

# MONTESA ENDURO 75



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

*motos clasicas*

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

# La pequeña T.T. con casta

www.motoclasicas80.co

motoclasicas

info@motoclasicas80.co

Indudablemente, la producción de motocicletas en España está claramente influenciada por la actividad deportiva. Una prueba de ello es que, a sólo dos años de la creación del trofeo nacional junior de moto-cross de 75 cc., y a uno del campeonato de España de todo-terreno de la misma cilindrada, estamos presenciando sus frutos en forma de nuevos modelos enfocados hacia estas especialidades. Esto no quiere decir que hasta ahora el mercado nacional estuviese totalmente desabastecido de máquinas de esta categoría, pero lo que sí es cierto es que la nueva generación de 75 c.c. para todo-terreno (Frontera 74 y Enduro 75) y cross (Derbi), ofrece un enfoque mucho más "profesional" y unas prestaciones que harían palidecer de envidia a los A-1 de hace algunos años.

## Una cilindrada con posibilidades

En primer lugar, diremos que el todo-terreno es, posiblemente, la especialidad motociclista que mejor se adapta a las pequeñas cilindradas. El todo-terreno no exige una buena respuesta del motor a bajas revoluciones—como sucede con el trial—cosa que es prácticamente imposible de conseguir si no se cuenta con la cilindrada necesaria y, por otra parte, pocos caminos de campo resultan aburridos circulando a la velocidad máxima que puede alcanzar una máquina de 75 c.c. y buen rendimiento, mientras que, en carretera, un motor de esta cilindrada se puede dar "corto" en numerosas ocasiones.

Una T.T. de 75 cc. bien concebida, presenta dos caras muy diferentes. Por un lado, circulando en plan tranquilo, ofrece una docilidad excelente. Su peso es reducido, y su motor no da las

desagradables sorpresas de una máquina de mayor cilindrada cuando se "desbocan" sus caballos. Por otro lado, si se obtiene del pequeño motor todo lo que lleva dentro, se puede alcanzar un ritmo de marcha verdaderamente rápido. Claro que, exprimir al máximo un motor de pequeña cilindrada, es algo que no está al alcance de cualquier principiante; se precisa la experiencia necesaria para mantenerlo dentro del régimen ideal, lo cual exige a su vez un perfecto manejo de la caja de cambios y la necesaria anticipación frente a los obstáculos.

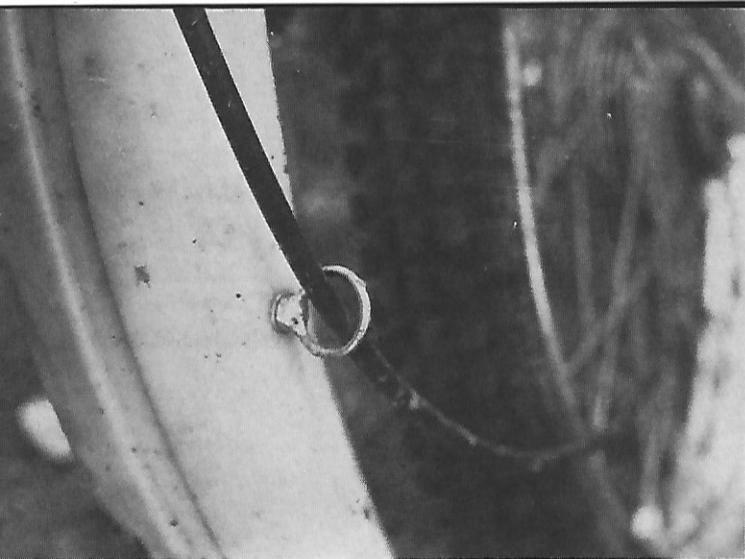
Con todo esto podemos llegar al convencimiento de que una todo terreno de 75 cc. no es una máquina reservada exclusivamente a los jóvenes de 16 años, ya que puede resultar divertida de conducir para cualquier aficionado (sea cual sea su experiencia) y constituye un medio ideal para iniciarse en la conducción por campo, pues,

ofreciendo la ligereza y docilidad necesarias cuando se conduce al límite, puede plantear los mismos problemas de pilotaje que una de mayor cilindrada.

## La Montesa Enduro 75

Una buena fórmula para predecir el comportamiento de una moto es investigar sobre sus orígenes. En este sentido, la Enduro 75 se puede considerar como un cruce entre la máquina que permitió a Quesada conseguir el campeonato nacional de todo-terreno en la categoría de 75 cc. y la cross que, en manos de Arcarons, obtuvo la primera plaza en la clasificación definitiva del trofeo nacional junior. Este breve, pero fructífero historial de sus antecesoras, demuestra que nos encontramos frente a una máquina forjada en la





*El guardabarros delantero es de material plástico flexible y está bien realizado. Su longitud es un tanto reducida, por lo que la protección que ofrece al piloto también es escasa. Sobre él se ha montado una anilla que sirve para guiar el cable del cuentakilómetros, lo cual constituye uno de esos pequeños detalles que definen a las máquinas bien terminadas.*

competición, y que, como consecuencia, las soluciones técnicas empleadas en su diseño y construcción deben estar enfocadas a conseguir la máxima eficacia.

El aspecto estético de la Enduro 75 es muy agradable, siguiendo, básicamente, las líneas características de los modelos T.T. y cross Montesa de mayor cilindrada, aunque en la 75 ha desaparecido casi por completo la dosis de agresividad que presentan las formas de sus hermanas mayores. Esto se debe, en parte, a que en la pequeña Enduro se han empleado soluciones técnicas relativamente clásicas. Por ejemplo, sus amortiguadores traseros mantienen una inclinación próxima a la convencional en motos de carretera, la altura de la máquina no es exagerada —al menos en comparación con las actuales máquinas de cross y T.T.— los neumáticos son de trial, etc. Con todo ello se consigue un resultado armónico, proporcionado y sin estridencias.

### El chasis: un buen compromiso entre robustez y ligereza

Entrando en detalles, lo primero que destaca de la Enduro 75 es su chasis, un simple cuna que se desdobra por encima de la salida del tubo de escape —que es central— con el fin, precisamente, de dejarle paso. Este diseño, sin ser inédito, resulta poco usual entre las máquinas de serie. Aunque en una prueba de este tipo no se puede llegar a conclusiones definitivas sobre la robustez del cuadro (para lo cual sería necesario un período de uso más extenso) el hecho de estar derivado del que se utilizó en la cross 75 de Arcarons, garantiza, en cierta forma, su buen resultado. No obstante, en las instrucciones que ha facilitado la fábrica para la preparación a cross de esta máquina, que publicamos más adelante, Montesa recomienda el incorporar un tirante de refuerzo desde la barra central que discurre bajo el depósito hasta la que baja desde el eje de dirección hacia el motor, recomendación que hacemos extensiva a los que pretendan dar a esta moto un uso particularmente duro.

Un aspecto al que Montesa viene dedicando últimamente mucha atención es el de las vibraciones. En este sentido, la Enduro 75 no es una excepción, habiéndose estudiado los anclajes del motor, que se fija al chasis por tres puntos del carter y por un triángulo

desde la culata, para reducir al máximo sus efectos, proporcionando a la vez una mayor rigidez al conjunto.

En cuanto a medidas, la Enduro 75 mantiene unas proporciones semejantes a otras 74 cc. ya existentes en el mercado. Su distancia entre ejes, por ejemplo, es prácticamente igual a la de la Bultaco Frontera 74 (1.285 y 1.280 mm. respectivamente) y supera en unos 25 mm. a los modelos Cota de la misma cilindrada. La altura del asiento es unos 4 centímetros menor que en la Frontera 74, mientras que la distancia mínima al suelo la supera en 3 centímetros. Considerando estos dos últimos datos (poca altura de asiento y buen espacio libre desde el suelo hasta el punto más bajo de la máquina) podemos darnos cuenta de que Montesa ha tratado de conseguir un conjunto compacto que, ofreciendo buena manejabilidad, mantenga los mínimos necesarios (que en este caso han sido superados) para desenvolverse sin problemas en los pasos difíciles que puedan presentarse en la circulación por campo. En este sentido también es digno de destacarse el reducido peso de la máquina, que, según datos del fabricante, se coloca con sus 75 kgs. a sólo dos de sus hermanas las Cota 74-T y nada menos que diez por debajo de la

Bultaco Frontera 74. Este resultado se ha conseguido, en gran parte, al contar con un chasis que ofrece la rigidez necesaria para el uso en todo-terreno con un peso de solamente, alrededor de 8 kg.

Refiriéndonos a algunos elementos complementarios del chasis, diremos que la Enduro 75 equipa guardabarros de plástico flexible, según la tendencia que se ha extendido rápidamente en beneficio de la economía de los todo-terrenos, ya que estos reducen al mínimo la posibilidad de rotura o abolladuras en caso de caída. El depósito de combustible es de volumen reducido y capacidad suficiente: 5,5 litros, que permiten dar "paseos" por campo de unos 100 kms. aproximadamente.

Un punto criticable es la ausencia de chapa protectora en la parte baja del chasis. En este caso, el elemento más vulnerable en caso de tropezar contra un obstáculo es el tubo de escape, que, aunque queda muy próximo a los tubos del bastidor, acusará con el tiempo las consecuencias de este "olvido", que no se puede justificar ni aún teniendo en cuenta la buena distancia mínima al suelo de la máquina. Claro que, para ser justos, debemos decir que este defecto es común a otras 74 de todo-terreno, ya que ni la Frontera 74

*El chasis de la Enduro 75 recuerda bastante al que se utiliza en las Cota 74 y 123, aunque, lógicamente, ha recibido las modificaciones necesarias para adaptarlo al uso en T.T. En la foto se puede apreciar la reducida altura de la zona que acoge la parte delantera del asiento, bajo la que se encuentra la voluminosa caja que contiene el filtro de aire.*





Gracias a la escasa altura del chasis en la zona donde se anova, el asiento disfruta de un buen espumado sin que por ello quede demasiado elevado. En su parte trasera forma una curva ascendente para dejar paso al guardabarros, la cual fuerza al pasajero a desplazarse hacia el conductor. El asidero solo cumple una misión de tipo legal, aunque no moleste en absoluto por ir muy ajustado a la superficie del asiento.

ni la Puch Cobra montan ningún tipo de protección para sus escapes.

### Los neumáticos de trial, una decisión en favor del asfalto

Ya anteriormente, al referirnos a la estética de la Enduro 75, hemos hecho referencia a los neumáticos de trial que se montan en esta máquina como equipo estandar. Estamos seguros que a muchos aficionados les ha sorprendido esta decisión, aunque no es la primera vez que Montesa aplica este tipo de calzado en uno de sus modelos de todo-terreno, ya que las primeras unidades de Enduro 250 las llevaban. La razón de esta insistencia es la siguiente: una máquina de todo-terreno debe rodar sobre firmes de muy variadas características. Desde el asfalto con buen coeficiente de adherencia, hasta el barro y la nieve, pasando por infinidad de variantes intermedias. No existe —ni creemos que se llegue a conseguir con el tiempo— un tipo de neumáticos que ofrezca óptimos resultados en cada una y en todas estas posibilidades de firme que pueden presentarse; es más, cuando un tipo de cubierta se estudia para conseguir el mejor resultado sobre un tipo determinado de terreno, peor aplicación suele tener en las condiciones opuestas. Así, un "slick" capaz de ofrecer maravillosos resultados sobre asfalto seco, sería incapaz de hacer avanzar a la misma moto sobre barro o nieve. Lo mismo sucede en el caso contrario, pues, una rueda de tacos, excelente para piso blando, no ofrece las mínimas condiciones de seguridad para rodar sobre asfalto, especialmente si éste se encuentra mojado.

¿Qué ventajas ofrece el neumático de trial sobre el de cross? En primer lugar, sobre asfalto, una mayor adherencia tanto en seco como en mojado, eliminando las vibraciones y, a la vez, la desagradable sensación de "flaneo" que ofrecen los neumáticos de cross por su gran relieve y separación entre tacos. En campo, sobre terreno duro, no existe diferencia apreciable de comportamiento entre un tipo y otro. En terreno blando y especialmente resbaladizo, es cuando la cubierta de cross ofrece una adherencia claramente superior. Por lo tanto, conociendo el comportamiento de cada tipo de rueda, la elección debe basarse en la utilización que vaya a darse a la máquina. Y, en este sentido, creemos (como posiblemente lo habrá hecho Montesa)

que la mayoría de compradores de la Enduro 75, utilizará la moto tanto en campo como en sus desplazamientos por ciudad y carretera, por lo que podemos considerar acertada la decisión de esta marca al adoptar neumáticos de trial. Aunque, eso sí, sin compartir el entusiasmo desmedido de un colega que llegaba a manifestar que con un neumático de cross "lo que se conseguiría sería que la moto se agarrase más al suelo, perdiendo con ello aceleración y movilidad"; nosotros, haciendo caso omiso de esta extraña teoría que mejora la aceleración por medio de la pérdida de adherencia, recomendamos el uso de neumáticos de cross sólo en el caso de que el comprador de la Enduro 75 piense utilizarla exclusivamente en campo, ya que, entonces, mejorará su comportamiento en algunas situaciones extremas.

### Bien en acabado y correcta en detalles

La verdad es que no pensamos descubrir nada al destacar el buen nivel de acabado de los productos Montesa, que se ve también reflejado en la pequeña Enduro. Aunque, en este caso, los detalles no proliferan con tanta generosidad como en los modelos de mayor cilindrada. Así, por ejemplo, observamos que la articulación de las manetas de freno delantero y embrague, y el principio de las fundas de sus cables, están desprovistas de los clásicos protectores de goma contra el barro. También en las fundas de los cables, han desaparecido los prácticos engrasadores que se montan en otras versiones.

El equipo en una máquina de todo-terreno está limitado, de antemano, por las propias exigencias de esta especialidad que busca, ante todo, la eficacia y simplicidad. En este caso, lo único destacable es la presencia de una pequeña caja de herramientas (el clásico cilindro Montesa) cuyo contenido, sin ser excesivamente generoso, permite realizar las reparaciones de emergencia, y de un reloj que incluye velocímetro y cuentakilómetros total, y carece del clásico y práctico totalizador parcial.

También dentro del equipo, podríamos considerar los reposapiés para el pasajero, el asidero flexible del asiento que no tiene otra función que la de cumplir con la reglamentación vigente y el clásico antirrobo Cláusor.

### Sobre la moto

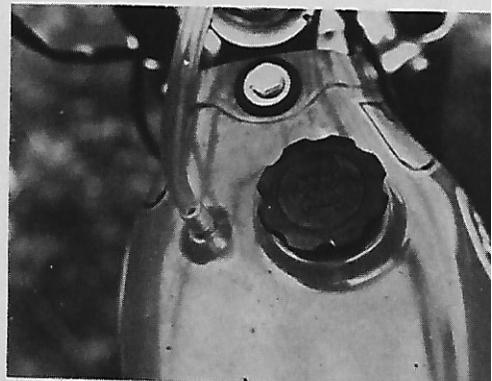
En primer lugar, debemos destacar la razonable altura del asiento que, sin ser la de un ciclomotor, se mantiene dentro de unos límites que permiten al piloto apoyarse en el suelo sin ninguna dificultad, lo cual es especialmente meritorio si tenemos en cuenta que para disponer de esta ventaja no se ha sacrificado la distancia mínima al suelo, que en la Enduro 75 es incluso superior a la normal.

Otro aspecto favorable de esta pequeña TT es la excelente movilidad que, sobre ella, disfruta el piloto. Si exceptuamos el pedal de arranque, que en su parte inferior sobresale ligeramente del resto y roza contra el tobillo del conductor, no hay nada que moleste la actuación del conductor, tanto si va de pie como sentado.

El depósito de gasolina es estrecho y lo mismo sucede con la parte delantera del depósito, con lo que se consigue, en conjunto, un resultado casi trialero. Por otra parte, las estriberas quedan bastante elevadas y el asiento bajo, lo cual repercute también favorablemente en la buena movilidad del piloto.

Esta última particularidad —estriberas altas y asiento bajo— hace que los pilotos de gran estatura se encuentren algo "encogidos" sobre la Enduro 75 cuando conducen sentados, aunque sin llegar a extremos desagradables. El manillar y el asiento resultan muy agradables. El primero es relativamente estrecho y bastante elevado con relación al asiento, que tiene buena forma y el mullido necesario para que resulte cómodo. Las manetas son las clásicas Amal de posición regulable que se montan en la mayoría de máquinas nacionales de campo y los puños los mismos que utiliza Montesa en toda su gama.

Las fotografías muestran dos detalles del depósito de combustible. En una de ellas se puede ver como el tubo de respiración, independiente del tapón, tiene su salida a la altura de la boca de llenado, como en la Cota 348. En la otra foto se aprecia como, en su parte inferior, va preparado para recibir un segundo grifo que no se ha montado en la serie. Esto, unido al hecho de no existir comunicación entre las dos zonas del depósito, hace posible el quedarse "sin gasolina" cuando en el depósito aún existen reservas... bloqueadas en el otro lado.



ma, cuyo buen tacto y adherencia están de sobre demostrados. Las estriberas, abatibles, tienen perfil dentado y, aunque son un poco cortas, ofrecen una buena sujeción.

## El motor: casta de cross

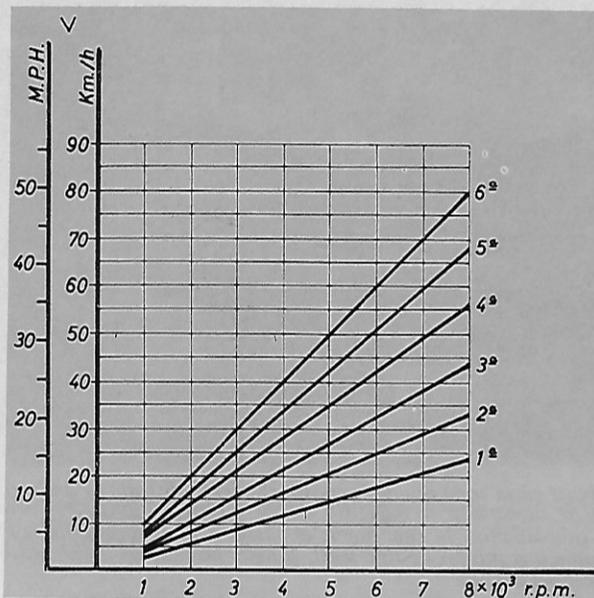
El motor está derivado del que se utiliza en la 125 cross, habiéndose introducido las modificaciones necesarias para reducir la cilindrada (cosa que se ha conseguido al pasar el diámetro del cilindro de 54 a 42 mm.) y cumplir con las exigencias legales para que la máquina pueda ser matriculada y circular libremente por las vías públicas, entre las que se cuenta la adopción de un sistema eléctrico que permite el montaje del alumbrado obligatorio.

No obstante, a pesar de estas variaciones, el motor de la Enduro mantiene un carácter que denota su origen "crossístico". Una prueba de ello es que para realizar su transformación a cross, cuyas instrucciones, como hemos dicho, publicamos más adelante, se deben realizar muy pocas modificaciones. Y otra prueba, quizás más concluyente, es su propio comportamiento, que resulta un tanto sorprendente teniendo en cuenta la escasa cilindrada de la máquina. En efecto, el motor de la Enduro 75 sube de vueltas con facilidad, y llevado a buen régimen, ofrece una potencia excelente. Y no solo eso, sino que sus bajos son superiores a lo que se podría esperar de un motor de estas características, o sea, de poca cilindrada y capaz de revolucionarse con facilidad; aunque, después de decir esto, esperamos que nadie piense encontrar los bajos de una Cota 348...

Otra cualidad de este pequeño motor es su facilidad de puesta en marcha. Gracias al starter del carburador Bing de 26 mm. que monta la Enduro 75, el arranque en frío se consigue con solo actuar un par de veces sobre la palanca que, por cierto, ha sido rediseñada con relación a la Cota 74, sustituyendo el sistema de pasador por otro similar al que se utiliza en las Montesa de mayor cilindrada: interiormente también se ha modificado, ofreciendo una nueva relación de vueltas del motor por movimiento de palanca. Como en las Cota 74, se mantiene la posibilidad de arrancar con una marcha engranada haciendo uso del embrague, posibilidad muy apreciada cuando se cala el motor en una situación difícil.

Continuando con los puntos positivos del motor, añadiremos que las vibraciones son casi inapreciables a cualquier régimen, lo cual debe ser producto de un buen equilibrado de los órganos móviles y, a la vez, del estudiado sistema de fijación del motor al chasis. Tampoco se han apreciado ruidos mecánicos de consideración en su funcionamiento, silencio que se hace extensivo a la admisión y al escape...

*Las manetas son las clásicas Amal que se montan en la mayoría de motos de campo nacionales. Su accionamiento es cómodo y su posición puede ser regulada fácilmente. Su articulación va desprovista del protector contra barro que suelen equipar las Montesa de mayor cilindrada. El juego de conmutadores queda exageradamente alejado del puño, que está realizado en goma y ofrece una excelente adherencia. El mando de acelerador tiene un recorrido excesivo para una moto que exige ser llevada a tope con frecuencia; uno de tipo rápido sería más conveniente.*



*Gráfico en el que se expresa la velocidad de la moto, en las distintas relaciones de cambio, según las revoluciones del motor. Este cuadro se incluye en el libro de instrucciones (muy completo) que facilita la fábrica, y queda cortado a las 8.000 r.p.m. aunque el motor es capaz de subir más.*

siempre que se ruede a bajo o a medio régimen, ya que, cuando se sube de vueltas, la intensidad acústica aumenta, aunque nunca llega a extremos desagradables.

El sistema de aire de filtrado, es muy similar al que se utiliza en la Cota 74 y 123, sólo que, en el caso de la Enduro 75, la limpieza del alemento filtrante resulta más sencilla, pues solo es necesario aflojar dos tornillos para tener acceso a él, siempre que la funda que cubre el conjunto ceda lo suficiente, pues si no es así hay que desmontar el asiento. Diremos también que la toma de aire queda suficientemente elevada como para poder vadear riachuelos sin demasiado riesgo de que el agua penetre hasta el carburador.

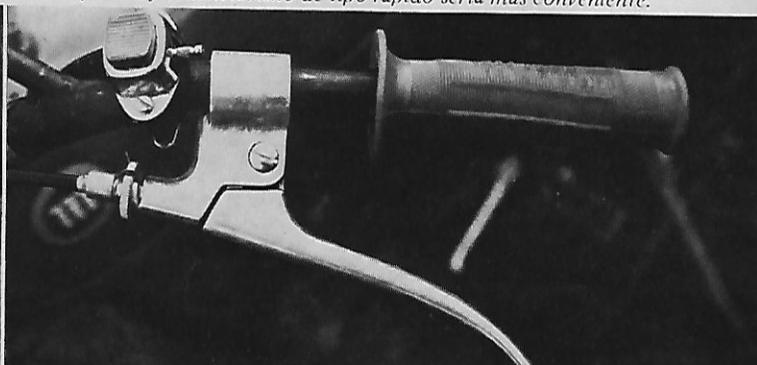
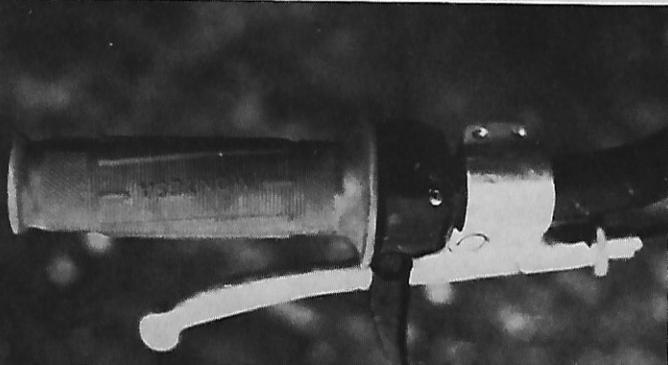
## A tal motor, tal caja de cambios

Un motor de las características del que equipa la Enduro 75 puede perder mucha eficacia si no está secundado por una caja de cambios que permita extraer de él la máxima potencia, ya que, aunque hemos dicho que dispone de buenos bajos, esta afirmación debe considerarse en términos relativos, lo que, refiriéndose a un motor de 75 cc. y gran rendimiento, significa que existe cierta respuesta a medio o bajo régimen, pero, si se desea encontrar verdadera potencia, hay que buscarla en la zona en donde el motor da todo lo que lleva dentro, y esta zona se encuentra dentro de un margen de revoluciones bastante limitado.

En la Enduro 75, las relaciones de cambio están bien estudiadas para que, en cada momento, se pueda disponer del desarrollo más adecuado a la velocidad de la máquina. Para conseguir este resultado se ha partido de un cambio con seis relaciones, entre las que

no existe, en ningún caso, un salto apreciable. Esto contribuye a facilitar el manejo de la caja, ya que basta esperar a que el motor empiece a caer o a subir hacia el tope de vueltas para engranar la relación inmediata (más larga o más corta según sea el caso) que será aceptada sin problemas por el motor, el cual se mantendrá así girando dentro del campo de máximo rendimiento. Aunque, eso sí, hay que realizar el cambio sin esperar, ya que, si la caída de vueltas es demasiado importante, quizá ya no nos sirva la relación inmediata y debemos realizar una doble reducción para volver a encontrar la potencia. Este continuo uso del cambio no constituye ningún problema para el conductor, ya que el selector funciona con precisión y el recorrido de la palanca es muy reducido, por lo que los pasos de una relación a otra se realizan con rapidez y seguridad.

Claro que, hasta ahora, nos hemos referido únicamente a las posibilidades que brinda esta caja de obtener el máximo rendimiento del motor, pero, traducido a hechos prácticos, ¿que tal funciona? . Bajo nuestro punto de vista los desarrollos están muy bien estudiados para la práctica del todo-terreno, o, lo que es lo mismo, para andar rápido por caminos, sendas e incluso por zonas difíciles. Quizá los más tranquilos desearían una primera más corta, más trialera, ya que, con la caja actual, los obstáculos importantes hay que abordarlos con cierta decisión y sin cortar gases para evitar que el motor caiga de vueltas y se venga abajo; pero, actuando de esta forma, se pueden superar los pasos más difíciles. Por otra parte, los que hagan mucha carretera, posiblemente encontrarán la relación más larga algo corta de desarrollo, y pensarán que alargándola un poco más se podría conseguir un mejor llaneo; pero la verdad es que resulta muy



agradable disponer, como en este caso, de una sexta realmente utilizable en campo, y que, una velocidad máxima por encima de los 90 Kms/h. (como es la que se consigue con el desarrollo de fábrica) es un resultado excelente —aunque se deba autolimitar por aquello de conservar— para unas 75 c.c., sobre todo si tenemos en cuenta que en esta relación todavía se puede encontrar respuesta del motor y que con ella es posible superar la mayoría de subidas que se encuentran circulando por carretera. Por lo que, bajo nuestro punto de vista, la caja de cambios de la Enduro 75 responde muy bien a las exigencias de un uso mixto campo-carretera.

El embrague, de discos múltiples en baño de aceite, es progresivo y su accionamiento no precisa ningún tipo de esfuerzo por parte del conductor. Tampoco da muestras de fatiga ni presenta síntomas de pérdida de eficacia cuando se le exige por encima de lo normal.

### Los frenos: entre el exceso y la escasez

La Enduro 75 utiliza dos tambores de 110 mm. de diámetro, iguales a los que se montan en las Cota 74 y 123. El trasero se manda por medio de un pedal de diseño muy sencillo —un tubo en ángulo— que, durante la prueba, no nos ha presentado problemas de deslizamiento. El mando desde este pedal a

la leva del tambor, se realiza por medio de una varilla que discurre por encima del basculante, con lo cual queda a salvo de posibles golpes. En su comportamiento ofrece buena potencia y progresividad, resultando fácil de dosificar; y sobre este punto nos gustaría extendernos algo más, ya que hemos oído —e incluso leído— algunas quejas sobre este tambor alegando exceso de potencia, lo cual nos parece injusto, ya que una buena potencia nunca debería ser criticada si va acompañada de la necesaria progresividad para que la frenada pueda ser dosificada a gusto del conductor. Lógicamente, al practicar todo-terreno se circula sobre firmes de muy variada adherencia, que en algún caso llega a ser realmente precaria y, como promedio, muy inferior a la que ofrece cualquier carretera asfaltada. Si un tambor ofrece la potencia necesaria para aprovechar al máximo el agarre que puede ofrecer el tipo de pavimento con mejor coeficiente de adherencia, sobre cualquier superficie más resbaladiza resultará fácil bloquear la rueda, si se ejerce sobre el pedal una presión excesiva. Esto hace que el piloto deba adquirir una cierta experiencia para conocer el punto hasta el que puede llegar, lo cual no es otra cosa que un problema más de conducción, pues lo mismo sucede, por ejemplo, con las curvas. El pretender un freno que no clave sobre tierra sería limitar, voluntariamente, las posibilidades de frenada en otras circunstancias más favorables, lo cual podría resultar espe-



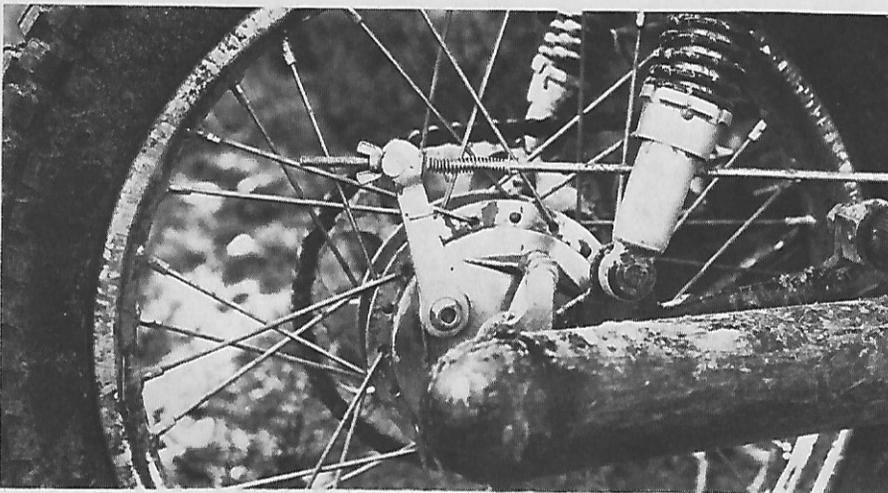
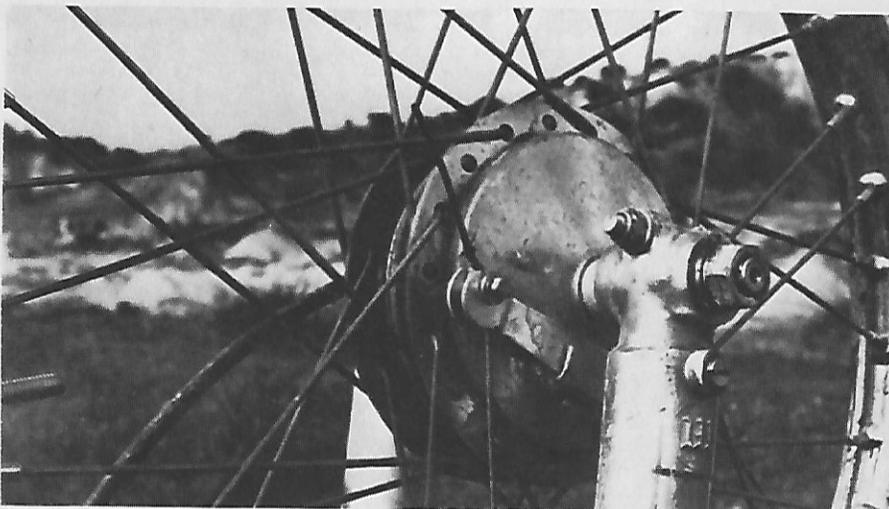
*Para mantener en posición correcta la matrícula y el piloto trasero, el soporte de goma lleva por su parte trasera un refuerzo metálico. El faro delantero va montado en un sistema de varillas muy similar al de la Cota 348, y lleva una rejilla para proteger el cristal. El caudal de luz que proporciona, aunque escaso, es superior a otras máquinas de este tipo que hemos probado.*

cialmente negativo en el caso de viajar con las dos plazas ocupadas por carretera. Algo de esto último le sucede al tambor delantero, ya que si bien resulta muy eficaz y dócil por campo, se queda algo corto al rodar sobre asfalto, aunque este problema no es demasiado grave, pues la escasez de potencia no es exagerada y se compensa, en cierta medida, con la buena respuesta del trasero.

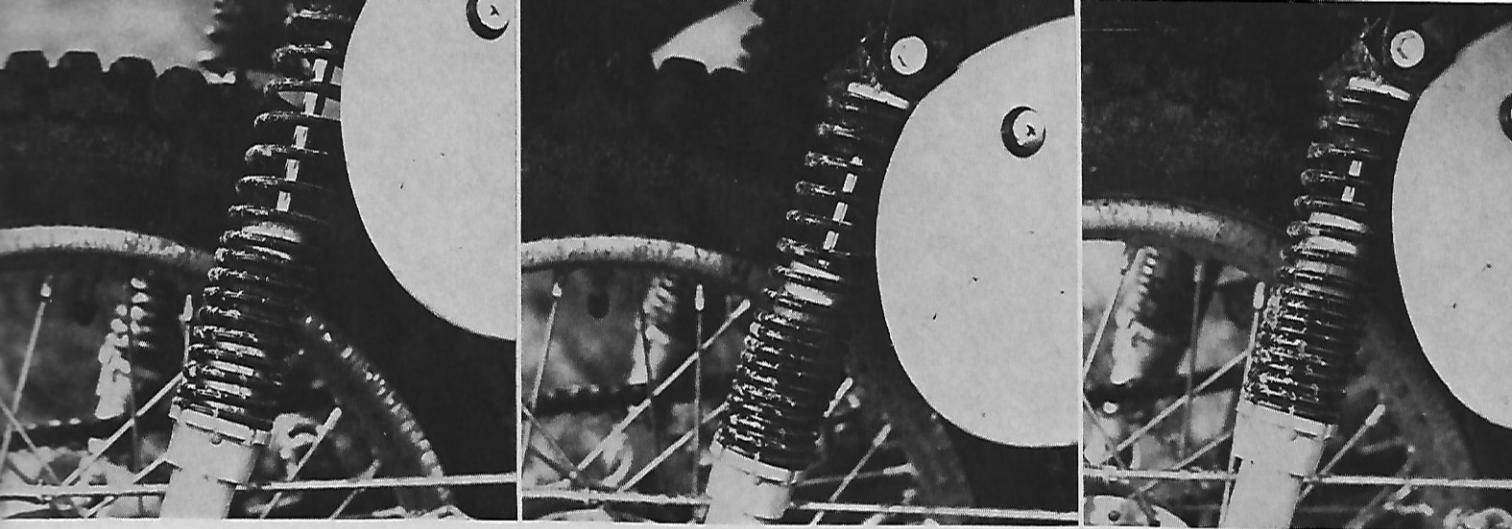
### Las suspensiones: sin fallos, pero...

Quando comentábamos la estética de la Enduro 75, al principio de este trabajo, ya indicábamos que la máquina no presenta nada revolucionario en cuanto a suspensiones. Frente a las grandes inclinaciones o al anclaje de los amortiguadores traseros en el centro del basculante tan al uso actualmente, en la Enduro 75 se ha adoptado una posición que se podría considerar como clásica. Unos amortiguadores Betor con muelle de doble paso, discretamente inclinados en su parte alta hacia adelante y, a la vez, hacia el interior de la máquina, con lo que se forma un conjunto que nos ha recordado al de la Cota 123 T que probamos hace algunos meses.

Lo dicho anteriormente no debe tomarse, en ningún caso, como crítica absoluta, ya que el comportamiento de este conjunto funciona más que correctamente. Los amortiguadores difícilmente llegan a hacer tope en condiciones normales, y aceptan sin rechistar ser cargados con dos plazas; las pequeñas irregularidades del terreno se absorben perfectamente, gracias a una primera parte del recorrido muy suave; la amortiguación, tanto en compresión



*Las levas de los dos tambores van situados por encima del eje de la rueda, quedando muy protegidas contra los golpes. El trasero va mandado por varilla y tiene muy buena potencia fácilmente dosificable. El delantero resulta muy adecuado para campo, pues es difícil de clavar aunque se acerca al límite, pero sobre asfalto resulta algo escaso, especialmente cuando se viaja con las dos plazas cubiertas.*



Los amortiguadores traseros funcionan correctamente, ofreciendo buena suavidad en la primera parte de su recorrido y resultando difícil hacerlos llegar hasta el tope de su recorrido en condiciones normales. Esto se debe a la utilización de muelles de doble paso, cuyo comportamiento queda reflejado en las fotografías, en las que se ve como la primera parte en ceder es la que lleva menor distancia entre hilos.

como en expansión, es correcta. Todo esto se traduce en un comportamiento muy agradable y bien adaptado a un uso polivalente de la máquina, aunque, en una conducción por campo verdaderamente rápida, no se llega a conseguir la capacidad de absorción que ofrecen los modernos sistemas de largo recorrido. Quizá algún lector que haya probado la Enduro 75 nos tachará de excesivamente exigentes, pero unas suspensiones deben estar en línea con las posibilidades que pueda ofrecer el resto de la moto, y creemos, sinceramente, que el motor y el chasis de esta pequeña máquina están por encima de su amortiguación trasera.

La horquilla delantera reúne buenas condiciones de suavidad y capacidad de absorción, sin que llegue a hacer tope con facilidad. Su recorrido de 150 mm. entra dentro de lo que se podría catalogar como normal para una máquina de estas características.

### Comportamiento general

Durante la prueba, hemos realizado largos recorridos por ciudad,

campo y carretera. Después de enfrentarnos con todas las situaciones que normalmente pueden presentarse a un usuario normal que utilice su máquina "para todo", podemos afirmar que la Enduro 75 se desenvuelve sin problemas sobre cualquier terreno, ofreciendo unas prestaciones superiores a las que hasta hace poco se podrían esperar de una moto de 75 c.c., aunque siempre dentro de unas limitaciones propias de la cilindrada.

En ciudad, la Enduro 75 permite situarse en primera línea a la salida de los semáforos, ya que, manteniendo el motor dentro de su régimen de buen funcionamiento y efectuando los cambios de marcha con rapidez (cosa que se consigue con gran facilidad), ofrece una aceleración excelente.

La frenada es suficiente, aunque, como ya hemos dicho anteriormente, circulando con dos personas a bordo se aprecia cierta falta de potencia en el tambor delantero. La postura es cómoda y el radio de giro excelente, lo que, unido a la discreta altura del asiento que permite apoyar los dos pies en el suelo con facilidad, hace de la pequeña Enduro una máquina extraordinaria-

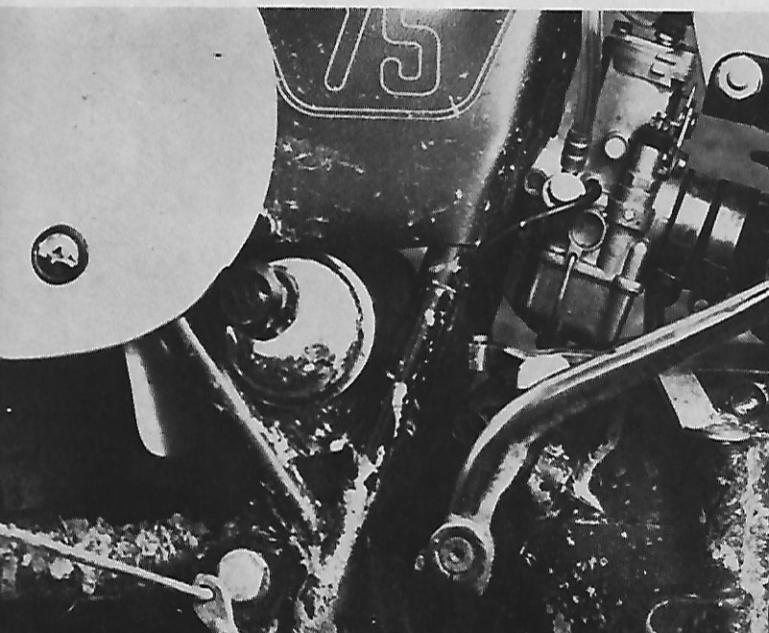
mente manejable. La suavidad de los mandos permite circular durante horas entre el congestionado tráfico urbano sin apreciar síntomas de cansancio. Otra virtud que se agradece en ciudad, donde las paradas acostumbran a ser más frecuentes, es su facilidad de puesta en marcha con el motor frío o caliente.

En carretera, la Enduro 75 permite mantener una discreta velocidad de cruce —de unos 70 Kms/h. aproximadamente sin forzar— y conseguir promedios de viaje próximos a esta cifra, ya que, viajando sin "paquete", la máquina aguanta bien esta velocidad aún frente a pendientes de tipo medio. A este ritmo el motor todavía funciona con cierta reserva, ya que la velocidad máxima que puede alcanzar está ligeramente por encima de los 90 Km/h., cifra que alcanza con relativa facilidad por quedar el desarrollo final de la sexta ligeramente corto para circular sobre asfalto.

El asiento ofrece el confort necesario para realizar largos desplazamientos sin necesidad de efectuar frecuentes detenciones. Para dos plazas resulta algo corto, y la línea descendente de

*Las estriberas son abatibles y tienen un perfil que ofrece una excelente sujeción. El pedal de cambio, a nuestro gusto, viene en posición un tanto elevada, aspecto que queda solucionado con desplazarlo unas cuantas estrias hacia abajo. El colocar a gusto del conductor este mando tiene su importancia, ya que por las características del motor, hay que utilizarlo con mucha frecuencia.*

*La caja de herramientas es el clásico cilindro Montesa, que, siguiendo la tradición, ha sido hábilmente "encajonada" entre las barras del chasis para que retirar su tapa resulte algo complicado.*



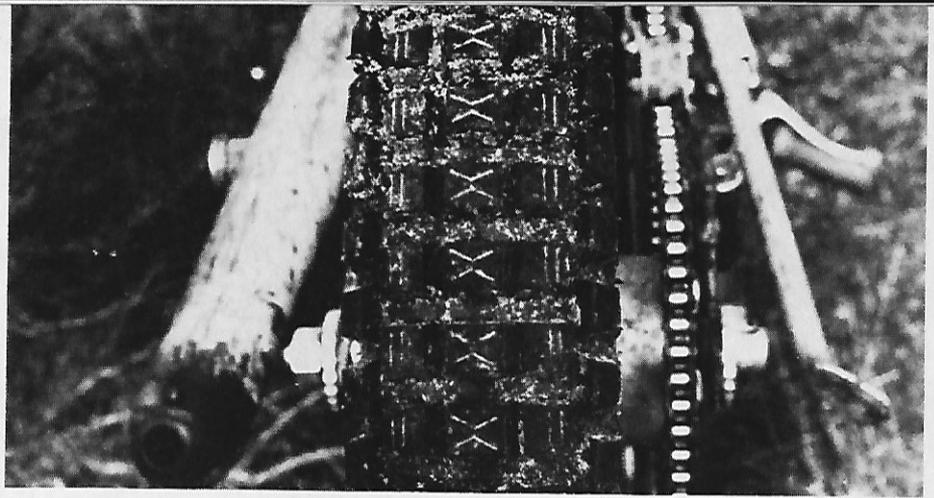
su parte trasera hace que el pasajero se deslice poco a poco hacia el piloto. Los reposapiés traseros están bien colocados, aunque, al estar anclados en el basculante, los movimientos de este se transmiten a los pies.

Los neumáticos de trial ofrecen una adherencia suficiente para poder circular a buen ritmo sobre asfalto seco, aunque en curvas es conveniente recordar que la moto no va calzada con "slicks"... En zonas viradas, el límite de la Enduro 75 se encuentra precisamente en este punto, ya que la estabilidad que ofrece el conjunto chasis-suspensiones es muy superior a la adherencia de las gomas. Los frenos vuelven a demostrar la escasez de potencia —del delantero— que ya hemos comentado en la circulación por ciudad.

Diremos, por último, que el reducido nivel de vibraciones que presenta el motor de la Enduro 75 circulando a régimen máximo, hace que el conductor tenga la sensación de que no va demasiado forzado, lo cual puede llevarlo a mantener este ritmo durante kilómetros y kilómetros. Aunque sea un consejo demasiado elemental para el nivel medio de los lectores de LA MOTO, diremos que, para conseguir una buena duración del motor, resulta conveniente situar la velocidad de cruce por debajo de su tope de posibilidades, aunque para ello sea necesaria cierta dosis de paciencia.

El campo es el terreno favorito de la Enduro 75, cosa lógica si consideramos el enfoque de la máquina. Nos gustaría decir que, en principio, teníamos los lógicos prejuicios del que ha probado "las mieles" de las últimas realizaciones de cuarto de litro y superiores, pero estos prejuicios desaparecieron rápidamente tras rodar los primeros kilómetros por campo. Las máquinas de 74 cc. pueden convertirse fácilmente en un extraño intermedio entre ciclomotor y motocicleta; pero, en el caso de la Enduro 75, se ha conseguido un resultado de verdadera moto, aunque, claro está, con todos los condicionamientos que supone la limitación de cilindrada.

Entre estos condicionantes, el más apreciable, sin duda, se encuentra en su curva de potencia. Un motor de pequeña cilindrada solo puede ofrecer una buena cifra de caballos cuando éstos se buscan a un régimen de vueltas elevado, por debajo del cual el motor



Los neumáticos de trial representan un buen compromiso para la circulación mixta por campo y carretera. No obstante, sobre terrenos muy resbaladizos, se deja apreciar una adherencia inferior a la que proporciona los de cross.

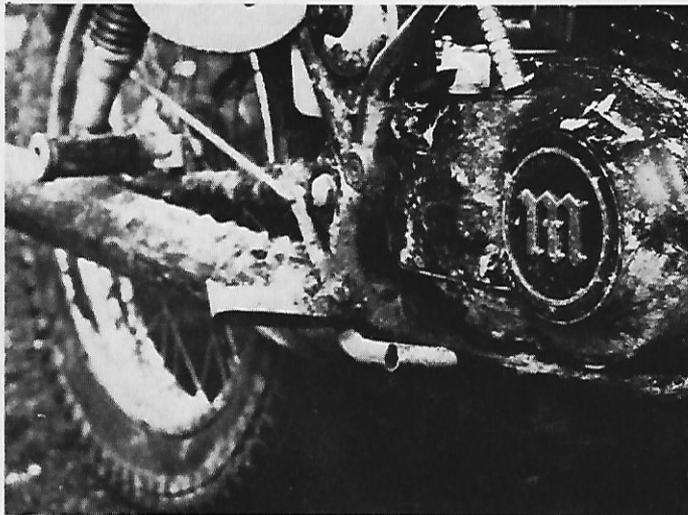


Desde hace algún tiempo, Montesa viene dedicando especial atención al capítulo de las vibraciones. Fruto de este estudio, los últimos modelos de la firma van dotados de un sistema de anclaje de motor al chasis muy elaborado. En el caso de la Enduro 75, el motor se fija por tres puntos situados en la parte baja del motor, y por este tirante que fija la culata a la barra central superior. También se puede apreciar el sistema de cierre de la lona que cubre la caja porta-filtro, y la goma que sujeta al depósito en su parte posterior.

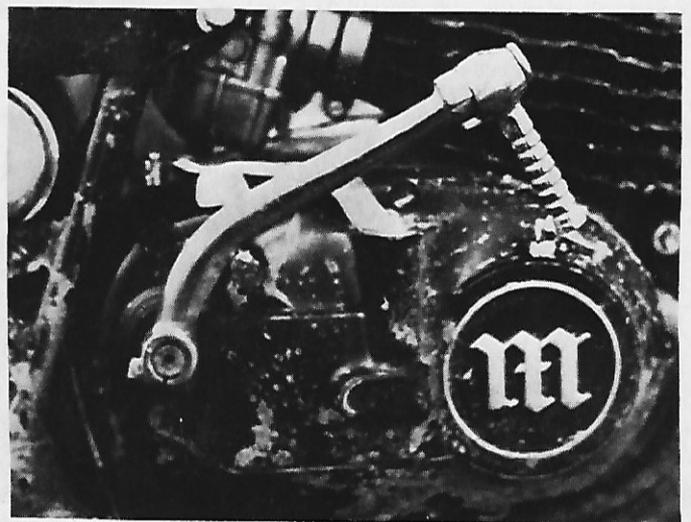
ofrece una escasa respuesta. En el caso de la Enduro 75 ya hemos dicho que se ha conseguido un buen valor máximo manteniendo, a la vez, unos bajos notables para una máquina de esta cilindrada; pero estos bajos solo pueden considerarse buenos en términos relativos, ya que, comparados con los que puede ofrecer una máquina de mayor cilindrada, resultan bastante escasos. Por lo tanto, cuando se desea rodar rápido o superar tramos con cierta dificultad, es necesario mantener el motor girando dentro de su campo ideal de potencia, ya que, en caso contrario, el

motor "cae" y hay que buscar su recuperación en una relación más corta o, si vamos en primera, haciendo patinar el embrague.

Todo esto fuerza a un tipo de conducción un poco especial, en el que la anticipación es una parte fundamental. Cuando se encuentra un obstáculo importante, una subida de gran desnivel o cualquier otro tipo de situación que exija potencia de tracción para ser superada, es necesario decidir de antemano la relación de cambio que se debe engranar... y acertar, ya que, cualquier error de apreciación o un



El pedal del freno trasero es de diseño muy sencillo, un simple tubo angulado, aunque a nosotros no nos ha dado ningún problema por deslizamiento del pie. Todo este mando queda muy ajustado al chasis, sin sobresalir apenas de él.



También la palanca de arranque es de nueva factura. En la Enduro 75 se ha montado una de sistema similar a las que se utilizan en las Montesa de mayor cilindrada, pero manteniendo la curvatura hacia delante de la Cota 74, lo cual ofrece la ventaja de alejar la parte alta del pedal de la pierna del conductor, evitando posibles molestias.

momento de vacilación que nos obligue a cortar gas, puede terminar en rotundo fracaso. Por el contrario, si la relación está bien elegida y mantenemos el gas abierto y el motor funcionando en su régimen de potencia, podremos darnos cuenta de que se puede superar cualquier situación incluso sin utilizar la primera, que solo queda reservada a zonas muy definidas que, por cualquier circunstancia, no pueden abordarse más que a pequeña velocidad.

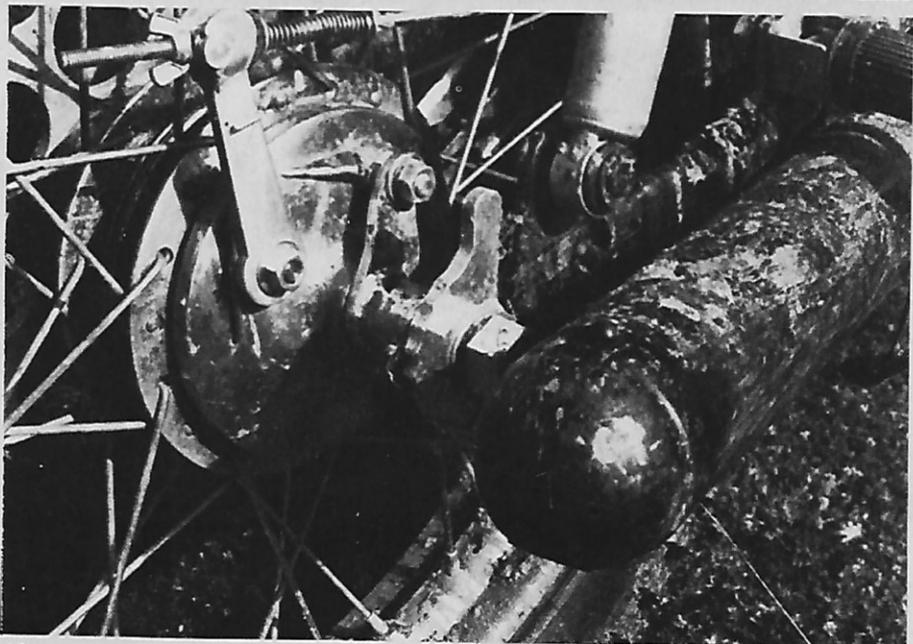
Conociendo este comportamiento, podremos deducir fácilmente que el terreno favorito de la Enduro 75 es aquel que permite mantener cierta velocidad mínima, como por ejemplo los caminos y sendas, los cuales resultan especialmente divertidos cuando su trazado es un tanto accidentado y sinuoso, pues entonces se puede aprovechar al máximo la buena estabilidad y manejabilidad de la máquina.

Por el contrario, las zonas trialeras constituyen un verdadero compromiso para el piloto de la Enduro 75. Una subida con piedras, por ejemplo, solo puede ser superada abriendo gases... y aguantando el "baile" hasta llegar al final; el cruce de riachuelos cuyo fondo resulte poco visible, debe realizarse de la misma manera, ya que, en el caso de hacerlo a medio régimen, la aparición inesperada de una piedra de gran tamaño puede dejarnos "clavados". Aunque, para estos casos, ya hemos dicho que el arranque puede efectuarse con una velocidad engranada y accionando el embrague, lo cual es un consuelo.

Todo lo que estamos comentando no es otra cosa que el comportamiento normal de un motor de pequeña cilindrada y "apretado". Para los que tengan cierta experiencia en la conducción de este tipo de máquinas les resultará totalmente innecesario, pero querríamos dejar clara esta personalidad para aquellos que vean en la Enduro 75 su primera moto, que creemos serán muchos.

Por lo demás, y para lo que podríamos denominar "paseo rápido", la Enduro 75 no ofrece ningún tipo de problemas. Las suspensiones demuestran buena eficacia, aún sin llegar a la capacidad de absorción de otros sistemas más actuales, y la frenada está a la altura de las circunstancias, con un tambor delantero que en campo ofrece la potencia necesaria sin riesgo de clavada inesperada, y un freno trasero que permite una buena dosificación aunque, por su potencia, puede ser clavado con facilidad por los menos expertos.

Para completar esta prueba, y pen-



El tensado de la cadena se realiza mediante excéntricas dentadas. El tubo de escape tiene la salida por su parte inferior, como la Enduro 250.

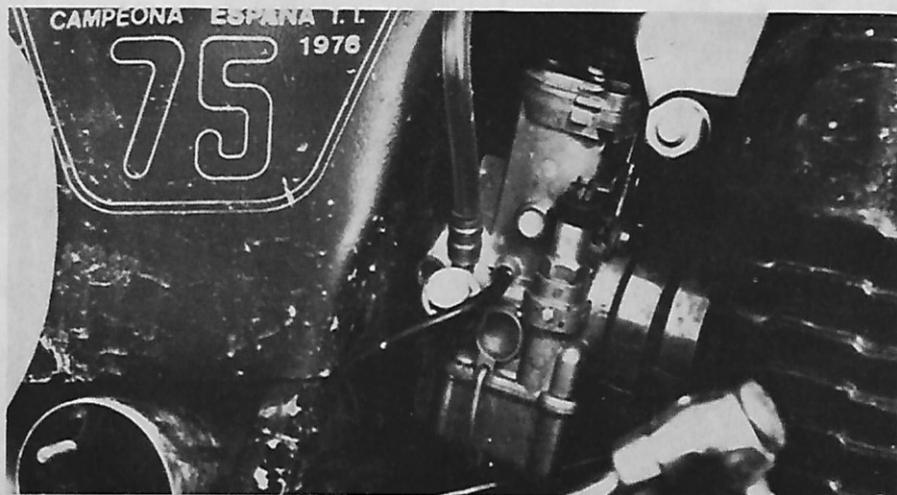
sando que la motocicleta es un medio excelente para las excursiones en grupo, hemos realizado algunos kilómetros por campo con las dos plazas ocupadas, que daban un peso total de 170 kilogramos a las espaldas de la pequeña Montesa. Durante este recorrido no hemos perseguido, lógicamente, conseguir un ritmo de competición, pero hemos podido comprobar que la Endu-

ro 75 admitía la prueba sin rechistar. Las suspensiones aguantaron bien y el motor nos permitió superar pendientes de verdadera importancia, aunque utilizando para ello, como habrán podido imaginar, las relaciones de cambio más cortas.

Por último, y para poder complementar nuestras conclusiones sobre el comportamiento de la Enduro 75 por campo, cedimos la máquina a un experto en todo-terreno, que en las páginas siguientes nos cuenta sus impresiones.

Nosotros, únicamente, nos limitaremos a decir que por fin, y a la vista de sus últimas realizaciones, las fábricas nacionales parecen tomarse en serio la fabricación de máquinas deportivas de pequeña cilindrada y todo-terreno, campo en el que, hasta ahora, nos encontrábamos con bastante desfase en relación a otros países. La Enduro 75, no obstante, es una máquina mixta que no puede considerarse como diseñada exclusivamente para competición, ya que, en su planteamiento parece que se ha tratado de conseguir algo más polivalente, que sirva "a diario" y, a la vez, permita practicar sin limitaciones una de las especialidades motociclistas más completas: el todo-terreno.

El carburador es un Bing de 26 mm. con starter, fijado al cilindro elásticamente.



En nuestro afán de conocer a fondo esta pequeña pero divertida moto, la hemos sometido a unas pruebas realmente duras pues queríamos comprobar hasta que punto es una moto de todo-terreno. Por lo tanto, esta segunda parte del ensayo, la hemos hecho utilizando la moto como si fuera una de las muchas 250 cm<sup>3</sup> que existen en el mercado y que se utilizan casi exclusivamente para el campo. El procedimiento que hemos seguido fue el mismo que normalmente se utiliza cuando vamos a una carrera: moto en remolque desde la ciudad hasta el punto de salida. En este caso salimos con dirección al Escorial, pues teníamos la buena intención de realizar el recorrido de la última prueba puntuable para el campeonato de España. Esto nos enfrentaría a la vez con dos tipos de terreno: el que normalmente podemos escoger para una excursión por montaña y el de pura competición.

Antes de seguir adelante en la prueba, he de explicar algunas de las condiciones en las que se ha realizado la misma. En primer lugar, tanto mi talla como mi peso no son los más adecuados para una moto de este tamaño: 1,90 y casi 85 kilos de peso con el equipo completo. La moto había sufrido anteriormente una prueba por parte de otra revista y, por lo tanto, el motor estaba ya rodado. Aparentemente, se mantenía tal como sale de fábrica. No se habían cambiado los aceites ni se había revisado la carburación, que luego en prueba se mostró ligeramente "gorda" para la altitud en la que nos estábamos moviendo. Todos los detalles de semi-preparación que al final indicamos para que la moto sea totalmente entanca al agua, ya habían sido realizados.

El día de la prueba fue de los que normalmente se llaman "de perros", pero que para un todo-terreño es un día ideal: frío, llovizna casi continua, el terreno totalmente encharcado... un día, realmente, para disfrutar de la moto y del todo terreno.

Tal y como decíamos antes, toda la prueba la hemos realizado a dos niveles: el de excursión y el de competición. Por lo tanto, dentro de los diferentes capítulos haremos dos sub-apartados, uno dentro del uso "turístico" y otro desde el punto de vista de competición, ya que no sería justo enfocarlo todo dentro de un marco común, pues las necesidades de ambos son diferentes y se podría falsear la imagen de la moto.



La silicona en tubo es uno de los productos casi imprescindibles para aislar el sistema eléctrico de una moto. En la foto, el terminal de la bobina una vez aislado.

## Toma de contacto

La primera impresión es la de ser una moto realmente pequeña, sobre todo si tomamos como referencia las motos de campo habituales de mayor cilindrada con sus ruedas de 18 y 21 pulgadas y las suspensiones de largo recorrido. De todas formas es una moto de dimensiones más bien reducidas, aun en comparación con otras de su clase como puede ser la Derbi 74 cross. La posición, después de retrasar el manillar y colocarlo a nuestro gusto, es muy aceptable, a pesar de mi tamaño. Quizá los reposapiés un poco altos, pero nada más... La longitud del manillar, el mullido del asiento, su forma, el ancho del depósito; en definitiva, la postura general, nos pareció muy adecuada.

## Puesta en marcha

Era la primera prueba que debía sufrir la moto, después de 60 kilómetros encima de un remolque en un día helado. Si arrancaba a la primera era indudable que, normalmente, la moto no nos iba a presentar problemas en este apartado. Starter cerrado, acelerador cerrado, el grifo de gasolina abierto, patada y... arranque. La puesta a punto, la nueva relación palanca de arranque/pistonadas del motor y el tamaño de la palanca son realmente funcionales. A lo largo de toda la prueba, la moto respondió siempre a la primera solicitud.

El sonido es discreto. Creemos que ni los montañeros ni los comisarios de una competición podrán poner ningún reparo.

## En el campo

Nuestro recorrido empezó siguiendo el camino trazado para la prueba puntuable del campeonato de T.T. de 1975; es decir, salimos de la Cruz Verde, empalmamos con un tramo de carretera de un par de kilómetros e, inmediatamente, al campo. Aquí pudimos empezar a sacar las primeras conclusiones: el camino es todo subida, con barro al principio y piedra suelta después. Dentro de una utilización tipo excursión, tanto el motor como las suspensiones se muestran adecuadas para cualquier tipo de terreno; si no pretendemos ir demasiado aprisa, podemos empalmar las marchas a buen ritmo y sin utilizar el embrague, las ruedas agarran lo necesario y el motor suministra suficiente potencia como para superar todos los obstáculos sin problemas; en todo caso poner la primera, apoyar el pie en el punto necesario y seguiremos sin necesidad de parar ni de hacer patinar el embrague. Para esta velocidad las suspensiones tienen un tacto y un recorrido suficiente. Pudimos hacer todo el recorrido sin un solo percance, en ningún momento la moto nos desmontó ni nos hizo perder el control o el equilibrio. Para esta zona del recorrido, y en este tipo de utilización, un diez para la moto. Bien de motor, bien de suspensiones, de ruedas y de desarrollo. Realmente, aun en el caso de llevar dos personas encima, es perfectamente capaz de llevarnos a través de caminos empedrados en subida.

Uno de los puntos que primero nos llamaron la atención fue el tubo de escape, pues suponíamos que, al primer paso sobre zona de piedras, nos lo de-



En la foto podemos ver que el polvo y el barro han encontrado un camino para llegar hasta los orificios de entrada de aire del filtro.

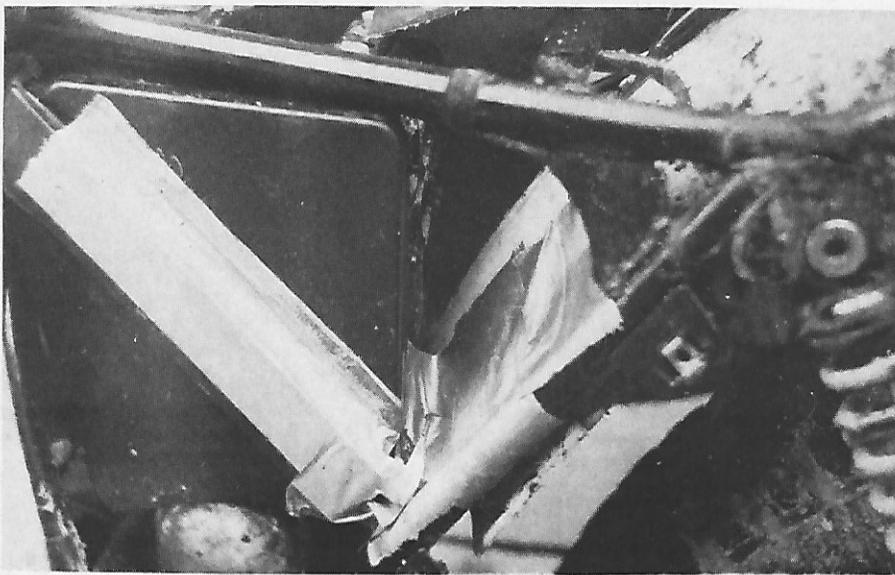


El primer punto a sellar es la base del cartucho del filtro; debemos utilizar cinta adhesiva de la mejor calidad.

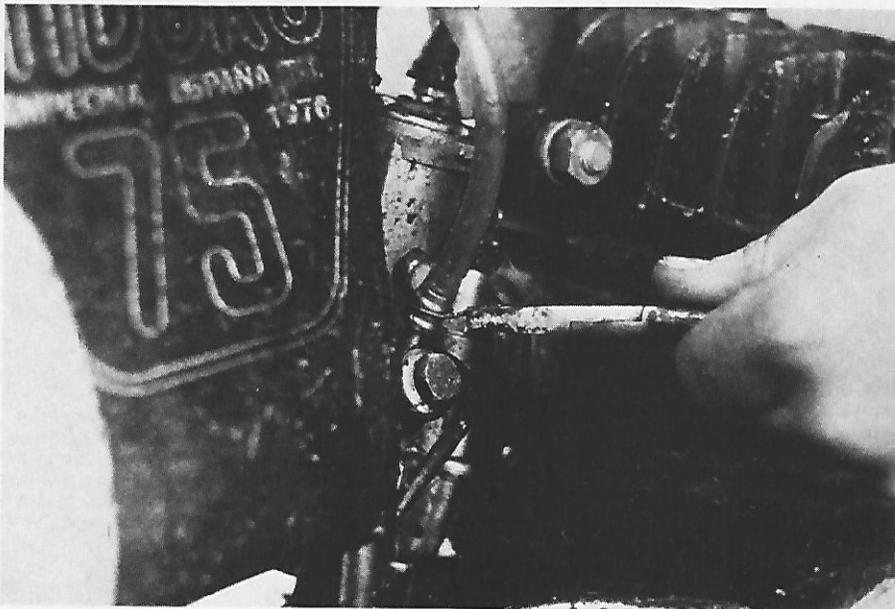
jaríamos pegado. Realmente no ha sido así, gracias a la buena altura libre sobre el suelo, en conducción tranquila nunca hemos tocado con el escape, por lo menos sobre este tipo de terreno de piedra suelta y nunca de mayor tamaño que un casco.

Seguimos en el mismo terreno, haciendo el recorrido a ritmo de competición. Realmente, la moto no ha sido pensada para esto. Nada más entrar en el camino, en la zona de barro, la sensación de conexión con el terreno que sentíamos a baja velocidad la perdimos; la dirección y la rueda tractora se vuelven imprecisas, derrapamos cuando la adherencia es baja y el suelo no es perfectamente horizontal. En zonas con peralte cambiado, hace falta sujetar la moto con decisión. Se necesita un cambio de ruedas: de las de trial a las de cross. Lo malo es que también habría que cambiar las llantas, ya que no existen buenas cubiertas de cross dentro de las medidas de origen. En la zona de piedras volvimos a tener problemas aunque, en este caso, se nos presentaron desde otro punto. Las suspensiones resultan insuficientes y sentimos el asiento golpearnos cuando la suspensión llegaba a tope de recorrido, cosa que sucede muy a menudo cuando el ritmo de marcha es rápido.

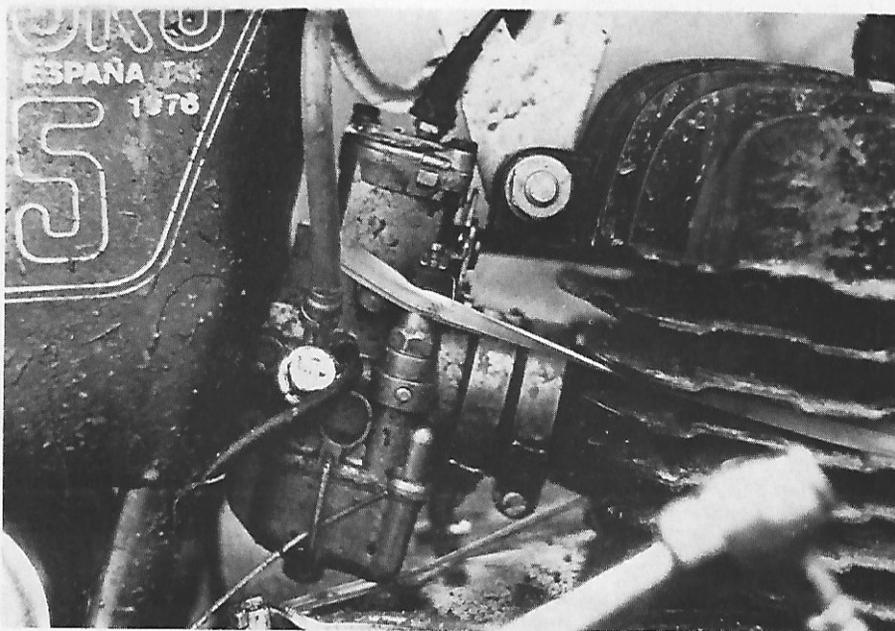
El motor, que se mostraba excelente para una utilización tranquila, nos dejó notar en estos momentos una ligera falta de potencia que impedía engranar la tercera a no ser que el camino fuese totalmente liso, sin piedras. En algunos casos el escape llegó a rozar contra las piedras más salientes. En determinados momentos, por efecto de las suspensiones, casi perdimos el control de la moto y, cuando esto ocurría al cortar gas, también nos veíamos obligados a reducir al menos una marcha para poder continuar sin quedarnos atascados. Que nadie interprete esto último como una crítica, pues es el procedimiento normal en cualquier moto de pequeña cilindrada en la que



*La caja del filtro de aire totalmente aislada del barro y del agua. Se ha tapado el espacio libre existente entre el guardabarros y la caja de filtro.*



*El precintado de los extremos del macarrón de gasolina es una de las muchas medidas de precaución que debemos tomar si deseamos terminar un todo terreno.*



*Una de las formas que hay de sujetar el carburador para que la junta no se rompa.*

el motor da potencia solo a buen régimen; pero esto no sería necesario si las suspensiones tuvieran mayor recorrido. Son necesarias bastantes modificaciones para hacer de esta moto una t.t. competitiva a los estandar actuales, sobre todo teniendo en cuenta que, por lo que ha llegado hasta nuestros oídos, en la copa junior 75 cm<sup>3</sup> de T.T. de este año, está prevista la participación de motos de la categoría de las SWM, Ancillotti, Derbi cross, Puch-semifábrica, y esto solo a nivel de los pilotos de la zona centro. De todas formas, al final haremos un repaso de todo lo que, con poco dinero, podemos hacer para extraer el máximo rendimiento de la moto.

Al final de esta zona de piedras y subida encontramos lo que fue la cronometrada de aquella competición de 1975, una zona de hierba con una subida final de aproximadamente doscientos metros de longitud y una pendiente muy marcada de tierra suelta y algunas piedras. En la zona de hierba se volvieron a repetir las constantes del tramo anterior: a ritmo de excursión todo va perfectamente, de forma casi excepcional. Las ruedas derraparon un poco, pero el resultado final fue muy aceptable. Desde este momento empezaría a recomendar la moto no sólo a aquellos que comienzan, sino también a todos los que quieran tener una moto de campo divertida y que no exija una preparación física excepcional para extraer todo lo que puede dar la moto de sí.

A ritmo de competición las cosas cambian, ya que volvemos a encontrarlos con el problema de que las ruedas no ofrecen suficiente tracción. En la zona de hierba mucho cuidado y en la subida... bueno, a pesar de que lo intentamos muchas, muchísimas veces, nunca conseguimos coronar la cuesta sentados sobre la moto. En este caso se nos presentaron varios problemas (hay que tener en cuenta que en la mencionada carrera fueron muchos los pilotos junior que, con motos de 250 cm<sup>3</sup> tuvieron que dar la vuelta a mitad de la subida y volver a empezar, ya que no lograron subirla en un solo intento). La moto sube, pues tiene motor para ello, pero en el último repecho siempre se nos daba la vuelta. Empieza a levantarse de rueda delantera hasta que, al final, o cortamos gas y nos quedamos, o da la vuelta. Quizás un piloto de categoría super con experiencia en este tipo de máquinas pero un junior no. Las soluciones que se me ocurren son dos: una, más potencia, ruedas de cross para mantener la tracción y mayor velocidad, pudiendo en ese caso mantener la segunda en vez de tener que hacer casi toda la subida en primera; otra, una moto que, con el mismo motor y ruedas, tuviese mayor distancia entre ejes, ya que potencia, con el puño totalmente enroscado, hay suficiente.

Volviendo a la utilización tranquila, todo lo dicho se puede solucionar, pues siempre existe otro camino mas lento pero también mas fácil.

Por caminos rápidos, por ejemplo el típico camino forestal, la moto es una delicia de suavidad y facilidad de manejo. A diferencia de lo que ocurre con motos de mayor cilindrada, el piloto se puede relajar, concentrarse solo en el terreno que tiene por delante y escoger la trayectoria mas adecuada, ya que, por efecto de la limitada potencia y el poco peso, el esfuerzo que hay que hacer para mantenerla metida en una trayectoria determinada es mínimo. En general, pero más marcado sobre este tipo de terreno, la sensación de seguridad que sobre la moto

proporciona un centro de gravedad no muy alejado del suelo es muy marcado, parece que se vuelve a recuperar esa conexión con el terreno que había desaparecido con las motos actuales, en las que más parece que vas volando sobre el terreno que rodando sobre él. Por supuesto, para terreno embarrado como el que normalmente encontraremos en esta estación del año, en la gran mayoría de los casos una rueda de tacos hubiese acentuado mas aún esta sensación de conexión con el terreno.

En zonas de piedras de gran tamaño la moto se muestra totalmente perfecta. Si tuviera más potencia sería difícil de manejar. No es que podamos trialear, pero si que, con la primera marcha engranada y manteniendonos dentro del régimen de potencia, podemos salvar cualquier obstáculo sin mayores problemas. La forma de marcha que hemos encontrado más cómoda, ha sido de pie sobre la moto, jugando con el acelerador entre tres cuartos y tope de giro. Sobre este suelo, de piedra grande, las cubiertas están en su terreno y ofrecen una tracción muy aceptable.

## Conclusiones

La moto da de si todo lo que se podía esperar de ella. Desde un principio sabíamos que la fábrica Montesa no había pretendido crear una moto de competición, sino una todo terreno en su más puro sentido, una moto polivalente que se defiende bien en cualquier campo y que, y en el caso de que alguien la quiera para una utilización más exclusiva, ofrezca una buena base de donde partir. Además, Montesa, como comentaremos luego en la preparación de la moto, nos ha proporcionado la información necesaria para hacer de ella un pequeño (solo en tamaño) avión.

En los tramos de carretera que hicimos para enlazar un camino con otro, comprobamos que la moto desarrolla una velocidad suficiente como para no aburrirse (del orden de los 90 Km/h.) velocidad que se podría superar si la moto tuviese un desarrollo más largo o una séptima marcha, ya que, si bien en carretera la sexta se queda algo corta, en campo es la marcha adecuada

y no solo una sobremarcha para poner cuesta abajo.

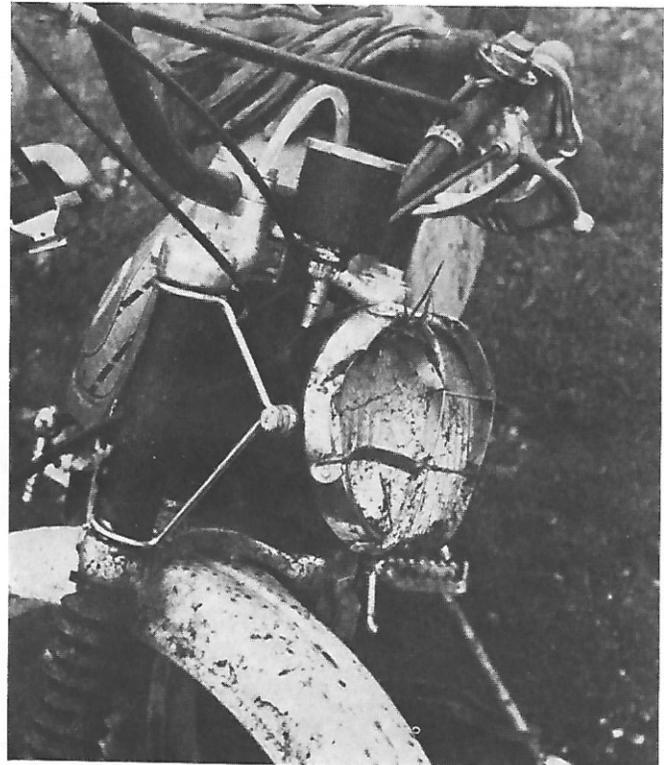
El funcionamiento de todos los mandos es suave y preciso. Los únicos puntos a mejorar serían el ajuste del selector entre primera y segunda ya que hay que cambiar siempre usando el embrague para no quedarnos en punto muerto; el final de los cables de freno delantero y embrague deberían estar protegidos por unos pequeños fuelles, ya que, despues de pasar por agua y barro, los mandos se endurecen. Lo mismo ocurre con las manetas, que necesitan unos protectores en el punto de anclaje del cable y en los tensores, ya que el barro, el agua y demás elementos, hacen que se endurezcan los mandos. El puño de acelerador posiblemente sería más cómodo si tuviese un recorrido menor.

## PREPARACION PARA TODO TERRENO Y T. T. COMPETICION

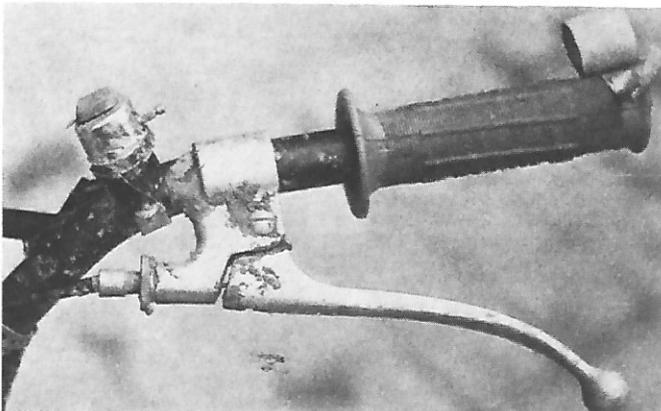
La preparación de una T.T. es algo que requiere más cuidado y paciencia



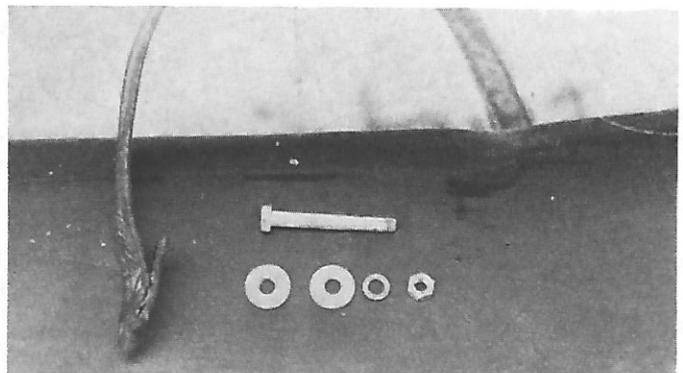
*Si al guardabarros delantero le colocamos una prolongación, evitaremos que el cilindro se llene de barro, con el lógico beneficio en refrigeración.*



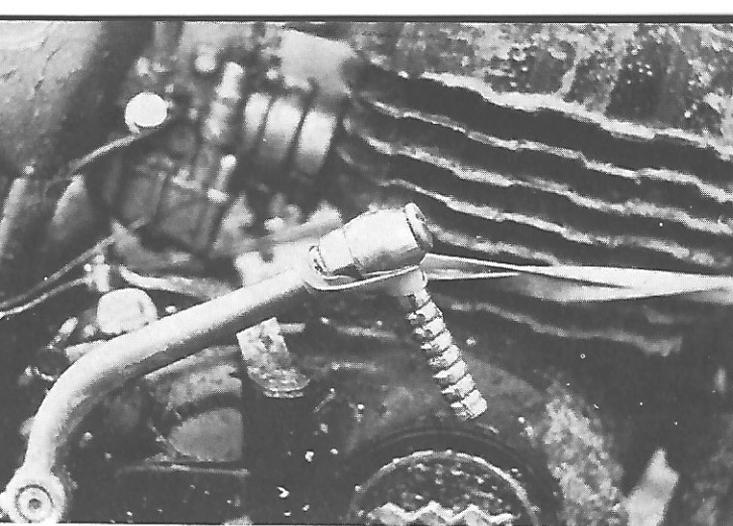
*El faro está montado en una posición muy saliente, lo cual facilita enormemente su rotura en la primera caída.*



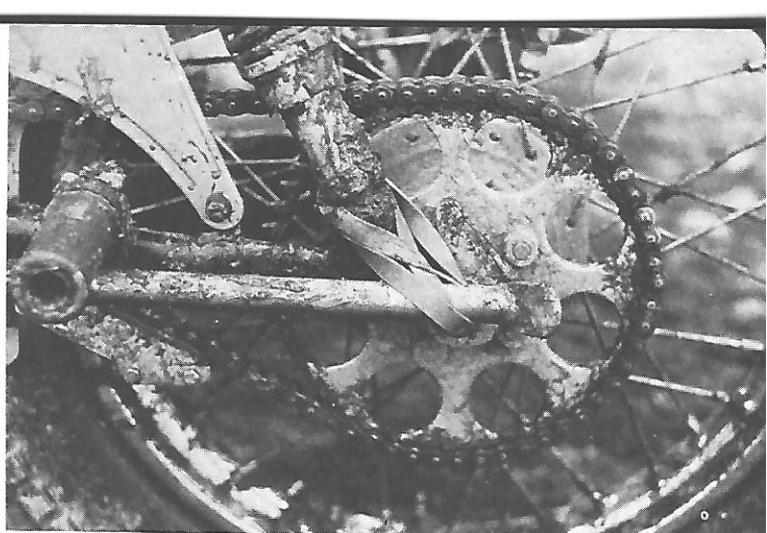
*Las manetas necesitan unos protectores. En la foto podemos ver como una de ellas se queda atascada por efecto del barro.*



*La sujeción de la banda de agarre del asiento está asegurada por medio de un tornillo que pasa a través del bulón que sujeta el amortiguador. Es uno de los puntos que debemos revisar periódicamente si no queremos perderlo.*



Fijación de la palanca de arranque por medio de bandas elásticas (consultar texto).



Fijación de la pata de cabra por medio de bandas elásticas.

que dinero, aunque, en este caso, si pretendemos hacer una preparación a fondo que incluya motor y ruedas, si que nos costará algo. Por lo tanto vamos a tocar primero los puntos que, con un mínimo de herramientas, cinta adhesiva de buena calidad, (lo ideal es cinta plata americana o, en su defecto, cinta de vinilo) algo de alambre recocido, silicona y algunas bandas de goma. Con estos elementos y unas horas de nuestro tiempo, podremos dejar nuestra moto totalmente estanca y estaremos seguros de que no empezará a saltar piezas después de los primeros cien kilómetros.

Empezaremos por hermetizar la moto:

### Sistema eléctrico

— Utilizaremos la silicona para rodear todos los terminales de cables, sobre todo el cable que va a la bobina de alta, aunque no es precaución inútil el hacer lo mismo con todos los demás.

— El siguiente paso es quitar la tapa del encendido y extender un cordón de silicona a lo largo de toda la zona de cierre, volviendo a cerrar la tapa antes de que seque. Antes de cerrar deberemos poner silicona también alrededor de la junta de goma que ro-

dea la salida de los cables.

— Como último punto nos queda el botón de paro del interruptor de luces, en el que repetiremos el proceso de tal forma que quede totalmente aislado del agua, ya que suele ser uno de los puntos donde más fácilmente llega a empaparse, poniéndonos el circuito en corto. Es el sitio típico del que nos acordamos después de estar media hora empujando.

— Existen otros capuchones de bujía que ofrecen una protección mayor.

### Carburación y admisión

— El carburador de por sí es estanco, pero no deja de ser una medida de seguridad precintar con alambre los extremos de los macarrones de gasolina para evitar que, bien un movimiento brusco o una rama, pueda arrancarlos.

— Para aprovechar al máximo la capacidad del depósito, sería una buena medida el montar un segundo grifo de gasolina que permitiese vaciar los dos laterales del depósito.

— A pesar de ser el filtro de aire uno de los mejor diseñados para moto de campo, por no decir el mejor, es posible que el agua llegue al filtro. Tie-

ne dos posibles caminos: uno, por el punto de unión de el cartucho con la caja, y otro, por el espacio existente entre la aleta y la toma de aire. En ambos lados la solución es la misma: colocar cinta aislante de la forma que muestras las fotos.

### Fijación y precintado

Existen numerosas piezas y tornillos que por vibración se pueden aflojar, ocasionando molestias que es mejor prevenir. Señalaremos algunos puntos clásicos.

— Sujeción de la pata de cabra con una banda elástica.

— Sujeción de la tuerca del tensor del freno trasero.

— También, por medio de bandas elásticas, debemos limitar el posible movimiento del carburador, ya que su propio peso y las vibraciones, hacen que la junta que sirve de unión entre el carburador y el cilindro se raje, con el consiguiente afinado de la carburación y muy posible gripaje de el motor.

— Personalmente, uno de los puntos que acostumbro a asegurar es la palanca de arranque, ya que, al ser uno de los lugares donde mas se acumula el barro, es fácil que quede atascada con la consiguiente molestia. Pero será vuestra propia experiencia la que os diga cuales son los puntos que os gustaría mejorar.

— Es conveniente que en el punto de cruce de cada dos radios, por medio de un alambre, unáis el uno al otro para que, en caso de aflojarse o partirse uno de los dos, éste no se salga de su alojamiento causando la rotura de otros, o se enganche con la cadena o el cable del freno.

— Existen otros dos puntos importantes a precintar con alambre: las tuercas que fijan el escape (en las motos oficiales, entre la pieza que fija el escape y las tuercas, colocan un pequeño muelle para hacer flotante la sujeción y, de esta forma, impedir que se rompan los cuellos del escape). Los pasadores que fijan los amortiguadores por sus dos extremos, están retenidos por medio de un clip que, si bien es difícil que se salga, es mejor asegurarse de que no lo hará rodeando el pasador, que es hueco.

### Mejoras varias

Son varios los puntos en los que, con unos pequeños toques, podemos hacer que varios elementos, sobre todo mandos, funcionen más suavemente durante mas tiempo.

— Las manetas y los terminales de los cables correspondientes, freno de-



Por medio de bandas elásticas, podemos evitar que la palomilla que tensa la varilla del freno trasero se afloje.

lantero y embrague, podemos cubrirlos de tal forma que el barro tenga un acceso difícil. En las manetas es posible emplear unas fundas de las utilizadas por Montesa en otros modelos (Enduro 250 cm<sup>3</sup>). En la salida de los cables de la camisa, podemos colocar unos fuelles como los utilizados por otras marcas y por Montesa en su último modelo de cross.

— En una de las fotos podemos observar que la protección que ofrece el guardabarros delantero podría ser mayor y que, por lo tanto, no llegase el barro al cilindro, dificultando la refrigeración del mismo. Para solucionarlo, podemos emplear un trozo de plástico o de cámara de rueda con la forma de la protección utilizada en las aletas delanteras de los modelos de trial de la marca. La sujeción la podemos hacer por medio de unos tornillos, que es mejor que lleven tuerca autoblocante.

— El faro delantero es demasiado grande y saliente para andar por campo, y es, por lo tanto, uno de los elementos que primero se puede romper en una caída, como de hecho nos ocurrió durante la prueba. En sustitución podemos utilizar el faro y el sistema de sujeción empleado en las Cota, o bien uno de los portanúmeros con óptica que existen en el mercado.

— Finalmente, dentro de las cosas que podemos hacer sin que nos cuesten dinero, es ranurar las zapatas de los frenos para que la expulsión del agua que pueda entrar sea lo más rápida posible, ya que, aunque la pérdida de frenada después de pasar por agua es mínima, cuando las ruedas permanecen

un poco tiempo debajo del agua, no ocurre lo mismo cuando la inmersión es prolongada.

### Preparación a fondo

Debemos tomar como punto de partida la preparación que ha recomendado la fábrica para quienes quieran pasar la moto a cross:

**Motor:** Seguir al pie de la letra las instrucciones de la fábrica, teniendo mucho cuidado en respetar las medidas; dejar las dos lubreras de transfer exactamente de la misma altura. Igualmente se debe tener cuidado en dejar los bordes de las lumbreras totalmente redondeadas y sin puntos salientes, y al final, limpiar todo el cilindro con petróleo y aire comprimido para que no quede ni una sola viruta de aluminio o hierro.

**Escape:** Después de construir el escape siguiendo las instrucciones de fábrica, hemos de acoplar un silencioso que muy bien podría ser el que utilizaban las Cappra VR. (fué el que emplearon los pilotos de fábrica el año pasado).

**Carburación:** Conservar el carburador de origen con las siguientes modificaciones:

- Compuerta nº 2
- Aguja nº 1 en la 2ª posición

- Surtidor principal de 115
- Surtido de aguja del nº 2,76

**Filtro:** Sacar los tubos reguladores de entrada de aire y cortar los tabiques entre agujeros para conseguir una sola abertura de mayor tamaño. Esto se debe de hacer en combinación con las modificaciones indicadas anteriormente para que el agua tenga un difícil camino.

Respecto a otras modificaciones como las aconsejadas por Montesa para la caja de cambios y transmisión primaria, no sabemos hasta que punto serían aceptables para t.t., ya que la preparación indicada por fábrica es para convertirla en una cross.

Nos queda por mejorar las suspensiones y las ruedas. Esto ya depende del presupuesto que tengamos, ya que lo ideal sería pasar a utilizar llantas de aluminio y de las dimensiones usuales de 21 y 18 pulgadas, pues esto nos permitiría utilizar cubiertas de cross. Naturalmente este cambio tendría que combinarse con un aumento de recorrido de suspensiones. Llegado este punto, lo mejor es confiar la moto a un taller especializado, a no ser que tengamos una gran experiencia en este tipo de modificaciones. Para nosotros es imposible aconsejar más allá de lo que conocemos, necesitaríamos experimentar nosotros mismos las modificaciones para poder aconsejar en un sentido o en otro. Quizás en un futuro podamos hacerlo, y transmitirnos nuestras experiencias.

J.A.



*Después de la prueba, la moto parecía que acababa de terminar una prueba de todo terreno. Lo sufrió todo sin dejarnos tirados en ningún momento.*