Ensayo Honda MBX 75 HURRICANE

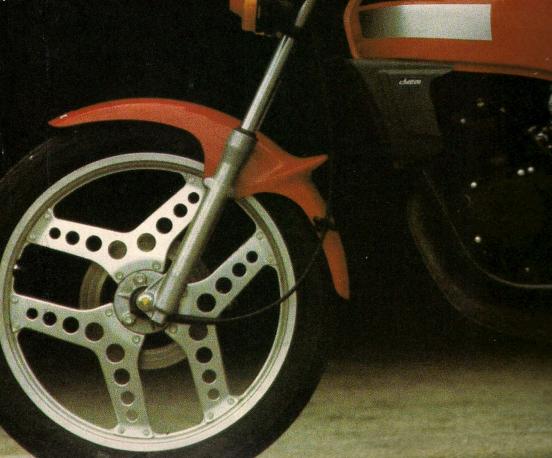
TENTACIONES IRRESISTIBLES

¡Quién tuviera ahora 16 años!

Es la exclamación irreprimible de cuantos, habiéndo pasado de esa bendita edad, hemos tenido ocasión de subirnos y conducir la Honda MBX 75 «Hurricane»

¿Quién los pillara! Pero con una quiniela de catorce resultados en el bolsillo, con un papá rico o con una muñeca tipo Hulk para que aguantara el esfuerzo de firmar un buen montón de letras.

Y es que con los tiempos que corren, pedir algo así como 240.000 ptas por una 75 c.c. (sin contar con el seguro), es pedir mucho. De acuerdo que la —perdonadme el grandilocuente epíteto— maravillosa MBX Hurricane es eso, una maravilla, un sueño, pero no me negaréis que las cosdas se han disparado un poco, y hablar de un cuarto de millón, para depende de qué cosa, es hablar de mucho dinero, y os lo dice un padre de familia al que le gustan muchísimo las motos.



ACELERACION

La prueba de aceleración la hemos realizado tan solo en los 50 m. y 100 salida parada, ya que al tratarse de una máquina de tan solo 75 c.c. no hemos creído conveniente tomar en consideración los 400 m. salida parada, como es habitual en las máquinas «grandes».

Los mejores resultados obtenidos han sido los siguientes:

50 m. salida parada 100 m. salida parada

4" 75/100 7" 70/100

ERROR VELOCIMETRO

Un dato no demasiado significativo pero que hemos querido incluir puesto que en muchas ocasiones induce a cometer errores de apreciación.

Km/h. velocimetro

Km/h. reales

60 Km/h.

54 Km/h. 62 Km/h.

70 Km/h.

80 Km/h.

71 Km/h.

CONSUMO

La prueba de consumo la hemos realizado en un recorrido mixto carretera nacional-comarcal-autopista, y también en un recorrido mixto ciudad-carretera comarcal. Siempre con el motor al máximo de solicitación (de 8.000 a 9.500 r.p.m.), por lo que éstas cifras serán fáciles de rebajar.

El consumo se muestra discreto (lleva un carburador de tan solo 18 mm. Ø difusor) teniendo en cuenta que es una máquina capaz de mantener velocidades de 90 Km/h. e incluso más por espacio de horas y horas, lo que la convierte en una excelente rutera de peso ligero.

Autopista-C. Nacional-Comarcal

4,3 litros/100 Km. 4,7 litros/100 Km.

Ciudad-C.Comarcal

VELOCIDAD MAXIMA

La velocidad máxima la hemos realizado con varios kilómetros de lanzamiento y un solo ocupante en la motocicleta, vestido con mono de cuero y casco integral.

Dos pasadas en ambos sentidos, realizando el promedio entre ambas.

Piloto aplanado: 107 Km/h. Piloto incorporado: 98 Km/h.

LA OPINION DEL PASAJERO

Pese a lo pequeño de la cilindrada de 75 c.c. hemos creído interesante incluir la opinión del pasajero.

Muy bien en cuanto al asiento, correcto de mullido y dureza. Así mismo la ausencia de vibraciones se agradece tanto en viajes largos como en cortos recorridos. El asiento además es poco deslizante, por lo que el pasajero no se vendrá encima del conductor en las frenadas.

Único punto negativo es la colocación de las estriberas, demasido altas y que obligará a llevar las piernas encogidas. En cortos recorridos esto será poco importante, pero en largos provocará un pronto cansancio del pasajero, sobre todo si éste (o ésta) es «piernas largas».

> En la fotografía inferior aspecto del motor (sin carburador) sin la tapa del encendido, como puede observarse, electrónico. La admisión viene regulada por válvulas, y el engrase es separado. El radiador de refrigeración es de muy reducidas dimensiones, pese a cumplir a la perfección con su misión.

A la derecha, aspecto del tubo de escape, sobredimensionado en la parte posterior para albergar al eficaz silencioso que convierte los ronquidos del mortor en un murmullo.

ASI ES LA MBX HURRICA-NE 75

Comencemos hablando de la estética de esta máquina.

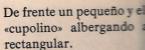
En primer lugar citando el depósito de gasolina (y no decimos combustible puesto que esta 2T lleva engrase separado). Es metálico, con tapón de cierre por llave, y con una capacidad de 12 litros (de los cuales 1,2 son de reserva).

Casi montando su extremo anterior sobre él, encontramos el asiento, biplaza, extraíble (tiene cierre por llave en el colín) y dando acceso al depósito de lubricante de la mezcla. Tras el asiento, el colín, con cabida para una buena dosis de herramientas y documentos.

Frente al depósito, el cuadro de instrumentos, portando velocímetro y cuentakilómetros (total, no parcial, lo cual consideramos un fallo) tacómetro cuentavueltas y a visadorres, siendo éstos de intermitencias, luz larga, punto neutro del cambio, nivel de aceite de la mescladora, luz parga, y una aguja indicadora de la temperatura del mo-

A la izquierda del manillar, los conmutadores de luces (guiados además por la posición de la llave de contacto), claxon y embrague. A la derecha del manillar únicamente la maneta del disco delantero y la bomba, con depósito de nivel controlable.





Tras el asiento, algo que omitido, los intermitenta teriores, integrados al co como la luz piloto.

En cuanto al chasis, se t un compartido entre ch acero y tuvo de simple o el mismo material, desd frente al motor para per salida del escape, central Por lo que respecta a l pensiones, el sistema cional de horquilla tele en la parte frontal, y el l (en las Honda) Pro I amortiguador único, en terior, soportado por un lante de aluminio de rectangular.

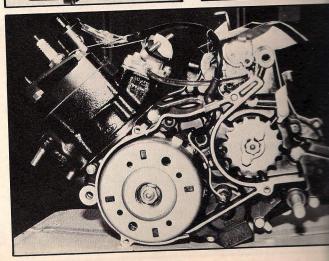
Los frenos comparten t delantero de doble bom go así coko un doble dis tambor trasero, montad ruedas de aluminio Star», calzadas sobre Bridgestone.

El motor es un monoc de dos tiempos, con r ción líquida, asistida p ba centrífuga con mano nico.

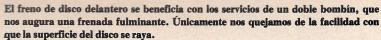
La admisión viene regu láminas, con distribu cinco lumbreras de tra cia. El engrase es separ bomba mecánica.

Diámetro por carr 48×41,44 mm. nos d cilindrada de 74,9 c.c.









En la foto inferior derecha, detalle del depósito de aceite de la mezcla, de 1,2 litros de capacidad, accesible tras retirar el asiento (cierra por llave).

A la derecha, la caja de filtro, combinando su misión con la de silenciar efectivamente la admisión.

La potencia anunciada por el fabricante es de 12 Cv. a 9.000 r.p.m., mientras que el carburador es un pequeño Mikuni de 19 mm.

La caja de cambios es de seis relaciones

Importante resaltar la puesta en marcha, con posibilidad de marcha accionada, apretando (lógicamente) el embrague.

El equipo eléctrico es de 12 V, con generador de corriente alterna, que produce 90 W a un régimen de 5.000 r.p.m.

La batería es de 12 V. 3 Ah., alimentando el claxón, intermitentes, luz de pare, así como luz de paro y testigos.

El faro, rectangular, es de 12 V 35/55 W, alimentado directamente por el generador.

Una sola llave acciona todas las cerraduras de la motocicleta.

Finalicemos citando las opociones, siendo éstas la quilla aerodinámica inferior, el portapaquetes posterior y el retrovisor del extremo derecho del manillar

FRENADA

Como es habitual en nuestros ensayos, la frenada ha sido realizada sin la ayuda del poder de retención del motor, es decir, apretando la maneta de embrague y confiando la detención única y exclusivamente a los frenos.

Hemos tomado la frenada a dos velocidades distintas, velocidades que consideramos las medias utilizadas en conducción ciudadana.

Los resultados han sido los siguientes.

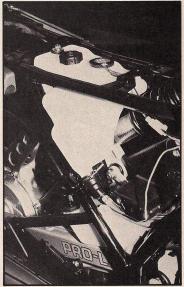
40 Km/h.

4,6 m.

60 Km/h.

10,4 m.





ATENCON Proposition of the second of the se

PRECIO: 239.000 ptas con matrícula y sin seguro

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR: Monocilíndrico, de dos tiempos, con refrigeración líquida mediante bomba. Radiador situado bajo la pipa de dirección.

DIAMETRO POR CARRERA: 48×41,4 mm.

CILINDRADA EXACTA: 74,9 c.c.

POTENCIA MAXIMA: 12 Cv. a 9.000 r.p.m.

PAR MAXIMO: 0,95 Kg/m a 9.000 r.p.m.

RELACION DE COMPRESION: 7,3:1

ADMISION: Láminas a cilindro.

CARBURADOR: Mikuni de 18 mm.

ARRANQUE: Por palanca, posibilidad con marcha engranada.

EMBRAGUE: Discos múltiples en baño de aceite.

ENCENDIDO: Electrónico.

CAJA DE CAMBIOS: Seis velocidades.

TRANSMISION SECUNDARIA: Por cadena.

SUSPENSION DELANTERA: Horquilla telehidráulica Showa, eje avanzado y 130 mm. de recorrido.

SUSPENSION TRASERA: Pro-Link, monoamortiguador Showa, de 90 mm. de recorrido.

FRENO DELANTERO: Disco hidráulico con doble bombín.

FRENO TRASERO: Tambor de simple leva.

NEUMATICOS: 2,75×18" tras. Bridgestone.

LLANTAS: Com Star tipo «Boomerang»

BASTIDOR: Mixto de chapa estampada y tubo de acero en simple cuna desdoblada.

PESO: 94 Kg. en seco.

DEPOSITO DE GASOLINA: Metálico, de 12 litros de capacidad

DIMENSIONES: 1.980×685×1.100 mm.