

PRESENTACION MONTESA CAPPRA 125 VB NUEVA VERSION PARA 1977

Dos años seguidos lleva Montesa dominando el Trofeo Nacional Junior de cross en la cilindrada de 125 c.c. Si en el año 75 era Juan Mitjans el que conseguía, tras una dura lucha contra la Bultaco de Arpa, hacerse con el título, en el 76 ha sido Toni Arcarons, que tras una espectacular lucha contra las Derbi volvía a revalidar el título de la marca de Esplugas.

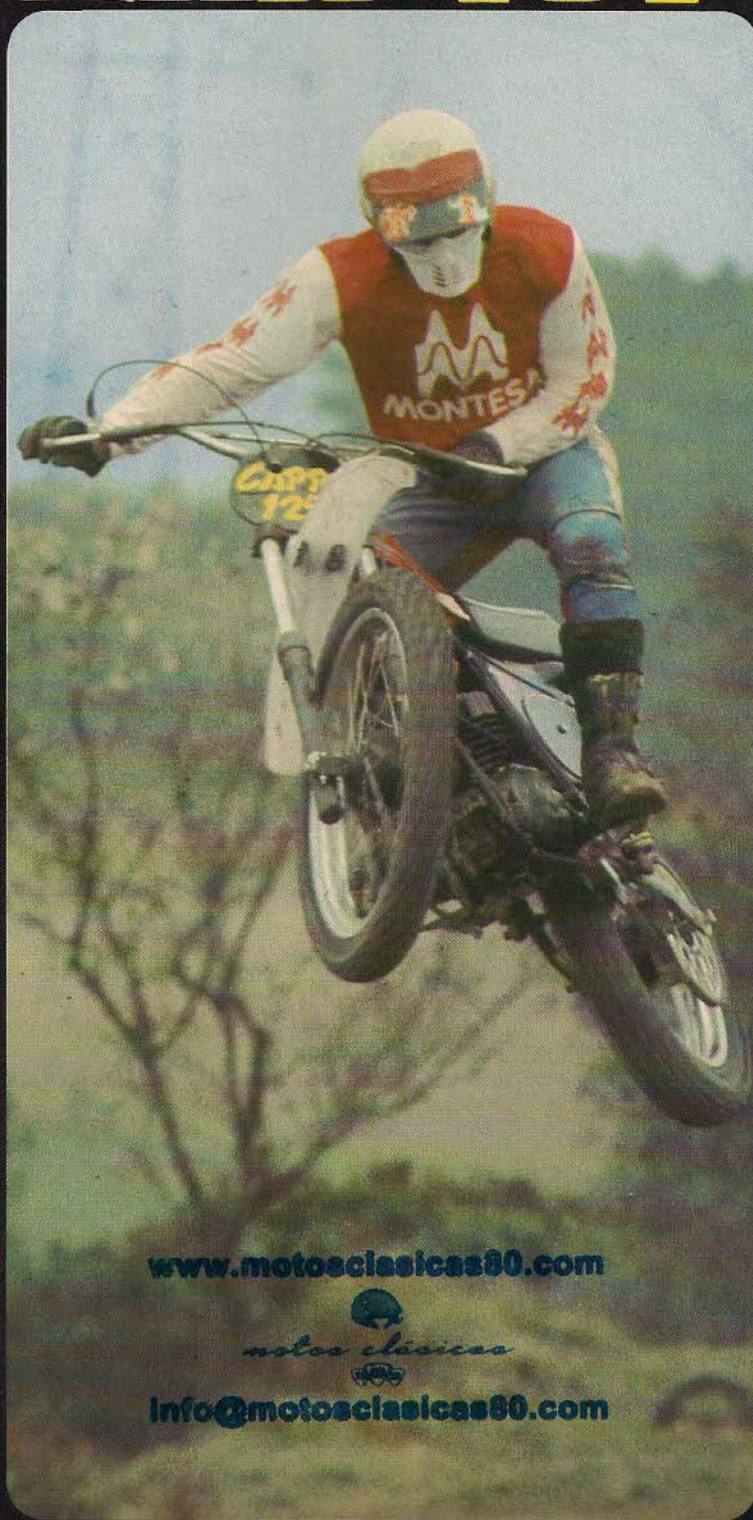
De aquella primera máquina que Montesa lanzó al mercado quedan aún muchas cosas, señal inequívoca de que se trabajaba ya sobre buenas bases. De la última versión de esta moto, la que llevó Arcarons y Ramón en el Trofeo Nacional, se han tomado la importante serie de mejoras que incorpora la nueva Cappra VB.

El Trofeo Montesa, para motos de esta cilindrada que abrirá sus puertas el próximo día 6 en Granollers, será sin duda el lugar donde estas máquinas entren por primera vez "en combate". Montesa pone en manos de los privados una auténtica reproducción de la moto vencedora en el 76. No tiene ni más ni menos que aquella, es simplemente la misma.

¿COMO ES LA VB...?

Un primer golpe de vista a la nueva Cappra 125, nos produce dos notas que la diferencian de su anterior versión: un asiento de diseño distinto (que en nuestras fotos no aparece por un fallo de las prisas en entregarnos la máquina) y la nueva colocación de los amortiguadores, verticales y muy adelantados sobre el basculante. Lo demás es muy parecido todo a simple vista...

Se sigue contando con un chasis doble cuna, de tubo de acero al cromo molibdeno, pero ha sido más reforzado en puntos tan claves como la "pipa" de dirección y las "orejas" que fijan el motor. Esta mayor robustez del chasis va en beneficio de su resistencia y



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

Info@motosclasicas80.com

de su disminución de vibraciones, ya que se han incorporado mejoras respecto a este aspecto como es la adopción de un tirante de fijación de la culata al chasis.

Este chasis, monta como en el anterior modelo, el mismo depósito de combustible, y un manillar de perfecto diseño y comodidad. El asiento es de diseño más envolvente y cómodo tanto sentado como de pie donde no molesta nada a las piernas en el buen dominio de la moto. Lo mismo sucede con las placas laterales de fibra que son de perfecto diseño y nada molestas para el piloto.

El basculante es de nuevo diseño, más reforzado y de sección rectangular, incorporando a él los anclajes de los amortiguadores más adelantados y la guíatensora de cadena que de esta forma actúa con más presión sobre la misma y es de mayor resistencia.

Las suspensiones han sido confiadas a Betor. Delante una horquilla de eje adelantado con un recorrido de 235 mm de agradable y ligero diseño. Detrás, los Betor gas con el depósito incorporado y de un solo muelle progresivo es decir, que cada espiral va siendo algo más grande de diámetro y esto da una mayor suavidad de funcionamiento.

Los frenos son los mismos del anterior modelo de probada eficacia, a los que únicamente se les ha pintado de negro para lograr así una mejor evaporación del calor.

Llantas de la marca Akront de aluminio, más reforzada en el interior y con perfil antibarro plano. Neumático Pirelli cross.

MAGNIFICO MOTOR...

Comandado por el nuevo puño de gas en aluminio Amal, de un buen diseño y corto recorrido como exige la conducción de cross, nos encontramos con el nuevo motor de la VB. El aspecto

exterior del mismo es idéntico al de la anterior máquina a excepción de pequeños detalles: escape algo más corto (en el cono), para ganar en potencia, pero de igual diseño, palanca de puesta en marcha de nuevo diseño, con lo que se consigue una arrancada instantánea de la moto, carburador Bing del 36 con excitador, etc...

El cilindro ha sufrido una variación en su distribución, con ello se ha conseguido mejorar la potencia tanto en altos como en bajos. Se ha acortado la biela con lo que se mejora mucho en este aspecto y el motor se transforma en un "cuadrado", y queda en 54 x 54 mm.

En el cambio se ha trabajado también y se han reforzado todos los piñones así como los ejes del selector.

Vemos pues, que si toda esta serie de mejoras no convierten a la Cappra VB completamente en un nuevo modelo, sí que transforman a la antigua máquina de serie en la moto perfeccionada. O lo que es igual, se ha trabajado sobre un modelo muy conseguido, para corregir sus pequeños o grandes defectos y dejarlo en orden de competición...

En las pruebas que realizamos en el circuito de Granollers, sede de la primera carrera del Trofeo Montesa, colaboraron con nosotros Burés e Illa, dos de los pilotos punteros de Montesa. Ellos nos hicieron una demostración de la estabilidad del chasis —asombroso— y de la gran elasticidad de motor.

Sin lugar a dudas, esta máqui-



