

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Honda PXR
Toma de contacto

Hacia arriba

Honda ha presentado un nuevo ciclomotor, si bien en realidad no es más que el conocido PX, pero con algunas mejoras, sobre todo estéticas; un ciclomotor que sorprende por su poder de ascensión, muy bien acabado y que tendrá como único hándicap un precio un poco elevado. Los nuevos colores y Styling lo convierten en uno de los ciclomotores más interesantes de nuestro mercado, que junto con el Scopy representa la ofensiva de Honda-España en las motos de mínima cilindrada.

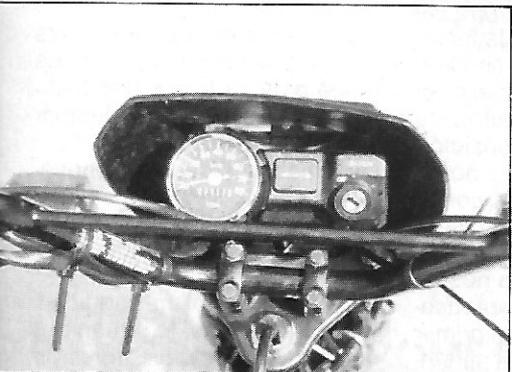
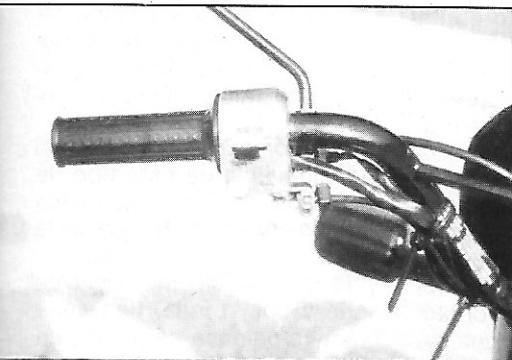
A primera vista llama la atención por su acertado diseño y sobre todo porque se sale un poco del concepto clásico de ciclomotor que tenemos en España. A ello contribuyen sus ruedas de pequeño diámetro, unos neumáticos tipo trial, combinados en esta versión con unas llantas realmen-

te bonitas, y firmadas por Grimeca.

Tal vez dé la impresión de ser un vehículo más bien mixto, es decir, ciudadano pero con pretensiones «montañeras», pero nada más lejos de la realidad, ya que su función es meramente ciudadana y sus argumentos más válidos son una respuesta



Motor super silencioso el de esta «Hondita» PXR.



En el puño de la izquierda, mandos de aire, intermitentes y bocina. Velocímetro y llave de contacto y luces, de una sola posición, en el centro. Buena posición de conducción, con un asiento de generosas dimensiones.



Las diferencias entre la antigua PX y esta PXR quedan muy claras en esta foto: guardabarros delantero, placa frontal y faro, intermitentes y llantas Grimeca.

sorprendente, un poder de ascensión magnífico y una gran suavidad.

Así es lo último de Honda-España

Indudablemente la casa japonesa pretende seguir una política parecida a la de Sema-Yamaha, pero se encuentra con el hándicap de no disponer de unas instalaciones realmente apropiadas para montar sus motos.

Lo que será la nueva Hurricane 74 c.c. tendrá posiblemente muchos componentes de la industria auxiliar española, pero

en este caso no es así y nos encontramos con un ciclomotor que tiene sello de moto extranjera y en él, hasta los neumáticos vienen de más allá de los Pirineos.

El motor es un monocilíndrico de «dos tiempos» que sorprende por su casi nula sonoridad y por su suavísima respuesta. El embrague es centrífugo y en seco, el variador de poleas variables y correa dentada.

No lleva platinos. El encendido es electrónico y la PXR monta una batería de 12 V.

El depósito tiene una capacidad de 4 litros (reserva incluida).

Frenos de tambor, horquilla

Marzocchi y un solo amortiguador trasero.

Sobre la Honda

En primer lugar hay que destacar su perfecta posición de conducción. Los puños son de buena calidad, no así las manetas de freno. El asiento es de generosas dimensiones y aunque algo duro, resulta bastante cómodo. Los pies los deberemos poner en los siempre molestos pedales. A la izquierda quedan los interruptores de los intermitentes, el mando del aire y del potentísimo claxon, y frente a nosotros un pequeño cuadro de instrumentos con un velocímetro y la llave de contacto, con tres posiciones: una para desconectar y parar la moto (no lleva botón de paro), otra para poner el contacto, y la tercera para conectar las luces. Creo que un ciclomotor de este nivel debería de llevar un botón de paro y las luces con posición de cortas y largas, pero no es así. La luz se encenderá con la llave y no tendremos opción a escoger su intensidad.

La puesta en marcha nos da un sonido de motor prácticamente inexistente y ya al primer golpe de gas sorprende su empuje. Una maravilla que nos permitirá (cosa muy importante en

ciudad) el salir los primeros de los semáforos de nuestra ciudad.

Suavidad, suavidad y suavidad, es la constante de esta «Hondita»; ni un ruido extraño, una respuesta muy buena desde abajo y una velocidad punta un poco justa.

Las suspensiones cumplen sin más, aunque la horquilla delantera es bastante más efectiva que la del PX.

La estabilidad es buena, a pesar de montar unos neumáticos Hutchinson con aires «trialeros». Su robusto chasis de tubo de acero es muy rígido.

Lo que nos ha dejado satisfechos son los frenos. Aparte de que las manetas son de mala calidad, el frenado queda bastante justo, sobre todo el trasero.

Cosas de la «Hondita»

A diferencia del modelo anterior este modelo monta unos intermitentes, muy útiles en ciudad. Van montados de forma elástica y ello nos ahorrará dinero en caso de caídas, golpes y demás.

No sólo ha cambiado la pintura (mucho más acertada); el guardabarros delantero es ahora más envolvente y las llantas de radios se han visto sustituidas por unas Grimeca preciosas.

Otra novedad es la placa delantera y el faro. La primera hace de pequeña cúpula (muy estética) y el faro es ahora rectangular.

Muy cómodo, y en mi opinión indispensable en este tipo de vehículos, es el portapaquetes situado en la parte trasera de la moto.

El arranque eléctrico viene de serie y por si falla, tiene una práctica palanca de puesta en marcha situada en el lado derecho.

El sonido del motor es más parecido a un cuatro tiempos que a este motor de dos tiempos; la mezcla se debe efectuar al 2 por ciento.

Se han unificado los modelos y tan sólo se venderá el que os presentamos hoy. Así pues, vienen todos con arranque eléctrico y con intermitentes.

El precio será un hándicap. Sus 124.000 ptas. lo sitúan por encima de los ciclomotores de venta en nuestro país. □

Alex MEDINA

ZONA PUERTA TOLEDO - EMBAJADORES



NUEVA TIENDA CON SERVICIO TALLER
SERVICIO DE RECOGIDA DE MOTOCICLETAS
C/LAUREL, (6. Telef.: 227 54 61. MADRID-5