

# MONTESA ENDURO 125 H

## ¿O Cappra 125 Regularità?

A mediados de los años 70 Montesa conocedora del nicho de mercado existente en el todoterreno, decide involucrarse de una manera más eficaz, y opta por evolucionar su Montesa Cappra 125 VB 77, por eso la Montesa enduro 125 H, no es sino una Cappra evolucionada. Lo que quiere decir que en cumplimiento de la normativa de fonos de la FIM, va equipada con un silenciador más voluminoso, además de un encendido electrónico de marca Motoplat, con luces y otros aditamentos que la diferencian.

**Texto: Juanjo Blanco - Fotos: Enrique Mayor**





**MONTESA**



ENDURO H

125 cc



MONTESA



**E**sta es una moto mucho más turística, de aspecto imponente, equilibrada y de muy agradable conducción. Una moto cuyo destino eran las competiciones de todoterreno y que era una magnífica base para el aprendizaje, pero el piloto debía tener alguna experiencia y cierta técnica si quería conseguir algún resultado en competición. Era el instrumento ideal para aquel Nacional Junior de enduro de 125 recién llegado, aunque cuando hay que trilear por obligación el piloto debe tener recursos y no tener miedo a sortear cualquier tipo de orografía por difícil que se presente, bien sean piedras, raíces o cualquier otro obstáculo inesperado.

A algunos les sorprendería entonces que Montesa produjera una moto reservada a una minoría de usuarios cuando ya estaba en el mercado la 125 L, que ya iba destinada a un público joven, pero para la competición pura y dura faltaba algo más. La responsabilidad de su aparición se debe también en parte a las exigencias del importador italiano en cuyo país a las Cappa VB les instalaban un equipo de luces y algunos detalles más y salían a competir con ellas. Es por esto que Montesa saca un primer lote de 300 unidades, que casi en su totalidad se

### **"EN ESPAÑA TAMBIÉN SE VENDIERON BASTANTES A PESAR DEL INCONVENIENTE DE QUE EL CARNET A1 SOLO PERMITÍA LA UTILIZACIÓN DE MOTOS HASTA 75 CC"**

van a Italia, aunque en España también se vendieron bastantes a pesar del inconveniente de que el carnet A1 solo permitía la utilización de motos hasta 75 cc. Con todas estas premisas Montesa estaba expectante por ver hasta dónde podrían ir con esta moto; aquí en España tuvo cierta aceptación porque llevándola con alegría y por senderos sin demasiada dificultad disfrutabas mucho en las excursiones, ya que era una moto muy divertida. Uno de sus hándicap era el consumo, lógicamente, en el momento que se le pedían los caballos que entregaba desde abajo. Repito, era una moto divertida, muy completa y muy bien desarrollada, y como se puede apreciar por las fotos con un nivel de acabados ejemplar, algo habitual de las Montesa.

El desarrollo de la caja de cambios es diferente del de las Cappa del 77 y 78; la diferencia está en la desmultiplicación de la transmisión secundaria porque



**MOTO-CROSS**

**Montesa**  
NEW MODELS



cappra 125 VB



cappra 250 VB / cappra 360 VB



PERMANYA S.A. DE INDUSTRIAS MECANICAS MONTESA. AVDA. VÍCTOR BALAGUÀ 27. ESPLUGUES BARCELONA - SPAIN

la corona en vez de llevar 11/56 dientes pasa a 12/48, consiguiendo una relación más adecuada para el todoterreno como tal.

La horquilla telescópica de eje avanzado Betor de 35mm es un prodigio de funcionamiento; los amortiguadores traseros de gas de la misma marca y que son los de la Cappra, pasan del amarillo a un naranja butano. El resto de los componentes son prácticamente iguales. En cuanto a la instrumentación eléctrica, nos encontramos con un bonito portafaros Nontango delantero de origen italiano, una óptica Rinder muy usual entonces en el mercado nacional y un mando de luces Leonelli.

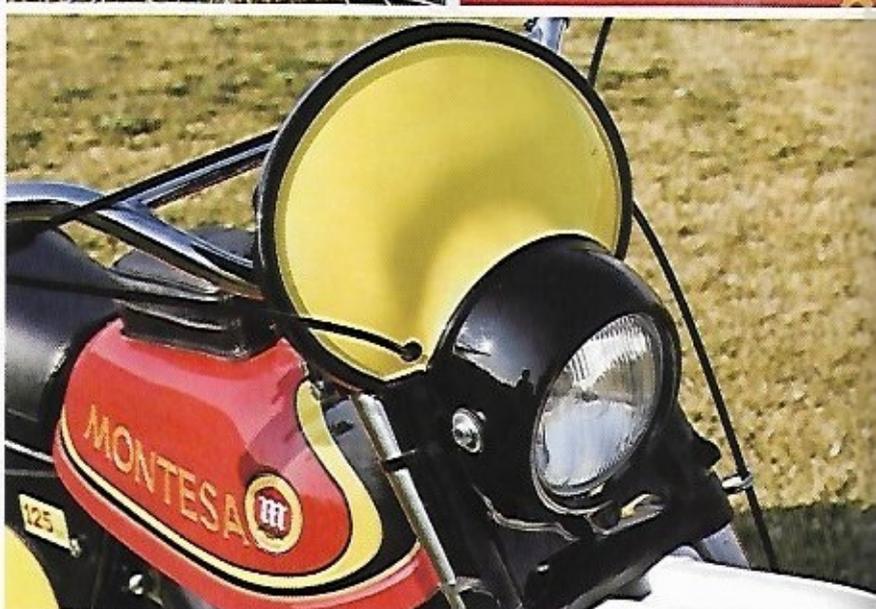
Los guardabarros son de nylon inyectado y los frenos lípicos de la marca, sobre todo el delantero, son un prodigio de eficacia por funcionamiento y progresividad, al igual que el buje trasero, también procedente de la Cappra VB. Teniendo en cuenta que el chasis, ruedas y amortiguadores son exactamente los mismos que los de la VB, no es de extrañar que nos hayamos encontrado con una moto de todoterreno sumamente estable con una horquilla delantera, como digo, que tiene una gran progresividad pero que sin embargo es lo suficientemente dura como para soportar los esfuerzos normales de una prueba en la que circular por caminos a elevada velocidad y ante un bache imprevisto, solo nos ha permitido cortar gas para ▶

**"EL ESCAPE AL SER EL DE LA CAPPRA VB ES ALGO ESTRIDENTE Y CON UN SONIDO TAMBIÉN ALGO METÁLICO."**

reducir el impacto, pero sin ningún golpe brusco, y manteniendo una estabilidad aceptable. En curvas no se aprecia el más mínimo desfallecimiento gracias a la calidad de los amortiguadores que, por la excelente estabilidad que ofrecen, permiten a cualquier piloto de los buenos hacer todo tipo de diabluras en cualquier prueba cronometrada de un todoterreno, igual que hacían aquellos ases de la Europa oriental con sus Zündapp, Jawa, CZ, etc.

En cuanto al motor, a pesar de ser una moto para enduro, en donde se miden y se sancionan diariamente los excesos dictados por la FIM, nos sorprendió ver que tanto la admisión como el escape probablemente son algo ruidosos y por encima de esa normativa; en cualquier caso es un sonido agradable y no excesivamente molesto. El escape al ser el de la Cappra VB es algo estridente y con un sonido también algo metálico.

La caja de cambios tiene una desmultiplicación diferente respecto a las Cappra, que ha sido modificada para el Enduro de acuerdo con las necesidades de los pilotos italianos, que de alguna forma fueron los que informaron y asesoraron a Montesa en su evolución para poder contrarrestar la fortaleza de aquellos pilotos del llamado telón de acero, Simpson y Hércules, que en esa época dominaban el todoterreno prácticamente en todas las pequeñas cilindradas. Respecto al embrague, fiel al típico sistema de Montesa, nos quitamos el sombrero por su funcionamiento, sin tendencia al fading y aguantando totalmente los esfuerzos a los que se le somete. Al tener la moto pocos bajos, hay múltiples





## ENDURO



**ENDURO 125 H**  
500 cc cilindrada  
115 Km/hora



**ENDURO 75**  
300 cc cilindrada  
62 Km/hora  
Puede cambiarse desde 100 cc a 150 cc.  
Con asistencia en carretera (C) las distribuidoras en convenio con Montesa.



**ENDURO 250 H**  
500 cc cilindrada  
110 Km/hora



**MONTESA**

MODELOS PARA CARRETERA Y MONTAÑA

ocasiones en las que hay que tirar de él y en ningún momento coge temperatura ni patina; en ese sentido la calificación es muy alta.

En resumen, una moto equilibrada y bonita. Solo queda añadir que hoy en día es uno de los modelos de más difícil localización y por ende con su cotización en alza. Agradecemos a Xavi León el habernos cedido su impecable unidad para poder realizar este artículo. ■

## MONTESA ENDURO 125 H

### ESPECIFICACIONES

Motor:	Monocilíndrico a dos tiempos de 123,7 cc y con cotas de 54x54 mm
Compresión:	16:1
Carburador:	Bing con starter de 54/36
Caja de cambios:	6 velocidades
Bastidor:	Doble cuna en acero
Frenos:	Ambos de tambor y 130 mm
Suspensión del.:	Recorrido 325 mm.
Suspensión tras.:	Recorrido 220 mm
Neumáticos:	Pirelli Cross (300x21 y 400x18)
Altura asiento:	870 mm
Distancia entre ejes:	1410 mm
Capacidad depósito:	7 litros
Peso en vacío:	93 kg
Velocidad máxima:	115 Km/h

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



motos clásicas

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

