

LINHAI EGGY 125

TEST

1.390 € | 8 CV | 80 km/h



DETALLE

El motor dispone de un pedal de arranque para no quedarnos tirados si falla la batería. El tapón del depósito de gasolina, situado tras el sillín, es de fácil acceso.



JOAN CORTADELLAS

Urbanita asequible



El Linhai Eggy 125 tiene en su tamaño compacto y un precio muy económico sus grandes reclamos para enfrentarse a los modelos superventas



SERGI MEJÍAS

En un segmento donde reina el Honda SH 125 Scoopy con mano de hierro siempre son de agradecer propuestas como el Linhai Eggy 125. No es el más rápido en salir de los semáforos, ni en las rondas de circunvalación, ni el que ofrece más capacidad de carga. No le hace falta. El Eggy hace de su manejabilidad y de su economía de compra y mantenimiento sus grandes reclamos. Las cifras no engañan: pesa 97 kilos, apenas mide 1,7 metros de longitud, consume 3,6 litros cada 100 kilómetros y cuesta 1.390 euros. Basta dar un vistazo al listado de precios para percatarse de que existen pocos escúteres de 125cc tan económicos como el Linhai. Vale que el precio no lo es todo en la vida, pero es que el Eggy cuesta menos de la mitad que el escúter de 125cc más vendido en España.

Mientras la tendencia de los fabricantes europeos y japoneses es diseñar modelos más grandes, otras marcas orientales mantienen en su catálogo, y crean, nuevos escúteres con medidas más contenidas. En este escenario se mueve el Eggy, una propuesta al alcance de todos los usuarios ya que la altura del asiento se sitúa en 750 milímetros. El peso, por debajo de los 100 kilos, permite moverlo con facilidad.

El Linhai mantiene atributos siempre valorados en un escúter como la capacidad de carga –gracias a una amplia plataforma reposapiés plana–. La marca oriental añade detalles de cosecha propia como el pedal de arranque auxiliar por si falla la batería, el doble caballete

–lateral y central– de serie, la apertura del asiento desde el contacto y la ubicación del tapón del depósito de gasolina –en la parte trasera, donde finaliza el asiento–. Menos solvencia tienen el hueco bajo el sillín –amplio pero no lo suficiente para guardar un casco integral– y la guantera –sin llave–.

AVISADOR ACÚSTICO El cuadro de instrumentos ofrecen la información necesaria (velocidad, kilómetros recorridos y nivel de combustible) y la visibilidad de los retrovisores es correcta. A mejorar quedaría el colorido de los interruptores (azules y rojos no pegan ni con cola en un modelo clásico) y tal vez el avisador acústico de los intermitentes ya que va bien para no dejarlos puestos pero el pitido acaba siendo molesto.

El dinamismo del Eggy es correcto. El motor empuja con la suficiente fuerza como para no salir el último de un semáforo, recupera bien a medio régimen y la velocidad máxima es más que suficiente para circular por rondas. No sucede lo mismo con la amortiguación, ya que es demasiado blanda y se traduce en una dirección sensible a las irregularidades del firme y tampoco permite exprimir al máximo el potencial del freno de disco delantero. Con todo, el Linhai Eggy es un muy buena opción para moverse por la ciudad sin prisas, vestido de corte clásico y por poco dinero. ≡

DATOS TÉCNICOS

FICHA

MOTOR	1 cil, 4t
cilindrada	124,5cc
potencia	8 CV
cambio	Automático
peso declarado	97 kilos
freno delantero	D 210 mm
freno trasero	T 110 mm
longitud	1.750 mm
altura asiento	750 mm
cap. Depósito	6 litros
velocidad máxima	80 km/h
acel. 0 a 40 km/h	4 seg.
consumo medio	3,6 litros
autonomía	150 kms
precio	1.390 €

BALANCE

MOTOR	6,9
potencia	6,5
aceleración	7
vel. máxima	6
consumo	8
DINAMISMO	6,9
estabilidad	6,8
frenada	6,9
suspensión	6
cambio	8
USO	7,8
confort conductor	8,5
confort pasajero	8
acabados	7,5
equipamiento	8
ubicac. de los mandos	7
VARIOS	7,8
opciones	7
precio	8,5

PROMEDIO 7,3

LAS RIVALES

MODELO	motor	cubicaje	potencia	vel. máx.	precio
CPI Oliver 125 City	1 cil, 4 t	124cc	8 CV	85 km/h	1.599 €
Honda Lead 100	1 cil, 4 t	102cc	7 CV	80 km/h	1.619 €
SYM Mio 100	1 cil, 4 t	100cc	7 CV	80 km/h	1.799 €

TAMAÑO,
MOTOR Y
PRECIO

SUSPENSIÓN
DEMASIADO
BLANDA