

# CAPRA 125 VE

# PARA DEBUTAR, LA MOTO, SIN PAR

Ensayo de: Eduardo RUBIO/Juan Guergue

Fotos: José María ALGUERSUARI

En las vitrinas de las diversas Agencias Montesa se acaban de exponer las nuevas Capra 125 VE. Esta última realización de la fábrica de plugas en el campo del cross aporta una serie de novedades revolucionarias con respecto a la anterior versión. Si en cambio nos encontramos ante una máquina muy completa, muy acabada al estilo de la marca y sobre todo, muy en la línea actual del cross español y con posibilidades ya para cruzar la «frontera».

Sin lugar a dudas el «talón de Aquiles» de las fábricas nacionales, en lo que se refiere a su producción, es la máquina de cross de 125. Ossa no diseñó nunca de una «moto» competitiva. Bultaco dejó de fabricarla por el mismo motivo y Montesa que es la única que hoy día lo hace (Derbi sólo fabrica las oficiales), se ha ido esforzando de temporada en temporada en mejorarla. Esta realización del '79, que aporta no cosas nuevas espectaculares, ha sido mejorada en muchos aspectos. Pienso que ahora está más lista ya de salir a Europa a tirarse con las sofisticadas Suzuki, Yamaha, por ejemplo, que quedar tan lejos de ellas.

Nuestras marcas nunca han hecho un intento serio de «hacer algo» en un Mundial de 125. Derbi, con Olmedo y Puig intentó, pero pronto lo dejó. Bultaco parece que con Illas saldrá en el '80. Montesa, este año y con Menca e Illa a través de la Escuela «Work Shop» lo va a probar. Esto, podrá ser «ese toque al» que hacía falta para que las motos dieran el paso al que les falta para poder llegar a la misma altura que las 250 cc. o 360 cc. en el mercado internacional.

Pero si la fábrica es plenamente consciente que su moto está a la altura de poder competir en un Mundial, hoy día, las japonesas ponen un gran

interés y cariño en el desarrollo de esta máquina. ¿La razón?

Gracias a las Capra 125, Montesa se ha hecho con una plantilla de corredores que muy difícilmente otra marca podrá tener. Este trofeo que se instalaba un día con el nombre de «Montesa 125» ha descubierto y lanzado a la fama a nombres como los de Ramón Ramón, Riera, Arcarons, Barragán, Monjonell, Puig-



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clasicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clasicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



doménech, Cucurell, Simeón Martín, etcétera. Con esta pequeña Cappra empezaban también Mitjans, Pons y un largo etcétera de pilotos notables. Es por ello, que siempre esta moto será la «mejor de la marca de Esplugas».

Y si los técnicos de la marca le tienen ese «afecto especial», del que hablan los pilotos, cada día exigen más de esta máquina. Cada día se rueda más fuerte en «el Trofeo» o en las carreras juniors de 125. Y para



Los Marzochi delanteros actúan perfectamente, absorbiendo sin ningún problema ni «malos tratos» las irregularidades del terreno

el año 80, se rumorea muy insistentemente, en que habrá Campeonato Español «super» de 125.

Por todo ello, Montesa ha lanzado la «VE» con una larga serie de mejoras en su haber que la ponen en un nivel óptimo para el cross y que sin lugar a dudas permitirá a los pilotos que la utilicen «fuera de nuestras fronteras» y obtener más de un resonante éxito.

Si tomamos en primer lugar el bastidor, veremos que se le han hecho importantes reformas que van desde el cambio de tubo, que antes era de 22 x 2" y ahora es de 25 x 1,5", con lo que se ha conseguido tener un tubo más fuerte y rígido y a su vez que pese menos. Se ha recortado también la parte trasera que iba anclada sobre el guardabarros con lo que ahora «el puente trasero» es más ligero.

En el basculante ha habido una importante innovación que ha sido la de variar el anclaje del amortiguador que ahora va totalmente vertical, mientras que antes llevaba una inclinación más pronunciada. Tiene

con esto un recorrido la rueda de 245 mm., mientras que el de amortiguador es de 114 mm.

La «Ropa» ha tomado también la línea de las «Cappra 79»: el tono «caqui». Prefiero no opinar sobre este color (ya que de gustos no se puede hablar...), pero sí diré, que el día que vuelva a ver una Montesa cross pintada de Montesa cross, «me sentiré más contento». Mientras, habrá que esperar que en los circuitos



Barragán fue en esta ocasión nuestro anfitrión

haya mucho barro... y ¡quede la cosa más disimulada!

La capacidad de este depósito de plástico «Lupolem» inrompible es de 8,4 litros. Dispone de un tapón de metal que pierde, aunque parece que la fábrica va a solucionar pronto el problema. Las placas laterales son «inyectadas», sirviendo la derecha de tapa del filtro de aire (que sigue siendo el mismo «Twin Air»). La caja de filtro ha sufrido una variación en la entrada de aire y ha sido reforzada en la zona que pasa próxima la cadena para evitar roturas o desgastes por el roce de la misma.

El guardabarros trasero va incorporado a la base del largo sillín, de fibra de vidrio y nylon, y con una funda de «doble resistencia».

Tiene también, un nuevo tensor de cadena con un rodillo de caucho que en esta moto no ofrece ningún problema de resistencia. Se le ha incorporado un muelle más duro. Manillar de «duro aluminio» con barra separada y atornillada para evitar la soldadura que lo estropea.

La amortiguación ha sufrido unos importantes cambios. Si hablamos antes de el cambio de posición de los amortigua-

dores, estos son ahora unos «Marzochi AG 3 X» de gas con botella unida al mismo. Este tipo de amortiguador tiene una gran ventaja, aparte de las propias de conducción, y es la de su sencillo mantenimiento y cambio de piezas. La firma Montesa va a disponer de un gran stock de recambios para los mismos con lo cual cualquier piloto podrá arreglárselos y tenerlos siempre a punto por muy poco dinero y sin tener que cambiarlos.

dad. El carburador en el último modelo de «Bing 36, "tipo 54-2"» con excitador. También en el selector se han efectuado unas mejoras en la tapa del mismo para evitar la caída de los tornillos que lo aguantan con las vibraciones.

Destacar que las llantas «Akront» montan ahora el nuevo «Pentacross» de Pirelli delante y detrás.

UNA INTENSA «PALIZA»...

Por el gran interés que pen-



Los amortiguadores traseros al igual que los delanteros poseen un uso irreprochable

samos despierta esta máquina entre los jóvenes pilotos de cross sometidos la misma a una dura prueba. En la jornada de «fotos» con el genio Alguersuari, eran Barragán (venido especialmente de Madrid) y Juan Guergue los que se alternaban en el circuito de Molins de Rei en la prueba.

Luego en la pista de Sant Celoni, era Pedro Pascual, Pablo Cavestany, Guergue y Rubio los que la rodaron. Las impresiones de ellos fueron estas...

«A FONDO, CON LA "125 VE"»

Durante tres días he sometido a la nueva «Cappra 125 VE», a una durísima prueba, habiendo trasegado en total unos treinta litros de mezcla, consumidos parte en circuitos de moto-cross (Molins de Rey y S. Celoni) y el resto haciendo todo terreno (parte del recorrido de los dos días internacionales de La Espluga de Francolí).

Así que os relataré mi «demoledora» prueba.

Primer encuentro: Molins de Rey. Después de una demostración de Barragán, se produce mi primera toma de contacto con la

La horquilla delantera es también de la marca italiana pero con el eje centrado como ya llevaba Barragán y que según él mismo facilita mucho más la maniobra de girar la moto y entrar en curvas lentas y cerradas. Para conseguir recorrido en las suspensiones se ha colocado en esta horquilla unas nuevas «tijeras» de diseño curvo que permiten a las barras y botellas «subir más» sin tener que llevar el «eje adelantado». La horquilla, es de «aire-muelle» de 220 mm. de recorrido. Las botellas son de magnesio y en el interior de aluminio. Como dato curioso podemos decir que es la misma que en el 78 ha llevado Moiseev en la KTM 250...

Frenos, son los mismos a los que se les ha incorporado un disco de plástico en el interior para evitar que los radios, en caso de rotura, se puedan meter. El cable que acciona el trasero es de nuevo diseño y permite una mayor resistencia así como una sustitución más cómoda y rápida.

En el apartado motor, pocas novedades. Sólo el cambio del escape, que tiene algunas de sus partes distintas en su «volumen» al variarse la conici-

nueva «Cappra VE». De entrada os diré que esté fría o caliente, llueva, nieve o haga sol, la moto arranca sin ningún problema, gracias a la palanca de arranque de accionamiento suave y muy sensible. Su ruido es como un zumbido, sonando en bajos como si estuviese descarburada, pero cuando la subes de vueltas parece que te rodeen miles de abejas. Logré dar unas vueltas antes de quedarme sin gasolina, y aunque fueron pocas, la moto se mostró fantástica en cuanto a suspen-

después al quedarme sin gasolina.

A las dos o tres vueltas empiezo a rodar «fuerte», la moto la noto ligera aunque algo brusca en su manejo, poco a poco la máquina me va diciendo sus secretos para que pueda extraerle más partido. Así, pues, siempre que puedo, cambio sin soltar gas y ayudándome con el embrague (coge con más fuerza la marcha entrada). En las curvas procuro entrar un poco más rápido y abro gas mucho antes.

la moto absorbe los baches increíblemente no dando el menor asomo de reboto ni de tocar a tope. Vas recto. Los Marzocchi se comportan extraordinarios y aunque el motor no pege soberbios tirones (es un 125 c.c.), notas que vas rápido, pues engranas una marcha tras otra, encontrándote que llegas a gran velocidad a una curva peraltada de derechas y con una fuerte y larga subida a continuación, por lo que habrá que trazar fino y en segunda, procurando salir con el

Ya entro en curva peraltada de derechas donde pongo segunda y en vez de segur el peralte tumbando de golpe y abro gases a fondo, os puedo asegurar que en esta plegada, estribo palanca de freno y chasis se hunden en el suelo.

El circuito continúa con un sinfín de curvas y pequeños saltos que me llevan a la conclusión de que esta moto hay que pararla tumbando. En ángulos y curvas cerradas se gira con facilidad pasmosa, influyendo notablemente en este comportamiento la horquilla delantera Marzocchi de eje centrado.

La VE, monta Pentacross delante y atrás que se muestran excelentes si bien hoy he descubierto una nueva faceta de estos neumáticos, procurar evitar zonas donde haya piedra mojada pues aquí los neumáticos pierden mucho agarre. El freno de atrás cumple bien mientras que el delantero es flojo. Aunque ya digo que en esta moto hay que utilizarlo poco.

El motor no perdió ni un ápice de su potencia, a lo largo de todo un depósito de gasolina, lo que indica una buena termodinámica.

El tercer encuentro con la Cappra VE, lo hice en un terreno nada apropiado para esta moto, pues la hice subir por zonas trialeras, plagadas de repechones, piedras, aguas, raíces y demás «delicias» del todo terreno. Abusé del embrague todo lo que pude y éste siguió vivo y coleando hasta el final, sin dar muestras de agotamiento.

El resultado del martirio que he sometido a esta moto en estos tres días, se ha traducido en la torura del muelle del selector de cambio, la guía de cadena torcida (de un golpe con una piedra) y llanta de atrás desdentada de radios. Todo el último día. Resultado que yo considero muy positiva dado el duro trato recibido.

Como conclusión, os diré que para marcar buenos «cronos» en un circuito de motocross, hay que salir con un esquema mental del circuito, sabiendo la marcha que has de llevar en cada sitio, donde has de empezar a frenar y acelerar, la velocidad que has de entrar en los saltos, donde te has de agarrar al manillar y donde te puedes relajar. Mucha decisión y mentalizarse para no cometer un solo fallo que te rompa el ritmo y te haga perder segundos. Y eso sí, entrar en las curvas más rápido que con una 250, la moto te lo agradecerá.

Respecto a su mecánica forma un conjunto homogéneo y muy compacto, destacando por supuesto sus suspensiones y la no pérdida de potencia hacia el final de una manga.



siones. La relación de cambio muy bien escalonada para una 125, aunque me saltaban algo las marchas (quizá falta de acoplamiento con la máquina) y los estribos se me antojaron resbaladizos, pues no tienen los dientes que sus hermanas mayores. Pocas apreciaciones más, logré sacar de este primer encuentro.

Mi segundo encuentro fue en el circuito de S. Celoni. Restablecido para la práctica del motocross con fuertes bajadas y subidas, muchos saltos y curvas, de recorrido muy largo y de terreno algo mojado pero sin llegar a barro, es decir, ideal.

Después de equiparme, tomo tres pastillas de glucosa, me limpio las gafas y miro posición de manillar, manetas y palancas, todo a mi gusto. Mi propósito, es rodar el máximo tiempo posible para comprobar si el motor baja de rendimiento al calentarse, fenómeno bastante normal en motores de pequeña cilindrada. Así que doy mi primera vuelta al circuito, pero no la logro terminar, pues en el primer salto de bajada el manillar se me baja hasta las rodillas (estaba flojo). Después de apretarlo con una llave «allen», aprovecho para tensar algo el embrague y el freno delantero y vuelta a empezar. Engrano hasta sexta en la recta de salida y empieza mi «manga» que terminaría mucho tiempo

La carburación en bajos, da la impresión de que esté fuera de punto, sin embargo, a la hora de abrir gas la moto empieza a funcionar redonda. La puesta en marcha es perfecta y suavísima

Otro «chivatazo» que me da la nueva «Cappra» es que, por favor, no le ponga tantas veces la primera en curvas cerradas (no ángulos), que si entro algo más rápido y no abro gases de golpe, sino paulatinamente, ella me sacará más rápido a cambio de ir más descansada. Así que poco a poco nos vamos «confesando».

Continúo con mi vuelta al circuito, voy en sexta a fondo y sin soltar ni un ápice de gas entro en un pequeño salto, desplazando mi cuerpo hacia atrás para que la moto levante algo la rueda delantera, la moto no acusa el desnivel y sigue por la trazada que yo le indico sin el más leve rebote, de pie encima de la moto reduzco hasta cuarta y entro en un fuerte salto de subida, vuelo mucho, en el aire, procuro cruzar un poco la moto (muy fácil gracias a su ligereza) procurando caer ceñido a la derecha del circuito, engrano la quinta y me preparo para entrar en una curva a izquierdas abierta, la entro en tercera y casi sin frenar y en medio de la curva tumbando de golpe para coger una recta bacheada por el trazado mejor posible,

máximo par motor para que remonte bien la fuerte pendiente, apuro al máximo la segunda y realizo un cambio ultrarrápido para ver si consigo subirla en tercera, pero no puede (quizá porque peso 72 Kg.) así que me conformo con la segunda para subir; curva a izquierdas que enlaza con gran bajada. Aquí engrano la tercera y doy gas hasta la mitad de la bajada, sigo sin notar ningún rebote a pesar de los muchos baches que hay, apuro frenada sobre todo con el de atrás, pues no tengo tiempo de tocar el delantero, llego al peralte y paro la moto tumbando, doy gas en segunda y tiro de embrague (que se muestra magnífico), el motor responde como un tiro, tomo curva a derechas en el momento que pongo tercera y sin soltar gas me apoyo en una pared. La moto me inspira confianza, puedes tumbarla y enderezarla con un mínimo movimiento de cintura, gracias a su ligereza y buen reparto de pesos. Sigo rodando hasta llegar a un fuerte cortado de bajada que entro en diagonal y en tercera, procuro alargar el salto para no caer en la zona dura y descarnada que se forma en el sitio normal de aterrizar, el golpe es fuerte, pero el salto que he dado ha sido de órdago, la amortiguación no se acaba ni pierde eficacia ante el esfuerzo sometido.