

**NUEVA IDEA  
DEL TRIAL**

# MONTESA LANZA LA COTA 123



La Cota 123 se asemeja a la Cota 247; con la Cota 25 forma el trío de máquinas de trial de Montesa.

**P**ARECIA que las necesidades en la práctica del trial se estaba situando por encima de los 250 c. c., como últimamente ha venido predicando Bultaco con su nuevo 325 c. c., cuando Montesa sale al paso con nuevas ideas. Efectivamente, los 325 c. c. se estaban imponiendo en los últimos triales con Miller, Rathmell, Lampkin, Bultó, etc., por lo que la idea general se inclinaba en favor de esta cilindrada, situación un

tanto embarazosa para las demás marcas que no tenían nada ultimado en este sentido.

Montesa intenta dar un giro, por lo menos en la mentalidad de una buena parte de los pilotos de trial, lanzando un modelo superligero, de 125 c. c. y con una caja de cambios de muchas velocidades; ésta es la Cota 123 que se presenta en el Salón de Barcelona de este año.

La nueva Cota, fruto de intensos estudios durante

## MONTESA LANZA LA COTA 123

más de cinco años, es una máquina totalmente nueva dentro de la gama de productos de la marca; en su proyecto se han invertido más de diez millones de pesetas, lo que parece indicar que sus fabricantes están convencidos de su éxito.

La Cota 123 está destinada a modificar la ideología del trial, implantándolo en las bases de motor pequeño, pero de potencia muy aprovechada y bastidor sumamente ligero y manejable. Aún es pronto para dar una respuesta a la aceptación por el público de esta máquina, aunque estamos seguros que tendrá su clientela dentro de un sector definido del mercado. Lo más delicado de este nuevo modelo es posible que sea su precio, que se anuncia como similar al de la Cota 247.

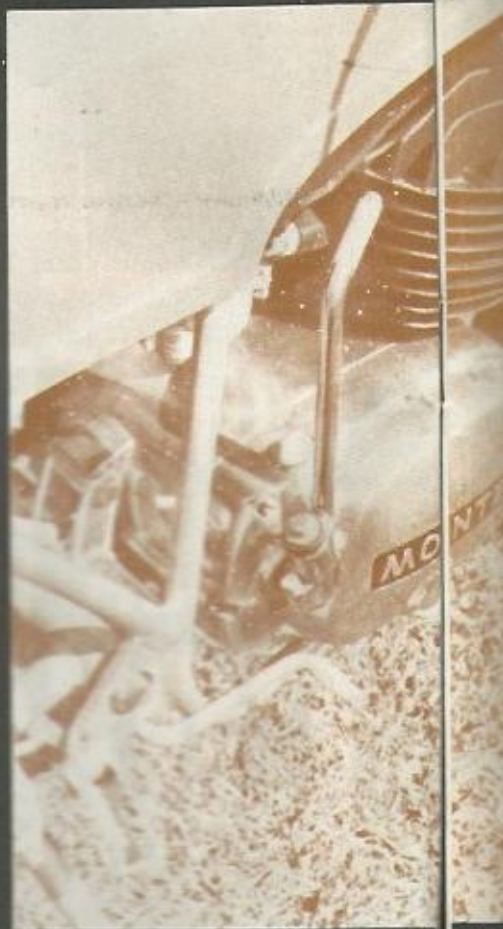
De momento, la moto está ya creada y sus soluciones son innegablemente avanzadas. El motor es de diseño totalmente nuevo, tanto en carter como en cilindro, carrera, diámetro, etc. El cambio es de seis velocidades y todo el conjunto motor es de una sencillez de líneas y dimensiones tan ajustadas que no podemos dejar de admirar su depurada técnica.

El bastidor y el conjunto depósito-sillín sigue la línea de la Cota 247, habiéndose realizado todas las variaciones pertinentes para conseguir un elemento ligerísimo: pesa solamente 65 kilos. Según Pedro Pi, esta moto puede ser el comienzo de una nueva etapa del trial. El neumático trasero ha sido fabricado por Pirelli, especialmente para esta máquina.

De momento no conocemos las características completas de la Cota 123; próximamente se las ofreceremos.



Esta nueva máquina es más estilizada que la 247; sin motor pesa 65 kilogramos.

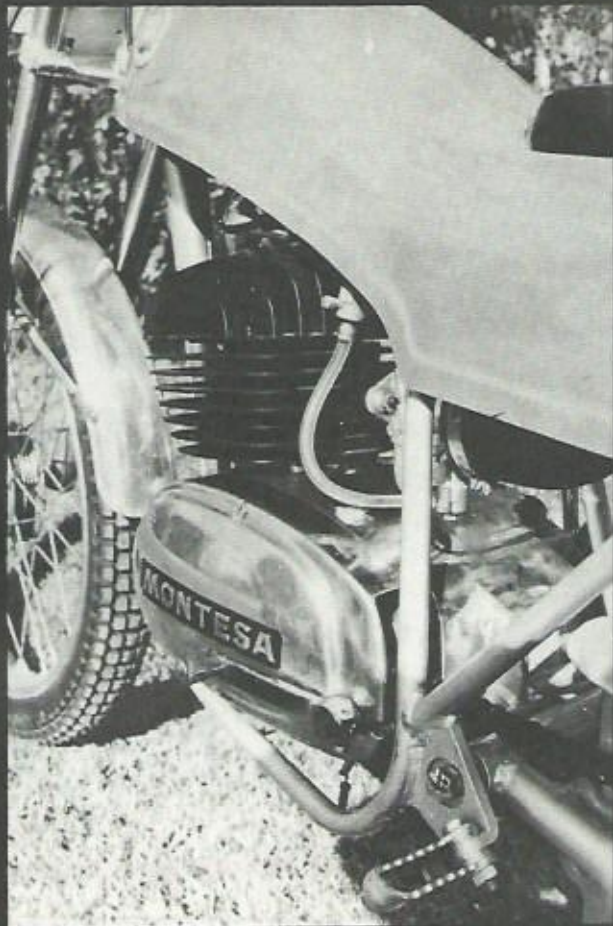


El motor es totalmente nuevo como se puede apreciar.



Conjunto de la suspensión trasera; el anclaje del amortiguador es diferente al de la Cota 247. Ha sido suprimido el depósito de aceite para engrase de la cadena.





apreciar. El pedal de arranque es de diseño racional y cómodo. Su potencia no fue dada a conocer. La palanca de cambios va en el lado izquierdo.

Comparación entre la Cota 123, en primer término y la Cota 247; la nueva moto lleva la cadena por el lado izquierdo.

Pedro Pi y el señor Cañellas, con uno de sus colaboradores, admiran la nueva máquina.



El neumático trasero es diseño exclusivo para esta máquina de Pirelli. La geometría de los amortiguadores traseros fue variada, siendo convergentes por su parte superior.