OPEL SENATOR CONTRA FORD GRANADA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO 16

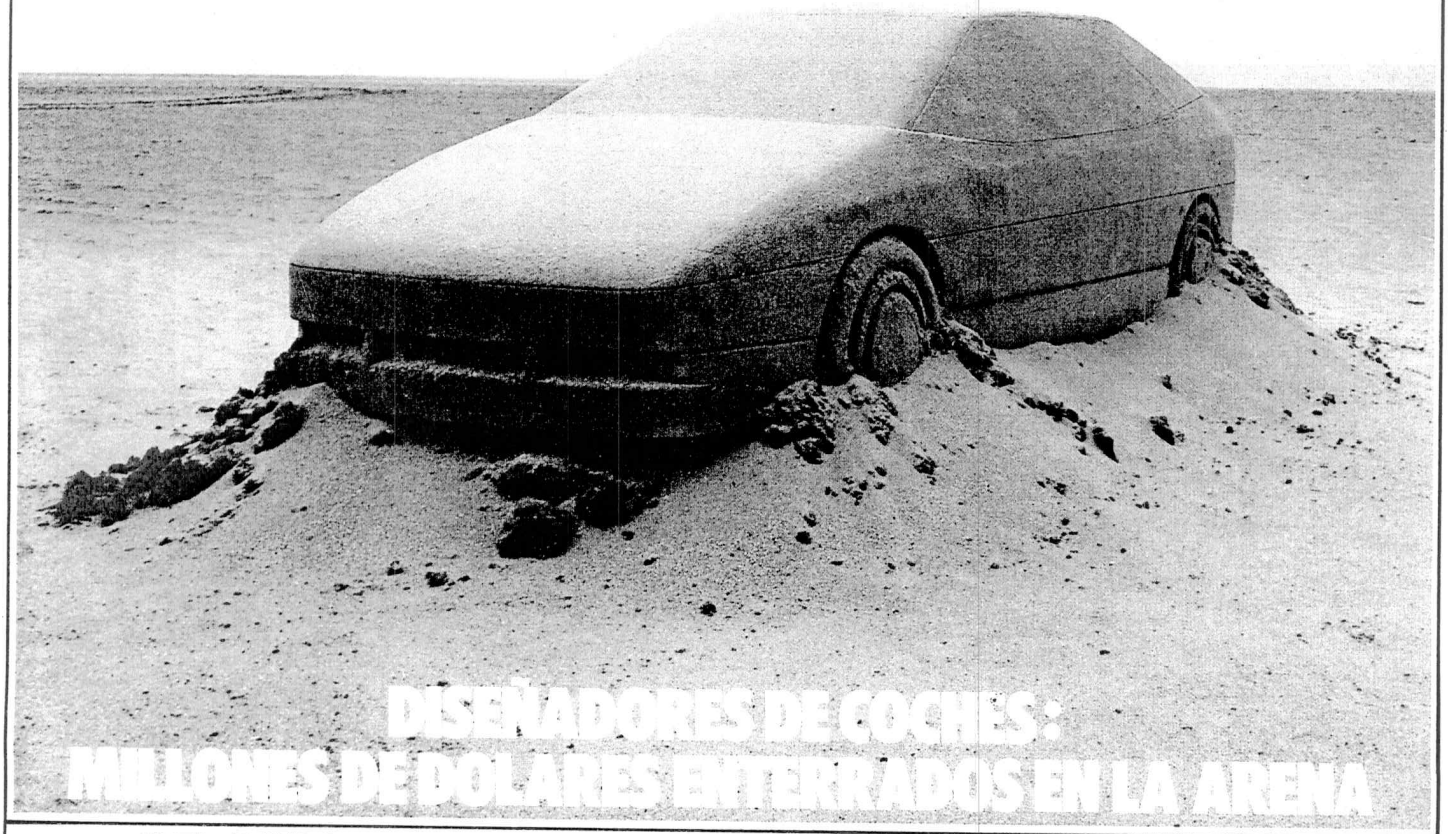
CONCURSO
RALLYE DE PORTUGAL EN VIDEO

31 de marzo de 1984
Núm. 23 • 150 ptas.

EL GAS-OIL LLEGO A LOS UTILITARIOS

PRIMERA PRUEBA DEL VISA DIESEL

BARCELONA-MADRID POR 318 PTAS./PLAZA



DISEÑADORES DE COCHES:
MILLONES DE DOLARES ENTERRADOS EN LA ARENA

GRAN PREMIO DE BRASIL DE FORMULA 1

PROBADA MOTOR 16

HONDA HURRICANE MBX 75

PARA CAMPEONES DE 16 AÑOS

LA Honda Hurricane ha marcado un nuevo camino para los fabricantes de motos de pequeña cilindrada. Hasta el momento, los vehículos destinados a la juventud ofrecían un acabado bastante deficiente y una mecánica anticuada. En el caso de la Hurricane, se han roto todas las reglas tradicionales. Además, para su introducción en el mercado el fabricante ha recurrido a una imagen publicitaria de gran impacto: Freddie Spencer, campeón del mundo de 500 centímetros cúbicos, sentado en la MBX 75, y a su lado la plurivictoriosa Honda NS, que le ha permitido alcanzar el máximo galardón.

Este modelo, pensado para chavales de entre dieciséis y veinte años, proporciona prestaciones similares a una moto de 125 centímetros cúbicos, y su aspecto deportivo está plenamente conseguido. El motor, refrigerado por agua, y el cambio, con seis velocidades, diferencian claramente a la MBX 75 de cualquier otra competidora. Además, el fabricante ha equipado a la Hurricane con muchos detalles técnicos y estéticos que pertenecen a motos de gran cilindrada. No hay duda de que sólo un constructor de la magnitud de Honda puede permitirse el lujo de realizar un proyecto como la Hurricane MBX 75, capaz de satisfacer con creces las exigencias de su clientela, y colocarse en un lugar fuera de cualquier competencia. Este modelo, que es una maravilla de la tecnología nipona y un alarde de creatividad industrial, hace gala, sin embargo, de un derroche de tecnología muy superior a la capacidad apreciativa de su clientela.

Por su diseño y prestaciones es la mejor moto de su categoría que se ofrece actualmente en el mercado.

MECANICA

★★★★

El motor que equipa la MBX 75 tiene un aspecto compacto y su diseño recuerda, en parte, a los de competición. Este monocilíndrico de dos tiempos es capaz de soportar un régimen continuo de funcionamiento cercano a las diez mil revoluciones por minuto. Sin lugar a dudas, la refrigeración líquida contribuye, de forma vital, a mantener estable la temperatura del cilindro y poder disponer constantemente de los doce caballos que proporciona. La circulación del líquido se realiza por medio de una bomba mecánica sincronizada al cigüeñal, y su presión varía conforme a las revoluciones del motor. El radiador que completa el sistema es de gran tamaño.

El fabricante ha dotado a la MBX 75 de un sistema de admisión por láminas y un carburador de 18 milímetros de diámetro. En contados casos, un cilindro de tan poco cubicaje suele estar dotado de este sistema, que mejora el rendimiento a base de evitar el retorno del aire carburado hacia el conducto de admisión con la correspondiente pérdida de potencia. El escape tiene forma de «tubarro», similar a los que llevan las motos de competición, que ofrece un rendimiento elevado con un funcionamiento muy silencioso. Otro detalle a destacar es la lubricación del motor: la gasolina entra sin aceite en el cilindro, mientras una bomba inyecta en el cárter, en su justa proporción, el aceite destinado a lubricar las partes móviles como cigüeñal y pistón.

Como es costumbre en la casa Honda, el cambio, de seis marchas, tiene un mecanismo de relojería. Las primeras cinco velocidades están colocadas en la misma proporción; sin embargo la sexta es mucho más larga. El embrague está sobredimensionado. Incluso haciendo un uso prolongado, demuestra con creces su resistencia mecánica.

La amortiguación trasera es del tipo «pro-link». Este sistema, exclusivo de Honda, se compone de un solo amortiguador central con funcionamiento de geometría variable. Esto consiste en proporcionar una amortiguación blanda, al principio del recorrido, para ir endureciéndose progresivamente sin llegar a una rigidez total. La horquilla delantera es telescópica y a pesar de su buen funcionamiento no aporta nada futurista. Sin embargo, la pinza del freno

■ Excelente
■ Bueno
■ Normal
■ Regular
■ Malo

VIRTUDES

- Buen acabado.
- Frenos potentes.
- Amortiguación trasera óptima.
- Motor elástico y potente.
- Buena estabilidad.
- Motor silencioso.

DEFECTOS

- Posición incómoda del conductor.
- Reposapiés muy adelantados.
- Llenado del radiador dificultoso.
- Precio elevado.

FICHA TECNICA

HONDA MBX 75

MOTOR: Monocilíndrico vertical frente marcha. Refrigeración líquida. Dos tiempos. **Diámetro por carrera:** 48 × 41,4 mm. **Cilindrada total:** 74,9 cc. **Relación de compresión:** 7,3: I. **Par máximo:** 0,95 Kg/m. a 9.000 rpm. **Potencia máxima:** 12 CV a 9.000 rpm.

ALIMENTACION: Un carburador de 18 mm. y admisión por láminas.

ENCENDIDO: Electrónico C.D.I,

TRANSMISION: Primaria por piñones. Secundaria por cadena. **Embrague:** Discos múltiples en baño de aceite. **Caja de cambios:** De seis velocidades.

BASTIDOR: Doble cuna tubular con bifurcación a la altura del cilindro. Horquilla delantera telescópica. Amortiguación posterior con sistema Pro Link.

DIMENSIONES: **Longitud total:** 1.980 mm. **Anchura:** 685 mm. **Altura del asiento:** 785 mm. **Distancia mínima del suelo:** 165 mm. **Peso en seco:** 94 Kg. **Capacidad del depósito:** 12 litros.

Precio en la calle: 244.070 ptas.

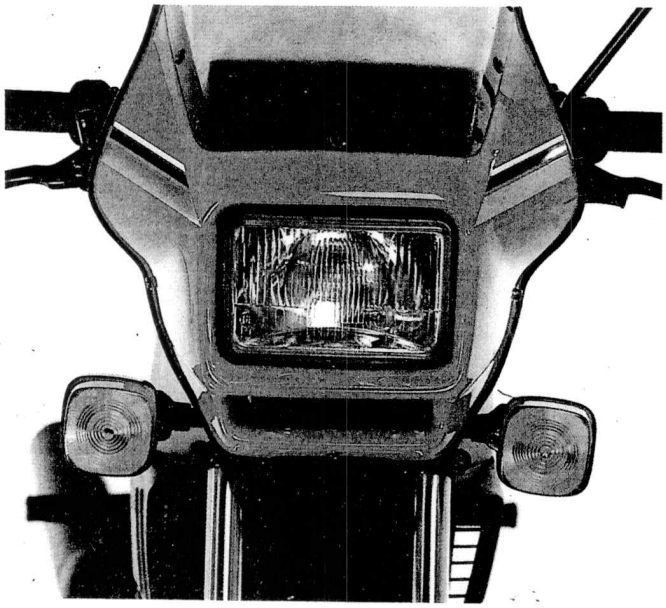
Importador: Montesa-Honda, S. A. Avenida de Santa Cruz de Calafell, 21-35. Barcelona.

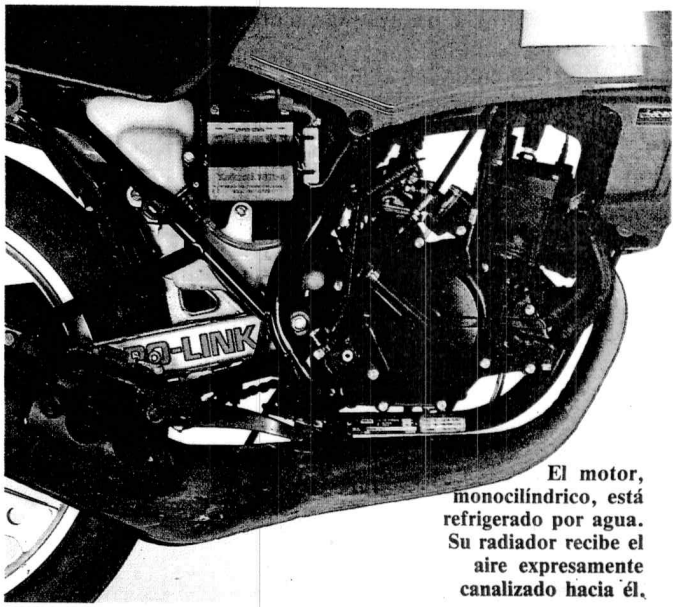
Garantía: Un año.

Número de talleres oficiales: 55.

Plazo de entrega: Inmediato.

Fecha de presentación: Primavera de 1983.





El motor, monocilíndrico, está refrigerado por agua. Su radiador recibe el aire expresamente canalizado hacia él.

delantero está dotada de dos bombines como en los modelos más poderosos de la gama Honda. Este detalle asegura una frenada fiable y responde a la filosofía de mecánica vanguardista que caracteriza a esta moto. Las llantas en aleación ligera pertenecen al nuevo diseño de la serie Com Start. Con ellas se ha conseguido una mayor ligereza y una total fiabilidad en caso de coger en un bache acusado.

La MBX 75 es una moto construida con tecnología avanzada y ofrece a los aficionados la posibilidad de practicar en ella muchas transformaciones en la parte mecánica, así como en la ciclística.

COMPORTAMIENTO

★★★

Al conducir la Hurricane es sorprendente ver con qué facilidad el motor alcanza las 10.500 revoluciones por minuto. La potencia que proporciona es más propia de un motor con el doble de cilindrada. A cualquier régimen el funcionamiento es muy silencioso y, a pesar de ser un monocilíndrico, no se acusan vibraciones en general. Al pasar la cota de las 6.000 revoluciones por minuto se notan algunas en el manillar, cuya duración es de breves instantes. La puesta en marcha es sencilla y no presenta problemas, incluso en climas fríos. Debido a la refrigeración líquida es indispensable calentar el motor durante algunos minutos, manteniéndolo a un régimen comprendido entre las 1.500 y las 2.500 revoluciones por minuto. Durante la prueba pudimos comprobar que la temperatura del agua se mantiene estable en cualquier situación. Incluso en circuito, donde se solicita al máximo la mecánica, el aumento de la temperatura era inapreciable.

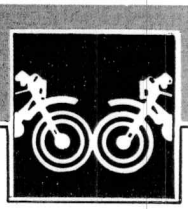
A partir de las 2.500 revoluciones se empieza a notar la potencia del motor que sigue de forma lineal, hasta las 9.000 revoluciones por minuto, donde arroja su par máximo. Durante esta «subida», no se acusa el más mínimo bache de carburación, y el motor recupera con facilidad, incluso cuando el cambio entre dos marchas es lento. Una vez sincronizada la quinta se puede dejar caer el régimen del motor hasta las 3.000 revoluciones, y luego recuperar con rapidez haciendo uso sólo del acelerador. De esta manera se demuestra la gran elasticidad que proporciona este motor, a pesar de ser un dos tiempos con dotes deportivas.

En carretera se puede mantener una velocidad constante de 90 kilómetros por hora que, en sexta, corresponden a 7.000 revoluciones por minuto. A este ritmo es posible recorrer muchos kilómetros sin que la mecánica acuse fatiga o que el agua del radiador aumente de temperatura. La velocidad máxima alcanzada durante la prueba fue de 110 kilómetros por hora con la aguja del cuentarrevoluciones fija en las 10.500. En estas circunstancias, el motor tiende aún a subir de régimen con facilidad, entrando así en la zona de una posible rotura mecánica.

En general, la estabilidad de la Hurricane es muy buena. Con un piloto cuyo peso ronde los 55 kilos se pueden trazar curvas rápidas, disfrutando de un comportamiento fiable, lejos de culebreos en la parte posterior o de cualquier otra reacción extraña. Incluso en las curvas más cerradas, la MBX 75 permite inclinarse hasta límites propios de una moto deportiva. La regulación de la amortiguación posterior no es muy sensible; no obstante, su comprotamiento es efectivo en todos los trazados. Si se presenta la necesidad de recorrer un tramo con curvas encadenadas y con el suelo poco liso, la Hurricane se adapta al trazado con docilidad y su amortiguación absorbe las imperfecciones del asfalto sin variar la trayectoria de la moto. El cambio, con una caída del régimen del motor de 500 revoluciones por minuto entre cada marcha, permite una conducción deportiva, indispensable para poder disfrutar de las características que reúne esta moto.

La posición de conducción se hace incómoda después de varios kilómetros. El asiento está bien acolchado, pero los reposapiés están muy adelantados y obligan a tomar una postura desagradable. Se echa en falta un manillar regula-

FRENTE A LAS DEMAS



La más avanzada

	Cilindrada (c.c.)	Potencia (CV)	Velocidad máxima (km/h.)	Precio final (ptas.)
HONDA MBX-75	74,9	12	110	244.070
DERBI 75 EUROPA	74,6	7,5	75	125.000
BULTACO STREAKER 74	74,7	9	100	208.102

Datos facilitados por el fabricante

ble, que facilitaría un acoplamiento más preciso a la moto.

En el tráfico ciudadano, la Hurricane permite una conducción ágil como pocas motos pueden ofrecer. Para mantener el motor a un régimen constante, el piloto se ve obligado a un continuo uso del cambio. El freno de tambor, montado en la rueda trasera tiende a bloquearse. A diferencia de éste, el disco que hay en la parte derecha de la rueda anterior, es eficaz y progresivo. Gracias a la pinza con doble bombín, se puede parar la moto en cualquier situación. Incluso al hacer un uso exhaustivo del sistema, el funcionamiento del disco anterior no se altera.

y está construido en aluminio; a diferencia de éste las bieletas de reenvío del «pro-link» están hechas en acero para poder soportar el contínuo esfuerzo y no acusar un desgaste inmediato. Hay que destacar que este mecanismo se encuentra perfectamente protegido de toda suciedad. Los intermitentes delanteros son los tradicionales que equipan la mayoría de las motos Honda; en cambio, los traseros están encajados en el colín. Las herramientas que equipa esta moto son escasas y mediocres.

Sentirse piloto de carreras
La Hurricane es ideal para iniciarse en la conducción rápida

EQUIPAMIENTO

★★★

El pequeño carenado de la MBX 75 ofrece un diseño acertado, que contribuye a completar su línea deportiva. En la parte inferior del faro hay una ventanilla estudiada para canalizar el aire hacia el radiador. También en la aleta delantera podemos ver un detalle similar. El panel de instrumentos es compacto y se compone del habitual velocímetro, el cuentarevoluciones, con su límite marcado en las 12.000 revoluciones por minuto, y, entre ambos, el termómetro para el control de la temperatura del agua. Un testigo luminoso colocado en la parte inferior del panel se enciende cuando el depósito del aceite —para la mezcla— llega a su nivel mínimo, evitando así el peligro de gripar el cilindro.

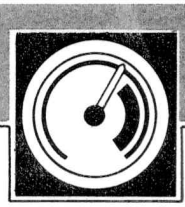
Los mandos eléctricos son convencionales en el diseño, así como en su construcción. Además del motor, el sistema de amortiguación trasera es lo más interesante de la Hurricane. El basculante es de sección cuadrangular

CONSUMO

Elevado

CIUDAD	l./100 km
En las primeras 5 marchas	4,9
CARRETERA	
En conducción tranquila	4,6
En conducción rápida	5
AUTOPISTA	
A 90-110 km/h.	5,5

RENDIMIENTO



Superior

	km/h.
VELOCIDAD MAXIMA	
Piloto agachado	110
Con dos personas	90
	seg.
ACELERACION	
De 0 a 400 metros	22,5

ACABADO

★★★

La Hurricane ofrece un acabado superior a las motos de su cilindrada. El motor, todo pintado de negro, y la tornillería en aluminio presenta una terminación que recuerda a los motores de competición. El escape, a la altura del reposapiés delantero, está dotado de una protección que evita la posibilidad de una eventual quemadura en la pierna del conductor. Para conseguir mayor ligereza, el constructor no ha dotado a la MBX 75 del caballete central, solucionando este problema, con uno lateral que acentúa su aspecto deportivo. Los elementos que forman el conjunto depósito-asiento-colín están perfectamente encajados entre sí, y si es necesario son fácilmente separables sin necesidad de herramienta. El asiento tiene una línea deportiva, y por la parte del piloto está redondeado en ambos lados, para facilitar los deslizamientos durante la conducción deportiva.

Al quitar la tapa lateral derecha se tiene acceso al depósito del agua, para su llenado se necesita un embudo con un tubo de goma. En cambio, el depósito del aceite se rellena con facilidad. Ambos son de plástico y su control no presenta ningún obstáculo. La Hurricane está disponible en tres colores: negro, blanco y rojo. Las tres combinaciones nos parecen acertadas, aunque la negra da un aspecto más agresivo. La calidad de la pintura es aceptable, y las tiras de adorno son pegatinas fácilmente sustituibles.

VALOR-PRECIO

★★

La Hurricane es el sueño de cualquier motorista con dieciséis años. Su aspecto deportivo, junto con la sofisticación de su mecánica, la convierten en la moto más avanzada entre todas las de 75 centímetros cúbicos. Los doce caballos que proporciona el motor permiten disfrutar de una conducción deportiva. El acabado, en general, es bueno y en su fabricación se han usado todos los elementos que montan los modelos de mayor cilindrada. En conjunto, la moto, durante la prueba, ha dado muestras de resistencia mecánica y de ser un vehículo muy fiable.

A cambio de todo ello, su precio es elevado. En nuestro país, la MBX 75 vale 244.070 pesetas sin matricular, lo que demuestra que Honda nos ofrece mucho, pero no regala nada.

Gigi Corbetta y José Robledo
Fotos: *A. J. Nieto y R. Rodríguez*