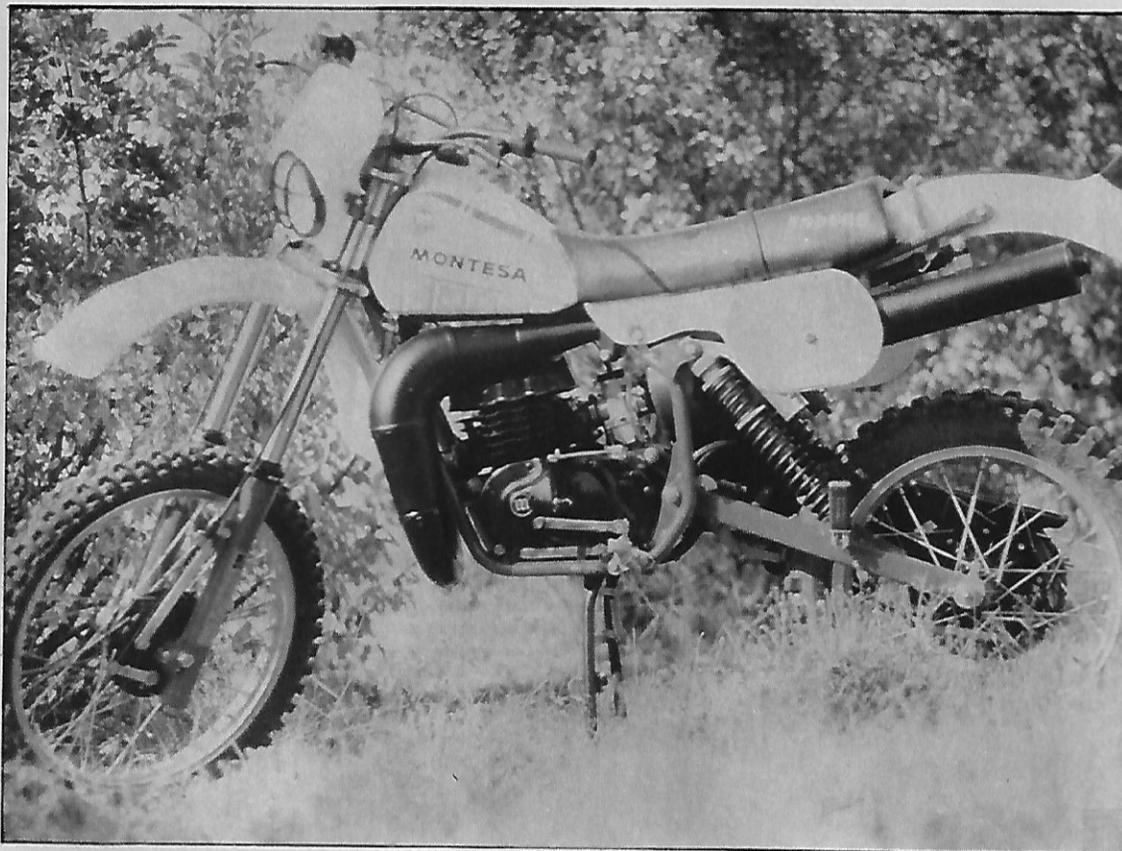
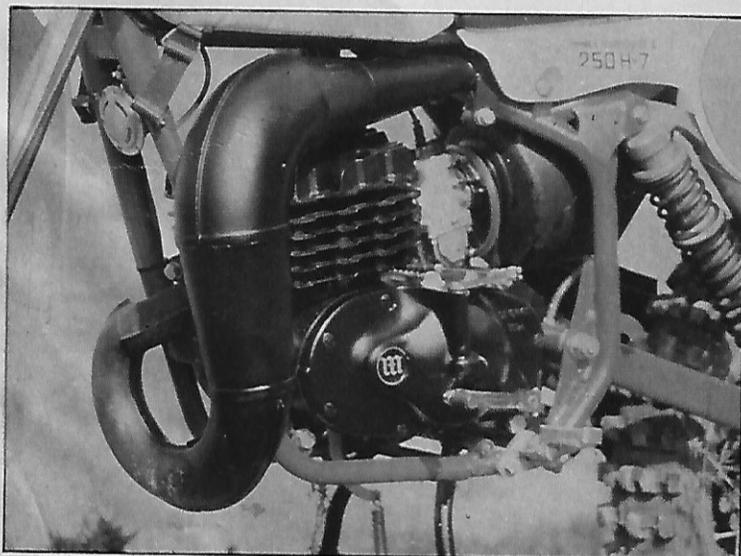




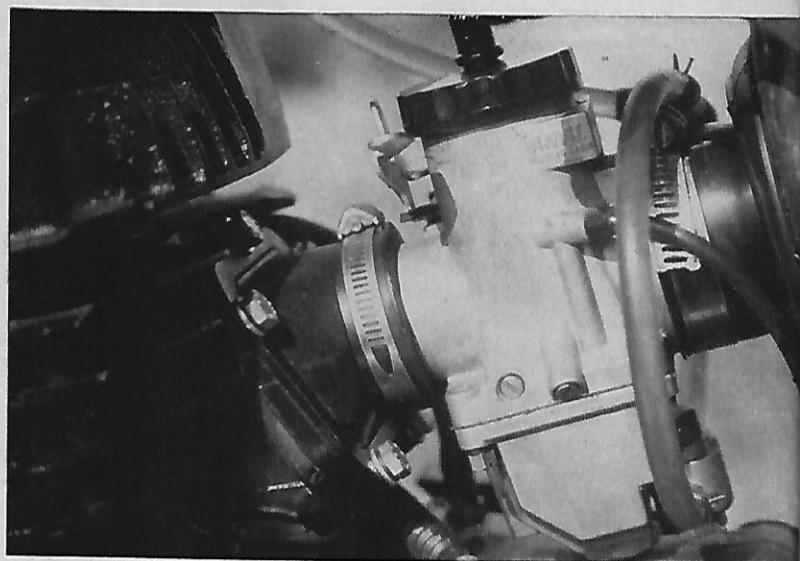
La experiencia del '82



Para esta Enduro 250 se emplea el mismo chasis de la 360 H/7.



El motor es un 246 c.c. con cuatro transfers y compresión 13,5:1.



Buena parte del carácter de este motor se debe a la incorporación de admisión por láminas. El carburador es un Amal de 34 mm.

Esta moto es uno de los más concretos y tangibles casos de la aplicación directa de las experiencias recogidas en un año de competiciones; no en vano es la réplica exacta de la moto que ha llevado Carlos Mas al título nacional absoluto de Enduro, lo que significa, llana y tajantemente, que se trata de una competición cliente muy poco adecuada a la utilización urbana de a diario

HACE un año, cuando probamos la 360 H-7, ya tuvimos ocasión de presentar a nuestros lectores el prototipo que estaba utilizando Carlos en las primeras pruebas del Nacional recién inaugurado. Por aquellos tiempos se estaba gestando este modelo, que hoy presentamos en su primera unidad salida de la cadena de montaje.

En la versión definitiva se trata de una auténtica Enduro de competición, sin ninguna clase de sofisticaciones comerciales que llamen la atención del cliente caprichoso. Aquí no hay nada superfluo; se ha buscado la funcionalidad de una moto nacida para ganar carreras, en la que ni tan siquiera se ha tenido la inquietud de buscarle un colorido y diseño cromático distinto al de su hermana mayor 360.

Consideramos que es importante para el cliente poder lucir algo distinto y novedoso, especialmente cuando se trata de lo último que lanza al mercado una marca como Montesa.

Motor con láminas

El principal trabajo efectuado sobre este motor ha sido la aplicación de láminas en la admisión, algo que todavía ninguna marca española ha adoptado en sus motos de competición, a pesar de que los nipones lo están montando desde hace muchos años.

El carburador que alimenta el cilindro es un amamal de 34 milímetros de diámetro con starter incorporado. La caja de filtros es totalmente nueva, muy dimensionada y con una protección para la entrada de agua por la tronera del flujo de aire. Esta caja es del estilo cross, con elemento filtrante de espuma en baño de aceite y sin tubos resonantes que reduzcan el ruido de admisión.

Las cotas internas de émbolo son 70-64 milímetros, lo que da una cilindrada total de 246,3 c.c. La distribución de trasvases de llenado se realiza por medio de cuatro «transferts». La relación de compresión es de 13,5:1.

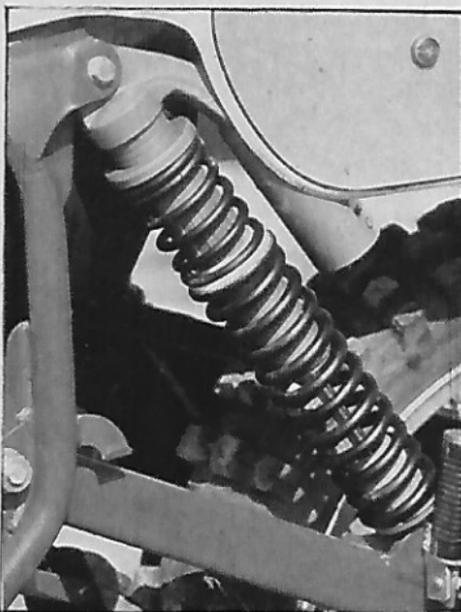
El cambio tiene seis relaciones, lo que unido a la suavidad y elasticidad del motor «laminado» significa una amplísima gama de utilización que convierte este motor en un grupo propulsor de amplísimas aplicaciones.

Por lo que respecta al bastidor, hemos de revelar que sin buscar complicaciones se ha recurrido al de la 360 H-7, de reconocida eficacia y total fiabilidad. Las suspensiones han vuelto a crecer a continuación de la rectificación que hizo la FIM en su reglamento limitatorio de 250 milímetros, que actualmente ha dejado a total libertad de criterio de los fabricantes. En esta Montesa se ha montado la horquilla delantera Marzocchi, de 300 milímetros de carrera, mientras en la rueda trasera son los Betor-Gas, de 320 milímetros,

los encargados de absorber las irregularidades del piso.

Los frenos son los Montesa ya conocidos en la 360 H-7, cuya eficacia, potencia y tacto están ya avalados por las satisfacciones dadas en los demás modelos de la marca que los incorporan.

Por lo que respecta a carrocería y demás accesorios periféricos, nos remitimos nuevamente a las 360 H-7, de la que toma todos sus elementos por ser de la total satisfac-



Suspensiones Betor-gas de 320 mm. detrás.

ción en el piloto de la marca y entre los ya numerosos privados que han depositado su confianza en las Enduro de Montesa.

Por último, destacaremos el voluminoso silencioso del escape, de perfil cilíndrico, de enorme eficacia, lo que ha de permitir pasar con tranquilidad la prueba de sonimetría, aunque ésta se incluya en el «test» de aceleración, que es precisamente donde los motores son exprimidos al máximo.

A la espera de poder realizar una completa prueba con Carlos Mas, hemos de cerrar esta presentación estática con el buen sabor de boca que nos dejó la primera toma de contacto del prototipo inicial del pasado marzo. Desde entonces hasta la producción en serie no dudamos que la Enduro 250 haya evolucionado de una forma poco menos que espectacular.

C. DOMINGUEZ

Ficha técnica Montesa 250 H/7

Motor: Monocilíndrico 2T refrigerado por aire.

Cilindrada: 246,3 c.c. (70×64 mm.).

Relación compresión: 13,5:1

Encendido: Electrónico.

Carburador: Amal 34 mm.

Cambio: 6 velocidades.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Suspensiones: Delante, Marzocchi 300 mm. Detrás, amortiguadores Betor-gas 320 mm.

Distancia entre ejes: 1.410 mm.

Longitud total: 2.090 mm.

Altura mínima: 410 mm.

Capacidad depósito: 11 litros.