

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Honda *HURRICANE* MBX-75

Hielo y fuego

HA sido realmente veloz el proceso de montaje en España, en el seno de la factoría Montesa, de la primera Honda «españolizada» tras el acuerdo Montesa-Honda. Hace muchos años, Serveta Industrial, fabricante de los scooters Lambretta, ya montó y fabricó los ciclomotores de 50 c.c. y cuatro tiempos de la marca ja-

ponesa en un primer y ya pasado intento de abrirse camino en los países occidentales.

Ahora estamos en la época moderna de lo que podríamos llamar el neomotociclismo español. Los japoneses han venido a la «piel de toro» en un alargamiento de sus tentáculos hacia los mejores mercados mundiales, donde están decidi-

dos a inundar sus calles con los mejores productos de cosecha propia.

En el caso concreto de la Honda Hurricane, nos encontramos ante un ejemplo de lo que nunca había creído un español de dos ruedas: «los elevadísimos precios».

Es un tema muy llevado y manido, pero el casi «cuarto de

millón» para una 75 c.c. se nos antoja como una cifra desmesurada que nunca hubiéramos creído posible para una japonesa que cuenta con un porcentaje de nacionalización por medio de la mano de obra que la ha montado en la factoría de Esplugas de Llobregat.

Estamos de acuerdo de que se trata de una moto muy sofisticada, plena de atractivos técnicos de alto nivel y de una calidad de industrialización muy elevada, pero si para tener refrigeración líquida, freno de disco, suspensión «Pro-Link» y llantas «Comstar» hemos de irnos al cuarto de millón, considero que el público, el gran público, seguirá mirándose las 75 convencionales que el mercado español todavía está en grado de ofertar por diez mil duros menos. Es evidente que no tienen refrigeración líquida ni un sistema de suspensión de geometría progresiva, pero en prestaciones están en grado de plantarle cara a la novísima Hurricane, que como gran atributo tiene el sello Honda en los flancos del voluminoso depósito.

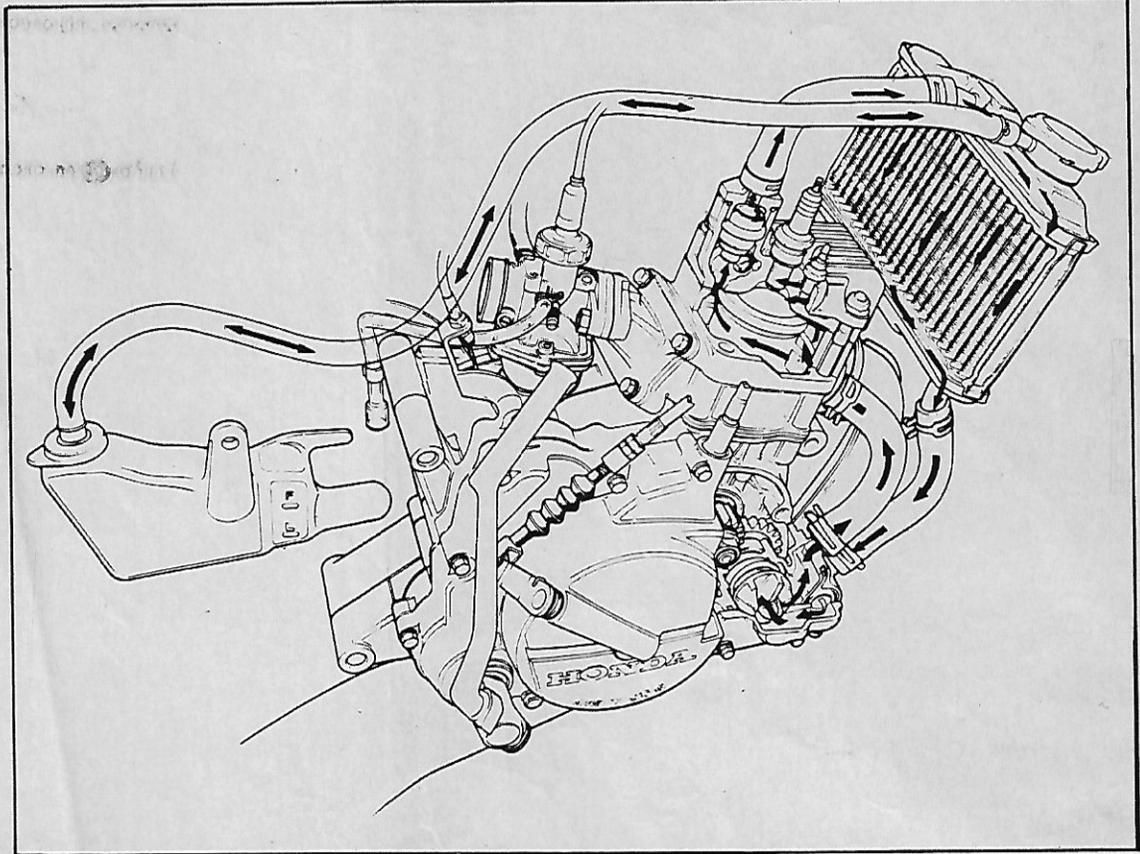
Esta Hurricane de Honda todavía no recibe ni un solo componente español, lo que viene a significar que se trata de una moto ciento por ciento japonesa, hasta el último detalle, montada por obreros españoles, única partida de integración.

Para más asombro respecto al precio, nos damos cuenta que las Honda 125 cuatro tiempos de carretera, totalmente importadas de Italia, resultarán más económicas que las 75 dos tiempos montadas en España. ¡Paradojas!

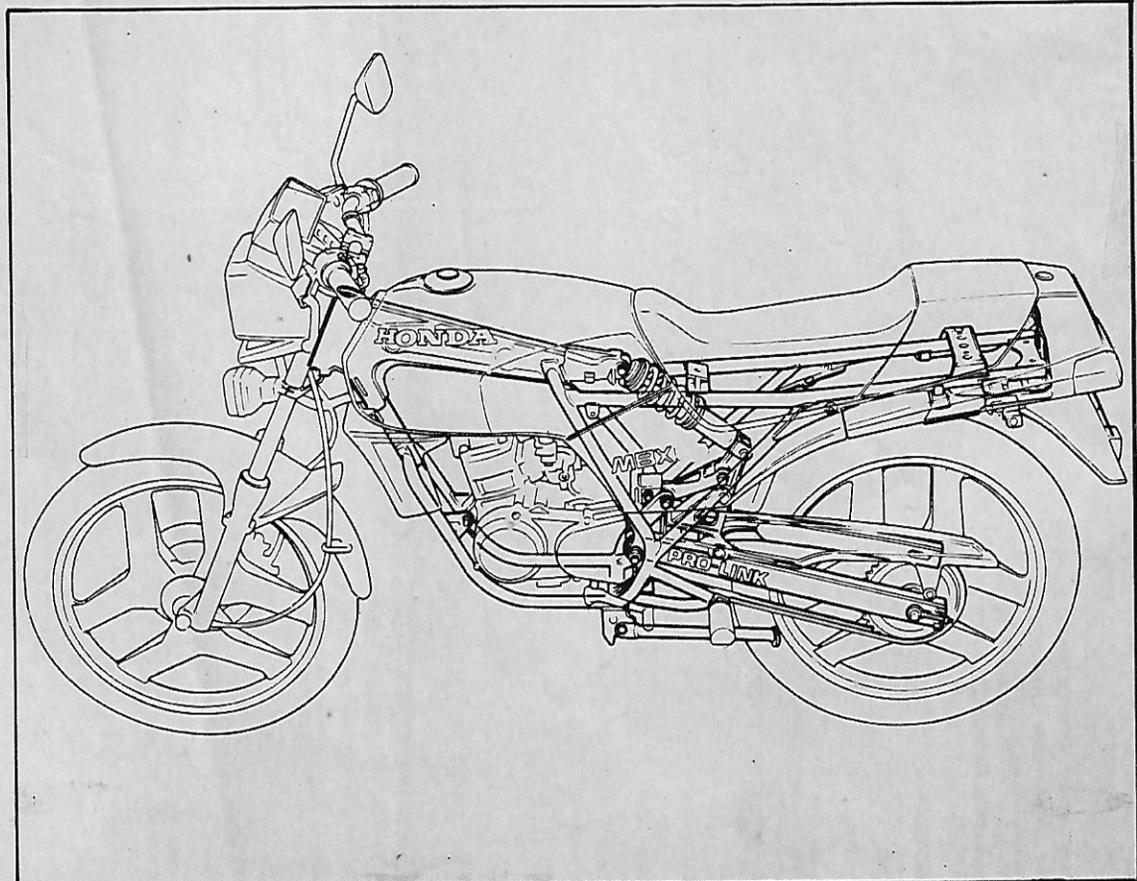
Antes de adentrarnos en el «desgranado» de la Hurricane hemos deseado hacer este inciso referente al precio para que nadie pueda llamarse a engaño después de haberle puesto la miel en la boca a lo largo de este texto y descubra al final del mismo un argumento capaz de cortar de cuajo toda ilusión: es el argumento de las 239.000 pesetas (llaves en mano, sin seguro).

Motor potente y deportivo... quizás en exceso

Para una moto de estampa tan turística como la de la Hu-



Radiografía del circuito de refrigeración líquida de la Hurricane.



El «Pro-Link» ofrece un comportamiento sensacional, rayando en la perfección.

rricane, no esperábamos encontrar un motor «puntiagudo», de altos regímenes y corta zona de utilización. Estábamos convencidos que encontraríamos un grato propulsor con un par motor muy elevado a bajo régimen, con una amplia y dócil curva de potencia que tuviera respuestas desde muy bajo valor de giro; creíamos poder manejar un grupo motriz del corte que nos dan las Crono, o las Cobra, pero nos hemos encontrado con un motor con garra y bríos suficientes para entrar en la definición sport, que normalmente ya se muestra estéticamente con sólo echar una ojeada al conjunto de la moto.

De todas formas, el hecho de conjugar una moto de estampa turística con un motor deportivo entra muy bien en el segmento de los apasionados de las GT: los que gustan de ir cómodos y bien sentados, sin privarse de las delicias de aceleración, velocidad y garra. Esto es lo que corresponde a las admiradas Bol D'Or, o las precedentes Four, en el peldaño alto de la gama Honda.

El arranque es exclusivamente mecánico. Una lástima que con este precio y en esta moto se haya omitido un arranque eléctrico, que, en definitiva, es todavía un gran argumento de venta en nuestro mercado.

A pesar de tener que recurrir a la sufrida patada, podemos asegurar que el resultado es óptimo e inmediato. Si es en frío, basta con cerrar el paso del aire; en caliente, una ligera presión sobre el «kick» asegura el arranque a la primera solicitud.

Con la moto al ralentí y sentado sobre ella apenas se nota ronronear el motor. La admisión está generosamente silenciada. El escape ya denota exteriormente que debe ser ultrasilencioso a tenor de su diámetro y volumen. En aceleraciones continuas, incluso en ciudad, apenas se deja exteriorizar el ruido del escape, a pesar de llevar el motor siempre en régimen máximo.

En los primeros centenares de metros, desde arrancada en frío, conviene rodar mesuradamente para permitir al líquido de refrigeración que mantenga la temperatura constante de mejor rendimiento. Estriparla en

frío es sumamente peligroso para la longevidad del motor.

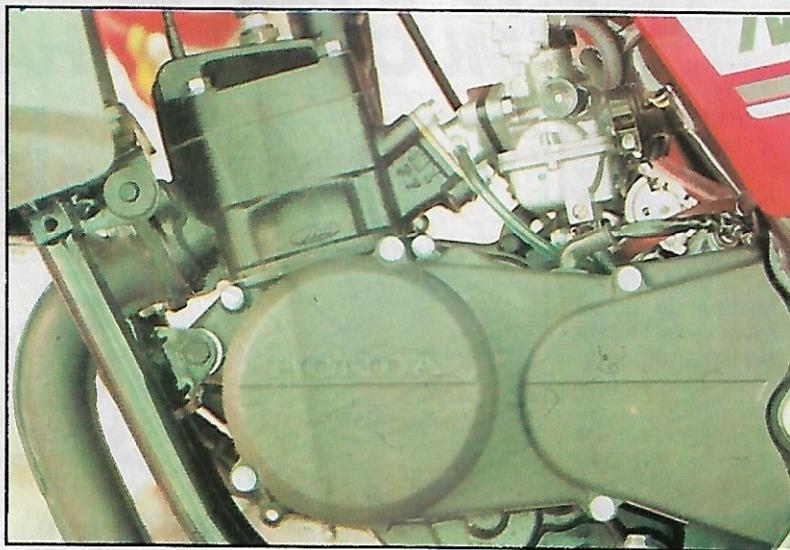
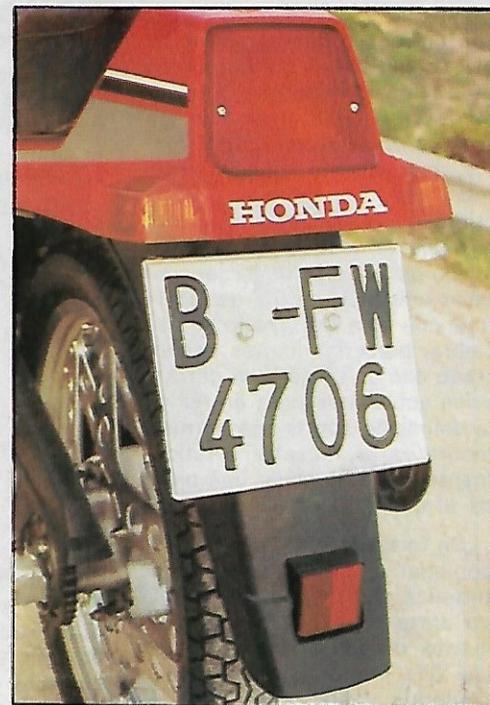
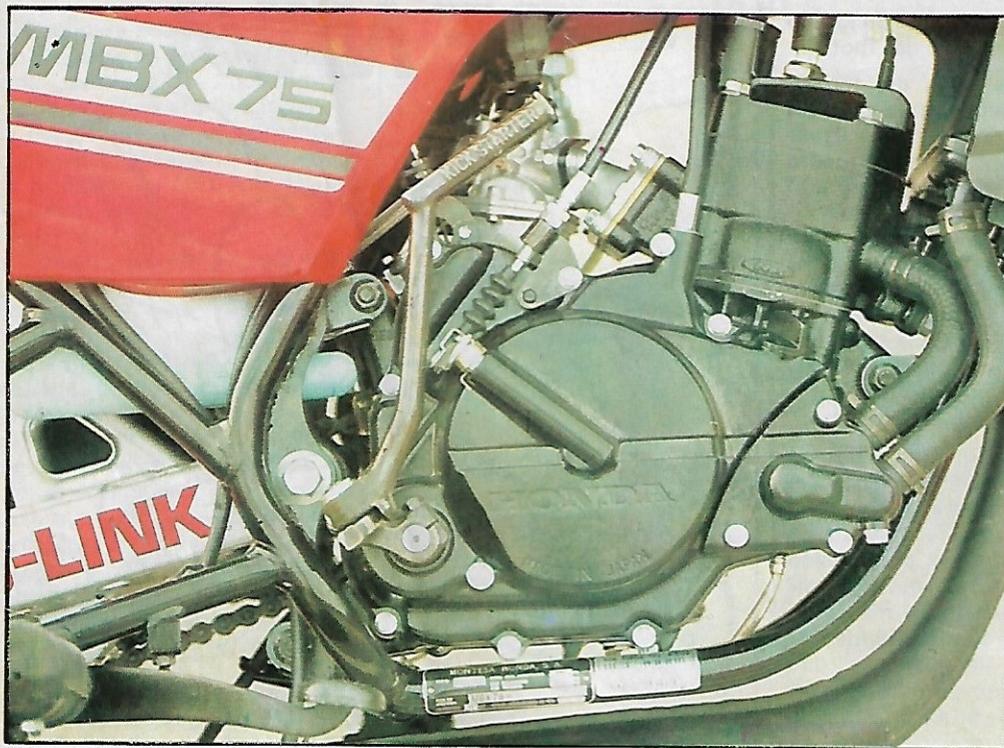
Cuando la aguja del termómetro ha entrado en la zona de trazo ancho ya se puede llevar la aguja del taquímetro hasta su máximo régimen de 9.500 r.p.m. y pasar las relaciones siguientes con celeridad para sentir la sensación de una buena aceleración, únicamente truncada por la escasa zona de rendimiento que tiene este motor y que no permite salirse del abanico comprendido entre 6.700 r.p.m. y 9.500 r.p.m.

Por un lado consideramos que un motor con láminas de admisión, refrigerado por agua y con cinco transferts de carga y una relación de compresión de sólo 6,7:1 sólo debería empezar a «tirar» desde más abajo. Un buen régimen donde haber situado la potencia que ahora se dispone a 6.700 r.p.m. hubiera sido 5.000 r.p.m., lo que supone ampliar la curva de utilización en 1.500 r.p.m. hacia abajo, lo que tampoco es pedir peras al olmo a la tecnología japonesa por más que se trate de un 75 c.c. Cuando se oferte un motor con esta respuesta consideraremos que se habrá conseguido un buen rendimiento para estas motos ligeras destinadas a la juventud.

Para carretera es evidente que el motor se tiene que llevar siempre por encima de 6.700 r.p.m. y aprovecharlo hasta 9.500 r.p.m.; sin llegar al punto donde la potencia cae vertiginosamente. Son 2.800 r.p.m. que se acaban rapidísimamente, pero confieren un grato y eficaz tirón, que se verá incrementado al hacer lo mismo con la siguiente relación del cambio de seis escalones.

Gracias a las seis relaciones se consigue expresar, con grandes resultados frente al reloj, muy adecuadamente este 75 c.c. de 12 caballos (que caso de ser cierto suponen una potencia específica de 160 CV/litro), que en carreteras reviradas convierte a la Hurricane en un hurón muy ágil y veloz, que precisa estar constantemente haciendo uso exhaustivo del cambio sin importar tener que reducir una, dos o tres relaciones antes de entrar en un viraje más o menos cerrado.

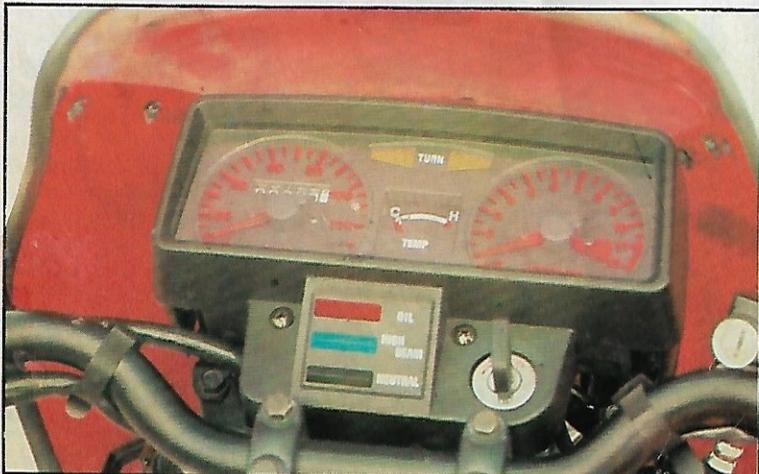
El cambio es vital para aprovechar este motor, y podemos



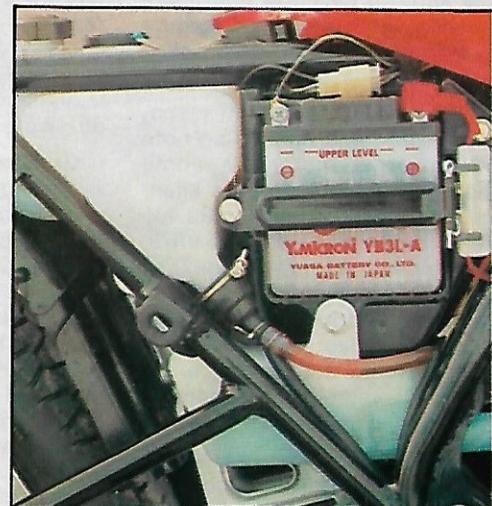
Motor sumamente «puntiagudo» para una moto de estampa turística. Magnífica la sonoridad conseguida: sentado sobre la moto apenas se nota el ronroneo del motor.



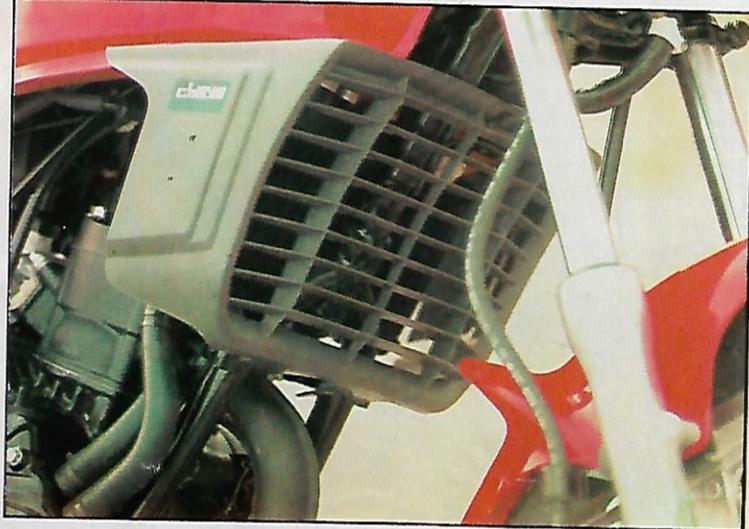
Voluminoso colín, bajo el cual hay un hueco para la herramienta.



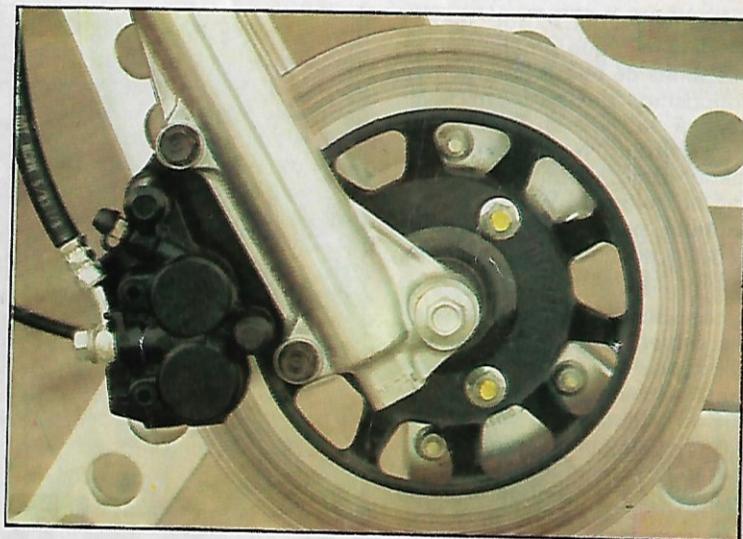
Completo tablier con taquímetro, velocímetro y termómetro de agua, además de chivatos luminosos de nivel de aceite (de mezcla), luz larga y punto muerto. El cierre de dirección se opera con la llave del conmutador de corriente.



Bajo las carcasas laterales, batería y depósito de aceite de mezcla de 1,2 litros de capacidad, de una autonomía de quinientos kilómetros, aproximadamente.



Hay que cuidar los primeros metros de utilización después de arrancar en frío para permitir que la refrigeración líquida tome temperatura. Ganaremos mucho en longevidad de motor.



Freno delantero potentísimo, pero falto de agresividad.

agradecer el buen escalonado del mismo, así como la rapidez de manejo. No obstante, la palanca de selección está demasiado elevada respecto al estribo y obliga a levantar el pie cada vez que se debe reducir.

La palanca de freno trasero también está sobre elevada, lo que obliga a levantar las dos piernas en cada frenada, como si se estuviera pasando un charco.

En ciudad, el motor es menos

adecuado que para carretera, ya que obliga a estar continuamente manejando la palanca del cambio para mantener el régimen dentro del campo delimitado por el máximo y mínimo de 9.500 y 6.700 r.p.m. Preci-

samente ahí es donde se nota la necesidad de tener buenos valores desde 5.000 r.p.m. para que el vehículo pueda ser tratado de acertado GT y útil polivalente.

Por lo que respecta al com-

HONDA HURRICANE

TU MOTO DE GRAN PREMIO.

Quando la pruebas sentirás nuevas e insospechadas sensaciones. Experimentarás esa agradable sensación que da la potencia cuando se apoya en la seguridad.

Porque la nueva HONDA HURRICANE —la primera máquina que Honda fabrica en España— está pensada, diseñada y fabricada con la misma tecnología que Honda aplica a sus grandes motos de competición. Y con las mismas prestaciones.

Pruébala. Verás que, cortando el viento como nunca lo has hecho, acelerando como siempre habías imaginado, tendrás la maravillosa sensación de que todo es fácil.

Comprobarás la comodidad de su revolucionario sistema de amortiguación Honda Pro-Link.

La seguridad de sus potentes frenos de disco de doble pinza. La potencia de su motor refrigerado por agua.

Gozarás, en una palabra, de una moto de verdad.

Cualquier excusa será buena para tenerla, y este año seguro que has hecho méritos para merecer una HONDA HURRICANE

Freddie Spencer
con la HONDA HURRICANE



HONDA IS NO.1

CARACTERÍSTICAS	
Motor	74,9 cm ³ , 2 tiempos, refrigeración líquida, mono
Diámetro x carrera	48 x 41,4 mm
Relación de compresión	7,3 : 1
Carburador	18 mm válvula de pistón
Potencia máxima	12 PS / 9000 RPM
Par máximo	0,95 kg-m/9000 RPM
Encendido	C D I
Arranque	A pedal
Transmisión	6 velocidades
Transmisión secundaria	Cadena
Chasis	Doble cuna, de tubo de acero
Dimensiones	1.980 x 685 x 1.110 mm
Distancia entre ejes	1.250 mm
Altura del asiento	785 mm
Distancia mínima al suelo	165 mm
Capacidad del depósito	12 litros
Llantas	New Com Star
Ruedas	Delantera 2,75 x 18 Trasera 300 x 18
Suspensión	Delantera Telescópica, 130 mm de recorrido Trasera Pro-Link, mono amortiguador, 90 mm de recorrido
Frenos	Delantero Disco hidráulico Trasero Tambor
Peso seco	94 kg

Desde octubre, si compras una HONDA HURRICANE, te regalamos una cazadora HONDA.

Freddie Spencer campeón del mundo en 500 c.c.

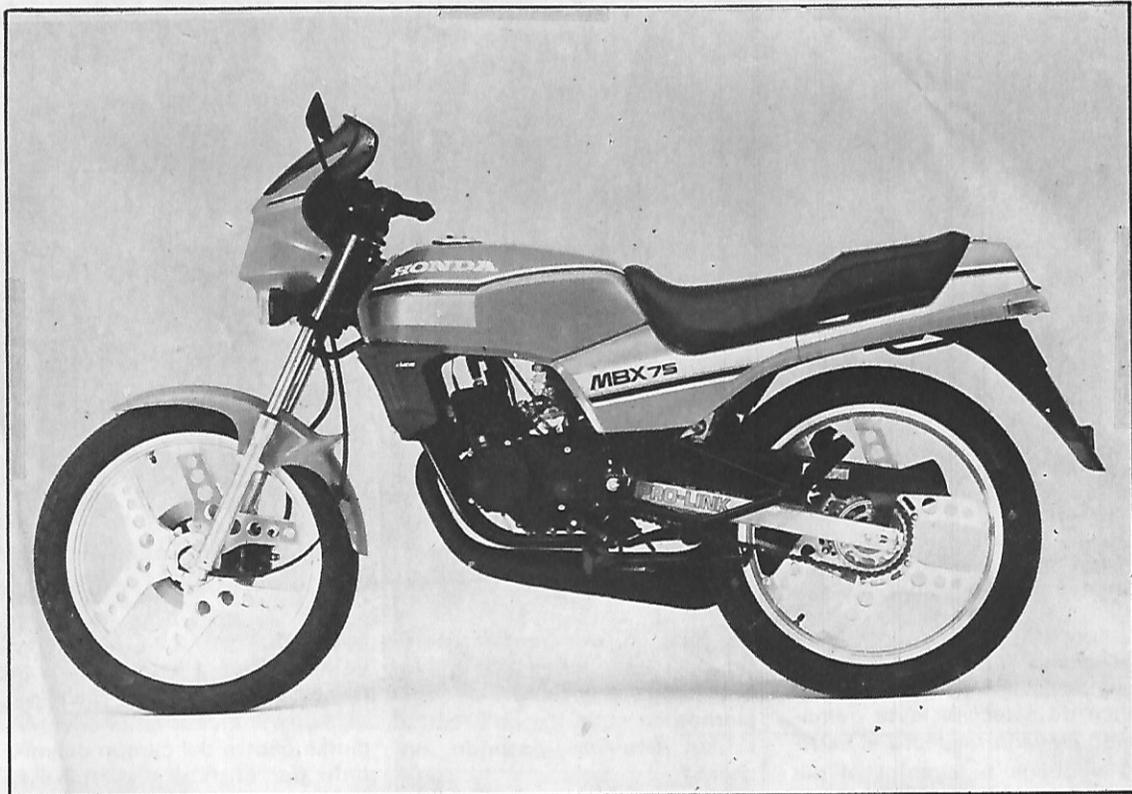
Carrisa, Nereidiam

HONDA

portamiento del motor, hemos de destacar que emana las vibraciones de perfección, que ya conocemos de la mecánica japonesa en general y de Honda en particular. No se percibe el menor ruido, resonancia, martilleo ni vibración. Es casi imperceptible, como si estuviera encerrado en una urna de cristal doble. ¡Fantástico!

Las vibraciones también están solventadas con los medios habituales de la tecnología nipona. Un sistema de contrabalanceo minimiza las vibraciones a niveles de imperfección. El resultado es realmente gratificante tanto por el conductor como por la longevidad de la moto.

Destaquemos que el engrase se efectúa mediante bomba independiente de aceite, recomendando Honda la utilización de aceites sintéticos para el rellenado del depósito, ubicado bajo el asiento y de 1,2 litros de cabida, que deben asegurar una autonomía mínima de 500 kilómetros (para el aceite).



Suspensión, estabilidad y frenado: ¡OK!

El conjunto de la parte ciclista de esta Honda está resuelto con muchísimo acierto y gran tino industrial, que permite abaratar los costos de forma sustancial. El plástico es el material envolvente que domina en la moto (excepto el depósito. ¡Gracias!). El asiento es extraí-

ble, no abatible lateralmente, pero en contrapartida los acabados son realmente fabulosos.

Es evidente que cuando se toma una moto recién salida de la cadena no esté al gusto de la posición del conductor a quien va destinada, pero en este caso hubiéramos tenido que pasar media tarde para poner en su sitio el pedal de freno trasero y de cambio, además de mover el manillar hacia atrás y despla-

zar, consecuentemente, el conjunto de mandos eléctricos y aceleración y freno delantero. Lo dejamos tal como nos la entregaron, sabiendo que se puede hacer una puesta a punto capaz de hacernos sentir identificados con la Hurricane.

Sentado en el amplio sillín biplaza y con las piernas totalmente adosadas al depósito, se tiene la impresión de cabalgar sobre una moto de mayor cilin-

drada. La suavidad es un denominador común en las satisfacciones de esta moto, alcanzando desde el más simple mando eléctrico hasta las suspensiones y frenos.

Resulta muy placentero conducir esta moto, y cuando mejor se aprecian sus dotes naturales de conducción pura es en carreteras reviradas recorridas a ritmo muy elevado, buscando límites y prestaciones reales.

Lanzamiento a bombo y platillo

El lanzamiento que está dando Honda a la nueva Hurricane MBX-75 en nuestro mercado es realmente impresionante. En una primera instancia, y mucho antes de su presentación oficial y puesta en marcha de la cadena de montaje, apareció una intensa campaña de vallas urbanas que sigue en plena vigencia.

El apoyo sectorial de las revistas especializadas es también una buena cuña de penetración interprofesional, y especialistas y sus campañas de publicidad apoyan intensamente la Hurricane.

El contacto con el consumidor directo lo prevén con una campaña de promoción y pruebas dirigidas por cada concesionario a su listado de clientes. Se trata de una postal con un acertado texto en el que se invita a probar la Hurricane tal día, tal hora, etc.

Además, ofrecen el incentivo de una cazadora con los colores de Honda. O sea, que lanzan un nuevo modelo recurriendo a la ya siempre golosa compensación del regalo.

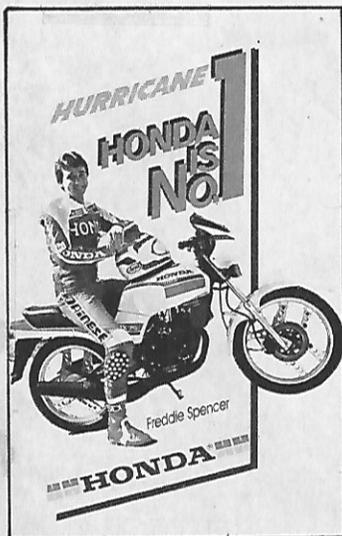
También en el sector más joven se fomenta el nombre e imagen de marca con nada menos que Freddie Spencer sentado en la Hurricane en formato pegatina.

¡Esto es lanzar un producto! Así funciona el marketing.

¿Para cuántas unidades?

Dicen que para 6.500 en los próximos quince meses.

C. D.



Estuvimos con Luis Miguel Reyes haciendo la prueba de la Honda «Hurricane», cada uno a los mandos de un ejemplar, rodando por carreteras de todo tipo, pero llevando las posibilidades al máximo en rutas muy sinuosas, donde entran en acción todos los elementos de la moto.

En lo que respecta a la suspensión-amortiguación y su consecuencia en la estabilidad, podemos dar una elevadísima nota a Honda... El «pro-link» ofrece un comportamiento sensacional, rayando la perfección, tanto en el aspecto de estabilidad como en el de confort.

El «pro-link» tiene la enorme ventaja de un recorrido largo, donde el primer tercio es muy blando y confortable, para endurecerse de forma progresiva a medida que cubre su trayectoria. Ello permite alejarse de las antiguas suspensiones extraduras, sin que por ello pierda ni un ápice de eficacia. Es más, diría que jamás en la vida he probado una 75 que se comportara de forma tan maravillosa en conducción rápida y un tanto forzada.

La horquilla es asimismo de gran eficacia, pero resulta, a todas luces, excesivamente blanda, especialmente en las apuradas de frenada y algún trecho muy bacheado. Considero —según mi gusto personal— que el aceite de la misma debería ser más denso para endurecer la facilidad que tiene para hundirse. De todas formas, no hemos tenido la más mínima crítica a lo largo de esta prue-

ba. Tanto Luis Miguel como yo mismo hemos encontrado el comportamiento en curvas muy adecuado y jamás hemos tenido un susto, aunque a decir verdad sabemos que todavía se puede estrujar más a esta liviana 75 de Honda, pero entonces ya entraríamos en la temática de los neumáticos, que si por el momento han dado unos resultados maravillosos y la goma del delantero es muy blanda en sus flancos, no sabemos hasta dónde llegan, aunque con las muestras que nos dieron en la prueba podemos creer que se trata de unos «Bridgestone» muy bien elaborados para las prestaciones de esta moto.

En el apartado frenos nos encontramos ligeramente decepcionados por el tacto, ya que la

potencia es más que suficiente para lo que da, y puede llegar a dar de sí, la «Hurricane». El generoso disco delantero de 220 mm. de diámetro y accionado por una pinza Honda de doble pistón, es muy potente, pero carece de aquel tacto agradable que tienen las Honda «grandes»; aquella progresividad suave que transmite el efecto frenante a través de los dedos no lo tiene el conjunto de la MBX. Más nos recuerda el tacto de los antiguos «Scarab» y primeros «Brembo», de «tacto tabla», que cualquiera de los actuales japoneses.

En cuanto a equipamiento y detalles de manejo, debemos resaltar el grupo de mando eléctrico unificado en el lado izquierdo, el tablier con taquíme-

tro, velocímetro y termómetro de agua, y chivatos luminosos de nivel de aceite (para la mezcla), luz larga y punto muerto. Destacable el cierre de dirección desde el conmutador de corriente, actuando directa y verticalmente sobre la pipa de dirección.

Como extras opcionales sobre pedido se puede montar un acertado portapaquetes que se monta sobre el colín, y un carenado inferior de «quilla» que debería mejorar la velocidad máxima.

En nuestro «test» con Luis Miguel vestido con mono de cuero, botas e integral, conseguimos una máxima de 101,75 kilómetros por hora con el piloto aplanado. Los datos oficiales de Honda hablan de 110 kilómetros por hora, cifra que no acabamos de entender, por quedar excesivamente alejada de la que conseguimos con un piloto de poco peso y reducido volumen, lo mejor para hacer este tipo de pruebas contra el cronómetro...

Para concluir, hemos de recapacitar y valorar el conjunto en su comportamiento y prestaciones para darnos cuenta que se trata de una interesantísima 75 c.c. cuyo comportamiento es fabuloso, y rezumando calidad se pone a la vanguardia española de este segmento, aunque el elevado precio sigue dejándonos en un mar de dudas ante su éxito comercial para colocar 6.500 unidades en España dentro de los quince próximos meses.

Carlos DOMINGUEZ

FICHA TECNICA

Motor: Dos tiempos, refrigerado por agua.

Número de cilindros: Uno.

Diámetro de carrera: 48 X 41,4 mm.

Cilindrada total exacta: 74,9 c.c.

Relación de compresión: 7,3 : 1.

Potencia máxima: 12 CV a 9.000 r.p.m.

Carburador: 18 mm. de diámetro.

Equipo eléctrico: Encendido electrónico tipo CDI.

Cambio: Seis velocidades.

Bastidor: Mixto, de chapa estampada y tubo de acero, de simple cuna desdoblada.

Suspensión delantera: Telescópica, de 130 mm. de recorrido.

Suspensión trasera: Pro-Link, de 90 mm. de recorrido.

Freno delantero: Disco hidráulico, de 220 mm. de diámetro.

Freno trasero: Tambor.

Neumáticos: Delantero, 2,75 X 18; trasero, 3,00 X 18.

Longitud total: 1.980 mm.

Distancia entre ejes: 1.250 mm.

Anchura máxima: 685 mm.

Altura máxima: 1.110 mm.

Peso: 94 Kg. en seco.

Capacidad de depósito: 12 litros.

Velocidad máxima: 101,75 Km/h.

Precio: V. P., 239.000 ptas.