

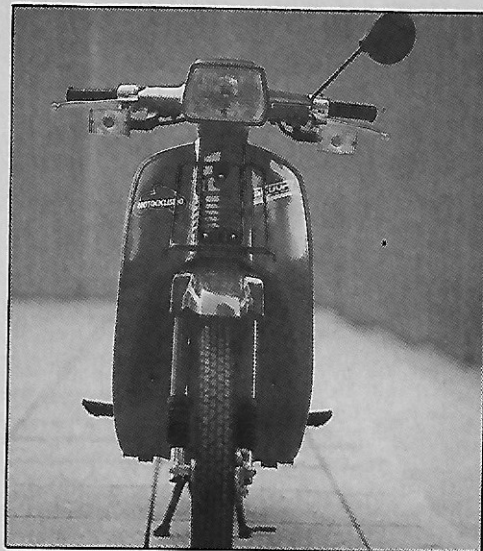
SERIE ECONOMICA

Honda Scoopy 80

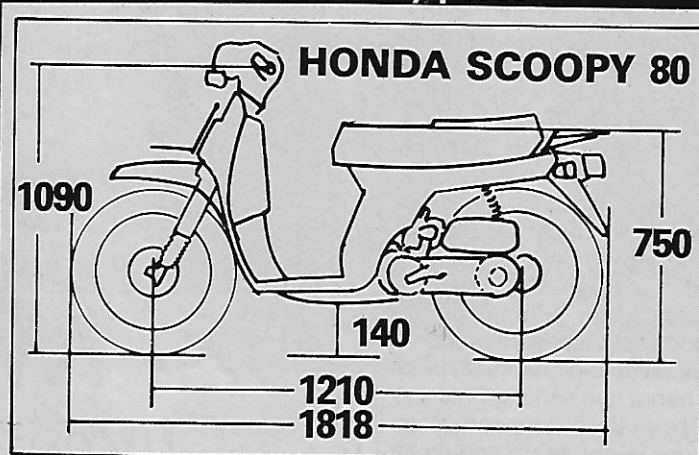
Prueba

Equilibrio

Si pensamos en una moto económica, todo uso, una cuarto de litro sería la solución ideal. En cambio, si por donde nos vamos a mover fundamentalmente es por ciudad, esa cilindrada podría resultar excesiva, su peso exagerado y la manejabilidad insuficiente. Lo suyo sería pedir además que se pudiera circular, ocasionalmente, sin casco y que... ¿fue-
ra un scooter?



Dimensiones y pesos



Longitud total.....	1.818 mm.
Distancia entre ejes.....	1.210 mm.
Anchura manillar.....	694 mm.
Altura manillar.....	1.090 mm.
Luz al suelo.....	140 mm.
Altura asiento.....	750 mm.
Peso.....	71 Kg.

EN principio bien; no te manchas, te proteges del frío, tienes movilidad en las piernas... pero en contrapartida, sus pequeñas ruedas no benefician la estabilidad y la protección contra la suciedad entorpece la accesibilidad mecánica. Y aquí es donde entra en acción el pequeño Scoopy de Honda.

Lo mejor de la moto, lo mejor del scooter, lo mejor del ciclomotor

A primera vista puede parecer un scooter, y así lo revela el bastidor abierto, el escudo frontal y el manillar carenado. Pero fíjate bien; equipa llantas de radios en medida grande (16 pulgadas), su parte posterior no recoge totalmente el motor, y tampoco el guardabarros lo hace con la rueda delantera.

Aparte de esto, el Scoopy cuenta con transmisión automática por variador (el mismo sistema de los ciclomotores automáticos punteros), de lo que se beneficiará el propio piloto, que sólo deberá pensar en acelerar, desacelerar y frenar.

Estética discutible

Así es el «invento» Scoopy, una mezcla de proporciones distintas de un scooter, moto y ciclomotor, con más dosis del primer ingrediente, del cual deriva su nombre. La estética puede parecer poco conseguida debido al chocante cocktail de elementos, no obstante con unas ruedas de aleación, en sustitución a las de radios con frenos cilíndricos, se hubiera obtenido un mejor resultado en diseño.

En el esqueleto del Scoopy es donde también están las novedades o mejor dicho las «cosas raras»; la parte anterior es una monoviga que va desde la pipa de la dirección hasta la tarima, en cambio, toda la parte posterior es un monocasco construido en chapa de acero con sus correspondientes refuerzos. Todo el bastidor está vestido con una carrocería de plástico compuesto por cinco piezas, por lo que en caso de de-

terioro de alguna parte bastará con sustituir la pieza dañada.

El manillar es un tubo que queda oculto junto con los cables de transmisión por un carenado del mismo material.

Extraña cilindrada

El motor junto con la transmisión, como en todos los scooters, sirve de brazo basculante y debido a que no se encuentra expuesto a la marcha se debe valer para su refrigeración de una corriente de aire forzada mediante unas aletas que incorpora el rotor del plato magnético.

La transmisión —como ya se ha comentado— es automática por variador, derivada de su hermano menor el PXR. Pero no pensemos que el Scoopy equipa el mismo motor que el PXR; para salir de dudas el Scoopy tiene un cilindro vertical y ligeramente inclinado hacia detrás, mientras que el PXR lo lleva horizontal.

El cilindro cubica 80 c.c., una cilindrada un tanto extraña. Por sus características podía competir contra el scooter de Derbi y la PR-S 75 de Vespa. Sin embargo, cinco centímetros cúbicos pueden parecer insignificantes, pero esa menudencia obliga a conducir el Scoopy con el carnet A-2 y, por lo tanto, con más de 18 años de edad. De esta forma, los verdaderos competidores del moto-scooter de Honda serían la Vespa 125 PK-S y CL y la futura Benelli S 125.

Si lo comparamos con el primer grupo de scooters, el Scoopy se permite tutearse con ambas marcas e, incluso, les supera ligeramente en prestaciones. Con el segundo grupo se encuentra en clara desventaja en aceleraciones y velocidad punta, debido a sus 45 c.c. de menos, pero destaca en peso y consumo; y a igualdad de equipamiento (PK-S 125 Elestart y Benelli) también en precio; a pesar de que Lezauto no se ha pronunciado en este sentido con el precio de la Benelli creemos que le va a ser bastante difícil ofrecer su producto a un precio inferior a las 200.000 pesetas.

www.motosclasicas80.com


motos clásicas


info@motosclasicas80.com





El Honda Scoopy 80 esconde bajo el asiento los depósitos de combustible y aceite y la batería de 12 V. 4A h., corazón eléctrico de este pseudo-scooter.



El mismo escape hace de brazo derecho de basculante. Este se muestra muy silencioso y poco «fumador». El cilindro se sitúa en posición vertical y va refrigerado por circulación forzada de aire.



La transmisión es automática por variador, el mismo sistema que utilizan todos los ciclomotores punteros.



El Scoopy cuenta con dos portabultos en forma de parrilla, situados en su parte anterior y posterior. Para la fijación del equipaje se precisan pulpos o elásticos.

Mantenimiento

Presión neumáticos: delantero 1,75 Kg/cm², trasero 2 Kg/cm²; con pasajero, delantero 1,75 Kg/cm², trasero 2,8 Kg/cm². Bujías recomendadas: NGK BPR 6 HS, ND W 20 FPR. Distancia entre electrodos bujía: 0,6-0,7 mm. Fusible instalación eléctrica 7A.

Ficha técnica

Motor: Monocilíndrico dos tiempos refrigerado por aire forzado. Diámetro por carrera: 48 x 44 mm., 79,6 c.c. Relación de compresión: 6,8/1. Lubricación separada. Transmisión automática por variador. Arranque eléctrico.

Bastidor: Abierto construido en chapa y tubo de acero. Ángulo de lanzamiento de horquilla: 63° 15'. **Suspensiones:** Delantera por horquilla telescópica. Trasera por amortiguadores.

Neumáticos: Medidas 2,75 x 16"6 PR. **Capacidad de depósito:** Gasolina 4,5 litros. Aceite 1,2 litros.

Batería: Yuasa 12V. 4 Ah.

Encendido: Electrónico por descarga de condensador (CDI).



El cuadro de instrumentos se puede considerar muy completo. Incluye velocímetro, cuentakilómetros, medidor de combustible e indicadores de luces largas o intermitentes.

Honda Scoopy 80

Por 200.000 pts. Montesa-Honda nos ofrece «algo» muy parecido a un scooter, con arranque eléctrico, engrase separado, un completo cuadro de instrumentos con medidor de gasolina incorporado y starter automático entre otras cosas. No está nada mal y, además, es importado. Al venir de fuera de nuestro país, el Scoopy llega con 60.000 pts. de «clavo» (impuestos) dentro de las 200.000 de su precio al contado y matriculado. Pensar por un momento en el Scoopy disfrazado de «Made in Spain». Si se ensamblaran en una nave de Montesa, como se hacía con las Hurricane, resultaría que el Scoopy podría costar 140.000 pts.; ¡vaya palo! Casi, casi como un ciclomotor. Esto debería señalarnos que nuestra industria debe estudiar la manera de ofrecer productos a precios más competitivos.

Calidad Honda

El arranque del Scoopy se basa en el mismo sistema de su hermano menor el PXR, pulsando el botón de puesta en marcha y al mismo tiempo accionando cualquiera de los frenos como medida de seguridad para no deteriorar el piñón del bendix, si el motor está girando. También como medida de seguridad, y con el fin de evitar un posible susto al bajar el Scoopy del caballete y encontrarnos con la rueda anterior levantada, viene dotado con un sistema que bloquea la maneta del freno trasero. La operación de arranque no va acompañada por el uso del starter, que es automático en el Scoopy, que junto con la ausencia del grifo de gasolina —el cual se sustituye con una válvula a depresión— reducen al mínimo de mandos el modelo.

En marcha también recuerda al PXR. El sonido que emite el escape es muy apagado y las vibraciones no hacen acto de presencia en ningún momento; incluso puede parecer que llevamos un vehículo eléctrico.

El mayor efecto giroscópico producido por las ruedas de 16 pulgadas del Scoopy

El Honda Scoopy 80 y sus más directos rivales

	Acceleración 100 metros	Acceleración 200 metros	Velocidad máxima	Consumo	Precio	Peso
Benelli S 125	8,8 seg.	13,5 seg.	98,5 Km/h.	3,2	s/c.	90 Kgs.
Honda Scoopy 80	9,3 seg.	16,7 seg.	81,7 Km/h.	3,2	199.900	70 Kgs.
Derbi Scoot 75	—	14,8 seg.	78,5 Km/h.	—	196.430	78,5 Kgs.
Vespa Junior 75	9,6 seg.	15,8 seg.	72,7 Km/h.	2,8	170.627	79,5 Kgs.
Vespa PKS 75 '85	—	15,5 seg.	78,1 Km/h.	—	204.923	95 Kgs.
Vespa PKS 125	8,7 seg.	13,8 seg.	91,7 Km/h.	2,6	210.922	95 Kgs.

Nota: Los consumos se obtienen a 80 Km/h. mantenidos excepto en la Scoopy, Scoot y Vespa de 75 cc., que se han conseguido rodando a 70 Km/h.
(Datos obtenidos de las siguientes pruebas en MOTOCICLISMO: Benelli, 890; Derbi Scoot, 832; Vespa Junior 75, 854; Vespa PKS 75, 832; y Vespa PKS 125, 863.)

Condiciones económicas

Contado	Seguro	Entrada	6 meses	12 meses	24 meses	30 meses	36 meses
199.900	R.C.	32.450	33.350	17.825	10.440	8.816	7.637
—	R.I.	32.450	35.075	18.758	10.960	9.272	8.032

En ventas al contado no se incluye ningún tipo de seguro. Riesgos incluidos en entradas R.C.: Seguro obligatorio, responsabilidad civil, defensa judicial y reclamación de daños. Riesgos incluidos en entradas R.I.: mismos que en R.C. con incendio del vehículo, robo, fianzas, accidentes y gastos de curación.
(Financiación facilitada por Motor City. Plaza de Juan Zorrilla, 4. Madrid.)

Las económicas frente a frente

Velocidad máx. Km/h.

	80	100	120	140	160
Cagiva Ala Verde 250					133
Honda CS 125					109,6
Honda Scoopy 80					81,7
Montesa Impala 2					112,5
Ossa 250 TE					116,6
Vespa 200 DN					107,6
Yamaha SR 250					124,8

Par máx. a la rueda Kgm/r.p.m.

	0,7	1,4	2,1	2,8	3,5
Cagiva Ala Verde 250					2,66/5.750
Honda CS 125					0,6/6.800
Honda Scoopy 80					—
Montesa Impala 2					1,44/4.100
Ossa 250 TE					2,01/5.800
Vespa 200 DN					1,39/4.800
Yamaha SR 250					1,46/6.700

Peso Kgs.

	80	100	120	140	160
Cagiva Ala Verde 250					131
Honda CS 125					118
Honda Scoopy 80					71
Montesa Impala 2					95
Ossa 250 TE					105
Vespa 200 DN					105
Yamaha SR 250					125

Potencia máx. a la rueda CV/r.p.m.

	11	14	17	20	23
Cagiva Ala Verde 250					23/6.200
Honda CS 125					8,4/6.900
Honda Scoopy 80					—
Montesa Impala 2					9,4/4.700
Ossa 250 TE					18/7.000
Vespa 200 DN					9,4/6.000
Yamaha SR 250					16/7.600

Consumo a 85 Km/h. litros/100 Kms.

	2	3	4	5	6
Cagiva Ala Verde 250					5,0
Honda CS 125					2,5
Honda Scoopy 80					2,3 (*)
Montesa Impala 2					3,75
Ossa 250 TE					4,31
Vespa 200 DN					3,2
Yamaha SR 250					3,58

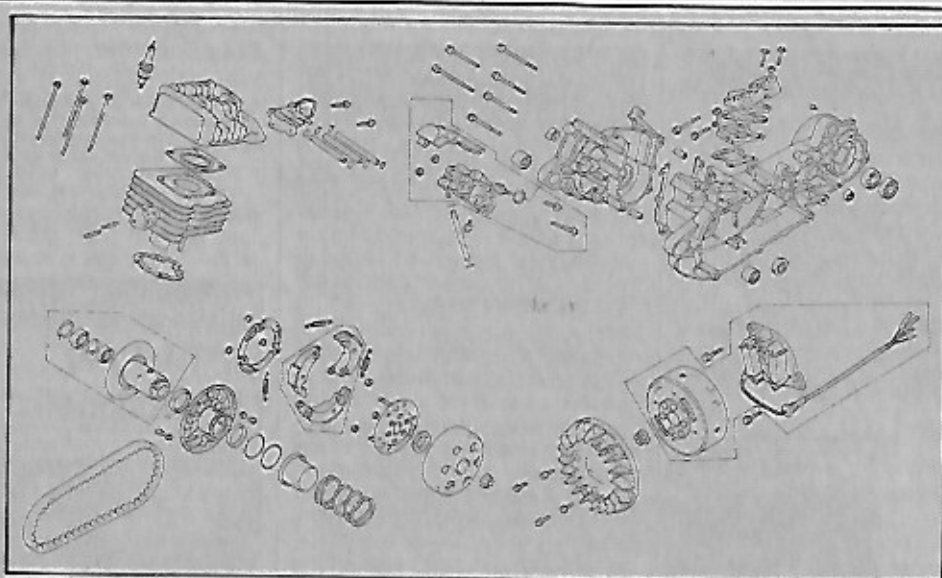
Precio contado Pts.

	215	250	285	320	355
Cagiva Ala Verde 250					349.600
Honda CS 125					259.900
Honda Scoopy 80					119.900
Montesa Impala 2					220.050
Ossa 250 TE					271.900
Vespa 200 DN					226.662
Yamaha SR 250					358.300

(*) Consumo a 70 Km/h. mantenidos.

frente a una de 10 pulgadas se nota. Con rueda pequeña el vehículo tiende a seguir la línea recta y nos costará meterlo en una curva. Esto disminuye con la rueda grande y a lo sumo nos encontraremos con que nos falta un depósito entre las piernas para ayudarnos a recuperar la posición vertical después de una tumbada.

De suspensiones anda flojillo el Scoopy. En carreteras en mal estado la horquilla delantera hará tope enseguida. Los amortiguadores posteriores cuentan con un muelle bien estudiado, pero en las características técnicas facilitadas por el importador reza, que son hidráulicos cuando en realidad dicho elemento brilla por su ausencia.



Bajo la lupa

El motor de la Honda Scoopy 80 es un monocilíndrico de dos tiempos que cubica 79,6 cc. La admisión está controlada por una caja de láminas y se realiza directamente al cárter.

El starter es automático consistiendo en un bimetálico térmico, esto es, dos láminas que permanecen cerradas cuando el motor está frío obstruyendo el paso de aire, y una vez que alcance éste una cierta temperatura las láminas se abren.

Para el encendido se recurre a un volante magnético electrónico con descarga por condensador (sistema CDI).

La transmisión es la clásica por variador y correa, muy utilizada en los ciclomotores y con la que se obtienen muy buenos resultados.

A velocidad máxima le ocurre un caso muy curioso: no sobrepasa por mucho los 80 Km/h. en llano, pero resulta que esa misma velocidad se obtiene en bajada o en ligera subida.

La posición de conducción es la típica de un scooter: erguida con los brazos a la altura de la cintura. Incluso el asiento es lo suficientemente amplio para pasajero, el cual deberá llevar los pies sobre unas estriberas hechas para tal menester y que se encuentran justo donde acaba la tarima en su parte posterior; una solución práctica que elimina las peleas entre piloto y paquete por hacerse un hueco.

Ya sabes, si buscas una económica sencilla para circular por ciudad, y si posees el carnet A-2, la Honda Scoopy 80 puede ser la solución. □

Antonio J. CUADRA
Fotos: Emilio JIMENEZ