



MONTESA 80 H-7

Mini-Réplica

La grave situación laboral y económica que desde hace tanto tiempo asola a una de las fábricas más prestigiosas de nuestro país, Montesa, ha hecho que las novedades a que nos teníamos acostumbrados con frecuencia hayan tenido que restringirse a las posibilidades actuales de la fábrica, situación que evidentemente no facilita la posibilidad de renovación a que nos teníamos acostumbrados en otros tiempos. Este retraso en la oferta actual de Montesa hace que los modelos sean muy esperados por el público, especialmente cuando se trata de modelos dirigidos al joven aficionado.

Este es el caso de la nueva «Enduro» 80 H-7 que apareció en el mercado en el pasado mes de marzo. Los primeros pasos en montaña y en especial sobre una moto de Enduro han ido evolucionando con el tiempo a medida que las motos de su categoría y mayor cilindrada iban adaptándose a los cambios que las carreras obligan, léase las H-7 de mayor cubaje.

Así, Montesa decidió poner a la venta una réplica en pequeño de las 250 y 360 H-7, siguiendo la línea de evolución de aquéllas. No es menos cierto que esta evolución, en el caso de esta 80 H-7, no se ha terminado todavía, puesto que en ella encontramos todavía un freno delantero de tambor y admisión clásica en el motor cuando en la actualidad, los últimos cánones de los fabricantes, incluso en motor de pequeña cilindrada, mandan el montaje de modo: un disco delantero y láminas, o algún «truco» de escape en los motores.

Pero es de suponer que esto serán argumentos para una futura serie; mientras veamos cómo es y cómo responde esta nueva creación de Montesa, remodelación de una moto que salió en el mercado hace cuatro años y que afecta tanto a lo estético como en el motor, lo más importante cara a una buena penetración en un mercado donde cada día se exige más de los pequeños motores. En otros tiempos, los monocilíndricos de bajo cubaje solían estar faltos de buena potencia y utilización a bajo régimen, algo que se admitía y entraba a formar parte de las características de estos propulsores a cambio de una buena respuesta en altos. Pero en la actualidad se ha avanzado mucho en lo referente a termodinámico, diseño de la distribución y ya es posible paliar ese inconveniente.

Para ello se ha trabajado profundamente en la distribución, la carburación y sobre



todo en el escape, habiéndose conseguido, partiendo de la anterior estructura cilindro/culata, una notable mejora en la respuesta en bajos y altos, habiéndose ganado potencia en medios, lo que convierte a la Enduro 80 H-7 prácticamente en cuanto a prestaciones en una 125 «moderada». El escape ha variado toda su configuración con respecto al anterior motor, habiéndose imitado algunas partes, en especial el final de la Cota 200. Para la carburación se ha empleado un Dell'Orto de 28 mm, que asegura una mejor alimentación especialmente en los niveles de bajas revoluciones, con un tacto mucho más sensible y rápido de respuesta. Un aspecto éste que nos hace olvidar el uso continuo del cambio, para disfrutar por fin de los bajos de este motor, proporcionando en terrenos difíciles una tracción mucho más continuada.

Puede decirse que esta nueva Enduro H-7 se acerca mucho más a lo que debe ser una auténtica moto de enduro, con buena potencia en las aceleraciones pero sin olvidar algo también importante como es la mejor respuesta posible a la menor insinuación del mando del gas, en terrenos dificultosos como pueden ser las trialeras. En este sentido, sin la ayuda de «válvulas de escape» ni de láminas se ha conseguido un motor de respuesta muy sana.

En cuanto al resto de la moto, los cambios

son también importantes. Empezando por la amortiguación, ésta se ha variado tanto delante como detrás. Delante, la horquilla recibe ahora barras de 35 mm. (3 mm. más que la anterior), para conseguir aumentar la rigidez del conjunto delantero. Delante, los dos amortiguadores son ahora Teleca «hydraulic check», con freno interno hidráulico que elimina los toques de goma, con un recimiento progresivo, siendo además mucho más confortable, mucho más efectivo en terreno bacheado.

En los frenos, se ha conjugado la mejora de Montesa tanto para la rueda delantera como la trasera. En la primera se ha utilizado el buje cónico de la Cappra 125 de 125 mm, mientras que detrás se ha montado el tambor delantero de la Cota 350. Un buen aprovechamiento cara a abaratar costes, mismo tiempo que se dispone sobre el asfalto de un material muy efectivo.

En cuanto a estética, Montesa sigue convencida de la efectividad de la «línea blanca», decoración que, conjugada con el color del asiento, distingue a esta H-7 y la diferencia de los colores tradicionales de Montesa. Es la búsqueda continua de nuevas modas estéticas, siempre guiadas por el Japón y alguna fábrica europea líder en el momento en cuanto a realizaciones de motos de montaña.