

MOTO TALLER

REVISTA PARA EL PROFESIONAL DEL COMERCIO Y TALLER

N.º 176 - octubre 2009

NAKED GUERRERA



BMW F800

HONDA INSTITUTO
DE SEGURIDAD (HIS)

REFERENCIA EUROPEA

CONSTANTINO
RUGGIERO

EICMA MILÁN • SALÓN ÚNICO

HARTFORD
MINI 125

"LILIPUT"



UNA VISIÓN PARTICULAR

Hartford Mini 125



Este modelo es el vivo ejemplo de que no todo está escrito y que aunque pisamos un terreno muy minoritario – apenas hay dos o tres modelos similares en nuestro mercado – aún queda espacio para crear nuevos nichos. La Mini 125 es una criatura diferente, por su concepto y por su desmarque dentro de ese pequeño nicho. Un capricho de gran utilidad para el día a día.

Hoy es la comercial Motogoza la que se encarga de distribuirla en nuestro país con todas las garantías y ellos fueron los que nos proporcionaron una unidad de pruebas.

Como ya hemos apuntado, el hecho insólito que singulariza a esta pequeña taiwanesa son sus gruesos, anchos y pequeños neumáticos de tacos que le proporcionan una banda de rodadura notablemente ancha. Las suspensiones se adaptan a un uso tranquilo y el motor de cuatro tiempos entrega la suficiente potencia para crear diversión y no meter al piloto en apuros. Por suparte, un asiento "a ras de suelo" se encarga de ofrecer una dosis adicional de seguridad y confianza.

A TODA PRUEBA

El propulsor de la Mini 125 es uno de los más fabricados por la marca taiwanesa, toda una garantía de robustez y fiabilidad. Se trata de un monocilín-

En el mercado español podemos encontrar desde hace años modelos tan carismáticos como la Yamaha TW, la Suzuki Van Van o la Hyosung Karion, máquinas de difícil clasificación a medio camino entre el asfalto y la tierra pero que habitualmente quedan circunscritas al ámbito urbano de una forma natural.

El modelo de Hartford que nos ocupa bebe de las mismas fuentes aunque en su caso ha trazado un claro elemento diferenciador, sus ruedas. Mientras que los modelos antes mencionados combinan ruedas de 18 y 14 pulgadas con neumáticos de gran

balón, la Mini 125 opta por reducir su diámetro hasta medidas propias de un scooter, 12 pulgadas y menos goma que sus predecesoras. Eso la convierte en casi un juguete pero con serias aspiraciones a ser una efectiva herramienta ciudadana.

No obstante, antes de seguir indagando en los pormenores de este nuevo modelo veamos cuales son sus orígenes. Como tantas otras marcas, la taiwanesa Hartford Motors se estableció de manera independiente de su casa madre – She Hong Industrial – en 1995 y se dedicó a la producción de motocicletas scooters, motores y recambios bajo la marca Hartford.



habituales de este tipo de máquinas y monta una horquilla convencional y una pareja de amortiguadores traseros, unidos a un basculante de sección rectangular. De sus dimensiones dan una idea los 1.160 mm. de batalla y los 1.770 mm. de longitud total.

Las ruedas proporcionan el toque de gracia a la Mini 125 (de ahí su denominación) y se alojan en llantas de 12" de diámetro para ambos ejes. Los neumáticos dejan una ancha huella al tratarse de sendos 120/80-12", con un dibujo de tacos de perfil bajo. Finalmente la frenada se confía a un simple disco delantero con pinza de dos pistones paralelos y un sencillo tambor trasero de expansión.

Otros detalles a tener en cuenta son la capacidad del depósito de combustible cifrada en 6 litros; el peso de todo el conjunto, de 113 kilos en seco declarados por la marca, y la espartana, pero clara instrumentación que dispone de velocímetro y cuentakilómetros total, además de testigos de intermitentes, luces, punto muerto y reserva de gasolina.

MEDIO NATURAL

Del contacto con la Mini 125 se extrae rápidamente una conclusión, es una moto eminentemente ciudadana.

Disfruta de una mecánica monocilíndrica de 125 cc. dotada de inyección de aire secundario y catalizador



Sus reducidas dimensiones, su ligereza, su facilidad de conducción, su asiento bajito (700 mm.), la hacen perfecta para lidiar con el atasco habitual de la gran urbe, sea cual sea el nivel de experiencia del conductor.

Además, ese aire trail te permitirá el fin de semana alguna que otra incursión en terrenos libres de alquitrán, aunque limitados a pistas sencillas y sin dificultades destacables, ya que la poca distancia libre al suelo y unas suspensiones secas detrás no invitan a mayores aventuras.

Su motor es suave pero con empuje desde abajo, aunque en determinadas situaciones se echa de menos algo más de potencia; sin embargo para ser sólo un 125 se comporta bastante bien. El secreto para extraerle el máxi-



Ruedas de 12" y freno de disco con pinza de doble pistón

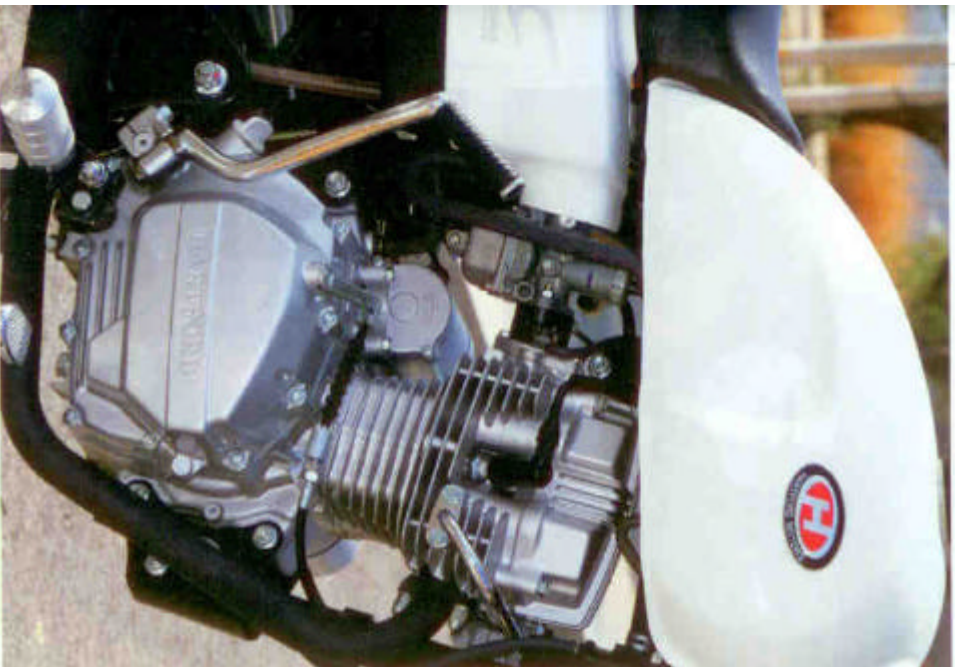
mo reside en "estrujarlo" un tanto, estirando las marchas hasta donde la prudencia nos dicte y teniendo en cuenta

que la línea roja empieza sobre los 80 km/h.

La parte ciclo centra de nuevo su atención en las ruedas, las grandes protagonistas. Su ancha pisada permite no preocuparse demasiado en tierra, aunque en asfalto los neumáticos fríos tienden a perder adherencia con facilidad.

Por último, la frenada es uno de sus puntos fuertes, el disco delantero ofrece buen mordiente y potencia ayudado por la ancha huella de las ruedas y el tambor trasero, aunque justo, es de fácil regulación.

En definitiva, una curiosa máquina capaz de desenvolverse a la perfección en ciudad - atentos sólo a la anchura del conjunto manillar/retrovisores - con posibilidades para los recorridos interurbanos siempre que no se trate de vías rápidas tipo autovía o autopista y capaz de salidas esporádicas y sin complicaciones por caminos de tierra.



Monocilíndrico catalizado con arranque eléctrico y a palanca

drico de cuatro tiempos, refrigerado por aire con simple árbol de levas en culata y un cubicaje exacto de 124 cc. en función de una medidas internas que responden a cotas de 56,5 mm. de diámetro por 49,5 mm. de carrera. Un carburador Keihin

a depresión se cuida de que en ningún momento se quede sin su ración de aire y combustible el motor, mientras que dispone de un doble sistema de arranque, eléctrico y mediante kick starter para casos en los que la batería desfallezca.

El embrague es un tradicional multidisco en baño de aceite y la transmisión secundaria por cadena se encarga de transmitir la potencia y velocidad

entregada en cada una de las cinco velocidades de que dispone la Mini 125. En este caso la pequeña Hartford supera los límites de emisiones gracias a un sistema de admisión de aire secundario que inyecta aires fresco en el escape y a un catalizador instalado en el silencioso.

Esta pequeña taiwanesa se caracteriza por sus gruesos, anchos y pequeños neumáticos de tacos

La potencia desarrollada por este pequeño motor es de 10,4 CV a un régimen de 9.010 revoluciones y el par máximo conseguido es de 0,8 kgm a 7.987 vueltas.

En la parte ciclo un bastidor de simple cuna realizado en tubo de acero redondo sigue las especificaciones