

Moto voladora: la ciencia ficción se hace realidad

Nº51 junio_2010

Moto mtf fácil



2,90 €
Super precio

COMPARATIVAS



SCOOTERS 200-500

Para cada necesidad

- YAMAHA Burgman 200
- YAMAHA X-Max 250
- SYMCO SuperDink 300
- YAMAHA Burgman 400
- YAMAHA T-Max 500



RAIL SUAVE 250

Verano offroad

- YAMAHA Tango
- SYMCO Surf



HYPERMOTARD 50

Fin de curso

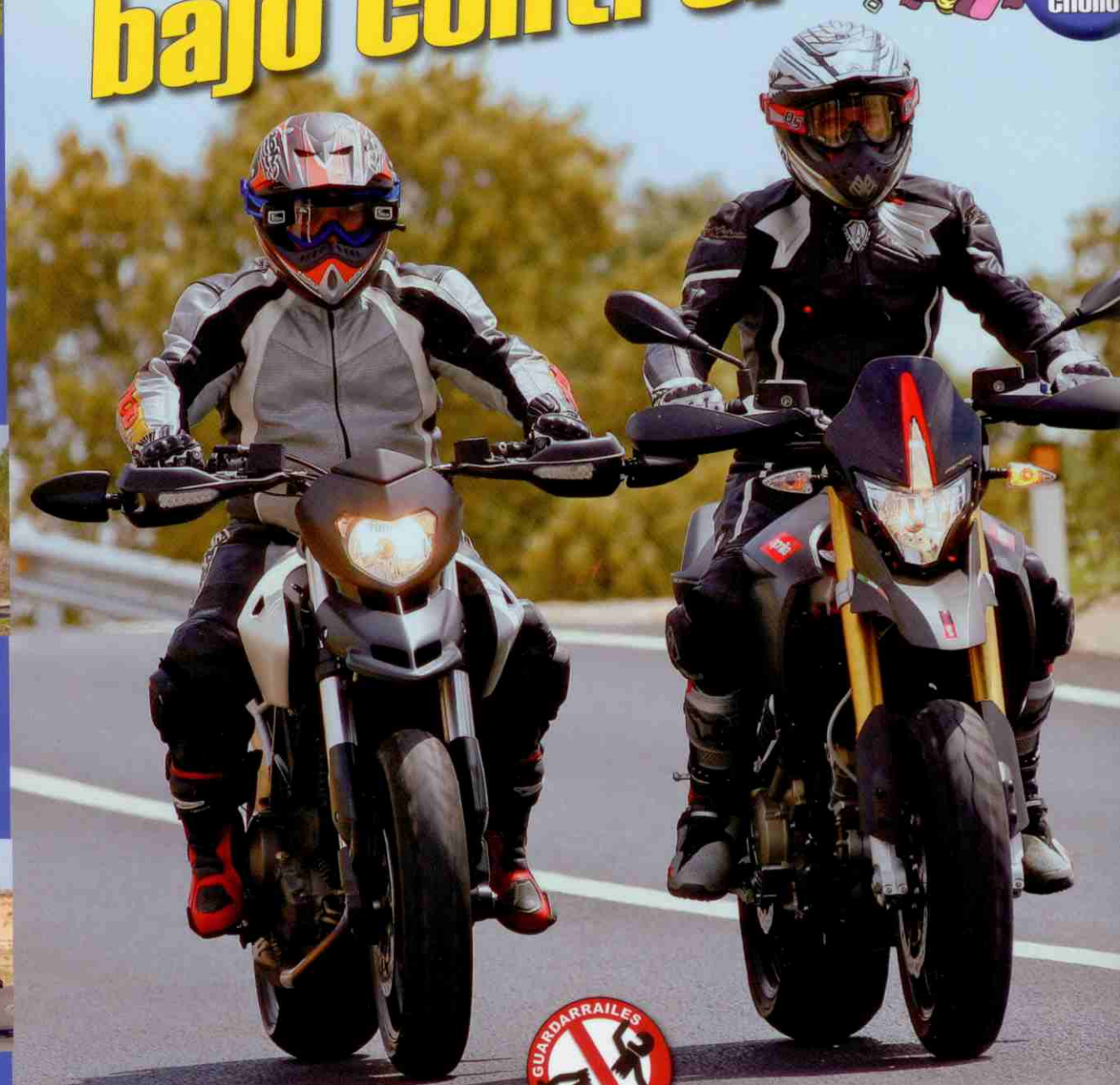
- YAMAHA XSM
- YAMAHA Furia SM
- YAMAHA RYZ BL
- YAMAHA MRT SM Pro

Derrapes bajo control

Mercado al día: la mejor Guía
PRECIOS Y OFERTAS



414 chollo



DUCATI
Hypermotard 796

APRILIA
Dorsduro Factory 750

...Y MÁS: Yamaha X-Max 125, Piaggio X7 Evo 125, Hartford Mini 125 y Keeway Goccia 50

Diversión en serio

La Mini 125 de Hartford resulta difícil de definir. Así, a simple vista y por sus reducidas dimensiones, puede recordarnos a una pit-bike para pasar buenos ratos de ocio; pero después de haberla probado, os aseguro que hace un buen papel como moto urbana.



Cuenta con caballete lateral y central. Las estriberas del conductor carecen de bisagra y van fijas al bastidor. Las del pasajero sí.

El motor se basa en el Honda CG con distribución a las dos válvulas por varillas (OHV). Cuenta con arranque eléctrico y a pedal, es silencioso y vibra poco, a no ser que lo lieves a la velocidad máxima. La caja de herramientas se encuentra completamente desprotegida sobre el eje del basculante.



Instrumentación paupérrima: lo que ves. El bloqueo de la dirección no está en el contacto, sino en otra cerradura -con la misma llave- en la tija inferior.

En el tren delantero encontramos un potente freno de disco y ruedas 'gordas' de 12 pulgadas con dibujo mixto para hacer alguna escapada off-road.



Ficha técnica	Mini 125
MOTOR	Monocilíndrico 4T, OHV, 2v, 124 cc, aire
ALIMENTAC.	Carburador
POTENCIA	10,4 CV a 9.010 rpm
PAR	7,84 Nm a 7.987 rpm
CAMBIO	5 velocidades
CHASIS	Simple cuna interrumpida bajo el motor
SUSP. DELANTERA	Horquilla hidráulica convencional
SUSP. TRASERA	2 amortiguadores
FRENO DELANTERO	Disco
FRENO TRASERO	Tambor
NEUM. DELANT.	120/80-12
NEUM. TRAS.	120/80-12
LONGITUD	1.770 mm
ALT. ASIENTO	700 mm
ENTRE EJES	1.160 mm
DEPÓSITO	6 l
PESO DECL.	113 kg

Prestaciones	Mini 125
ACELERACIÓN 0-50 m	5,09 s (53,9 km/h)
ACELERACIÓN 0-100 m	8,09 s (65,7 km/h)
ACELERACIÓN 0-400 m	21,51 s (87,3 km/h)
ACELERACIÓN 0-1.000 m	45,33 s (92,4 km/h)
ACELERACIÓN 0-100 Km/h	
VELOCIDAD MÁXIMA	95,9 km/h
CONSUMO	3,08 l/100 km
AUTONOMÍA	195 km
PESO TOTAL LLENO	111,0 kg
PESO DELANTERO	44,2%
PESO TRASERO	55,8%

Texto y Acción: Carlos López
Fotos: Roberto Moreno

De vez en cuando nos sorprende encontrarnos con una nueva marca; y eso que los tiempos no invitan a ello. Pero ahí están los taiwaneses de Hartford Motors, dispuestos a hacerse un hueco en el mercado de la mano de su importador en España Moto Goza. Llevan poco menos de un par de años en este mundillo (algo más haciendo motores) y en su página web (www.



hartford-motors.com.tw) descubrimos no sólo la Mini 125 que nos ocupa, sino también algunos scooters de pequeña cilindrada. Incluso tienen pensado sorprendernos en el próximo Salón de Colonia con un modelo de 400 cc. Habrá que verlo.

De momento, su tarjeta de presentación nos ha dejado muy satisfechos. El Mini 125 no oculta su lado 'simpático' calzando ruedas de 12 pulgadas de balón 'gordo' y dibujo mixto con el que te permite alguna escapada off-road si te lo propones. Sentado

se llega perfectamente al suelo con las dos plantas de los pies, lo que aporta sensación de seguridad y control para los novatos de la convalidación. Con los pies en las estriberas, resulta bastante cómodo; no vas como en una pit-bike encogido con miedo a que, lo que llevas en los bolsillos de los pantalones se te caiga. Recuerda en este sentido a la posición de conducción de una YBR 125 de Yamaha, pero con una manejabilidad que se sale de lo normal. Eso sí, le pasa lo mismo que a la YBR: las estriberas van unidas al bastidor sin nin-



Los mandos tienen buen tacto. Se agradece que el mando del estarter se encuentre en la piña izquierda para no tener que meter la mano en la mecánica.



El pasajero sólo se puede quejar del asiento corto. Las estriberas están en buena posición. A la derecha del anclaje superior del amortiguador vemos un gancho sujetacasco con cerradura; mejor no te fíes.



Polivalencia
Estética
Manejabilidad

Estriberas fijas
Instrumentación escasa
Asiento corto a dúo



Para la frenada posterior se confía en un tambor tradicional, no tan potente como un disco pero sí suficiente para su ligereza. Los amortiguadores traseros son regulables en precarga.

gún tipo de bisagra que las pliegue, por lo que, en caso de caída, habrá que enderezarlas. Si yendo solo resulta cómoda, al ir acompañado comienzan los problemas de espacio. Nuestro pasajero tampoco irá encogido, pero sí se encontrará con que el asiento es de longitud insuficiente. Eso sí, cuenta con un buena asa para sujetarse.

De la propulsión se ocupa un monocilíndrico de dos válvulas basado en el Honda CG 125 con distribución por varillas (menos mantenimiento al no ser necesario tensar la cadena

de distribución) y fabricado por la propia Hartford. Aún siendo un OHV, sube rápido de vueltas y hasta corre, rozando su velocidad máxima la barrera de los 100 km/h. Eso sí, a estas velocidades no se encuentra muy a gusto, tanto por montar un desarrollo tirando a corto, que obliga a rodar muy revolucionado con unas vibraciones molestas que antes no aparecían, como por el límite de estabilidad debido a su corta distancia entre ejes y a unas ruedas más bien pequeñas.

Su hábitat son los desplazamientos urbanos

en hora punta y lo demuestra saliendo disparado de los semáforos y culebreando con agilidad endiablada entre los huecos de los coches. Y hasta te olvidas de visitar la gasolinera, porque en nuestro habitual recorrido mixto ciudad-carretera, enroscando a tope el acelerador, gasta como un mechero: poco más de 3 litros a los 100 km reales.

Pocos vehículos de entretenimiento pueden presumir de ser útiles y prácticos. Sin duda, el Hartford Mini 125 ha sabido combinar el ocio con el negocio. **MTF**