

UNA SENCILLA TRAIL DE INICIACIÓN

# A machete

*Así se abre por la selva urbana y por los senderos metropolitanos esta pequeña endiablada 125 4T de montaje nacional. Si quieres moverte por la ciudad sin restricciones, rompe las barreras con sus mejores virtudes, que se concentran en el bajo consumo, la homologación Euro 3 y su bajo coste.*



ALBERT ESCODA SANTI DÍAZ

Tanto los más jóvenes como los que quieren fluir con ligereza por el entorno urbano son candidatos a la pertenencia de la pequeña 125 4T, que solo necesita el carnet A1 para conducirla. Estamos hablando de una moto con aspecto de todoterreno, de 127 kg y 12 CV de potencia. La sencillez mecánica, la austeridad de los componentes y su simple constitución son argumentos que convierten el conjunto en económico y accesible. Pese a esta sencillez, afloran detalles interesantes sobre el equipamiento, como la tapa cubrecárter, la doble puesta en marcha con arranque eléctrico y a pedal, y la pinza de freno delantera radial de doble pistón. Con esta configuración cualquiera será capaz de convertir un medio hostil en favorable y afín.

La movilidad en las grandes ciudades se ha convertido en un importante problema por la gran cantidad de vehículos que circulan diariamente por ellas. Desde las instituciones se intenta inculcar el uso del transporte público como solución, pero a pesar de todo, esta solución sigue siendo insuficiente. Está claro que la moto supone una buena salida, pero no todo el mundo se ve con el valor de intentarlo por diferentes razones. Una buena solución es empezar poco a poco desde la base de la conducción, y es aquí donde cobra protagonismo nuestra invitada. Esta sencilla y fácil montura puede servir, por su facilidad de conducción, su poco mantenimiento y su bajo precio, para dar el primer paso y educarnos a rebajar la tensión del tráfico.



“En su equipamiento destacan la tapa cubrecárter, la doble puesta en marcha con arranque eléctrico y a pedal y la pinza de freno delantera”.



“Tiene buenas prestaciones de frenada, es ágil y se mueve con facilidad, y tiene un precio competitivo”.

“Los acabados son de baja calidad, falta el ABS y la geometría y posición de conducción debería revisarse”.

**CÓMO VA EN...**

**CIUDAD**

Es una moto ideal para empezar a descubrir que la moto es un buen vehículo para huir de los atascos y del estrés. Tiene una buena frenada, se mueve con ligereza, aunque ante los giros más cerrados se puede comportar con cierta anarquía.

**CARRETERA**

Si las carreteras que circulamos son secundarias, fluiremos entre la circulación sin oponer resistencia, ya que la velocidad que alcanza es notable. La posición de conducción es erguida y cómoda y no se convierte en pesada y fastidiosa, todo lo contrario.

**AUTOPISTA**

No es el mejor escenario para la MH, ya que sus prestaciones no están a la altura del resto de vehículos. Seremos adelantados por todos si es que no la ponemos al máximo de su rendimiento. Si lo hacemos recibiremos vibraciones y bamboleos del aire desplazado de los vehículos más voluminosos.

La apariencia de polivalencia de la MH queda retratada por las formas y estructura del conjunto.



“El cuadro de instrumentos, justito, carece de tacómetro, pero tiene nivel de combustible”.



“El asiento de una sola forma consta de cierre con llave; soporta un pequeño portaequipajes muy útil”.



“La pinza de freno delantera de doble pistón es radial y ataca un disco lobulado de 280 mm”.

La Ranger 125 es una moto muy sencilla y versátil, con aspecto de todoterreno, de 127 kg y 12 CV de potencia

**FICHA TÉCNICA**

MOTOR	
TIPO DE MOTOR	1 cil. 4T LC SOHC 2 V
CILINDRADA	125 cc
DIAM. X CARRERA	N.d.
COMPRESIÓN	N.d.
POTENCIA DECLARADA	12 CV
PAR DECLARADO	0,9 kg/m a 9.500 rpm
ALIMENTACIÓN	Carburador Keihin 26 mm
ENCENDIDO	Electrónico digital CDI
ARRANQUE	Motor eléctrico
EMBRAGUE	Multidisco en baño de aceite, por cable
CAMBIO	De 5 relaciones
TRANSMISIÓN	Por cadena de retenes

**PORTE CICLO**

TIPO CHASIS	Doble viga en acero
BASCULANTE	Doble brazo de en tubo de acero
GEOMETRIAS	N.d.
SUSP. DELANTERA	Horquilla telescópica, sin ajustes
SUSP. TRASERA	1 amortiguador con sistema de bieletas, ajustable en precarga
FRENO DELANTERO	1 disco lobulado de 280 mm, pinza de 2 pistones
FRENO TRASERO	1 disco lobulado de 210 mm, pinza de 1 pistón
NEUMÁTICOS	80/90 x 21 y 110/80 x 18

**PESOS Y DIMENSIONES**

PESO DECLARADO	127 kg
PESO REAL SECO	129 kg
REPARTO DE PESOS	49/51 %
RELACIÓN PESO-POT.	10,75 kg/CV
LARGO X ALTO X ANCHO	2180 x n.d. x n.d. mm
DISTANCIA ENTRE EJES	1.360 mm
ALTURA ASIENTO	810 mm
CAP. DEPÓSITO	6,5 l
CONSUMO MEDIO	3,6 l/100 km
AUTONOMÍA TEÓRICA	180 km

**GUÍA DEL COMPRADOR**

PRECIO	2.275 euros
GARANTÍA	2 años
IMPORTADOR	MH Motorcycles, Jovicelect, S.L. Tel. 955 630 995, www.mhmotorcycles.com

**EQUIPAMIENTO**

- Indicador de nivel de gasolina
- Indicador de nivel de reserva
- Chivato de reserva
- Velocímetro digital
- Tacómetro digital
- Reloj horario
- Odómetro parcial doble
- Indicador temp. del refrigerante
- Indicador temp. ambiente
- Warning
- Ordenador de a bordo
- Cronómetro
- Indicador de velocidad insertada
- Avisador de régimen máximo
- Antirrobo electrónico
- Ride by wire
- Control de tracción
- Curvas de potencia
- Modos de conducción
- Suspensiones de ajuste eléctrico
- Suspensiones electrónicas
- Sensor presión neumáticos
- Quickshifter
- Embrague antirrebote
- Pantalla regulable
- Manillar regulable
- Asiento piloto regulable
- Asientos separados
- Respaldo
- Regulación maneta embrague
- Regulación maneta freno
- Estriberas regulables
- Estriberas conductor con goma
- Estriberas pasajero con goma
- Asas para pasajero
- Asa para colocar caballete
- Guanteras
- Hueco para antirrobo
- Ganchos para pulpos
- Maletas
- Top case
- Puños calefactables
- Caballete central
- Tapa de colín
- Amortiguador dirección
- ABS
- Freno combinado

■ SERIE ■ NO DISPONIBLE ■ OPCIONAL

**Bajar el estrés**

Circular por la ciudad y sus alrededores, dada la enorme afluencia de vehículos, produce una situación que muchos conductores no son capaces de asimilar, y les conduce a una situación de elevado estrés. Esta circunstancia es provocada por la falta de opciones para dirigir nuestros movimientos, y la falta de libertad en los recorridos. Con la MH 125 de cinco velocidades, de motor enérgico pero tranquilo, se puede recuperar esta libertad, llegar con puntualidad y convertir un desplazamiento insufrible, duro e indeseable en divertido, ameno y deseado.

Hace casi 35 años que salí por primera vez a la carretera con mi flamante Bultaco Streaker 75. Recuerdo con enorme emoción ese instante. Por fin era independiente, libre, podía ir donde quisiera, a la hora que quisiera y con quien quisiera. El mundo cercano se abría ante mí, solo tenía que poner gasolina con aceite, rezar para que se pusiese en marcha, y que no gripase el motor. Incluso con estos inconvenientes llegaba a todas partes y, lo más importante, era inmensamente feliz. Si en esos momentos hubiese tenido una moto como la MH, fiable, limpia, silenciosa, que frena, y que no se rompe, probablemente habría aumentado mi número de citas con éxito. Bromas aparte, la diferencia está clara. La accesibilidad a una moto

en la época actual es inmensamente mayor y con muchas más garantías en fiabilidad, seguridad y facilidad de conducción.

**Sin sobresaltos**

El día que Luis Morales me propuso la prueba de esta 125 urbana, me la ofreció con la sensación, dada mi experiencia, a que me sabría a poco. Mi respuesta fue inapelable, “no hay moto indeseable, hay motos, y una profesional se debe a todo lo que se mueva”. Es verdad que la primera reacción no me excitó demasiado, pero ponerme en la piel del principiante adolescente que fui, me estimuló a realizar la prueba con mucho interés.

Saqué del garaje a nuestra protagonista observando que la sencillez primaba ante todo. El cuadro de mandos era sencillo, sin cuentarrevoluciones, pero destacaba la información de nivel de combustible. Arranqué el monocilíndrico con un agradable sonido ronco. La posición de conducción me pareció un poco extraña, me faltaba distancia para apoyar las rodillas sobre las orejas del depósito, donde encajan los radiadores, y la inclinación hacia el manillar me pareció un poco exagerada. Kilómetro a kilómetro fui adaptándome a estas geometrías poco comunes que convertían sus movimientos en anárquicos. Mi propuesta para cambiar esta radicalidad pasaría por aumentar el recorrido de la horquilla, ya que el equilibrio con la

posición del amortiguador está descompensado. La respuesta del motor y su rendimiento me llevaba con suficiente brío, aunque el accionamiento del cambio de cinco marchas se resistía, duro e impreciso. Pese a estas desavenencias iniciales, fui adaptándome a sus movimientos y personalidad.

Fui poniendo cada vez más la MH en los límites de sus maniobras para dilucidar sus virtudes, y una de las que realmente me sorprendió fue la capacidad de frenada y su tacto responsable.

**Fuera pista**

La MH está dispuesta de tal manera, que también es capaz de moverse con soltura por terrenos fuera pista. Es ideal para lidiar senderos y pistas de tierra. Es capaz de contentar a los que viven en la masía, en el campo y se desplazan hacia el centro del pueblo o la ciudad más cercana, al elevar sus posibilidades no solo al uso, sino hacia la conducción divertida.

En conjunto me parece una buena opción para iniciarse en la aventura de los desplazamientos y, aunque no sea lo perfecta que uno desea, os aseguro que es infinitamente mejor que mi Bultaco Streaker, que pese a sus defectos fue mi gran salto a lo que soy ahora. Si sumamos sus pros y le restamos los contras, el balance sigue siendo positivo. Es una primera opción para aprender, para desplazarse con libertad a la espera de más experiencia, y esta seguramente será otra historia.