



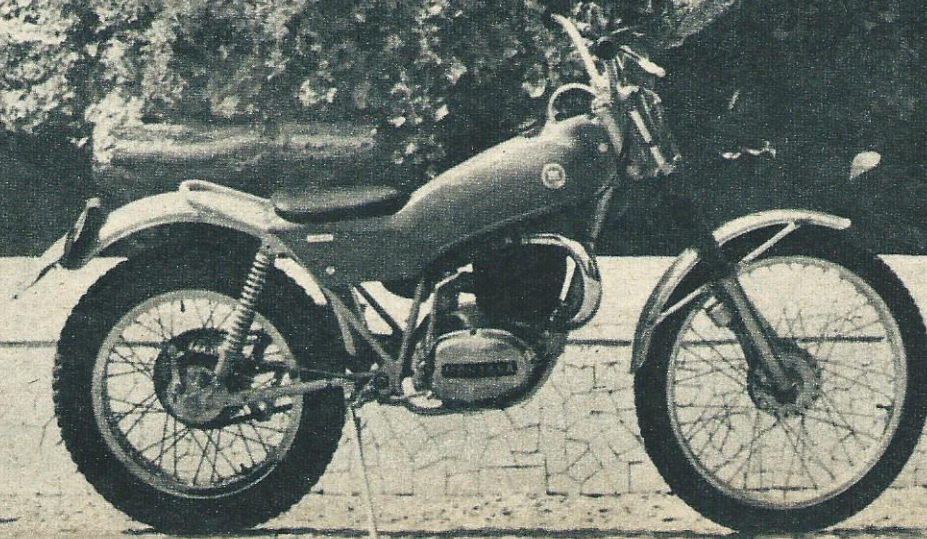
LA REVOLUCION  
DEL TRIAL

# Montesa



cota 123

UNA MAQUINA DE POCO PESO,  
DE EXCELENTE COMPORTAMIENTO



## MONTESA COTA 123

**I**NTENTAR imponer en el cada vez más poderoso deporte del trial un nuevo concepto en lo que respecta al cubicaje es algo que merecía una detenida reflexión.

Primero fueron los ingleses, que con sus 500 y 350 (Ariel, BSA, Norton) de cuatro tiempos inventaron e impusieron el trial; parecía que nada ni nadie cambiaría la situación de las cosas. Pero, un buen día, don Paco Bultó decidió desarrollar su particular punto de vista sobre aquel deporte para él casi desconocido, naciendo así la primera Sherpa.

Los dos tiempos, un cilindro y el poco peso se habían impuesto en toda la línea a las pioneras de aquel deporte, que muy poco tiempo después daría al señor Bultó, y tras él a toda la industria española de la motocicleta, tan interesantes resultados.

Han pasado muchos años desde entonces, y el trial no ha variado nada de forma, aunque sí de modo. Las 250 c. c., que se impusieron a todos los niveles, se fueron mejorando; se consiguió menos peso y mejor par de potencia; la estructura de la máquina fue más esbelta y vistosa, hasta tal punto, que teóricamente ya no había nada que inventar.

Por supuesto, los fabricantes españoles tenían que dar un nuevo rumbo a esta especialidad, algo que moviera aún más si cabe el interés y expectación por la práctica del motorismo de montaña.

Así nació la 123, concebida por Montesa para la moderna práctica del trial, con 20 kilos menos de peso que cualquiera otra máquina de 250 c. c., una línea depuradísima y similar a la 247, con un motor de 125 c. c., seis velocidades en total y nuevo diseño, y unas cualidades de manejabilidad en montaña difícilmente superables por cualquier otra máquina.

### IMPRESIONES DE CONDUCCION

En principio, y circulando por carretera, la 123 no se muestra en su elemento y no es muy cómoda de conducción.

La posición del cuerpo, una vez la moto está en marcha, no es precisamente la de una turismo; sobre todo la posición de las estriberas, que en posición de sentado quedan excesivamente atrás.

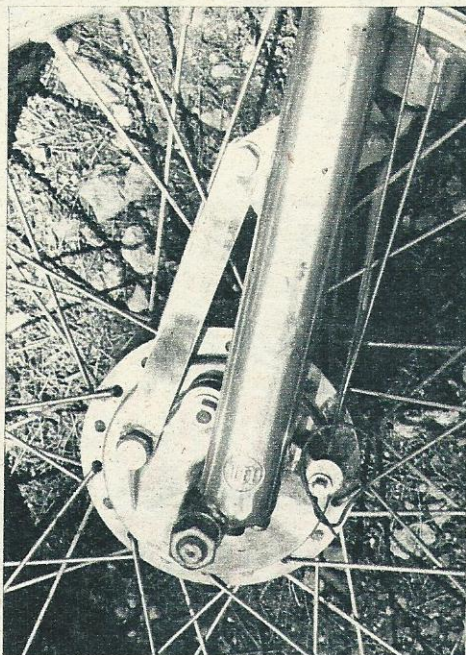
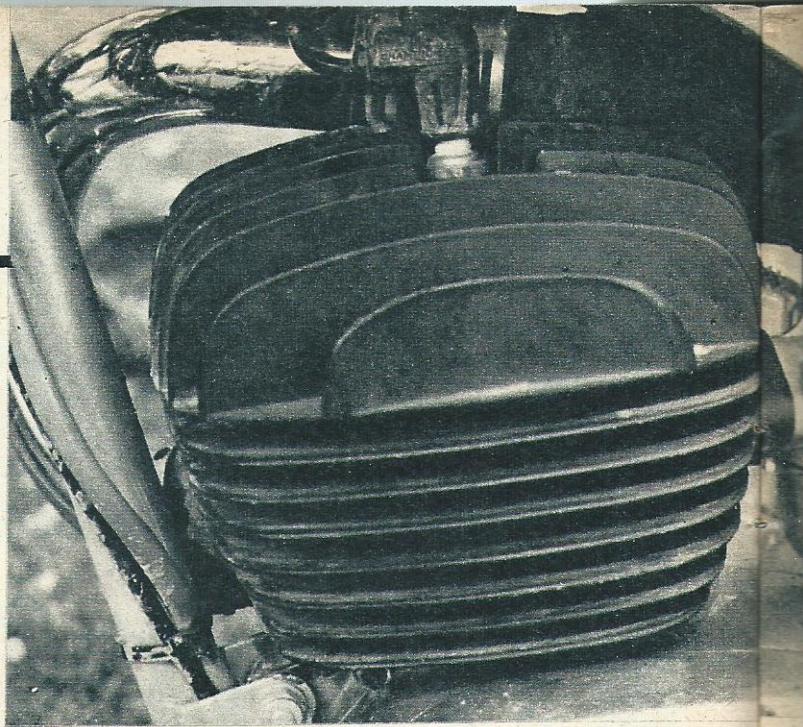
Por supuesto, los 125 c. c. no están solamente encerrados en el motor, sino que toda la moto en sí está diseñada en esta dimensión.

El chasis es más bajo que el de una Cota 247 y, por lo tanto, el asiento queda algo más cerca del suelo; en cuanto a la posición y diseño del manillar, lo encontramos correcto en circulación urbana.

Una de las características más sobresalientes de la 123 c. c. es su cambio de seis velocidades; las tres primeras, muy unidas —casi no hay salto de una a otra—; la cuarta y la quinta guardan una relación muy similar a las tres primeras, y la sexta, muy larga, para permitir circular en ciudad y carretera.

Por ciudad se puede circular utilizando cuarta, quinta y sexta sin necesidad de recurrir a las otras tres.

Como defecto principal en este cambio hay que decir, en primer lugar, que no continúa la tradición Montesa en cuanto a suavidad, y segundo, la dificultad que encontramos al pretender reducir de sexta a quinta. Por otra parte, encontramos excesiva la distancia entre palanca de cambio y estribera, obligando en la mayoría

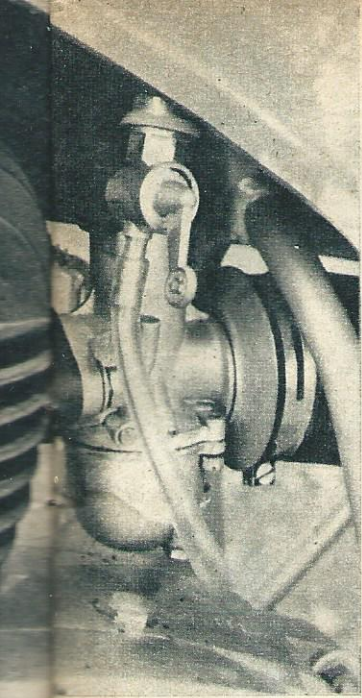


Freno delantero y nueva punta de horquilla.

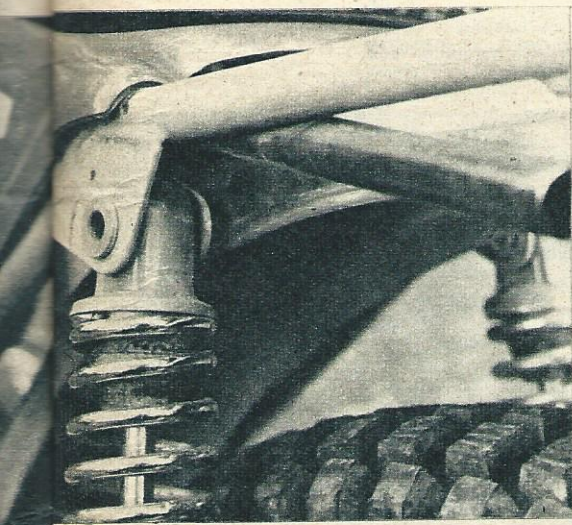


Conjunto freno trasero, reposapiés, «pata de cabra», en el lado derecho.

Palanca de puesta en marcha articulada, independiente del cambio de velocidades, lo que permite un arranque en cualquier relación de marcha.



◀ Nuevo cilindro,  
común  
para la 123  
y 74 c. c.



▲ El anclaje del amortiguador, de nuevo diseño.



# MONTESA COTA 123

de los casos a utilizar el talón para los cambios de marcha.

## EN MONTAÑA

Abandonando la carretera, comenzamos nuestra prueba en montaña. A medida que las dificultades se van haciendo mayores, las extraordinarias cualidades de la 123 se nos van revelando: gran maniobrabilidad y ligereza y un excelente motor.

Es necesario puntualizar que por la proximidad de los 6 Días de Escocia, la moto sólo podíamos retenerla un par de días, por lo que la prueba en montaña tuvimos que realizarla en un lugar cercano a Barcelona donde solemos ensayar previamente todas las motos de trial.

Precisamente por esto, y teniendo como referencia muchos puntos por donde nuestros conocimientos de trial con una 250 se quedaban insuficientes, siendo imposible superarlos, con la 123, uno a uno, los fuimos realizando.

Es difícil imaginar de lo que es capaz una 125 c.c. hasta verla en plena actuación en montaña.

Casi con temor, moto y piloto dimos comienzo a una ascensión salpicada de piedras y que culminaba en una fuerte rampa de tierra suelta. Hace tan sólo unos meses, allí mismo había sufrido un duro revés mi moral de trialista, al no poder efectuar aquella zona con una 250 c.c. Lentamente, y con su típico zumbido, la 123 fue superando todos los problemas que se presentaron antes de iniciar el final de la zona: la temida rampa.

Antes de llegar a ella, una roca me obligó a bajar el motor de vueltas, por lo que al situarnos ya ante la inacabable subida que para mí se convertía en aquellos momentos, nos encontramos que prácticamente había que subir con el motor sin apenas par.

Por supuesto, utilizaba la primera a golpe de gas, energético y, ¡arriba! Cuando di el primer golpe de gas esperaba una reacción de empuje, o al menos un derrapaje de la rueda trasera, tal como hubiera ocurrido con una 250, pero nada de esto ocurrió: la 123 reaccionó de una manera para mí desconocida.

El motor subió de vueltas, pero ni hubo tirón ni la rueda levantó la más mínima porción de tierra; casi lentamente (a todo esto yo estaba a la expectativa sin saber a qué tenerme), la moto fue superando la rampa. Me parecía imposible que el motor no se viniera abajo y se parase.

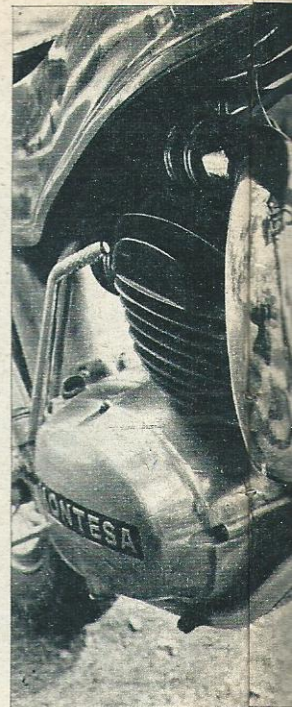
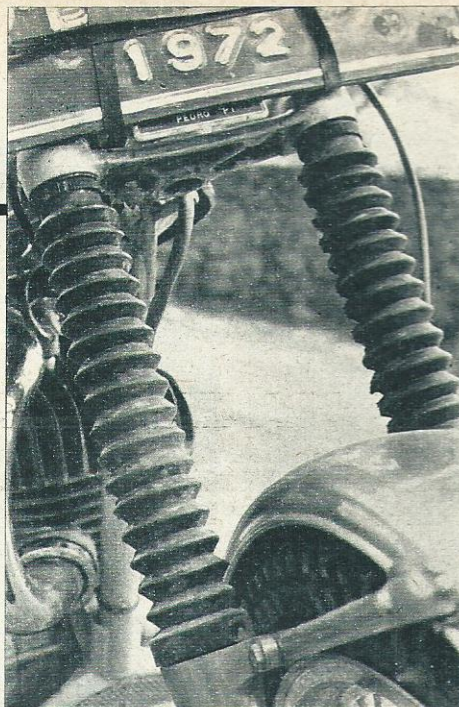
Por fin lo había conseguido. Desde ese momento, la Cota 123 fue sometida a los más duros ensayos. Estaba aprendiendo una nueva dimensión de la montaña: ¡la facilidad!

Cuatro horas fueron suficientes para dar por terminadas mis impresiones de manejo; había encontrado en la 123 una nueva concepción técnica para la práctica del trial. La potencia suave.

## CONCLUSIONES

Creo sinceramente que la 123 debe ser en poco tiempo una de las motos de esta especialidad que más aceptación pueden tener. Con ella, Montesa ha conseguido hacer lo difícil: ligero lo pesado y sencillo lo complicado.

Todo aquel que posea una 123 estamos convencidos que encontrará en ella un sinfín de cualidades que le harán ver la montaña de una manera muy especial.



Protección de las vainas de horquilla, con fuelle de goma.

## CUALIDADES

- Extraordinario motor a cualquier régimen.
- Buena relación de cambio.
- Chasis.
- Neumáticos (creados por Pirelli, expresamente para este modelo).
- Poco peso (70 kilos).
- Manejabilidad.
- Poco consumo.

## DEFECTOS

- Horquilla telescópica dura.
- Cambio duro.
- Posición incómoda en carretera.
- El silencioso desprende aceite sobre el guardabarros trasero.

## CARACTERISTICAS TECNICAS

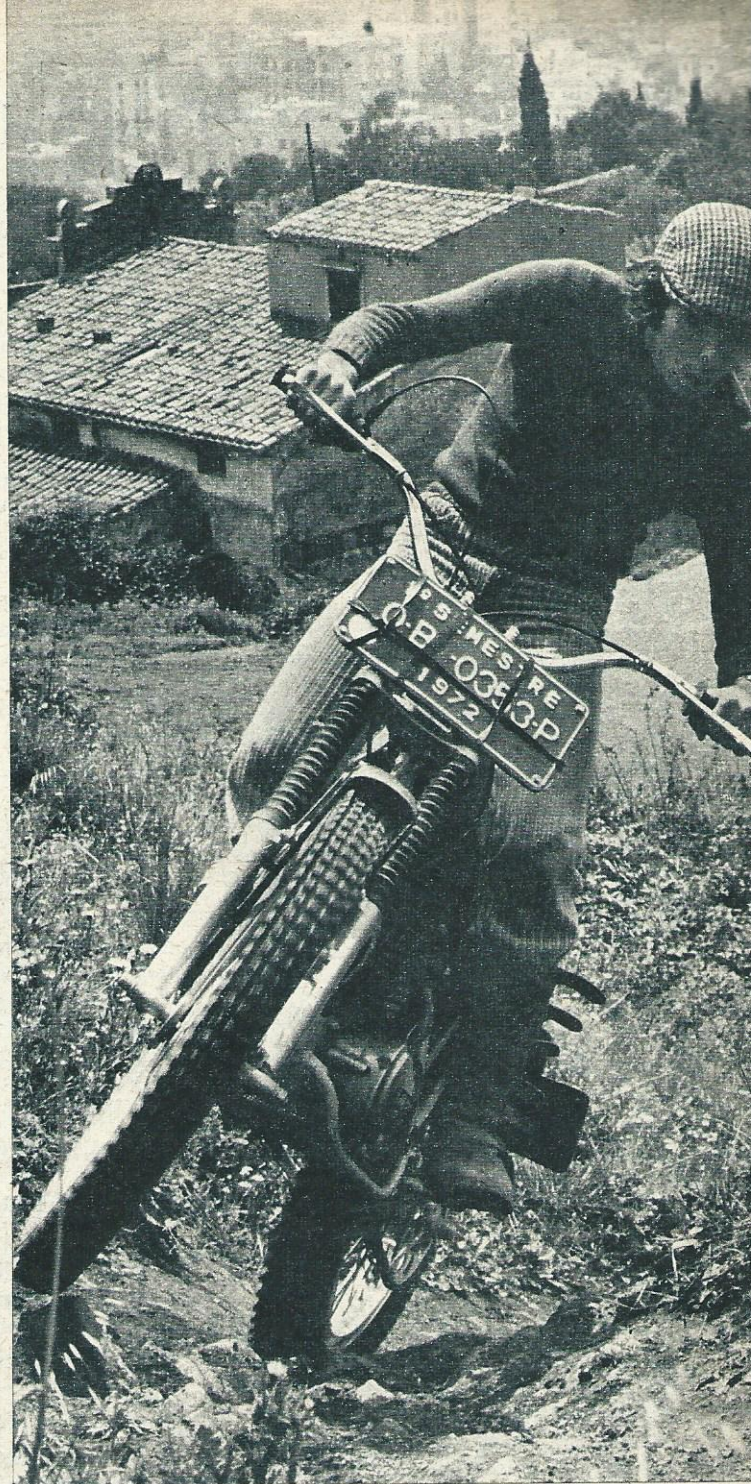
Motor: Monocilíndrico, dos tiempos.  
Cubicaje: 123,7 c. c.  
Potencia al freno: 13 CV. a 7.000 r. p. m.  
Carburador: Amal concéntrico Ø 25.





Nuevo neumático de 2,50 x 20 y 3,75 x 17 (Pirelli) para este modelo, tipo trial de dos lonas, que le proporcionará un excelente comportamiento en terreno fangoso.

- Encendido:** Magneto alternador a volante Motoplat.
- Transmisión primaria:** Engranajes helicoidales de acero tratado.
- Embrague:** Discos múltiples de acero, en baño de aceite, con muelles de tensión constante.
- Puesta en marcha:** Por pedal, de acción directa sobre la transmisión primaria y, por lo tanto, practicable en cualquier velocidad del cambio.
- Cambio:** De 6 velocidades, en cascada, con piñones en toma constante.
- Bastidor:** De tubo de acero, soldado eléctricamente.
- Suspensiones:** Delantera: telescópica (Montesa) con amortiguadores hidráulicos de doble efecto.  
Trasera: basculante, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto con carga inicial graduable.
- Ruedas:** De eje pasante.  
Neumáticos tipo trial: delantero 2,50" x 20", trasero 3,75" x 17".
- Frenos:** De expansión interna, diámetro superficie fricción: 110 mm.
- Depósito:** De plástico armado, línea envolvente (original Montesa).
- Dimensiones principales:** Distancia entre ejes: 1.260 mm.  
Longitud total: 1.900 mm.  
Altura sillín (s/suelo): 720 mm.  
Altura punto más bajo bastidor (s/suelo): 295 mm.  
Anchura manillar: 810 mm.  
Peso: 71 kilos.
- Cadena:** De rodillos, simple, paso 1/2.
- Velocidad máxima:** 80 km/h.



Con vistas a la exportación, la palanca de cambios ha sido colocada en la parte izquierda.

