fuerte viento racheado sirvió para hacer más apreciable el problema. Pero, cualquier caso, la Honda precisa de una conducción «fina», similar a la que se utiliza cuando se conduce un ciclomotor preparado, de los que son capaces de sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

Los frenos se mostraron muy eficaces. El delantero es un disco con mando por cable, muy progresivo y dosificable, aunque al exigirle el último esfuerzo nos ha parecido un poco escaso de potencia. De este disco con mando mecánico se ha hablado muy bien en todas las revistas del mundo, por lo que pensamos que esta escasez de potencia se podía deber a una falta de acoplamiento de las pastillas, ya que cuando la moto nos fue entregada sólo tenía nueve kilómetros en sus espaldas. En cualquier caso, la falta de potencia que apreciamos no plantea problemas especiales, sobre todo si tenemos en cuenta que disponemos de un tambor trasero que, aunque es de pequeño diámetro, ofrece un compor-

Los conjuntos de conmutadores son cómodos de utilizar y de distribución razonable. Las operaciones más frecuentes (cambio carretera-cruce, claxon e intermitentes) se han encomendado a la mano izquierda



MONTESA

Montesa

J. Iniesta

MOTOCICLETAS
EQUIPOS MOTORISTA
MONTAÑA Y CARRETERA

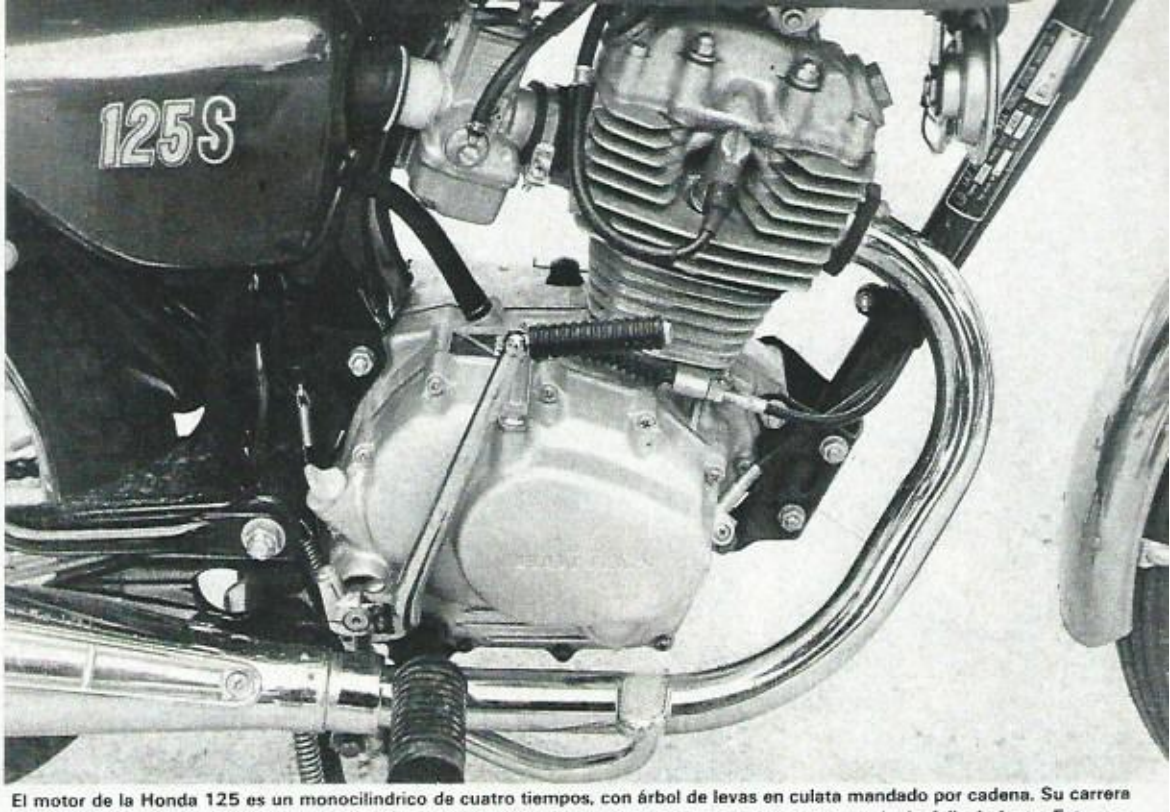
LIMON, 8
Teléf. 248 07 43
MADRID-8

tamiento excelente en todos los sentidos, y que además nos queda todavía el importante freno motor que ofrece un cuatro tiempos. En general, se puede decir que el apartado de frenos está perfectamente resuelto en la Honda 125, incluso para viajar con dos plazas.

¿DONDE ESTAN LAS LIMITACIONES DE UNA 125?

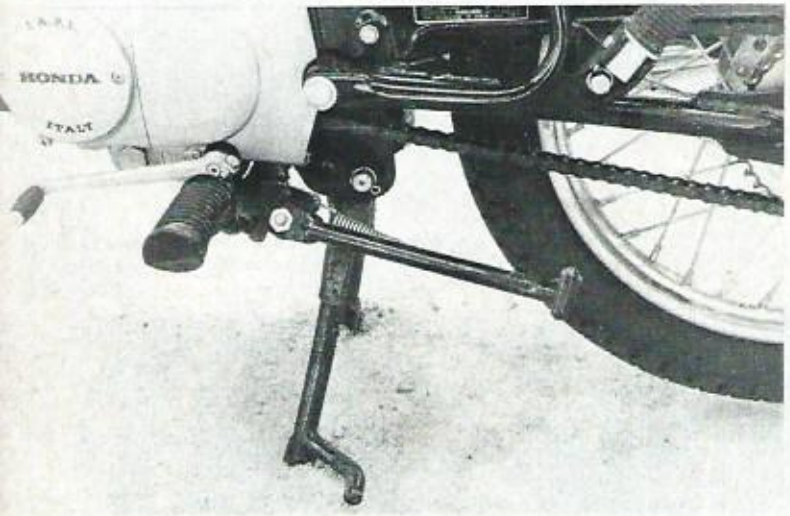
En España, si exceptuamos las «scooters», las motos de 125 apenas se consideran a la hora de elegir modelo. Los 74 c.c. son aceptados a regañadientes —y por imposición legal—, por los que sólo pueden acceder al permiso A-1 por razones de edad. Pero cuando se acaban este tipo de limitaciones, los compradores de motos dirigen sus ojos, por lo menos, a un cuarto de litro, y esto, generalmente, por razones económicas.

Nosotros durante esta prueba hemos querido buscar los límites de utilización práctica de una 125, y para ello hemos rodado por todo tipo de tráfico urbano y nos hemos internado por algunas zonas de una vía rápida de descongestión (la M-30) en las horas en las que el tráfico es mas fluido. Después de este test podemos asegurar que en ningún momento nos hemos sentido faltos de motor; siempre hemos podido ponernos a la altura de los turismos más rápidos, y en las salidas de los semáforos nos hemos despegado con mucha facilidad de la primera fila de coches. Cuando el tráfico es denso, la Honda 125 también se

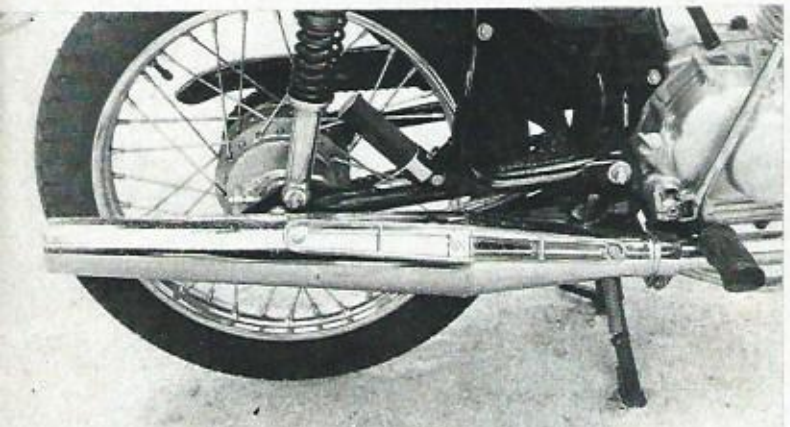


El motor de la Honda 125 es un monocilíndrico de cuatro tiempos, con árbol de levas en culata mandado por cadena. Su carrera muy corta le permite alcanzar elevados regímenes de giro, sin que en ningún momento dé síntomas de desfallecimiento. Este motor se utiliza también en versiones de todo terreno y trial. La parte central del chasis está realizada en chapa estampada

Aunque la moto es muy ligera, se ha montado «pata de cabra» como complemento del tradicional caballete central. Un detalle que, sin duda, agradecerá el público femenino

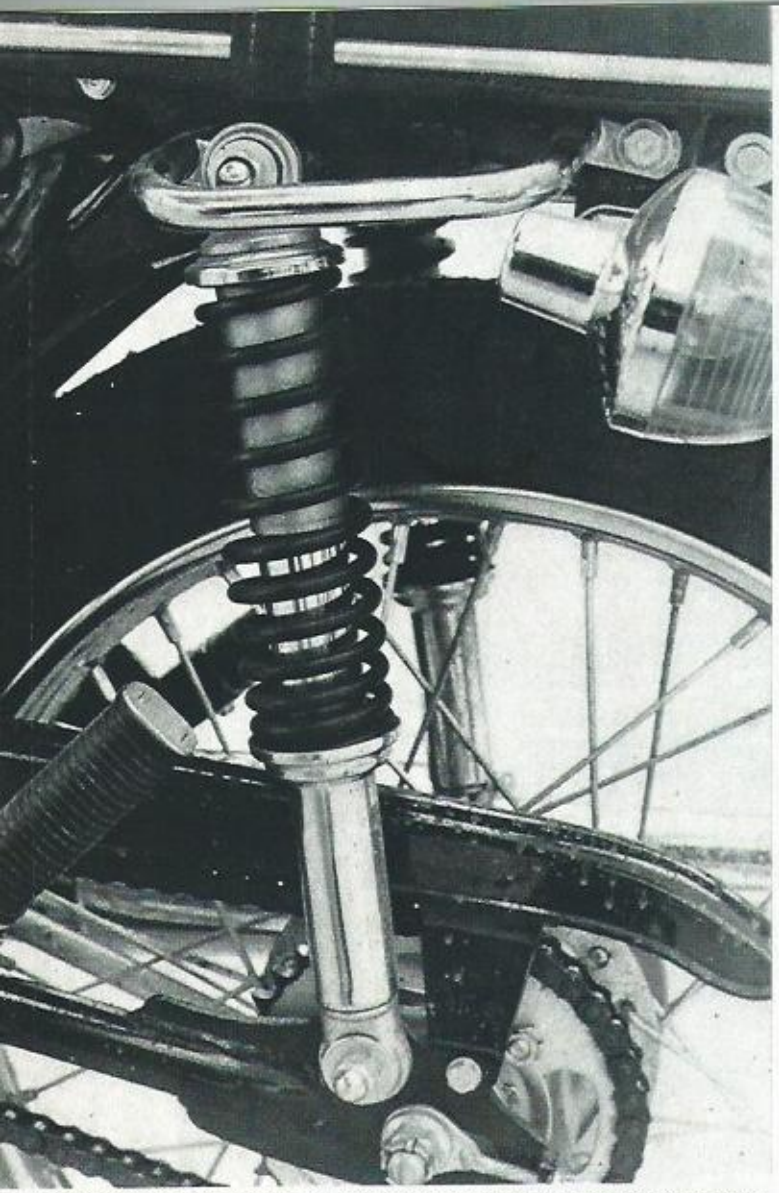


El tubo de escape va dotado de una protección para evitar posibles quemaduras. El silencioso es eficaz, aunque, en conjunto con la admisión, no resulta el mejor ejemplo de discreción. El tambor trasero, aunque de dimensiones reducidas, resulta eficaz y difícil de clavar

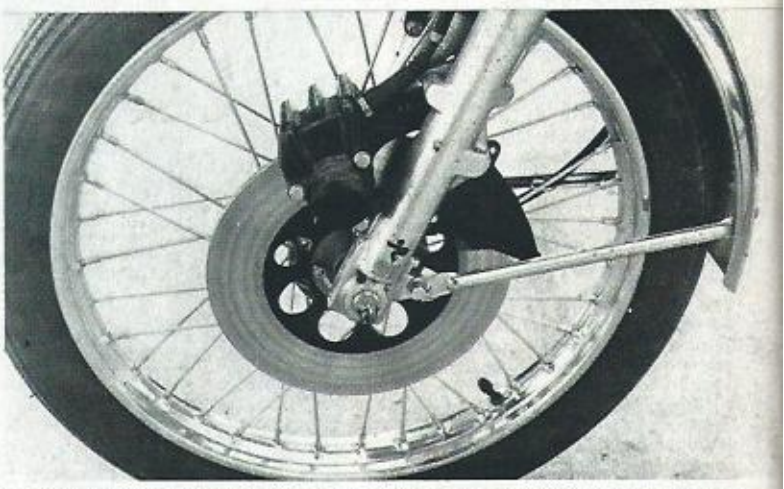


El origen italiano de esta Honda se aprecia, por ejemplo, en su horquilla Paioli

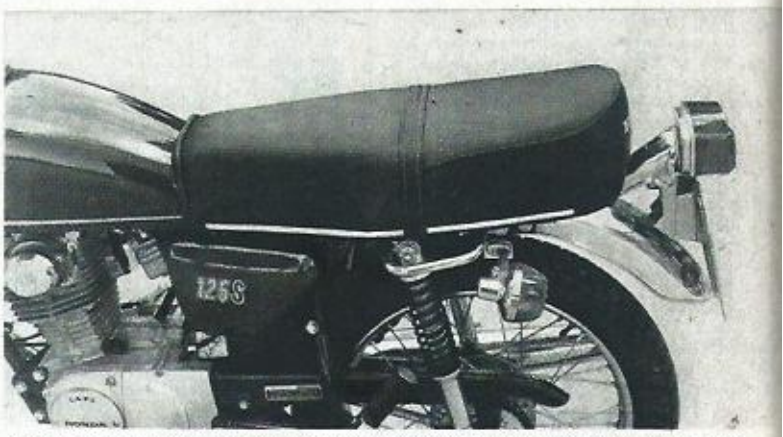
HONDA 125 S



Los amortiguadores traseros, aunque un tanto escasos para dos plazas, cumplen bien su cometido. La moto va dotada de un asa para subirla con facilidad al caballete y, por otro lado, de una cerradura para casco



El disco delantero está mandado por cable, pero su funcionamiento no nos hace acordarnos de los sistemas hidráulicos. Es suave, progresivo y fácilmente dosificable



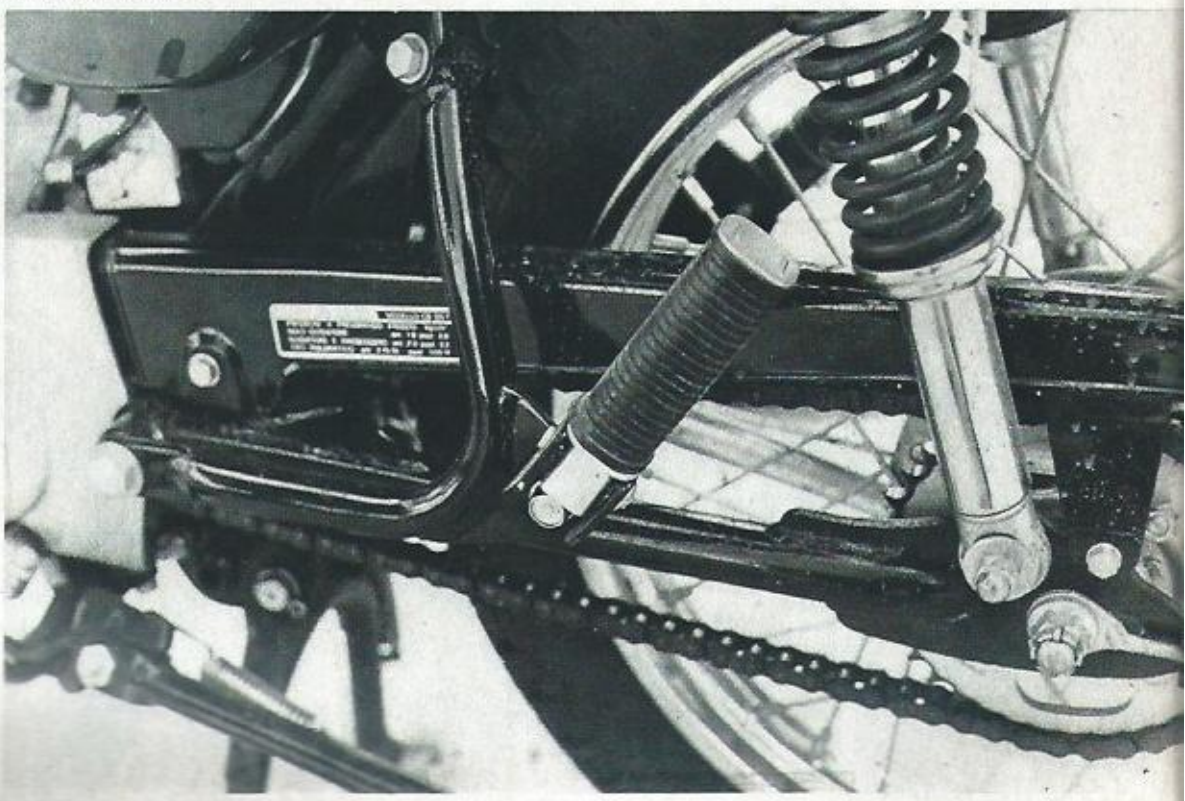
El asiento es amplio y cómodo. Dos personas pueden viajar sobre el mismo sin problemas de espacio

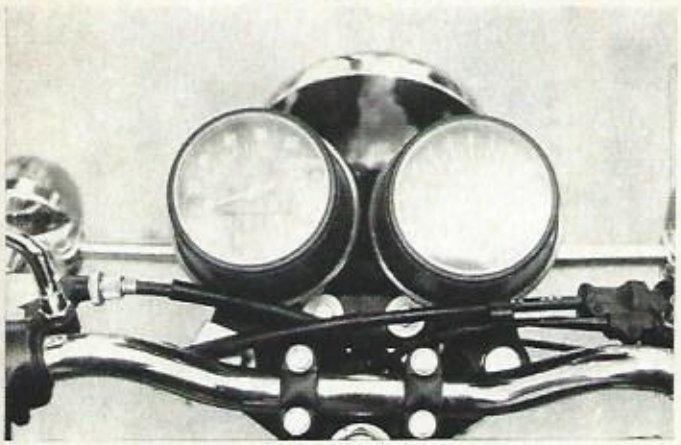
El pasajero dispone de sus buenos reposapiés, fijados al bastidor para evitar los movimientos del basculante. Sobre el guardacadenas se indican las presiones de inflado

mueve con soltura y agilidad. Pensamos que, si existiesen pruebas de velocidad entre tráfico congestionado, esta máquina se encontraría entre el grupo de las favoritas.

Las limitaciones de la 125, por lo tanto, deben buscarse en la carretera. Y en este terreno los motores pequeños en seguida demuestran su debilidad. En el caso de la Honda se puede viajar a un crucero de 90 kilómetros hora reales con comodidad, sin apenas vibraciones y con un consumo reducido. Pero en cuanto se presenta una subida o una ráfaga fuerte de viento, el motor «cae» y hay que engranar rápidamente la relación más corta para poder mantener un promedio honorable. Marchar en cuarta a 10.000 r. p. m. en una recta de varios kilómetros es una cosa que no resulta demasiado divertida, aunque con un poco de paciencia se pueden realizar hasta viajes largos, pues el motor de la Honda no parece impresionarse por un trato semejante.

Otra cosa muy distinta es viajar por carreteras estrechas y llenas de curvas. En este caso, si queremos divertirnos conduciendo en plan deportivo, podemos conseguirlo a base de mantener el motor a un régimen elevado a base de cambio. La Honda tiene buena estabilidad, unos frenos eficaces y muy fáciles de dosificar, un cambio rápido y preciso... podemos conseguir unos promedios de viaje más que correctos con un consumo bajo que difícilmente sobrepasa los tres litros por 100 kilómetros.

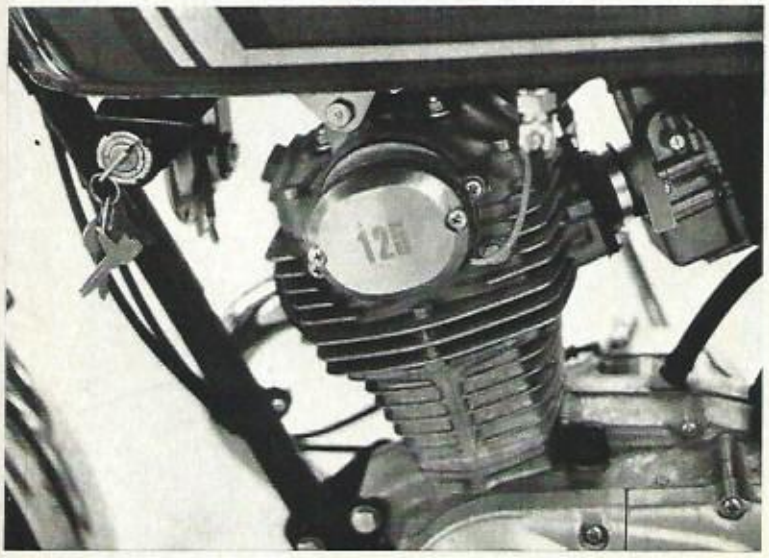




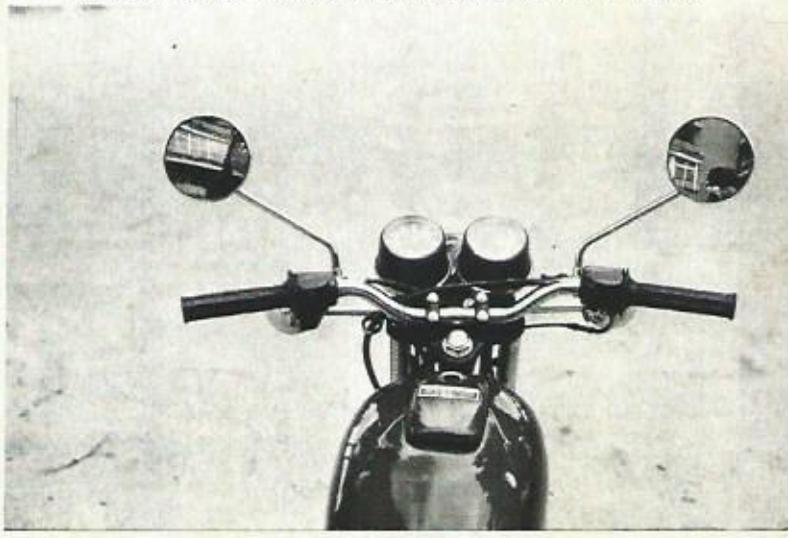
Unos relojes «ND» dignos de cualquier máquina de mayor cilindrada. En el izquierdo, tres chivatos para intermitencias, punto muerto y luz de carretera. La zona roja del cuentavueltas se inicia en las 10.000 r.p.m., pero el motor sobrepasa este límite con mucha facilidad.

Bajo la trampilla, que cierra con llave, se encuentra un tapón también con cerradura. Y es que, en Italia, la gasolina está todavía más cara que en España...

El ruptor del encendido está mandado por la prolongación del árbol de levas, en un lateral de la culata. Su accesibilidad en esta situación es excelente.



Los dos retrovisores forman parte del equipo de serie, y sirven, entre otras cosas, para comprobar el reducido nivel de vibraciones, pues apenas pierden la nitidez de imagen aun marchando con el motor a régimen máximo.



UNA CIUDADANA MUY ALEGRE

Desde luego, la Honda 125 S tiene más sentido en otros países que en España. Si en nuestro país se pudiera conducir motos de 125 c.c. a los dieciséis años, como sucede en Italia y en otros lugares de Europa, el éxito de esta máquina estaría garantizado, y sus ventas alcanzarían cifras considerables. La pequeña Honda reúne todo lo que puede esperar un debutante para su primera moto: un motor alegre, deportivo y de buen rendimiento; excelente manejabilidad y confort, incluso para dos plazas; una mecánica sencilla y robusta...

Pero, tal y como están las cosas, la Honda 125 tendrá que buscar su clientela en otra parte, y la encontrará, con toda seguridad, en los que quieren una moto fundamentalmente para desplazamientos urbanos e incluso entre los que prefieren una máquina muy ligera y manejable, como puede ser el público femenino.

Por su agradable estética y su excelente acabado, el propietario de la Honda puede sentirse orgulloso de su máquina, a pesar de ser una 125. Es, por decirlo de alguna manera, una «super-bike» en miniatura, con la misma calidad, en algunos de sus componentes, de las máquinas de gran cilindrada. Un ««juguete» que, además, resulta muy prácico y agradable para moverse entre el denso tráfico de la ciudad...

J. C.

FICHA TECNICA

MOTOR

Tipo: Monocilíndrico, cuatro tiempos, monoárbol de levas en culata.
Cilindrada: 124 c.c.
Diámetro y carrera: 56,5 × 49,5 mm.
Relación de compresión: 9,4:1.
Carburador: VHBZ 22 GS Dell'Orto.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Cambio: Cinco velocidades.

CHASIS

Tipo: Simple cuna abierto.
Suspensión delantera: horquilla hidráulica.
Suspensión trasera: Oscilante con amortiguadores hidráulicos.
Freno delantero: Disco con mando mecánico.
Freno trasero: Tambor.
Neumático delantero: 2,75 × 18.
Neumático trasero: 3,00 × 17.
Capacidad del depósito: 9,5 litros.
Peso en vacío: 101 kg.
Distancia entre ejes: 1.200 mm.
Altura asiento: 765 mm.
Equipo eléctrico: Batería 6 V. y alternador.